Bundel - Mobiliteit & Bereikbaarheid van 20 juni 2022

Agenda bijlagen

Beantwoording technische vragen M&B 20 juni 2022.docx

Bijlage bij beantwoording technische vragen M&B 20-06-2022.pdf

Spreektijdverdeling resterende Statenperiode - 3,5 uur - versie 8 juni 2022.docx

Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_20_juni_2022 - GEWIJZIGDE AGENDA.docx

Concept-verslag cie. M&B 20 juni 2022 - in voorvisie.docx

Beantwoording aanvullende technische vragen dhr. Terwal (VVD) en mevr. Kuiper (CDA) over Koopvaardersschutsluis

Beantwoording vraag mevrouw Van Geffen (Liberaal NH) over Solaroad - Jaarstukken 2021.docx

0 BOT-overleg Luchtvaart/Schiphol - zaal 1.4 (18.15-19.00 uur)

1 19:15 - Opening en mededelingen

2 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Concept-verslag cie. M&B 9 mei 2022.docx

Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_20_juni_2022 - GEWIJZIGDE AGENDA.docx

Lijst openstaande moties commissie M&B 20-06-2022.docx

Lijst openstaande toezeggingen commissie M&B 20-06-2022.docx

2.a Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda

Aan de hand van de Strategische Agenda wordt vooruitgekeken naar de komende vergaderingen. Commissieleden kunnen hierbij voorstellen doen voor de agenda's van deze vergaderingen

StrA commissie M&B voor M&B 20 juni 2022.docx

3 19:20 - Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

1 inspreker:
Voorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer over Verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis (agendapunt 8f) en de daarop ingediende reactie door Koninklijke BLN-Schuttevaer Afdeling Noord Holland (agendapunt 8j).

Inspreektekst voorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer M&B 20-06-2022.pdf

4 19:50 - A-agenda Algemeen

4.a Voordracht Jaarstukken 2021 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022 en Rekeningencommissie 30-5-2022).)

Voorstel voor behandeling:
Aan de commissie wordt gevraagd de verantwoording en de kwaliteit van de behaalde resultaten, opgenomen in de jaarstukken 2021, te bespreken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie M&B.
Voor de controlerende rol van Provinciale Staten is het van belang dat de Statencommissies vanuit een vakinhoudelijke invalshoek de jaarstukken bespreken. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de Rekeningencommissie en de commissie EFB.
Het verslag van de commissie zal aan PS worden gestuurd ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

Dossier 9941 voorblad

brief aan PS over Jaarstukken 2021.pdf

Voordracht PS Jaarstukken 2021.pdf

Jaarstukken 2021 - Na GS.pdf

Schriftelijke beantwoording vragen die nog open stonden na de technische vragenronde op 30 mei over de Jaarstukken 2021.docx

4.a.1 Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie

De accountant heeft de controle over de jaarrekening 2021 afgerond en hierover gerapporteerd in een verslag van bevindingen. Het college heeft hierover een bestuurlijke reactie geschreven. Het college besluit de bestuurlijke reactie ter informatie toe te zenden aan Provinciale Staten.
Het concept verslag is besproken in de rekeningencommissie van 30 mei jl. en vervolgens definitief opgeleverd door de accountant.
Dit is geen apart agendapunt maar u kunt het rapport betrekken bij de behandeling van de jaarstukken.

Dossier 10016 voorblad

Brief aan PS met bestuurlijke reactie op het Verslag van bevindingen 2021 Publiek Belang Accountants.pdf

22021 Provincie Noord-Holland Verslag van bevindingen 2021 def.pdf

4.a.2 Verslag mondelinge vragenronde jaarrekening 30 mei 2022

Verslag mondelinge vragenronde jaarrekening 30 mei 2022.docx

4.b Voordracht Kaderbrief 2023 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)

Voorstel voor behandeling:
De commissie wordt gevraagd die onderwerpen uit de Kaderbrief 2023 te bespreken die tot de portefeuille van de commissie M&B behoren.
De kaderbrief wordt in alle Statencommissies behandeld. Onderwerpen die tot andere Statencommissie behoren graag daar bespreken.
Het verslag van de commissie zal aan PS worden gestuurd ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.
Toelichting:
De kaderbrief vormt het startpunt van de jaarlijkse begrotingscyclus. In deze brief schetst het college relevante maatschappelijke en economische ontwikkelingen en doet voorstellen voor de kaders waaraan de begroting moet voldoen. Nadat PS de kaderbrief hebben vastgesteld werkt het college deze kaders uit in de begroting 2023 die in november door PS zal worden behandeld.

Dossier 9858 voorblad

Kaderbrief 2023.pdf

brief aan PS over Kaderbrief 2023.pdf

Voordracht PS kaderbrief 2023.pdf

Beantwoording technische vragen kaderbrief.pdf

Brief aan PS over overwegingen GS bij kaderbrief 2023.pdf

5 20:50 - B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol (agendapunten 5a1 en 5a2 gevoegd behandelen)

5.a.1 Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland

Voorstel voor behandeling:
Bijgaande brief wordt de commissie op de B-agenda aangeboden omdat deze actuele onderwerpen veel raakvlakken hebben met de brief op de B-agenda onder agendapunt 5a2. Het voorstel is om agendapunt 5a1 en 5a2 gevoegd met elkaar en gedeputeerde te bespreken.
Toelichting:
De steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector worden verlengd tot 31 december 2022. In lijn met de afspraken met rijksoverheid besluit de provincie Noord-Holland daarom om 100% van de exploitatiebijdrage tot en met december 2022 uit te betalen. Zo kunnen de vervoerders in Noord-Holland met verminderde reizigersinkomsten toch voldoende kwalitatief openbaar vervoer blijven aanbieden.

Dossier 9975 voorblad

Brief aan PS over stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland.pdf

5.a.2 Stand van zaken en ontwikkelingen openbaar vervoer Noord-Holland (incl. afdoeningsvoorstel M169-2021)

Voorstel voor behandeling:
De commissie kan onderstaande brief met bijlage en de brief onder agendapunt 5a1 met elkaar en gedeputeerde gevoegd bespreken, waarbij de commissie wordt gevraagd of bijgevoegde motie M169-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.
Toelichting:
Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de staat van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau. Het gaat hierbij onder andere om de betaalbaarheid van het OV als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit, de vertraging van de zero emissie bussen in de Gooi en Vechtstreek n.a.v. leveringsproblemen door de situatie in Oekraïne, de introductie van het Nieuwe OV Betalen met pinpas en de voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 over diverse studies naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer van het afgelopen jaar in de Zuid-Kennemerland en IJmond, ZaanIJ en 't Gooi.

Dossier 9972 voorblad

Bijlage - Voortgangsrapportage 1 - Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 1776809-1776838.pdf

Brief aan PS met verzamelbrief stand van zaken en ontwikkelingen openbaar vervoer Noord-Holland.pdf

M169-2021 AANGENOMEN Betaalbaarheid OV.pdf

5.b 22:05 - C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid (van C-agenda, punt 9a)

De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) maakt zich grote zorgen over de voortgang van het dossier cumulatie luchtvaartgeluid. Daarom is door de BRS besloten de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in te lichten via een brief.

Dossier 10074 voorblad

BRS brief inzake Cumulatie_getekend met dagstempel.pdf

Brief aan PS over BRS-brief Cumulatie luchtvaartgeluid.pdf

Agenderingsverzoek PvdD Brief BRS Luchtvaartgeluid.docx

6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)

Rondvraag de heer Terwal (VVD) over het voorlopig afblazen van de verlenging van de Koopvaardersschutsluis.docx

7 Sluiting

8 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

8.a Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman

Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman.pdf

Begeleidende mail Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman.docx

8.b Mobiliteit: Voornemen werkbezoek Californië september 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)

Gedeputeerde Olthof is voornemens van 5 tot en met 10 september 2022 deel te nemen aan een Nederlandse handelsmissie naar Californië die in het teken staat van slimme en schone mobiliteit in stedelijke regio's.

Dossier 9798 voorblad

brief aan PS over reisvoornemen gedeputeerde Olthof werkbezoek aan Californië.pdf

8.c Bereikbaarheid: Uitnodiging thema café bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek (C-agenda M&B 20-06-2022)

Begeleidende mail Aankondiging thema café bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek.docx

Uitnodigingsbrief thema café bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek.pdf

8.d Ruimte/Bereikbaarheid: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (C-agenda RWK 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)

De provincie Noord-Holland werkt samen met de gemeente Haarlem aan de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem: Haarlem Nieuw-Zuid. Eind 2021 hebben GS een reservering uit het OV-fonds toegekend aan dit OV-knooppunt, op voorwaarde dat er wordt gekozen voor de variant die zowel inhoudelijk als financieel het meest optimaal is. Op 24 mei neemt het college van B&W van Haarlem een besluit over het voorstel aan de gemeenteraad. Het definitieve besluit over de voorkeursvariant wordt naar verwachting eind juni door de gemeenteraad genomen.

Dossier 10011 voorblad

Brief aan PS over voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.pdf

8.e Mobiliteit: Resultaten SPES-onderzoek Noord-Holland Noord (C-agenda M&B 20 -06-2022)

Stadslogistiek is een groeiende sector en een belangrijke pijler van de regionale economie. Om de groei in goede banen te leiden en de verduurzaming van het goederenvervoer te versnellen in Noord-Holland Noord is onderzocht wat de omvang van de stadslogistiek is en welke mogelijkheden gemeenten hebben om deze te verduurzamen. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland. De resultaten van dit onderzoek zijn nu bekend en worden openbaar gemaakt.

Dossier 9881 voorblad

SPES Noord-Holland Noord eindrapport.pdf

Brief aan PS over resultaten van het samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)-onderzoek stadslogistiek Noord-Holland Noord.pdf

8.f Infrastructuur: Verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis (C-agenda M&B 20-06-2022)

De provincie ziet geen noodzaak om de Koopvaardersschutsluis nu te verlengen. Eerder was al duidelijk dat de omvaarroute via de Boerenverdrietsluis niet nodig was voor de renovatie van de Koopvaardersschutsluis. De provincie blijft, los van de werkzaamheden aan de Koopvaardersschutsluis, wel samenwerken met de gemeente Den Helder en andere stakeholders aan een aantrekkelijke route voor recreatieschepen via de Boerenverdrietsluis.

Dossier 10031 voorblad

Brief aan PS over verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis.pdf

8.g Bereikbaarheid: Besluitvorming haven Boekelermeer (C-agenda M&B 20-06-2022)

In de vergadering van 13 september 2021 hebben Provinciale Staten (PS) besloten tot een andere verdeling van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar (IPB). Een deel van dit budget komt ten goede aan de ontwikkeling van de Haven Boekelermeer. Gedeputeerde Staten hebben, onder voorbehoud van goedkeuring door PS, besloten om dit budget toe te kennen als subsidie aan de gemeente Alkmaar, ten behoeve van de realisatie van de haven Boekelermeer.

Dossier 10094 voorblad

Brief onderbouwing Alkmaar.pdf

Brief aan PS over stand van zaken havenontwikkeling Boekelermeer, Alkmaar.pdf

8.h Bereikbaarheid: Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)

Begeleidende mail Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022.docx

Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022.docx

8.i Bereikbaarheid: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland (C-agenda M&B 20-06-2022)

De provincie Noord-Holland werkt aan een studie naar de eventuele aanleg van een onderdoorgang in de N247. Deze weg doorkruist nu Broek in Waterland en de grote woningbouwopgave in de regio vraagt om een robuuste oplossing voor dit grootste knelpunt op de N247. In een vervolgstudie moet onder andere duidelijk worden hoeveel ruimte een onderdoorgang in gaat nemen, wat de gevolgen voor het verkeer zijn en wat de kosten voor aanleg en onderhoud zullen zijn. Het uitwerken van aangedragen bewonersvarianten kostte meer tijd waardoor de studie langer duurt dan gepland.

Dossier 10043 voorblad

Brief aan PS over Onderdoorgang Broek in Waterland.pdf

Bijlage met links bij brief aan PS over Onderdoorgang Broek in Waterland

8.j Bereikbaarheid: ingekomen brief Schuttevaer inzake niet verlengen Koopvaardersschutsluis (KVSS) (C-agenda M&B 20-06-2022)

Bezwaarschrift Schuttevaer inzake niet verlengen KVSS def-samengevoegd.pdf

8.k C- NAAR B-VERZOEK PVDD VOOR M&B 12-09-2022: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

Dossier 10054 voorblad

Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Brief aan PS over toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten.pdf

Agenderingsverzoek PvdD M&B C naar B - Onderzoek naar aanrijdingen met herten

9 C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

9.a Luchtvaart/Schiphol: Cumulatie luchtvaartgeluid (C-agenda M&B 20-06-2022) - NAAR B-AGENDA

10 C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens

10.a Havens/Energie/Milieu: Brief GS aan PS inz. herziening convenant Energiehaven (C-agenda RWK en NLG 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)

Om te komen tot de Energiehaven in IJmuiden hebben in 2020 de Staat der Nederlanden, Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Port of Amsterdam, Zeehaven Ijmuiden en Tata Steel een convenant gesloten. Het convenant heeft een looptijd tot 1 juni 2022. Echter, om de energiehaven te kunnen realiseren is meer tijd nodig. Derhalve wordt het convenant verlengd, tevens wordt de Minister van Economische Zaken en Klimaat uitgenodigd actief te participeren in het traject.

Dossier 9843 voorblad

Brief aan PS over herziening convenant Energiehaven.pdf

11 C-agenda Algemeen

11.a Brief GS aan PS inz. Auditopvolging peildatum maart 2022 (c-agenda NLG 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)

Auditopvolging is een instrument om de overgenomen aanbevelingen van de externe accountant, de Randstedelijke Rekenkamer, de provinciearchivaris en Concerncontrol systematisch door te voeren. Het dient tevens als verantwoordingsinstrument naar PS en sturingsinstrument voor PS. Per halfjaar wordt gerapporteerd aan de directie, GS en PS.

Dossier 9791 voorblad

brief aan PS over auditopvolging peildatum maart 2022.pdf

1 Notitie auditopvolging peildatum 1 maart 2022 analyse bestuurlijke aanbevelingen

1a Bijlage bij 1771864/1772067 notitie auditopvolging peildatum maart 2022 actieplan eindrapport randstedelijke rekenkamer OD NZKG

2 Auditopvolgingslijst bestuurlijke aanbevelingen per 1 maart 2022

11.b IPO BAC Mobiliteit agenda 16.06.2022

IPO BAC Mobiliteit agenda 16.06.2022.pdf

	Technische vragen M&B 20-06-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	VVD, dhr. K.J. Terwal	8.i	Olthof	Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland	Over de brief van GS aan PS van 13 juni 2022 over de tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland de volgende vragen: – Van de twee door de bewoners aangedragen subvarianten wordt gesteld dat bij subvariant 1 (verleggen van aansluiting naar zuidzijde van dorp) een soort van klaverbladaansluiting in de Broekermeerpolder komt te liggen. Is dit de reden dat subvariant 1 daarmee definitief afvalt nu in de opsomming van de vier varianten alleen nog de noordelijke variant van de bewoners wordt genoemd?	1. Uitgangspunt van het programma Bereikbaarheid Waterland is de doorstroming en veiligheid verbeteren en dat natuurwaarden en leefbaarheid niet achteruit mogen gaan door de te nemen maatregelen. Uitgangspunt bij de huidige vervolgstudie is dat de varianten uit de vorige fase van een schetsontwerp naar een voorlig ontwerp worden uitgewerkt. Met andere woorden, twee eerdere varianten worden in deze studie met een groter detailniveau uitgewerkt zodat de haalbaarheid en inpasbaarheid kan worden bepaald. Het verlengen van de onderdoorgang, zoals in subvariant 2 van de bewoners is aangegeven, verandert weinig in de huidige scope, dit betreft een technisch relatief eenvoudige aanpassing. Verdere uitwerking is ook niet nodig omdat op basis van de huidige studie uitspraken kunnen worden gedaan over de effecten en meerkosten. Subvariant 1 gaat uit van het verplaatsen van de volledige aansluiting van Broek in Waterland op de N247 naar de zuidzijde van het dorp. Zoals u kunt zien in de bijlage (Genaamd: *Bijlage bij beantwoording technische vragen M&B 20-06-2022*') zou dit een grote ruimtelijke claim leggen op de Broekermeerpolder, waarvan een deel weidevogelleefgebied betreft. Het open landschap wordt voor een aanzienlijk deel

	Technische vragen M&B 20-06-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					– Er is besloten het eerder op 23 maart 2021 opgehoogde studiebudget (van 550.000 naar 900.000 euro) nu verder te verhogen naar 1.100.000 euro door het aanbrengen van extra peilbuizen in en rondom Broek in Waterland en het organiseren van extra bijeenkomsten in het co-creatieproces. Klopt het dat beide extra's (peilbuizen en bijeenkomsten) 200.000 euro moeten kosten? Of zijn er ook nog andere kosten gemaakt die de aanvullende 200.000 euro wel lijken te rechtvaardigen? Graag een nadere specificatie.	aangetast, wat niet past binnen de eerder aangegeven uitgangspunten van Bereikbaarheid Waterland. Randvoorwaarde binnen het project zelf is dat er altijd een doorgaande route bovenlangs voor het gemotoriseerd verkeer beschikbaar is wanneer er een calamiteit of groot onderhoud in de onderdoorgang plaatsvindt. Ook moeten hulpdiensten altijd in tegengestelde richting de onderdoorgang kunnen bereiken en dat is niet mogelijk bij deze variant. 2. Het is lastig een exacte specificatie te geven van de aangegeven 200.000 euro. Van dit bedrag blijft 50% gereserveerd voor het opvangen van tegenvallers en bijvoorbeeld het organiseren van de laatste drie bijeenkomsten voor deze studie. In maart 2021 is opdracht gegeven aan Arcadis waarbij is uitgegaan van een doorlooptijd van één jaar. Inmiddels is gebleken dat door aanpassingen in de ontwerpen, meer overleggen en aanvullende berekeningen de einddatum van maart 2022 is verschoven naar oktober 2022. Een groot deel van deze vertraging is gekomen doordat er met een aantal direct aanwonenden gekeken is naar een tweetal varianten op de huidige scope. Het uitwerken van deze varianten kost veel extra inspanning van Arcadis. Voor de volledigheid willen wij aangeven dat de vaste

	Technische vragen M&B 20-06-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					– Van de gestegen kostenraming van de basisvariant van de onderdoorgang van 89 miljoen euro naar 155 miljoen euro wordt gesteld dat 70% algemeen is waaronder de aanzienlijk gestegen materiaalkosten. Wordt er in deze en toekomstige kostenramingen ook rekening gehouden met scenario's waarin de materiaalkosten weer (aanzienlijk) dalen door bijvoorbeeld het weer normaliseren van de handels- en logistieke stromen? – Kan er al een eerste grove (procentuele) schatting gemaakt worden van de gestegen kostenramingen voor de overige twee ondergrondse varianten en de bovengrondse variant die worden uitgewerkt?	kosten van plaatsen van extra peilbuizen en het blijven monitoren van de waterstanden circa 25.000 euro blijven. 3. Of, en zo ja, wanneer en in welke mate prijzen weer gaan dalen is niet bekend. In de uiteindelijk te maken Maatschappelijke-Kosten-Baten-Analyse willen wij een gevoeligheidsanalyse toevoegen om de effecten van verdere prijsstijgingen en dalingen inzichtelijk te maken. Hoe wij dat precies gaan doen is nog niet bekend, daarover zal nog gesproken worden met Arcadis, Ecorys (opsteller MKBA) en interne kostendeskundigen. 4. De indexatie van de bovengrondse variant moet nog worden uitgevoerd door Arcadis. De kostenraming van de ondergrondse variant met 2x1 rijstroken plus vluchtstroken moet nog worden gemaakt. Alleen de kostenraming van de 2x1 rijstroken plus busstroken is onlangs door Arcadis voor review bij de provincie ingediend. Omdat het over een relatief groot project gaat kunnen kleine wijzigingen naar aanleiding van onze toets leiden tot grote gevolgen voor kosten, vandaar dat wij op dit moment geen bruikbare schatting kunnen maken. Na de zomer zullen de actuele ramingen van alle varianten met u

	Technische vragen M&B 20-06-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					– In de brief wordt gesteld dat ‘de haalbaarheid van een onderdoorgang onder druk komt te staan en dat dit overigens iets is wat voor alle infraprojecten in onze provincie zal gaan gelden’. Moet hier uit opgemaakt worden dat de provincie zich straks alleen nog maar gaat toeleggen op het beheer en onderhoud van infrastructuur en niet meer op het aanleggen ervan wat de laatste jaren al in toenemende mate het geval is?	worden gedeeld. 5. De grote stijging van de kostprijzen in de bouw veroorzaakt dat met de huidige investeringsbudgetten minder infrastructuur kan worden gerealiseerd. Wat dit betekent voor de toekomstige investeringsruimte hangt af van verschillende factoren en politieke afwegingen. De technische briefing over de toekomstscenario’s van de financiële opgaven voor het bouwen en onderhouden van infrastructuur was gepland op 20 juni 2022, maar is op verzoek van de commissie uitgesteld. In het nieuwe iMPI 2023-2030, dat in november 2022 aan PS wordt voorgelegd, zal in beeld gebracht worden wat de laatste inzichten over de projectkosten betekenen voor de uitputting van de huidige budgetten en de haalbaarheid van het iMPI, indien investeringsbudgetten ongewijzigd blijven.

Memo

ONDERWERP
N247_BiW Alternatieven inpassing Parallelweg-Trambaan

PROJECTNUMMER
30073556

DATUM
4 februari 2022

ONZE REFERENTIE
D10047855:30

VAN
Arcadis

AAN
PNH

Aanleiding

Arcadis werkt in opdracht van de Provincie Noord-Holland (PNH) en de Dorpsraad (DR) Broek en Waterland aan een Voorlopig Ontwerp (VO) van een onderdoorgang in de bestaande N247 in Broek in Waterland (BiW).

Met het oog op de beperkte beschikbare ruimte voor een beoogde onderdoorgang tussen de bestaande Parallelweg, de plaatselijk te versmallen Broekervaart en de bestaande Trambaan was er op 13 december 2021 een ontwerpsessie met de direct omwonenden, de Dorpsraad en PNH (plus projectpartners). In deze sessie is er gekeken naar de (on)mogelijkheden die er zijn om een beoogde onderdoorgang met 2x1 rijstroken inclusief naastliggende busstroken in de N247 zo optimaal mogelijk in te passen in de beschikbare ruimte tussen de Parallelweg en de Trambaan. Dit met in acht neming van de opgehaalde en overeengekomen klant- en projecteisen zoals vastgelegd in de KES (Klant Eisen Specificatie). Uitgangspunt hierbij is dat de ruimten tussen de particuliere eigendomsgrenzen (voortuinen) hard is en de ruimte daartussen vrij beschikbaar is om de benodigde wegindeling in te passen.



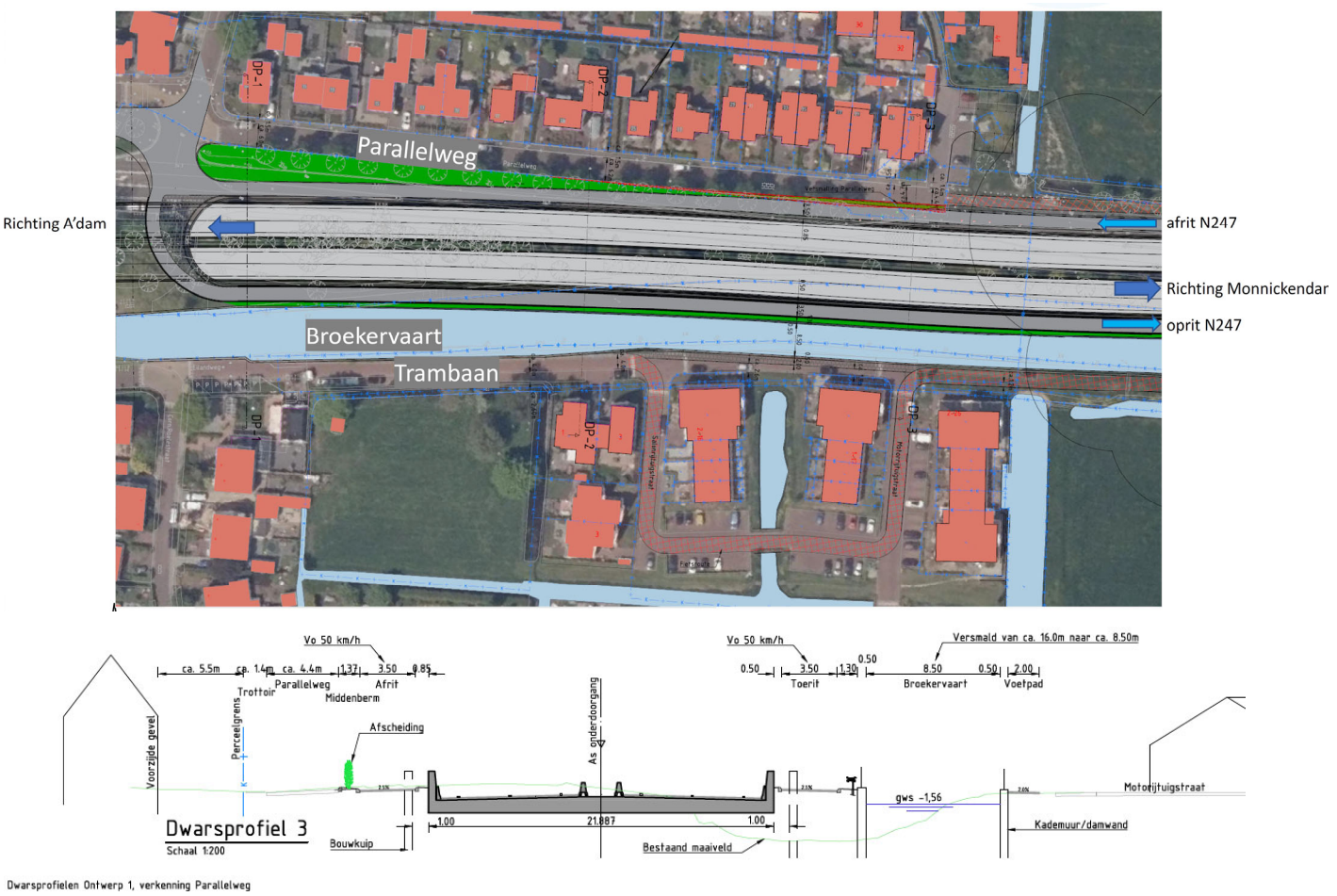
Figuur 1 Locatie besproken inpassingsvraagstuk ontwerpatelier 13 december 2021 (groen omcirkeld)

Op verzoek van de werkgroep van bewoners, die valt onder de verantwoordelijkheid van de Dorpsraad, zijn de ruimtelijke gevolgen van twee uitersten in beeld gebracht. Er is uitdrukkelijk niet gezocht naar een optimalisatie of andere variant om bewoners zelf ook met ideeën te laten komen. Het ging om
:

- Ontwerp 1 – ‘Verkenning Parallelweg’
- Ontwerp 2 – ‘Verkenning Trambaan’

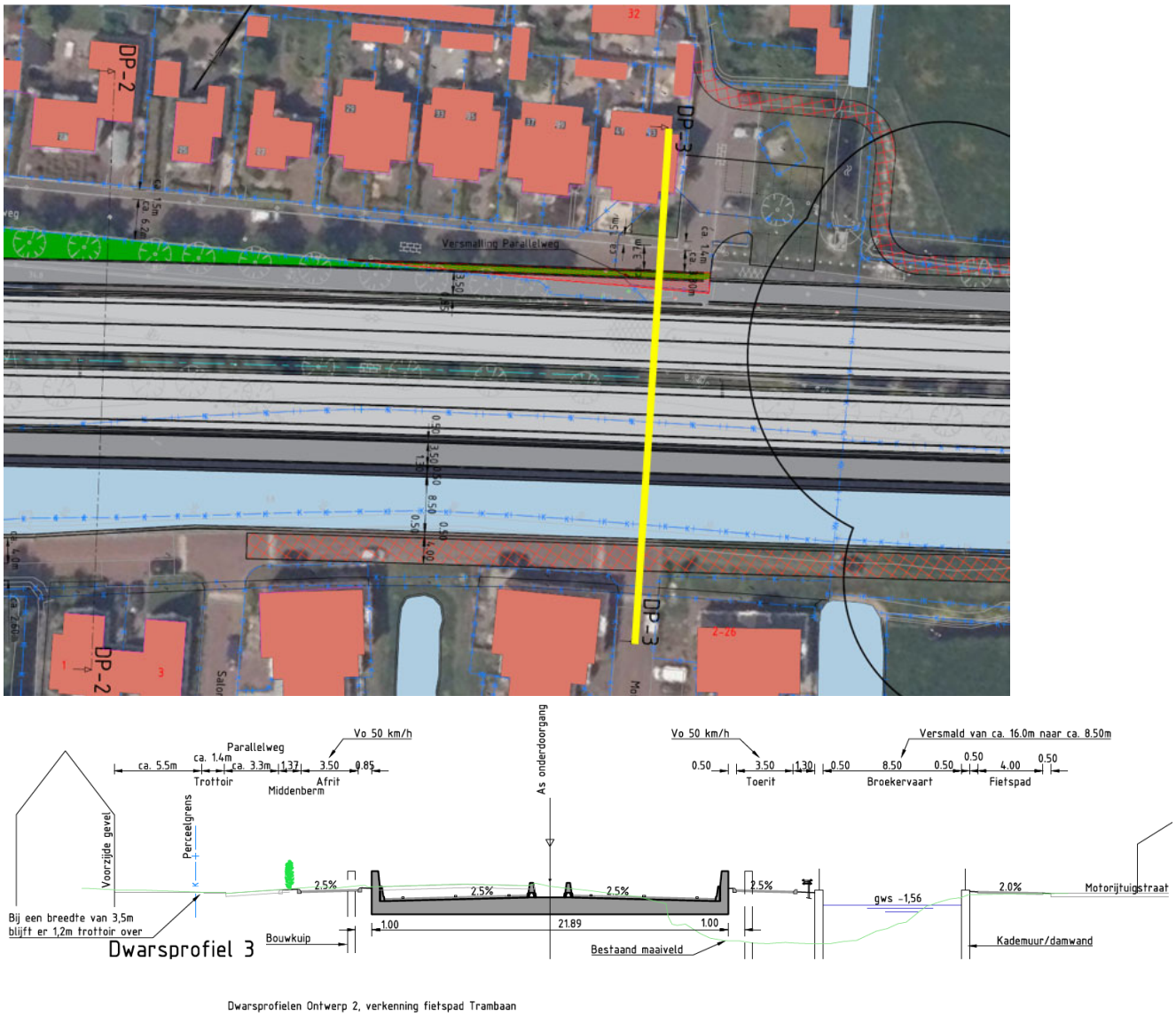
Onderstaand zijn van deze varianten de gepresenteerde principe-tekeningen weergegeven in een bovenaanzicht en in een bijbehorend minimaal dwarsprofiel (kijkend in de richting Monnickendam). Voor een nadere toelichting bij deze varianten verwijzen we naar Pleio waar de stukken van de Ontwerpsessie smalste deel onderdoorgang · onderdoorgangN247BiW (pleio.nl) en verslaglegging van het ontwerpatelier op staan.

Ontwerp – 1 ‘Verkenning Parallelweg’



Figuur 2 Bovenaanzicht en principe dwarsprofiel, ontwerp -1 ‘Verkenning Parallelweg’

Ontwerp 2 - ‘Verkenning Trambaan’



Figuur 3 Bovenaanzicht en principe dwarsprofiel, ontwerp -2 ‘Verkenning Trambaan’

Opbrengst ontwerpsessie 13 december 2021

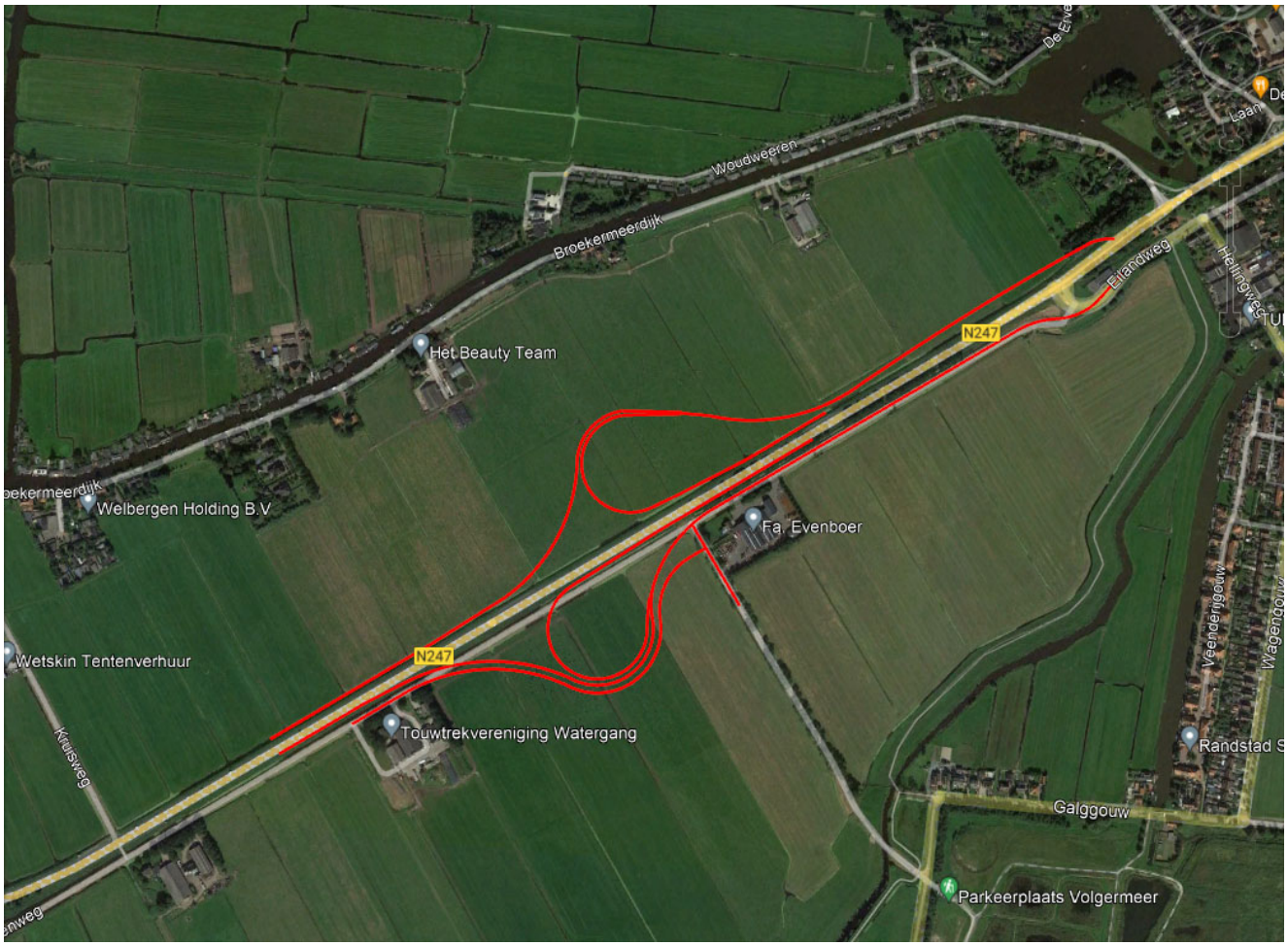
Tijdens de ontwerpsessie zijn de positieve en negatieve kanten van het ontwerp in kleinere groepen besproken. Dat een mogelijke onderdoorgang met naastliggende toe- en afrit krap wordt op het deel tussen de Parallelweg en de Trambaan is wel duidelijk. De hoeveelheid asfalt die een onderdoorgang met zich meebrengt is voor bijna iedereen een tegenvaller. Ideeën die uit de groepen naar voren kwamen zijn o.a. het verplaatsen van de op- en afrit naar de N247 naar de zuidkant van het dorp. Of het verplaatsen van de af- en oprit van de N247 naar het maaiveld zodat deze boven de rijstroken voor het doorgaand verkeer komen te “hangen”. Daardoor ontstaat meer ruimte voor groen op dit smalste deel van Broek in Waterland. Ook het verplaatsen van de rotonde en de bushaltes kwamen ter sprake.

Vervolg

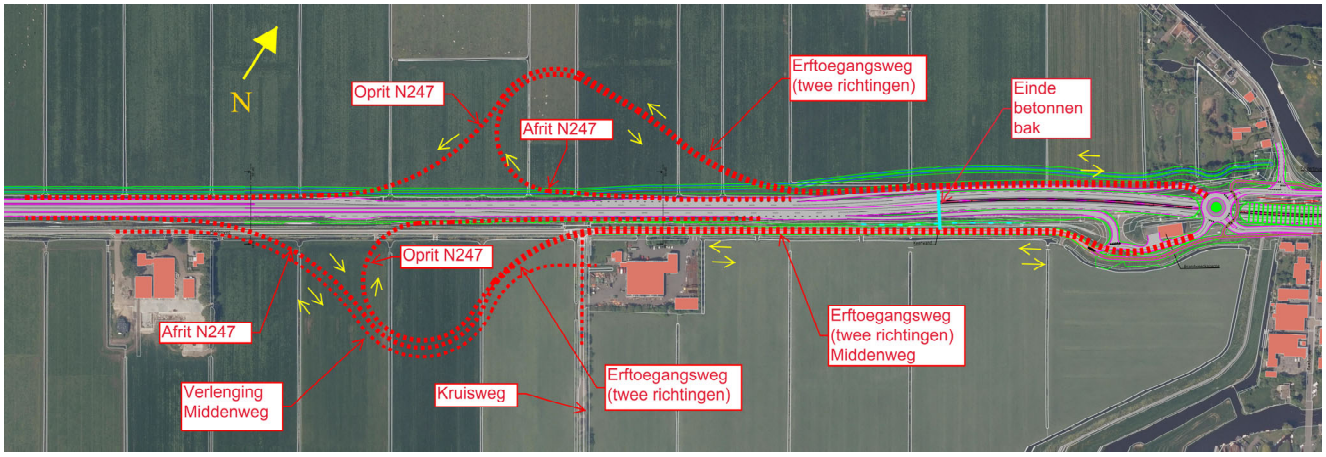
Arcadis heeft mede met de input die is opgehaald tijdens genoemde ontwerpsessie en op verzoek van PNH, een aantal alternatieven op het inpassen van met name de noordelijke op- en afrit van en naar de N247 onderzocht. Dit onderzoek en het schetsmatig uitgewerkte ontwerp beperken zich, zoals afgesproken met PNH, tot de beschreven varianten en zijn slechts een eerste indicatieve uitwerking op inpassing en kosten. In deze memo worden deze varianten kort toegelicht en wordt een meerkostenindicatie (indicatie van extra investeringskosten) afgegeven per variant.

Verkenning ontwerpalternatieven

Variant 1a – Zuidwestelijke ontsluiting (half klaverblad)



Figuur 4 Inpassing variant 1a in de polder



Figuur 5 Overzicht met rijrichtingen variant 1a

In deze variant zijn de op- en afritten van en naar de N247 en Broek in Waterland geheel ten zuidwesten van de Broek in Waterland verplaatst. De zuidelijke op- en afrit is gesitueerd op agrarisch gebied tussen de woningen Middenweg Broekermeer 19 (touwtrekvereniging Watergang) en Middenweg 1 (Fa. Evenboer). De noordelijk en zuidelijke op- en afrit is gesitueerd in vrij agrarisch gebied. Deze vorm komt overeen met een half klaverblad.

Voor het noordelijk deel van het klaverblad geldt:
Verkeer komend uit Monnickendam dat Broek in Waterlandin wil, gaat via een afrit, die na de het einde van de betonnen bakconstructie begint, richting de beoogde nieuwe rotonde in Broek in Waterland. Verkeer uit Broek in Waterland dat richting Amsterdam wil, komt vanaf de toekomstige rotonde over een erftoegangsweg (twee richtingen bereden) middels een S-slinger op de N247.
De erftoegangsweg is geschikt voor het passeren van busverkeer en landbouwverkeer en de ontwerpsnelheid bedraagt 60 km/h.

Voor het zuidelijk deel van het klaverblad geldt:
Het systeem van de op- en afritten is overeenkomstig met het noordelijk deel, alleen gespiegeld. De Middenweg (erftoegangsweg, twee richtingen bereden) wordt verbreed ter hoogte van Middenweg 1 (Fa. Evenboer). Deze verbrede Middenweg sluit aan op de toekomstige rotonde in Broek in Waterland. Het verkeer vanuit Broek in Waterland richting Monnickendam voegt met de korte boog in op de N247.

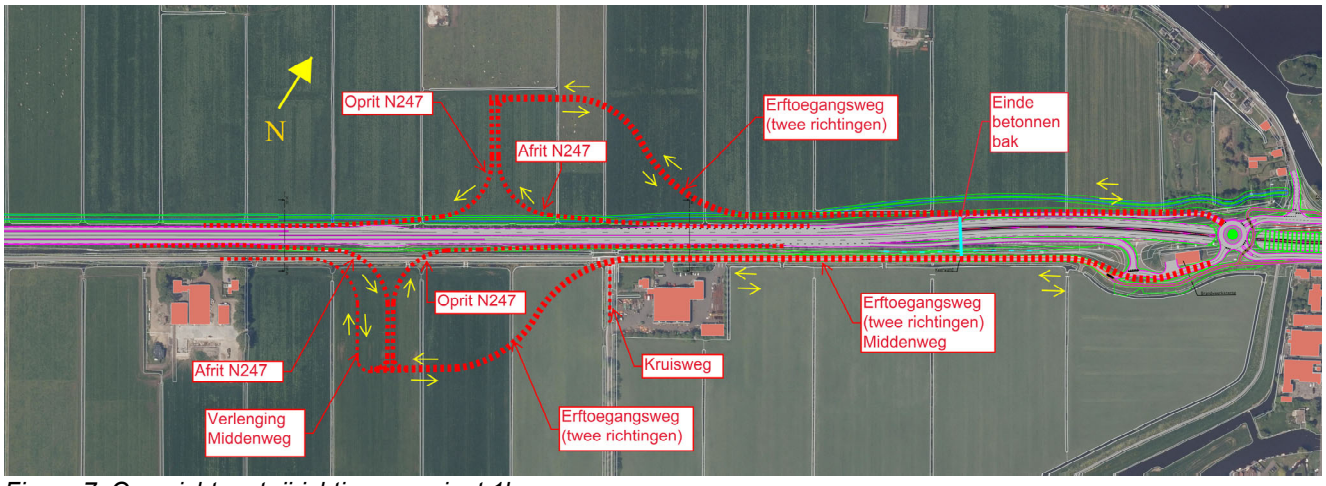
Het bestemmingsverkeer over de Middenweg wordt door een separate erftoegangsweg (ten zuiden van de S-slinger van de afrit) ontsloten op de Kruisweg. Vervolgens kan het verkeer invoegen op de verbrede Middenweg.

Opmerkingen:
- Aangezien de verbrede Middenweg dienstdoet voor alle soorten verkeer richting (van en naar) Broek in Waterland is het vanuit veiligheidsoogpunt aan te bevelen om vanaf de Kruisweg een separaat fietspad aan te leggen, die dan kan aansluiten op het fietspad nabij de brandweerkazerne.
- Er is ook gekeken naar een half klaverblad maar dan met een ontwerpsnelheid van 30 km/h voor de op- en afritten (sub variant 1c). Deze is in vorm overeenkomstig met variant 1a, maar dan zijn de lengte van de bogen een stuk korter. Deze variant is, gezien overgang van 80 km/h naar een ongewenste 30 km/h, afgevallen en niet verder uitgewerkt.

Variant 1b – Zuidwestelijke ontsluiting (T- aansluitingen)



Figuur 6. Inpassing variant 1b in de polder

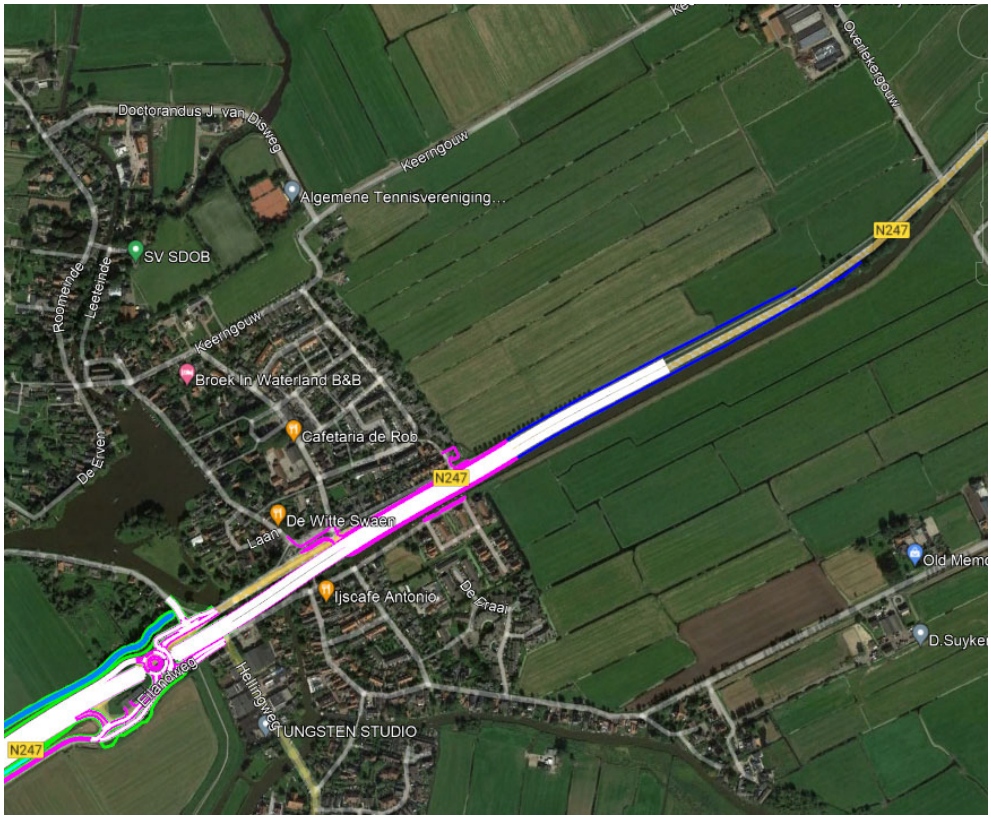


Figuur 7. Overzicht met rijrichtingen variant 1b

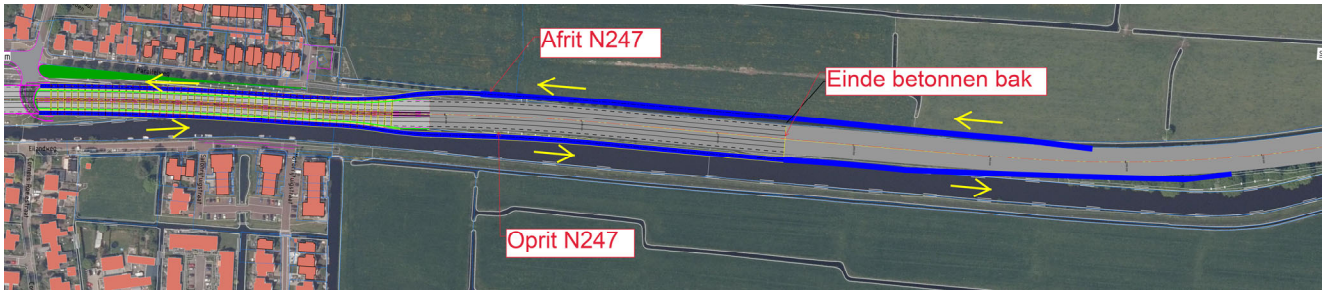
Bij deze sub-variant op 1a zijn de verkeerstromen gelijk aan die van 1a. Alleen is bij deze variant sprake van een dubbele T-vormige aansluiting van de erftoegangsweg (twee richtingen bereden) naar de op- en afritten van en naar de N247.
De bestaande Middenweg sluit bij de T-splitsing aan op de nieuwe erftoegangsweg (twee richtingen bereden). De bestaande Kruisweg sluit met een T-aansluiting aan op de verbrede Middenweg ten oosten van Middenweg 1 (Fa. Evenboer).

Opmerking:
- Ook hier geldt het aandachtspunt ten aanzien van het fietsverkeer op de Middenweg.

Variant 2a – Verlengen onderdoorgang noordzijde

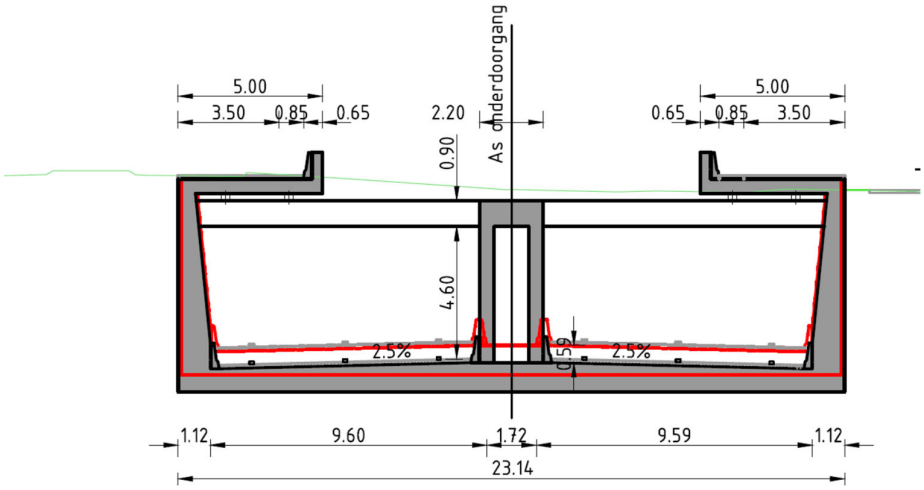


Figuur 8. Inpassing variant 2a.

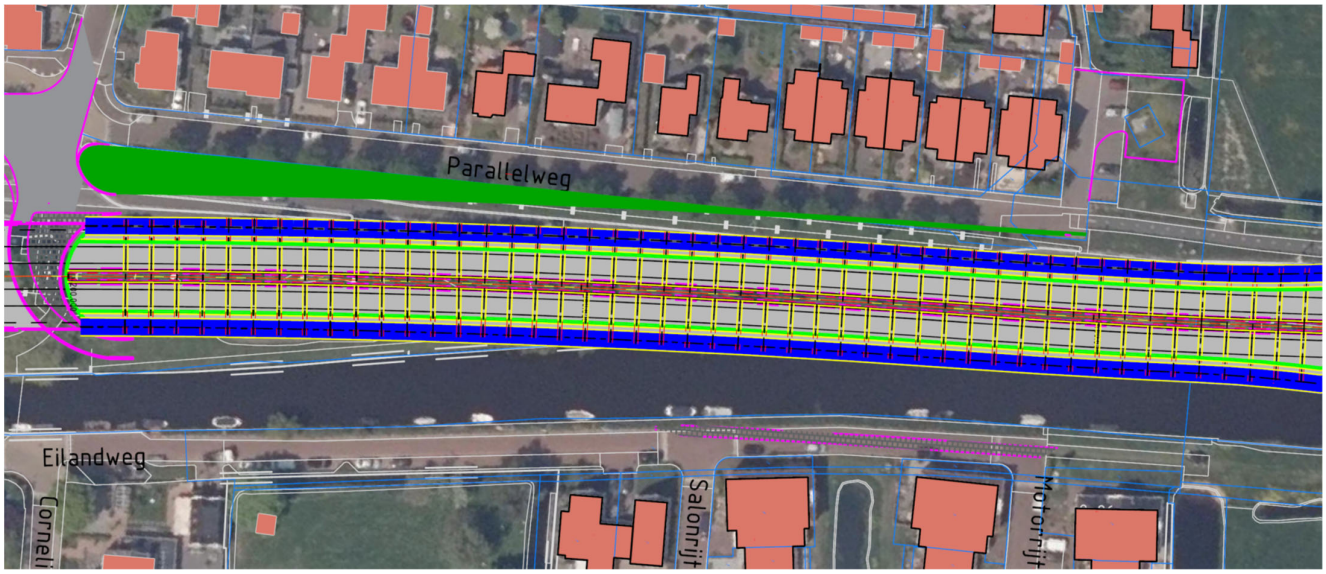


Figuur 9. Overzicht met rijrichtingen variant 2a.

Bij deze variant blijven, in afwijking van de varianten 1a en 1b, de op- en afritten van de N247 richting/van Monnickendam aan de noordzijde van Broek in Waterland liggen. Het verschil ten opzichte van de ontwerpen uit de sessie van 13 december is dat de op- en afrit in Broek in Waterland nu niet *naast* de betonnen bak liggen, maar *boven* de onderdoorgang zijn gesitueerd, zoals in de figuur hieronder is weergegeven.



Figuur 10. Principe dwarsprofiel variant 2a.



Figuur 11. Overzicht onderdoorgang ter hoogte van de Parallelweg-Trambaan.

In het verlengde van het gesloten gedeelte wordt de toerit voorzien van stempels met daarop op de uiteinden een verkeersdek ten behoeve van de op- en afrit van de N247 richting/van Monnickendam. In het midden wordt het vluchtkanaal uit het gesloten gedeelte doorgetrokken. Het beeld wat dan ontstaat in de toerit komt ongeveer overeen met de onderdoorgang in de A4 bij Leiderdorp zoals op de volgende pagina is weergegeven.

Bij de bebouwde kom grens begint de uitbuiging van de op- en afrit van boven de N247 naar buiten/naast de onderdoorgang. Zo gauw de op- en afrit naast de betonnen bak liggen, zijn de stempels, betonnen dekken en het vluchtkanaal niet meer nodig en kan de rijbaan weer stijgen om aan te sluiten op maaiveldhoogte. Dit deel van de toerit is overeenkomstig met het “originele” ontwerp.

In de bovenstaande dwarsdoorsnede is de ligging van de vloer van het “origineel” ontwerp op het diepste punt van de toerit in het rood aangegeven. Hierdoor is inzichtelijk dat de toerit-vloer iets dieper komt te liggen (in verband met het waarborgen van een vrije doorrijhoogte van 4,6 m onder de stempels). Dit profiel wordt over circa 260 meter in het verlengde van de volledig gesloten doorsnede toegevoegd aan de onderdoorgang, waarbij in de laatste 50 meter de dekken geleidelijk afbuigen naar buiten.



Figuur 12. Impressie/voorbeeld onderdoorgang met stempels en halfopen dak (toerit onderdoorgang in A4 bij Leiderdorp).

Het toevoegen van een degelijke verlenging van de constructie vraagt om een heroverweging in het kader van tunnelveiligheid en de lopende scenarioanalyse. Eventuele gevolgen voor de tunnelveiligheid zijn nog onduidelijk en in deze fase niet onderzocht.

Mogelijk moet de onderdoorgang volgens het *Kader veiligheidsvoorzieningen verdiepte wegen, korte overkappingen en gedeeltelijk gesloten constructies* van RWS bijvoorbeeld als een “gedeeltelijke gesloten constructie” worden beschouwd (omdat de rook te veel blijft hangen en te laag komt). Dit vereist naar verwachting het uitvoeren van Computational Fluid Dynamics analyses, die ook wel kortweg CFD-analyses of stromingsberekeningen genoemd worden. Hiermee worden rookontwikkeling/rook-en warmtespreiding in geval van een ongeval (brand) in de onderdoorgang gesimuleerd en onderzocht.
Het uitvoeren van een CFD-analyse zal naar verwachting een doorlooptijd van circa 3 à 4 maanden vragen. Indien uit de CFD-analyse volgt dat de onderdoorgang als een tunnel moet worden beschouwd, dan zou bijvoorbeeld een uitkomst kúnnen zijn dat aanvullend op huidige voorziene veiligheidsvoorzieningen, een ventilatiesysteem moet worden toegepast.
Daarnaast is een mogelijk aandachtspunt dat er vanuit de Warvw (Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels) een tunnelveiligheidsplan opgesteld moet worden. Vervolgens zal de provincie ook een bouwplan en veiligheidsbeheerplan moeten op (laten) stellen.

Bij variant 2a ontstaat er in totaal circa 8 tot 9 meter meer vrije ruimte op het maaiveld. Dit zou kunnen worden ingevuld met groen of het iets minder versmallen van de Broekervaart (of een combinatie).

Opmerkingen:
- Als alternatief op variant 2a kan overwogen worden om het gesloten deel door te zetten tot einde Broek in Waterland (variant 2b). Mocht blijken dat er geen verschil in wetgeving is tussen het half of geheel afsluiten van de

verlengde bak dan ligt het voor de hand om van de onderdoorgang een echte tunnel te maken. Dit levert een aanzienlijke vrijheid op in de inrichting van het maaiveld tussen de Parallelweg en de Broekervaart. Hiermee is er dan wel sowieso, met een totale gesloten gedeelte van ca. 460m geen sprake meer van een onderdoorgang maar van een tunnel.

Meerkostenindicatie onderbouwing per variant

De meerkosten van de “extra” onderdelen ten opzichte van het “originele” ontwerp (de variant met 2x1 met busstroken) van omschreven varianten zijn onderstaand indicatief weergegeven (schetsontwerp niveau). Het betreffen totale investeringskosten in miljoenen euro’s exclusief BTW en prijspeil 2022.

- Variant 1a – Zuidwestelijke ontsluiting (half klaverblad): ca. EUR 6,0 mln.
- Variant 1b – Variant 1B – Zuidwestelijke ontsluiting (T- aansluitingen): ca. EUR 6,0 mln.

Bij variant 1a en 1b is het aandeel kosten t.a.v. grondaankoop ca. 30 %

- Variant 2a – Verlengen onderdoorgang noordzijde: ca. EUR 40 mln.
- Variant 2b – Verlengen gesloten deel onderdoorgang noordzijde: ca. EUR 40 mln.

Disclaimer: Let op de bovenstaande bedragen betreffen indicatieve bedragen waarbij een relatief grote bandbreedte (passend bij een schetsontwerp fase) in acht moet worden genomen.

Opmerkingen:

- Bij variant 1a en 1b speelt de (extra) benodigde grondverwerving een grote rol. Bij de hierboven genoemde bedragen is gerekend met een all-in verwervingskosten-prijs van 25 eur/m2.
- De ruimte die bij de drie varianten vrijkomt, omdat de op- en afrit van de N247 richting/van Monnickendam ter hoogte van de Parallelweg en Trambaan komen te vervallen, is nog niet nader ingevuld en niet meegenomen bij de meer-/minderkosten. Nadat er een keuze is gemaakt welke variant meegenomen moet worden in het ontwerp, kan hiernaar gekeken worden.
- Aanvullend op bovengenoemde civiele kosten moet bij variant 2a/b rekening worden gehouden met de volgende mogelijke aanvullende werkzaamheden (niet limitatief):
    - Het uitvoeren van CFD-analysen;
    - Opstellen tunnelveiligheidsplan (waaronder een risicoanalyse), een bouwplan en veiligheidsbeheerplan;
    - Toepassen aanvullende (tunnel)veiligheidsvoorzieningen.

Spreektijdverdeling resterende Statenperiode - 3,5 uur
versie 8 juni 2022

De tijd loopt ook bij het interrumperen van mede-commissieleden en GS.

Ordevoorstellen, vragen aan insprekers, beantwoorden van interrupties en rondrvaagpunten tellen niet mee voor de spreektijd.

Fractie	Zetels	Cie 3,5 uur
GroenLinks	9	16 min.
VVD	7	12 min.
D66	6	12 min.
PvdA	6	12 min.
JA21	6	11 min.
CDA	4	11 min.
FvD	3	6,5 min.
PvdD	3	10 min.
PVV	3	10 min.
SP	3	10 min.
ChristenUnie	1	9 min.
50+ / PvdO	1	9 min.
Denk	1	8 min.
Fractie Baljeu	1	4 min.
Liberaal NH	1	4 min.
GS (25%)		*42 min.*

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	20-06-2022
Tijd	19:15 - 22:25
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Michel Klein
Toelichting	GEWIJZIGDE AGENDA De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is ook weer toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inloophalfuur op andere punten die tot het werkgebied van de commissie M&B behoren. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 17 juni 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl. U kunt ook vooraf een bijdrage sturen. Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inloophalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

0	**BOT-overleg Luchtvaart/Schiphol (18.15-19.00 uur) - FYSIEK zaal 1.4**
1 19:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda** Aan de hand van de Strategische Agenda wordt vooruitgekeken naar de komende vergaderingen. Commissieleden kunnen hierbij voorstellen doen voor de agenda's van deze vergaderingen
3 19:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**

Provincie Noord-Holland

4 A-agenda Algemeen

19:50

4.a Voordracht Jaarstukken 2021 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022 en Rekeningencommissie 30-5-2022).)

Voorstel voor behandeling:
Aan de commissie wordt gevraagd de verantwoording en de kwaliteit van de behaalde resultaten, opgenomen in de jaarstukken 2021, te bespreken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie M&B.

Voor de controlerende rol van Provinciale Staten is het van belang dat de Statencommissies vanuit een vakinhoudelijke invalshoek de jaarstukken bespreken. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de Rekeningencommissie en de commissie EFB.

Het verslag van de commissie zal aan PS worden gestuurd ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

4.a.1 Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie

De accountant heeft de controle over de jaarrekening 2021 afgerond en hierover gerapporteerd in een verslag van bevindingen. Het college heeft hierover een bestuurlijke reactie geschreven. Het college besluit de bestuurlijke reactie ter informatie toe te zenden aan Provinciale Staten.

Het concept verslag is besproken in de rekeningencommissie van 30 mei jl. en vervolgens definitief opgeleverd door de accountant.

Dit is geen apart agendapunt maar u kunt het rapport betrekken bij de behandeling van de jaarstukken.

4.a.2 Verslag mondelinge vragenronde jaarrekening 30 mei 2022

4.b Voordracht Kaderbrief 2023 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)

Voorstel voor behandeling:
De commissie wordt gevraagd die onderwerpen uit de Kaderbrief 2023 te bespreken die tot de portefeuille van de commissie M&B behoren.
De kaderbrief wordt in alle Statencommissies behandeld. Onderwerpen die tot andere Statencommissie behoren graag daar bespreken.
Het verslag van de commissie zal aan PS worden gestuurd ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

Toelichting:
De kaderbrief vormt het startpunt van de jaarlijkse begrotingscyclus. In deze brief schetst het college relevante maatschappelijke en economische ontwikkelingen en doet voorstellen voor de kaders waaraan de begroting moet voldoen. Nadat PS de kaderbrief hebben vastgesteld werkt het college deze kaders uit in de begroting 2023 die in november door PS zal worden behandeld.

5 **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol**
20:50 **(agendapunten 5a1 en 5a2 gevoegd behandelen)**

5.a.1 **Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland**

Voorstel voor behandeling:
Bijgaande brief wordt de commissie op de B-agenda aangeboden omdat deze actuele onderwerpen veel raakvlakken hebben met de brief op de B-agenda onder agendapunt 5a2. Het voorstel is om agendapunt 5a1 en 5a2 gevoegd met elkaar en gedeputeerde te bespreken.

Toelichting:
De steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector worden verlengd tot 31 december 2022. In lijn met de afspraken met rijksoverheid besluit de provincie Noord-Holland daarom om 100% van de exploitatiebijdrage tot en met december 2022 uit te betalen. Zo kunnen de vervoerders in Noord-Holland met verminderde reizigersinkomsten toch voldoende kwalitatief openbaar vervoer blijven aanbieden.

5.a.2 **Stand van zaken en ontwikkelingen openbaar vervoer Noord-Holland (incl. afdoeningsvoorstel M169-2021)**

Voorstel voor behandeling:
De commissie kan onderstaande brief met bijlage en de brief onder agendapunt 5a1 met elkaar en gedeputeerde gevoegd bespreken, waarbij de commissie wordt gevraagd of bijgevoegde motie M169-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:
Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de staat van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau. Het gaat hierbij onder andere om de betaalbaarheid van het OV als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit,

de vertraging van de zero emissie bussen in de Gooi en Vechtstreek n.a.v. leveringsproblemen door de situatie in Oekraïne, de introductie van het Nieuwe OV Betalen met pinpas en de voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 over diverse studies naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer van het afgelopen jaar in de Zuid-Kennemerland en IJmond, ZaanIJ en 't Gooi.

5.b **C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid (van C-agenda, punt 9a)**

22:05

De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) maakt zich grote zorgen over de voortgang van het dossier cumulatie luchtvaartgeluid. Daarom is door de BRS besloten de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in te lichten via een brief.

6 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)**

7 **Sluiting**

8 **C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

8.a **Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman**

8.b **Mobiliteit: Voornemen werkbezoek Californië september 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)**

Gedeputeerde Olthof is voornemens van 5 tot en met 10 september 2022 deel te nemen aan een Nederlandse handelsmissie naar Californië die in het teken staat van slimme en schone mobiliteit in stedelijke regio's.

8.c **Bereikbaarheid: Uitnodiging thema café bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek (C-agenda M&B 20-06-2022)**

8.d **Ruimte/Bereikbaarheid: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (C-agenda RWK 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)**

De provincie Noord-Holland werkt samen met de gemeente Haarlem aan de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem: Haarlem Nieuw-Zuid. Eind 2021 hebben GS een reservering uit het OV-fonds toegekend aan dit OV-knooppunt, op voorwaarde dat er wordt gekozen voor de variant

die zowel inhoudelijk als financieel het meest optimaal is. Op 24 mei neemt het college van B&W van Haarlem een besluit over het voorstel aan de gemeenteraad. Het definitieve besluit over de voorkeursvariant wordt naar verwachting eind juni door de gemeenteraad genomen.

8.e Mobiliteit: Resultaten SPES-onderzoek Noord-Holland Noord (C-agenda M&B 20 -06-2022)

Stadslogistiek is een groeiende sector en een belangrijke pijler van de regionale economie. Om de groei in goede banen te leiden en de verduurzaming van het goederenvervoer te versnellen in Noord-Holland Noord is onderzocht wat de omvang van de stadslogistiek is en welke mogelijkheden gemeenten hebben om deze te verduurzamen. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland. De resultaten van dit onderzoek zijn nu bekend en worden openbaar gemaakt.

8.f Infrastructuur: Verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis (C-agenda M&B 20-06-2022)

De provincie ziet geen noodzaak om de Koopvaardersschutsluis nu te verlengen. Eerder was al duidelijk dat de omvaarroute via de Boerenverdrietsluis niet nodig was voor de renovatie van de Koopvaardersschutsluis. De provincie blijft, los van de werkzaamheden aan de Koopvaardersschutsluis, wel samenwerken met de gemeente Den Helder en andere stakeholders aan een aantrekkelijke route voor recreatieschepen via de Boerenverdrietsluis.

8.g Bereikbaarheid: Besluitvorming haven Boekelermeer (C-agenda M&B 20-06-2022)

In de vergadering van 13 september 2021 hebben Provinciale Staten (PS) besloten tot een andere verdeling van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar (IPB). Een deel van dit budget komt ten goede aan de ontwikkeling van de Haven Boekelermeer. Gedeputeerde Staten hebben, onder voorbehoud van goedkeuring door PS, besloten om dit budget toe te kennen als subsidie aan de gemeente Alkmaar, ten behoeve van de realisatie van de haven Boekelermeer.

8.h Bereikbaarheid: Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)

8.i Bereikbaarheid: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland (C-agenda M&B 20-06-2022)

De provincie Noord-Holland werkt aan een studie naar de eventuele aanleg van een onderdoorgang in de N247. Deze weg doorkruist nu Broek in Waterland en de grote woningbouwopgave in de regio vraagt om een robuuste oplossing voor dit grootste knelpunt op de N247. In een vervolgstudie moet onder andere duidelijk worden hoeveel ruimte een onderdoorgang in gaat nemen, wat de gevolgen voor het verkeer zijn en wat de kosten voor aanleg en onderhoud zullen zijn. Het uitwerken van aangedragen bewonersvarianten kostte meer tijd waardoor de studie langer duurt dan gepland.

8.j Bereikbaarheid: ingekomen brief Schuttevaer inzake niet verlengen Koopvaardersschutsluis (KVSS) (C-agenda M&B 20-06-2022)

8.k C- NAAR B-VERZOEK PVDD VOOR M&B 12-09-2022: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

9 C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

9.a Luchtvaart/Schiphol: Cumulatie luchtvaartgeluid (C-agenda M&B 20-06-2022) - NAAR B-AGENDA

10 C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens

10.a Havens/Energie/Milieu: Brief GS aan PS inz. herziening convenant Energiehaven (C-agenda RWK en NLG 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)

Om te komen tot de Energiehaven in IJmuiden hebben in 2020 de Staat der Nederlanden, Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Port of Amsterdam, Zeehaven Ijmuiden en Tata Steel een convenant gesloten. Het convenant heeft een looptijd tot 1 juni 2022. Echter, om de energiehaven te kunnen realiseren is meer tijd nodig. Derhalve wordt het convenant verlengd, tevens wordt de

Minister van Economische Zaken en Klimaat uitgenodigd actief te participeren in het traject.

11 C-agenda Algemeen

11.a Brief GS aan PS inz. Auditopvolging peildatum maart 2022 (c-agenda NLG 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)

Auditopvolging is een instrument om de overgenomen aanbevelingen van de externe accountant, de Randstedelijke Rekenkamer, de provinciearchivaris en Concerncontrol systematisch door te voeren. Het dient tevens als verantwoordingsinstrument naar PS en sturingsinstrument voor PS. Per halfjaar wordt gerapporteerd aan de directie, GS en PS.

11.b IPO BAC Mobiliteit agenda 16.06.2022

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	20 juni 2022
Commissievoorzitter	:	Dhr. M. Klein / Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		: dhr. M. Klein/mw. Van Meerten-Kok
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. C. Kuiper
	CU	: dhr. M. Klein (p.t.)
	D66	: dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland
	DENK	: dhr. M. Alkaduhimi, dhr. E. Mangal
	Fractie Baljeu	: -
	FvD	: dhr. J. Dessing
	GroenLinks	: N. van der Waart
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
	PvdD	: I. Kostić, F. Zoon
	PVV	: dhr. M. Deen
	SP	: dhr. W. Hoogervorst
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen (p.t.)
	50PLUS/PVDO	: -
Gedeputeerde(n):	dhr. J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. I. Vos (Moneypenny BV)	
Afwezig:	J. Gringhuis (GL), dhr. E. van der Maas (VVD)	

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende

4. A-agenda Algemeen
4a. Voordracht Jaarstukken 2021
4a1. Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie
4a2. Verslag mondelinge vragenronde Jaarrekening 30 mei 2022
4b. Voordracht Kaderbrief 2023
5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol
5a1. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland
5a2. Stand van zaken ontwikkelingen Openbaar Vervoer Noord-Holland, incl. afdoeningsvoorstel M169-2021
5b. C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid
6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)
7. Sluiting
8. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastuctuur
8a. Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman
8b. Mobiliteit: Voornemen werkbezoek Californië september 2022
8c. Bereikbaarheid: Uitnodiging themacafé Bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek
8d. Ruimte/Bereikbaarheid: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zui
8e. Mobiliteit: Resultaten SPES-onderzoek Noord-Holland Noord
8f. Infrastructuur: Verlengingsopgave Koopvaarderschutsluis
8g. Bereikbaarheid: Besluitvorming haven Boekelermeer
8h. Bereikbaarheid: Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022
8i. Bereikbaarheid: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247 Broek in Waterland
8j. Bereikbaarheid: Ingekomen brief Schuttevaer inzake niet verlengen Koopvaarderschutsluis
8k. C-naar B-verzoek PvdD voor M&B 12-09-2022: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar Aanrijdingen met damherten
9. C-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)
9a. Luchtvaart/Schiphol: Cumulatie luchtvaartgeluid: **naar B-agenda**
10. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens
10a. Havens/Energie/Milieu: Brief GS aan PS inzake herziening convenant Energiehaven
11. C-agenda Algemeen
11a. Brief GS aan PS inzake Auditopvolging peildatum maart 2022
11b. IPO BAC Mobiliteit agenda 16.06.2022

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.21 uur en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:

- Statenlid Zoon (PvdD) is vast commissielid geworden, de heer Hollebeek is nu plaatsvervangend lid.
- Gedeputeerde Pels is wethouder in Amsterdam geworden. Vanmiddag is haar opvolger beëdigd, gedeputeerde Kocken. Beiden worden vanaf deze plaats gefeliciteerd en gedeputeerde Pels wordt bedankt voor alles wat zij heeft gedaan als gedeputeerde Noordzeekanaalgebied en Havens. Alle portefeuilles worden vanavond vertegenwoordigd door gedeputeerde Olthof.
- De heer Alkaduhimi (DENK) is online aanwezig.
- Op 16 mei jl. bracht de commissie een werkbezoek aan het WFO-terrein in Zwaagdijk. Daar is een goed gesprek gevoerd met ondernemers.
- Op 30 mei is op voorstel van mevrouw Koning (CDA) een werkbezoek gebracht aan de Amsterdamse Haven. De opkomst was groot.
- Het voornemen is om een expertmeeting Verkeersveiligheid en gedrag te organiseren. Een datum wordt gezocht. Initiatiefneemster mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H) bereidt samen met mevrouw Kuiper (CDA) en de heer Carton (PvdA), met ondersteuning van de griffie, een en ander voor.
  Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vertelt dat het idee is om een expert uit te nodigen die out of the box kan denken. Tegelijkertijd moet deze expert bekend zijn met hoe Verkeer werkt binnen de Provincie. Gedurende een overleg in september 2022 van bijvoorbeeld een uur zullen 2 sprekers de nodige informatie uitwisselen. De focus zal worden gelegd op jonge en oude (kwetsbare) verkeersdeelnemers en gedrag (zoals gebruik van drugs in verkeer).
  De **voorzitter** bedankt voor de terugkoppeling. Via de griffie volgt een datum.

Mededelingen Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde **Olthof** geeft naar aanleiding van de vraag van de heer Terwal (VVD) in de vergadering van Provinciale Staten een mondeling toelichting over het project N247-16 (Het Schouw). Met de aannemer is een financieel akkoord bereikt. Daarmee kon de geheimhouding vervallen. Voor het tracé ten noorden van Broek in Waterland (Monnikendam-Volendam) is het Definitief Ontwerp opgeleverd. Nu is gestart met de inkoopprocedure en het opstellen van contractdocumenten. Voor het tracé bij Het Schouw wordt gewerkt aan het opstellen van een Plan van Aanpak voor een onderzoekstraject naar varianten betreffende de omgang met verschillende waterstanden. Gedeputeerde Olthof zal navragen of een tijdspad bekend is.
Voor het projectdeel Zuid (Tussen A10 en het Schouw) wordt een advies door het projectteam opgesteld.
De drie onderdelen kennen verschillende snelheden van aanpak. Het Noordelijkste deel is op dit moment het verst gevorderd.

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Vaststelling agenda:
De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Het verslag van 9 mei 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties
De lijst van moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen
De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De heer **Meiland** (D66) vraagt waarom de technische briefing van de Havennota niet voor de zomer (zoals toegezegd) maar op 29 september 2022 plaatsvindt.
De voorzitter heeft van de commissieadviseur vernomen dat de Havennota pas op de planning staat voor eind 2022. Daardoor hoeft de technische briefing niet eerder dan eind september plaats te vinden.

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Voor het inspreekhalfuur heeft zich een inspreker aangemeld. De inspreker zal spreken over de uitgestelde verlenging van de Koopvaarderschutssluis.

De heer **Stammes** (voorzitter Koninklijke Schuttevaer Afdeling Noord-Holland) vertelt dat Schuttevaer voor de infrabelangen van de Nederlandse beroepsvaart staat.
Schaalvergroting is aan de binnenvaart niet voorbij gegaan. In Nederland varen circa 750 zogenaamde klasse-5-schepen, met een lengte van 110 meter en een breedte van 11,40 meter. Als bruggen en sluizen gerenoveerd moeten worden, dan is dat het cruciale moment om deze aan te passen aan de huidige eisen en afmetingen.
Het vorige college van Gedeputeerde Staten had dat feilloos door in mei 2018 en besloot dat bij de renovatie van de Koopvaarderschutsluis gelijk een verlenging moest plaatsvinden om Noord-Holland een tweede ontsluiting via water te geven. Een besluit met visie. Hiermee werd aan ondernemers het signaal afgegeven dat groei mogelijk is. De maatschappij staat voor grote uitdagingen. De stip aan de horizon is gezet. De weg er naar toe is voor iedereen onduidelijk. Provinciale Staten dienen die duidelijkheid te geven. De binnenvaart speelt een belangrijke rol in de groei van het transport, ook in Noord-Holland en is een belangrijk onderdeel van de totale vervoersketen. Onzekerheid over bouwkosten is van alle tijden en zal altijd blijven bestaan. Het niet voortvarend uitvoeren van het eerdere besluit is een kwalijke zaak. Daarvan mag varend en ondernemend Noord-Holland niet de dupe worden. Een combinatie van renovatie en verlenging is de goedkoopste oplossing. Het alleen renoveren van de Koopvaarderschutssluis is een gemiste kans. Provinciale Staten zouden deze beslissing van het college niet moeten accepteren. In de huidige transitie van Nederland naar duurzaamheid kan de heer Stammes zich niet voorstellen dat de Staten de Noord-Hollandse ondernemer zo ver laat zakken.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt wat nodig is om type-5-schepen door het Noord-Hollands Kanaal te laten varen.

De heer **Stammes** verwijst naar richtlijnen en voorwaarden. Het Kanaal zal op plekken verdiept en/of verbreed moeten worden. Wellicht moet hier en daar een brug worden aangepast. Scheepvaart vaart nu soms met een ontheffing. Er zijn dan extra regels ingevoerd om daar te kunnen varen, met 'respect' voor de andere schepen.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of investeringen zijn gedaan in grotere schepen in de verwachting dat de Koopvaarderschutsluis verlengd zou worden. In hoeverre wordt de verduurzaming van vervoer over water hierdoor doorkruist?

De heer **Stammes** zegt dat de duurzaamheid van schepen op dit moment een belangrijk onderwerp is in de scheepvaart. Investeringen laten even op zich wachten omdat er eerst duidelijkheid moet zijn over de beste manier van voortstuwing. Is dat waterstof, elektrisch, methanol of biodiesel? De meeste schippers zijn zelfstandigen. Bedrijven zijn bezig met plannen maken, maar hebben deze nu in de ijskast gezet. Het uitstellen van de verlenging van de sluis kwam als een donderslag bij heldere hemel.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt hoeveel schepen de dupe zijn van het niet verlengen van de sluis. Wat betekent dit concreet voor de sector? Wat kan er straks niet gebeuren als de verlenging niet plaatsvindt?

De heer **Stammes** kan niet exact aangeven hoeveel schepen er last van hebben. De genoemde 750 type-5-schepen kunnen wel via de Zuidkant, de Wilhelminasluis, varen, maar niet via Den Helder. Het gevolg is dat er kleinere schepen blijven varen. De ondernemers hebben dan niet de mogelijkheid om mee te gaan in duurzaamheid.

De heer **Steeman** (D66) is benieuwd hoe het contact met Gedeputeerde Staten en de ambtelijke organisatie is gelopen. Verwacht Schuttevaer 'verder in gesprek te komen' naar aanleiding van het ingediende bezwaarschrift?

De heer **Stammes** vertelt dat hij als voorzitter sinds zes jaar halfjaarlijks contact met de gedeputeerde onderhoudt. Tot april 2022 is de Koopvaarderschutsluis onderdeel van het overleg geweest. Eind april 2022 kwam de mededeling dat de Koopvaarderschutsluis niet wordt verlengd. Die mededeling kwam voor Schuttevaer als donderslag bij heldere hemel.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwijst naar het bezwaarschrift en verzoekt de bijdrage aan het verziltingsvraagstuk nader toe te lichten.

De heer **Stammes** legt uit dat de huidige sluis 90 meter lang is. Als de huidige deuren intact blijven en de sluis wordt verlengd met circa 30 meter, dan komt er een extra deur bij. In het deel van 30 meter kan de recreatievaart worden geschut. De sluismeester kan inspelen op het aanbod en daarmee in hoeverre hij de sluis gebruikt. Er kan zuiniger worden omgegaan met het inlaten van zout water.

De **voorzitter** bedankt de inspreker.

4. A-agenda Algemeen
4a. Voordracht Jaarstukken 2021
4a1. Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie
4a2. Verslag mondelinge vragenronde Jaarrekening 30 mei 2022

De **voorzitter** vertelt dat de financiële aspecten van de jaarstukken zijn besproken in de commissie Economie Financiën en Bestuur. In deze commissievergadering kan met elkaar worden gesproken over de onderwerpen die zijn gerelateerd aan Mobiliteit en Bereikbaarheid. Het verslag van deze commissie wordt aan Provinciale Staten toegestuurd, ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft ook in het afgelopen jaar weer op goede wijze informatie van de gedeputeerde en de ambtelijke organisatie mogen ontvangen. De vragen die er toch nog waren over de Jaarrekening zijn middels een technische vragenronde beantwoord. De wijze van behandeling van het iMPI draagt bij aan een goede informatievoorziening.
Het is goed om te lezen dat in 2021 intensief is samengewerkt met de regio om de grootste regionale verkeersrisico's in beeld te brengen en hiervoor prioritaire maatregelen te bepalen.

De heer **Terwal** (VVD) bedankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning voor de uitgebreide en heldere verslaglegging. Het is evenals de vorige jaren een lijvig document.
Het is goed om te zien dat het percentage van wegen die voldoen aan de beeldkwaliteitseisen en het percentage van zeer tevreden weggebruikers ook dit jaar weer boven de gestelde doelen liggen. Ook het percentage van 100 procent van projecten die zijn afgerond volgens de kwaliteitseisen, stemt tevreden. Echter een punt van zorg is dat slechts zes van negen projecten zijn afgerond. Van het aantal fase-afrondingen bij de voortgang van studies en projecten zijn slechts drie van tien gerealiseerd. Wat gaat de gedeputeerde doen om te zorgen dat voor dit lopende jaar en volgende jaren er meer projecten de studie-, plan- en realisatiefase doorlopen? Is de gedeputeerde het met de VVD eens dat de Provincie zich geen vertraging kan permitteren in het verbeteren en aanleggen van infrastructuur? Uit prognoses blijkt dat het wegverkeer, ondanks het toegenomen thuiswerken, verder stijgt door toenemende bevolkingsgroei en groei van economische bedrijvigheid. De beantwoording van schriftelijke vragen over de prognoses van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid ziet de heer Terwal met belangstelling tegemoet.
De VVD steunt de ambitie voor de verduurzaming van infrastructuur, maar blijft dit kritisch volgen vanwege de toenemende hoeveelheid belastinggeld dat hiervoor wordt aangewend.
Het is fijn dat het energieverbruik van openbare verlichting is afgenomen door de uitrol van Ledverlichting en dat de eerste resultaten over het gebruik van epoxy asfalt er goed uitzien. In de pilot Grass2Grit is uit bermgras een dooimiddel voor gladheidsbestrijding ontwikkeld. Bezien wordt of de doelstellingen te realiseren zijn. Wat wordt bedoeld?
De media doen melding van haarscheurtjes in de 3D geprinte fietsbruggen langs de N243. Zijn de fietsbruggen nu onbruikbaar? Wie is in dat geval verantwoordelijk voor de geleden schade?
Afrekeningsverschillen pakken 7,8 miljoen euro lager uit. Een groot deel betreft de lager uitgevallen subsidielasten voor het project Omlegging A9 Badhoevedorp. Is het niet wenselijker om dit bedrag weer in te zetten voor het realiseren van geplande infrastructuur, nu de financiële tegenvallers zich daar opstapelen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen en de heldere Jaarrekening. Zij sluit aan bij de zorg van de heer Terwal over toenemend verkeer en te weinig actie.

Het programma SolaRoad leed in 2020 100.000 euro en in 2021 163.000 euro verlies. Wat is de komende drie jaar het plan met SolaRoad? Hoe voorkomt de gedeputeerde dat dit een jaarlijks verlieslijdend project wordt?
Mevrouw Van Geffen spreekt complimenten uit voor het onderhoud. Wegen, fietspaden en busbanen liggen er mooi bij, net als de bermen. De communicatie online van de verkeersinspecteurs is heel vaardig. Storingen worden goed aangegeven. Het beheer en onderhoud van de Waterwolftunnel zijn opvallend goed verlopen.

De heer **Jensen** (JA21) constateert dat er veel geld gaat naar zaken waarvan JA21 niet direct een voorstander is, maar kijkende naar deze commissie ziet de fractie dat heel prudent wordt omgegaan met het geld. De onzekerheden van de afgelopen twee jaar noopten tot een conservatieve manier van kijken naar het budget. De prestaties van het afgelopen jaar als het gaat over bijvoorbeeld het openbaar vervoer en infrastructuur verdienen een compliment. Het is goed dat rekening wordt gehouden met minder inkomsten. Er moeten nog zoveel zaken worden aangepakt op het gebied van onderhoud en infrastructuur. Wat ook zorgen baart, is dat het moeilijk wordt om mensen te vinden voor de verschillende projecten in het iMPI. De kosten voor de inhuur van externen kunnen behoorlijk oplopen. Mogelijk kan nog eens nader worden bekeken in hoeverre externe inhuur en onderzoeken nodig zijn, of uitgesteld kunnen worden. Zijn alle subsidies nodig? Hoeveel gebruik is er gemaakt van de subsidieregeling Doortrappen? JA21 is niet tegen, maar de fractie ziet graag dat de gelden op de best mogelijke manier worden besteed. De algemene indruk is dat er sprake is van een gezonde bedrijfsvoering, maar dat er niet achterover geleund kan worden. Er komen nog genoeg problemen op de Provincie af, zoals de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en de stijgende kosten van infrastructuur. JA21 vertrouwt erop dat de gedeputeerde en zijn staf deze zaken voortvarend zullen oppakken en wenst hem daarbij veel succes.

Statenlid **Van der Waart** (GL) las de jaarstukken met veel interesse en met name voor deze commissie Programma 3 en 4. Zij sluit zich aan bij alle complimenten. De beantwoording van de technische vragen gaf veel extra duidelijkheid.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of GL de zorgen deelt over de verduurzamingsprojecten zoals Grass2Grit, SolaRoad en de 3D geprinte fietsersbruggen.

Statenlid **Van der Waart** (GL) antwoordt dat GL de zorg deelt als het gaat over de financiering van infrastructuur, maar niet specifiek deze projecten. Voor GL staat de verduurzaming ervan toch nog steeds als belangrijke doelstelling als een paal boven water.

De heer **Meiland** (D66) las de jaarstukken met interesse. Omdat de jaarstukken en de Kaderbrief nauw aan elkaar zijn verbonden zal zijn bijdrage beide agendapunten omvatten.
Het is opvallend hoeveel infrastructurele projecten er in uitvoering zijn en hoeveel er in de planning staan. Wat ook opvalt is de onderbesteding ten opzichte van de begroting als gevolg van uitstel van andere infrastructurele projecten. D66 sprak deze zorg al eerder uit bij de behandeling van het IMPI, maar vraagt hiervoor opnieuw aandacht. Uitstel leidt tot een mooi financieel resultaat op de korte termijn, maar leidt er tegelijkertijd toe dat de financiering onder druk komt te staan door onder meer inflatie. Gezien de huidige arbeidsmarktsituatie wordt het lastig om personeel te vinden voor de uitvoering van projecten. Daardoor moet het ambitieniveau van projecten mogelijk naar beneden worden bijgesteld, of moet worden heroverwogen of projecten nog wel levensvatbaar zijn.
Door een dergelijke neerwaartse spiraal kan de Provincie steeds minder projecten realiseren, of moet zij concurreren met het bedrijfsleven. Het niet realiseren of niet kunnen starten van infrastructurele

projecten kan meerdere oorzaken hebben, zoals het niet aanvragen van subsidies door gemeenten, of het niet op tijd afronden van de planfase van projecten, of dat er niet kan worden aanbesteed omdat er geen uitvoerend personeel is. Wat doen Gedeputeerde Staten eraan om te zorgen dat het ambitieniveau niet in gevaar komt? In hoeverre kunnen Gedeputeerde Staten gemeenten aansporen om versnelling aan te brengen in het aanvragen van subsidie voor mobiliteitstransitie? Welke projecten bekijkt het college om versneld van de Investeringsagenda te halen en die als prioritair project aan te wijzen?

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de SP een positieve ontwikkeling ziet in de jaarstukken, ook op het gebied van mobiliteit. De fractie is positief over de wijze waarop het PMI en het PMO zijn samengevoegd tot het iMPI. Complimenten zijn er voor de zorgvuldigheid waarmee de organisatie dit project heeft ingezet.
De SP is ook positief over de ruime aandacht voor de fiets en andere vormen van actieve mobiliteit. Zorgen zijn er dat de beschikbaarheid van de subsidie Kleine Infra onder druk staat. De financiële situatie van gemeenten staat cofinanciering van infraprojecten nauwelijks toe. Hoe kijkt de gedeputeerde hier tegenaan?
De SP sluit zich aan bij de vragen van Liberaal N-H over SolaRoad. Het programma is al lange tijd verlieslijdend en niet succesvol. Wellicht is het verstandig ermee te stoppen.
De SP maakt zich zorgen over de toekomstbestendigheid van de beschikbaarheid van financiële middelen voor infrastructuur. De fractie ziet uit naar de nota over het financiële perspectief.
Niet alles kan. Het is belangrijk om te kiezen voor wat echt noodzakelijk is, namelijk het onderhoud. De afgelopen jaren werd serieuzer gekeken naar het groter geheel van het openbaar vervoer. Waar opmerkingen van de SP en andere fracties in een vorige Statenperiode nog weleens werden weggewoven, heeft de fractie bij deze gedeputeerde een beter gevoel. Met elkaar worden meters gemaakt. Als die meters ook fijnmazig zouden kunnen worden neergelegd, dan zou dat een goede ontwikkeling zijn.

Statenlid **Zoon** (PvdD) merkt op dat de PvdD eerder sceptisch was bij de overzetting naar gebiedsaannemers. De fractie ziet daarin nog steeds een risico. Kan een bedrijf dat asfalt aanlegt ook goede faunapassages aanleggen? Legt het dezelfde prioriteit bij biodiversiteit? De N307 kent veel faunaslachtoffers. In de jaarstukken wordt benoemd dat verbetering mogelijk is, zoals bij het kappen van bomen voor infrastructuur. Er is een duidelijke verandering in de houding van de Provincie ten opzichte van afgelopen jaren. Dit is duidelijk zichtbaar in de jaarstukken.
Vorig jaar is een start gemaakt met de Actieagenda Actieve mobiliteit.
Er is minder groot onderhoud gepleegd. De arbeidsmarkt staat onder druk en de kosten stijgen. Dat brengt een risico met zich mee, want niet alles kan. De positieve verbetering in de afgelopen jaren kan dan het kind van de rekening worden. Kan de gedeputeerde verzekeren dat dit niet gaat gebeuren?

De heer **Carton** (PvdA) bedankt voor de financiële verantwoording. Middels een waslijst aan acties en verbeteringen wordt in de programma's een verbeterslag gemaakt.
In de commissie Economie Financiën en Bestuur gaf de heer Carton namens de PvdA een aantal aandachtspunten mee. Er is vooral zorg richting de toekomst. Bij de Kaderbrief komt de heer Carton daarop terug.

De heer **Mangal** (DENK) spreekt complimenten uit voor de jaarstukken. Daarin valt te lezen dat het aantal daadwerkelijk geplaatste laadpalen lager is dan voorspeld. Dat komt omdat de palen worden geplaatst op basis van de vraag naar publieke laadinfrastructuur. De prognoses zijn bedoeld om

perspectief te bieden aan de benodigde inkoop van laadinfrastructuur in de capaciteitsplanning. In de nieuwsberichten valt te lezen dat elektrische auto's tijdens de vakantieperiode mogelijk weer worden omgeruild voor een fossiele brandstofvariant, omdat de laadinfrastructuur tekort schiet. Hoe denkt het college perspectief te kunnen bieden voor het laden van elektrische auto's aan hen die milieubewust rondrijden door Noord-Holland en de Provincie zich aantrekkelijk maakt voor de milieubewuste recreant? Hoe gaat het college om met de rest van Noord-Holland waar de MRA niet over gaat?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Mangal het met hem eens is dat mensen de elektrische auto tijdelijk omruilen voor een fossiele brandstofauto omdat er te weinig laadpalen zijn in het buitenland en dat de Provincie daarover niet gaat.

De heer **Mangal** (DENK) is zich hiervan terdege bewust. De Provincie wil aantrekkelijk zijn voor recreanten en toeristen vanuit het buitenland. Ze wil vooral milieubewuste recreanten aantrekken die niet rijden in auto's op fossiele brandstof.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** is het ermee eens dat het aanbod van laadinfrastructuur elders in Europa nog niet overal zover is. Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zijn ver wat betreft publieke laadinfrastructuur.
Alle complimenten draagt de gedeputeerde direct over aan de organisatie.
Statenlid Zoon gaf een mooie opsomming van de risico's. De stapeling van risico's werkt door in planning en de realisatie van projecten. Het wordt een probleem als het totaal aan onderbesteding toeneemt. Dat probleem ziet het college nu niet. Er wordt hard gewerkt aan het werven en aannemen van personeel. Gekeken wordt naar een slimmere aanpak bijvoorbeeld door een andere volgorde en naar het samenwerken met partners en gemeenten. De optelsom van alle elementen maakt het lastig om ambities daadwerkelijk te realiseren. Het college is van mening dat het daarmee niet te ambitieus is. Een stuk onderbesteding is niet erg. Vanwege de stikstofdiscussie kunnen mogelijk vergunningen niet worden afgegeven. Offertes worden ingetrokken omdat grondstoffen niet voorradig zijn.
Innovatie en de ontwikkeling van Smart Mobility kennen kinderziektes. Provincie Noord-Holland wil op het gebied van dergelijke ontwikkelingen graag vooroplopen maar niet tegen elke prijs. Het kan betekenen dat tegen ontwikkelfaalkosten wordt aangelopen.
In het project Grass2Grit won een 'fabriek' (een loods met enkele machines) in Noord-Holland een prijs door de sappen uit gemaaid gras te gebruiken als gladheidbestrijdingsmiddel. De vezels van het gras kunnen worden gebruikt bij de ontwikkeling van straatmeubilair. Vanuit Europa is hiervoor subsidie ontvangen, maar op enig moment bleek het gladheidsbestrijdingsmiddel het niet te worden. De Provincie besloot om dit proces te stoppen. De verschillende partners beoordelen nu wie wat overneemt in het kader van de ontmanteling.
De haarscheurtjes in de 3D geprinte fietsbruggen hebben geleid tot een grote teleurstelling. De aannemer onderzoekt de oorzaak. Er wordt een tijdelijke voorziening getroffen zodat het fietspad wel kan worden gebruikt. De risico's en de kosten worden gedeeld met de aannemer. Zowel de Provincie als de aannemer staken samen hun nek uit voor innovatie en nieuwe ontwikkelingen. In het algemeen en in het kader van aanbestedingen moet er scherper worden opgelet dat de rekening niet altijd bij de Provincie komt te liggen.
SolaRoad bestaat uit twee onderdelen. In het ene deel is de Provincie Noord-Holland aandeelhouder. Dat betreft het bedrijf dat SolaRoad ontwikkeld heeft en dat gebruikmaakt van zonnefietspaden. Meerdere partijen leggen zonnepaden aan. SolaRoad kent ook een ontwikkeldeel. De Provincie is de

eigenaar van de fietsinfrastructuur waar de zonnefietspaden worden toegepast. Aan de ontwikkelkant, het onderdeel waarin de Provincie een belang heeft, wordt kritisch gevolgd hoelang de Provincie nog wil participeren. Op dit moment ziet het college nog geen aanleiding om daar uit te stappen. Er wordt ook geen extra geld gevraagd, maar SolaRoad is wel een punt van aandacht.

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) wanneer nu eindelijk de stekker wordt getrokken uit een niet lopend project. Het is al dubieus dat de Provincie altijd maar innovatieve ontwikkelingen zou moeten steunen.

Gedeputeerde **Olthof** wijst op het onderscheid. De Provincie heeft een belang. Er hoeft op dit moment geen extra geld naar SolaRoad. Daarnaast heeft de Provincie haar rol als beheerder van infrastructuur. Als het gaat om het belang dan wordt daarnaar kritisch gekeken.

Bij interruptie wijst mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) op de rol van de Provincie, die mede-eigenaar is van een bedrijf dat tegelijkertijd concurrent is in de markt. De gedeputeerde zegt dat er geen geld bij hoeft te worden gelegd, maar als er verlies wordt geleden dan moet het geld toch ergens vandaan komen?

Gedeputeerde **Olthof** verduidelijkt dat de Provincie geen aannemer is en ook geen belang heeft in een aannemer. Het zijn uiteindelijk de aannemers die kiezen voor een concept als SolaRoad. De Provincie sluit een contract met de aannemer en niet met zichzelf als het gaat over SolaRoad. De aannemer bepaalt welke techniek en partij wordt toegepast. Die dubbelrol is er niet. Het is collega Stigter die 'de eigenaarsrol' vervult van het concept SolaRoad. Gedeputeerde Olthof is vanuit zijn rol als portefeuillehouder Bereikbaarheid en Mobiliteit 'eigenaar' van de infrastructuur. De Provincie heeft geen aanbesteding waarvan SolaRoad onderdeel uitmaakt. SolaRoad wordt gekozen door de aannemer. Er zijn meerdere aanbieders van zonnefietspadentechniek. Provincie Noord-Holland heeft geen direct contact met SolaRoad als zijnde aanbieder van fietspaden.

Na het zomerreces volgt het Financieel Perspectief. Hoe meer de prijzen stijgen, hoe eerder het moment komt van keuzes maken. Enerzijds kan aan de inkomstenknop worden gedraaid en anderzijds aan de lastenknop.
Subsidies, ook de subsidie Doortrappen, worden over het algemeen goed gebruikt. In 2021 maakte een deel van Noord-Holland slechts beperkt gebruik van de subsidie Kleine Infra. De subsidieregeling is aangepast, net als de voorwaarden. Daarbij is de Provincie in gesprek met gemeenten om te vernemen wat er nodig is om uiteindelijk gebruik te maken van de subsidieregeling. Met die gesprekken worden goede resultaten geboekt. Gemeenten moeten uiteindelijk ook keuzes maken. Die verantwoordelijkheid kan de Provincie niet overnemen. De gemeente moet bereid zijn om er financieel in te stappen. De Provincie probeert de drempel zo laag mogelijk te houden.
Gemeenten moeten worden verleid en geholpen om uiteindelijk toch projecten op te pakken. Het is geen kwestie van niet willen, maar vaak het ontbreken van capaciteit aan kennis en financiën.
In Coronatijd is getracht de aannemerij te steunen door projecten naar voren te halen. Het is lastig om, gezien de krappe arbeidsmarkt en personeelstekort, nu prioriteiten te stellen. Het nu al schrappen van projecten is wat voorbarig. Die afweging kan worden gemaakt binnen het iMPI.
Later deze avond komt de commissie nog te spreken over openbaar vervoer. Provinciale Staten maken uiteindelijk de keuze als het gaat om de financiën.
MRA Elektrisch dekt niet de lading. Het betreft namelijk de Provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Amsterdam als gemeente doet niet mee. Elke gemeente moet per laadpaal een

verkeersbesluit nemen. Dat kost tijd en capaciteit. In de toepassing van vergunningsaanvragen ziet de Provincie nog veel kansen. Ze is in gesprek met gemeenten om dat proces te kunnen versnellen. Enerzijds wordt de ontwikkeling van de elektrische automarkt in de gaten gehouden. Anderzijds is er wel een vraag. Mensen die een elektrische auto aanschaffen, komen naar de gemeente met het verzoek om een laadpaal te mogen plaatsen. De gemeente moet vervolgens een procedure starten. De Provincie probeert gemeenten te helpen zodat ze eerder kunnen anticiperen. Daar valt veel te winnen. Uiteindelijk bepaalt de gemeente waar de laadpalen komen en niet de Provincie.

Tweede termijn:

De heer **Terwal** (VVD) kreeg geen antwoord op zijn vraag of het niet wenselijk is om de lager uitgevallen subsidielasten voor A9 Badhoevedorp te oormerken, zodat het bedrag aan het beleidsprogramma Mobiliteit kan worden toegevoegd.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vroeg om uitleg van het feit dat 165.000 euro verlies wordt geleden en dat er dan toch geen geld bij hoeft.

Gedeputeerde **Olthof** zegt het volgende over de meevaller. Er wordt gesproken en nagedacht over het vereenvoudigen en transparant maken van het systeem. Als een meevaller in algemene reserve terechtkomt, betekent dit niet dat projecten niet kunnen worden uitgevoerd. Voorkomen moet worden dat tegenvallers dan ook maar uit de algemene middelen, in plaats vanuit het budget, moeten worden gedekt.

Over het bedrag van 165.000 euro verlies (SolaRoad) zegt de gedeputeerde dat hij zal nakijken hoe dit bedrag gefinancierd is. Een schriftelijke reactie volgt.

De **voorzitter** concludeert dat er geen moties of amendementen zijn aangekondigd. De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert om de voordracht als hamerstuk door te geleiden naar Provinciale Staten

4b. Voordracht Kaderbrief 2023

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat de Kaderbrief beleidsarm is en vooral veel technische bijstelling omvat. De stijgende kosten van onderhoudsmaterialen voor wegen en kapitaalgoederen zijn zorgelijk. Binnen de lopende projecten wordt naar oplossingen gezocht. Het CDA neemt aan dat dit ook geldt voor de langlopende gebiedscontracten. Zou de gedeputeerde een nadere toelichting willen geven?
SWUNG (Samenwerken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid) wordt een behoorlijke opgave voor de provincie. De implementatie moet nog worden vormgegeven. Wat is voor de Provincie de belangrijkste wijziging ten opzichte van de huidige werkwijze?
Per brief wordt toegelicht waarom bepaalde zaken niet opgenomen zijn in de Kaderbrief. De urgente korte termijnacties Actieve Mobiliteit staan juist op voornoemde lijst. Hoe moet dit worden gelezen?

De heer **Deen** (PVV) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. De PVV vindt het uiteraard jammer dat door de hoge structurele lasten voor beheer en onderhoud, de hoge kostprijs en schaarste van grondstoffen de ambitie op nieuwe projecten zwaar onder druk staat. Kan de

gedeputeerde aangeven welke weg bewandeld gaat worden om toch middelen te realiseren voor nieuwe projecten?
De volgende vraag is wellicht te technisch van aard en kan mogelijk schriftelijk worden beantwoord. Door sloopafval als grondstof in te zetten en onderdelen te hergebruiken kan worden voorkomen dat nieuwe grondstoffen nodig zijn voor infraprojecten. Op welke wijze kunnen veiligheid, kwaliteit en eventuele risico's worden geborgd bij deze manier van circulair bouwen?

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de toekomst er zonnig uit leek te zien met het naar de achtergrond raken van de coronapandemie. Helaas schoven er donkere wolken voor de gekoesterde zon door oorlog in Europa. De gevolgen van de Russische agressie worden gevoeld tot diep in de provincie. Door de haperende aanvoer van grondstoffen met schaarste tot gevolg en de sterk gestegen energieprijzen gieren de prijzen in de Grond-,Weg- en Waterbouw de pan uit. Het is van groot belang dat een prudent financieel beleid wordt gevoerd. Het past niet om een positief begrotingssaldo er doorheen te jagen en in te zetten op het honoreren van allerlei wensenlijstjes. Als een nieuwe coronagolf is uitgebleven, de oorlog in Oekraïne hopelijk is beëindigd en mogelijke recessies zijn afgewend dan pas kan worden nagedacht over het aanwenden van het positieve saldo. Voor de VVD komt hierbij de Prijsindexatie voor Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen in de provinciale infrastructuur in beeld. Dit zal de gedeputeerde meer armslag geven om de kredietverhogingen voor noodzakelijke infrastructuur, bijvoorbeeld de onderdoorgang in Broek in Waterland, te kunnen opvangen. Wat is de reactie van de gedeputeerde?

De heer **Jensen** (JA21) las de Kaderbrief 2023 met interesse. De Provincie staat er in het algemeen goed voor. Er is sprake van een robuuste reserve. De opcenten gaan gelukkig niet omhoog. De economie vertoont een stijgende lijn, net als het aantal treinreizigers. Noord-Holland heeft minder stikstof dan elders. Mogelijk biedt dit mogelijkheden in plaats van beperkingen. JA21 kan zich vinden in de meeste plannen. Er wordt duidelijk gewerkt aan een provincie waarin mensen sneller, schoner en efficiënter van A naar B kunnen worden vervoerd en daarmee blijft Noord-Holland de economische motor van Nederland.
Door inflatie, een tekort aan materialen en mensen komt een deel van de ambities in gevaar. Problemen met de energietransitie en een overbelasting van het elektriciteitsnetwerk zijn reden tot zorg.
De Provincie wil dat er circulair en duurzaam wordt gebouwd. Is dat wel financieel haalbaar?
Onder 2.2 op pagina 6 van de Kaderbrief staat dat prijsstijgingen en schaarste aan grondstoffen een risico vormen voor het behalen van provinciale ambities. Is het een idee om het iMPI nader te bekijken op de effecten van prijsstijgingen, maar ook voor een nieuwe prioritering? In de Kaderbrief worden deze problemen erkend, maar de ontwikkelingen gaan zo snel.
Een andere domper is het tekort op het OV-knooppunt Alkmaar-Noord van 1,15 miljoen euro. Kan hier een beroep worden gedaan op het Rijk, of kunnen zaken worden geschrapt, waardoor het tekort wegvalt? Het is niet wenselijk maar misschien wel nodig. Hetzelfde geldt voor urgente korte termijnacties op het gebied van Mobiliteit. Voor scholieren en woon-werkverkeer zijn deze acties speciaal. Infrastructurele verbeteringen voor de fiets komen de bereikbaarheid ten goede. Ziet de gedeputeerde mogelijkheden om elders te snijden en gelden over te hevelen, of kijken we dan naar de reserves? Kunnen private partijen een rol spelen?
JA21 ziet een heldere Kaderbrief, waar de fractie achter kan staan, maar ze maakt zich zorgen over de haalbaarheid. JA21 kijkt uit naar de informatie over wat wel of niet mogelijk is en hoe de Provincie hiermee omgaat.

De heer **Carton** (PvdA) sprak al eerder over onzekerheden in de Kaderbrief over de stijgende energie- en grondstofprijzen, de hoge inflatie, onzekerheden over de ontwikkelingen rond stikstof en het tekort aan arbeidskrachten in alle sectoren. Dit alles heeft grote effecten op provinciale ambities. Hoe gaat gedeputeerde hiermee om, om te voorkomen dat ambities vastlopen, of komen er later allerlei keuzes op de Staten af? De Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen van het iMPI is niet meegenomen. De PvdA snapt dat de provincie voorzichtig moet zijn met het positieve saldo richting de begroting vanwege de onzekerheden en wat de Provincie mogelijk nog te wachten staat.
Een aantal onzekerheden, zoals energiearmoede en de betaalbaarheid van openbaar vervoer, maken dat de leefbaarheid onder druk komt te staan.
Vanwege de onzekerheden is de PvdA terughoudend. De fractie maakt in de begroting een zorgvuldige afweging om, afhankelijk van de ontwikkelingen, voorstellen te steunen die de leefbaarheid van Provincie Noord-Holland versterken.

Statenlid **Van der Waart** (GL) noemt de onzekerheden en de daarmee samenhangende financiële situatie een zorgelijk punt. Het is daarom jammer dat de technische briefing niet doorging. Daarin zou namelijk meer inzicht worden gegeven in mogelijkheden en draaiknoppen voor de financiële scenario's.
Op pagina 19 wordt benoemd dat er op dit moment geen sprake is van eventueel dreigende begrotingstekorten. Als zelfs de VVD bereid is om straks de opcenten te gaan verhogen dan is er toch echt wel iets aan de hand.
In de verhelderende brief met overwegingen van Gedeputeerde Staten ziet GL dat er voor projecten in het iMPI tekorten staan. Die worden pas achteraf doorgerekend. Er wordt bovendien gesteld dat er geen dekking is voor doorpakken met de mobiliteitstransitie, zoals inzetten op de fiets. GL vindt dat een kwalijke zaak. Deze transitie is noodzakelijk en de bijdrage van de Provincie daarin ook.
GL maakt zich grote zorgen over tekorten die dreigen op openbaar vervoer. De berichtgeving hierover is zorgwekkend. Later deze avond komt de commissie daarover te spreken.
Beleidsindicatoren: Voor Luchtvaart is benoemd dat het aantal passagiers als indicator wordt genomen om te kijken naar het succes van doelstellingen voor de luchtvaart. Tijdens de coronapandemie waren er minder passagiers. GL en andere fracties stelden hierover vragen. GL overwoog om op dit onderdeel een amendement in te dienen. Inmiddels is gesproken over de indicatoren. Over enkele maanden volgt een evaluatie en mogelijke aanpassing. Kan de gedeputeerde deze geruststelling hier nog herhalen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat een beleidsarme Kaderbrief voorligt. Het valt te lezen als een Kaderbrief van een college dat op zijn eind loopt. Op dit moment zijn er grote problemen en er is veel veranderd sinds de coalitie aantrad. De woningnood is veel groter geworden en stikstof was er niet eens. Verminderde keuzevrijheid voor autogebruik en -bezit. Tegelijkertijd wordt bezuinigd op het openbaar vervoer. Deze samenhang van problemen vraagt om een integraal antwoord. Blijkbaar is het college niet in staat geweest om daar een nieuw antwoord op te ontwikkelen.
Wat is de consequentie van het niet ophogen met 3 miljoen euro van de subsidie Kleine Infra?

De heer **Dessing** (FvD) stelt dat veel dingen al zijn gezegd. Ook FvD ziet een onzekere toekomst. Infrastructuur is de belangrijkste post van de Provincie. De indicatoren staan wat dat betreft op rood. De kosten stijgen. De nieuwe projecten die op de rol staan, mogen daarvan niet de dupe worden.
Het percentage van 11% kostenstijging van bouwmaterialen wordt ook gehanteerd voor 2022. Dat is een zeer conservatieve schatting. Het getal zal veel hoger worden. Dat betekent iets voor de grote

investeringen die de Provincie te wachten staan. FvD is dan ook meer dan nieuwsgierig naar de financiële kaders en het Financieel Perspectief. Om die reden is FvD blij met een zeer voorzichtige Kaderbrief en het reserveren van overschotten in de Algemene middelen. Dat stemt de fractie gerust. De fractie van FvD was onaangenaam verrast dat het Rijk geen beweging lijkt te geven in het voor het project A8/A9 benodigde bedrag van 900 miljoen euro. Kent de gedeputeerde de beweegredenen van het Rijk? Hoe kan dit belangrijke dossier in alles wat op de Provincie afkomt, toch een verdiende plek worden gegeven?

Statenlid **Kostić** (PvdD) meldt dat de PvdD met drie voorstellen komt. De Provincie heeft door haar beleid in het kader van infrastructuur en mobiliteit grote impact op de levens en leefomgeving van dieren. Daarvoor hoort zij ook expliciet verantwoordelijkheid te nemen. Gedeputeerde Staten zijn beter gaan inzetten op faunapassages en alle complimenten daarvoor. Tegelijkertijd blijft het aantal dierlijke slachtoffers door verkeer stijgen. De Provincie heeft als beleidsdoel om het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk naar nul te verlagen. Kan het college toezeggen dat daaronder niet alleen menselijke, maar ook dierlijke slachtoffers gerekend kunnen worden? Heeft de Provincie ook als doel om het aantal dierlijke verkeersslachtoffers richting nul te brengen?
De jarenlange bevriezing van de opcenten zorgt voor een scheve verhouding met niet alleen de tarieven van de andere provincies, maar ook de werkelijkheid. We hoorden net dat veel partijen zich zorgen maken over mogelijke tekorten voor infrastructurele projecten. Er zijn zorgen over betaalbaarheid van openbaar vervoer en over leefbaarheid. We hebben te maken met een levensbedreigende klimaat- en biodiversiteitscrisis, waarbij elke seconde telt. Het zou alleen al in het kader van inflatie logisch zijn om de opcenten te verhogen. Bij bijna alle provincies zijn de opcenten omhoog gegaan. Het laagste bedrag is 77,50 euro, terwijl in Noord-Holland 67,90 euro wordt gehanteerd. De Provincie doet haar best, maar toch zien we dat meer mensen een auto aanschaffen. Met een kleine verhoging van de opcenten geeft de Provincie een signaal af dat autobezit grote impact heeft op de ruimte en leefomgeving en dat niet alles meer kan. Zelfs als de opcenten worden verhoogd naar bijvoorbeeld 70 euro, dan nog blijft Noord-Holland de provincie met de laagste opcenten van Nederland.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of Statenlid Kostić het met hem eens is dat het gelijk houden van de opcenten percentueel is en dat de totale som van de inkomsten uit de opcenten zo groot is omdat Noord-Holland relatief gezien een steeds groter wordend wagenpark heeft.

Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt bevestigend. Het is niet in verhouding tot de lasten die het brengt. Gezien de tekorten op infrastructurele projecten moet een duidelijk signaal worden gegeven richting de burger. Het gaat om een kleine verhoging. Daarmee behoudt Noord-Holland de laagste opcenten van Nederland. Het past meer bij de realiteit.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of Statenlid Kostić het met de VVD eens is dat veel lasten van automobiliteit al zijn verwerkt in de motorrijtuigenbelasting en de accijns op brandstof?

Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt dat de belasting die nu wordt opgelegd aan vervuilers niet in verhouding staat tot de lasten die het oplevert voor de maatschappij. Auto's nemen teveel ruimte in beslag en vormen een behoorlijke aanslag op de leefomgeving. Er is veel geld nodig voor infrastructurele projecten en er is zorg over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Met de opcenten heeft de Provincie een mooi instrument in handen om alles op alles te zetten richting de grote uitdaging waar ze voor staat. Het is een kwestie van verantwoordelijkheid nemen.

Uit de beantwoording van onze technische vragen bleek dat, bij de uitvoering van het beleid rond OV-knooppunten en bijbehorende pilots, biodiversiteit slechts als een meekoppelkans wordt gezien en niet als een uitgangspunt. Dat past niet bij urgentie van de aanpak van de biodiversiteitscrisis. We moeten juist nu toch die transities maken en biodiversiteit als uitgangspunt meenemen. Anders moeten we achteraf nog repareren, met alle extra maatschappelijke kosten van dien. Is het college dat met de PvdD eens en is het bereid om biodiversiteit als een van de uitgangspunten daar waar mogelijk mee te nemen?

Reactie in eerste termijn

Gedeputeerde Olthof hoort iedereen spreken over prioritering, maar vervolgens bedoelt iedereen een andere prioritering. Die keuzes zullen gemaakt moeten worden. Het college is zich daarvan bewust. Het voordeel is dat het maken van keuzes mogelijk is en dat er niet zomaar een richting wordt opgegaan, niet wetende waar het eindigt.
In de gebiedscontracten zijn afspraken gemaakt over de stijging van kosten. Een groot deel van de kostenstijgingen is meegenomen in de contracten. Voor excessen wordt het gesprek aangegaan. Op bepaalde onderdelen zou dit tot een hoger budget kunnen leiden.
SWUNG is een technisch verhaal. Een Plan van Aanpak wordt gemaakt. Dit is een wettelijke verplichting. Het Actieplan Geluid maakt onderdeel uit van SWUNG. Om het mogelijk te maken is capaciteit nodig. Er zullen maatregelen moeten worden getroffen om de geluidsoverlast tegen te gaan.
Veel fracties vroegen naar mogelijkheden om nieuwe projecten door te kunnen laten gaan. Op dit moment wordt doorgegaan waarmee de Provincie bezig is, zoals de onderdoorgang bij Broek in Waterland, het landschapsplan voor de A8/A9. Er komt een moment dat financiële keuzes gemaakt zullen moeten worden. Die kosten kunnen niet worden gedekt uit de reserves, maar moeten worden gedekt uit de lopende begroting. In de lopende begroting moet ruimte worden gezocht. Dat geldt voor nieuwe projecten, maar de Provincie staat ook voor een enorme opgave als het gaat om beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen.
De gedeputeerde breekt een lans voor Smart Mobility en innovatie. Nu wordt na 50 jaar een studie gedaan naar de vervanging van infrastructuur. Kan het nog doorlopen of had de vervanging al eerder moeten plaatsvinden? Met sensoren en meer data kan worden gekeken naar de werkelijke staat van kunstwerken. Met gemeenten wordt besproken hoe trajecten straks slimmer (gezamenlijk) kunnen worden opgepakt en daarin een financieel voordeel te halen en op het gebied van personeel.
Een voorbeeld van circulair bouwen betreft het hergebruiken van damwanden, mits ze nog voldoen aan alle kwaliteitseisen.
Elf procent indexatie van projecten is een gemiddelde. Sommige grondstoffen hebben een lagere indexatie. De gedeputeerde sluit niet uit dat het hoger zal gaan uitvallen. De huidige systematiek is dat bij projectbesluiten indexatie wordt meegenomen. Als indexatie standaard moet worden meegenomen in de Kaderbrief dan is er onvoldoende financiële ruimte om dat volledig af te dekken. De nieuwe projecten kennen een flinke stijging.
Alle belangrijke projecten zijn meegenomen in de Kaderbrief, net als SWUNG en wetten waaraan niet te ontkomen valt. Kleine Infra projecten zijn belangrijk, maar niet wettelijk verplicht. De regeling omvat normaal gesproken vijf miljoen euro. Er is nu nog twee miljoen euro beschikbaar. Er is drie miljoen euro extra nodig om tot het oorspronkelijke budget te komen.
Over de indicatoren is al tweemaal eerder gesproken. Er volgt later nog een brede discussie. Het traject loopt via de Rekeningencommissie.
Op de kwestie A8/A9 heeft het college al schriftelijk gereageerd. Op de website is daarover informatie te vinden. De reactie van de minister is geen verrassing. In 2013 is een keuze gemaakt

dat het Rijk zou inzetten op de A7 Corridor richting Hoorn. De Provincie zou in dat opzicht gaan kijken naar de verbinding A8/A9. De minister zit in een situatie waarin financieel tegen grenzen aan wordt gelopen. De wereld is sinds 2013 veranderd. Dat wordt op een rij gezet en daarover wordt met partners en stakeholders gesproken. Provinciale Staten hebben een besluit genomen over twee trajecten. Het traject rondom het behoud van het Unesco Werelderfgoed. Als Unesco akkoord gaat dan moet naar de financiële mogelijkheden worden gekeken, met stakeholders en het Rijk. Om als Provincie een miljard euro bijeen te brengen is niet erg waarschijnlijk.
Gevraagd wordt of wordt gestreefd naar nul dierlijke verkeersslachtoffers. Uiteindelijk wordt gestreefd naar nul verkeersslachtoffers. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen mensen en dieren. Met de investeringen die worden gedaan, moet ook worden gestreefd naar minder dierlijke slachtoffers. Er wordt geïnvesteerd in faunapassages en rastering.
In het verzoek om biodiversiteit als uitgangspunt te hanteren moet de gedeputeerde de PvdD teleurstellen. Mobiliteit is het uitgangspunt. Als het gaat over biodiversiteit en natuur dan moet de PvdD zich tot de gedeputeerde Natuur wenden. Biodiversiteit wordt meegenomen als koppelkans bij de aanleg of verbetering van infrastructuur. Als die koppelkans er niet is, betekent dat niet dat de infrastructuur dan niet wordt verbeterd. Dat is de volgorde. De Provincie heeft ambities op het gebied van biodiversiteit. Er is beleid voor gemaakt.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Hij concludeert dat alle vragen en opmerkingen zijn beantwoord. De voordracht zal als bespreekpunt worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

Schorsing van 21.20 – 21.31 uur

Voorzitterswissel: De heer Klein draagt het voorzitterschap over aan mevrouw Van Meerten Mevrouw Van Geffen heeft de vergadering tijdens de schorsing verlaten.

5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol
5a1. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland
5a2. Stand van zaken ontwikkelingen Openbaar Vervoer Noord-Holland, incl. afdoeningsvoorstel M169-2021

De **voorzitter** stelt voor om de brief en het afdoeningsvoorstel voor motie 169-2021 integraal te behandelen. De commissieleden wordt gevraagd aan te geven of de motie als afgedaan kan worden beschouwd.

De heer **Terwal** (VVD) beschouwt het openbaar vervoer evenals de auto een belangrijk element in een goede mobiliteitsmix, waarbij elke Noord-Hollander de keuzevrijheid heeft om die vervoerswijze te kiezen die het beste bij hem of haar past. Dan past als overheid de lagere reizigersopbrengsten te compenseren met de landelijke beschikbaarheidsvergoeding en de provinciale exploitatiebijdrage, zodat het openbaar vervoer kan blijven rijden. Het valt te begrijpen dat provincies het Kabinet verzoeken de genoemde vergoeding te verlengen tot het moment dat het aantal reizigers in het openbaar vervoer voldoende is hersteld. In deze periode van steun dient het transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland onverkort uitgevoerd te worden.
De uitvoering die het college aan motie 169 geeft, doet denken aan een poging tot nivellering. Daarvan is de VVD geen voorstander. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de doelgroepskortingen

beperkt en strikt afgebakend op basis van heldere criteria worden toegepast en niet langer dan noodzakelijk. Met deze opmerking kan motie 169 van 2021 als afgedaan worden beschouwd.
De VVD bedankt de gedeputeerde voor de duidelijke voortgangsrapportage van de onderzoekagenda Regionaal OV-toekomstbeeld. Het is goed om te lezen dat alle tien ambities voortvarend zijn opgepakt.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het onlogisch om nu te gaan afschalen, om in 2025 weer gekwalificeerd personeel te gaan werven. Als tot afschaling wordt overgegaan, heeft niet iedere reiziger direct een alternatief, in de vorm van een auto of hoe dan ook.
Er wordt gewerkt aan de dienstregeling 2023 voor Noord-Holland. Welke impact heeft het besluit van het Rijk hierop? Kan die dienstregeling worden aangepast als het Rijk alsnog besluit om de steun na 1 januari 2023 toch voort te zetten. Is er voor Noord-Holland een inschatting welk extra bedrag nodig zou zijn om, -naast die transitieplannen, de eigen bijdrage van de reizigers en de al toegekende subsidie aan het OV-, het tekort aan reizigersinkomsten te kunnen compenseren?
Motie 169-2021 kan wat het CDA betreft als afgedaan worden beschouwd. Generieke korting is niet mogelijk, want daarmee worden mensen bevoordeeld die het niet nodig hebben. Het is een uitstekend idee om samen met gemeenten te kijken hoe effectief doelgroepenbeleid kan worden gevoerd, als uitvoering van deze motie. Het CDA heeft er vertrouwen in dat samen met gemeenten wordt gekeken waar het OV tekort het hardst neerdaalt (qua inkomensgroepen) en hoe deze groepen kunnen worden gecompenseerd met een lager OV-tarief.

De heer **Deen** (PVV) las dat de verwachting is dat volledig herstel tot 2025 op zich laat wachten. Stel dat een eventuele nieuwe lockdown leidt tot corona- en steunmaatregelen, wat veel belastinggeld zal kosten, dan zal dit van invloed zijn op deze prognose. Wordt daarmee rekening gehouden en zo ja, op welke wijze?
Vanwege dat wat staat geschreven op pagina 1 t/m 3 over de betaalbaarheid van het OV kan de PVV motie 169-2021 als afgedaan beschouwen.
De heer Deen citeert een passage. "*De samenleving stelt steeds hogere eisen aan gezondheid en leefbaarheid en we hebben met zijn allen uitgesproken dat de CO2-uitstoot door verkeer in 2030 substantieel moet zijn afgenomen. Om de leefbaarheid te verbeteren, de afgesproken klimaatdoelen te halen en te voorkomen dat we straks allemaal stilstaan, zet de Provincie zich in voor voldoende en betrouwbaar openbaar vervoer."*
Teksten als: 'we hebben met zijn allen afgesproken" en "dat we straks allemaal stil komen te staan" vindt de PVV van een bedenkelijk niveau. Het maakt mensen onnodig bang en het wekt de indruk dat unaniem is besloten om deze weg te bewandelen. Dat is niet zo. Kan deze tekst worden aangepast?
Op pagina 3 staat dat de uitrol van het nieuwe OV-betalen zal resulteren in een groei van het aantal OV-reizigers. Wat wordt gedaan voor doelgroepen die niet willen of kunnen overstappen naar betalen via bankpas, telefoon of horloge, bijvoorbeeld omdat ze zich zorgen maken over privacy en veiligheid? Hoelang kan nog worden gereisd met een anonieme reiskaart?

De heer **Klein** (CU) zegt dat de CU zich grote zorgen maakt over de toekomst van het OV. Het vangnet vanuit de overheid is er na 1 januari niet meer. Hoe gaat het college ervoor zorgen dat vaart wordt gezet achter het transitieplan? Het kan niet zo zijn dat OV-bedrijven op hun lauweren rusten totdat het 1 januari is. De CU wil de voorkeur uitspreken om de bereikbarheid op het platteland zoveel mogelijk in stand te houden. Liever iets minder frequent grote rode bussen dan de laatste bus in een dorp opheffen. Kan het college toezeggen dat dit het uitgangspunt is bij de aanpassingen die in 2023 worden doorgevoerd?
Welke aanpassingen van het flexvervoer worden voorgesteld in de concessie Noord-Holland Noord?

Juist nu er minder reizigers zijn moet extra worden geïnvesteerd in het OV. Kan aanvullend op het transitieplan een Actieagenda of Actieplan worden opgesteld voor het stimuleren van OV-gebruik? De CU heeft ideeën voor een provinciaal vrij-reizen-weekend.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de heer Klein het met hem eens is dat mensen tijdens de periode van Covid hun toevlucht hebben gezocht in andere vervoersmiddelen en dat dit zo goed is bevallen dat die teruggang weleens een permanente zou kunnen zijn.

De heer **Klein** (CU) is dat eens met de heer Dessing. Daar moet de Provincie zich niet bij neerleggen. De ambitie is om te komen tot een modal shift. Het is goed dat mensen gebruik maken van het OV. Individueel houdt iedereen zijn keuzevrijheid. Het is de uitdaging om te zorgen dat anderen wel voor het OV kiezen, omdat er een kwaliteitsverbetering aan toegevoegd is.

In een volgende Voortgangsrapportage ziet de CU graag meer duiding over de stand van zaken. Kunnen in 2022 meer zaken worden opgepakt dan oorspronkelijk was bedacht in de Onderzoekagenda, omdat er budget vrij is of omdat het efficiënter verloopt?
Motie 169-2021: De CU kan zich prima vinden in de aanpak om doelgroepenkorting aan te bieden. Wel kan een wildgroei aan kortingsmaatregelen ontstaan. Kan een helder overzicht van soorten kortingen worden gegeven? De motie kan als afgedaan worden beschouwd.

De heer **Jensen** (JA21) meldt dat motie 169, wat JA21 betreft, als afgedaan kan worden beschouwd. De fractie is tevreden met de plannen voor OV, zoals die er nu liggen. Ze hoopt dat innovatie een prettige en betaalbare manier van reizen oplevert. Het tekort aan chauffeurs is een reden tot zorg. Hoewel werkgelegenheid voor OV-personeel geen provinciale aangelegenheid is, vraagt JA21 zich af of de Provincie toch een ondersteunende rol kan bieden.
Door inflatie en energiearmoede is er ook sprake van vervoersarmoede. Veel mensen zijn afhankelijk van het OV en daarmee is de economie afhankelijk van het OV. Het schrappen van lijnen zal gevolgen voor hebben voor het onderwijs, zorg maar ook voor forenzen die hun reistijd verlengd zien worden of een alternatief moeten zoeken om op hun werk te komen. Hetzelfde geldt voor mensen in plattelandsgemeenten.
Provincies hebben het Rijk opgeroepen om verantwoordelijkheid te nemen en financieel bij te springen, zodat het OV op zijn minst op hetzelfde niveau als nu kan blijven functioneren. JA21 steunt de oproep van het college aan Den Haag. De nationale economie heeft baat bij goed OV, maar ook dat het voor velen een noodzaak is om goed OV te hebben.
Het rijden van een auto is een dure grap, vanwege de hoge brandstofprijzen en het heeft gevolgen voor het milieu en de bereikbaarheid.

Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat motie 169-2021 als afgedaan kan worden beschouwd. Het is goed om met doelgroepenkortingen te werken. Liever zou het OV voor iedereen generiek goedkoper moeten zijn, maar de doelstelling van betaalbaar OV heeft te maken met potentiële reizigers, voor wie het OV een financiële drempel oplevert.
Het OV dreigt het kind van de rekening te worden van de Coronacrisis. Een verschraling van het OV zal ertoe leiden dat nog minder mensen voor het OV kiezen. Het wordt steeds moeilijker om OV competitief te houden met andere vervoersmodaliteiten. De verschraling van OV zorgt voor een toename van de reistijd. Bij verdere verschraling is het risico voor de concessie Noord-Holland Noord het grootst. Voor mensen die afhankelijk zijn van OV dreigen delen van de provincie onbereikbaar te worden. GL hoopt dat het Rijk alsnog besluit om het OV de komende jaren te steunen en zal haar connecties inzetten om dit te bewerkstelligen. GL wil met de rest van de Staten een discussie voeren

over de minimale kwaliteit van het OV die nodig is in de Provincie. De gedeputeerde wordt gevraagd om met een notitie te komen waarin staat welke kwaliteiten in het OV de Provincie op dit moment nastreeft. Op basis van deze notitie kunnen de Staten in gesprek over het minimale niveau dat de Provincie wil nastreven. GL vraagt het college om een overzicht te geven van de doelstellingen die de Provincie hanteert bij het opstellen van een Programma van Eisen voor een concessie.
Het OV Toekomstbeeld: De Provincie staat aan de lat van busverbindingen. Wat is de stand van zaken? Worden de Staten voor de verkiezingen in 2023 nog bijgepraat? Wat GL betreft moeten er voor de verkiezingen concrete afspraken met partners liggen over het versterken van vooral de HOV-verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad.
GL vindt het teleurstellend dat slechts 50.000 euro is uitgegeven voor de ambities voor het OV Toekomstbeeld. Dit blijkt voornamelijk te worden veroorzaakt door een zeer beperkte ambtelijke capaciteit. Is het college voornemens om de ambtelijke organisatie uit te breiden? Of staan er vacatures uit en kan daarvoor niemand worden gevonden?

Statenlid **Zoon** (PvdD) vindt het goed dat Gedeputeerde Staten zich met andere provincies hebben uitgesproken voor meer steun voor OV bij het Rijk. Het is belangrijk om OV aantrekkelijk te maken voor de reiziger en dat extra aandacht wordt geschonken aan de meest kwetsbare reizigers.
De PvdD vraagt het college meer inspanningen te leveren om ook betaalbaar OV te waarborgen. De fractie heeft zorgen over de beschikbaarheidsvergoeding OV. De verwachting is dat provinciaal OV in de komende jaren circa 7% stijging kent ten opzichte van 2019. Het is de vraag of het OV-gebruik in 2023 terug op het niveau van 2109 is. Anders dreigt het risico van een verschraling van het OV. Om groei te kunnen waarborgen moet ervoor worden gezorgd dat na 2023 100% handhaving is, juist om verschraling niet te laten gebeuren.

De heer **Mangal** (DENK) vertelt dat DENK het OV als een nutsvoorziening ziet. De fractie ondersteunt de oproep aan het Rijk om de Coronasteun voor het OV ook in 2023 voort te zetten, in ieder geval tot de meeste reizigers terug zijn. Er zijn grote zorgen dat het OV nog verder afgeschaald zal worden. De moeilijk bereikbare gebieden zijn vaak niet rendabel. Te vaak werden in de afgelopen jaren lijnen opgedoekt. Met name de buitengebieden komen daardoor in de problemen. OV is voor sommigen onbetaalbaar geworden. Dat aantal groeit gestaag. Nu dreigt OV onbereikbaar te worden, ook voor hen die het OV eerst nog wel konden betalen. Als de Coronasteun niet zal worden voortgezet, dan zal het OV inkrimpen met 30%. Te weinig alternatieven zullen mensen nog afhankelijker van de auto maken. Hoe rijmt dat met het behalen van de klimaatdoelen?
Een en ander zal leiden tot mobiliteitsarmoede en mobiliteitsongelijkheid. Hoge kosten voor het OV en lange reistijden zijn het gevolg van een verschraling. Als er geen plan komt om de verschraling effectief tegen te gaan dan is DENK voornemens een motie in te dienen, ter voorkoming van een verschraling van het OV in de buitengebieden, waar het nu al buiten de maat is.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt complimenten uit voor het feit dat steunmaatregelen voor de OV-sector worden verlengd tot 31 december 2022. De PvdA is blij dat de vervoerders in Noord-Holland met verminderde reizigersinkomsten nog wel voldoende kwaliteit in het OV kunnen blijven aanbieden. De fractie begrijpt dat een vangnet tot 2025 noodzakelijk is.
Als het aan de PvdA ligt zou OV een basisrecht moeten zijn voor iedereen in Noord-Holland. Zijn Gedeputeerde Staten bereid om in gesprek te gaan met de Rijksoverheid en OV-bedrijven om te zorgen dat OV voor de inwoners van Noord-Holland niet achteruit gaat. Wat zijn de mogelijkheden dat de Provincie zelf de beschikbaarheid van OV veilig stelt?
De PvdA beschouwt motie 169 als afgedaan.

De heer **Hoogervorst** (SP) merkt op dat de SP-fractie zich grote zorgen maakt over de recente ontwikkelingen in het OV, waarbij de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk een grote rol speelt. Dat het Rijk deze beschikbaarheidsvergoeding stopt betekent opnieuw een mokerslag voor het publieke OV. Waar het Rijk gedurende twee jaar het 'OV-schip' drijvende en zelfs varende wist te houden, laat ze het straks gewoon stranden. Dat kan nooit de bedoeling zijn.
Hoe valt het uitvoeren van de ambitie om mensen het OV in te krijgen te rijmen met het straks schrappen van lijnen en diensten? Wanneer komt het concrete transitieplan? Hoe blijft werken in het OV nog aantrekkelijk als werknemers om zich heen het systeem zien afkalven? In hoeverre is het mogelijk om in de toekomst de binnenkort te schrappen lijnen en diensten weer terug te brengen? Welke invloed kan het college hierop uitoefenen? Kunnen er afspraken met de vervoerder worden gemaakt? Welke mogelijkheden ziet het college om desnoods zelf het OV in deze laatste herstelfase te ondersteunen? Welke rol kan het OV straks nog spelen als we het hebben over het bevorderen van duurzame mobiliteit, dus het terugdringen van de collectieve CO2-uitstoot?
Is het college bereid om een deel van het Corona Herstelfonds in te zetten om het voor de economie zo belangrijke OV te ondersteunen, tot het reizigersniveau weer op peil is? Als het college zich daartoe gesteund wil voelen, is de SP bereid hiertoe een motie in te dienen.
De SP-fractie is positief over de rapportage en de voortgang van eerder ingezette projecten. Het is belangrijk dat het college de middelen beschikbaar houdt voor deze en volgende OV-projecten. Motie 169-2021 riep op om het OV betaalbaar te houden. Het college heeft hieraan aandacht besteed. De voorgestelde uitkomst van het onderzoek is voldoende voor dit moment. De voorgestelde maatregelen om het OV betaalbaar te houden helpen ook om meer mensen in het OV te krijgen.

De heer **Steeman** (D66) heeft al vaak vlammend betoogd waarom vervoer laag op de Ladder van Duurzame Mobiliteit zoveel voordelen heeft. D66 voert geen kruistocht tegen privaat autobezit, maar zet wel alles op alles om ervoor te zorgen dat er volwaardige, comfortabele, schone, betaalbare en betrouwbare alternatieven zijn voor het reizen met de auto. OV maakt van dat vlammende betoog een groot onderdeel uit. Verschraling van OV staat lijnrecht tegenover alles waar D66 voor staat. Een gezond en volwaardig OV is een kernonderdeel van de vele toekomstvisies van Provincie Noord-Holland, niet alleen daar waar het gaat om mobiliteit, maar ook op het vlak van duurzaamheid, woningbouw, ruimtelijke ordening, reductie van uitstoot en zelfs inclusiviteit als het gaat om inwoners die afhankelijk zijn van een voldoende OV-aanbod.
In korte tijd is reizigersgedrag enorm veranderd en met een draaideurpandemie zwevend boven de markt en een oorlog op het Europese continent is er veel onzekerheid over effecten en prognoses voor de lange termijn. Vervoerders kunnen nauwelijks inspringen op die onzekerheden, laat staan echt doordachte plannen maken voor de lange termijn. De overheid heeft in alle lagen een duidelijke rol om te voorkomen dat die onzekerheden leiden tot een verschraling van aanbod, vermindering van betrouwbaarheid, duurder worden van OV, wegvloeien van personeel en uitgestelde stappen in het kader van duurzaamheid.
Is de eerder aangekondigde campagne om reizigers terug te verwelkomen, gevoerd en zo ja heeft dit effect gehad? Heeft het voorstel van de heer Klein van CU een snaar geraakt, wat dat betreft?
D66 staat volledig achter de brief die door het college aan de Staten wordt voorgelegd. Vanuit de Kamerfractie van D66 wordt hard gewerkt aan een haalbaar plan met een haalbare dekking, om ervoor te zorgen dat het vangnet tot stand komt.
Elke dienst die wordt afgeschaald of geschrapt komt niet zomaar terug. Elke personeelslid dat afzwaait, wordt voorlopig niet teruggeworven.

Als er geen strandbus meer rijdt tussen station Castricum en Bakkum dan heeft dat tot gevolg dat er files ontstaan op provinciale wegen midden in NNN gebied, dat parkeergelegenheden bij het strand snel bezet zijn en de gemeente op kosten wordt gejaagd.
Er is niets overdreven aan de zin van het college dat OV een onontkoombare en gewenste bijdrage levert aan grote maatschappelijke opgaven zoals wonen en verstedelijking, leefomgevingskwaliteit, klimaat, stikstof en brede welvaartbeleving. D66 steunt het college hierin volledig. De fractie blijft graag op de hoogte van het verdere verloop van dit dossier en de BVOV.
De zeer informatieve stukken bij agendapunt 5b geven een goed inzicht in de manier waarop de Provincie samenwerkt met de concessiehouders en hoe ondanks alle zorgen toch wordt gewerkt aan een betaalbaar OV-aanbod. Motie 169 is afgedaan, maar energiearmoede is een gevolg, net als vervoersarmoede, van groeiende welvaartverschillen en groeiende armoede. Ook daarop moet politieke inzet worden getoond om naast de gevolgen ook de oorzaak van toenemende armoede aan te pakken.

Reactie in eerste termijn gedeputeerde

Gedeputeerde **Olthof** bedankt voor alle steun richting het Rijk voor de instandhouding van een vangnetregeling voor openbaar vervoer bij het mogelijk mislopen van inkomsten, mochten de reizigersaantallen toch afnemen, of niet op het gewenste niveau liggen.
De gedeputeerde roept alle fracties op om bij Kamerpartijgenoten te onderschrijven en druk uit te oefenen om toch in te stemmen met de ondersteuningsbijdrage. Mensen moeten op het gebied van Mobiliteit een keuze hebben en op de plaats van bestemming kunnen komen.
Waar de heer Terwal 'doelgroepenbeleid' bijna een vies woord vindt, heeft de gedeputeerde vanuit zijn achtergrond en partij er geen moeite mee om de zwakkeren in de samenleving wat meer te steunen dan de mensen die het financieel breder hebben. Doelgroepenbeleid gaat niet alleen over mensen met een smalle beurs. Ook voor gezinnen met een modaal inkomen en enkele kinderen is het duur om met OV te reizen. Het college wil in overleg met gemeenten kijken welk doelgroepenbeleid het beste past bij het lokale beleid om mensen te stimuleren en te ondersteunen om met OV te kunnen blijven reizen. Het is een basisrecht voor mensen om vervoerd te kunnen worden. Het moet geen woud van allerlei doelgroepenbeleid in gemeenten worden. Dit neemt de gedeputeerde ter harte in de gesprekken die hij zal voeren met wethouders.

Bij interruptie merkt de heer Terwal (VVD) op dat de VVD begrip heeft voor doelgroepenbeleid, maar de fractie wil de toezegging dat het wel beperkt wordt gehouden en met inachtneming van criteria.

Gedeputeerde Olthof zegt dat een woud aan doelgroepenregelingen onwenselijk is. Het is niet overzichtelijk, maar kost ook veel geld. Doelgroepenbeleid is bedoeld om OV beschikbaar en bereikbaar te houden. Het is een middel om bepaalde groepen mensen te ondersteunen om het OV te kunnen blijven gebruiken.
De verschillen in Nederland zijn groot. Er zijn gemeenten, provincies en vervoersregio's waar uiteindelijk een verschraling van 25% kan optreden. Ook in Noord-Holland zijn er verschillen.
Als één en ander duidelijk in beeld is, dan komt de gedeputeerde daarmee terug.
In de huidige modellen zijn nieuwe maatregelen, bijvoorbeeld als gevolg van een nieuwe Coronagolf met uiteindelijk een lockdown, niet meegenomen. Op de vangnetregeling kan aanspraak worden gemaakt als er daadwerkelijk minder beschikbaarheid is. Op dit moment is er sprake van allerlei prognoses. Een meerderheid vindt dat er een opgave ligt, maar dat vindt niet geheel Nederland.

Onderdelen van het Transitieplan zijn in gang gezet. Andere delen zijn vertraagd. Op bepaalde onderdelen zal extra druk moeten worden uitgeoefend. De gedeputeerde spreekt een dezer dagen met NS en Transdev. Hij zal het Transitieplan daarbij aan de orde stellen.
Onderdeel was ook communicatie. Zo was er een landelijke campagne om reizigers terug te krijgen in het OV. De suggesties vanuit de Staten worden meegenomen door het college.
Opgemerkt werd dat de laatste bus (in landelijk gebied) niet moet worden opgeheven. Het gaat echter niet zozeer over die bus maar om de vraag hoe mensen vanuit landelijk gebied op hun plaats van bestemming kunnen komen. Andere vormen van vervoer zouden kunnen worden ingezet.
Voorkomen dat er een grote bus vrijwel leeg rondrijdt. De gedeputeerde zegt toe dat ervoor wordt gezorgd dat mensen in landelijk gebied in ieder geval altijd de beschikking blijven houden over vervoer om van A naar B te kunnen reizen.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of het college, als onderdeel van het Transitieplan en in het overleg met vervoerders, spreekt over een structurele verbetering van het vervoer op het platteland.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij aanstaande donderdag met NS en Transdev spreekt over een structurele verandering. Op dit moment wordt teveel vastgehouden aan systemen. De grote bus die men voor ogen heeft, rijdt nog steeds van dorp naar dorp. De gedeputeerde wil samen met NS, Transdev en andere aanbieders kijken naar een dekkend netwerk van lijnen om te zorgen dat mensen op de plaats van bestemming kunnen komen. Is dat de traditionele buslijn, of zijn er andere alternatieven beschikbaar? De gedeputeerde wil zich de komende tijd ervoor inzetten dat de structurele verandering ook werkt in de praktijk en dat het niet blijft bij mooie plannen op papier. Vervoersarmoede wordt al snel vertaald naar financiële armoede, terwijl het gaat over de beschikbaarheid van vervoer. Het gaat uiteindelijk om een dekkend netwerk van modaliteiten om ervoor te zorgen dat mensen van A naar B kunnen bewegen.

Bij interruptie merkt de heer **Steeman** (D66) op dat hij zich zorgen maakt over de infrastructuur rondom die lijnen. Met een versplinterd aanbod, op vervoer op afroep en dergelijke is er minder kans om diensten aan te bieden op gecentraliseerde plekken. Komen in het netwerk van lijnen, om op de plaats van bestemming te komen, gecentraliseerde plekken om diensten aan te bieden, die aan OV verbonden zijn?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de OV-knooppunten of andere hubs onderdeel zijn van het netwerk. Denk daarbij aan de ketenreis en Mobility as a Service.
Als opnieuw een overzicht wordt gegeven zal meer duiding aan projecten worden gegeven. Er wordt veel opgepakt. Het genoemde bedrag van 50.000 euro is effectief 125.000 euro geweest, vanwege partners die betrokken waren. Op de vraag of de besparing kan worden meegenomen naar volgend jaar moet de gedeputeerde antwoorden dat er dan sprake zal zijn van een capaciteitsprobleem, niet alleen bij de Provincie, maar ook bij de externe bureaus die ingehuurd worden. Financieel en qua capaciteit ligt er een uitdaging.
Ten aanzien van de kwaliteit van OV verwijst de gedeputeerde naar het Programma van Eisen, dat ten grondslag ligt aan concessiebesluiten. Dat programma is openbaar. Daarin staan de kwaliteitseisen benoemd. De gedeputeerde zou liever het gesprek aangaan met de Staten over het maken van een schaalsprong naar een betere bereikbaarheid in Noord-Holland dan dat nu veel tijd wordt besteed aan de traditionele concessie. Hij pakt dit graag op en komt erop terug, bijvoorbeeld middels een BOT-overleg in de tweede helft van dit jaar. Daarbij zal ook het flexvervoer aan de orde komen.

Op 21 juli wordt de voortgang van HOV Amsterdam-Zaanstad besproken. Achter dit onderzoek zit spoed. De lijnen op dat traject zullen heel snel vollopen. Als dat niet snel wordt opgepakt is er een OV-probleem.
Richting de heer Mangal merkt de gedeputeerde op dat geen lijnen zijn opgedoekt, ook niet in Coronatijd. Er is wel gekeken naar verschraling door op bepaalde lijnen bijvoorbeeld vier in plaats van zes lijnen te laten rijden. Er is juist veel aandacht besteed aan het in stand houden van lijnen, zodat er altijd beschikbaarheid blijft. De gesprekken met de Rijksoverheid worden gevoerd.
Er moet zekerheid en duidelijkheid aan mensen worden geboden, met betrekking tot openbaar vervoer. Omdat nu al wordt gewerkt aan de concessie 2023 is er geen tijd om te wachten tot oktober wanneer het Rijk een besluit neemt. Het Rijk wordt gevraagd om de komende week een keuze te maken.
Ondanks minder reizigers is de Provincie de maximale bijdrage blijven betalen. Op basis van het definitieve plaatje moeten keuzes worden gemaakt: lijnen schrappen, verschralen of op andere wijze financieren?
De campagne 'Welkom terug in het OV' is geweest, maar er moet meer gebeuren.
De strandbus is geen financieringsvraagstuk. De gemeente en de provincie hebben een bijdrage geleverd. De strandbus in de omgeving van Bergen kon door personeelsgebrek niet rijden. Het is qua verzekering en aansprakelijkheid niet mogelijk om met vrijwilligers te werken.
Personeelsproblemen spelen in elke sector, maar een onzekere toekomst als werknemer in het OV draagt zeker niet bij.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Het merendeel van de partijen heeft aangegeven dat de motie als afgedaan kan worden beschouwd. De motie zal, via het Presidium, worden afgedaan in de komende PS-vergadering.

5b. C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid

Statenlid **Zoon** (PvdD) verwijst naar de lobby van gedeputeerde Olthof in combinatie met de BRS om de goed onderbouwde wettelijke aanscherping van de geluidsregels rond Schiphol in te trekken. Negeert de gedeputeerde hiermee de gevolgen voor de gezondheid en de geluidsnormen die door het Rijk zijn benoemd? Het RIVM liet zien dat de gezondheidsrisico's rond Schiphol significant zijn. Hoe was de verhouding binnen de BRS tot de totstandkoming van deze brief? De BRS had ook een brief kunnen opstellen om aan te sturen op een vermindering van Schiphol, omdat het niet past binnen de huidige milieu- en gezondheidsruimte rond Schiphol. Moet een gezonde leefomgeving niet het uitgangspunt zijn?

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat wordt gesuggereerd dat de BRS pleit voor een versoepeling van de geluidsnorm. Dat is nooit het standpunt van de BRS geweest. De BRS heeft altijd gepleit voor een basisleefkwaliteit voor de mensen die rond Schiphol wonen. De nieuwe rekenregel (cumulatieformule), die nu wordt voorgesteld, voegt daar niets aan toe. Met de verzwaring van de cumulatieformule verandert de daadwerkelijke geluidsbelasting op de omgeving niet.
De Schipholregio, BRS, Provincie Noord-Holland wil net als u werken aan een gezonde, fysieke leefomgeving. Dat vraagt een instrumentarium dat aansluit bij de systematiek die ook voor andere geluidsbronnen wordt gehanteerd: normering van de bron en het stellen van grens- en standaardwaarden voor een afweging in de ruimtelijke ordening.
Deze regel stelt uiteindelijk een zwaardere motivatie voor alle gemeenten die woningen willen bouwen in het gebied. Die gemeenten kunnen vervolgens met steun van het Rijk motiveren dat er wel gebouwd kan worden, maar uiteindelijk blijft de geluidsbelasting zoals die was.

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt of de gedeputeerde erkent dat het vliegtuiglawaai erger is dan jaren werd gedacht.

Gedeputeerde Olthof onderkent het feit dat geluid en de cumulatie van geluid een ernstige bedreiging is voor de gezondheid. Er moet een basisleefkwaliteit voor alle bewoners aldaar worden nagestreefd. Dat is waar de BRS voor pleit. Het Rijk doet niks met de bron.

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt of nog een brief van de BRS kan worden verwacht, die aanspoort richting het Rijk om de 10% krimp van Schiphol te verhogen naar 20% krimp, omdat dat juist een bronmaatregel is die helpt om de geluidsoverlast op woningen te verminderen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat die brief er wat hem betreft niet zal komen, omdat hij daar niet in gelooft. Kan Statenlid Zoon garanderen dat de bewoners van Assendelft met 20% krimp minder geluidsoverlast hebben? Als het vliegverkeer over Assendelft blijft vliegen en Aalsmeer ontzien wordt, dan hebben de inwoners van Assendelft een probleem.
Er moet worden gezorgd voor basisleefkwaliteit waarvan iedereen in de omgeving profijt heeft.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV zich kan vinden in de brief. Er is een samenleving ontwrichtende woningnood. De heer Deen heeft niet het idee dat de BRS het leefbaarheidsaspect negeert.

Statenlid **Van der Waart (**GL) zegt dat GL eerder al heeft aangegeven dat met deze heroverweging van de aanvullingsregeling het paard achter wagen wordt gespannen. Het pleidooi dat de gedeputeerde hield, is precies waar het om gaat. We maken ons hard voor een gezonde leefomgeving en voor bouwen om het woningtekort op te lossen. Als geconstateerd wordt dat door vliegen een ongezonde leefomgeving ontstaat, wordt een brief geschreven met het verzoek om de rekenregels aan te passen. Het pleidooi van de gedeputeerde staat niet in de brief.
Blijkbaar is het beeld in de BRS dat nieuwbouw belangrijker is dan bestaande bouw. Het gaat om toekomstige inwoners, maar ook om de mensen die er nu al wonen.

De heer **Klein** (CU) snapt het dilemma dat de gedeputeerde schetste, maar tegelijkertijd is de balans in de brief niet goed. De suggesties voor een instrumentarium had een prominente boodschap in de brief moeten zijn. Nu lijkt het alsof het bouwen van woningen het enige is waar het om te doen is. De geluidsbelasting moet terug. De discussie of de cumulatieve geluidsregel nu wel of niet de beste is, is daarvan een afgeleide. In de brief is het nu omgedraaid.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat de mondelinge toelichting van de gedeputeerde een ander perspectief biedt. Het CDA steunt de BRS in haar brief. Er is behoefte aan betaalbare woningen. Met iets wat feitelijk inhoudelijk geen wijziging tot stand brengt, waardoor de geluidsbelasting blijft wat die is en wat slechts tot vertraging en daarmee tot duurdere woningen leidt, schieten we onszelf in de voet. Met dure procedures zijn betaalbare woningen niet meer haalbaar.

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Kuiper. D66 staat achter de brief en zeker met de mondelinge toelichting van de gedeputeerde erbij.
D66 is het ook eens met de opmerking van de heer Klein dat het terugdringen van de geluidsbelasting op de omgeving van Schiphol top prioriteit is.

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat de brief en de gekozen lijn BRS-breed worden gesteund. De BRS drong aan op het versturen van een dergelijke brief. Als opnieuw een brief wordt geschreven moet duidelijk worden gekeken of de boodschap helder genoeg is opgeschreven. Wellicht is deze brief vanuit de procedure te snel geschreven en teveel gebaseerd op eerder verzonden brieven. De gedeputeerde neemt de betreffende opmerkingen hierover ter harte.

6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de Staten op 1 juni 2022 een brief ontvingen van Gedeputeerde Staten waarin werd medegedeeld dat de verlenging van de Koopvaarderschutsluis voorlopig wordt afgeblazen, waarbij gehoopt moet worden dat van uitstel geen afstel komt. Dit besluit is niet in lijn met de provinciale ambities om in het kader van de modal shift goederenvervoer over water te stimuleren zoals onder meer verwoord in het eind vorig jaar vastgestelde Perspectief Mobiliteit en de onlangs vastgestelde Agenda Slimme en Schone Logistiek. Ook staat dit besluit haaks op de gewekte verwachtingen bij de gemeente Den Helder, Port of Den Helder en bij onder meer de binnenvaartschippers waarvan hun branchevereniging Koninklijke Binnenvaart Nederland recent zijn ongenoegen uitte in de media.
In hoeverre worden de vastgestelde provinciale ambities om goederenvervoer over water te stimuleren doorkruist door het besluit om de Koopvaarderschutsluis voorlopig niet te verlengen? Ontstaat hiermee niet het beeld dat de provincie ambities met de mond belijdt, maar in de praktijk niet tot uitvoering brengt? Betoont de provincie zich, evenals bij de plannen over de Duinpolderweg, niet een onbetrouwbare samenwerkingspartner door tegen de verwachtingen in van de gemeente Den Helder, Port of Den Helder en de binnenvaartschippers de door hen gehoopte verlenging van de Koopvaarderschutsluis voorlopig af te blazen?
Wat vindt de gedeputeerde van de geopperde suggestie van de Koninklijke Binnenvaart Nederland om door hergebruik van de sluisdeuren de kosten van de verlenging omlaag te brengen waardoor het project wellicht alsnog doorgang kan vinden?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt waarop het besluit van de verlenging in 2018 is gebaseerd.
In maart 2023 krijgen de Staten het nieuwe besluit, via het iMPI, voorgelegd. In het najaar van 2021 vond de aanbesteding al plaats. Wat gebeurt er tussen nu en 2023?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de vastgestelde provinciale ambities voor het stimuleren van goederenvervoer over water niet worden doorkruist. De gedeputeerde begrijpt de teleurstelling. Het contact en het overleg met Schuttevaer is erg goed.
Uiteindelijk is gekozen voor een tweefasenaanbesteding. Deze beslissing is met de Staten gedeeld. De Koopvaarderschutsluis moet snel worden gerenoveerd. De verlenging kan los worden gezien van de renovatie. De vraag is of de sluis nu moet worden verlengd met ook de aanzienlijke meerkosten die dat met zich meebrengt, terwijl in het kader van Slimme en Schone Logistiek het kernnet over water nog wordt onderzocht en de betekenis daarvan voor het Noordhollandskanaal. Op dit moment is dat kanaal nog niet geschikt voor grotere schepen. Met de uitkomst van de studie kan worden beoordeeld of een verlenging nodig is.
In de afgelopen 2,5 jaar is een zorgvuldig en transparant proces doorlopen betreffende de renovatie van de Koopvaarderschutsluis. Er zijn nog geen partijen die investeerden in een langer schip.
Het gaat om de financiële toekomst van de Provincie en de keuzes die moeten worden gemaakt. Uit de tweefasenaanbesteding blijkt dat de keuze over een verlenging van de sluis op een later moment kan worden gemaakt.

Het is een zorgvuldig proces. Het besluit wordt later genomen op basis van de informatie die er dan is. Een meerderheid van de Staten, onder andere de huidige coalitie, wilde de Duinpolderweg niet door laten gaan. Dat was een ander traject. Het is niet vergelijkbaar.
De optie van circulair gebruik van de sluisdeuren is een mooie maar de kosten voor een verlenging zijn vele malen hoger. Het zal het verschil niet maken om het werk nu te doen.
Provincie Noord-Holland investeert in de haven van Boekelermeer.

De heer **Terwal** (VVD) kan zich geen studie naar het kernnet voorstellen waarin het Noordhollandskanaal en de Koopvaarderschutsluis niet zijn meegenomen. Straks moeten investeringen worden gedaan in het Noordhollandskanaal en dan wordt gesteld dat die niet gedaan worden omdat de Koopvaarderschutsluis niet is verlengd.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt waarop het besluit in 2018 was gebaseerd. Toen zullen nut en noodzaak ook aangetoond moeten zijn.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hiervan ook wordt geleerd. Op basis van de kennis van toen is een besluit genomen.
Het Noordhollandskanaal is een hoofdzaak als het gaat om het kernnet. Onduidelijk is de behoefte aan grote schepen. Modal shift zegt niet automatisch dat alles groter moet worden. Het gaat uiteindelijk om het stimuleren van vervoer over water.
De afweging is gemaakt om het besluit over de verlenging later te nemen.

7. Sluiting

De voorzitter wenst eenieder een mooi zomerreces. De vergadering wordt gesloten om 23:04 uur.

De volgende commissievergadering zal plaatsvinden op maandag 12 september 2022.

Beantwoording aanvullende technische vragen van dhr. Terwal (VVD) en mevr. Kuiper (CDA) n.a.v. de beantwoording van hun rondvragen (M&B 20 juni 2022) over het niet verlengen van de Koopvaardersschutsluis

1. Waarom vindt de besluitvorming hierover naar verwachting pas in maart 2023 plaats en niet bij de actualisatie van het iMPI in november 2022?

   Het totale budget voor de Koopvaardersschutsluis bestaat uit drie delen. Een renovatiebudget, een investeringsbudget voor de verlenging en een subsidie buiten uitvoeringsregeling voor de omvaarroute. Eind van dit jaar is het definitieve ontwerp van de renovatie klaar en wordt de aanpassing van de samenwerkingsovereenkomst met Den Helder verwacht. De financiële gevolgen zullen dan verwerkt worden in het eerst volgende iMPI (maart 2023).

2. Er heeft eerder al een aanbesteding/voorbereiding plaatsgevonden voor de verlengingsopgave. Dit zal door het voorgenomen uitstel over 5 tot 8 jaar opnieuw moeten. Is dat dan niet inefficiënt temeer omdat het niet zeker is dat het prijspeil over 5 tot 8 jaar lager zal zijn?

   De aanbesteding is een twee-fasen contract dat bestaat uit ontwerp en realisatie. De ontwerpopgave is vastgelegd; het realisatiecontract moet nog worden opgedragen.
   De belangrijkste reden om de realisatie van de verlenging uit te stellen, is dat op dit moment de noodzaak ontbreekt. Daarnaast is het niet kostenefficiënt en niet duurzaam omdat diverse onderdelen van de sluis pas over 8 jaar aan vervanging toe zijn. Bij een verlenging zouden die op dit moment al vervangen moeten worden. De renovatie en verlengingsopgave kunnen separaat worden uitgevoerd en zijn technisch en financieel niet aan elkaar verbonden.
   De GWW-index (gewogen gemiddelde prijsontwikkeling van loon, materiaal en materieel voor Grond-, Weg- en Waterbouwprojecten) is nu hoog en het is goed mogelijk dat die over enkele jaren lager zal zijn.

3. Komt er over 5 tot 8 jaar dan ook een koppeling met de benodigde overige aanpassingen in het Noord-Hollandsch Kanaal die voor de toekomstige grotere scheepvaart nodig is?

   Met het vaststellen van de Agenda Slimme en Schone Logistiek in 2022 starten we het voorbereiden van besluitvorming over een Multimodaal Kernnet Goederenvervoer. Daarbij kijken we naar hoe het gebruik van de belangrijkste vaarwegen in Noord-Holland voor het goederentransport versterkt kan worden, zodat de maatschappelijke waarde van deze vaarwegen groeit en de druk op het wegennet verminderd kan worden. Als dat is vastgesteld bepalen we of een aanpassing van de dimensies van het Noordhollandsch Kanaal nodig is.

Beantwoording vraag mevr. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland) over Solaroad
Commissie M&B 20 juni 2022 – Voordracht Jaarstukken 2021 (agendapunt 4a)

Vraag:
De gedeputeerde zegt dat er geen geld bij hoeft worden gelegd, maar als er verlies wordt geleden dan moet het geld toch ergens vandaan komen?

Antwoord:
De grootste kostenpost bij Solaroad zit op het personeel en het uitbesteden van het werk dat voor Solaroad moet gebeuren. Solaroad heeft nog relatief weinig inkomsten waardoor de kosten hoger zijn dan de baten.

SolaRoad BV teert dus in op eigen vermogen, wat deels ingelegd wordt door de aandeelhouders (TNO, Structon en de provincie Noord-Holland) en inkomsten vanuit uitvoeringsprojecten.

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	9 mei 2022
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		: mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve (p.t.), mw. C. Kuiper
	CU	: dhr. M. Klein
	D66	: dhr. M. Steeman
	DENK	: dhr. E.. Mangal (duolid)
	Fractie Baljeu	: -
	FvD	: dhr. J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis en N. van der Waart
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi (duolid)
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, F. Zoon
	PVV	: dhr. M. Deen (p.t. tot 21:30 uur)
	SP	: dhr. W. Hoogervorst
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: -
Gedeputeerde(n):	dhr. J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. I. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig: dhr. E. van der Maas (VVD) en gedeputeerde Z. Pels (GL)

Agenda

0.1. Technische briefing proces Maritiem Cluster
0.2 Technische briefing Snelheidsinrichting N-wegen
1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5a. Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets
5b. Ingekomen e-mail Fietsersbond over Actieagenda Actieve Mobiliteit
6. A-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)
6a. Voordracht Aanpassing Luchthavenregeling Middenmeer
7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7a. Discussienota Verkeersveiligheid en gedrag – Liberaal Noord-Holland
8. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
9. Sluiting
10. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
10a. Mobiliteit/Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland

10a.1 Mobiliteit: Reactie Bomenstichting op nota verkeersveiligheid, inclusief beantwoording
10b. Bereikbaarheid: Programma Krommenie, herinrichting Stationsplein en N203
10c. Bereikbaarheid: Bereikbaarheidsagenda Zuidlob 2040
10d. Bereikbaarheid: mail Bedrijvenpark WFO, Uitnodiging werkbezoek voor Statenleden
10e. Natuur/Mobiliteit: brief Door stuifduin versmald fietspad Blijdensteinsweg Bergen

10f. Ruimte/wonen/bereikbaarheid: Eindrapportage MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
10g. Bereikbaarheid: Reactie GS op schrijven 12 januari 2022 Cumela Nederland
10h. Infrastructuur: Prijsontwikkelingen in de GWW
10i. Mobiliteit: Ingekomen e-mail over Zeeweg – Twee voorstellen ter verbetering
10j. Mobiliteit: Ingekomen e-mail over Zeeweg – Twee voorstellen ter verbetering; Aanvulling

10k. Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland
10l. Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Verslag werkbezoek Parijs
10m. Bereikbaarheid/Bestuur/Economie: Ingekomen e-mail ASV over 2 riviercruiseschepen aan Havenstraat voor opvang vluchtelingen
10n. Bereikbaarheid: Ingekomen e-mail Nieuwsmail ASV

10o. Bereikbaarheid: Ingekomen e-mail Fietsersbond over Doorfietsroutes regio Alkmaar
11. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens
11a. Ruimte/Klimaat/NZKG: Ingekomen e-mail overdracht nieuwe gemeenteraden
11b. Havens/Economie: Intentieovereenkomst Vervolg ontwikkeling Maritiem Cluster
11c. Economie/energie/NZKG/Tata/Klimaat: Brief GS aan PS inzake bediening aanvraag Just Transition Fund bij de Europese Commissie
12. C-agenda Algemeen
12a. Europa: Brief GS aan PS inzake Verantwoording provinciale cofinanciering Europese EFRO-projecten 2014-2020
12b. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 58
12c. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 59

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de hybride commissievergadering om 20.00 uur en verwelkomt alle aanwezigen en in het bijzonder de heer Rood. Hij zal inspreken namens de Provinciale Kerngroep Noord-Holland van de Fietsersbond bij agendapunt 5a (Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets). De heer Rood heeft de heer De Haan meegenomen voor eventuele medebeantwoording van vragen vanuit de commissie. Daarnaast wordt de heer Carton welkom geheten. Hij zal, namens de PvdA, mevrouw Doevendans opvolgen als lid van deze commissie.

Mededelingen:

- Gedeputeerde Olthof en de meeste commissieleden zijn fysiek aanwezig in de zaal. Online aanwezigen zijn:
    - De heer Deen van de PVV. Hij heeft aangegeven dat hij de vergadering om 21.30 uur zal verlaten.
    - Mevrouw Koning (CDA). Zij zal de vergadering ook voortijdig verlaten.
    - De heer Dessing van Forum voor Democratie.
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Van der Maas (VVD) en gedeputeerde Pels. Eventuele rondvragen voor de portefeuille Noordzeekanaalgebied en Havens worden schriftelijk beantwoord.
- Voor gedeputeerde Olthof zijn twee rondvragen aangekondigd door mevrouw Van Geffen (Liberaal NH) en de heer Jensen (JA21)
- Deze maand staan er voor deze commissie twee werkbezoeken op de agenda:
  Een werkbezoek aan het WFO Bedrijventerrein op maandag 16 mei 2022.
  Op maandag 30 mei 2022 volgt een werkbezoek aan de Amsterdamse Haven. Daarvoor is ook de commissie RWK uitgenodigd, vanwege de portefeuille Ruimte.
  Beide programma's zijn gepubliceerd en de commissie ontvangt over deze werkbezoeken nog nadere informatie vanuit de griffie.

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

Vaststelling agenda:
De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) verwijst naar het verslag van de vorige commissievergadering met de geschetste situatie, waarin de voorzitter en mevrouw Van Geffen een rol spelen. Zij heeft begrepen dat de voorzitter daar ontevreden over is en geeft aan dat dit met een aantal personen is besproken, maar dat de voorzitter het niet heeft besproken met mevrouw Van Geffen. Zij hoorde dit terug via de Commissaris van de Koning. Mevrouw Van Geffen nodigt de voorzitter uit, wanneer zij onvrede heeft, dit rechtstreeks met haar te bespreken.
De **voorzitter** is niet ontevreden over wat er in het verslag staat. Wat zij over de situatie wilde zeggen, heeft zij in de betreffende commissievergadering gezegd.

Het verslag van 21 maart 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties
De lijst van moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen
De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Voor het inspreekhalfuur zijn geen aanmeldingen.

4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

Voor gedeputeerde Pels is geen rondvraag aangemeld.

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
5a. Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets

De heer **Rood** (Fietsersbond N-H) verwijst naar de vaststelling van de Nota Perspectief Fiets in 2018. Inmiddels is het vier jaar verder en de Fietsersbond is teleurgesteld en bezorgd. Het gaat te langzaam met het oplossen van maatschappelijke en met mobiliteit samenhangende vraagstukken. Het beleid is onvoldoende en teveel gericht op kleine aanpassingen in lokale en regionale mobiliteit. Een omslag in het denken en in het beleid is nodig. Bij die omslag speelt de fiets een grote rol.
Wat de Fietsersbond belangrijk vindt is dat de fiets, tot 25 km, concurrerend wordt met de auto. Het aantal verkeersslachtoffers moet dalen tot nul verkeersdoden in 2050. Van belang is dat de Provincie bijdraagt aan een reductie van het aantal autokilometers.
Daarnaast dient de Provincie bij te dragen aan de reductie van broeikasgassen. Mensen en in het bijzonder jongeren moeten meer bewegen; Fietsen is gezond. Een fietser moet zijn fiets veilig en ordentelijk kunnen stallen.
De Fietsersbond vindt dat er meer werk moet worden gemaakt van de volgende zaken. Meer geld om het aandeel fiets in de Modal Shift te laten stijgen naar 60 tot 70 procent voor de korte route.
De hoogste prioriteit geven aan kwalitatief hoogwaardige doorfietsroutes. Het geven van prioriteit aan de instandhouding van recreatieve fietsroutes. Het prioriteren van de fiets op de weg, zoveel mogelijk een voorkeursbehandeling bij verkeerslichten. Het verbeteren en verbreden van fietsroutes en het borgen van goede verlichting. Meer stallingsmogelijkheden bij stations en haltes en een efficiëntere handhaving, hoewel gemeenten en provincies weinig invloed kunnen uitoefenen op het laatste.
De heer Rood is betrokken bij het Programma Doortrappen om de fietsvaardigheden van met name senioren te bevorderen. Dit is een heel goede zaak.

De **voorzitter** zegt toe dat de schriftelijke inbreng van de inspreker zal worden toegevoegd aan de vergaderstukken.

De heer **Steeman** (D66) vraagt hoe de Fietsersbond aankijkt tegen de inzet vanuit gemeenten met de Provincie daar waar het gaat om het verbeteren van fietsinfrastructuur.

De heer **Rood** antwoordt dat er verschillende gemeenten betrokken zijn bij de totstandkoming van doorfietsroutes. Het plan van de route Haarlem loopt vanaf 2008 en de route is nog steeds niet af. De lange doorlooptijd is wegens een gebrek aan regime. De Provincie zou pro actiever een coördinerende rol op zich moeten nemen richtingen gemeenten om projecten tot stand te brengen. Er moet sneller gewerkt. Er moeten ingrijpende keuzes worden gemaakt en meer geld beschikbaar worden gesteld. De heer Rood kan niet oordelen over de trajecten met gemeenten, met uitzondering van Haarlem.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de Fietsersbond met het verlagen van de snelheid op provinciale wegen het gehele wegvlak bedoelt of daar waar er sprake is van een gelijkvloerse kruising. Wordt met de korte afstand van 15 km die voor de elektrische fiets bedoeld?

De heer **Rood** (Fietsersbond) antwoordt dat de bestaande norm voor de afstand 7,5 km is. Bij de doorfietsroutes wordt gemikt op langere afstanden (tot 15 km) voor onder meer de e-bike.
Een snelheidsverlaging naar maximaal 60 km/uur zou moeten op alle wegen waar geen ruimte is voor de fiets. Alle 60 km wegen zouden moeten zijn voorzien van een fietspad. Zo niet, dan moet dat wegdeel worden afgewaardeerd naar 30 km. Auto's zouden zich qua snelheid moeten aanpassen aan de fietser en niet omgekeerd.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) vraagt of het klopt dat de Fietsersbond geen tweerichtingsverkeer op fietspaden wenst?

De heer **Rood** antwoordt dat de Fietsersbond niet de invoering van tweerichtingsverkeerfietspad bepleit op de normale wegen, met uitzondering van wegen waar de oversteekbaarheid gevaarlijk is.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is benieuwd of de Fietsersbond het eens is met de ambities in de Actieagenda Actieve Mobiliteit.

De heer **Rood** antwoordt dat de ambities in Perspectief Fiets zijn niet op dezelfde manier terug te vinden in de Actieagenda Actieve Mobiliteit. De nodige ambities zijn geschrapt. Betreffende doorfietsroutes zijn belangrijke schakels niet gehonoreerd. De Actieagenda moet, wat de Fietsersbond betreft, in lijn gebracht worden met de ambities uit het Perspectief Fiets..

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de Fietsersbond wel aan tafel heeft gezeten bij het opstellen van de Actieagenda.

De heer **De Haan** licht toe dat uitgebreid is gesproken met ambtenaren. De Fietsersbond heeft veel waardering voor de inzet van de ambtenaren en hun deskundigheid. Het probleem is dat er geen prioriteit ligt bij recreatieve hoofdroutes. Er is veel gestapeld beleid. Bij de uitvoering is niet zichtbaar waar het beleid vandaan komt. Wat er aan uitvoering plaatsvindt, daarvan ziet de Fietsersbond niet de resultaten. De intenties zijn goed.
De Fietsersbond was wel aangehaakt bij het opstellen van de Actieagenda. Er is periodiek overleg en jaarlijks met de gedeputeerde. De betrokkenheid zit in het beleidsmatige en niet bij de (project) uitvoering.

De voorzitter **bedankt** de insprekers en geeft de voordracht ter bespreking aan de commissie.

De heer **Terwal** (VVD) vindt het een goede zaak dat er een richtinggevende Actieagenda ligt, die de provinciale aanpak beschrijft op het gebied van actieve mobiliteit langs acht actielijnen. Actie is nodig om tot een dekkend regionaal fietsnetwerk te komen. Dit valt of staat met goede fietsinfrastructuur. De grote druk op Amsterdamse veerponten maakt het noodzakelijk dat er stevige voortgang wordt gemaakt met het project 'Sprong over het IJ'. Ook tussen Alkmaar en Schagen zijn er ontbrekende schakels en op de route Heerhugowaard-Alkmaar-Heiloo-Castricum en Heemskerk. Naast goede fietsinfrastructuur zijn voldoende fietsstallingen nodig. Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Waarom krijgt actielijst 6 'Stimulering gebruik' in de Actieagenda zo een lage prioriteit? De VVD hoopt dat de gedeputeerde wil toezeggen dat de Provincie samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen hieraan meer prioriteit wil geven door werknemers, studenten en scholieren te verleiden de fiets te pakken. De kosten voor deze actielijn zijn gering, maar de winst qua verduurzaming van mobiliteit is groot.
Afgaande op de lijst van openstaande toezeggingen vroeg de VVD om een overzicht van realistische fietsafstanden. Dit overzicht is niet gekomen. Wat zijn verwachtingen van de gedeputeerde bij een afstand van 20 of 30 km fietsafstand?
Wat wordt verstaan onder 'onnodige verplaatsingen'? Het lijkt de VVD onverstandig om in te zetten op het verminderen van het aantal verplaatsingen. Bovendien hoort een overheid niet te bepalen wanneer een verplaatsing nodig of onnodig is. Wanneer is de afronding van de Aanpak Fietsknelpunten voorzien? Wanneer kunnen de Staten de in de Actieagenda genoemde scenario's verwachten om de ambities op het gebied van actieve mobiliteit in de periode 2024 tot 2027 te kunnen realiseren?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwijst naar de eerdere bespreking op 14 juni 2021. Destijds gaf de CDA-fractie aan dat er meer belangrijke onderwerpen en doelstellingen zijn dan actieve mobiliteit. Denk aan verkeerveiligheid. Er zal altijd een afweging moeten plaatsvinden. Die afweging kan bij de behandeling van het iMPI worden gemaakt.
Het is goed dat concrete doelen zijn benoemd en dat wordt gemeten of dat ook bereikt wordt, via data van het CBS. Voetgangers en fietsers vragen om vitale en diverse lokale economieën. Dat sluit aan om het pleidooi van het CDA om gemeenten daarvoor ruimte te bieden om dit te realiseren. Het is goed dat de Fietsersbond is betrokken bij het opstellen van de Actieagenda. Het is jammer dat bond nu met enige teleurstelling naar het stuk kijkt.
Waarom krijgt de actie 'Ketenreis' geen hoge prioriteit? Waarom wordt hier niet ingezet op een goede aansluiting van de fiets op OV? Dat stimuleert mensen om voor lange afstanden de auto te laten staan. Juist als het om de ketenreis gaat, speelt de Provincie daarin op vele terreinen een rol.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat actieve mobiliteit veel goede doelstellingen heeft, zoals een positief effect op de gezondheid van burgers, maar om altijd het verminderen van de CO2 uitstoot als doel te presenteren. Dat valt wat de PVV betreft niet onder de goede doelstellingen.
Fietsstimulering door gedragsbeïnvloeding vindt de PVV overbodig. De fractie vindt het niet erg dat deze actielijn relatief minder prioriteit krijgt. De PVV is geen voorstander van een gedwongen mobiliteitstransitie, maar steunt de fractie het idee van maximale keuzevrijheid. Biedt diverse modaliteiten aan, maar laat mensen zelf bepalen hoe zij zich willen (laten) vervoeren.
De infrastructurele schaalsprong is niet nodig, aangezien het hoge kosten met zich meebrengt. Dat met de actielijn wordt ingezet op het verbeteren van verkeersveiligheid kan de PVV steunen. Het ontwikkelen van indicatoren waarmee de kwaliteit en verkeersveiligheid van fietspaden in Noord-Holland kunnen worden gemonitord en verbeterd, is een goede zaak.
Vooralsnog zit de PVV enigszins 'gemengd' in het stuk.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt complimenten uit voor het proces. Suggesties en aanpassingen zijn meegenomen in het uiteindelijke stuk. De toegankelijkheid van het wegennet mag niet afhangen van de aanwezigheid van slimme techniek in het voertuig, of in het bezit van een weggebruiker. De fiets moet in de provinciale projecten als volwaardig vervoermiddel worden behandeld. De PvdA streeft naar meer nadruk op de fietsers, maar ook op de wandelaar. De wandelaar mag niet worden vergeten.

Statenlid **Gringhuis** (GL) stelt dat actieve mobiliteit actueler is dan ooit tevoren. Verplaatsing op een CO2-neutrale manier moet zo snel mogelijk bewerkstelligd worden. Tot die tijd moet zo min mogelijk worden gevlogen en zoveel mogelijk per openbaar vervoer worden gereisd. Korte afstanden zouden zoveel mogelijk fietsend of lopend moeten worden overbrugd. De auto wordt alleen gebruikt als het echt nodig is. De Actieagenda en Perspectief Fiets helpen om deze stappen te kunnen zetten. GL bedankt alle betrokkenen en opstellers van het stuk voor hun inzet. GL is erg tevreden over het stuk.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** om twee voorbeelden te noemen van situaties waarin de auto echt nodig is.

Statenlid **Gringhuis** (GL) antwoordt dat het aan de burger zelf is om die keuze te maken. Bij een afstand tussen woon en werk en mooi weer kan de fiets worden gepakt. Slecht weer kan een reden zijn om voor de auto te kiezen.
GL ziet dat steeds meer mensen met een elektrische fiets op de weg komen. Dat is een goede ontwikkeling, maar het leidt ertoe dat ook kwetsbare ouderen de elektrische fiets gebruiken. Het aantal verkeersslachtoffers onder die groep neemt toe. Het is belangrijk om in te zetten op vergevingsgezinde fietspaden en overzichtelijke kruispunten. Nagedacht kan worden over onorthodoxe maatregelen zoals het maximaliseren van de snelheid van elektrische fietsen. Heeft de gedeputeerde hierover ideeën?
Fietsers moeten zoveel mogelijk kunnen doorfietsen. Fietsers binnen de bebouwde kom zouden in principe voorrang moeten krijgen en buiten de bebouwde kom in principe niet. Er zou moeten worden toegewerkt naar 'Fietsers krijgen voorrang, tenzij'. Hoe denkt gedeputeerde hierover?
Is het een optie om het doel 'Groei van actieve verplaatsingen binnen 7,5 tot 15 km' voortijdig verder te verhogen? Als het behalen van de gestelde doelen minder goed verloopt, zijn er dan maatregelen om de doelstellingen wel te gaan halen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.
Het Regionaal Programma Fiets is een kader dat vastligt. Wat is de rol van Provinciale Staten daarbij? De rolstoel wordt in deze nota als een volwaardig vervoermiddel beschouwd. Mevrouw Van Geffen verzoekt om in de afbeelding op pagina 4 de rolstoel op te nemen.
De term actieve mobiliteit suggereert dat de rest 'zit te slapen' in het verkeer. Mevrouw Van Geffen vindt de term moeizaam. Zij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Terwal dat voorkomen moet worden dat de overheid bepaalt wat onnodige verplaatsingen zijn. Dit geldt ook voor het begrip STOMP: Stappen, trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en dan pas Privéauto. De overheid gaat zich bemoeien met iemands privéleven. Waarom staat deze invulling in de nota? Het is een aanval op de automobilist.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of mevrouw Van Geffen het met hem eens is dat de overheid handvatten kan aanreiken en kan verleiden om keuzes te maken en dat de Provincie daarin een rol kan spelen?

Mevrouw **Van Geffen** stelt dat veel zaken kunnen worden gestimuleerd. Het aanleggen van goede fietspaden en meer mogelijkheden voor de voetganger is goed, maar de prioritering en het afwegingskader voor maatschappelijke meerwaarde zorgen ervoor dat de keuzevrijheid van burgers in het geding komt. Mevrouw Van Geffen vindt dat zorgelijk.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** of mevrouw Van Geffen zich kan voorstellen dat de Provincie wel adviezen geeft aan mensen om een keuze te maken.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vindt adviseren al vergaand. Zeker als dat mensen in hun keuze belemmert.

Ze heeft het gevoel dat alle grote investeringen in de MRA liggen. Klopt dit?
Deelt de gedeputeerde de opvatting van de Fietsersbond ten aanzien van tweerichtingsfietspaden?

De heer **Hollebeek** (PvdD) vertelt dat de PvdD een voorstander is van het bevorderen en ondersteunen van alle vormen van actieve mobiliteit. Het is schoner, gezonder, over het algemeen veiliger en neemt minder ruimte in. De fractie is dus over het algemeen enthousiast, maar ze heeft toch een paar kanttekeningen.
In de Actieagenda staat dat het een van de belangrijkste ambities is om het regionale netwerk van fietsinfrastructuur in de provincie op te waarderen en toekomstbestendig te maken. Opwaarderen zegt niet alleen iets over capaciteit, maar juist ook over waardering. Een toekomstbestendig netwerk moet niet alleen functioneel zijn, maar zeker ook aantrekkelijk. De fysieke aantrekkelijkheid van de route is vaak van net zoveel belang als de functionaliteit. De heer Hollebeek ziet dat kansen in deze verder prachtige agenda niet afdoende aandacht krijgen. De ervaring die de heer Hollebeek heeft als hij soms noodgedwongen een stukje langs een volgens Duurzaam Veilig aangepaste provinciale weg of langs een bedrijventerrein moet fietsen, stemt hem bezorgd. Landschappen waarin de fietser niet alleen onbeschermd is tegen weersomstandigheden, maar ook nog eens een weinig aantrekkelijk en inspirerend decor om je door te verplaatsen. In de Actieagenda valt te lezen dat de voordelen van het vergroten van het gebruik van actieve mobiliteitsvormen voor de samenleving op veel vlakken zichtbaar zijn: van ruimte voor woningbouw tot impact op gezondheid en klimaat. De PvdD ziet nog meer mogelijkheden. Provinciale Staten hebben immers afgesproken om klimaat in samenhang met biodiversiteit aan te pakken, in lijn met wetenschappelijk advies. Daar ligt een mooie opgave die wat pregnanter naar voren mag komen in de Actieagenda. Een aantrekkelijke fietsinfrastructuur is er een waar natuur en biodiversiteit kunnen floreren. Dat is bij uitstek een gezondere leefomgeving; niet alleen om je door te verplaatsen maar ook om in te wonen. Dat draagt weer bij aan de toekomstbestendigheid, wat als een van de belangrijkste ambities wordt opgevoerd.
Een andere mooie ambitie in het stuk: “In een omgeving waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers is veel gelegenheid tot ontmoeting. In de leefomgeving zorgt dat voor versterking van het onderling vertrouwen.” Ook daarom lijkt het de fractie belangrijk dat die ontmoetingsplek ook daadwerkelijk een plek is waar men prettig vertoeft, anders zal er van ontmoetingen weinig sprake zijn. In de Actieagenda zijn alle bouwstenen aanwezig om een duidelijke ambitie uit te spreken om tot een fysiek aantrekkelijke, waar mogelijk natuurinclusieve fietsinfrastructuur te komen, maar die panklare voorzet voor open doel wordt helaas niet ingekopt. De fractie van de PvdD overweegt dan ook om met een motie te komen om in het vervolgtraject hier meer aandacht aan te besteden.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Hollebeek doelt op bomenrijen, waardoor de fietser minder wind vangt. Kan een voorbeeld worden gegeven van het inrichten van leefruimte voor ontmoeting?

De heer **Hollebeek** heeft het verhaal over ontmoeting niet bedacht. Dat staat in het stuk. Hij bedoelde dat als men elkaar wil ontmoeten, er dan voor gezorgd moet worden dat de omgeving uitnodigt voor ontmoeting. Als de omgeving het aantrekkelijk maakt om te gaan fietsen, zullen mensen gaan fietsen en elkaar eerder ontmoeten.
De aangekondigde motie vraagt dat, wanneer in het vervolg wordt nagedacht over actieve mobiliteit en het inrichten van fietsinfrastructuur, het aantrekkelijk wordt gemaakt om op het fietspad te vertoeven.

Opvallend is dat in de acht actielijnen de doorfietsroutes de hoogste prioriteit hebben en recreatieve routes de laagste. Daar ziet de fractie een discrepantie tussen dat wat de heer Hollebeek eerder stelde en sommige passages uit de Actieagenda. Bijvoorbeeld: “Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen doorfietsroutes bij voorkeur niet langs drukke autowegen.” “We hebben aandacht voor de kwaliteit van de veerverbindingen binnen het doorfietsroutenetwerk. Zo zijn veerverbindingen in het waterrijke Noord-Holland onmisbaar voor goed functionerende wandel- en fietsnetwerken.” “We promoten nieuwe doorfietsroutes en recreatieve fiets- en wandelroutes, onder andere met campagnes.” In de voordracht wordt bovendien gesteld dat zo nodig waterschappen, natuur beherende organisaties en recreatieschappen worden betrokken.
Dit soort stellingen lijken een lans te breken voor een visie op het zoveel mogelijk combineren van doorfietsroutes en recreatieve routes. Met name in het gebied Laag-Holland zijn er hiaten in het fietsroutenetwerk. Die kunnen worden weggewerkt door naar slimme combinaties te kijken. De techniek ontwikkelt immers door en het overbruggen van fysieke afstanden vergt steeds minder tijd.
De fractie van de PvdD zou graag zien dat er in de Actieagenda iets nadrukkelijker de nadruk wordt gelegd op mogelijke combinaties van doorfietsroutes en recreatieve routes, ook voor de belevingswaarde.
De heer Hollebeek komt met een puntje van zorg. Er zijn omvangrijke investeringen nodig voor de realisatie van doorfietsroutes die niet passen binnen bestaande provinciale subsidieregelingen. De Actieagenda gaat niet gepaard met extra financiële middelen. Kan de Gedeputeerde de PvdD geruststellen dat het enigszins realistisch is dat de ambities kunnen worden waargemaakt?
De heer Hollebeek wil de aandacht vestigen op de rol van de kleinere stations in de ketenreis. De PvdD blijft van mening dat goede overstappunten in de regio een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de toename van actieve mobiliteit.

De heer **Steeman** (D66) benadrukt dat een goede, veilige, herkenbare infrastructuur voor actieve mobiliteit enorm belangrijk is voor de inclusiviteit van en de toegankelijkheid voor minder validen. Mevrouw Van Geffen sprak er ook al over. Het is een misser dat er geen aandacht voor minder validen is in deze stukken. Het is vanzelfsprekend dat deze doelgroep belang heeft bij de doelstellingen en ambities in deze stukken. Op welke manier krijgt deze doelgroep een vaste plek in de openbare ruimte?
D66 is blij met de ambities van het college. Het heeft zoveel voordelen om lopen en fietsen te stimuleren en te faciliteren. Actieve mobiliteit scheelt veel ruimte. Minder ruimte voor parkeren, minder ruimte op de weg, minder ruimte voor asfalt en minder ruimte om een file te vormen.
Elke manier om de vervoersmodaliteit laag op de D66-Ladder van Duurzaam Vervoer te krijgen spaart ruimte uit. Het spaart ook de omgeving, uitstoot van CO2, fijnstof en geluid. Het spaart dus de leefomgeving. Wat betreft het Klimaatakkoord moeten alle zeilen worden bijgezet om die

doelstellingen te behalen. Er zullen minder autokilometers moeten worden afgelegd. Een kleine toename van het aantal kilometers in actieve mobiliteit kan al een grote bijdrage leveren.
De investering in mobiele activiteit is de meest efficiënte en effectieve manier om met de schaarse infrastructuurbudgetten om te gaan. D66 is oprecht blij met de stukken die voorliggen.
In de uitgaven op fietsinfrastructuur is er sprake van onderbesteding, vooral daar waar wordt opgetrokken met derden (lees: gemeenten). Hoe gaat de Provincie ervoor zorgen dat ambities en plannen ook daadwerkelijk ten uitvoer komen en dat budgetten tijdig en doelmatig worden besteed?
De Fietsersbond deed goede suggesties voor ontbrekende of onderbelichte schakels in het fietsnetwerk. D66 hoopt dat deze goede suggesties worden meegenomen in de verdere uitvoering.
Bij het volgende onderwerp overweegt D66 om een motie in te dienen:
In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is een onderscheid gemaakt tussen doorfiets-, verbindings-, stads- en recreatieve routes. In het eigen provinciale beleid en de fysieke verschijningsvorm van fietspaden is dat onderscheid nog steeds niet terug te zien. Normen zijn vaak gebaseerd op de snelheid van het autoverkeer. D66 overweegt om meer en duidelijker kwalitatief en kwantitatief onderscheid te maken tussen verschillende fietsroutes en dat door te voeren in beleid en onderhoudsnormeringen. Het zou kunnen betekenen dat meer structureel wordt afgeweken van CROW-normeringen en daarmee van de vrij strikte benadering van Duurzaam Veilig. Is de gedeputeerde bereid om daarin mee te denken?
Lopen blijft onderbelicht als modaliteit. De PvdA noemde het ook al. Het potentieel is groot, net als het voordeel. Er zou eigenlijk een Regionaal Toekomstbeeld Wandelschoen moet komen, met daarin opgenomen duidelijke looproutes. Op welke manier kunnen Provinciale Staten dit nog beter op de kaart krijgen naar aanleiding van de voorliggende Actieagenda?

De heer **Jensen** (JA21) geeft aan dat JA21 voorstander is van mobiliteit in al haar vormen. Hoewel de fractie de auto nog steeds als primair vervoermiddel beschouwt, ziet ze zeker nut en noodzaak van de fiets als vervoermiddel. Fietsen is gezond, goed voor het milieu en soms zelfs sneller dan de auto, met name in drukke, stedelijke gebieden. Het kan een alternatief zijn voor of een aanvulling op het toch al drukke openbaar vervoer. Hoewel keuzevrijheid natuurlijk voorop staat, staat JA21 positief tegenover maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. De toename van e-bikes en speed-pedelecs zorgt voor een extra belasting van het stroomnetwerk in de toekomst.
Het is logisch dat de Provincie investeert in veilige doorfietsroutes. JA21 is uiteraard voorstander van goede routes voor woon-werkverkeer, toerisme, vrachtvervoer maar ook van veilige schoolroutes.
De heer Jensen is blij dat volgend jaar de snelfietsroute parallel aan de N200 tussen Haarlem en Amsterdam in gebruik kan worden genomen. Die route is nu een drama voor fietsers.
In het Actieprogramma Fiets staat dat in 2020 een fietspad langs de N197 wordt gerealiseerd. Kan de gedeputeerde daarover uitsluitsel geven.
JA21 is benieuwd naar de financiële onderbouwing voor de lange termijn. In de periode 2024 tot 2027 gaat het om 100 miljoen euro zonder dekking.
De fractie heeft zorgen over enkele doorfietsroutes. De heer Jensen verwijst naar de gevaarlijke situatie op de rotonde bij het Westerhoutplein in de route van Beverwijk naar Wijk aan Zee en de knip in de weg op de Alkmaarseweg van Beverwijk naar Heemskerk en Castricum.
Oplossingen om fietsverkeer te stimuleren en te vergemakkelijken moeten goed worden getoetst op veiligheid. Er moet goed worden gekeken naar de belangen van alle weggebruikers.
JA21 ziet een overkoepelende visie voorliggen met goede plannen, maar die plannen hadden wel wat concreter mogen zijn. De fractie kijkt uit naar de uitvoering.

De heer **Mangal** (DENK) constateert dat de brommer als gebruiker van infrastructuur niet voorkomt in het voorliggend stuk, terwijl de brommer wel degelijk toegang heeft tot provinciale fietspaden.

Bij het ontwerpen van veilige fietsinfrastructuur kan er niet van worden uitgegaan dat het voertuig niet bestaat. Is er voldoende rekening mee gehouden dat de brommer gebruik zal maken van deze infrastructuur? Is gedacht aan parkeergelegenheden voor deze modaliteit. Is gedacht aan oplaadpunten voor elektrische fietsen en brommers op tussenstops en eindpunten? Als brommers niet welkom zijn op fietsinfrastructuur is er dan gedacht aan een alternatieve route?

De heer **Klein** (CU) bedankt de gedeputeerde en de ambtenaren voor de Actieagenda. De CU is een groot voorstander van het stimuleren van fietsgebruik. De Actieagenda bevat mooie woorden en goede ambities. Het is goed om een schaalsprong te maken in de infrastructuur en de verkeersveiligheid te willen verbeteren. Het is zorgelijk dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers toeneemt.
De CU kan zich vinden in de herformulering van de doelstellingen. De fractie voelt ook mee in het gevoel van de Fietsersbond. Wat voegt dit stuk nu opnieuw toe, ten opzichte van het eerdere Perspectief Fiets? Wanneer verlaat de Provincie nu de fase van papier?
In de lijst van actielijnen staan zaken die belangrijk zijn, maar toch secundair. Wat de Noord-Hollandse fietser echt helpt is die betere infrastructuur. Daarvoor is 100 miljoen euro nodig maar geen dekking. Wat is daarop de reactie van de gedeputeerde?
De CU heeft een aantal suggesties. Voeg meteen een begrotingsvoorstel bij, zodat er geld beschikbaar komt voor de uitvoering van de verbetering van infrastructuur. Geef de schoolroutes meer prioriteit. De recreatieve routes verdienen meer prioriteit. Op doorfietsroutes is het van belang dat echt kan worden doorgefietst. Maak kruisingen met wegverkeer standaard met voorrang voor fietsers, tenzij dit niet veilig te organiseren is. De CU bedacht daarvoor de slogan “Noord-Holland zorgt ervoor dat er geen haaientanden meer op de fietspaden staan”.

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP-fractie in grote lijnen positief is over de voordracht. Er staan goede uitgangspunten in de Actieagenda. Ze zijn nauwkeurig omschreven en leiden tot veel ruimte voor de fiets en de wandelaar.
De SP ziet het document als een kapstok voor concrete uitvoering. Hopelijk volgen de uitvoeringsplannen snel. Zo niet dan bestaat de kans dat dit stuk in de lade belandt en dat daarmee de stapel van eerder geproduceerde documenten over dit onderwerp zal groeien. Het wordt nu tijd voor concrete plannen en vooral de uitvoering daarvan. Om de uitgangspunten en doelstellingen tot werkelijkheid te maken, moet er veel gebeuren.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** is blij met de wijze waarop de samenwerking vanuit de Provincie met de Fietsersbond verloopt. Het contact is goed en er is regelmatig overleg. De gedeputeerde herkent de door de Fietsersbond genoemde punten ten aanzien van de actielijnen die in het document staan. Het document is een vervolgstap op het Perspectief Fiets. De teleurstelling van de Fietsersbond begrijpt en erkent de gedeputeerde dan ook wel. Het kan niet allemaal even snel.
Als de gedeputeerde elke fractie moet geloven dan moet de Provincie alle stimuleringsgebruik op vijf bolletjes zetten. Het feit dat alle punten zijn genoemd wil zeggen dat er al sprake is van prioritering. Een aantal actielijnen loopt samen. Recreatieve routes vallen ook onder de portefeuille Recreatiegebieden. Met recreatieschappen wordt gekeken naar het bevorderen van recreatieve routes.
Voor stimulering van het fietsgebruik in de ketenreis zal er eerst voor gezorgd moeten worden dat er goede fietspaden liggen. Doorfietsroutes hebben hoge prioriteit. Daar valt veel winst te boeken.

Er is gekozen voor een volgorde qua inzet om uiteindelijk ook een en ander waar te kunnen maken. Met een maximale fietsafstand van 15 km kan echt winst worden geboekt. Als de afstand groter is, dan gaat de tijd die men moet fietsen richting drie kwartier. Dan neemt de bereidheid om de fiets te gebruiken snel af, ook wanneer een elektrische fiets kan worden ingezet. Bij de ambities van 7,5 en 15 km is concreet aangegeven waar het naar toe zou moeten gaan. Is het doel in 2025 behaald, dan is in ieder geval een ambitie gerealiseerd uit het document. Wanneer een ambitie is behaald, dan kunnen de grenzen weer worden verlegd.
Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid moet het gebruik van de fiets c.q. actieve mobiliteit worden gestimuleerd. De term 'onnodig gebruik' komt voort uit het Perspectief Mobiliteit. De eerste stap is mobiliteit verminderen, onder meer door de werkgeversaanpak te stimuleren.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD daar toen ook al tegen geageerd heeft. Het stuk is aangenomen met steun van de VVD. De VVD vroeg zich echter wel af of door de overheid zo zwaar moest worden ingezet op het verminderen van mobiliteit.

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat 'keuzevrijheid' is toegevoegd aan het Perspectief Mobiliteit. De betreffende passage over onnodig gebruik komt voort uit het Perspectief Mobiliteit. Het gaat over het veranderen, maar ook het verbeteren van mobiliteit en over infrastructuur. Dat kan ook betekenen dat er asfalt bij moet komen. Voor goede fietspaden zal er zeker asfalt bij moeten komen. De Provincie gaat de mensen niet vertellen wat onnodig gebruik is, maar met ander beleid moet worden gestimuleerd dat mensen minder hoeven te reizen.

Eerder is een lijst verstrekt met daarin uiteengezet de stand van zaken betreffende de aanpak van fietsknelpunten. Dit fasen-overzicht kan eventueel opnieuw worden verstrekt. In het geval van de N197 is de studiefase opnieuw opgepakt. Het project kon onder meer door personele bezetting niet goed worden opgepakt. Naar aanleiding van vragen over het iMPI is dat project weer opgepakt.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of een zichtlijn kan worden gegeven van wanneer benoemde fietsknelpunten zijn afgerond.

Gedeputeerde **Olthof** gaat niets toezeggen wat hij niet kan waarmaken. Een aantal knelpunten in de realisatiefase kan op korte termijn zijn gerealiseerd. Bij andere projecten is de Provincie afhankelijk van andere partijen of van procedures. Van die projecten kan men zich afvragen of die überhaupt wel gerealiseerd kunnen worden. Via het iMPI is de voortgang te volgen.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of er naar aanleiding van dit beleid bepaalde acties zijn, die de Provincie onderneemt om te stimuleren dat het niet vastloopt.

Gedeputeerde **Olthof** constateert dat zaken door elkaar worden gehaald. Het is niet alleen een financieel punt, de Provincie heeft ook met de praktische uitvoering en procedures te maken. Op die manier zijn de knelpunten benoemd.
Het college komt nog met het Perspectief Financiën. Het beeld dat de Provincie onuitputtelijke middelen heeft, is onjuist. De Provincie kan niet het probleem van gemeenten oplossen. In samenhang moet worden bekeken hoe middelen zo slim mogelijk kunnen worden ingezet.
De subsidieregeling vanuit de Provincie is zoveel aantrekkelijker gemaakt. Het Rijk had de mond vol van het Landelijke Toekomstbeeld Fiets. Provincies leveren een Regionaal Toekomstbeeld Fiets op. Nu is de vraag of het Rjjk bereid is om de portemonnee te trekken. Financieel gezien heeft de Provincie haar beperkingen. De gedeputeerde wil de ambities scherp en duidelijk hebben. De

financiën zijn nu niet geregeld en die worden deze periode ook niet meer geregeld. Deze agenda kan worden ingezet in de nieuwe coalitieonderhandelingen. Er is nu een volledige inventarisatie. Dat is een verschil ten opzichte van het Perspectief Fiets. Daarnaast is het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Duidelijk is wat de opgave is voor de uitbreiding en de kwalitatieve verbetering van het fietsnetwerk. Met elkaar zullen keuzes moeten worden gemaakt, door zowel gemeenten, Provincie en Rijk, om financiële middelen te vinden voor de realisatie van een en ander. De gedeputeerde wil niet de verwachting wekken dat de Provincie een grote zak geld achter de hand heeft. De financiën moeten vanaf 2024 nog worden geregeld.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of de Provincie een doeluitkering krijgt in het iMPI speciaal voor fietsprojecten, of loopt het buiten het iMPI om?

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat niet alles wat in het iMPI staat financieel gedekt is.
In het iMPI zal er een kredietaanvraag komen wanneer het provinciaal areaal betreft en de Provincie de uitvoerende partij is. Het kan zijn dat een deel wordt gefinancierd door gemeenten of door de Rijksoverheid. Met de ambities die vermeld staan kan de Provincie aan de MIRT-tafel laten zien dat ze haar huiswerk heeft gedaan. Diverse partijen zullen hun bijdragen moeten doen.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) wanneer de gedeputeerde verwacht aan tafel te zitten met de Staatssecretaris? Klopt het dat het Financieel Perspectief voor fietsinfrastructuur wezenlijk verschilt van het Financieel Perspectief voor auto-infrastructuur?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het gaat om het Financieel Perspectief Mobiliteit.
Voor de zomer zit de gedeputeerde aan tafel met de Staatssecretaris. Dat wil niet zeggen dat voor de zomer het geld geregeld is. In overleg met de griffie bekijkt de gedeputeerde hoe een en ander kan worden teruggekoppeld. Mogelijk kan een rondvraag worden gesteld. Ook komt de informatie via het Bac-verslag.

Uiteindelijk wordt het STOMP-principe gebruikt. Het is ook toegepast voor de ambities in de Haarlemmermeer. Wat kun je wandelend, fietsend en wat met OV en wat met auto? Als bestuurder ben je in de politiek bezig om beleid neer te zetten. Het STOMP-principe voldoet aan die uitgangspunten. Het college zegt niet dat men niet met de auto mag.
De wandelaar is belangrijk wanneer het over actieve mobiliteit gaat. De wandelaar is niet bewust ondergewaardeerd. Wandelroutes zijn vooral ondergebracht in de Agenda Recreatie en Toerisme. Het is terecht om wandelen in de toekomst nadrukkelijker mee te nemen in de Actieagenda. De gedeputeerde zal het onderwerp wandelaar ook meenemen in zijn gesprekken met gemeenten.
De gedeputeerde maakt zich zorgen over de snelheid van e-bikes, als het om veiligheid gaat. Het is een landelijke discussie, die vooral gericht is op de speed pedelec. In de bijlage van de Actieagenda valt te lezen dat wordt gekeken naar de inrichting van fietspaden. Juist omdat er steeds meer verschillende fietsen komen, is een breder fietspad nodig. Dat vraagt om een flinke investering.
In de bijlagen is ook een overzicht terug te vinden van de breedte van (brom)fietspaden. Bij de inrichting van infrastructuur wordt rekening gehouden met bromfietspaden.

In de richting van mevrouw Van Geffen merkt de gedeputeerde op dat Formule 1 als topsport kan worden beschouwd. Zo is het echter niet bedoeld als het gaat over de Actieagenda Actieve mobiliteit Het gaat over het inzetten van spierkracht om vooruit te komen en niet over goed opletten en goed sturen.

Fietsers hebben voorrang, tenzij: Er zijn bewegingen naar een andere manier van denken, maar om dit als standaard te gaan inzetten, is wel ingewikkeld. Het gaat over snelheden en verkeersintensiteit. De gedeputeerde vindt het wel een punt van discussie voor een aantal plekken, bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom en in steden. Hij ziet steeds vaker fietspaden waar de auto te gast is, net als de 30 km-zone. Het is nu te vroeg om in de provincie, op provinciale wegen, in te stellen dat de fiets voorrang heeft en dat de auto te gast is. Er wordt wel nagedacht en gesproken over het geven van voorrang van fietsers op rotondes. Met de onderbouwing die er nu ligt, komt dat te vroeg. De landelijke discussie wordt afgewacht. Met het CROW wordt bekeken hoe hiermee anders kan worden omgegaan.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de gedeputeerde in gesprek is met CROW.

Gedeputeerde **Olthof** zelf is niet in gesprek met CROW. Ten aanzien van de fiets zijn maatschappelijke ontwikkelingen gaande. Dergelijke onderwerpen worden besproken en zijn een punt van aandacht.

Bij interruptie merkt mevrouw **Kuiper** (CDA) op dat de CROW-richtlijnen gelden voor het gehele land. Een automobilist mag niet in iedere provincie te maken krijgen met andere CROW-regels. Het kan toch niet zo zijn dat op provinciaal niveau eigen regels worden bedacht?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat binnen Noord-Holland sprake moet zijn van een betrouwbare inrichting van de weg. Over de N206 is gevraagd waarom het geen doorfietsroute omvat. De auto heeft voorrang. Als de fietser voorrang zou hebben, dan is er op een rotonde waar de auto weer voorrang heeft, sprake van twee verschillende regimes. De verkeerssituatie wordt hierdoor gevaarlijk.
Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is vastgesteld. Het is een adaptieve Agenda en niet in beton gegoten. Met gemeenten worden steeds gekeken wat eraan toegevoegd kan worden. Binnen de MRA gebeurt er meer, omdat er meer kansen zijn voor de fiets vanwege kortere afstanden. Dat neemt niet weg dat Noord-Holland Noord is meegenomen in het RTF.
De gedeputeerde vindt het geen probleem om de doelgroep te benoemen en daartoe een plaatje van de rolstoel toe te voegen aan de afbeelding op pagina 4. Dat zal gebeuren
De doelgroep is niet opgenomen omdat de opzet van deze Agenda meer was vanuit het gebruik van de infrastructuur en niet zozeer vanuit doelgroepen. De doelgroep had wel meer aandacht kunnen krijgen in de tekst, maar het was geen uitgangspunt om alle doelgroepen daarin te benoemen.

Bij interruptie verwijst de heer **Mangal** (DENK) naar een wettekst voor voertuigen voor mensen met een beperking. Bromfietsen op meer dan twee wielen mogen niet breder zijn dan twee meter. Dat betekent dat ze wel twee meter breed kunnen zijn. Dit kunnen voertuigen zijn voor mensen met een beperking. De breedte van een fietspad varieert van twee tot drie meter. De heer Mangal voorziet daar een probleem. Is de gedeputeerde dat met de heer Mangal eens?

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat probleem niet. Als dergelijke voertuigen twee meter breed mogen zijn, dan zou dat betekenen dat fietspaden vijf meter breed gemaakt moeten worden. Dat is een onmogelijke opgave. De Provincie moet wel zorgen dat personen met een lichamelijke beperking en minder validen op hun bestemming moeten kunnen komen. Het is een uitzondering dat een voertuig twee meter breed is. Er zullen altijd nieuwe ontwikkelingen zijn waarmee men in de huidige infrastructuur c.q. de provinciale wegen en fietspaden niet uit de voeten kan.
Per situatie moet worden bekeken of een inrichting met een tweerichtingsfietspad veilig is.

Om een aantrekkelijk fietspad te maken zal de omgeving aantrekkelijk moeten zijn. Bij de aanleg van fietspaden kan niet zomaar dwars door gebieden worden gegaan, vanwege flora en fauna. Er moet rekening worden gehouden met ander ruimtelijk beleid. Er wordt niet alleen gekeken naar de aantrekkelijkheid van een route, maar ook naar de meest logisch stroom om van A naar B te bewegen.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat hij niet heeft gesteld dat fietspaden door natuur aangelegd moeten worden, maar dat natuur langs fietspaden moet worden aangelegd.

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar het NIKG, waarin daarover afspraken zijn gemaakt. Bij de aanleg van fietspaden zal de omgeving altijd een belangrijk punt zijn.
Over onderbesteding merkt de gedeputeerde op dat met gemeenten getracht wordt tot regionale mobiliteitsagenda's te komen. Daarin staan doorfietsroutes opgenomen. Nu is de vraag hoe snel een en ander gerealiseerd kan worden. Voordat tot realisatie kan worden overgegaan, moeten (ruimtelijke) procedures worden doorlopen en komen aanbesteding en financiering om de hoek kijken. Daarbij maken gemeenten soms andere keuzes. Dit jaar waren er gemeenteraadsverkiezingen.
Het helpt wanneer zaken samen worden opgepakt. In de uitvoering kunnen mogelijk taken van elkaar worden overgenomen en zaken slimmer worden georganiseerd. Onderbesteding is een uitdaging waarvoor met elkaar een oplossing moet worden gevonden.
In het stuk is opgenomen dat rondom OV-knooppunten voorzieningen aanwezig moeten zijn. Oplaadpunten is daar één van.

Bij interruptie vraagt de heer **Jensen** (JA21) over de N197 wat de reden was dat eerst tot aanleg werd besloten en vervolgens om er eerst nog studie naar te doen.

Gedeputeerde Olthof verwijst naar de bijlage bij de stukken van februari.
Als een bromfiets niet op de rijbaan kan rijden, dan is het gebruik van het fietspad toegestaan. Er moet een goed alternatief zijn.
De schoolroutes zijn benoemd in het Plan Veiligheid. Schoolroutes maken onderdeel uit van de verbindingen. Het van en naar werk en school fietsen moet zo slim, snel en vooral zo veilig mogelijk kunnen.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) vindt dat de toezegging om een plaatje van een rolstoel toe te voegen op pagina 4 de doelgroep schromelijk tekort doet. Echte toegankelijkheid vergt een wezenlijk andere blik op infrastructuur, zeker daar waar van voetgangersinfrastructuur gebruik wordt gemaakt. Dat mist in het document. De heer Steeman neemt dit punt mee richting behandeling in Provinciale Staten, om te kijken of er meer gedivergeerd kan worden in de verschillende fietspaden en de manier waarop daarmee wordt omgegaan in beleid, onderhoud en investeringen. D66 komt daartoe mogelijk met een motie.

De heer **Terwal** (VVD) spreekt van een goed debat. Hij bedankt voor goede antwoorden, onder meer over de realistische fietsafstanden en dat fietsstimulering wel degelijk een stevige prioriteit is van de Provincie. De VVD is blij te horen dat de gedeputeerde over onnodige verplaatsingen aangeeft dat keuzevrijheid belangrijk is.

Het stoort de heer Terwal in toenemende mate dat een aantal partijen wederom ook dit debat aangrijpen om de automobilist te verketteren. Je zult maar D66-stemmer zijn en ook automobilist, die af en toe ook de fiets gebruikt.

Bij interruptie constateert de heer **Steeman** (D66) dat de heer Terwal een persiflage van de bijdrage van de heer Steeman maakt, als hij spreekt over het verketteren van automobilisten en dat D66 een groot tegenstander zou zijn van de automobilist. De heer Terwal heeft niet opgelet. Het is de bedoeling om een mix van modaliteiten te hebben. D66 is er wel voorstander van om het autogebruik terug te dringen. Dat staat ook in het Klimaatakkoord. Alle zeilen moeten daarvoor worden bijgezet. Dat is geen verkettering, maar een realistisch uitgangspunt voor het terugdringen van het autogebruik.

De heer **Terwal** (VVD) beschouwde het als een dieptepunt. De heer Steeman spreekt van een persiflage, maar het is bijzonder dat hij twittert over de podcast “The war on cars”. Daarin wordt aangekondigd dat de automobilist uit de binnensteden moet worden geband. Er kan een verschil van opvatting zijn, maar dan moet niet worden gezegd dat er ook binnen D66 nog wel ruimte is voor de auto, want die is er dan gewoon niet.

Bij interruptie geeft de heer **Steeman** de heer Terwal in overweging om de podcast te beluisteren. Hij zal dan vernemen dat het een realistisch beeld is van een goede mix om het autogebruik te verminderen, en geen verkettering.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt of er nog maatregelen kunnen worden getroffen, om bij te sturen, wanneer blijkt dat de doelen niet kunnen worden behaald.
Hij begrijpt de uitleg over het woord ‘tenzij’. Statenlid Gringhuis hoort graag van de gedeputeerde of de Staten hierin kunnen helpen?
Het is goed dat wordt nagedacht over de snelheid op fietspaden.

De heer **Klein** (CU) vond het positief om te horen dat het nog te vroeg is voor voorrang voor fietsers en dat het op dit moment nog niet zover is. Dat zijn andere woorden dan: Het gaat niet gebeuren. Er zijn veel situaties in Noord-Holland waarbij een fietspad langs de provinciale weg ligt. Dan is er een zijweg. De fietser moet vervolgens wachten voor de oversteek van die zijweg. Te denken valt aan een pilot om te kunnen beoordelen op welke plekken en in welke situaties die voorrangsituatie kan worden omgedraaid zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en doorstroming. Het kan tegemoet komen aan de toekomstwens om die voorrangssituatie ooit te realiseren.
Als geprioriteerd moet worden en het gaat over het secundaire netwerk dan heeft het de voorkeur van de CU om schoolroutes hoger op de lijst te zetten. Kan dat?

De heer **Hollebeek** (PvdD) is in principe voor de door D66 aangekondigde motie, mits niet teveel uitgewerkt in de technische details.

Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

Gedeputeerde **Olthof** laat de discussie tussen de heren Terwal en Steeman voor wat het is. Hij was helder over het standpunt van het college.
Het onderhoud (waarover D66 een motie overweegt) zit in het NIKG. Er zal worden gekeken naar de kwaliteit van fietspaden. Het RTF zal voeding geven voor het NIKG.

De gedeputeerde deed richting mevrouw Van Geffen een toezegging over een afbeelding. Daarmee heeft hij het niet afgedaan als zou het voldoende zijn. Het is een inclusief document waarin wordt gekeken naar kwalitatief goede routes, die door verschillende doelgroepen, waaronder scholieren en mensen met een beperking et cetera, worden gebruikt. De gedeputeerde wil ervoor waken dat dit document wordt aangevuld met allerlei doelgroepen. Het wordt daarmee te detaillistisch. Het zal de uitvoering moeilijker maken. Schoolroutes hebben aandacht in het kader van verkeersveiligheid. Het staat D66 vrij om een motie in te dienen, maar de gedeputeerde deed een toezegging en heeft erkend dat de betreffende doelgroep een plek in de tekst had moeten krijgen.
Bij doorfietsroutes is het uitgangspunt dat de fietser voorrang heeft. In die zin sluit de gedeputeerde zich aan bij de vraag wat deze voorrangsvorm betekent in het kader van de CROW en Duurzaam Veilig. Daar zit veel aan vast. De gedeputeerde zou voorzichtig willen zijn met experimenteren op het gebied van voorrang voor alle fietspaden en voor alle fietsers. Middels een evaluatie wordt gemonitord of doelen behaald worden.
Schoolroutes hebben een plek, maar ze zijn niet expliciet apart benoemd.

De voorzitter concludeert dat uitgebreid over het onderwerp is gesproken en dat een mooi debat is gevoerd. De voordracht zal als bespreekstuk worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 23 mei 2022. De PvdD en D66 hebben aangekondigd mogelijk met een motie te komen.

5b. Ingekomen e-mail Fietsersbond over Actieagenda Actieve Mobiliteit

Voor beraadslaging zie agendapunt 5a.

6. A-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

6a. Voordracht Aanpassing Luchthavenregeling Middenmeer

Statenlid **Zoon** (PvdD) zegt dat de Luchthavenregeling Middenmeer geen nationaal belang is. Het is een lokale grasstrook in een lastig gebied, met daarin een windmolenpark en vlakbij vliegveld De Kooy. De Provincie moet belangen afwegen. Volgens de PvdD is deze milieuafweging een provinciale verantwoordelijkheid. Externe veiligheid is eveneens een provinciale verantwoordelijkheid.
Het lijkt erop dat dit vliegveld groter wil worden. Daartoe is deels verharding aangebracht en een windmeetmast geplaatst. Er is geen afweging gemaakt tussen nut en noodzaak. Hoe verhoudt het zich met luchthaven De Kooy en het zweefvliegveld? Hoeveel vervuiling en overlast gaat het geven? Uitbreiding is wat de PvdD betreft onwenselijk.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) bedankt voor het heldere stuk. De PvdA vraagt naar de stand van zaken omtrent de geluidsoverlast die door twee omwonenden werd ervaren.

Mevrouw **Van Geffen** deed zelf navraag naar hoe dit proces is verlopen. Ze hoorde tevreden geluiden. Liberaal N-H kan instemmen met de voordracht.

Statenlid **Van der Waart** (GL) verwijst naar de inhoudelijke behandeling van de regeling in Provinciale Staten in 2017. Destijds heeft GL haar zorgen geuit over de toename van overlast. Toen werd gesteld dat deze wijziging feitelijk verwaarloosbaar zou zijn, waar het gaat om geluid en de uitstoot van fijnstof en dergelijke.
De thans voorgestelde aanpassing is van administratieve aard en zal niet tot een grote aantasting van het leefmilieu leiden. GL ziet dit graag nogmaals bevestigd door de gedeputeerde.

De vraag is wel of dit soort vliegtuigen in de toekomst nog wel wenselijk is in deze provincie. Die discussie volgt nog. GL ziet deze aanpassing als een formaliteit. De voordracht mag als hamerstuk worden doorgeleid naar de PS-vergadering.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** zegt over de bijdrage van Statenlid Zoon dat er geen voorstel voorligt om de vergunning uit te breiden. Het voorstel is om definities tekstueel aan te passen. Er is geen mogelijkheid om nu deze vergunning in te trekken.
Circa drie weken geleden heeft de gedeputeerde de regionale luchthavens uitgenodigd om te praten over een toekomstvisie. Het gebruik van de huidige brandstof nadert zijn einde. Er zal op termijn moeten worden overgegaan op elektrische vliegtuigen. De regionale luchthavens denken na over de toekomst in relatie tot de duurzaamheidsambities.

Tweede termijn:

Statenlid **Van der Waart** (GL) hoort te zijner tijd graag meer over het gesprek met de regionale luchthavens.

Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt nog richting de PvdA dat de bewoners hun beroep niet hebben ingetrokken. De gedeputeerde zal nog een nadere schriftelijke reactie geven naar aanleiding van het ingediende beroep of bezwaar.
In het debat over luchthavens zullen de regionale luchthavens worden meegenomen. Er staat binnenkort een BOT-overleg gepland.

De **voorzitter** beaamt dat een BOT-overleg wordt georganiseerd. Zij concludeert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar de PS-vergadering op 23 mei 2022.

Schorsing van 22.12 - 22.18 uur.

7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
7a. Discussienota Verkeersveiligheid en gedrag - Liberaal Noord-Holland

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) stelt dat veiligheid alle commissieleden aan het hart gaat. Veel wordt gezocht in landelijke kaders voor weginrichting. Er zijn ook wegen waar die landelijke normen minder goed passen. Bovendien zijn die normen kostbaar. Als alternatief wordt dan vaak snelheidsbeperking aangedragen. Een kenmerk van mobiliteit is dat mensen van A naar B moeten.
Bovendien is het niet altijd de snelheid, die een verkeersongeval veroorzaakt. Gedrag is een belangrijke factor. In gedrag wordt verhoudingsgewijs weinig geïnvesteerd. Mevrouw Van Geffen kent de oplossing ook niet, maar ze zou graag met deze commissie bekijken of er out of the box oplossingen zijn, die nu nog niet in beeld zijn. Heeft de commissie het idee dat voldoende wordt ingezet op gedrag? Hoort het wel bij de overheid om op gedrag in te zetten? Heeft de commissie
Interesse in een expertmeeting met out of the box sprekers?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) beaamt dat het gedrag van de weggebruiker een lastig punt is als het over verkeersveiligheid gaat. Ondanks landelijke campagnes komt de boodschap niet altijd goed aan bij weggebruikers. Een expertmeeting lijkt de CDA-fractie een goede zaak.
Het is niet alleen gedrag, maar ook de weginrichting die een belangrijke rol speelt. Zichtbaarheid, duidelijkheid en het voorkomen van conflictsituaties zijn volgens de fractie belangrijke provinciale instrumenten. Het is dan ook goed om bij de C-agendastukken de Regionale contourendocumenten Verkeersveiligheid aan te treffen. In samenwerking met vele partners wordt een aanpak geformuleerd voor zowel gedrag als voor de inrichting om de verkeersveiligheid in de betreffende regio te verhogen. Wat het CDA betreft blijft het een samenspel. Natuurlijk is het ook een taak van overheid om naar het gedragsaspect te kijken, als het over verkeersveiligheid gaat.

De heer **Terwa**l (VVD) bedankt voor discussienota. De VVD ziet ook dat alleen investeren in een veilige infrastructuur en het handhaven bij verkeersovertredingen niet voldoende is. Vanuit de Provincie is tevens inzet nodig voor gedragsbeïnvloeding, door middel van verkeerseducatie en campagnes. De VVD deelt niet de wat pessimistische toon in de discussienota over de onmogelijkheid om het aantal verkeersdoden in Noord-Holland verder terug te brengen. Juist door consequent in te zetten op de eerder genoemde veilige infrastructuur, voorlichting en handhaving hoopt de VVD van harte de provinciale ambitie te halen van nul verkeersslachtoffers in 2050.
De VVD is het met mevrouw Van Geffen eens dat er meer aandacht en inzet moet zijn voor het gedrag van verkeersdeelnemers. De sociale norm in het verkeer zou moeten zijn dat elke verkeersdeelnemer geconcentreerd deelneemt aan het verkeer, dus voor of tijdens de rit geen drugs- of alcoholgebruik, of druk bezig met de smartphone. Ten tweede moet andere verkeersdeelnemers letterlijk en figuurlijk meer ruimte worden gegund en gegeven. Ten derde moet elke verkeersdeelnemer vergevingsgezinder zijn naar andere deelnemers. Om deze sociale norm verankerd te krijgen, zal langjarig, als landelijke, provinciale en gemeentelijke overheid, samen met onderwijsinstellingen en handhavende instanties in goede samenwerking, hiervoor voldoende geld en mankracht vrijgemaakt moeten worden. De Provincie is slechts een enkele speler hierin. Dat ontslaat haar niet om alle kennis over dit belangrijke onderwerp verder te ontwikkelen. Vanuit de VVD is er steun voor een expertmeeting over verkeersveiligheid en gedrag.

De heer **Carton** (PvdA) bedankt voor het welkomstwoord aan het begin van de vergadering vanwege zijn deelname aan deze commissie. Tevens bedankt hij mevrouw Van Geffen voor het agenderen van dit belangrijke onderwerp. Gedrag kan tot onveilige verkeerssituaties en ongevallen leiden. Het is heel belangrijk om dat als aandachtspunt mee te nemen in het beleid van Noord-Holland. De PvdA-fractie vindt het verstandig om een verdiepingsslag te maken met experts om te bespreken of en welke inzet bij de Provincie nog nodig is om verdere stappen te zetten. Zij denkt graag mee over de eventuele voorstellen die daaruit voortkomen.

De heer **Klein** (CU) spreekt dank uit aan mevrouw Van Geffen voor de discussienota. Het is een belangrijk onderwerp. Gedrag is een belangrijke factor. De heer Terwal deed een mooi voorstel voor ‘drie geboden’. De CU-fractie erkent dat die punten belangrijk zijn. De heer Klein hoorde eens een podcast, welke inzicht gaf in een simpele waarheid, namelijk dat iedere andere verkeersdeelnemer ook gewoon een mens is met zijn eigen behoeften, frustraties en gevoelens. Dit ter illustratie dat het moeilijk is om te bepalen wat het gedrag van mensen beïnvloedt.
Het organiseren van een expertmeeting lijkt de CU een goed idee. Of er een rol ligt voor de overheid om aan gedragsbeïnvloeding te doen, dat is een dilemma, maar met vrijheid komt ook verantwoordelijkheid. Het is moeilijk meetbaar of de Provincie voldoende doet.

Statenlid **Van der Waart** sluit zich aan bij de dankwoorden aan mevrouw Van Geffen voor deze discussienota. Het Statenlid neemt in de zijlijn ook de Contourendocumenten mee. De doelstelling voor een verbeterde verkeersveiligheid via een forse reductie naar nul verkeersslachtoffers gaat, wat GL betreft, allen aan het hart.
Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de daaruit voortvloeiende taak voor de Regionale Uitvoeringsprogramma's juicht GL toe. De aanpak is gericht op infrastructuur, voertuigen, gedrag, handhaving en smart mobility. In de Contourendocumenten zijn deze aspecten regionaal vertaald. GL kijkt uit naar de uitvoeringsprogramma's, die later dit jaar verschijnen. Het is goed om een eenduidige aanpak te hanteren. Hierin zit de kracht van de Provincie, om de regierol te pakken en de regio's de juiste 'gereedschapskist' mee te geven. Op deze manier kunnen concrete stappen worden gezet voor een betere verkeersveiligheid.
De discussienota focust op gedragsverandering en benoemt vijf dilemma's, zoals: De snelheidsverlaging en de economische waarde van een maximumsnelheid. De economische waarde wordt vaak overschat. Een hoge snelheid gaat ook ten koste van capaciteit en daarmee doorstroming. Naast verkeersveiligheid vindt GL ook leefkwaliteit van groot belang. Bij het vijfde genoemde dilemma vindt mevrouw Van Geffen GL aan haar zijde. Het kan niet zo zijn dat we altijd snelheid laten prevaleren, vooral wanneer het gaat over een vergevingsgezinde berm. Het weghalen van bomen en andere beplanting werkt juist averechts. De weg verruimt daardoor optisch. Belangrijke landschappelijke karakteristieken, natuurwaarden, klimaat adaptieve waarden en soms ook cultuurhistorische lijnen worden ingewisseld voor ongehinderd doorrijden. Dat kan nooit de bedoeling zijn.
De provinciale overheid kan zeker werken aan gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding is mogelijk door de inrichting en op andere manieren. Het verbaast GL dat Liberaal NH en ook de VVD niet voor die balans is, als het gaat over het aantrekkelijker maken voor fietsers ten opzichte van de auto.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD zeker voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is, maar dan volgens de lijn van verleiden en niet van verplichten.

Statenlid **Van der Waart** (GL) hoorde de heer Terwal woorden als verkettering gebruiken.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD een punt maakte over de onnodige verplaatsingen. Daarin moet de overheid niet teveel willen treden. Als iemand besluit dat verplaatsing nodig is (individuele keuzevrijheid), dan moet worden gestimuleerd dat die verplaatsing, waar mogelijk, per fiets gebeurt.

Statenlid **Van der Waart** (GL) constateert dat ook bij de VVD de soep niet zo heet gegeten wordt.

Er wordt aan preventie gedaan, maar van een aangescherpte sociale norm is (nog) geen sprake. Met de juiste inrichting van de infrastructuur en snelheidsverlaging valt veel winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid. Mevrouw Van Geffen lijkt te impliceren dat het alleen om gedragsbeïnvloeding zou moeten gaan. Dat lijkt GL wat smal. GL is een voorstander van een rol voor de overheid bij het verkennen van mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding.
GL neemt graag deel aan een expertmeeting voor verkeersveiligheid. De fractie kijkt daarbij graag naar de rol van de Provincie.

De heer **Jensen** (JA21) sluit zich aan bij alle dankzeggingen aan mevrouw Van Geffen.

Verkeersongevallen zijn vaak het gevolg van gedrag van verkeersdeelnemers. Het toenemend gebruik van e-bikes leidt ook tot ongevallen. Preventie is sinds jaar en dag aan de orde. Veilig Verkeer Nederland verzorgt verkeerslessen op basisscholen. Alles wat de verkeersveiligheid vergroot is welkom, wat JA21 betreft. Een andere inzet kan een toegevoegde waarde hebben.
De overheid bepaalt, wat JA21 betreft, niet wat de sociale norm is. Dat is aan de maatschappij zelf. Dit is voor JA21 een principiële kwestie. Als een expertmeeting nieuwe inzichten kan bieden, dan staat JA21 daar zeker voor open. De fractie ziet de uitnodiging graag tegemoet.

De heer **Mangal** (DENK) bedankt collega Van Geffen voor het agenderen van dit 'probleem' van onveiligheid door gedrag. Vaak zijn verkeersdeelnemers bezig met van alles en nog wat, behalve met het hen omringende verkeer. Dat verkeer moet zich maar aanpassen aan ons egocentrische gedrag. Automobilisten, maar zeker ook fietsers, kunnen er wat van. Handhaving op bellende fietsers of fietsers die door rood licht rijden, of geen verlichting voeren is hard nodig. De heer Mangal is het ermee eens dat gekeken moet worden naar alle mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding. Veel staat of valt met handhaving en niet alleen op elektronische wijze met flitsers en zeker niet alleen automobilisten. De infrastructuur is ook van invloed op gedrag. Een brede weg nodigt vaak uit tot harder rijden. Andersom maken rotondes het verkeer veiliger dan kruisingen.
Langere strepen als zebrapaden beïnvloeden het gedrag van aankomend verkeer. Automobilisten remmen daardoor eerder af.
Met elkaar maakt men het verkeer veiliger of onveiliger. Iedere verkeersdeelnemer draagt daaraan een steentje bij. Gedragsaanpassing is bijzonder moeilijk, maar DENK denkt graag mee.

Ook de heer **Hoogervorst** (SP) bedankt mevrouw Van Geffen voor het voorliggend stuk. Het is interessant om met elkaar te filosoferen over verkeersveiligheid en er uiteindelijk over te besluiten. Het werken aan verkeersveiligheid moet een effectief samenspel zijn en blijven van technische oplossingen en aanpassingen en gedragsbeïnvloeding. Op het gebied van gedragsbeïnvloeding kan ongetwijfeld meer gebeuren. De SP vindt dat een taak van de overheid. Handhaving hoort daarbij. Educatie is heel belangrijk. Verkeerseducatie voor de schoolgaande kinderen en jeugd is niet altijd goed geregeld. Daar valt nog een slag te maken. Dat zou een taak moeten zijn van de landelijke overheid. Dat de Provincie actief verkeers-educatieve projecten mogelijk maakt, is positief. Dat moet wat de SP betreft ook zo blijven. Wellicht kan de opzet van dergelijke projecten af en toe worden geëvalueerd. De SP staat open voor een expertmeeting. Wie weet zijn er manieren om het verkeersgedrag te kunnen beïnvloeden, waarmee nu nog niet wordt gewerkt.

Statenlid **Zoon** (PvdD) stelt dat het aantal verkeersslachtoffers is gestabiliseerd op 90. Daarin kan grofweg een verdeling worden gemaakt tussen senioren op de fiets en jongeren in de auto. Het gaat hierbij over menselijke verkeersslachtoffers. Beide groepen hebben een andere aanpak nodig. In beide gevallen komt het neer op educatie en snelheidsverlaging. Voor reistijdwinst maakt het vrijwel niets uit. Een ongeval geeft een enorme vertraging.
Een weginrichting van 80 km/uur naar 60 km/uur wordt een stuk eenvoudiger. Het levert minder slijtage en minder onderhoud op. Er zijn minder brede wegen nodig, net als een obstakelvrije zone. Bomen kunnen blijven staan of zelfs worden terug geplant. Beeldbepalende bomen worden op dit moment te weinig meegenomen als wegingsfactor. De Staten zijn in afwachting van de Notitie Monumentale bomen.
Qua gedragsbeïnvloeding wordt landelijk gewerkt aan het stimuleren van het dragen van een fietshelm. Als dat op vrijwillige basis gebeurt, is dat wat de PvdD betreft een goed idee. Wat de fractie betreft zou het terugbrengen van de maximumsnelheid van een e-bike naar 17 km per uur

daarvan onderdeel kunnen uitmaken. Een verdiepingsslag op bepaalde thema's kan helpen. Een expertmeeting is dan ook een goed idee.

De heer **Steeman** (D66) heeft vernomen dat veel landen 'jaloers' zijn op de Nederlandse infrastructuur. Veel veiliger, leefbaarder en duidelijker ingericht. Het feit dat de Nederlandse infrastructuur zodanig veilig is, betekent dat fietsers hier over het algemeen geen behoefte hebben aan een helm. Nederland loopt voor, maar moet eraan werken om deze koppositie in veilige infrastructuur te behouden en het aantal verkeersslachtoffers naar nul te brengen.
Wat D66 betreft gaat verkeersveiligheid én over infrastructuur én handhaving én gedrag. De fractie ziet zeker het belang van inzet op gedragsverandering. Ze heeft wel twijfels over de vraag of het een taak van de Provincie moet zijn om sociale gedragsveranderingen zelfstandig te willen bewerkstelligen. Er gebeurt veel, maar dat zijn vooral programma's en acties van derden, waaraan de Provincie een bijdrage levert. Geen van de vragen kan D66 zondermeer met ja beantwoorden, als het aankomt op een zelfstandige provinciale taak, maar wel als deelnemer in een samenspel. Het is de vraag wat deze commissie wil bereiken met een expertmeeting. Hoe ziet de gedeputeerde de rol van de Provincie in dit vraagstuk?

Gedeputeerde **Olthof** bedankt voor de notitie. Verkeersveiligheid gaat allen aan en iedereen wil de verkeersveiligheid verhogen en het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen. De Provincie zet in op veilige infrastructuur. Het gaat ook over handhaving en gedrag. Daar zet de Provincie ook op in. De gedeputeerde laat zich graag verrassen. Als er goede ideeën uit de door de Staten te organiseren expertmeeting komen dan zal het college daar zeker naar kijken. Het college kijkt er vol belangstelling naar uit.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) bedankt voor de positieve reacties. Ze zou zelf de vragen met ja willen beantwoorden. Mevrouw Van Geffen wil het nadrukkelijk op gedrag concentreren. Niet omdat zij infra en andere maatregelen niet belangrijk vindt, maar juist daarin krijgt de Provincie veel expertise aangereikt en dan valt er met een expertmeeting waarschijnlijk niet heel veel meer winst te behalen. Daarnaast kan focus goed zijn om er meer uit te halen. Mevrouw Van Geffen stelt dan ook voor om de expertmeeting geheel op gedrag te richten. Als mensen willen meedenken over de opzet en de inhoud van de expertmeeting, dan houdt ze zich aanbevolen.

De **voorzitter** concludeert dat alle partijen voor het organiseren van een expertmeeting zijn. Deze meeting zal specifiek gericht zijn op gedrag. De griffie komt met datum. Het wordt hoogstwaarschijnlijk na de zomer. In september staan twee commissies op de planning.

De voorzitter constateert dat de discussienota voldoende is behandeld.

8. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

Op verzoek van en namens zijn partijgenoot, de heer Köhler, stelt de heer **Jensen** (JA21) de volgende rondvragen. Is de werkgroep, die zich bezighoudt met het fietspad Eurovelo 12 in Bergen, inmiddels klaar met het verslag? Wie nemen deel aan die werkgroep? Waar zijn de verslagen te vinden? Is de Fietsersbond betrokken bij het overleg? Zo niet, wordt de Fietsersbond alsnog deelnemer aan het overleg?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de ambtelijke werkgroep inmiddels operationeel is. Deelnemers aan de werkgroep zijn Staatbosbeheer, PWN en Provincie Noord-Holland (ambtenaren vanuit de

afdelingen Mobiliteit en Groen). De verslagen worden opgemaakt door Staatsbosbeheer. De laatste is initiatiefnemer en organiseert de overleggen. De gedeputeerde wil navragen of de verslagen beschikbaar kunnen worden gesteld.
De Fietsersbond wordt niet betrokken bij het overleg. De Fietsersbond en andere belanghebbenden worden betrokken bij het aansluitende participatietraject. Het is ook niet de bedoeling om de Fietsersbond toehoorder te laten zijn. Er zijn meer belanghebbenden. De Provincie wil de Fietsersbond gelijkstellen met andere betrokken partijen.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) heeft een rondvraag naar aanleiding van het artikel 'botsbrug N242'. Zij veronderstelt dat ProRail negen maanden geleden ook al wist dat er geen uitwijkroute is. In ieder geval botst men dan niet tegen de brug aan waardoor de trein vertraagd wordt. Steeds zijn er urenlange vertragingen, als gevolg van botsingen tegen de brug. Hoe staat het met de planvorming daar omheen?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat is gestart met een multimodale verkenning van de N242. Op woensdag 11 mei a.s. vindt een bestuurlijk overleg plaats over die verkenning. De theoretische levensduur van het spoorviaduct loopt tot 2039. Dan staat groot onderhoud gepland. Dan wordt gekeken of vervanging aan de orde is. De gedeputeerde wil de verwachtingen enigszins temperen. Het spoorviaduct maakt onderdeel uit van de verkenning, maar er zal rekening moeten worden gehouden met ProRail als eigenaar. ProRail wil gaan werken met attentieborden. Het college vindt het voor de korte termijn een goed idee om te trachten de attentiewaarde te verhogen. Er is gekeken naar het werken met portalen. Dat is geen optie. Men moet niet willen dat tegen een portaal wordt gereden. Een portaal detecteert op iets wat omhoog komt. Wanneer een vrachtwagen hierdoor stil zou worden gezet, ontstaat een probleem. Er is namelijk geen enkel alternatief voor de vrachtwagen, omdat er geen uitwijkmogelijkheid is.

De heer **Dessing** (FvD) verwijst naar een actuele situatie in Zaanstad. Na een aantal incidenten met de slagbomen is de Bernhardbrug niet meer te bedienen. Hierdoor is de doorgaande scheepvaartroute gestremd. Kan de gedeputeerde een update geven? Gaat het hier om een probleem dat is ontstaan bij de aanpassing naar aanleiding van de Machinerichtlijn?

Gedeputeerde **Olthof** vernam de informatie uit de krant. De Bernhardbrug is van gemeente Zaanstad en ook de brugbediening vindt plaats vanuit Zaanstad. Provincie Noord-Holland is niet betrokken bij de brug. De gedeputeerde heeft geen idee wat op dit moment de stand van zaken is en wat dit heeft veroorzaakt.

De heer **Dessing** (FvD) is benieuwd in hoeverre hier sprake is van urgentie en of de gedeputeerde hiermee aan de slag gaat en contact zal opnemen met gemeente Zaanstad. Het betreft immers een doorgaande route.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er ambtelijk contact zal worden gelegd, omdat het een doorvaarroute betreft. Zaanstad is hier vaarwegbeheerder. De gedeputeerde zal navraag doen naar de stand van zaken. De gedeputeerde ziet verder geen actieve rol voor de Provincie weggelegd om hiermee zelf aan de slag te gaan. Zaanstad zal het probleem zelf moeten oplossen.

9. Sluiting

De **voorzitter** constateert dat hiermee een eind is gekomen aan deze commissievergadering. Ze wijst nogmaals op de werkbezoeken, die staan gepland op 16 en 30 mei 2022.

De laatste commissievergadering voor het zomerreces zal plaatsvinden op maandag 20 juni 2022.

Sluiting 22.56 uur.

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	20-06-2022
Tijd	19:15 - 22:25
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Michel Klein
Toelichting	GEWIJZIGDE AGENDA De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is ook weer toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inloophalfuur op andere punten die tot het werkgebied van de commissie M&B behoren. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 17 juni 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl. U kunt ook vooraf een bijdrage sturen. Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inloophalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

0	**BOT-overleg Luchtvaart/Schiphol (18.15-19.00 uur) - FYSIEK zaal 1.4**
1 19:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda** Aan de hand van de Strategische Agenda wordt vooruitgekeken naar de komende vergaderingen. Commissieleden kunnen hierbij voorstellen doen voor de agenda's van deze vergaderingen
3 19:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**

Provincie Noord-Holland

4 A-agenda Algemeen

19:50

4.a Voordracht Jaarstukken 2021 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022 en Rekeningencommissie 30-5-2022).)

Voorstel voor behandeling:
Aan de commissie wordt gevraagd de verantwoording en de kwaliteit van de behaalde resultaten, opgenomen in de jaarstukken 2021, te bespreken die betrekking hebben op de portefeuille van de commissie M&B.

Voor de controlerende rol van Provinciale Staten is het van belang dat de Statencommissies vanuit een vakinhoudelijke invalshoek de jaarstukken bespreken. De bespreking vanuit financiële invalshoek vindt voornamelijk plaats in de Rekeningencommissie en de commissie EFB.

Het verslag van de commissie zal aan PS worden gestuurd ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

4.a.1 Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie

De accountant heeft de controle over de jaarrekening 2021 afgerond en hierover gerapporteerd in een verslag van bevindingen. Het college heeft hierover een bestuurlijke reactie geschreven. Het college besluit de bestuurlijke reactie ter informatie toe te zenden aan Provinciale Staten.

Het concept verslag is besproken in de rekeningencommissie van 30 mei jl. en vervolgens definitief opgeleverd door de accountant.

Dit is geen apart agendapunt maar u kunt het rapport betrekken bij de behandeling van de jaarstukken.

4.a.2 Verslag mondelinge vragenronde jaarrekening 30 mei 2022

4.b Voordracht Kaderbrief 2023 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)

Voorstel voor behandeling:
De commissie wordt gevraagd die onderwerpen uit de Kaderbrief 2023 te bespreken die tot de portefeuille van de commissie M&B behoren.
De kaderbrief wordt in alle Statencommissies behandeld. Onderwerpen die tot andere Statencommissie behoren graag daar bespreken.
Het verslag van de commissie zal aan PS worden gestuurd ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

Toelichting:
De kaderbrief vormt het startpunt van de jaarlijkse begrotingscyclus. In deze brief schetst het college relevante maatschappelijke en economische ontwikkelingen en doet voorstellen voor de kaders waaraan de begroting moet voldoen. Nadat PS de kaderbrief hebben vastgesteld werkt het college deze kaders uit in de begroting 2023 die in november door PS zal worden behandeld.

5 **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol**
20:50 **(agendapunten 5a1 en 5a2 gevoegd behandelen)**

5.a.1 **Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland**

Voorstel voor behandeling:
Bijgaande brief wordt de commissie op de B-agenda aangeboden omdat deze actuele onderwerpen veel raakvlakken hebben met de brief op de B-agenda onder agendapunt 5a2. Het voorstel is om agendapunt 5a1 en 5a2 gevoegd met elkaar en gedeputeerde te bespreken.

Toelichting:
De steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector worden verlengd tot 31 december 2022. In lijn met de afspraken met rijksoverheid besluit de provincie Noord-Holland daarom om 100% van de exploitatiebijdrage tot en met december 2022 uit te betalen. Zo kunnen de vervoerders in Noord-Holland met verminderde reizigersinkomsten toch voldoende kwalitatief openbaar vervoer blijven aanbieden.

5.a.2 **Stand van zaken en ontwikkelingen openbaar vervoer Noord-Holland (incl. afdoeningsvoorstel M169-2021)**

Voorstel voor behandeling:
De commissie kan onderstaande brief met bijlage en de brief onder agendapunt 5a1 met elkaar en gedeputeerde gevoegd bespreken, waarbij de commissie wordt gevraagd of bijgevoegde motie M169-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:
Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de staat van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau. Het gaat hierbij onder andere om de betaalbaarheid van het OV als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit,

de vertraging van de zero emissie bussen in de Gooi en Vechtstreek n.a.v. leveringsproblemen door de situatie in Oekraïne, de introductie van het Nieuwe OV Betalen met pinpas en de voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 over diverse studies naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer van het afgelopen jaar in de Zuid-Kennemerland en IJmond, ZaanIJ en 't Gooi.

5.b **C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid (van C-agenda, punt 9a)**

22:05

De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) maakt zich grote zorgen over de voortgang van het dossier cumulatie luchtvaartgeluid. Daarom is door de BRS besloten de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in te lichten via een brief.

6 **Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)**

7 **Sluiting**

8 **C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

8.a **Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman**

8.b **Mobiliteit: Voornemen werkbezoek Californië september 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)**

Gedeputeerde Olthof is voornemens van 5 tot en met 10 september 2022 deel te nemen aan een Nederlandse handelsmissie naar Californië die in het teken staat van slimme en schone mobiliteit in stedelijke regio's.

8.c **Bereikbaarheid: Uitnodiging thema café bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek (C-agenda M&B 20-06-2022)**

8.d **Ruimte/Bereikbaarheid: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (C-agenda RWK 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)**

De provincie Noord-Holland werkt samen met de gemeente Haarlem aan de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem: Haarlem Nieuw-Zuid. Eind 2021 hebben GS een reservering uit het OV-fonds toegekend aan dit OV-knooppunt, op voorwaarde dat er wordt gekozen voor de variant

die zowel inhoudelijk als financieel het meest optimaal is. Op 24 mei neemt het college van B&W van Haarlem een besluit over het voorstel aan de gemeenteraad. Het definitieve besluit over de voorkeursvariant wordt naar verwachting eind juni door de gemeenteraad genomen.

8.e Mobiliteit: Resultaten SPES-onderzoek Noord-Holland Noord (C-agenda M&B 20 -06-2022)

Stadslogistiek is een groeiende sector en een belangrijke pijler van de regionale economie. Om de groei in goede banen te leiden en de verduurzaming van het goederenvervoer te versnellen in Noord-Holland Noord is onderzocht wat de omvang van de stadslogistiek is en welke mogelijkheden gemeenten hebben om deze te verduurzamen. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland. De resultaten van dit onderzoek zijn nu bekend en worden openbaar gemaakt.

8.f Infrastructuur: Verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis (C-agenda M&B 20-06-2022)

De provincie ziet geen noodzaak om de Koopvaardersschutsluis nu te verlengen. Eerder was al duidelijk dat de omvaarroute via de Boerenverdrietsluis niet nodig was voor de renovatie van de Koopvaardersschutsluis. De provincie blijft, los van de werkzaamheden aan de Koopvaardersschutsluis, wel samenwerken met de gemeente Den Helder en andere stakeholders aan een aantrekkelijke route voor recreatieschepen via de Boerenverdrietsluis.

8.g Bereikbaarheid: Besluitvorming haven Boekelermeer (C-agenda M&B 20-06-2022)

In de vergadering van 13 september 2021 hebben Provinciale Staten (PS) besloten tot een andere verdeling van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar (IPB). Een deel van dit budget komt ten goede aan de ontwikkeling van de Haven Boekelermeer. Gedeputeerde Staten hebben, onder voorbehoud van goedkeuring door PS, besloten om dit budget toe te kennen als subsidie aan de gemeente Alkmaar, ten behoeve van de realisatie van de haven Boekelermeer.

8.h Bereikbaarheid: Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)

8.i Bereikbaarheid: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland (C-agenda M&B 20-06-2022)

De provincie Noord-Holland werkt aan een studie naar de eventuele aanleg van een onderdoorgang in de N247. Deze weg doorkruist nu Broek in Waterland en de grote woningbouwopgave in de regio vraagt om een robuuste oplossing voor dit grootste knelpunt op de N247. In een vervolgstudie moet onder andere duidelijk worden hoeveel ruimte een onderdoorgang in gaat nemen, wat de gevolgen voor het verkeer zijn en wat de kosten voor aanleg en onderhoud zullen zijn. Het uitwerken van aangedragen bewonersvarianten kostte meer tijd waardoor de studie langer duurt dan gepland.

8.j Bereikbaarheid: ingekomen brief Schuttevaer inzake niet verlengen Koopvaardersschutsluis (KVSS) (C-agenda M&B 20-06-2022)

8.k C- NAAR B-VERZOEK PVDD VOOR M&B 12-09-2022: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

9 C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

9.a Luchtvaart/Schiphol: Cumulatie luchtvaartgeluid (C-agenda M&B 20-06-2022) - NAAR B-AGENDA

10 C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens

10.a Havens/Energie/Milieu: Brief GS aan PS inz. herziening convenant Energiehaven (C-agenda RWK en NLG 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)

Om te komen tot de Energiehaven in IJmuiden hebben in 2020 de Staat der Nederlanden, Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Port of Amsterdam, Zeehaven Ijmuiden en Tata Steel een convenant gesloten. Het convenant heeft een looptijd tot 1 juni 2022. Echter, om de energiehaven te kunnen realiseren is meer tijd nodig. Derhalve wordt het convenant verlengd, tevens wordt de

Minister van Economische Zaken en Klimaat uitgenodigd actief te participeren in het traject.

11 C-agenda Algemeen

11.a Brief GS aan PS inz. Auditopvolging peildatum maart 2022 (c-agenda NLG 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)

Auditopvolging is een instrument om de overgenomen aanbevelingen van de externe accountant, de Randstedelijke Rekenkamer, de provinciearchivaris en Concerncontrol systematisch door te voeren. Het dient tevens als verantwoordingsinstrument naar PS en sturingsinstrument voor PS. Per halfjaar wordt gerapporteerd aan de directie, GS en PS.

11.b IPO BAC Mobiliteit agenda 16.06.2022

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

Onderwerp	Nr.	Indiener	Datum PS	PFH	Inhoud	Stand van zaken GS
Motie Geen haaientanden op Noord-Hollandse fietspaden	M69-2022	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	23-05-2022	Olthof, J.	PS vragen GS: bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur fietsers op de doorgaande route in principe altijd voorrang te geven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af te wijken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers in gevaar zou brengen.	
Motie “Betrek mensen met een mobiliteitsbeper-king”	M68-2022	Steeman, M.C. (D66)	23-05-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: •Personen met een mobiliteitsbeperking een plaats te geven in de Actieagenda Actieve Mobiliteit •Bij de uitwerking van deze Actieagenda Actieve Mobiliteit en de uitvoering in concrete projecten personen met een mobiliteitsbeperking vroegtijdig	

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

					te betrekken met als doel te bezien op welke manier specifieke inrichtingseisen voor deze groep personen kunnen worden meegenomen • De Staten over de voortgang en uitvoering hiervan actief te informeren.	
Motie aantrekkelijke doorfietsroutes	M67-2022	Hollebeek, J.P. (PvdD)	23-05-2022	Olthof, J.	PS roepen GS op: - bij de verdere uitwerking van het beleid voor actieve mobiliteit, waar mogelijk en gewenst, aandacht te besteden aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs doorfietsroutes.	
Motie Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen	M43-2022	Kostic, I. (PvdD)	04-04-2022	Olthof, J.	PS roepen GS op om: - bij de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek (binnen de provinciale mogelijkheden) niet actief in te zetten op het stimuleren en subsidiëren van biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke	

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

					inzichten die schadelijker zijn dan, of even schadelijk zijn als, fossiele brandstoffen - in verschillende relevante overlegstructuren het standpunt in te brengen dat de provincie het verder investeren in zulke biobrandstoffen onwenselijk vindt.	
Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	M37-2022	Terwal, K.J. (VVD)	07-03-2022	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - 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 - Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaard	1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

					procedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.	
Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	M7-2022	Jensen, E.H.W. (JA21)	31-01-2022	Olthof, J.	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de 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.	19-04-2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 te starten.
Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203	M4-2022	Steeman, M.C. (D66)	31-01-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: • De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en	19-04-2022 Een overleg met Rover over de N203 is geïnitieerd. Over de uitkomsten worden PS geïnformeerd. PS worden geïnformeerd over de werkgeversaanpak

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

					Provinciale Staten te informeren over de voortgang • Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voorgang daarvan Provinciale Staten te informeren.	
Motie bij de begroting jongeren-perspectief op bereikbaarheid	M216-2021	Doevendans, S. (PvdA)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de 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.	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 mobiliteitsbeleid.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplossingen 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 Inclusievere communicatie over deelmobiliteit	M173-2021	Koyuncu, S. (DENK)	11-10-2021	Olthof, J.	PS verzoeken het college van GS: - De leveranciers van en marktpartijen in de deelmobiliteit te stimuleren om meer aandacht te schenken aan hoe zij burgers-die digitaal niet vaardig genoeg zijn of weinig kennis hebben daarvan- kunnen bereiken met hun communicatievoorzieningen zodat deelmobiliteit ook voor hen meer en vooral beter toegankelijk wordt.	19-04-2022 In januari hebben we u geïnformeerd over de autodeelwedstrijd Auto van de Straat, waar inclusieve communicatie over deelmobiliteit en gedragsaspecten onderdeel van zijn. De wervingscampagne voor de wedstrijd is afgerond. Via regio overleggen zijn gemeenten in de kop van Noord-Holland geïnformeerd. De gemeenten zijn verzocht via hun gemeentelijke kanalen informatie over Auto van de Straat te communiceren naar de inwoners. Er is een aantal krantenartikelen verschenen en er is een interview op omroep West Friesland gehouden. Daarnaast is een aantal social media berichten verschenen. Drie groepen zijn inmiddels geselecteerd voor de autodeelwedstrijd en hierover is een kort artikel verschenen in het Noord-Hollands Dagblad. Het onderzoek van de RijksUniversiteit Groningen naar bepalende factoren voor autodelen is in voorbereiding. Eind 2022 worden de eerste resultaten verwacht. 13-01-2022 In oktober hebben wij u geïnformeerd over de gesprekken met de gemeenten over deelmobiliteit. Een van concrete stappen die we hierin gaan zetten is het starten met

						een deelmobiliteitsproject in landelijk gebied. In dit project wordt een wedstrijd uitgeschreven waarbij we nieuwe groepen deelnemers via diverse communicatiekanalen uitnodigen om te starten met elektrisch autodelen. De deelnemende groepen wordt gevraagd zelf ook filmpjes en andere content te maken over hun ervaringen met autodelen. Hierdoor worden weer andere doelgroepen bereikt. Bij de wervingscampagne besteden we aandacht aan gedragsaspecten en inclusieve communicatie over deelmobiliteit. De Rijksuniversiteit Groningen doet onderzoek naar bepalende gedragsfactoren. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het vergroten van de inclusiviteit van autodelen. Eind 2022 (bij de voortgang van de Focus Smart Mobility) berichten wij u nader over de voortgang van dit project. 01-11-2021 De provincie is momenteel samen met een aantal partners, waaronder de gemeenten in Noord-Holland, bezig met het opzetten van een “werkplaats Deelmobiliteit”. Een van taken binnen de werkplaats is het opstellen van de “Handleiding Deelmobiliteit voor gemeenten”. In de handleiding zullen wij expliciet opnemen dat gemeenten en aanbieders van deelmobiliteit actief aandacht besteden aan inclusievere communicatie over deelmobiliteit. In het eerste kwartaal van 2022 zullen wij uw Staten op de hoogte stellen van de voortgang van dit proces.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

Motie ‘Betaalbaarheid OV’ opnemen als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit	M169-2021	Hoogervorst, W. (SP)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Besluit het college van GS op te roepen: - ‘Betaalbaarheid OV voor de gebruikers’ opnemen als uitgangspunt voor verdere uitwerking van mobiliteitsvraagstukken in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland.	20-06-2022 Afdoeningsvoorstel in cie. M&B. 20-04-2022 Als onderdeel van een verzamelbrief over diverse OV-onderwerpen aan de Cie M&B van 20 juni zullen we een passage opnemen met een voorstel hoe we het onderwerp Toegankelijkheid OV bij de uitwerking van het Perspectief Mobiliteit gaan oppakken. Met dat voorstel verwachten we de motie te kunnen afdoen. 30-05-2022: uit besluitenlijst GS d.d. 24-05-2022: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de staat van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau. Het gaat hierbij onder andere om de betaalbaarheid van het OV als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit, de vertraging van de zero emissie bussen in de Gooi en Vechtstreek n.a.v. leveringsproblemen door de situatie in Oekraïne, de introductie van het Nieuwe OV Betalen met pinpas en de voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 over diverse studies naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer van het afgelopen jaar in de Zuid-Kennemerland en IJmond, ZaanIJ en ‘t Gooi. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van diverse ontwikkelingen in het openbaar vervoer 2. Kennis te nemen van de voortgangsrapportage van de Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 en 3. Provinciale Staten middels bijgaande brief te

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						informeren en voor te stellen motie M169-2021 als afgedaan te beschouwen. 11-01-2022 Betaalbaarheid OV is en blijft een uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit. Er volgt een toelichting richting PS op welke wijze GS uitvoering geven aan het betaalbaar houden van OV. Ambtelijke uitwerking is nog bezig. De verwachting is dat een toelichting vanuit GS begin Q2 naar PS gestuurd zal worden. 01-11-2021 In PS van januari 2022 brengen we een Statenbrief in waarin we uitleggen hoe het zit met kosten en reizigersopbrengsten binnen de concessies en het jaarlijkse tarievenplan van de vervoerder waarin de tarieven voor de reiziger worden voorgesteld. Dit is een overzicht van de knoppen waaraan de provincie kan draaien. Vervolgens wordt in de Statenbrief een voorstel opgenomen hoe we betaalbaarheid van het OV (als onderdeel van de ketenreis) in studies willen gaan meenemen en dit thema daarmee te betrekken in besluitvorming.
Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij	M167-2021	Terwal, K.J. (VVD)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned	20-04-2022 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.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

positieve pilotresultaten					van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is	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	M4-2021	Doevendans, S. (PvdA)	01-02-2021	Olthof, J.	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 Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.	17-03-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn, 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 gecommuniceerd 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. 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

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						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	M187-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	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.	19-04-2022 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. 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 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) wordt als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit en wordt ook in de nog in 2023 vast te stellen 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. Na de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 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	M185-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen 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	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

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

					continuïteit en frequentie zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn – Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	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.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
Pont Ilpendam - Landsmeer	M75-2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	14-09-2020	Olthof, J.	PS verzoeken GS: • met de gemeenten in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de pont in de vaart te houden • daarbij ook te kijken naar creatieve oplossingen zoals bijdragen vanuit het bedrijfsleven • daarbij eveneens te bekijken welke rol de provincie zou kunnen spelen • PS over de uitkomsten te informeren	19-04-2022 Deze motie hangt samen met Motie M212-2021 Pontveren Ilpendam en Spaarndam. Die motie is in PS van 7 maart 2022 afgedaan. In navolging daarop volgt ook voor deze motie een afdoeningsvoorstel. In dat voorstel zal dieper worden ingegaan op de oplossing voor de komende jaren. 12-01-2022 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Wij zullen begin Q2 een brief aan PS tot afdoening van deze motie doen toekomen. 08-11-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de

						exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Zodra daar meer duidelijk over is zullen we een brief tot afdoening van de motie opstellen. 05-07-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt na het zomerreces. 05-04-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt. 07-01-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Wij zullen een brief om afdoening van de motie voorbereiden.
Fietsvriendelijke stoplichten	M83-2019	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	11-11-2019	Olthof, J.	PS verzoeken GS: te onderzoeken op welke kruispunten de doorstroming ten behoeve van fietsers geoptimaliseerd kan worden door verkeerlichtinstallaties aan te passen, zodat de doorstroming veiliger en sneller verloopt	19-04-2022 Deze motie is uitgevoerd. In de (meeste) bestaande verkeerslichtinstallaties zijn fietsbevorderende maatregelen doorgevoerd, zoals groenverlening voor groepen, fietsdetectie op afstand en fietsers (onder voorwaarden) versneld groen. Bij enkele (stedelijke) installaties zijn wachttijdvoorspellers toegepast. In de toekomst wordt gekeken hoe dit nog verder kan worden verbeterd. Dit is opgenomen als actie in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit. Op pag. 17 staat “We werken aan een verbetering van de detectie van voetgangers en fietsers bij verkeerslichten (via programma Smart Mobility), waardoor voetgangers en fietsers minder oponthoud ervaren”. Er volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie. 12-01-2022 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni 2021 ter bespreking in de commissie geweest, afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda: deze zal begin april aan de staten worden voorgelegd. 08-11-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 14 juni 2021 ter

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 20 juni 2022

						bespreking in de commissie is geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda. 05-07-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda in november 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. 10-08-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q4 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit' Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. De Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit is vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot Corona uitgesteld naar Q4 dit jaar, zodat lessen uit de crisis meegenomen kunnen worden. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iINHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke

						gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten. 20-04-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit'. Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iNHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten. 03-02-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit' Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iINHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten.

Openstaande toezeggingen commissie M&B 20-06-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek	M&B	20-04-2020	Olthof	Met het besluit over de Duinpolderweg kan worden doorgegaan met het opwaarderen van de Bennebroekerweg. Het college gaat snel met partners in gesprek over de verdere opgave in de regio. Het college komt vervolgens naar PS om het opwaarderen van de Bennebroekerweg een fase verder te brengen. Met dit besluit zijn niet alle vragen beantwoord. Er zijn zelfs vragen bij gekomen. Daar zullen we de komende tijd antwoord op moeten gaan hebben. Het antwoord op de vraag met wie wanneer gesproken is, volgt met de beantwoording van technische vragen. Een korte impressie van alle reacties volgt. Het evenwicht in de relatie met Zuid-Holland is verstoord. Er ligt een grote opgave om dat vertrouwen te herstellen. In de Stuurgroep heeft de gedeputeerde de heer Vermeulen aangeboden om zo snel mogelijk met elkaar om tafel te gaan zitten. Dan kan worden bekeken of er een basis is om gezamenlijk verder te gaan. Het college van Noord-Holland zal niet passief afwachten. Het is belangrijk om met elkaar in gesprek te gaan over de knelpunten die er nog zijn en hoe die kunnen worden opgepakt. Gedeputeerde gaat met het besluit van PS terug naar de stuurgroep. De stuurgroep kan besluiten	Aanpak Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 op C-agenda M&B 31-08-2020 **1440252/1440261** Brief over vastgestelde intentieovereenkomst inz. (nieuwe) Bennebroekerweg met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer op C-agenda M&B 26-10-**2020** 1496357/1496390 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst met raadsleden Haarlemmermeer, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 gezamenlijke Actie-agenda Netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda)

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				verder te gaan zonder Noord-Holland. Het kan dat de stuurgroep met een andere scope verder gaat, waarbij Noord-Holland partner blijft, of de Stuurgroep stopt. Dan zal naar een nieuw samenwerkingsverband moeten worden gekeken voor toekomstige opgaven. Dat laatste lijkt het meest waarschijnlijke. Het lijkt verstandig om een nieuwe start te maken. In het vervolgtraject wil het college met andere partners in gesprek dan alleen bewoners. In de nieuwe situatie, in stap 2, worden die partijen absoluut betrokken. Eerst zal gedeputeerde het gesprek aangaan met de heer Vermeulen. Ze hebben met elkaar veel gezamenlijke opgaven. Dat er een andere werkelijkheid is ontstaan die voor andere partijen teleurstellend is dat erkent de gedeputeerde. Er is voldoende basis om met elkaar verder te gaan. Daar moet de tijd voor genomen worden. Het goede gesprek moet worden aangegaan. Om een bemiddelaar te betrekken, dat vindt de gedeputeerde wat vroeg. Eerst zouden de collega bestuurders met elkaar het gesprek moeten aangaan, vertrouwen in. Ook met de gemeenten die teleurgesteld zijn, zal eerst het gesprek worden aangegaan. Over de verbreding van de brug bij Lisserbroek meldt gedeputeerde dat het college in het najaar terugkomt naar PS voor het vaststellen van een	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Netwerkstudie Haarlemmermeer	M&B	06-09-2021	Olthof	nieuwe scope. Dan wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de opgave, die er ligt voor de regio, door te zetten. Een schriftelijk antwoord op de vraag over de volgende fase in het onderzoek naar het fietspad tussen Lisse en Nieuw Vennep volgt nog. De N205 wordt meegenomen in de totale scope van wat op de lange termijn nodig is om de regio goed bereikbaar te houden. De gedeputeerde komt er in deze commissie op terug als voortgang kan worden gemeld. Bij interruptie merkt de heer Hollebeek (PvdD) op dat hij een vraag stelde over de prioritering van investeringen in lokale fiets- en voetgangers-netwerken. Hoe is die afweging in prioritering gemaakt? Gedeputeerde Olthof komt graag schriftelijk terug op deze deels technische vraag.	**De Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 krijgt in de loop van dit jaar een uitwerking in een adaptieve samenwerkingsagenda van gemeente, Vervoerregio en provincie. Die samenwerkingsagenda zal een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de investeringsprogramma's van de afzonderlijke partijen bevatten. In de Netwerkstudie zelf is alleen onderscheid gemaakt tussen lopende acties, urgente opgaven die**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
					een randvoorwaarde vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen, een agenda voor nader onderzoek en generieke oplossingen en afspraken.
Abri's op het provinciale areaal in de omgeving van Heerhugowaard (lijst toezeggingen)	M&B	15-06-2020	Olthof	N.a.v. de vraag van Statenlid Gringhuis (GL): Er zal een pilot worden gedraaid. Afhankelijk van de uitkomst van de pilot wordt bekeken welke nadere stappen gezet moeten worden. Provinciale Staten worden geïnformeerd over de uitkomst van de pilot.	Verwachting is Q2 2021
Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland	M&B	26-10-2020	Olthof	De gedeputeerde zal serieus kijken of de effecten van thuiswerken kunnen worden meegenomen in de verkeersmodellen.	De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
					proces van dichtbij te volgen via ateliers. **C-brief GS aan PS (M&B 20-06-2022) Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland** Streven is om in **Q4** van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering.
Begroting 2021 / Zeehavens	PS	09-11-2020	Pels	Binnen zeehavens zien we dat er extra aandacht nodig is om op langere termijn de transities waar te kunnen maken, maar ook de economische ontwikkeling van onze belangrijke havens te kunnen faciliteren. Daarom komen wij binnenkort met een regeling voor duurzame zeehavens, waarin stikstof apart benoemd wordt als een van de zaken waar een bedrijf aan kan werken om de innovatie binnen het gebied verder aan te jagen.	**Deze toezegging is afgedaan op 18 01 2021 brief agendapunt 10 a.** **De uitvoeringsregeling is op 30 11 2020 toegestuurd, agendapunt 11 a.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Het is wel belangrijk dat we goed de koppeling maken met het landelijk innovatiebeleid en dat wij zoeken naar hoe wij de meeste koppelkansen kunnen benutten, zoals met onze inzet binnen de zeehavenregeling maar ook op gezonde leefomgeving, op circulaire economie en energietransitie. Ik stel voor binnenkort met een brief naar PS te komen over hoe wij binnen de tafel van havens en industrie kijken naar de koppeling van de transities en tegelijkertijd het stikstofprobleem en hoe wij in samenwerking met verschillende partijen uit de zeehavens en met het Rijk stappen willen gaan zetten om innovatie te bevorderen en dan zullen wij zeker kijken naar onze eigen regelingen, maar ook richting het Rijk, wat zouden wij daar nog voor elkaar willen krijgen.	
Eerste begrotingswijziging 2021	M&B	15-02-2021	Olthof	In de duurzaamheidsambities zullen keuzes gemaakt moeten worden. De gedeputeerde komt op een later moment met een nadere toelichting op de duurzaamheidsambities in relatie tot mobiliteit.	**De looptijd van de financiering van Duurzaamheid is 2021-2022 en 2023 en totaal 7,5 miljoen beschikbaar** **Tot op heden voor ca 3 miljoen verplicht of uitgevoerd, waarvan een kleine 2 miljoen in 2021.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
					Budget wordt zeker uitgegeven en de Staten worden betrokken bij de voorstellen middels de P&C stukken.
Verkeersveiligheid: jaarverantwoording en uitvoeringsregelingen 2021(rondvraag)	M&B	15-02-2021	Olthof	Op de rondvraag verkeersveiligheid van Mevr. Kuiper (CDA) antwoordt gedeputeerde dat de regio's met uitvoeringsplannen komen. In eerste instantie volgt per regio een intentieverklaring. GS stellen die intentieverklaringen vast. Deze worden in de Statencommissie besproken. Die intentieverklaringen leiden tot een Uitvoeringsprogramma. Dat is een combinatie van Rijk, provincie en gemeenten. In het proces en het programma Verkeersveiligheid worden de Staten meegenomen. De uitvoeringsplannen komen ook naar de Staten, om brede bestuurlijke overeenstemming te bereiken.	**De intentieverklaringen zijn in het voorjaar met de Staten gedeeld. Voor wat betreft de uitvoeringsprogramma's: daarvoor zijn onlangs contourendocumenten met de Staten gedeeld. We streven ernaar de definitieve uitvoeringsprogramma's die hieruit volgen eind 2022 af te ronden. Ook de uitvoeringsprogramma's worden met de Staten gedeeld.**
Veiligheid N9				Gedeputeerde weet nog niet wanneer de onderzoeksrapportage over de verkeersveiligheid op de N9 kan worden verwacht. Het onderzoek wordt in 2021 vervolgd met een fase waarin oplossingen worden onderzocht. Gedeputeerde komt met een moment om de Staten daarover nader te informeren.	**De N9 is een Rijksweg, daar gaat de provincie niet over. De maatregelen uit het onderzoek dat is uitgevoerd naar aanleiding van de TK Motie, worden door IenW richting minister meegenomen voor de afweging van de inzet van de middelen die in het**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
					regeerakkoord zijn gereserveerd (4x50 mln) voor het verbeteren van de veiligheid op Rijks N-wegen. Wij zijn nog in afwachting van een prioritering voor de inzet van deze middelen door het Rijk, dus weten nog niet of en zo ja, welke investeringen er in de N9 zullen worden gedaan.
Focus Smart Mobility	M&B PS	22-04-2021 17-05-2021	Olthof Olthof	Gedeputeerde zegt toe dat het effect op de reiziger c.q. de gebruiker wordt meegenomen in de voortgangsrapportage. Smart Mobility kan niet los worden gezien van de verstedelijkingsopgave. Bij de eerste voortgangsrapportage volgt ook de financiële opgave. Ik wil de heer Klein wel tegemoet komen door in de jaarlijkse rapportage, die we hebben toegezegd, de financiële verhoudingen mee te nemen. Dan kunnen we zien wat er uiteindelijk naar realisatie en wat naar onderzoek gaat. Daarin zou ik ook willen meenemen op basis van welke criteria een bepaald onderzoek kan worden vormgeven. Op dit moment loopt er een verkenning naar de verschillende deelconcepten die er zijn. Dan heb ik het niet over de MRA, maar over de rest van	**Het programma is gestart in 2022. De eerste voortgangsrapportage over het jaar 2022 is voorzien in juni 2023. Hier worden ook de financiën gespecificeerd.** **Naast de voortgangsrapportage over 2022 is in november 2022 een tussenrapportage voorzien die aangeeft hoe het programma in gang is gezet en wat de eerste resultaten zijn. Daarin komt terug:** - **Criteria onderzoek**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Noord-Holland, waar we kijken naar een combinatie met Mobility as a Service. Hoe zorg je dat je van A naar B kunt komen en hoe kun je van verschillende concepten gebruikmaken. Dit kan ik u toezeggen. Ik verwacht net na de zomer de eerste verkenning, waarin dat ook in beeld wordt gebracht en welke partijen daarvoor in de markt zijn. We werken op dit moment onder de noemer 'Krachtenbundeling Smart Mobility' met alle provincies en vijf gemeenten samen. Ik wil toezeggen dat ik u een overzicht zal bieden van die samenwerkingsvorm, met wie we samenwerken en op welke onderdelen.	- **Maasverkenning (welke nu loopt en resultaten na de zomer worden opgeleverd)** - **Overzicht krachtenbundeling Smart Mobility.** - **Overzicht samenwerkingen welke lopen en in gang zijn gezet**.
Reactie op Adviesaanvraag Dienstregeling NS (rondvraag)	M&B	22-04-2021	Olthof	De heer Hoogervorst (SP) heeft een rondvraag over agendapunt 9d, de reactie op de adviesaanvraag dienstregeling NS 2022. Wanneer valt een reactie van NS te verwachten? Worden Provinciale Staten daarin gekend en hebben de Staten daar nog iets over te zeggen? Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de Staten er niets over te zeggen hebben. Het is de dienstregeling van NS. De Noordvleugelpartijen hebben wel hun ongenoegen geuit over bepaalde maatregelen. Er kwam nog geen reactie van NS. De Staten zullen op de hoogte worden gesteld van die reactie, zodra deze is ontvangen.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
Voordracht jaarstukken 2020	M&B	14-06-2021	Olthof	De gedeputeerde komt nog met een antwoord over wanneer de biodiversiteit geheel op orde moet zijn.	**Zie jaarstukken 2021:** **De locaties waar biodiversiteit wordt verrijkt zijn in eerste instantie geselecteerd en met de gebiedsaannemer als meerwerk uitonderhandeld. Dit onderhandelen duurde aanzienlijk langer dan verwacht, waardoor de uitvoering vertraging oploopt. De programmering van de uitvoering loopt t/m 2024. Het volledige bedrag is nodig om de oorspronkelijke doelstelling te halen. Middels monitoring van de bermen en terreinen wordt gemonitord of naar de toekomst er meer middelen nodig zijn.** **In 2021 is 40% van de verbetervoorstellen uitgevoerd. Tot 2024 wordt 100% van het beschikbare budget besteed aan verbetervoorstellen. Met de huidige prijsontwikkeling zal het moeilijk worden om alle verbetervoorstellen te realiseren.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Nog bekeken moet worden of het 'varend fietspad' past in doorfietsroutes en het recreatiebeleid. De gedeputeerde wil het verzoek om een bijdrage eerst met college Zaal bespreken. PS zullen hierover worden geïnformeerd.	**Zie vastgesteld Actieagenda Actieve mobiliteit**
Vaststellen Uitvoeringsregeling Spaarpalen ter uitvoering van motie 'Spaarpalen voor Verkeersveiligheid'	M&B	14-06-2021	Olthof	Met de gemeenten wordt achteraf geëvalueerd hoe een project is verlopen. Begin 2022 worden de eerste resultaten verwacht. Die worden gedeeld met PS.	**We hebben de eerste resultaten inderdaad begin 2022 ontvangen, in de vorm van rapporten van de geplaatste spaarpalen. De laatste spaarpaal heeft in maart in Hilversum gestaan.** **Inmiddels zijn afrondende gesprekken gevoerd met zowel de marktpartijen (XTNT en communicatiebureau Keijzer) als de gemeenten waar de spaarpaal heeft gestaan. De laatste rapporten moeten nog worden aangeleverd door de gemeenten.** **Begin Q4 zal PS hierover geïnformeerd worden.**
Actieagenda Actieve Mobiliteit en Regionaal Toekomstbeeld Fiets	M&B	14-06-2021	Olthof	De aanpassing van de term 'snelfietsroutes' in 'doorfietsroutes' zal in de definitieve versie worden verwerkt.	**Verwerkt in Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De heer Terwal (VVD) ziet graag dat in de definitieve versie van de Actieagenda een staatje wordt opgenomen over realistische fietsafstanden, c.q. de actieradius van de gemiddelde Noord-Hollander. Gedeputeerde Olthof zal het verzoek van de heer Terwal meenemen om meer inzicht te geven. Hij moet zich wel realiseren dat de fietspaden van de doorfietsroutes langer zijn. Vaak gebruikt men slechts een deel van een doorfietsroute. Over de monitoring van de Actieagenda en het frequent informeren van de Staten zegt de gedeputeerde dat bij de jaarlijkse behandeling van het IMPI integrale informatie over alle mobiliteitsvraagstukken volgt. Daar kan ook de discussie worden gevoerd.	**& Regionaal Toekomstbeeld Fiets** **(M&B 9 mei 2022)** **Op 31-10-2022 (14-11 PS) volgt de eerstvolgende actualisatie iMPI**
Kaderbrief 2022	PS	28-06-2021	Olthof	Bij motie 78 'Financiële bijdrage elektrificatie pontveer Spaarndam' wil ik de toezegging doen dat we dit verder onderzoeken en de Staten daarover zo snel mogelijk informeren. De deadline is september. Ik moet in gesprek gaan om te vernemen hoe hard die deadline is. Er zit immers een vakantieperiode tussen. Voor deze specifieke verbinding is in 2009 een eerdere subsidie toegekend van 144.000 euro. Dat was om een nieuwe pont aan te schaffen. In 2018 is een subsidie toegekend van 64.000 euro om de verbinding te verplaatsen. We moeten juridisch	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				bekijken of nogmaals een subsidie mag worden toegekend. Als dat juridisch mogelijk mocht zijn dan moeten we met elkaar kijken waaruit dat wordt gefinancierd. Dat moet apart worden behandeld, omdat de begroting te laat komt.	
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen (vraag n.a.v. strategische agenda)	M&B	06-09-2021	Pels	Mw. Van der Waart (GL) heeft een vraag aan gedeputeerde Pels over de in de Strategische agenda genoemde Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen. Wat is de insteek van deze visie? Wordt bijvoorbeeld invulling gegeven aan de rol van de provincie om de havens circulair te maken? In de Strategische agenda is geen datum van bespreking opgenomen. Hoe loopt het proces? Wanneer kan de commissie iets verwachten? Gedeputeerde Pels zegt dat er veel vragen op de provincie afkomen met betrekking tot de havens. GS hebben het voornemen om daarover een visie op te stellen. PS stellen dat document vast. Aan de rol en inzet van provincie in de havens wordt een kader verbonden. De gedeputeerde stelt voor om het visiedocument in november 2021 in deze commissie te bespreken, bijvoorbeeld in de vorm van een technische briefing met experts of een BOT-overleg, afhankelijk van de behoefte van de Staten.	M&B 29-11-2021 (bespreking Midterm review Coalitieakkoord): De Provincie komt met een havennota waarbij PS vroegtijdig worden betrokken. 09-05-2022 TB proces Maritiem Cluster Verwachting: 29-09-2022 TB havennota
Herallocatie Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar	M&B	06-09-2021	Olthof	Eind van dit jaar/begin volgend jaar zal de provincie samen met de regio Alkmaar-Heerhugowaard met een plan voor de N242 komen.	**Samen met de gemeente Alkmaar en Dijk&Waard is gestart (aanbesteding loopt) met de verkenning N242. De**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof vertelt dat kleine projecten worden opgenomen in het IMPI. De gedeputeerde zegt toe met een tijdspad te komen voor grote investeringen in de 'totale N242'. Gedeputeerde Olthof zegt dat het punt van de heer Klein (CU) terecht is. Het is goed om de eisen, die worden gesteld, met PS te bespreken. De gedeputeerde bekijkt nog in welke vorm dat kan plaatsvinden. PS worden meegenomen in de voorwaarden t.a.v. het Plan van Aanpak. De heer Klein vindt dat een mooi voorstel. Als het college criteria opneemt in het PvA dan zou het onverhoopt kunnen gebeuren dat PS kunnen stellen dat het plan dat er ligt niet voldoet aan de gestelde criteria. Het college zal dan toch niet zomaar subsidie geven? Gedeputeerde Olthof bevestigt dat als niet wordt voldaan aan de criteria, die verbonden zijn aan een subsidie, dan zal ook geen subsidie worden gegeven. De gedeputeerde geeft wel mee dat de voordracht staat. T.a.v. het PvA kunnen GS en PS elkaar vinden, maar de vrijblijvendheid is er dan wel vanaf.	**eerste (concept)resultaten verwachten we in Q1 2023. Investeringen worden gekoppeld aan groot onderhoud vanaf 2026. Het project N242 zal middels het iMPI voorgelegd worden aan PS.** **Brief GS aan PS Stand van zaken havenontwikkeling Boekelermeer, Alkmaar. (M&B 20-06-2022)**
Subsidie, gereserveerd in het kader van het OV knooppunt stationsgebied Hilversum. (rondvraag dhr. Klein - CU)	M&B	06-09-2021	Olthof	Het verbeteren van de fietsverbinding onder het station door is een onderdeel van het plan. De tunnel maakt onderdeel uit van het Hoogwaardig Regionaal Fietsnetwerk, zoals dat door de gemeenten en regio is vastgesteld. Door een	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				onderzoeksbureau is geadviseerd om de tunnel te verbreden voor het verhogen van de veiligheid. Nu lijkt er gekozen te gaan worden voor een scenario waarin de tunnel niet wordt verbreed. Klopt het dat in de, mede door de provincie gefinancierde, plannen geen ruimte is voor een verbreding van de fietstunnel? Kan de provincie stimuleren dat de tunnel wel wordt verbreed? Gedeputeerde Olthof beaamt dat een verbreding van de tunnel een toekomstbestendige en betere oplossing is. De provincie deed haar bijdrage op basis van de integrale gebiedsontwikkeling rondom het station van Hilversum. De gemeente werkt aan een onderzoek en een verdere uitwerking. Het verbreden van de fietstunnel kost 15 miljoen euro. Dat is niet realiseerbaar binnen dit plan. De gedeputeerde zegt toe dat in het vervolgonderzoek Netwerk Doorfietsroute dit knelpunt een plek zal worden gegeven. Uiteraard zal worden gekeken naar koppelkansen op het moment dat geïnvesteerd gaat worden. De heer Klein (CU) vraagt of in het integrale plan rekening wordt gehouden met het eventueel later verbreden van de tunnel, in geval er financiële middelen voor zouden zijn. Gedeputeerde Olthof wil niet de verwachting wekken dat de tunnel alsnog zal worden verbreed.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De financiële bijdrage van de provincie in het stationsgebied van Hilversum is beperkt. Er zijn geen extra middelen voor het verbreden van de tunnel. Als het al zou gebeuren dan is het logisch dat een eventuele verbreding wordt gekoppeld aan het project dat nu al loopt. De planning van de projecten is niet bekend bij de gedeputeerde. De informatie die daarover beschikbaar is zal de gedeputeerde delen.	
Voordracht Tweede begrotingswijziging 2021 / Bermveiligheid	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	Bij interruptie vraagt de heer Hoogervorst (SP) of de gedeputeerde kan toezeggen dat als de projecten in het kader van bermveiligheid zijn afgerond, hij met een overzicht komt van wat er plaatsvond. Gedeputeerde Olthof zal een overzicht geven van wat gerealiseerd is en wat nog onderhanden is.	**Omdat de bermverhardingen veelal worden meegekoppeld in lopende projecten is er nog geen uitvoering te melden, alleen procesvoortgang.**
Eindverantwoording Westfrisiaweg	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	U krijgt schriftelijk inzicht per partij wat de bijdrage is geweest. GL vroeg naar de gemaakte afspraken. De gedeputeerde kent ze niet, maar als ze er zijn dan krijgt de commissie een overzicht. Bij interruptie vraagt de heer Hoogervorst (SP) nadrukkelijk naar de verkeerstellingen. Gedeputeerde Olthof belooft op de vraag van de heer Hoogervorst terug te komen. Hij doet geen toezegging over tellingen, voordat hij een completer beeld heeft.	**Op 30-09-2021 verstrekt (zie alg. bijlagen cie. M&B 27-09-2022)**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of de intensiteiten van de parallelweg dan ook meegenomen kunnen worden. Gedeputeerde Olthof komt erop terug wanneer en wat wordt gemeten in het kader van de Westfrisiaweg en wat de ontwikkeling betekent ten opzichte van het referentiejaar.	
RMP Deel 2 / onderzoek CE Delft m.b.t. Regionaal Mobiliteitsprogramma	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	CE Delft doet een tweede onderzoek naar het effect voor stikstof en fijnstof. Het resultaat komt eraan. Het college heeft de klimaatdoelstelling van 55% omarmd. Het wordt lastig om maatregelen af te dwingen als het Rijk de doelstelling van 4,2 megaton niet aanpast naar 2,2 megaton. Het college kan een gemeente niet vragen meer te doen dan er nu vanuit het Rijk gevraagd wordt. Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of het college hierover het gesprek met het Rijk of Europa voert. Gedeputeerde Olthof zal het bijstellen van de ambitie vanuit het Rijk in IPO-verband aan de orde stellen.	
Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2022-2029	Cie. M&B	28-10-2021	Olthof	Naast het IMPI wordt er ook gewerkt aan de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). De prioritering zal in de Staten plaatsvinden. Provinciale Staten bepalen welk project van de plan- naar de realisatiefase gaat. Daarvoor ligt er het traject om te kiezen welke projecten in de studiefase worden	**Zie strategische agenda**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				opgenomen. Met de iNHi worden daarin stappen gezet. Die nieuwe vorm zal mogelijk pas in de volgende coalitie kunnen worden gebruikt. Begin volgend jaar volgt een eerste opzet van de iNHi.	
Regionale Werkagenda Mobiliteit Zuid-Kennemerland IJmond	Cie. M&B	17-01-2022	Olthof	Het jaartal van 2023 is gekoppeld aan deze coalitieperiode. De gedeputeerde wil zeker inbrengen om er een langere periode aan te koppelen. Hij zal dat bespreken in het PVVB. Medio kwartaal 2-2022 komt de gedeputeerde terug met concrete maatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren. Gedeputeerde Olthof zal kijken hoe de inbreng ten aanzien van dierenwelzijn kan worden opgenomen, dan wel dat er verwezen wordt naar rapporten. De gedeputeerde zal met collega Rommel bekijken wie betrokken zijn bij de Klankbordgroep. Hij weet dat de grondeigenaren betrokken zijn. Bij de maatregelen zal worden bekeken hoe dierenwelzijn organisaties kunnen worden meegenomen. De gedeputeerde zal dat zeker gaan bespreken. De Staten kregen een presentatie over Corridor Haarlem-Schiphol-Amsterdam. Binnenkort volgt het rapport.	**Zie brief GS aan PS Toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met Damherten. (C-agenda NLG en M&B juni).** **HOV-studie Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 (B-agenda M&B 14-02-2022)**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Gedeputeerde Olthof zegt over het beschikbaar komen van andere regionale agenda's dat dit afhankelijk is van het tempo van andere regio's, De gedeputeerde kan geen tijdspad geven. Hij hoopt dat andere regio's dit jaar zover zullen zijn. De gedeputeerde beraadt zich nog op de manier waarop de regionale agenda's met de Staten besproken zullen worden.	
Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief	Cie. M&B PS	17-01-2022 31-01-2022	Olthof Olthof	Gedeputeerde Olthof zal bij de verdere planuitwerking de MKBA zo volledig mogelijk uit laten voeren. Ja, we zullen bij OCW een vinger aan de pols houden als het gaat over de voortgang in de relatie met Unesco. Op het moment dat er een uitspraak van Unesco is, worden de Staten daarover geïnformeerd. De motie 'Modal Shift voor leefbaarheid langs de N203': Met de werkgeversaanpak, zowel aan de Zuidkant bij de MRA als in Noord-Holland Noord zijn we druk bezig. Die pakken we voortvarend verder op. We zullen u over de voortgang informeren. Het tweede punt: We hebben bij het opstellen van het landschapsplan en bij het bevorderen van de leefbaarheid in Krommenie naar de plannen van ROVER gekeken. Ik heb ROVER horen inspreken en ik zie ook uw motie. De conclusie die we daar toen	**Zie moties PS 31-01-2022**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				getrokken hebben, wil ik ook met ROVER bespreken. Ik wil er ook een reactie van ROVER op hebben, ook in bredere zin. Ik zal u daarover ook informeren. Wel wil ik toezeggen dat als de uitvoering ooit aan de orde komt, er heel zorgvuldig zal worden omgegaan met het landschap. Dat betekent dat we niet met een bulldozer door het landschap zullen gaan en alles vlak gooien. Ook in de integraliteit kijken we wat de uitvoering betekent voor het bestaande landschap en de bestaande bosschages, zonder daarmee het advies van het Kwaliteitsteam tekort te doen. Daar zit nog wel ruimte. Dat moeten we nog verder gaan uitwerken. Over de motie 'Innovatie mogelijkheden ter beperking van overlast': Ten aanzien van de tweede bullet wil ik aangeven dat we uiteraard naar die innovatieve oplossingen kijken. Dat wil niet zeggen dat ze automatisch allemaal worden overgenomen. Als er innovatieve oplossingen zijn, dan worden die beoordeeld, om de overlast in Broekpolder zoveel mogelijk tegen te gaan.	
NOVI / Havennota (rondvraag)	Cie. M&B	14-02-2022	Pels	Mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. Daaruit blijkt dat het projectbureau Noordzeekanaalgebied subsidie krijgt om het NOVI-traject te leiden. Hoe is de provincie, in de veelheid aan partijen, betrokken? Zijn er beslismomenten voor Provinciale	**Verwachting M&B 29-09-2022:** **Technische briefing Havennota**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Staten? Is het mogelijk een technische sessie te krijgen, waarin de Staten worden bijgepraat? De Havennota heeft wat vertraging opgelopen. De gedeputeerde stelt voor om het NOVI -traject te koppelen aan de Havennota. Rondom de zomer kan een BOT-overleg of technische briefing worden gepland. De Havennota gaat over de inzet van de Provincie in de havengebieden. De gedeputeerde verwacht de Havennota voor het eind van 2022 aan Provinciale Staten voor te kunnen leggen.	
Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-202	Cie. M&B	14-02-2022	Olthof	Bij de Kaderbrief wordt inzichtelijk gemaakt wat de financiële opgave is. Er zullen scenario's worden gepresenteerd. Dan volgt de discussie over het financieel perspectief. Deze actualisatie zal er onderdeel van uitmaken. De heer Terwal vroeg aandacht voor de N203.: Daarbij merkte de heer Hollebeek direct op dat een wegverbreding ten koste van de natuur gaat. De gedeputeerde spreekt met Uitgeest en Castricum over korte termijn maatregelen. Eind maart 2022 staat een vervolggesprek op de planning. In de studiefase, richting het groot onderhoud, wordt een veilige inrichting van de weg serieus meegenomen. De gedeputeerde belooft met de andere diensten te kijken wat de consequenties zijn van 60 km. Hij zal d Staten daar dan over informeren.	**Dit komt in het financieel perspectief na de zomer.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				In de studiefase richting de voorbereiding van het Groot Onderhoud in 2028 wordt de verbreding van de weg meegenomen. De gedeputeerde staat open voor een gesprek met de West-Friese gemeenten over de knelpunten op de Westfrisiaweg. Afhankelijk van het vraagstuk wordt bekeken wat daarmee kan worden gedaan. De gedeputeerde heeft geen lijst met knelpunten. In het laatste half jaar is de gedeputeerde ook niet benaderd door West-Friese gemeenten om een knelpunt op te lossen. De gedeputeerde zal ambtelijk navragen of een overzicht kan worden verzorgd. Als er een overzicht is dan zal dat aan de Staten worden toegezonden. Gedeputeerde Olthof heeft bij de bespreking over de afrekening van de N23 gezegd dat hij bereid is het gesprek aan te gaan, op het moment dat er knelpunten zijn. Hij meent niet te hebben toegezegd dat hij actief bij alle gemeenten langsgaat om navraag te doen. De gedeputeerde heeft binnenkort een regionaal overleg (PVVB) met de wethouders Mobiliteit. Hij zal dit punt aan de orde stellen. Met de kredietverhogingen komt het probleem van een tekort aan middelen eerder op de provincie af. Ook vanuit de Staten zijn er de nodige wensen op het gebied van duurzaamheidsambities.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				De gedeputeerde maakt transparant waar duurzaamheid nog geen vast onderdeel is van de werkwijze van een aannemer, wat de uiteindelijke kosten zijn om de duurzaamheidsambities te realiseren.	
HOV-studie Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040	Cie. M&B	14-02-2022	Olthof	Bij interruptie vraagt de heer Terwal (VVD) naar andere voorbeelden in het land van de Modal Shift van auto naar bus. Gedeputeerde Olthof zal navraag doen of er cijfers bekend zijn. Daadwerkelijk in gebruik zijnde BRT-systemen zijn er nog niet, maar mogelijk is er informatie vanuit Groningen en Drenthe beschikbaar.	**De gegevens zijn 20 juni 2022 gepubliceerd bij de algemene agendabijlagen van cie. M&B 14-02-2022**
Agenda Slimme en Schone Logistiek	Cie. M&B	21-03-2022	Olthof	Mede naar aanleiding van het rapport dat er ligt en de discussies die er zijn zal de gedeputeerde binnenkort een afspraak maken met de bestuurders van bedrijventerrein WFO om daar ter plaatse het gesprek aan te gaan. Over de uitkomst worden de Staten geïnformeerd. Ook wil de gedeputeerde weten hoe de hulpdiensten tegenover de kwestie staan. Aan de hand daarvan kunnen de Staten daarover verder in gesprek gaan. Er komt een voortgangsrapportage. De voortgang wordt regelmatig besproken met de Staten. In het kader van het RMP komt er monitor of de provincie erin slaagt om CO2-uitstoot in de volle breedte terug te brengen. Er zijn meerdere plekken waar wordt gemeten. De gedeputeerde zegt toe dat	**Gedeputeerde Olthof heeft 13 mei 2022 het WFO terrein bezocht.** **Op uitnodiging van Bedrijvenpark WFO heeft de cie. M&B er op 16 mei 2022 een bezoek gebracht.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
	PS	04-04-2022	Olthof	de voortgang zoveel mogelijk op verschillende onderdelen zal worden gemonitord. Verkeersveiligheid is een aandachtspunt. Er loopt daarvoor een apart programma, de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Dat gaat ook over de verkeersveiligheid van vrachtverkeer en de logistiek. Binnenkort volgt een Contourenschets. Dat is een eerste inventarisatie om een beroep te kunnen doen op landelijke subsidies. Aan het eind van het jaar komt het college samen met gemeenten en per regio met een concrete Uitvoeringsagenda. In breder verband wordt het behalen van klimaatambities gemeten. Er kan in het kader van deze Agenda worden gemeten bijvoorbeeld hoeveel vrachtwagens en binnenvaartschepen zijn geëlektrificeerd. Het resultaat van maatregelen zal met de Staten worden gedeeld.	**Regionale contourendocumenten verkeersveiligheid (C-agenda M&B 9 mei 2022)**
Luchtvaart en Schiphol (rondvraag)	Cie. M&B	21-03-2022	Olthof	Statenlid Van der Waart (GL) stelt voorop dat de Provincie niet over Schiphol gaat, maar landelijk speelt er wel het een en ander. Wat gebeurt er op dit moment vanuit Provincie Noord-Holland in het kader van Schiphol?	**BOT-overleg 20-06-2022**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuille-houder	Inhoud	Stand van zaken
				Het lijkt gedeputeerde Olthof goed om binnenkort weer eens een BOT-overleg te organiseren over de laatste stand van zaken.	
Rondvraag JA21 over fietspad Blijdesteinsweg in Bergen	Cie. M&B	09-05-2022	Olthof	Op verzoek van en namens zijn partijgenoot, de heer Köhler, stelt de heer Jensen (JA21) de volgende rondvragen. Is de werkgroep, die zich bezighoudt met het fietspad Eurovelo 12 in Bergen, inmiddels klaar met het verslag? Wie nemen deel aan die werkgroep? Waar zijn de verslagen te vinden? Is de Fietsersbond betrokken bij het overleg? Zo niet, wordt de Fietsersbond alsnog deelnemer aan het overleg? Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de ambtelijke werkgroep inmiddels operationeel is. Deelnemers aan de werkgroep zijn Staatbosbeheer, PWN en Provincie Noord-Holland (ambtenaren vanuit de afdelingen Mobiliteit en Groen). De verslagen worden opgemaakt door Staatsbosbeheer. De laatste is initiatiefnemer en organiseert de overleggen. De gedeputeerde wil navragen of de verslagen beschikbaar kunnen worden gesteld. De Fietsersbond wordt niet betrokken bij het overleg. De Fietsersbond en andere belanghebbenden worden betrokken bij het aansluitende participatietraject.	**Er zijn verslagen van de 2 bijeenkomsten die er zijn geweest. Deze overleggen zijn geweest op 31 maart 2021 en 24 januari 2022. Daarna zijn PWN en SBB aan de slag gegaan met het bedenken en (laten) onderzoeken van alternatieven voor het vegen.** **Momenteel leggen we eerst aan de partijen voor dat we de verslaglegging openbaar gaan maken, zodra alle partijen akkoord zijn met de verslaglegging zullen deze beschikbaar worden gesteld.**

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
Commissies Algemeen														
1e Begrotingswijziging													allen	2022: 1e Begrotingswijziging 14-02 M&B, 07-03 PS 2023: 1e Begrotingswijziging 13-02 M&B, 20-02 PS
2e Begrotingswijziging													allen	2022: 2e Begrotingswijziging 12-09 M&B, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging														2022: laatste Begrotingswijziging 01-12 M&B, 19-12 PS Let op: de commissievergadering is verplaatst van 5-12 naar 1-12
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 20 juni in commissie M&B (A-agenda) en 4 juli in PS
Begroting													allen	2022: 31 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 14 november in PS
Mobiliteit/ Bereikbaarheid														
Algemeen													**Olthof**	**12-09-2022 technische briefing financiële opgaven infrastructuur met uitnodiging van cie. EFB**
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)													Olthof	28-09-2020 Technische briefing (met uitnodiging van de cie. EFB) 26-10-2020 Voordracht in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Nadere invulling van de duurzaamheidsambities binnen de infrastructurele projecten 2021-2023 zoals eerder aangekondigd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). 22-04-2021 Voordracht Duurzaamheidsambities provinciale infrastructuur '21-'23 in cie. M&B, 17-05-2021 in PS
Bijpraatmoment Rocov-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer NH)													Olthof	Halfjaarlijks bijpraatmoment over recente ontwikkelingen. Het is gebruikelijk dat Rocov de cie. 2 x (soms 1 x) per jaar informeert. 21-03-2022 overleg 12-09-2022 volgend overleg
Jaarlijks overleg met raadscie. gem. A'dam en Vervoerregio Amsterdam													Olthof	Eens per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie, leden van de raadscie. verkeer (Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW)) van Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Na raadsverkiezingen, verwachting: **september-oktober 2022**
Verkeersveiligheid													Olthof	Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2020: In de commissievergadering Bereikbaarheid en Mobiliteit van 20 januari 2020 is toegezegd de commissie jaarlijks te rapporteren over de activiteiten van GS op het gebied van verkeersveiligheid. In de jaarverantwoording wordt naast een terugblik op 2020 ook vooruitgeblikt op de activiteiten in 2021. 15-02-2021 C-agenda: Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid 2021 en jaarverantwoording 2020 17-01-2022 C-agenda Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022. 14-02-2022 C-agenda Infrastructuursubsidies 2022 en jaarverantwoording 2021 09-05-2022 C-agenda Regionale contourendocumenten verkeersveiligheid Expertmeeting verkeersveiligheid en gedrag: verwachting Q3 2022
Snelheidsinrichting N-wegen														09-05-2022 Technische briefing (verzoek GL 7 maart 2022)
Perspectief Mobiliteit (v/h Agenda Mobiliteit)													Olthof	*Perspectief Mobiliteit* is de nieuwe titel van Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit is al eerder in de commissie besproken, nl.: 11-02-2019 discussiestuk Agenda Mobiliteit (B-agenda) 16-09-2019 BOT-overleg Agenda Mobiliteit

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									**2023**		**Na 15-3**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														Onder de nieuwe naam *Perspectief Mobiliteit* bespreekt GS graag: 22-04-2021 concept-Agenda Perspectief Mobiliteit (B-agenda) 06-09-2021 voordracht definitief Perspectief Mobiliteit (A-agenda) (13-09 in PS)
Verbinding A8-A9 / Landschapsplan													Olthof	Juni 2019: Dit onderwerp maakt deel uit van het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken”: In februari en eind mei van dit jaar bent u per brief geïnformeerd (kenmerken 1 1 60469/1 357255 en 1 427994/1 427999) over de stappen van het project 'Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9'. In de brief van eind mei hebben wij o.a. aangegeven dat u het Landschapsplan in kwartaal 1 van 2021 zou ontvangen. Dat wordt nu Q4 van 2021. Wij bekijken samen met de partners uit de Stuurgroep Verbinding A8-A9 en het consortium of dit proces is te versnellen. 14-06 technische briefing 06-09 ter kennisname Bouwstenen voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9’ (C-agenda) 11-01-2022 19.00-21.00 uur technische sessie Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9, met uitnodiging van de commissie EFB 17-01-2022 Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9 (A-agenda), met uitnodiging van de commissie EFB *Krommenie/Assendelft:* Informeren over het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft cie M&B april 2021 (C-stuk)
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek													Olthof	Juni 2019: dit onderwerp staat in het coalitieakkoord “duurzaam doorpakken”: Bereikbaarheid Bollenstreek. Alle Noord-Hollandse belanghebbenden zullen opnieuw gehoord worden over de voorkeursvariant. N.a.v. deze gesprekken zal, op basis van het Noord-Hollandse belang, opnieuw gesproken worden met de provincie Zuid-Holland over de verdere realisatie van de weg en de voorkeursvariant. 25-03-2020 in Stuurgroep 20-04-2020 Voordracht in cie. M&B 18-05-2020 Voordacht in PS (in uitloopvergadering 25-05) Juni 2020 *Netwerkstudie Haarlemmermeer* PNH start samen met Haarlemmermeer (penvoerder) en Vervoerregio Amsterdam een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (zie brief 1440252/1440261 van 24-06-2020, C-agenda alle commissies aug. 2020). 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 Gezamenlijke actie-agenda netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda) *Bennebroekerweg* Begin oktober 2020 hebben wij u geïnformeerd over de intentieovereenkomst die wij hebben afgesloten met onze partners de Vervoerregio en gemeente

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														Haarlemmermeer. Cie M&B 22 maart 2021 (C-agenda) Aanpak en een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de gecombineerde verkenning- en planfase. In de SOK maken wij afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg voor het komende jaar. Gedurende het jaar werken we toe naar een voorkeursalternatief voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg.
Broek in Waterland													Olthof	De gekozen vorm van co-creatie is ingezet door PS en wordt doorgezet in de vervolgaanpak. Het Plan van Aanpak voor het vervolg zal in april 2020 worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zal dit door GS worden vastgesteld. De aanpak is in lijn met het reeds doorlopen proces. Als onderdeel hiervan worden de commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid uitgenodigd voor specifieke inloopavonden/workshops. In Q4 2020 wordt een moment gezocht om de commissie bij te praten over deze aanpak. 26-10-2020 Nota vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland, N247 (B-agenda) De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. Door extra uitvragen en kosten studie en o.a. corona verschuift dit. **20-06-2022 cie. M&B stand van zaken (C-stuk)** **06-07-2022 Atelier waarin eerste conceptontwerpen worden besproken met bewoners en belanghebbenden (cie. M&B als toehoorder)** **Na de zomervakantie volgt nog één atelier waarin de resultaten van de onderzoeken en de MKBA worden gepresenteerd.** **Afsluitend zal er een inloopavond komen waarin de eindresultaten van deze vervolgstudie worden getoond (cie. M&B kan daar in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden over deze resultaten)** **31-10-2022 cie. M&B (B-stuk)** De verwachting is dat begin 2023 een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.
N247-16, Bereikbaarheid Waterland													Olthof	29-11-2021 Voortgang project N247-16, Bereikbaarheid Waterland (B-agenda) 14-02-2022 Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2, 07-03 in PS
Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland													Olthof	Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: De eerste stap is gezet: het verbeteren van de spoorverbinding tussen Amsterdam/Haarlem en Zandvoort. De regio is

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														uitgenodigd om voorstellen te doen hoe om te gaan met het resterende budget. De coronaperikelen en beperkte capaciteit bij de gemeenten hebben er toe geleid dat niet meer in Q3 2020 maar voor de zomer van 2021 de voorstellen gereed zijn voor besteding van het resterende budget. Doel van de strategische samenwerkingsagenda is om eind dit jaar een PvA te hebben en daarin voorstellen voor het resterende te doen. Dat komt dan in de eerste helft van 2022 terug in de commissie M&B. Verwachting: eind Q3 2022 (C-agenda)
Houtribdijk													Olthof	In Q1 en Q2 2020 inventariseren we bij RWS de huidige situatie en ambities voor de Houtribdijk, zowel op het gebied van mobiliteit als de potentie om de biodiversiteit van het Markermeer te versterken. Ook met Flevoland gaan we in gesprek om de ontwikkelingen aldaar te bespreken. De verwachting is dat PS in Q4 2020 een notitie ontvangt wat de inventarisatie tot dan toe heeft opgeleverd en waar we als provincie eventueel op zouden kunnen inspelen. De inventarisatie is nodig om richting te kunnen bepalen. Hierin betrekken we ook de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld. RWS beheert de Houtribdijk, IJsselmeer en het Markermeer. Noord-Holland gaat over het Natura 2000 beleid van het Markermeer. 26-10-2020 in cie. M&B (B-agenda)
iDienst VMAAS (Verkeersmanagement as a Service)														Nieuw onderwerp betreffende de verkeersmanagement IDiensten: MAAS/IDiensten, eerder Verkeersmanagement as a Service genoemd. (Samenhang met andere onderwerpen zoals smart mobility en toekomst bediening kunstwerken.) 14-06-2021 Afnemen iDienst VMaaS (‘Verkeersmanagement as a Service’) door en voor provincie Noord-Holland (B-agenda)
Smart Mobility													Olthof	Er wordt jaarlijks gerapporteerd over de activiteiten in het Uitvoeringsprogramma. De Voortgangsrapportage 2019 Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 - 2020 is voor het zomerreces toegezonden. (C-agenda 31-08) 30-11-2020 technische briefing 22-04-2021 Voordracht Focus Smart Mobility in cie. M&B, 17-05 in PS
Gebiedscontracten														30-11-2020 technische briefing
OV Toekomstbeeld OV jaarverslag OV-concessies OV-concessie Gooi en Vechtstreek													Olthof	22-06-2020 Technische briefing over de winnende aanbieder van de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek 31-08-2020 input PS voor de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek (B-agenda). In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. 31-08-2020 Ter kennisname Het Jaarverslag 2019 concessies Openbaar Vervoer (C-agenda) Er is een start gemaakt met het opstellen van een Ketenaanpak Noord-Holland. Dit is een vertaling van de opdracht om een OV-visie te maken: Beleidsmatig is namelijk met alle partners het Regionaal OV toekomstbeeld opgesteld. Hierin is feitelijk een visie voor heel NH geschetst (stip aan de horizon). Het ontbreekt nu aan een aanpak voor de komende jaren en de rol van PNH hierin. Voor de zomer hebben wij een inventarisatie gemaakt van de knelpunten in de concessiegebieden en met de aangrenzende concessies. Daarvoor doen we een ronde langs de aangrenzende provincies, de VRA, de gemeenten (via de

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														PVVB'n), ROCOV NH, ROVER en PS. Deze laatste willen wij inplannen op 20 april 2020. Omdat er natuurlijke momenten zijn om aanpassingen door te voeren in de concessies (herijking NHN in 2021, HIJ in 2022 en start nieuwe concessie GV in 2021), gebruiken we Q2 en Q3 2020 voor de inventarisatie. In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. In de ketenaanpak worden alle OV gerelateerde werkzaamheden met elkaar in verband gebracht en met andere beleidsvelden/programma's, zoals OV-knooppunten/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. OV Toekomstbeeld: De provincie Noord-Holland werkt samen met vervoerders en overheden in de regio aan een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk dat in 2040 gerealiseerd moet zijn. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal eerst nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Na vaststelling van het ROVT eind 2019 is de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2020 geïnformeerd over de voortgang van het vervolg op het ROVT: - 20 januari 2020 : B-agenda – kenmerk 1309457/1309462; - 31 augustus 2020 : C-agenda – kenmerk 1440972/1440978; - 30 november 2020 : B-agenda – kenmerk 1510902/1519010. 15-02 vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 01-03-2021 Technische briefing Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis 22-03-2021 Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis (B-agenda) 06-09-2021 Beschikbaarheidsvergoeding 2021 en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland (C-agenda) 14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda) Naar verwachting cie 20-6 informeren PS OV: • De Beschikbaarheidsvergoeding OV • Transitieplan OV Noord-Holland • Het nieuwe betalen/EMV betalen • Betaalbaarheid van het OV • De voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg ROVT 20-06-2022 Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer en transitieplan Openbaar Vervoer (B-agenda) 20-06-2022 Verzamelbrief met ontwikkelingen en stand van zaken Openbaar Vervoer (B-agenda)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									**2023**		**Na 15-3**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
Fiets													Olthof	31-08-2020 Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk 2020 en intentieverklaring doorfietsroute regio Alkmaar (C-agenda) 15-02-2021 Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid (incl fiets) 2021 (C-agenda) Begin Q2 2021 zullen wij een Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit voorleggen aan PS. Onderdeel daarvan is een bestedingsplan voor de bestaande en nieuw beschikbare middelen uit het coalitieakkoord. In de regio's Alkmaar en Gooi- en Vechtstreek is inmiddels een intentieverklaring voor regionale doorfietsroutes ondertekend. In 2021 verwachten we ook in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond bestuurlijk gedragen plannen te kunnen bekrachtigen. In samenwerking met de partners in de MRA werken we aan een plan om gezamenlijk de fietsparkeervoorzieningen bij R-Net haltes te gaan verbeteren. Met ProRail en gemeenten werken we samen aan een plan om fietsparkeervoorzieningen bij stations in Noord-Holland in beeld te brengen bij het door het Rijk beschikbaar gestelde gelden vanuit het Klimaatakkoord. Bij het BO-Mirt van 26-27 november 2021 zijn voor diverse stations gelden beschikbaar gesteld. Binnen de INHI nemen we fietsveiligheid mee in de beoordeling van onze wegen. In 2021 lanceren wij een vernieuwde en met de (door-)fietsopgave samengevoegde uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur met hoge subsidiepercentages voor investeringen in fietsveiligheid (70%) en doorfietsroutes (80%). Vooralsnog zijn er voor de Spitspont Velsen geen nieuwe afspraken nodig. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten. *Proces Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Regionaal Toekomstbeeld Fiets en de oplegger Actieve Mobiliteit* De besluitvorming over het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld zal in november 2021 op het BO MIRT plaatsvinden. De eerste fase voor het Nationaal Toekomstbeeld fiets (NTF) is een Nationale Contourenschets van het NTF. Onze input hiervoor zal geleverd worden via een Regionale Contourenschets voor Noord-Holland, VRA en Flevoland. De verwachting is om in Q2 de Regionale Contourenschets, tezamen met een eerste concept van de 'oplegger Actieve Mobiliteit' (eerder ook genoemd Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit), voor te leggen. Als B-stuk om te bespreken. 14-06-2021 Concepten actieve mobiliteit en regionaal toekomstbeeld fiets (B-agenda) 21-03-2022 Voortgang oplossen fietsknelpunten C-agenda 09-05-2022 Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets (23-05-2022 in PS)
N241 - AC de Graafweg													Olthof	19 september 2019: Provinciale Staten heeft het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) definitief vastgesteld op 4 maart 2019. Er lopen dertien beroepszaken tegen het PIP, waaronder één van gem Opmeer. GS heeft 14 mei 2019 het Landschappelijk Inpassingsplan(LIP) vastgesteld. 31-08-2020 Onteigening N241 (C-agenda) 28-10-2021 Voordracht Verklaring van geen bedenkingen (VVGB) in cie. M&B (8-11 in PS)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									**2023**		**Na 15-3**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
PIP vernieuwing en verbreding Cruquiusbrug													Olthof	Q3 2020 ontwerp PIP ter kennisname naar PS (C-agenda 28-09-2020). 18-01-2021 Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug (C-agenda) 22-03-2021 Voordracht vaststelling PIP in cie. M&B (12-04 in PS)
Programma centrale bediening kunstwerken													Olthof	30-03-2020 Werkbezoek Bediencentrale en Vrouwenverdrietbrug is i.vm. het coronavirus vervallen. In de cie. M&B van 24-02-2020 heeft u besloten 32 kunstwerken volgens de veiligheidseisen van de machinerichtlijnen (MRL) te koppelen aan de bediencentrale in Heerhugowaard en daarvoor het benodigde budget beschikbaar te stellen. Dit besluit is in uw PS-vergadering van 09-03-2020 bekrachtigd. Met dit besluit is een extra investering van € 9,5 miljoen gemoeid. In de Statencommissie is reeds aangegeven dat niet met zekerheid te zeggen is of dit bedrag voldoende is, omdat op dit moment niet exact bekend is wat de status van de kunstwerken is. Ook is er een diversiteit van de kunstwerken waardoor ieder kunstwerk apart moet worden beoordeeld. GS zullen u spoedig informeren over de ontwikkelingen. 22-06-2020 Brief PS over 24u centrale bediening (van C naar B-agenda) 31-08-2020 Voortgang transitie brug- en sluisbediening (van C naar B-agenda) 17-09-2020 werkbezoek aan de bediencentrale Langebalk in Heerhugowaard en de Kogerpolderbrug bij De Woude (geannuleerd wegens onvoldoende aanmeldingen) 27-09-2021 Vervolg centrale bediening kunstwerken (B-agenda)
Herstel bruggen Krommenie													Olthof	28-09-2020 Stand van zaken via brief van GS (C-agenda) 21-03-2022 Voortgang bruggen Krommenie (C-agenda)
Leeghwaterbrug													Olthof	14-02-2022 Cie. M&B Evaluatie gehele project (C-agenda) 21-03-2022 Cie. M&B bespreking evaluatie (C- naar B-verzoek Liberaal NH)
Agenda slimme en schone logistiek													Olthof	Nieuwe onderwerp, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord. De provincie stelt een agenda slimme en schone logistiek op om de provinciale inzet betreffende het goederenvervoer verder vorm te geven. 30-09 (uitloop 27-09) concept Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (B-agenda) Q4 ‘21/Q1 ‘22: Verwerken feedback commissie en stakeholders tot definitieve agenda slimme en schone logistiek 21-03-2022 cie. M&B Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (04-04-2022 PS) 16-05-2022 werkbezoek aan WFO bedrijventerrein in Zwaagdijk (ontsluiting/rotonde)
Goederenvervoer over water en Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) / Duurzame Mobiliteit													Olthof	Goederenvervoer over water: Op 4 februari 2020 hebben wij kennis genomen van het rapport ‘Vervolgonderzoek goederenvervoer over water, provincie Noord-Holland’. We gaan aan de slag met de aanbevelingen uit het onderzoek en werken dit de komende periode uit in beleidsvoorstellen. Het genoemde onderzoek wordt als input gebruikt voor de totstandkoming van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). De provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland werken samen met gemeenten en andere relevante partijen de afspraken uit het Klimaatakkoord uit via het RMP. De aanbevelingen uit het genoemde onderzoek zullen landen in het concept-RMP dat in Q3 aan u wordt voorgelegd ter bespreking. Op basis van uw bespreking en de bespreking in andere bestuursorganen in de regio wordt eind 2020 een definitief RMP opgesteld dat

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									**2023**		**Na 15-3**	**GS**	**Behandeling**
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														aan u begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd wordt. 20-04-2020 Technische briefing Duurzame Mobiliteit 28-09-2020 concept-RMP in cie. M&B (B-agenda) 27-09-2021 Definitief RMP in cie. M&B (B-agenda)
Onderzoeken doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend en Schiphol/Hoofddorp													Olthof	*Onderzoek doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend:* Samen met onze partners VRA, gemeente Amsterdam, Zaanstad en Purmerend zijn we gestart met het uitvoeren van een probleemanalyse naar de HOV capaciteit tot en met 2040 op de ZaanIJ-corridor en de verbinding Amsterdam-Purmerend. In het onderzoek is gekeken naar de Ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord en Zaanstad, ook in samenhang met Haven-Stad. De probleemanalyse is de eerste fase in het onderzoek naar het doortrekken van de noord-zuidlijn richting Zaanstad en Purmerend en het project loopt richting zijn einde. Naar planning worden de resultaten in Q1 2021 vastgesteld en verwachten wij PS in een gezamenlijke informatiebijeenkomst met raadsleden te informeren over de resultaten. 01-03-2021 19.00-21.00 uur online presentatie aan raads- en Statenleden over de onderzoeksresultaten naar het HOV op de Zaan-IJ corridor en de corridor Amsterdam-Purmerend (i.s.m. en georganiseerd door Vervoerregio Amsterdam) 22-03-2021: rapport in cie. M&B ter bespreking (B-agenda) In de volgende fase wordt onderzocht welke oplossingsrichting het meest geschikt is om de reizigersgroei op de corridors op te vangen. Het is de intentie om het onderzoek uit te voeren onder het programma SBaB. *Doortrekken NZ-lijn naar Schiphol/Hoofddorp:* Onze belangrijkste prioriteit in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) is deze doortrekking. Het ROVT is aangeboden aan de Minister van I&W in het BO MIRT 2019. Een nationale alliantie van zeven partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, heeft in november 2020 een bod neergelegd bij het Rijk met het voornemen om gezamenlijk circa € 1 miljard bij te dragen ten behoeve van het doortrekken van de NZ-lijn en het sluiten van de ringlijn Amsterdam. In het BO MIRT 2020 is vervolgens geconstateerd dat er nu geen middelen beschikbaar zijn voor het starten van een MIRT-verkenning. De afspraak is gemaakt om in het project ZWASH (Zuidwestcorridor Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp) gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. In het BO MIRT 2021 moet dan een besluit worden genomen. Dit project is één van de onderdelen van het Rijk/Regio programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB). Voor beide onderzoeken zal aan PS worden gevraagd hoe zij hierbij betrokken willen worden. 07-12-2021 Digitale bijeenkomst op 7 december over Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040. Dit is een technische briefing waar PS-

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														leden technische en verhelderende vragen kunnen stellen over de studie. 17-01-2022 cie M&B Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda) 14-02-2022 rapport Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 (B-agenda)
Verdubbeling spoor Alkmaar-Den Helder													Olthof	Met de regio is gesproken over de ontwikkeling van deze spoorverbinding in het samenwerkingsprogramma De Kop Werkt! Er ligt een niet-gepubliceerd rapport, waarin gekeken is naar een aantal mogelijkheden (andere spoorproducten). De regio wil echter vooral vasthouden aan wat ze nu hebben, namelijk een IC, en van daaruit verder (een verdubbeling, die zo'n 400 mln. euro kost). In Q2 van 2021 zullen PS worden geïnformeerd over de resultaten van onze inzet rond de opgave. Op initiatief van de NS is de provincie samen met de gemeenten gestart met het opstellen van een ontwikkelagenda voor de corridors in Noord—Holland waaronder de Zaancorridor. Stand van zaken van deze regionale ontwikkelagenda (C-agenda cie. M&B 22-03-2021) 21-03-2022 Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda) De provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.
Oplossen knelpunten Den Helder													Olthof / Pels	Eind 2020 worden maatregelen uitgevoerd aan de N250. Hierbij worden intelligente verkeersregelinstallaties geplaatst en een kruising aangepast. De fysieke werkzaamheden zijn uitgevoerd. Verder is binnen het samenwerkingsverband De Kop Werkt! onderzoek gedaan naar verkeers-/mobiliteitsmanagement maatregelen om de verkeersstromen te spreiden/reguleren. Ook is nader onderzoek gedaan naar meer grootschalige infrastructurele oplossingen. Zoals een nieuwe brug ter hoogte van de Ravelijnweg en het verplaatsen van de Moormanbrug. Deze maatregelen zullen in samenhang met de ontwikkeling van het maritiem cluster verder worden uitgewerkt en beoordeeld. In Q2 2022 zullen PS over de voortgang van het maritiem cluster geïnformeerd worden. 09-05-2022Technische briefing terug- en vooruitblik proces Maritiem Cluster
Koopvaardersschutsluis Den Helder														**20-06-2022 M&B (C-stuk)**
Herallocatie Investerings-pakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar													Olthof	06-09-2021 Voordracht Herallocatie van de middelen in het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar (13-09-2021 in PS) Ontwikkeling haven Boekelermeer **20-06-2022 M&B (C-stuk)**

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
Duurzame oeververvangingen													Olthof	22-03-2021 technische briefing
Infrastructuur														
PMI/PMO: Doorontwikkeling Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur& Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud iMPI (incl. doorfietsroute N232 bij Badhoevedorp)													Olthof	In april 2020 ontvangt de cie. een enquête over de doorontwikkeling PMI/PMO, waarvan de uitkomsten worden besproken in een BOT-overleg op 15-06. N.a.v. de uitkomsten van de enquête is dit BOT-overleg vervallen (zie nieuwsmail 27 mei 2020): *BOT-overleg PMI/PMO commissie M&B 15 juni vervalt vanwege aangeleverde informatie in de enquête* De enquête over de doorontwikkeling van het PMI/PMO is met veel aandacht ingevuld door PS. De duidelijke onderbouwde antwoorden geven een goed beeld van de wensen en verbetervoorstellen van PS. Daarbij valt op dat uw ideeën over het PMI/PMO verder reiken dan enkel het visueel samenvoegen van beide meerjarenprogramma's. Bijvoorbeeld de wijze van de politieke agendering van de geprogrammeerde projecten komt als thema naar voren. PS bevragen met een digitale enquête is een nieuwe methode en past goed in deze 'corona-tijd'. De uitgebreide antwoorden en de reikwijdte van de verbetervoorstellen vragen een bredere analyse dan voorzien. Voor de aankomende commissie M&B zal daarom het BOT-overleg komen te vervallen. Uw input gaan wij meenemen en wij zullen u voor het zomerreces informeren over de resultaten en de vervolgstappen. De eerste laagdrempelige aanpassingen die uit de enquête komen kunnen we wel al meenemen in de behandeling van het nieuwe meerjarenprogramma 2021-2028, hierover zullen wij u ook informeren. Uiteindelijk zal de eerste 'concept'versie van het samengevoegde PMI/PMO onder de nieuwe naam 'integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur' (iMPI) komend najaar, tegelijk met de nieuwe begroting, geagendeerd worden in de vergadering van PS. 31-08-2020 Uitkomsten enquête en bespreken stand van zaken doorontwikkeling PMI/PMO (B-agenda) 26-10-2020 Voordracht iMPI (v/h PMI/PMO) in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Actualisatie iMPI zit bij de Eerste begrotingswijziging 2021: M&B 15-02-2021, PS 08-03-2021 (zie schema bovenaan) 22-04 BOT-overleg Financiële opgave bouwen en onderhouden infrastructuur (komt aan de orde bij behandeling in de kaderbrief in juni) 06-09-2021 Actualisatie werkafspraken met PS over het iMPI (C-agenda) 06-09-2021 Technische briefing Pitch promoties infraprojecten 27-09-2021 2e Technische briefing over projecten iMPI 28-10-2021 Voordracht iMPI 2022-2029 en voordracht bij Begroting 2022, 08-11 in PS 27-01-2022 Halfjaarlijkse technische briefing "Projecten iMPI" 14-02-2022 Actualisatie iMPI, 07-03-2022 in PS 9-09-2022 Halfjaarlijkse technische briefing "Projecten iMPI" 31-10-2022 Actualisatie iMPI, 14-11-2022 in PS 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling EBW en Begroting: technische

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														briefing “Projecten iMPI” 23-01-2023 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 13-02-2023 Actualisatie iMPI, 20-02-2023 in PS
investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														De investeringsstategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) heeft raakvlakken met de commissies NLG (biodiversiteit) en RWK (wonen/bereikbaarheid/ruimte). 22-04-2021Technische briefing Algemene beeldvorming iNHi, met uitnodiging van NLG en RWK In plaats van het BOT-overleg op 17-01-2022 een ambtelijke toelichting middels een technische briefing in Q2-2022 en daarna voor bespreking agenderen op de B-agenda. Het ‘instrument’ iNHi wordt voor het eerst toegepast als uitwerking van het nieuwe coalitieakkoord (2023). Daarna zal de toegepaste iNHi (de ‘iNHi 2023-2027’) het formele traject doorlopen van met uiteindelijke vaststelling in PS rond Q4-2023 / Q1-2024. Na vaststelling kunnen de resultaten geborgd worden in het iMPI en vergelijkbare programma’s. ~~Concreet (onder voorbehoud) 9 mei 2022: TB~~ Nieuwe planning volgt - ~~20 juni 2022: B-agenda~~ - ~~Q4-2023: start formeel traject tot vaststelling ‘iNHi 2023-2027’~~ - ~~Q2-2024: borging resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’ in het iMPI-proces~~ - ~~Q3/4-2024: vaststelling iMPI met resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’~~
Verandering Onteigeningsprocedure													Rommel (Grond)	Omdat de Omgevingswet opnieuw is uitgesteld wordt de technische briefing ‘verandering Onteigeningsprocedure’ voor de commissies NLG (trekkende commissie) en M&B (Infrastructuur) vooralsnog verplaatst naar NLG 05-09-2022.
Luchtvaart (incl. Schiphol)														
Luchtvaart													Olthof	Zoals in het coalitieakkoord al is aangegeven, is het Rijk bevoegd gezag ten aanzien van Schiphol. Daarmee is het overleg op nationaal niveau richtinggevend. Dit voorjaar wordt vanuit het kabinet de concept-luchtvaartnota 2020-2050 verwacht. Deze nota dient antwoord te geven op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Inzet vanuit het kabinet is dat de luchtvaart stiller en duurzamer wordt, waarbij veiligheid steeds voorop staat. De Bestuurlijke Regie Schiphol – het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten die binnen het werkingsgebied van Schiphol (48 Lden) – zal een zienswijze voorbereiden op de concept-luchtvaartnota. De Staten zullen daarover worden geïnformeerd. 15-06-2020 Masterclass Luchtvaart 22-06-2020 Bespreken Zienswijze BRS op Luchtvaartnota (B-agenda) 15-02-2021 Zienswijze BRS op ontwerp-Voorkeursbesluit luchtruimherziening (B-agenda) 15-02-2021 Position paper BRS governance omgeving Schiphol (C-agenda) 22-03-2021 Technische briefing planning en proces komende 2 jaar April 2021: - Schiphol (LVB1) initiatiefwet nachtsluiting. PS informeren over de ter

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														visielegging van twee ontwerpbesluiten over luchtvaart en insteek BRS bij de inhoudelijke beoordeling daarvan. 14-06-2021 Zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol op de "ontwerpwijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege technische wijzigingen" van het kabinet (C-agenda). 20-05-2021 voorbereiden BOT overleg proces luchtvaart 27-09-2021 technische briefing proces luchtvaart / samenhang met RO, met uitnodiging van cie. RWK 28-10-2021 o.v.b. BOT overleg proces luchtvaart, met uitnodiging van cie. RWK 29-11-2021 Informeren PS over aanpassing luchthavenbesluiten in de omgevingsverordening 09-05-2022 Voordracht Aanpassing luchthavenregeling Middenmeer **20-06-2022 BOT overleg luchtvaart**
Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport (Westpoort)													Olthof	De provincie is ten aanzien van de regionale luchtvaart wél bevoegd gezag. De agendering van het Ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) Westpoort in de cie. volgt naar verwachting in oktober of november (C-stuk). 18-01-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in cie. M&B 01-02-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in PS
NZKG en (Zee)havens														
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren													Pels	De Noord-Hollandse zeehavens staan voor grote maatschappelijke uitdagingen. In de komende jaren wordt de transitie gemaakt van fossiele energie naar duurzame bronnen. Dit is nodig om de klimaatdoelstellingen te behalen, de kwaliteit van de leefomgeving in de havengebieden te verbeteren en om als zeehavens ook in de nabije toekomst economisch competitief te zijn. En juist dankzij de reeds aanwezige energie-infrastructuur en het feit dat de havengebieden de aanlandingspunten zijn voor de windparken op zee zijn er volop kansen. Ook voor het op industriële schaal toepassen van circulaire economie zijn de havengebieden goed gesitueerd. Maar net als bij de energietransitie is hier zowel fysieke ruimte als milieuruimte nodig is. Naast deze opgaven dienen maatregelen genomen te worden om ook in de toekomst klimaatbestendig en waterrobuust te zijn en is het uitgangspunt dat de waardevolle landschappen rondom te zeehavens behouden dienen te blijven. Tot slot speelt het Noorzeekanaalgebied een rol om een deel van de aanzienlijke woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te accommoderen en is er in Den Helder behoefte aan extra kaderuimte voor de Koninklijke Marine. Het moge duidelijk zijn dat de ruimtedruk in beide gebieden groot is. Het leggen van deze ruimtelijke puzzel nemen we samen met onze partners ter hand. Binnen de Nationale Omgevingsvisie is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als gebied om nader uit te werken (NOVI-NZKG). Wij werken dit verder in met onze partners in het Bestuursplatform NZKG in samenwerking met het Rijk. Doel is om tot regionale afspraken te komen over de volgordelijkheid waarin maatschappelijke opgaven gerealiseerd kunnen worden in het NZKG en hiertoe ondersteunende afspraken te maken met het Rijk. Verwachting is dat dit product in najaar 2023 wordt opgeleverd in het Bestuursplatform NZKG. Daarnaast zijn we rondom de haven van Den Helder in gesprek over de visie op

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 20 juni 2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**13-02**			
														het Maritiem Cluster Den Helder. Het kader waarbinnen we opereren in beide samenwerkingsverbanden willen we graag nader aanscherpen. Daartoe stellen we een Havennota op die we eind 2022 aan u voor willen leggen. 30-05 werkbezoek Amsterdamse haven (i.s.m. ORAM), met cie. RWK (ruimte) Verwachting: 29-09 Technische briefing havennota

KONINKLIJKE
BLN-SCHUTTEVAER
Regio IJsselmeer en Noord-Holland
Gruttolaan 15, 1742 BM Schagen
T: + 31 (0)6-53826137
E: regioijsnh@bln.nl | I: www.bln.nl

Haarlem dd. 20 juni 2022

Betreft: Ingesproken tekst Koninklijke Schuttevaer ter zake het NIET verlengen van de KVSS tijdens de geplande renovatiewerkzaamheden.

Goedenavond leden van de Commissie, mijn naam is Hans Stammes, voorzitter van de afdeling NH van Schuttevaer

Schuttevaer staat voor de infra belangen van de Nederlands beroepsvaart.

Dat wij, Schuttevaer, hier vandaag voor u staan is uniek, maar helaas noodzakelijk en nog nooit eerder gebeurd in ons 160 jarig bestaan.

Schaalvergroting is ook aan de binnenvaart niet voorbij gegaan.
Vandaag de dag is het maatgevende schip een zgn. klasse V-schip met een lengte van 110 meter en een breedte van 11,40 meter .
In Nederland varen op dit moment ca 750 van deze schepen.

Als bruggen en sluizen aan renovatie toe zijn, is dat het cruciale moment om deze aan de toekomstige eisen aan te passen.

Bouwen doe je voor de toekomst !
Een brug of sluis wordt gebouwd met een levensduur van 100 jaar !

Het vorige College van GS had dat feilloos door in 2018 en besloot dat, bij de noodzakelijke renovatie van de Koopvaarders schutsluis, gelijk een verlenging moest gaan plaatsvinden om Noord Holland zijn 2e ontsluiting via het water te geven.

Een besluit met Visie!!

Immers, aan de zuidzijde van ons Noord-Hollands kanaal is de Wilhelminasluis al verlengd. Noord-Holland is daarmee klaar om het type V schip te ontvangen!

Hiermee geef je als bestuurder een signaal af aan ondernemers dat er groei mogelijk is.

Bedrijven hebben deze toekomstvisie nodig van een betrouwbare overheid.

KONINKLIJKE BLN-SCHUTTEVAER
Regio IJsselmeer en Noord-Holland
Gruttolaan 15, 1742 BM Schagen
T: + 31 (0)6-53826137
E: regioijsnh@bln.nl | I: www.bln.nl

Onze maatschappij staat voor grote uitdagingen. Vergroening….. verduurzamen…… energietransitie…. Ook de binnenvaart.

De stip aan de horizon is gezet. De weg ernaar toe is nog onduidelijk voor iedereen. U kunt die duidelijkheid nu geven!

De binnenvaart speelt een belangrijke rol bij de groei van het transport, ook in Noord Holland. Wij zijn een belangrijk onderdeel van de totale vervoersketen en kunnen voorkomen dat wegen dichtslippen.

Onzekerheid over bouwkosten is van alle tijd en zal altijd blijven bestaan.

Maar het niet voortvarend uitvoeren van het eerdere besluit is veel kwalijker en heeft al veel geld gekost. Maar daar kan varend en ondernemend Noord Holland toch niet de dupe van worden ?

Ieder nuchter mens voelt op zijn klompen aan dat de combinatie van renovatie en verlenging de goedkoopste oplossing is !

En natuurlijk is met de verlenging van de Koopvaarder Schutsluis niet gelijk het gehele Noord Hollandskanaal klaar voor het klasse V schip.

Maar het nu alleen renoveren van deze sluis is een gemiste kans!

Verlengen over 5 tot 8 jaar ? Dat gelooft U toch ook niet? Ik hoor het argument dan al “dat hadden we in 2023 al moeten doen tijdens de renovatie!! Nu veel te duur!”

Dan worden we dus met dezelfde boekhoudkundige argumenten om de oren geslagen

U, leden van de Provinciale Staten gaat deze beslissing van G.S. toch niet accepteren ?
Ga verder op de gemaakte beslissing van mei 2018 !

Zeker in de huidige transitie van Nederland naar duurzaamheid kan ik mij niet voorstellen dat u de Noord Hollandse ondernemers zover laat zakken !

Dank voor uw aandacht.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9941
Extern Zaak ID	1808369
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	4.a
Titel	Voordracht Jaarstukken 2021 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022 en Rekeningencommissie 30-5-2022).)
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Bijlagen
brief aan PS over Jaarstukken 2021.pdf
Voordracht PS Jaarstukken 2021.pdf
Jaarstukken 2021 - Na GS.pdf
Schriftelijke beantwoording vragen die nog open stonden na de technische vragenronde op 30 mei over de Jaarstukken 2021.docx

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	23 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	13 juni 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Economie Financiën en Bestuur	20 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
PS-vergadering	4 juli 2022

Toelichting

In de jaarstukken 2021 legt het college verantwoording af over het gevoerde beleid en de behaalde output in het jaar 2021. Het college besluit de jaarstukken 2021 ter besluitvorming toe te zenden aan Provinciale Staten.

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. Ibrahim
CZ/FIN

Telefoonnummer +31235145288
salih.ibrahim@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 MEI 2022

Kenmerk
1808369/1808377

Uw kenmerk

Betreft: Jaarstukken 2021

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de jaarstukken 2021

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

1. Voordracht PS

2. Jaarstukken 2021

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

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 17 mei 2022

Onderwerp: Jaarstukken 2021

Kenmerk: 1808369/

Bijlagen:

Jaarstukken 2021

1. Inleiding

Via de jaarstukken 2021 legt het college verantwoording af over het gevoerde beleid en de behaalde output van het jaar 2021. Provinciale Staten controleren of dit is gebeurd binnen de kaders zoals geformuleerd in de begroting 2021 en bijgesteld in begrotingswijzigingen.

De jaarstukken hebben wettelijk dezelfde structuur als de begroting. Dit betekent dat wij rapporteren over de 7 beleidsinhoudelijke programma's en het programma "financiën", zoals die in de begroting 2021 waren opgenomen.

Status controle externe accountant
Op het moment van verzending van deze voordracht bevindt de accountantscontrole zich in de afrondende fase. Er vinden nog een aantal laatste controles plaats waarna er nog een externe review op het accountantsdossier uitgevoerd zal worden. Indien hieruit nog wijzigingen in de jaarstukken volgen, zullen wij uw Staten hierover informeren. De accountant verwacht halverwege mei het concept accountantsrapport en de controleverklaring gereed te hebben. Deze wordt besproken in de rekeningencommissie van 30 mei in aanwezigheid van de accountant. Het definitieve accountantsrapport en de controleverklaring en de bestuurlijk reactie vanuit GS zullen tijdig voorafgaand aan de vaststelling van de jaarrekening, voorzien op 27 juni a.s. aan u worden toegezonden.

Deze voordracht bevat een analyse op hoofdlijnen van de financiële ontwikkelingen in 2021, het rekeningresultaat en het voorstel tot resultaatbestemming. De inhoudelijke toelichtingen en analyses zijn te vinden in de jaarstukken zelf.

De jaarstukken zijn voor 20 mei ook als webversie te benaderen via http://financien.noord-holland.nl/

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Begroot en gerealiseerd resultaat per programma (x € 1.000)

Programma	*Begroot resultaat*	*Gerealiseerd resultaat*	*Verschil*	
1. Openbaar bestuur	19.218	17.070	2.148	Voordelig
2. Klimaat en Milieu	50.224	50.141	83	Voordelig
3. Ruimte en Water	17.312	18.450	-1.138	Nadelig
4. Bereikbaarheid	2.184	4.649	-2.465	Nadelig
5. Groen	122.224	124.006	-1.782	Nadelig
6. Economie, cultuur en Welzijn	41.341	43.735	-2.395	Nadelig
7. Financiën en bedrijfsvoering	-359.112	-375.941	16.829	Voordelig
8. Economische herstel en duurzaamheid	99.484	100.003	-155	Nadelig
Totaal Provincie Noord-Holland	**-6.762**	**-17.887**	**11.125**	**Voordelig**

Toelichting

Het rekeningresultaat 2021 bedraagt € 17,9 miljoen voordelig. Het begrote resultaat na de laatste begrotingswijziging bedroeg € 6,8 miljoen voordelig. Dit betekent dat het resultaat € 11,1 miljoen voordeliger is dan verwacht bij de laatste begrotingswijziging.

Hieronder worden de belangrijkste oorzaken benoemd voor het verschil tussen het begrotingssaldo na de laatste begrotingswijziging en het resultaat in de jaarrekening.

Ontwikkeling	**Operationeel Doel**	**Afwijkingen ten opzichte van de actuele begroting 2021 (x € 1 mln.)**	**Voordelig (V) / Nadelig (N)**
A. Verplichting GNR	5.2.1	-8,6	N
B. Faunafonds	5.2.4	-1,9	N
C. Bijdrage Waddengebied Exploitatie	5.3.3	9,6	V
D. Afrekeningsverschillen	7.1.5	7,8	V
E. Capaciteitskosten Provinciale organisatie		7,0	V
F. Aanvullende storting voorziening PDENH	6.5.2	-3,1	N
F. Overige financiële mutaties die het resultaat beïnvloeden		0,3	V
Afwijkingen ten opzichte van de actuele begroting 2021		**11,1**	**V**

A. Verplichting GNR (€ 8,6 mln. nadelig)
Betreft verplichting Stichting Goois Natuurreservaat (GNR) € 15,1 mln. In 2018 hebben GS ingestemd met uittreding uit het Gooisch Natuurreservaat. In januari 2020 is een intentieovereenkomst getekend waarbij partijen de intentie hebben uitgesproken om voor 1 juli 2020 tot overeenstemming te komen. Op basis van de bestuurlijke overeenkomst tussen de provincie en de deelnemende gemeentes is de uittredingssom GNR bepaald. Deze verplichting wordt gedeeltelijk gedekt uit de bestaande reserve Uittreding GNR, € 6,5 mln. Het restant van € 8,6 mln. is ten laste van het resultaat gebracht.

B. Faunafonds (€ 1,9 mln. nadelig)
Bij de laatste begrotingswijziging 2021 is het budget voor de Faunaschade verhoogd tot € 9,7 mln. Op basis van de recente (februari 2022) informatie vanuit BIJ12/Faunafonds blijkt dat de te betalen schade over 2021 uit gaat komen op een totaalbedrag van € 10,3 mln. Daarnaast is in 2021 nog een nabetaling over 2020 gedaan van € 1,3 mln., waarmee de uitgaven in 2021 uitkomen op € 11,6 miljoen. Dit is een toename van € 1,9 mln.

C. Bijdrage Waddengebied Exploitatie (€ 9,6 mln. voordelig)
Provincie Noord-Holland heeft haar aandeel in de bijdrage in 2021 van het Rijk ontvangen. Momenteel ontbreekt echter nog de juridische grondslag om de bijdrage vanuit Provincie Noord-Holland over te maken aan het Waddenfonds. Het wachten is op een daarvoor noodzakelijke wijziging van het Bestuursakkoord uit 2011, welke momenteel ter goedkeuring bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat ligt. Zodra deze door partijen is ondertekend kan Provincie Noord-Holland de bijdrage 2021 alsnog overmaken aan het Waddenfonds.

D. Afrekeningsverschillen (€ 7,8 mln. voordelig)
Verschillen tussen de in voorgaande jaren genomen lasten voor beschikte (toegezegde) subsidies en de werkelijk subsidielasten volgens de eindafrekening komen op de post "afrekeningsverschillen" terecht. Bij enkele subsidies zijn de lasten volgens de eindafrekening lager uitgekomen. De belangrijkste post betreft de subsidie voor het Project omlegging A9 Badhoevedorp. De subsidielasten voor dit project zijn met € 4,7 mln. lager uitgevallen.

E. Capaciteitskosten Provinciale organisatie (€ 7,0 mln. voordelig)
In 2021 zijn € 7,0 miljoen minder capaciteitskosten uitgegeven dan begroot. Zo zijn de loonkosten € 8,7 mln. lager als gevolg van de krappe arbeidsmarkt. Door de krappe arbeidsmarkt konden vacatures moeilijker worden vervuld. Als gevolg van de lagere vaste bezetting zijn de inhuurkosten € 3,0 mln. hoger. Daarnaast zijn de overige kosten, zoals opleidingskosten en reiskosten € 1,3 mln. lager, als gevolg van Corona.

F. Aanvullende storting voorziening PDENH (€ 3,1 mln. nadelig)
Op basis van de definitieve jaarstukken 2021 PDENH hebben wij een aanvullende verliesvoorziening geboekt voor de deelneming in PDENH. Deze aanvullende verliesvoorziening was niet begroot.

G. *Overige verschillen (€ 0,3 mln. voordelig)*
In hoofdstuk ‘5.1 – overzicht van baten en lasten en toelichting’ van de Jaarstukken is per programma een volledige specificatie en toelichting te vinden van de verschillen groter dan € 250.000 tussen de actuele begroting en de realisatie.

3. Voorstel tot resultaatbestemming

Het resultaat voor bestemming bedraagt € 17,9 miljoen positief (zie onderstaande tabel nr. 0). Wij stellen uw Staten voor om dit positieve resultaat als volgt te bestemmen.

#	Omschrijving	Bedrag (x €1.000,-)	Voordeel(V) / Nadeel(N)
0	**Rekeningresultaat 2020 voor resultaatbestemming**	**-17.887**	**V**
1	Storting in de algemene reserve t.b.v. Uitgestelde intenties	12.062	N
2	Storting in de algemene reserve van de ontvangen Decentralisatie uitkeringen	1.536	N
3	Storting restant rekeningresultaat in de algemene reserve	4.289	N
	Saldo	**0**	**-**

1. *Uitgestelde Intenties*

Bij de Eerste Begrotingswijziging 2022 is voor € 13,6 mln. aan uitgestelde intenties opgenomen. Hiervan moet € 12,1 mln. nog via het jaarrekeningresultaat doorgeschoven worden naar de begroting voor 2022. Dit betreft met name de uitgestelde bijdrage exploitatie waddengebied (€9,6 mln.), de teruggevoerde subsidies Noodfonds sociale infra NHN en MRA (1,8 mln.) wat doorschuift van 2021 naar 2022.

2. *Decentralisatie-uitkeringen*

In de decembercirculaire provinciefonds 2021 heeft de provincie € 1,5 miljoen van het Rijk ontvangen. Dit zijn decentralisatie-uitkeringen die in 2021 niet meer besteed zijn en daarom geoormerkt vrijvallen in het resultaat van 2021. Dit bedrag van € 1,5 mln. zal vervolgens bij de tweede begrotingswijziging 2022 weer toegevoegd worden aan de begroting van 2022 om de activiteiten waarvoor de middelen aan ons zijn verstrekt uit te kunnen voeren.

3. *Resultaat na bestemming*

Na instemming met bovenstaande resultaatbestemming zal het resterende positieve resultaat € 4,3 miljoen bedragen. Voorstel aan U is om deze middelen aan de algemene reserve toe te voegen.

4. Financiele ontwikkeling
De belangrijkste financiële ontwikkelingen in de jaarrekening 2021 zijn:

- De onderbesteding op uitgaven is teruggedrongen van € 47 mln. in 2020 naar € 42 mln. in 2021. De onderbesteding is met name terug gedrongen door een verbeterde interne sturing op de begroting en begrotingswijzigingen. De onderbesteding op de uitgaven betreft voornamelijk begrote uitgaven vanuit de bestemmingsreserves waardoor deze middelen niet vrijvallen in het resultaat maar beschikbaar blijven in de bestemmingsreserves. Zie voor een analyse van deze onderbesteding de toelichting op de rekening in één oogopslag in de jaarrekening en de volledige verschillenanalyse in hoofdstuk 5.1 – Overzicht van baten en lasten en toelichting.
- Er is sprake van een toename van de Materiele Vaste Activa in wegen en vaarwegen van circa € 74 mln. onder gelijktijdige afname van de Liquide middelen.
- De toename van de te besteden doeluitkeringen vlakt af, maar het aantal te verantwoorden Sisa regelingen blijft hoog. Deze Sisa regelingen geven een hogere administratieve druk.
- Een toename in de algemene reserve van € 44,7 mln. naar € 186 mln. en een afname in de bestemmingsreserves van € 65,4 mln. naar € 860 mln. Deze tendens is in lijn met de afspraken zoals ze zijn vastgelegd in het coalitieakkoord. In het coalitieakkoord is afgesproken om bepaalde reserves vrij te laten vallen om ambities uit het coalitieakkoord te dekken. De middelen zijn vrijgevallen in 2021 (deels naar de algemene reserve) en zullen in de periode 2022-2023 weer voor andere doelen worden ingezet.

5. Proces en procedure
Wij zenden de jaarstukken 2021 na vaststelling door Provinciale Staten conform artikel 204 van de Provinciewet aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

6. Voorstel
Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 1808369/1638161

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 17 mei 2022;

besluiten:

1. De jaarstukken 2021 vast te stellen

2. De volgende bedragen uit het totale voordelige jaarrekeningresultaat van € 17,9 mln. te bestemmen:

a. € 12.062.000 voor uitgestelde intenties uit 2021 geoormerkt te storten in de Algemene reserve

b. € 1.536.000 voor decentralisatie-uitkeringen geoormerkt te storten in de Algemene reserve

c. Het resterende voordelig rekeningresultaat van € 4.289.000 toe te voegen aan de Algemene reserve

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Jaarstukken 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
Leeswijzer 5
2. In één oogopslag 6
3. Programmaverantwoording 2021 8
Programma 1. Openbaar bestuur 9
Programma 2. Klimaat en Milieu 23
Programma 3. Ruimte en Water 39
Programma 4. Bereikbaarheid 65
Programma 5. Groen 86
Programma 6. Economie, Cultuur en Welzijn 104
Programma 7. Financiën en Bedrijfsvoering 121
Programma 8. Economisch herstel en duurzaamheid 128
4 Paragrafen 132
4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 133
4.2 Onderhoud kapitaalgoederen 148
4.3 Financiering 154
4.4 Bedrijfsvoering 157
4.5 Verbonden partijen 164
4.6 Grondbeleid 182
4.7 Provinciale heffingen 186
5. Jaarrekening 194
5.1 Overzicht van baten en lasten en toelichting 194
5.2 Balans en toelichting 234
5.3 Gerealiseerde baten en lasten per taakveld 311
5.4 Overzicht van specifieke uitkeringen (art. 58) 313
6. Bijlagen 326

Jaarverslag

1. Inleiding

Inleiding

In het afgelopen jaar 2021is het dagelijks leven van de Noord-Hollandse bevolking sterk ontwricht geraakt door de coronapandemie. De inhoudelijke ambities uit het provincieakkoord bleven actueel, zij het dat de coronabeperkingen vanzelfsprekend ook het provinciaal functioneren hebben beïnvloed. Het provinciale Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds, dat is opgezet om de gevolgen van de coronacrisis te verzachten en de verduurzaming van de bouwde omgeving te versnellen, is dit jaar verder uitgebouwd. Er zijn maatregelen genomen of voorbereid om de verduurzaming van de gebouwde omgeving te stimuleren, de culturele sector te steunen en de arbeidsmarkt voor de techniek te verbeteren.

Tegen die achtergrond is ook gedurende het coronajaar 2021 verder gewerkt aan provinciale kernthema's als duurzaamheid, schone energie, bereikbaarheid, cultuurhistorie, natuur en een gezonde leefomgeving. Uit de midterm review van het coalitieakkoord, die medio 2021 is uitgevoerd, blijkt dat de uitvoering van het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken! ondanks een aantal ingrijpende nieuwe ontwikkelingen, zoals de corona en stikstofcrisis, goed op koers ligt. In de afgelopen is hard gewerkt om het beleid en het instrumentarium vorm te geven. De nadruk komt nu sterk te liggen op de uitvoering van de plannen en het realiseren van de provinciale opgaven.

Het stikstofvraagstuk blijft één van de grote uitdagingen voor de provincie. Om natuurherstel en stikstofreductie mogelijk te maken, is vanuit onze rol als gebiedsautoriteit gekozen voor een provinciebrede en gebiedsgerichte aanpak. De uitvoering van het beleid wordt in nauwe samenwerking met de partners in de regio en het Rijk vormgegeven. Dat geldt ook voor het thema wonen, dat eveneens aan urgentie heeft gewonnen. In 2021 is het tekort aan woningen alleen maar nijpender geworden. Daarom is een Masterplan Wonen opgesteld om te onderzoeken welke extra maatregelen de provincie kan treffen om meer en betaalbare woningen te realiseren. Op het gebied van energietransitie zijn in 2021 enkele belangrijke mijlpalen bereikt. De RES 1.0 is aangenomen en er is een uitvoeringsprogramma RES opgesteld. De Taskforce Energie-infrastructuur is opgericht – een samenwerkingsverband dat in eerste instantie gericht is op het aanpakken van de meest urgente knelpunten in het elektriciteitsnet.

Het nieuwe Regeerakkoord en het 'Fit for 55' pakket van de Europese Commissie om CO2-uitstoot verder te verlagen, zijn kaderstellend voor het provinciale beleid en daarmee van groot belang voor de uitvoering van dat beleid in de komende jaren. Hoewel de concrete uitwerking van deze Europese en landelijke plannen nog vorm moet krijgen, zijn ze gericht op een versnelling van de grote transities. Dat zal voor Noord-Holland nog geen gemakkelijke opgave zijn, gezien het feit dat zich in deze provincie veel opgaven van nationaal belang bevinden.

De provincie Noord-Holland beschikt over sturend vermogen op basis van geldmiddelen en een eigen juridisch instrumentarium. Als middenbestuur heeft Noord-Holland telkens partners nodig. Succesvol provinciaal beleid bestaat uit constructief samenwerken, uitgaande van de juiste beleidskeuzes. Daarbij lijkt de regionale schaal steeds meer het dominante schaalniveau te zijn waarop maatschappelijke vraagstukken aan de orde zijn, waar bedrijven opereren en waar gemeenten en andere overheden onderling samenwerken. Voor de uitvoering van het provinciale beleid zijn wij sterk afhankelijk van deze regionale en gebiedsgerichte samenwerking.

Als we vinden dat onze ambities onvoldoende waargemaakt zijn, of als we worden geconfronteerd met onverwachte ontwikkelingen, dan zullen we ons er als provinciebestuur hard

voor maken dat de uitvoering van de acties wordt versterkt. Daarbij nemen we nieuwe externe inzichten mee. Dit kan leiden tot een aangepaste inzet van onze middelen. Hiervoor is de jaarlijkse begroting het instrument om bij te kunnen sturen wanneer dat nodig is.

Leeswijzer

In deze leeswijzer geven wij u een overzicht van de opbouw van de jaarstukken en lichten we een aantal algemene onderdelen toe.

Het "Besluit Begroting en Verantwoording (BBV)" schrijft voor welke onderdelen verplicht moeten zijn opgenomen in de jaarstukken van een provincie. Onze jaarstukken voldoen aan die voorschriften.

De jaarstukken 2021 van de Provincie Noord-Holland zijn als volgt opgebouwd:

Inleiding en leeswijzer

Jaarverslag

- Programmaverantwoording
- Paragrafen

Jaarrekening

- Overzicht van baten en lasten en toelichting
- Balans en toelichting
- Sisa-verantwoording

Bijlagen

Jaarverslag

Het jaarverslag sluit qua opbouw verplicht aan bij de programmabegroting.

De jaarrekening

De financiële jaarrekening bestaat uit het overzicht van baten en lasten en de balans. Dit is het onderdeel waar de accountant het grootste deel van zijn controle op richt. Hij beoordeelt daarbij of de getallen en toelichtingen een getrouwe weergave zijn van de werkelijkheid en of ons financieel handelen rechtmatig (volgens de regels) tot stand is gekomen.

2. In één oogopslag

In één oogopslag (x 1.000 euro)

	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil
Lasten	550.369	574.153	532.091	42.062
Baten	-463.501	-515.857	-518.012	2.155
Saldo van baten en lasten	**86.868**	**58.296**	**14.079**	**44.216**
Stortingen reserves	206.200	484.610	483.304	1.306
Onttrekking reserves	-300.427	-549.667	-515.270	-34.397
Resultaat	**-7.359**	**-6.762**	**-17.887**	**11.125**

(een positief verschil is voordelig)

Analyse van het resultaat

Resultaat

Het rekeningresultaat 2021 bedraagt € 17,9 miljoen voordelig. Het begrote resultaat na de laatste begrotingswijziging bedroeg € 6,8 miljoen voordelig. Dit betekent dat het resultaat € 11,1 miljoen voordeliger is dan verwacht bij de laatste begrotingswijziging.

Uitgaven (lasten)

De provincie heeft in 2021 € 532,1 miljoen uitgegeven ten behoeve van de beleidsterreinen Openbaar bestuur, Klimaat en Milieu, Ruimte en Water, Bereikbaarheid, Groen, Economie Cultuur en Welzijn, Financiën en Bedrijfsvoering. De uitgaven zijn € 42,1 miljoen lager dan begroot. Het grootste verschil in de uitgaven ten opzichte van de begroting zit in de programma's Bereikbaarheid, Ruimte en Water en Klimaat en Milieu, Financiën en Bedrijfsvoering.
Binnen het programma Bereikbaarheid zijn de voornaamste oorzaken voor de lagere uitgaven een lagere besteding aan subsidies Mobiliteitsbeleid Fiets, op verzoek van enkele gemeentes zijn subsidies doorgeschoven naar 2022. Daarnaast is minder groot onderhoud gepleegd aan wegen, verzoek tot wijzigingen vanuit gebiedscontracten waarvan de uitvoering naar 2022 wordt doorgeschoven van onder meer de Leeghwaterbrug, Weg & Waterhuis.

Binnen programma Ruimte en Water zijn in 2021 geen aanvragen binnengekomen voor de uitvoeringsregeling APRK. De verwachting is dat deze aanvragen wel in 2022 worden gedaan. Daarnaast zijn voor de SOK HHNK minder kosten gemaakt. Door administratieve wijzigingen die aan het eind van 2021 aan het licht kwamen, komt een deel van de realisatie bij een nieuw ondertekenmoment en dat is in 2022. Dan zullen deze kosten betaald worden.

Binnen programma Klimaat en Milieu zijn de lasten voor Gebiedsgericht Grondwaterbeheer het Gooi lager uitgevallen. Door de BBV verslagregelgeving mag de afkoopsom niet ten laste van 2021 gebracht. Daarnaast zijn voor enkele uitvoeringsregelingen minder aanvragen binnen gekomen en een aantal aan het eind van 2021 waardoor de verlening pas in 2022 kan plaatsvinden.

Binnen programma Financiën en Bedrijfsvoering is de post afrekeningsverschillen in 2021 hoger uitgevallen dan gedacht. Dit heeft te maken met de eindafrekening van een aantal subsidies waar

de werkelijke lasten lager zijn uitgevallen dan de verleende subsidie. Daarnaast zijn de kosten voor bedrijfsvoering in 2021 lager uitgevallen.

Inkomsten (baten)
De provincie heeft in 2021 € 518,0 miljoen aan inkomsten(baten) ontvangen. De grootste bronnen van inkomsten voor de provincie zijn:

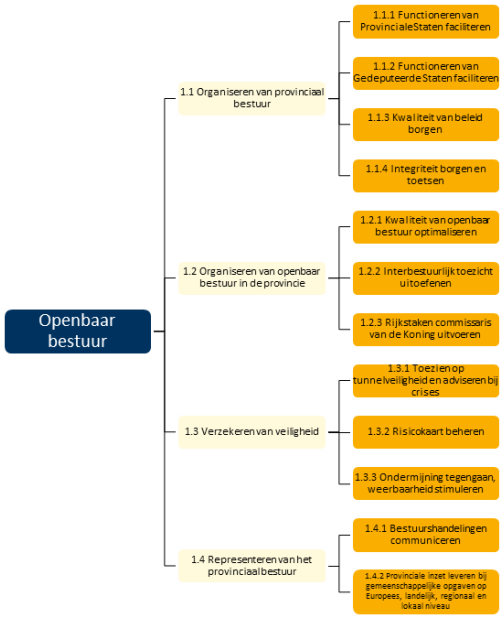
- Lokale heffingen, provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting): € 226,3 miljoen;
- Algemene uitkering vanuit het Rijk, Provinciefonds: € 223,5 miljoen;
- Ontvangen dividend: € 14,4 miljoen.

Reservemutaties
Vanuit de reserves is in 2021 € 231,3 miljoen onttrokken ten behoeve van uitgaven in 2021. Er is in 2021 € 424,0 miljoen gestort in de reserves ten behoeve van uitgaven in toekomstige jaren. Het resterende deel van de totale storting van € 483,3 miljoen en de totale onttrekkingen van € 515,3 miljoen zoals weergegeven in de tabel "in 1 oogopslag" bestaat uit een vrijval van reserves van € 224,7 miljoen en € 59,3 miljoen overheveling tussen verschillende reserves in het kader van de herschikking van de bestemmingsreserves in 2021.

3. Programmaverantwoording 2021

Programma 1. Openbaar bestuur

Doelenboom



Maatschappelijk doel

Inwoners van Noord-Holland moeten kunnen rekenen op een goed functionerend bestuur. Wij zetten daar op in door de financiële handel en wandel van gemeenten strak te volgen, regelmatig te overleggen met gemeentebesturen, duidelijk te communiceren over wat we zelf doen en door het vertegenwoordigen van de Noord-Hollandse belangen in Europa en Den Haag.

Wettelijk beleidskader

- Gemeentewet
- Provinciewet
- Wet algemene regels herindeling
- Beleidskader gemeentelijke herindeling

Provinciaal beleidskader

- Evaluatiekader Subsidies 2018
- MRA agenda 2020-2024
- Europastrategie Noord-Holland 2017-2021
- IBT-beleid 2018-2021, inclusief Uitvoeringsplan 2018 en 2019/2020
- 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

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 1				Openbaar bestuur
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	21.542	21.592	19.955	1.637
Baten	-93	-157	-145	-12
Saldo van baten en lasten	21.449	21.435	19.810	1.625
Stortingen reserves	0	0	0	0
Onttrekking reserves	-1.604	-2.217	-2.740	523
Resultaat	**19.845**	**19.218**	**17.070**	**2.148**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
1.1.1	Randstedelijke Rekenkamer	Rekenkamerfunctie
1.4.2	Interprovinciaal Overleg	Belangenbehartiging provincies

(Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen)

1.1 Organiseren van provinciaal bestuur

Toelichting

Prioriteiten:

In de begroting 2021 zijn binnen dit beleidsdoel geen prioriteiten benoemd.

1.1.1 Functioneren van Provinciale Staten faciliteren

Toelichting

De Statengriffie ondersteunt Provinciale Staten (PS) onder meer bij het voorbereiden en afhandelen van vergaderingen, het verwerken van schriftelijke vragen, besluitvorming openbaar maken en het organiseren van diverse bijeenkomsten. Vanwege de coronamaatregelen vond veel online plaats. De Statenvergaderingen vonden hybride plaats, uitgezonderd de vergadering in Egmond aan Zee. Dankzij digitale aanpassingen en extra ondersteuning verliepen de vergaderingen goed. Ook vonden stemmingen, installatie van Statenleden en technische briefings vaak online plaats.

De voorgenomen ‘Gast van de Statenbijeenkomsten’ voor gemeenteraadsleden gingen niet door en het aantal werkbezoeken was beperkt. Wel vonden in Pakhuis de Zwijger 3 online te volgen gesprekken plaats over mobiliteit, wonen en de stikstofcrisis. Alle jeugdparticipatie-activiteiten van PS gingen door, soms op alternatieve wijze. Een online debatwedstrijd van ‘Op Weg naar Het Lagerhuis’ werd uitgezonden vanuit de Statenzaal maar het Jeugddebat vond wel fysiek plaats. Een tweede serie Whats Next was te zien op AT5 en NH-media en werd gedeeld op diverse social

media. Bij de Willem Arondéuslezing was het aantal bezoekers beperkt tot 200. De 16e Willem Arondéuslezing en de uitreiking van Ribbius Peletierpenning waren wel voor iedereen online te volgen. Tijdens de Statendag spraken PS over het effectief inzetten van stateninstrumenten en gingen PS en GS in op hun samenwerking en bevoegdheden. De werkgroep burgerparticipatie keek naar de uitgangspunten voor burgerparticipatie en stelde een concept plan van aanpak op met uitgangspunten voor een pilot burgerparticipatie.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Organiseren en afhandelen van vergaderingen voor Provinciale Staten	Aantal	12	11	
Organiseren van de uitreiking van de Ribbius Peletierpenning	Aantal	1	1	
Organiseren van “Gast van de Staten” bijeenkomsten	Aantal	6	0	In het jaar 2021 zijn door corona wijzigingen in de indicatoren opgetreden. Er zijn geen Gast van de Staten bijeenkomsten georganiseerd.
Rapporten van de Randstedelijke Rekenkamer	Aantal	3	3	
Opkomst bij gemeenteraadsverkiezingen 2022 (BBV indicator)	Percentage			Geen cijfers bekend van Noord-Holland voor de verkiezingen in 2022
Opkomst bij Tweede Kamerverkiezingen 2021 (BBV indicator)	Percentage		79%	Betreft het opkomstpercentage in Noord-Holland. Opkomstpercentage Nederland: 79%
Opkomst bij Provinciale Statenverkiezingen 2019 (BBV indicator)	Percentage		56%	Betreft het opkomstpercentage in Noord-Holland Opkomstpercentage Nederland: 56%

1.1.2 Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren

Toelichting

Hier worden de kosten van het faciliteren van Gedeputeerde Staten verantwoord. Het betreft onder meer secretariële en administratieve ondersteuning, het vervoer van de GS-leden, en het organiseren en uitvoeren van representatieve bijeenkomsten.

1.1.3 Kwaliteit van beleid borgen

Toelichting

Onderzoeken, evaluaties en monitoring vinden plaats om inzicht te krijgen in de effectiviteit van het gevoerde beleid, om te leren, om beleid tussentijds bij te sturen en om verantwoording af te leggen.

De volgende beleidsonderzoeken en -evaluaties zijn in 2021 onder meer uitgevoerd: Opvolgingsonderzoek boekjaarsubsidie Fauna Beheereenheid Noord-Holland, Bevolkingsprognose Noord-Holland 2021-2050, Deelevaluatie Cultuurbeleid 2017 – 2020: Erfgoed en Herbestemming,

Evaluatie eenmalige subsidies Solar lab.
In 2021 zijn onder meer de volgende viewers en dashboards opgesteld en/of geactualiseerd: OV-knooppunten planviewer, Detailhandel dashboard, Dashboard Vergunningverlening, Toezicht & Handhaving, Dashboard Verblijfsrecreatie, Dashboard Wonen, viewer Kleine Infrastructuur, viewer Klimaatadaptatie.
De belangrijkste in 2021 uitgevoerde/geactualiseerde monitors zijn: Coronamonitor, Brede Basismonitor (nieuw), Monitor Wonen, Monitor kantoren en bedrijventerreinen en Monitor detailhandel.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Uitgevoerde beleidsonderzoeken en -evaluaties	Aantal	5	5	
Opgestelde en geactualiseerde op data- en gis-analyse gebaseerde viewers en dashboards	Aantal	5	5	
Uitgevoerde monitors	Aantal	5	5	

1.1.4 Integriteit borgen en toetsen

Toelichting

GS onderzoeken de integriteit van partners van de provincie Noord-Holland. Het gaat om ontvangers van subsidies, aanvragers en houders van vergunningen, kopers van provinciaal vastgoed en winnaars van aanbestedingen. GS onderzoeken de integriteit van deze betrokkenen, en hun zakelijke relaties, met behulp van open en gesloten bronnen. Zo minimaliseren GS het risico dat deze partners de samenwerking met de provincie misbruiken voor het plegen van strafbare feiten, zoals witwassen en milieucriminaliteit. De Eenheid Screening en Bewakingsaanpak (Eenheid SBA) voert deze onderzoeken op verzoek ook uit voor de provincies Utrecht en Flevoland.

In 2021 heeft de Eenheid SBA in totaal 188 toetsen uitgevoerd op grond van de wet bevordering integriteitsbeoordelingen door het openbaar bestuur (wet Bibob). Door een risicogerichte benadering zijn dit er aanzienlijk meer dan begroot. Voor de provincie Noord-Holland zijn 171 Bibob-toetsen uitgevoerd, verdeeld in 60 aanbestedingen, 20 vergunningaanvragen, 88 subsidies en 3 vastgoedtransacties. Dit is met name een stijging in het aantal onderzoeken bij het werkveld aanbestedingen ten opzichte van vorig jaar, omdat alle partijen van de raamovereenkomst Ingenieurs- en adviesdiensten zijn onderzocht. Voor de provincies Utrecht en Flevoland zijn in totaal 17 toetsen uitgevoerd. Tot slotte zijn er ook 17 overige integriteitsonderzoeken uitgevoerd die niet onder de Wet Bibob vallen.

Voor de provinciale organisatie is een coördinator integriteit aangesteld, 2 interne vertrouwenspersonen en 1 externe vertrouwenspersoon. De coördinator integriteit stelt een Jaarverslag Integriteit op dat ter verantwoording voor het gevoerde integriteitsbeleid wordt aangeboden aan PS. De vertrouwenspersonen verantwoorden hun werkzaamheden jaarlijks in het Jaarverslag vertrouwenspersonen ongewenste omgangsvormen en integriteit.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Aantal uitgevoerde Bibobtoetsen	Aantal	100	188	De stijging van het aantal toetsen is onder andere een gevolg van het aanpassen van de werkwijze op meerdere werkvelden door structureel onderzoek uit te voeren met een risicogerichte benadering

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

Beleidsdoel 1.1 Organiseren van provinciaal bestuur

	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
1.1.1	Functioneren van Provinciale Staten faciliteren	4.060	4.110	3.932	178
1.1.2	Functioneren van Gedeputeerde staten faciliteren	3.912	3.417	2.708	709
1.1.3	Kwaliteit van beleid borgen	3.288	3.268	2.999	269
1.1.4	Integriteit borgen en toetsen	697	749	636	113
	Totaal lasten	11.957	11.544	10.275	1.269
	Totaal baten	-50	-20	-15	-5
	Totaal saldo	11.907	11.524	10.260	1.264
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
		0	0	0	0
	Resultaat	**11.907**	**11.524**	**10.260**	**1.264**

(een positief verschil is voordelig)

1.2 Organiseren van openbaar bestuur in de provincie

Toelichting

Prioriteiten:

Om de regionale samenwerking te versterken zijn we in 2019 begonnen met de verkenning naar regionale samenwerkingsagenda's tussen provincie en bestuurlijke deelregio's. In 2021 hebben deze verkenningen geresulteerd in 2 regionale samenwerkingsagenda's, namelijk met de Gooi- en Vechtstreek en met de regio Zuid-Kennemerland. Daarnaast zijn de bestuurlijke samenwerkingsafspraken in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), op basis waarvan de samenwerking tussen de MRA-partners plaatsvindt, vernieuwd. Verder is met de gemeenten in regio's West-Friesland, Alkmaar en Zaanstreek Waterland het gesprek gevoerd over de bestuurlijke ontwikkelingen in de regio. Tot slot was de provincie medeopdrachtgever voor het onderzoek naar de Bestuurlijke Regionale Ecosystemen in Noord-Holland Noord.

1.2.1 Kwaliteit van openbaar bestuur optimaliseren

Toelichting

De provincie heeft in 2021 diverse overleggen gevoerd over bestuurskracht, de bestuurlijke toekomst, en de regionale samenwerking met de gemeenten in regio West-Friesland, regio Alkmaar, regio Zaanstreek Waterland.

Daarnaast zijn de gemeenten Zandvoort, Medemblik een Oostzaan door de provincie ondersteund bij hun onderzoek naar hun bestuurlijke toekomst. Ook zijn de regio Kop van Noord-Holland, de regio West-Friesland geholpen bij de organisatie van hun regionale raadsledenbijeenkomsten en regio Zuid-Kennemerland bij de voorbereiding daartoe in 2021. Verder was de provincie medeopdrachtgever voor het onderzoek naar de Bestuurlijke Regionale Ecosystemen in Noord-Holland Noord. De onderzoeksresultaten zijn in december 2021 opgeleverd.

De 3 herindelingen Amsterdam-Weesp, Langedijk-Heerhugowaard, en Beemster-Purmerend zijn in de Eerste Kamer vastgesteld. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens de grensbeschrijvingen, de overzichten voor de data herindelingsverkiezingen, en een rechtspositioneel besluit ter afronding van de herindeling vastgesteld. Eind december 2021 is het verzoek van de Minister van Binnenlandse Zaken, naar aanleiding van de Tweede Kamermotie, ontvangen. De Minister verzoekt de herindeling Langedijk-Heerhugowaard binnen 2 jaar te evalueren en te bezien of een grenscorrectie voor Sint Pancras en Koedijk een duurzame oplossing is.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Bestuurlijke gesprekken gevoerd	Aantal	20	20	
Adviezen over herindelingen aan minister van BZK gegeven	Aantal	0	0	

1.2.2 Interbestuurlijk toezicht uitoefenen

Toelichting

GS zijn verantwoordelijk voor het interbestuurlijk toezicht (IBT) op gemeenten en gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast houden GS ook toezicht op de waterschappen. GS kunnen in het kader van generiek (algemeen) toezicht als interbestuurlijk toezichthouder ingrijpen wanneer een gemeente, waterschap of gemeenschappelijke regeling de wettelijke taken niet goed uitvoert.

Via het financieel (specifiek) toezicht bevorderen GS een gezond en evenwichtig financieel beleid en beheer bij gemeenten en gemeenschappelijke regelingen. GS kunnen zo nodig gemeenten onder preventief toezicht plaatsen (gemeenten hebben vooraf goedkeuring van GS nodig).

Eind 2021 is er nieuw IBT Beleid voor de periode 2022-2025 door GS vastgesteld. Het nieuwe kader geeft de wijze aan waarop binnen de provincie Noord-Holland het interbestuurlijk toezicht wordt uitgevoerd. Voor 2021 is geen afzonderlijk Uitvoeringsplan IBT opgesteld. Aan de hand van een activiteitenlijst is aan de uitvoering van het interbestuurlijk toezicht vormgegeven voor dat jaar.

De provincie Noord-Holland maakt jaarlijks de beoordelingsresultaten van het Interbestuurlijk Toezicht openbaar. De resultaten van de beoordelingen van alle gemeenten over 2021 worden op www.noord-holland.nl/ibt en in het Jaarverslag 2021 vermeld. Om de beoordelingen van alle gemeenten inzichtelijk te maken, zijn de gegevens ook verwerkt in de interactieve kaart.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Alle gemeenten/gemeenschappelijke regelingen beoordeeld a.d.h.v. vastgesteld toezichtregime en waterschappen beoordeeld	Percentage	100%	89%	In 2021 hebben de COVID omstandigheden druk gezet op het halen van het jaarlijkse doel (alle gemeenten, gemeenschappelijke regelingen). Er is prioriteit gegeven daar waar de meeste aandacht nodig was. De overige niet (volledig) behandelde gemeenten, regelingen worden in 2022 in ieder geval aan nader onderzoek onderworpen. De 3 waterschappen zijn in 2021 beoordeeld.
In Uitvoeringsplan bepaalde verdiepingsonderzoeken en praktijktoetsen uitgevoerd	Percentage	100%	100%	Het verdiepingsonderzoek ‘evenementen’ is afgerond. Verder zijn er in 2021 geen extra praktijktoetsen uitgevoerd.
Toezichtoordelen over voorgaand jaar gepubliceerd	Percentage	100%	100%	

1.2.3 Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren

Toelichting

Als rijksheer heeft de commissaris van de Koning (cvdK) diverse taken die zijn vastgelegd in de ambtsinstructie. Over de uitvoering van zijn rijkstaken is de cvdK verantwoording verschuldigd aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Op het gebied van burgemeesterszaken zijn in 2021 8 kroonbenoemde burgemeesters door de cvdK beëdigd in de gemeenten Den Helder, Waterland, Landsmeer, Oostzaan, Alkmaar, Opmeer, Heiloo en Bergen. Daarnaast zijn er door de cvdK 5 waarnemers benoemd in de gemeenten Oostzaan, Opmeer, Heemskerk, Hilversum en Dijk en Waard. Ook zijn er in het afgelopen jaar 2 burgemeesters herbenoemd in de gemeenten Purmerend en Diemen. In het kader van functieonderhoud houdt de cvdK volgens een vaste cyclus in het eerste, derde en vijfde jaar van de ambtstermijn voortgangsgesprekken (zogenaamde jaargesprekken) met de burgemeesters in Noord-Holland. In 2021 zijn alle geplande jaargesprekken gevoerd.
Verder heeft de commissaris 2 inhoudelijke burgemeestersbijeenkomsten georganiseerd. De een over de actuele ontwikkelingen in het burgemeestersambt, naar aanleiding van de door het kabinet opgestelde beschouwing Begin zonder einde? Beschouwing van de discussie over de spanningen binnen het burgemeestersambt. De tweede bijeenkomst stond in het teken van integriteit en weerbaarheid in de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen.

De cvdK heeft in zijn rol als rijksheer in 2021 12 ambtsbezoeken afgelegd aan de volgende gemeenten: Beverwijk, Castricum, Amstelveen, Beemster, Langedijk, Stede Broec, Schagen, Gooise Meren, Heerhugowaard, Enkhuizen, Texel en Bloemendaal. In geval van een bestuurlijke integriteitskwestie kan de cvdK besluiten tot een zelfstandig integriteitsonderzoek. In 2021 zijn

geen integriteitsonderzoeken door de cvdK geïnitieerd. In 2021 zijn 34 bemiddelingsverzoeken aan de cvdK afgehandeld.

Vanwege de coronamaatregelen vonden er in 2021 minder bezoeken van het Koninklijk Huis plaats, ook in Noord-Holland. Het Koninklijk Huis heeft wel bezoeken afgelegd, maar vanwege de geldende corona-maatregelen zijn veel evenementen klein gehouden. De cvdK of de loco-commissaris hebben in 2021 in totaal 8 bezoeken begeleid. Voor een koninklijke onderscheiding werden 527 adviezen afgegeven aan de Kanselarij der Nederlandse Orde. De cvdK heeft voorts over 16 aanvragen voor (bestendiging van) het predicaat Koninklijk en over 12 aanvragen voor het predicaat Hofleverancier geadviseerd. 27 verenigingen hebben een Koninklijke Erepenning aangevraagd, waarover de cvdK heeft geadviseerd aan de Dienst van het Koninklijk Huis.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Ambtsbezoeken in alle gemeenten Noord-Holland tot einde ambtsperiode in 2025	Aantal	9	12	

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

Beleidsdoel 1.2 Organiseren van openbaar bestuur in de provincie

	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
1.2.1	Kwaliteit van openbaar bestuur optimaliseren	1.874	2.006	2.025	-19
1.2.2	Interbestuurlijk toezicht uitoefenen	1.547	1.667	1.402	265
1.2.3	Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren	1.054	1.103	905	198
	Totaal lasten	4.475	4.776	4.332	444
	Totaal baten	-43	-43	-41	-2
	Totaal saldo	4.432	4.733	4.292	441
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
		0	0	0	0
	Resultaat	**4.432**	**4.733**	**4.292**	**441**

(een positief verschil is voordelig)

1.3 Verzekeren van veiligheid

Toelichting

Prioriteiten:

Coronacrisis: in 2020 is in het verlengde van het Bestuurlijk overleg veiligheid en crisisbeheersing (BOVC) ook een bestuurlijke netwerktafel mitigatie en herstel corona opgericht die in 2021 2 keer bij elkaar is geweest onder voorzitterschap van de cvdK. Hierbij is gesproken met de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) over de langetermijngevolgen van de

coronacrisis en er is gekeken naar het veranderende risicolandschap en wat dat betekent voor risico- en crisismanagement en het versterken van de veerkracht.

De prioriteiten op het ondermijningsgebied hebben betrekking op het vergroten van de interne weerbaarheid door in te zetten op een brede bewustwording van de eigen kwetsbaarheid op integriteitsgebied en op het bevorderen van de lokale weerbaarheid.

1.3.1 Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises

Toelichting

Tunnelveiligheid is een verantwoordelijkheid van GS. Om de advisering en het toezicht te organiseren is bij de sector Kabinet een tunnelveiligheidsbeambte benoemd. Deze geeft onafhankelijk (on)gevraagd advies aan de tunnelbeheerder werkzaam bij de directie Beheer en Uitvoering.

Sinds de komst van de veiligheidsregio's in 2010, hebben geen incidenten plaatsgevonden waarin acuut optreden van de cvdK vereist was. De cvdK organiseert voor de bestuurders van overheden, vitale infrastructuur en bedrijven jaarlijks nog wel 2 netwerkbijeenkomsten onder de titel 'Bestuurlijk overleg veiligheid en crisisbeheersing' (BOVC). In deze bijeenkomsten bespreken de deelnemers thema's rond veiligheid en crisisbeheersing. In 2021 heeft er één (digitale) bijeenkomst van het BOVC plaatsgevonden. Een tweede (fysieke) bijeenkomst die gepland stond in het laatste kwartaal is vanwege de aangescherpte corona-maatregelen uitgesteld naar een later moment in 2022.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Organisatie netwerkbijeenkomsten ambtelijk en bestuurlijk	Aantal	4	3	Een geplande bijeenkomst is vanwege aangescherpte coronamaatregelen verplaatst naar 2022
Vergaderingen van het Algemeen Bestuur van veiligheidsregio's in NH zijn door liaison van de commissaris van de Koning bijgewoond	Percentage	100%	100%	

1.3.2 Risicokaart beheren

Toelichting

Met de Risicokaart krijgen burgers een overzicht van risico's in hun omgeving die kunnen leiden tot rampen en ongevallen. Voor de productie en vormgeving van de Risicokaart wordt in IPO-verband samengewerkt met de andere provincies. Voor het technische beheer en de doorontwikkeling van de Risicokaart wordt een jaarlijkse bijdrage aan het IPO verstrekt. Voor het actueel houden van de gegevens in de Risicokaart werkt de provincie samen met gemeenten en omgevingsdiensten.

Er zijn op landelijk niveau beveiligingsproblemen met de Risicokaart, waardoor actualisatie voor invoerders alleen mogelijk is vanuit vaste IP-adressen van geautoriseerde organisaties. In verband met het vele thuiswerken (en daarmee andere of variabele IP-adressen) was het voor veel

invoerders daardoor niet altijd mogelijk om toegang te krijgen. Desondanks is de behaalde actualiteit van de Risicokaart in 2021 op orde en beter dan in 2020.

1.3.3 Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren

Toelichting

De provincie Noord-Holland wil met de Agenda Weerbaar Noord-Holland (hierna: Agenda) een bijdrage leveren aan de preventieve aanpak van ondermijning. Hoofddoel van de Agenda is om binnen de geografische grenzen van Noord-Holland de weerbaarheid te vergroten. Op bestuurlijk alsook op maatschappelijk vlak; binnen en buiten de eigen organisatie. De rol die de provincie daarmee inneemt, is die van facilitator en regisseur. In september 2021 is PS geïnformeerd over de voortgang van de Agenda.
In april 2021 is het rapport Werkbaar Weerbaar opgeleverd: het weerbaarheidsbeeld van de provinciale organisatie en de verbonden partijen. Het onderzoek is in november 2021 aangevuld met een overzicht van kwetsbare processen. De aanbevelingen die uit het onderzoek voortkomen zijn niet alleen gericht op de werkzaamheden van het team Weerbaar Noord-Holland, maar raken (naast de verbonden partijen) ook nadrukkelijk aan de werkzaamheden van meerdere sectoren binnen de provincie. De aanbevelingen worden in 5 separate projecten uitgewerkt en hebben een doorlooptijd tot in 2022:
1. Vergroot kennis en bewustzijn van medewerkers,
2. Organiseer het verwerken van signalen,
3. Versterk de functie van HRM,
4. Voer een APK-controle meest kwetsbare processen uit en
5. Haak de weerbaarheid van verbonden partijen aan.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Activiteiten conform actieplan interne weerbaarheid (als vervolg op het provinciale weerbaarheidsbeeld) uitgevoerd	Percentage	100%	100%	
Bij gemeenten uitgevoerde quick scans	Aantal	10	7	Bij gemeentelijke samenwerkingsorganisaties wordt 1 onderzoek uitgevoerd.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 1.3				Verzekeren van veiligheid
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
1.3.1	Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises	177	132	109	23
1.3.2	Risicokaarten beheren	132	126	107	19
1.3.3	Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren	450	305	307	-2
	Totaal lasten	759	563	524	39
	Totaal baten		-87	-83	-4
	Totaal saldo	759	476	441	35
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
		0	0	0	0
	Resultaat	**759**	**476**	**441**	**35**

(een positief verschil is voordelig)

1.4 Representeren van provinciaal bestuur

Toelichting

Prioriteiten:

In de begroting 2021 zijn binnen dit beleidsdoel geen prioriteiten benoemd.

1.4.1 Bestuurshandelingen communiceren

Toelichting

De provincie wil haar zichtbaarheid vergroten, zodat bekendheid met en vertrouwen in het werk van de provincie toenemen. Zo zijn de Noord-Hollanders goed geïnformeerd over wat de provincie doet. Zij kunnen zo het beleid en de uitvoering daarvan beoordelen en beïnvloeden.

De provincie heeft daartoe in 2020 een nieuwe communicatiestrategie opgesteld. De belangrijkste ontwikkeling die zij deze coalitieperiode centraal stelt, is verbinding. Samen aan de slag. Voortdurend in gesprek, zodat iedereen gehoord wordt en zijn inbreng kan leveren. Met deze communicatiestrategie groeit de provincie door van een zendende organisatie naar een organisatie die in gesprek is. Zij vergroot de participatie van haar bewoners, verstevigt haar ambassadeurschap, en monitort actiever wat er speelt en vertaalt dat naar concrete acties.

In deze coalitieperiode gaat de provincie zowel online als offline continu in gesprek, bijvoorbeeld via sociale media, tijdens bijeenkomsten op door de provincie gesponsorde evenementen, en door bij scholen op bezoek te gaan. De provincie vergroot de participatie van bewoners, bijvoorbeeld door middel van inwonerspanels, participatiecampagnes en (online) platforms. Een andere ambitie is om de communicatie beter te laten aansluiten op wat Noord-Hollanders bezighoudt. Daarvoor is de provincie gestart met een newsroom. Op basis van data van onder meer sociale

media, website, pers en het Servicepunt van de provincie wordt 2 keer per week bepaald over welke onderwerpen communicatie nodig is. Redacteuren en filmmakers gaan hier dan meteen mee aan de slag. Ook wordt de communicatie meer geconcentreerd rond 5 thema's, waarvan uit onderzoek blijkt dat Noord-Hollanders die het belangrijkst vinden.

2021 was mede door corona een jaar waarin fysieke bijeenkomsten vaak niet georganiseerd konden worden. Zowel voor participatiebijeenkomsten als voor gesponsorde evenementen had dit een flinke impact. Daardoor is het hiervoor beschikbare budget voor 2021 niet compleet benut. Dankzij aangepaste sponsorvoorwaarden hebben desondanks veel evenementen toch door kunnen gaan. Deze bijdrage is onder meer gebruikt voor verduurzaming van evenementen en activiteiten die specifiek gericht zijn op jongeren.

1.4.2 Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau

Toelichting

Regionale samenwerking krijgt op verschillende niveaus vorm. De provincie is deelnemer in de regionale samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam. Gedurende het jaar 2021 zijn de bestuurlijke samenwerkingsafspraken vernieuwd en bekrachtigd door raden en Staten. Vanaf 2022 zal op basis van deze nieuwe bestuurlijke spelregels samengewerkt gaan worden.

Het onderzoek Bestuurlijk Regionale Ecosystemen in Noord-Holland Noord (NHN) toont dat de bestuurlijke samenwerking in de beginfase van haar ontwikkeling staat. Aanbevelingen zijn onder andere meer gezamenlijke focus en prioriteiten stellen op NHN-schaal en afspraken maken over de capaciteit. Onderkend wordt dat het van belang is om het bovenregionale perspectief te blijven borgen.

De verkenningen naar regionale samenwerkingsagenda's tussen provincie en bestuurlijke deelregio's hebben in 2021 geresulteerd in 2 regionale samenwerkingsagenda's, een regionale samenwerkingsagenda met de Gooi- en Vechtstreek en 1 met de regio Zuid-Kennemerland. Een regionale samenwerkingsagenda tussen provincie en regio en de uitvoering daarvan past binnen de door PS gestelde kaders. Het gaat dus niet om nieuwe programma's, maar om het regionaal bij elkaar brengen en centraal stellen van bepaalde opgaven in de onderlinge samenwerking.

Ook leggen GS regiobezoeken af. Als gevolg van COVID zijn er bezoeken verplaatst waardoor er vertraging is ontstaan. GS hebben 1 fysiek regiobezoek kunnen afleggen in 2021 (regio Zuid-Kennemerland).

De provincie is in Den Haag vertegenwoordigd door 2 adviseurs Public Affairs, die Haagse ontwikkelingen volgen en delen met het provinciaal bestuur en de ambtelijke organisatie. Ook hebben de adviseurs actief actuele Noord-Hollandse dossiers onder de aandacht van Tweede Kamerleden gebracht, onder meer door (digitale) werkbezoeken aan Noord-Hollandse projecten te organiseren en gesprekken te arrangeren tussen Kamerleden en gedeputeerden.

Ook volgt de provincie actief Europese wet- en regelgeving en is daarvoor ambtelijk vertegenwoordigd in Brussel. Daarnaast is de provincie bestuurlijk vertegenwoordigd in relevante Europese netwerken. In december 2021 heeft de provincie de Europastrategie 2022-2030 vastgesteld, waarin de prioriteiten voor Europese activiteiten voor de komende jaren zijn vastgelegd. De provincie Noord-Holland is actief betrokken bij de uitvoering van het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkelingen (EFRO); hieronder vallen Kansen voor West (KvW) en

Interreg. In 2021 zijn in het kader van het Europese Corona Herstelfonds extra middelen toegevoegd aan KvW voor steun aan het MKB op het gebied van digitalisering en duurzaamheid. Voor de provincie Noord-Holland was circa 11 miljoen euro beschikbaar. Dit bedrag is in 2021 volledig aangevraagd. Informatie over KvW en Interreg in de periode 2014-2021 wordt u medio 2022 aangeboden. Ook vonden in 2021 de voorbereidingen plaats voor de nieuwe EFRO programma's. Deze beginnen in 2022.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Aantal (regionale) regionale samenwerkingsagenda's (afhankelijk van afspraken met regio's)	Aantal (cumulatief)	2	2	April 2021 is door GS ingestemd met een regionale samenwerkingsagenda tussen provincie Noord-Holland en Gooi en Vechtstreek en juni 2021 met een regionale samenwerkingsagenda tussen provincie en Zuid-Kennemerland .

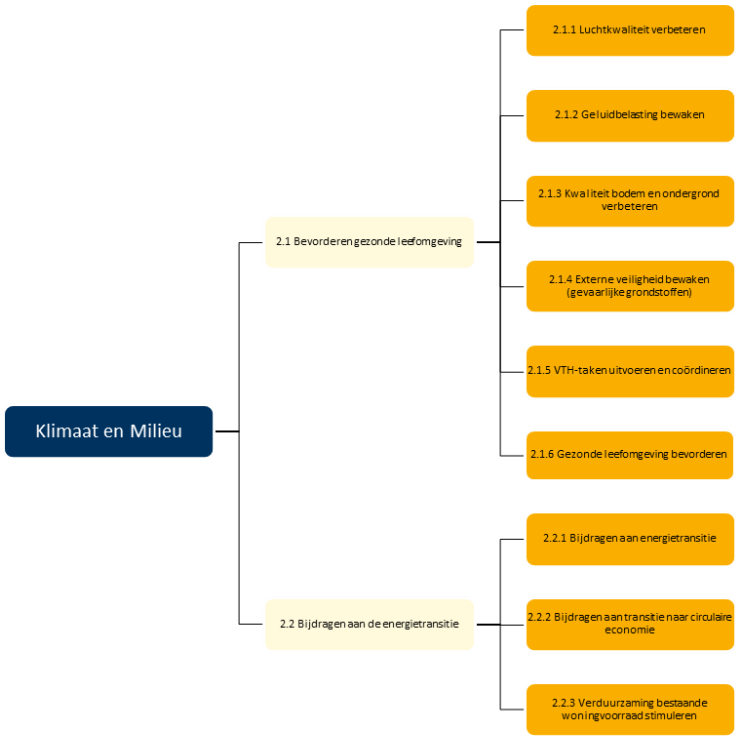
Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 1.4	Representeren van het provinciaal bestuur			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
1.4.1	Bestuurshandelingen communiceren	1.318	1.357	1.063	294
1.4.2	Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau	3.033	3.352	3.761	-409
	Totaal lasten	4.351	4.709	4.824	-115
	Totaal baten		-7	-7	
	Totaal saldo	4.351	4.702	4.817	-115
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
1.4.2	Reserve Cofinanciering Europese projecten	-1.604	-2.217	-2.740	523
	Resultaat	**2.747**	**2.485**	**2.077**	**408**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 2. Klimaat en Milieu

Doelenboom



Maatschappelijk doel

Met het programma Gezonde Leefomgeving worden activiteiten uitgevoerd die zowel de gezondheid van de inwoners van Noord-Holland beschermen als deze bevorderen. De aanscherping van de milieuvergunningen is onderdeel van het programma en ook het monitoren van de luchtkwaliteit en het stimuleren van bovenwettelijke milieumaatregelen door bedrijven. Daarnaast wordt in gebiedsprocessen zoals nieuwe woningbouwprojecten het belang van een gezonde leefomgeving meegenomen in de plannen. De provincie en de gemeenten in de IJmond hebben een gezamenlijke aanpak met als doel concrete gezondheidswinst te behalen in de IJmond, met het programma Tata Steel 2020-2050 “Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond”. Deze programmatische aanpak heeft als doel om zo veel mogelijk de negatieve effecten van Tata Steel op de gezondheid en veiligheid in de IJmond te verminderen. Door het formuleren en uitvoeren van een samenhangend pakket aan bestaande en nieuwe acties, zowel voor de korte als lange(re) termijn. Daarmee draagt het programma bij aan het een gezondere en veiligere leefomgeving in de IJmond.

De provincie is, net als de IJmondgemeenten, ondertekenaar van het Schone Luchtakkoord.

Begin 2021 is het Actieprogramma Klimaat vastgesteld. Dit programma loopt tot en met 2023 en is een vertaling van de klimaat-, duurzaamheid- en energietransitie ambities uit het Coalitieakkoord van de provincie. In het Actieprogramma scherpt de provincie de klimaatmaatregelen aan die de provincie neemt. Deze dragen bij aan het Noord-Hollandse doel om in 2030 op 49 procent reductie van CO2-uitstoot uit te komen. Dat doel sluit aan bij zowel het Parijsakkoord (2015) als de Nederlandse bijdrage gedaan in de vorm van het Klimaatakkoord (2019). Als aanscherping op het akkoord van Parijs heeft de Europese Commissie op 14 juli 2021

een groot pakket aan maatregelen gepresenteerd met de naam ‘Fit for 55’, om het doel in 2050 klimaatneutraal te zijn te behalen.

Met het Actieprogramma houdt de provincie de regie over de invulling van de specifieke acties in en door de provincie. Aandachtspunt is het verdelen van de lusten en lasten, gelet op het maatschappelijk draagvlak en de financiële consequenties. Het Actieprogramma Klimaat sluit aan bij de 5 thema’s uit het nationale Klimaatakkoord: duurzame elektriciteit, gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik, en mobiliteit.

In 2021 heeft de provincie een nieuwe Actieagenda Circulaire Economie vastgesteld. In plaats van de 6 creatiesporen is een nieuwe doelenboom opgesteld. De ambitie dat Noord-Holland in 2050 volledig over is naar een circulaire economie en er in 2030 een reductie van 50% in het gebruik van primaire grondstoffen is, is gelijk gebleven. Deze nieuwe Noord-Hollandse doelenboom laat zien wat de provincie in de periode 2021-2025 wil bereiken op deze ambitie. Door in te zetten op deze doelen draagt de provincie bij aan het wegnemen van de barrières die de transitie naar een circulaire economie op dit moment in de weg staan.

De acties richten zich op 2 inhoudelijke sporen: circulair ondernemerschap en innovatie en grondstoffen. Daarnaast draagt de provincie vanuit de eigen organisatie bij door circulaire inkoop en aanbesteding en circulaire aanleg, beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur via het programma Duurzame Infrastructuur. Een deel van de bestaande activiteiten is doorgezet, waaronder het MRA-platform belemmerende regelgeving en bepaalde trainingen voor ondernemers (CIRCO-tracks). Daarnaast zijn en worden nieuwe acties uitgevoerd waaronder een matchmaking programma voor MKB’ers en innovatieve start-ups en scale-ups.

Wettelijk beleidskader

- Klimaatwet
- Wet Milieubeheer
- Monitoring Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit NSL
- Kaderrichtlijn Water

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening
- Verkenning ondergrondvisie
- Beleidsregel geurhinder
- Actieplan geluid
- Actieprogramma klimaat
- Bouwstenen voor een adaptieve Uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024
- PVA waterstof
- Actieagenda Circulaire Economie
- Provinciaal Uitvoeringsprogramma Bodemconvenant 2016-2020
- RES Noord-Holland 1.0
- Programma Gezonde Leefomgeving

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 2				Klimaat en Milieu
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	48.320	53.522	47.895	5.626
Baten	-2.635	-3.230	-3.736	506
Saldo van baten en lasten	45.685	50.292	44.160	6.132
Stortingen reserves	14.169	19.134	19.526	-392
Onttrekking reserves	-15.901	-19.202	-13.545	-5.657
Resultaat	**43.953**	**50.224**	**50.141**	**83**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
2.2.2	Omgevingsdienst Flevoland Gooi- en Vechtstreek	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2.2.2	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2.2.2	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2.2.2	Omgevingsdienst IJmond	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2.2.2	Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland	Beheer fonds ten behoeve van de nazorg stortplaatsen.
2.1.1	Alliander N.V.	Energievoorziening
2.1.1	N.V. Afvalzorg Holding	Efficiënt gebruik stortplaatsen
2.1.1	Ontwikkelingsfonds Duurzame Energie Provincie Noord-Holland B.V. (ODENH)	Stimulering duurzame energie en ontwikkeling economie
2.1.1	SolaRoad B.V.	Verduurzaming van de energiesector

(Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen)

2.1 Bevordering gezonde leefomgeving

Toelichting

Prioriteiten:

In het coalitieakkoord was reeds aangekondigd dat er een Programma Gezonde Leefomgeving zou worden ontwikkeld. Met het programma Gezonde Leefomgeving (zie programma Gezonde Leefomgeving - Provincie Noord-Holland) worden activiteiten uitgevoerd die zowel de gezondheid beschermen als de gezondheid bevorderen van de inwoners van Noord-Holland. Dit programma is in uitvoering.

De regels ten behoeve van het beschermen van de inwoners tegen negatieve gezondheidseffecten in hun fysieke leefomgeving zijn opgenomen in de provinciale verordening. In 2021 heeft de eerste partiële herziening ter inzage gelegen, wat leidde tot veel reacties over het proces van de RES. Vaststelling is voorzien in 2022.

Een onderdeel van het milieubeleid dat met de invoering van de Omgevingswet wijzigt, is het bodembeleid. Een deel van de bodemtaken gaat met een “warme overdracht” over naar gemeenten, waarmee de taakverdeling tussen provincie en gemeente verandert.

Omgevingsfactoren:

De milieudruk in steden is hoog. Gemeenten behoren via hun Omgevingsvisie en omgevingsplannen aandacht te besteden aan de aspecten van een gezonde leefomgeving. Gemeenten kunnen vrijwillig het Schone Luchtakkoord (SLA) tekenen en eigen doelstellingen verbinden en vastleggen in een SLA uitvoeringsplan. Om deze instrumenten zinvol in te zetten vraagt een visie van een gemeente op de gezonde leefomgeving en kennis om doelen te bereiken. Daarbij kijkt een gemeente zowel naar de fysieke leefomgeving als naar de individuele gezondheid van de inwoners. Om gemeenten te ondersteunen in het proces om de belangen van een gezonde leefomgeving gelijkwaardig mee te nemen in plannen en in de participatie, ontwikkelt de provincie Noord-Holland samen met het RIVM en de 5 GGD'en in de provincie het kennisschakelpunt. Een virtuele ontmoetingsplaats waar kennisvragen kunnen worden gesteld en waar antwoorden vanuit het netwerk van deelnemende organisaties worden gegenereerd. Het kennisschakelpunt is in ontwikkeling, in 2021 is een eerste bijeenkomst gehouden met betrokken partners. De provincie wil met dit kennisschakelpunt de transitie te bevorderen richting een duurzame en gezonde leefomgeving.

2.1.1 Luchtkwaliteit verbeteren

Toelichting

Als mede-ondertekenaar van het Schone Lucht Akkoord (SLA) heeft de provincie haar eerste uitvoeringsplan vastgesteld, met diverse maatregelen, waarbij de eigen inzet centraal staat om de emissies van fijnstof en NOx te verlagen en de WHO advieswaarden (uit 2005) te behalen in 2030. Samen met de IJmond gemeenten heeft de provincie de IJmond regio aangedragen bij het Rijk voor een subsidie voor het onderzoek 'hoogblootgestelden' in het kader van het SLA. Immers, er is weinig bekend over de effecten van cumulatie van diverse vormen van hinder in één gebied. Bij toekenning start het onderzoek in 2022.

De monitoringsresultaten over 2020 van het luchtmeetnet op de 3 locaties in de provincie (Haarlemmermeer, Haven Amsterdam, IJmond) zijn in juni 2021 gepubliceerd. In 2021 is in samenwerking met de OD NZKG en de GGD Amsterdam begonnen met het vernieuwen van de monitoring hardware. Uit de datarapporten blijkt dat de luchtkwaliteit in Noord-Holland structureel verbetert. De maatregelen die worden genomen in het kader van diverse luchtkwaliteitsprogramma's zoals NSL en SLA dragen hieraan bij.

In 2021 heeft de provincie, in samenwerking met het Havenbedrijf Amsterdam, een aanbesteding afgerond, waarmee voor de aankomende jaren opnieuw e-Noses in het Noordzeekanaalgebied en het Amsterdam Rijnkanaal worden geplaatst. Elk jaar wordt er een jaarverslag gemaakt van de e-Noses, in 2021 is het jaarverslag over 2020 van het e-Nose-netwerk in het NZKG en Amsterdam-Rijnkanaal gepubliceerd. Van het e-Nose-netwerk in de IJmond is elke 3 maanden de data gepubliceerd, de pilot is in de IJmond afgerond en met de samenwerkingspartijen wordt gewerkt aan een doorstart. In december 2021 heeft de provincie een convenant ondertekend, net als het Havenbedrijf Amsterdam, de OD NZKG en ORAM, om samenwerking vast te leggen en duidelijke afspraken te maken over het gebruik van de data van de e-Noses in het Westelijk Havengebied.

Als onderdeel van het Programma Tata Steel 2020-2050 zijn in 2021 2 Ontwerp geurbesluiten genomen voor Tata Steel. Door de geurbesluiten wordt de vergunning aan het staalbedrijf aangescherpt en moet Tata Steel doorlopend werken aan de vermindering van de geuruitstoot en ernstige geuroverlast in de IJmond. Verder is de vergunning voor de zwavelzuurfabrieken van de

Kooksfabrieken aangescherpt waardoor o.a. de uitstoot van zwaveldioxide wordt verminderd, is een definitief besluit genomen over het verminderen van NOx emissies bij Hoogoven 7 en is het voorschrift voor het optreden van zogenoemde deuremissies (zichtbaar in de vorm van rook) bij de Kooksfabriek 2 aangescherpt.

De provincie heeft het verbod op varend ontgassen opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020. In december 2021 heeft de provincie de beleidsregel 'gecontroleerd stilliggend ontgassen' vastgesteld. Met deze beleidsregel wordt het schepen makkelijker gemaakt om gecontroleerd te ontgassen, hier wordt milieuwinst geboekt ten opzichte van het varend ontgassen. De provincie loopt met dit beleid vooruit op internationale en nationale wetgeving. Op basis van het eNose netwerk registreert de OD NZKG het varend ontgassen en worden meldingen doorgezet naar de politie en ILT.

In 2021 is de inventarisatie naar zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) voor de niet- afvalbedrijven afgerond, waaronder Tata Steel. De inventarisatie is uitgevoerd door de OD NZKG en de omgevingsdienst IJmond (ODIJ). Het doel van deze inventarisatie is om een zo volledig mogelijk beeld en een actueel inzicht te verkrijgen in het gebruik en de uitstoot van ZZS naar lucht- en water (indirecte lozingen[1]), en te bepalen of er humanitaire risico's zijn. Daarnaast heeft deze uitvraag als doel om te inventariseren welke vergunningen op basis van de actuele (emissie)gegevens aangepast moeten worden. De inventarisaties hebben, samen met de RIVM gezondheidsonderzoeken in de IJmond (Programma Tata Steel), veel inzicht opgeleverd. Dit inzicht heeft de provincie ingebracht in de landelijke ZZS evaluatie, die momenteel plaats vindt. Daarnaast heeft de provincie via een brief aan het ministerie van I & W en via de Tweede Kamer lobbystandpunten ingebracht, met als doel om de wet- en regelgeving voor ZZS te verbeteren.

2.1.2 Geluidbelasting bewaken

Toelichting

Geluidbelasting provinciale wegen
In het Actieplan 2018-2022 heeft de provincie haar ambities vastgelegd met betrekking tot het terugdringen van de geluidbelasting door provinciale wegen. Dit gebeurt op 2 manieren:

1. Het toepassen van geluidreducerend asfalt op aangegeven wegvakken door de gebiedsaannemers. Dit wordt gedaan volgens de door hen gevolgde onderhoudsplanning. Door wijzigingen in de onderhoudsplanning zijn er in 2021 geen wegvakken met geluidreducerend asfalt aangelegd. Ook is vanwege de overdracht van een wegvak aan de gemeente de toepassing van geluidreducerend asfalt voor dit wegvak komen te vervallen. In 2022/2023 staat een aantal wegvakken in de planning voor de aanleg van geluidreducerend asfalt.

2. Het waarborgen van een acceptabel binnenniveau bij hoogbelaste solitair gelegen woningen door middel van het aanbrengen van gevelisolatie. In 2021 zijn de woningen bezocht en is de nader geïnventariseerd. Voor 16 (van de 84) woningen zijn er maatregelen noodzakelijk. De bewoners van deze woningen krijgen gevelisolatie aangeboden. De uitvoering hiervan staat gepland voor 2022.

[1] Lozingen richting openbaar vuilwaterriool

Industrieterreinen van regionaal belang

De in de Provinciale Milieuverordening aangewezen 5 industrieterreinen ‘van regionaal belang’ zijn in 2021 beleidsneutraal overgenomen in de Omgevingsverordening 2022. De aanwijzing houdt in dat de provincie bevoegd gezag is voor het geluidzonebeheer binnen de vastgestelde geluidzones van deze industrieterreinen. Het geluidzonebeheer van deze 5 industrieterreinen wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

In samenwerking met alle betrokken partijen (provincie, Port of Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad en Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied) hebben in 2021 de voorbereidingen plaatsgevonden voor een actualisatie van het bestemmingsplan geluidverdeelplan industrieterrein Westpoort.

Stiltegebieden zijn bedoeld om onze inwoners plekken te bieden waar ze kunnen ontsnappen aan de drukte van alledag en kunnen genieten van natuurlijke stilte. Het beschermen van de stilte in de stiltegebieden vindt plaats met de bestaande regelgeving. De provincie is in 2021 gestart met de verkenning hoe de gebieden beter benut kunnen worden als waardevolle plek voor beleving en waardering van de relatieve stilte.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Sanering geluidbelaste woningen boven 63 dB	Aantal	59	0	Uitvoering in 2021 t/m 2025
Extra stil asfalt (in km)	Aantal	1,8	0	Uitvoering in 2022

2.1.3 Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren

Toelichting

Mijnbouwwet

In 2021 heeft de provincie verschillende adviezen op het gebied van opsporingsvergunningen en opslagplannen voor geothermie (aardwarmte) in het kader van de mijnbouwwet uitgebracht aan het Rijk.

Bodemconvenant
De provincie heeft besloten (961796/1744292) de afspraken uit het Convenant Bodem en Ondergrond 2016-2020 in 2022 deels voort te zetten en de Uitvoeringsregeling subsidie Bodemsanering tot 1 juli 2022 te verlengen in verband met de uitgestelde voorziene inwerkingtredingsdatum van de Omgevingswet. Dit doet de provincie omdat zij ook in de eerste helft van 2022 het bevoegd gezag is voor de taken die vallen onder de Wet bodembescherming en de opgaven doorlopen in 2022, waarvoor zij een Specifieke uitkering (SPUK) bodem ontvangt van het Rijk.

In 2021 heeft de provincie op diverse manieren gemeenten verder voorbereid op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. De gemeenten zijn per brief geïnformeerd over de stand van zaken van de Warme Overdracht bodemtaken, we hebben informatie over ons bodembeleid overgedragen aan gemeenten, we hebben zowel een bestuurlijk als een ambtelijk, gezamenlijke bodemberaad met alle gemeenten en omgevingsdiensten georganiseerd, we hebben digitale voorlichtingsbijeenkomsten gehouden, en we zijn samen met de omgevingsdiensten verder

gegaan met de screening van de bodeminformatiesystemen en afstemming daarvan met gemeenten.
Voor PFAS (PerFluor-Alkyl stoffen, waaronder PFOS en PFOA) en de afspraken uit het 'Convenant Bodem en Ondergrond 2022 en verder' vertegenwoordigt Noord-Holland bestuurlijk het IPO in overleggen met Rijk, VNG en UvW. Het doel is het van vinden oplossingen voor korte en langere termijn knelpunten, zowel op landelijk als op provinciaal niveau.
De provincie heeft een SPUK regeling bodem voor onderzoek en aanpak van PFAS- en loodverontreinigingen bij het Rijk aangevraagd. De aanvraag is ten dele gehonoreerd.

Spoedlocaties bodemsanering
De provincie Noord-Holland heeft 98 spoedlocaties bodemsanering. In 2021 zijn er 2 locaties bijgekomen. Op 52 locaties is de sanering volledig afgehandeld. Op 31 locaties is een sanering gaande en op 15 locaties lopen onderzoek of onderhandelingen. De provincie heeft ervoor gezorgd dat op alle locaties de risico's in ieder geval beheerst zijn. De sanering van 2 spoedlocaties met loodverontreiniging op speelplaatsen is afgerond. Een derde sanering wordt voorbereid. De provincie heeft een SPUK bodem voor onderzoek en aanpak van PFAS- en loodverontreinigingen bij het Rijk aangevraagd. De aanvraag is deels gehonoreerd. Ook is voor spoedlocatie Cindu te Uithoorn een SPUK aangevraagd bij het Rijk.

De provincie is samen met de partners, de gemeenten Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren en Wijdemeren, de drinkwaterbedrijven Vitens en PWN, en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, begonnen met de uitvoering van het nieuwe convenant Gebiedsgericht grondwaterbeheer 't Gooi 2021-2030. Omdat grondwaterbeheer nog langer nodig is, is ervoor gezorgd dat er voldoende financiën zijn om het beheer nog 30 jaar te kunnen continueren en is het beheer voor 30 jaar ondergebracht bij Afvalzorg Bodemservice BV. . (zie ook www.gwbeheergooi.nl).
Het grondwaterbeheer is op 103 locaties afgehandeld. De prognose voor 2021 bedroeg 95 locaties.

Stortplaatsen Wet milieubeheer
De provincie is in 2021 een juridisch onderzoek gestart voor de sluiting van de stortplaats Insteekhaven in Den helder. Omdat dit onderzoek nog loopt, heeft sluiting in 2021 nog niet plaatsgevonden. Verwacht wordt dat de Insteekhaven in 2022 zal worden gesloten, evenals de stortplaats Hollandse Brug.

De provincie heeft de jaarlijkse monitoring laten uitvoeren van stortplaats De Poel.
De herijking van de rekenrente van het vermogen in het Nazorgfonds vraagt meer tijd. Verlaging heeft grote financiële gevolgen voor de exploitanten. Daarom is niet alleen naar de financiële risico's gekeken, maar ook naar de effecten op het doelvermogen dat de exploitanten moeten opbrengen in het Nazorgfonds. Op 5 januari 2021 is besloten om in te stemmen met de beleidslijn voor maatwerk voor de rekenrente voor de sluiting van de stortplaats Insteekhaven.

Er wordt meegewerkt aan een tienjarige pilot op stortplaats Wieringermeer naar verduurzaming van stortplaatsen. De resultaten hiervan worden in 2028 verwacht en in 2021 heeft een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden. Deze zal in 2022 beschikbaar worden gesteld.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Locaties grondwaterbeheer afgehandeld	Aantal	95	103	Op een aantal locaties bleek na onderzoek het probleem met verontreinigd grondwater beperkt en kon afsluiting van het dossier plaatsvinden
Gesloten stortplaatsen Wet milieubeheer	Aantal	2	1	Juridisch onderzoek kost meer tijd
Spoedlocaties bodemsanering beheerst en/of aangepakt	Aantal	80	83	In begroting zijn abusievelijk getallen voor locaties grondwaterbeheer opgenomen. Aanpak ging in de praktijk op enkele locaties sneller dan verwacht.

2.1.4 Externe veiligheid bewaken (gevaarlijke grondstoffen)

Toelichting

De provincie is nog steeds in afwachting op de berekening van de zogenaamde aandachtsgebieden. De provincie heeft, in IPO verband, het belang benadrukt dat deze berekening op korte termijn wordt afgerond en dat er vanuit een Rijk een communicatiestrategie wordt opgesteld. In 2021 heeft de provincie, in voorbereiding op de aandachtsgebieden, een informatie webinar georganiseerd voor gemeenteambtenaren met als doel om het bewustzijn en de kennis onder gemeenten te vergroten. In het Noordzeekanaalgebied wordt via het platform Energietransitie NZKG ingezet op de verwezenlijking van een waterstofeconomie. In 2021 heeft de provincie voorbereidend werk verricht om deze veiligheidscontouren inzichtelijk te maken, waardoor hier in de ruimtelijke ordening van dit gebied rekening gehouden kan worden met deze contouren.

2.1.5 VTH-taken uitvoeren en coördineren

Toelichting

De VTH-taken op het gebied van water, milieu, groen, natuur, bodem en bereikbaarheid zijn door de omgevingsdiensten uitgevoerd. Dit betreft onder andere het verlenen van vergunningen en ontheffingen voor industrie, flora en fauna, (zwem)water en de controle op de naleving ervan. De omgevingsdiensten voeren soortgelijke taken uit namens gemeenten. Samen met deze gemeenten en andere zogenoemde ‘ketenpartners’ in Noord-Holland, zoals het Rijk, de waterschappen, de terreinbeherende organisaties, het Openbaar Ministerie en de politie, werkt de provincie op een netwerkende wijze samen om maatschappelijke doelen in het fysieke domein te realiseren. De maatschappelijke en politieke aandacht voor een gezonde leefomgeving zorgt voor extra druk op de uitvoering van VTH-taken. Dit is vooral te merken op dossiers als Tata Steel, stikstof en Formule 1. Deze aandacht vertaalt zich in meer inzet voor VTH-taken en in meer inzet voor handhavings- en Wob-verzoeken, bezwaar- en beroepszaken.

De omgevingsdiensten hebben de VTH-taken namens ons college uitgevoerd op basis van de doelen, prioriteiten en kwaliteitseisen die door ons college zijn vastgelegd. In 2021 hebben de omgevingsdiensten deze VTH-taken uitgevoerd volgens de door ons vastgestelde uitvoeringsprogramma’s. In het bijzonder de dossiers Tata Steel en stikstof hebben daarbij extra

aandacht gevraagd. Ook voor de toekomst zal de inzet op deze dossiers een aandachtspunt blijven. Hierover zijn en blijven we met de omgevingsdiensten in overleg.

De spanning tussen het vergroten van de leefbaarheid en het verder ontwikkelen van de economie is goed merkbaar bij de uitvoering van de VTH-taken. Na de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) meer aanvragen voor vergunningen en verzoeken om handhaving. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) heeft structureel te maken met extra inzet op complexe dossiers zoals Harsco Metals en Tata Steel. Deze omgevingsdienst ziet een structurele toename van het aantal juridische procedures en de vraag naar milieu-specialistisch advies.

De coördinatie van de VTH-taken in Noord-Holland hebben we verdeeld tussen de beleidsvelden ‘groen’ (natuur) en ‘grijs’ (milieu). Voor ‘groen’ heeft de provincie met betrokken partijen zoals gemeenten, waterschappen, terreinbeherende organisaties en de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) handhavingsuitvoeringsprogramma’s voor de Natura 2000-gebieden uitgevoerd.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
VTH taken uitgevoerd conform Uitvoeringsprogramma’s	Percentage	100%	100%	
Prioriteiten uitgevoerd conform afspraak/ uitvoeringsprogramma	Percentage	100%	100%	
Coördinatie uitgevoerd conform programma’s	Percentage	100%	100%	

2.1.6 Gezonde leefomgeving bevorderen

Toelichting

Op 9 juli 2021 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van het Programma Tata Steel 2020-2050 en van het bijbehorende Uitvoeringsprogramma Vergunningen, Toezicht en Handhaving Tata Steel 2020 – 2022 (kenmerk 1641018/1641 138).

Verschillende acties zijn uitgevoerd van het Programma Tata Steel 2020-2050. Zo zijn er in 2021 2 gezondheidsonderzoeken van het RIVM gepubliceerd. De provincie was daar opdrachtgever van (samen met IJmondgemeenten). In april 2021 is het briefrapport ‘Tussentijdse resultaten gezondheidsonderzoek IJmond’ gepubliceerd. Het onderzoek laat niet alleen zien welke klachten mensen ervaren in de IJmond, maar kijkt ook naar de pieken in de luchtkwaliteit. In september 2021 is het Depositieonderzoek IJmond 2020 gepubliceerd. Beide onderzoeken hebben aanleiding gegeven om het Rijk aan te spreken op zijn verantwoordelijkheid voor het stelsel, koers te blijven houden op de uitvoering van het Programma Tata Steel, te blijven inzetten op scherp vergunnen en de samenwerking met de IJmondpartners te verstevigen. De provincie heeft in 2021 ook een overzicht gepubliceerd van alle onderzoeken , die zijn uitgevoerd naar de leefomgeving en de gezondheid in de IJmond.

Samenwerken doet de provincie onder andere in het bestuurlijk overleg Industrie en Gezondheid IJmond, dat in 2021 meer dan 15 keer bij elkaar gekomen is. Om de samenwerking vanuit een gezamenlijk visie te blijven voortzetten, hebben de provincie en de IJmondgemeenten in 2021 een ‘onze visie op een gezondere leefomgeving IJmond’ vastgesteld. IJmondgemeenten hebben daarnaast een eigen programma Gezondheid en Luchtkwaliteit vastgesteld. Samenwerken doet

de provincie ook met het Rijk, waaronder het ministerie van I & W. Naar aanleiding van het Depositieonderzoek IJmond 2020 heeft het ministerie van I & W een plan van aanpak opgesteld, waarin een sterke verwijzing en samenwerking naar voren komt met het bevoegd gezag van Tata Steel, de provincie Noord-Holland.

Tata Steel heeft voor de realisatie van 'groen staal' in september 2021 de keuze gemaakt om af te zien van de eerder ingezette route van CO2 opslag en direct te werken aan een productieproces op basis van waterstof. Dit is een belangrijke stap, zowel voor de energietransitie als voor een gezondere leefomgeving in de IJmond. De gezondheidsonderzoeken en de continue aandacht en druk vanuit de bewoners van de Ijmond, de provincie, de drie IJmondgemeenten en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied hebben bijgedragen aan deze stap. Er wordt vanuit het Programma Tata Steel nauw samengewerkt met het Programma Energietransitie en het platform Energietransitie NZKG, omdat de realisatie van deze route gaat bijdragen aan een gezondere leefomgeving IJmond.

In 2021 is een eerste stap gezet in de opdracht om "scherper te vergunnen" door een uitvraag te doen aan de OD NZKG waarbij 4 verschillende casussen worden bestudeerd om vervolgens te bepalen of en zo ja hoe een brede aanpak voor scherp vergunnen kan worden uitgerold.

Om gemeenten te ondersteunen om de belangen van een gezonde leefomgeving gelijkwaardig mee te nemen in hun plannen en in de participatie, ontwikkelt de provincie Noord-Holland samen met het RIVM en de 5 GGD'en in de provincie het kennisschakelpunt. Een virtuele ontmoetingsplaats waar kennisvragen kunnen worden gesteld en waar antwoorden vanuit het netwerk van deelnemende organisaties worden gegenereerd. Het kennisschakelpunt is in ontwikkeling, in 2021 is een eerste bijeenkomst gehouden met betrokken partners. De provincie wil met dit kennisschakelpunt de transitie te bevorderen richting een duurzame en gezonde leefomgeving.

Het citizen science project Hollandse Luchten zit, na een pilotfase, nu in een doorstartfase. Partijen als GGD Amsterdam, TNO, RIVM en vooral inwoners doen actief mee in 3 meetgemeenschappen. Met kastjes met relatief goedkope sensoren meten zij de waarden van fijnstof en NOx in hun leefomgeving en over hun bevindingen vinden gesprekken plaats, samen met de experts van de genoemde organisaties. In 2022 komen er nieuwe meetgemeenschappen bij. In 2021 zijn de verzamelde en gevalideerde data verhuisd van een externe partner naar een dataserver van de provincie. Dit ondersteunt de provinciale ambitie voor het werken met open data.

In 2021 is een stimuleringsregeling opengesteld voor bedrijven die vallen onder het toezicht van de provincie om bovenwettelijke maatregelen te onderzoeken en toe te passen. De animo bleek in de verkenningsfase aanwezig bij de bedrijven, maar men heeft geen gebruik gemaakt van de regeling. Belangrijkste reden is dat bedrijven bang zijn dat de eenmaal vrijwillig bereikte verbetering zal leiden tot 'de nieuwe norm', waardoor eventuele ontwikkelruimte bij bedrijven kan afnemen. De regeling komt terug in aangepaste vorm (openstelling verruimen) waarbij het doel onveranderd blijft: het vrijwillig (extra) verlagen van de milieudruk en het stimuleren van innovatie in productieprocessen.

Vanuit het ambitiespoor in het programma Gezonde Leefomgeving wordt zowel voor de gezondheid beschermende als bevorderende aspecten ambtelijk en bestuurlijk 'aan de voorkant' het gesprek aangegaan, zowel intern als extern, en in diverse projecten en programma's. Voorbeelden zijn de RES en de windmolens, de CES, NOVI in het NZKG, de woonakkoorden, (verstedelijkingsstrategie van) de MRA, Schiphol en versnellingsopgave voor de woningbouw. Zo

is in de gebiedsprocessen voor de Spoorzone in Beverwijk, Ter Sype in Wijdemeren en Sloterdijken in Amsterdam vanuit het programma kennis ingebracht ten behoeve van een integrale afweging. Tevens worden meekoppelkansen in lopende provinciale opgaven aangejaagd, zoals het stimuleren van actieve mobiliteit, het koppelen van klimaatadaptatie en hittestress aan groene en relatief stille plekken in woonwijken en het meenemen van geluidhinder in de iNHi.

Om de aspecten voor Gezonde Leefomgeving gelijkwaardig af te wegen in bijvoorbeeld gebiedsprocessen, is er behoefte aan een afwegingsmodel oftewel een integratiekader. In 2021 is in IPO-verband samengewerkt aan dit kader. Deze inzet wordt voortgezet.

In de Brede Basismonitor, gelanceerd in december 2021, zijn indicatoren opgenomen waarmee de ontwikkelingen op het gebied van Gezonde Leefomgeving kunnen worden gevolgd. Het betreffen met name de gezondheidsbeschermende aspecten waaronder luchtkwaliteit, geluidsbelasting, externe veiligheid en kwaliteit oppervlaktewater. Indicatoren voor de gezondheid en vitaliteit van de individuele inwoner zijn ook opgenomen in de Brede Basismonitor, maar daar richt het provinciale beleid zich niet op; dit is meer het beleidsterrein van gemeenten.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 2.1			Bevorderen gezonde leefomgeving	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
2.1.1	Luchtkwaliteit verbeteren	559	912	757	155
2.1.2	Geluidbelasting bewaken	505	308	253	55
2.1.3	Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren	6.007	7.639	3.916	3.723
2.1.4	Externe veiligheid bewaken (gevaarlijke grondstoffen)	64	65	48	17
2.1.5	VTH-taken uitvoeren en coördineren	27.686	29.176	29.197	-21
2.1.6	Gezonde leefomgeving bevorderen	3.220	2.239	1.961	278
	Totaal lasten	38.041	40.339	36.133	4.205
	Totaal baten	-2.635	-2.647	-3.062	415
	Totaal saldo	35.406	37.692	33.072	4.620
	Storting				
2.1.3	Reserve Bodemsanering	319	3.843	4.235	-392
2.1.6	Reserve Gezonde Leefomgeving	3.300	3.500	3.500	0
	Onttrekking				
2.1.3	Reserve Bodemsanering	-5.169	-6.567	-3.190	-3.377
2.1.6	Reserve Gezonde Leefomgeving	-3.400	-2.230	-1.516	-714
	Resultaat	**30.456**	**36.238**	**36.101**	**138**

(een positief verschil is voordelig)

2.2 Bijdragen aan een circulaire economie en energieneutraal in 2050

Toelichting

Prioriteiten:

- Minimaal 25.000 particuliere woningeigenaren hebben duurzaamheidsmaatregelen getroffen. Met het programma Verduurzaming bestaande woningvoorraad ondersteunt de provincie gemeenten bij het stimuleren van particuliere woningeigenaren om te verduurzamen. In de periode van 2018 tot en met 2021 hebben meer dan 140.000 woningeigenaren 1 of meer maatregelen laten uitvoeren. Daarmee is het oorspronkelijke doel van het programma ruimschoots gehaald. Zie ook paragraaf 2.2.3
- In februari 2021 is de nieuwe Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 vastgesteld. Via deze actieagenda is een nieuwe structuur aangebracht in de doelen en activiteiten. Via deels nieuwe acties is aan deze prioritaire thema's gewerkt.
- Regionale Energie Strategieën (RESsen): het realiseren van de RES 1.0, zodat de uitvoering van de voorstellen kan starten. In 2021 is de RES 1.0 aangenomen en is er een uitvoeringsprogramma RES opgesteld.
- No regret-maatregelen energie-infrastructuur: zorg dragen dat de no regret-maatregelen op het gebied van energie-infra kunnen aanvangen (uitvoering ligt niet bij de provincie Noord-Holland). Eind 2020 is de Taskforce Energie-infrastructuur opgericht. Hierin werken Liander, TenneT en de provincie Noord-Holland samen om als eerste de meest urgente knelpunten in het elektriciteitsnet aan te pakken. In 2021 heeft de taskforce een stevige start gemaakt met deze no-regret maatregelen t.b.v het oplossen van urgente knelpunten.
- SCAN-onderzoek MRA als basis voor geothermie afronden. In 2021 is al het veldwerk voor van het SCAN-onderzoek afgerond. De geanalyseerde data volgen in het eerste kwartaal van 2022. Het onderzoek heeft te kampen gehad met vertragingen. Deze vertragingen hadden onder andere te maken met seizoensgebonden verboden. Bijvoorbeeld een broedgebied dat niet verstoord mocht worden. Een ander voorbeeld is de afhankelijkheid van medewerking van grondbezitters op de borings-lijn.
- In 2021 is een extra prioriteit toegevoegd. Deze prioriteit is gericht op het benutten van het besparingspotentieel bij bedrijven en is in lijn met het actieprogramma klimaat (APK). Het energie besparingsakkoord Noord-Hollandse bedrijven 2022-2025 is in oktober goedgekeurd en ondertekend. Het akkoord heeft als doel in 2025 te voldoen aan alle wettelijke besparingsverplichtingen.
- In september 2021 hebben de overheden en het bedrijfsleven in het Noordzeekanaalgebied met het Cluster Energie Strategie (CES 1.0) de ambitie van het NZKG geformuleerd dat de CO_2-uitstoot in 2030 gehalveerd is en in 2050 vrijwel is verdwenen. Hiervoor zijn een verbetering van het elektriciteitsnet, een regionaal netwerk voor waterstof, en goede (rest)warmtenetwerken nodig. Het aanpakken en verduurzamen van het energiesysteem betekent ook een verbetering van de luchtkwaliteit en heeft een positief effect op gezondheid en leefbaarheid in het hele Noordzeekanaalgebied. De provincie Noord-Holland is om die reden ook positief over de plannen van Tata Steel om staal te gaan produceren met waterstof.

2.2.1 Bijdragen aan energietransitie

Toelichting

De provincie levert een bijdrage aan de energietransitie door het uitvoeren van de activiteiten zoals opgenomen in de beleidsagenda energietransitie 2020-2024 en in het Actieprogramma Klimaat 2021-2025, dat in het najaar aan PS wordt aangeboden. Alle activiteiten in dit Actieprogramma dragen bij aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs en de uitvoering van de Rijksambities: 49% (Deze doelstelling wordt aangescherpt naar 55-60 procent) minder CO2uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990 en de ambitie om per 2050 energieneutraal te zijn. Ook draagt de provincie bij aan de landelijke doelstelling om 1,5 miljoen woningen voor 2030 te verduurzamen.

Onderdelen hiervan zijn onder andere:

- De Regionale Energiestrategie (RES) de 1.0 versie is afgelopen jaar vastgesteld, het uitvoeringsprogramma RES voor Noord-Holland Zuid en voor Noord-Holland Noord is opgesteld.
- Een meerjaren-uitvoeringsprogramma waterstof. Dit is onder de noemer Noord-Hollandse waterstofstrategie eind 2020 goedgekeurd. Op basis van deze strategie is in 2021 een aantal onderzoekenuitgevoerd, bijvoorbeeld het opstellen van positionpapers voor NHN en NHZ: hoe gaat de waterstofeconomie er concreet uitzien? Daarnaast hebben we subsidies verstrekt, onder ander aan Investa voor off shore waterstofproduktie (Poshydon) en aan FME voor het oprichten en exploiteren van het makersplatform Electrolysers. Ook zijn er netwerkbijeenkomsten georganiseerd.
- Het verder ontwikkelen van de energie-infrastructuur. In 2021 is er een samenwerkingsverband met netbeheerders TenneT en Alliander gestart in de vorm van een Taskforce. Via deze Taskforce Energie Infra wordt gewerkt aan het oplossen van de knelpunten in de energie-infrastructuur en een toekomstbestendig energienetwerk. De uitwerking vindt op de volgende niveaus plaats:
    - Korte termijn: De no-regret maatregelen om de korte termijn knelpunten op te lossen en zorg te dragen voor ruimtelijke inpassing aanlanding Wind-op-Land.
    - Lange termijn: Het ontwerpen en ontwikkelen van een hybride energie-infra van de toekomst en Ontwikkeling H2 productie- en transportnetwerk.
    - Het ondersteunen en stimuleren van slimme oplossingen (Smart Energy Systems)
- Een uitvoeringsprogramma warmtetransitie. De provincie ondersteunt gemeenten zoveel mogelijk bij het uitvoeren van de warmtetransitie om tot realisatie van de doelstellingen op dit gebied te komen. De Noord-Hollandse aanpak warmtetransitie is in het eerste kwartaal van 2022 afgerond. Deze nota geeft een overzicht van alle activiteiten op het gebied van warmtetransitie: kennis ontwikkelen en delen, financiële stimuleringsmaatregelen, inhuur van expertise en het beschikbaar maken van data die helpen keuzes te maken bij verdelingsvraagstukken van vraag naar en aanbod van nieuwe warmtebronnen.

2.2.2 Bijdragen aan transitie naar circulaire economie

Toelichting

Op 9 februari 2021 is de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 door GS vastgesteld. De ambitie om in 2050 100% circulair te zijn en in 2030 halverwege bleef ongewijzigd. Onderdeel van de agenda 2021-2025 is de nieuwe Noord-Hollandse doelenboom. Deze doelenboom laat zien wat de provincie in de periode 2021-2025 wil bereiken met de uitvoering van de Actieagenda. Door in te zetten op deze doelen draagt de provincie bij aan het wegnemen van de barrières die de transitie naar een circulaire economie in de weg staan. De provincie richt zich op 2 inhoudelijke sporen: 'circulair ondernemerschap en innovatie' en 'grondstoffen'. Daarnaast draagt de provincie vanuit de eigen organisatie bij door circulaire inkoop en aanbesteding en circulaire aanleg, beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur. Dit laatste wordt gestimuleerd via het programma Duurzame Infrastructuur, onderdeel van begrotingsprogramma 4.

In 2021 werden voor de 2 inhoudelijke sporen onder meer de volgende resultaten behaald:

Circulair ondernemerschap en innovatie:

- De provincies sloot een contract tot en met 2023 met de Noord-Hollandse Circo Hub waarmee trainingen kunnen worden georganiseerd voor ondernemers uit een specifiek gekozen sector die circulair willen gaan ondernemen;
- Het matchmaking programma dat op actieve wijze MKB'ers aan circulaire startups en scale-ups koppelt werd gelanceerd;
- Impact Hub stimuleerde en faciliteerde in opdracht van de provincie het netwerk van circulaire bedrijven onder meer via netwerk- en kennisbijeenkomsten en masterclasses;

Grondstoffen:

- In opdracht van de provincie werd een project uitgevoerd waarin individuele bedrijfsafvalprofielen werden opgesteld die hebben gediend voor het uitgebreide gesprek van de Omgevingsdienst met bedrijven om de bestaande circulaire kansen van efficiënter en circulair grondstofgebruik binnen bedrijven duidelijk te maken en (beter) te benutten;
- Het Handboek Circulair Renoveren voor woningcorporaties in opdracht van het ministerie van BZK en provincie Noord-Holland werd uitgebracht;
- Het Circulaire bouwprogramma mede gefinancierd door de provincie, werd uitgevoerd door stichting C-creators. Circulair bouwen werd eveneens opgenomen in de regionale woonakkoorden.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Aantal bedrijven deelgenomen aan onze stimuleringsprogramma's	Aantal	60	39	De CIRCO-track biomassa is naar 2022 verplaatst.
Icoonketens in de vorm van Living labs	Aantal	2	4	2 aanvragen om een reservering en 1 subsidieaanvraag voor integrale knooppuntontwikkeling, 1 aanvraag om reservering voor ketenreismaatregelen.
Luchtverontreiniging: CO2 emissie in ton (BBV indicator)	Aantal		17.857.600	Betreft de totaal bekende CO2 uitstoot (Aardgas, elektriciteit, stadswarmte, voertuigbrandstoffen) in 2019 in de provincie Noord-Holland. Bron: De Klimaatmonitor Rijkswaterstaat
Energieneutraliteit: productie van energie in petajoule (BBV indicator)	Aantal		20.359	Betreft de totale productie van hernieuwbare energie in petajoula in 2019 (2020 ten tijde van opstellen nog niet beschikbaar). Bron: Klimaatmonitor Rijkswaterstaat

2.2.3 Verduurzaming bestaande woningvoorraad stimuleren

Toelichting

Met het programma Verduurzaming bestaande woningvoorraad stimuleert de provincie particuliere woningeigenaren en corporaties om verduurzamingsmaatregelen te treffen. Diverse activiteiten van het programma zijn reeds afgerond en in 2021 liepen de nog de volgende 3 activiteiten:

1. Regionaal energiebesparingsprogramma: Loopt via gemeenten waarbij energieloket woningeigenaren gratis en onafhankelijk adviseert over aantrekkelijke woningverduurzamingsmaatregelen, regelingen waar men gebruik van kan maken en de bedrijven die de geadviseerde maatregelen kunnen uitvoeren;

2. Met de uitvoeringsregeling Duurzaamheidsinitiatieven burgercollectieven, zetten energie coöperaties samen met burgers projecten op voor energiebesparing en voor het opwekken van duurzame energie;

3. Met de uitvoeringsregeling Verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties stimuleert de provincie woningcorporaties om door gezamenlijk te innoveren de kosten voor woningverduurzaming te laten dalen.

De oorspronkelijke looptijd van het programma was tot en met 2021. Vanwege de Coronapandemie hebben GS besloten het programma te verlengen.

Voor activiteit 1 loopt het programma tot het einde van 2022. Doel van dit programma is om binnen een periode van 3 jaar minimaal 25 duizend woningeigenaren te stimuleren verduurzamingsmaatregelen te treffen. Deze paramater blijkt in de praktijk niet meetbaar, doordat partners gegevens op verschillende manieren bijhouden. Er is op basis van andere

gegevens wel een schatting van te maken. In de periode van 2018 tot en met 2021 is er naar schatting met 365 duizend huishoudens contact geweest, zijn er minimaal 145.000 maatregelen getroffen waarbij de totaal geschatte investering uitkomt op circa 390 miljoen euro. Stel dat een huishouden gemiddeld 4 maatregelen treft, dan hebben 36.250 huishoudens maatregelen getroffen. Daarmee is het oorspronkelijke doel van het programma ruimschoots gehaald.

Voor activiteit 2 was begin 2021 het subsidieplafond van de regeling voor energie coöperaties bereikt. Totaal is aan 114 projecten subsidies verleend. Uit een evaluatie onder energie coöperaties bleek dat de regeling voorzag in een behoefte. Daarom hebben GS begin 2021 opnieuw 1 miljoen euro voor deze regeling beschikbaar gesteld.

Tot slot hebben we voor activiteit 3 in 2021 3 subsidies verleend aan initiatieven van woningcorporaties.

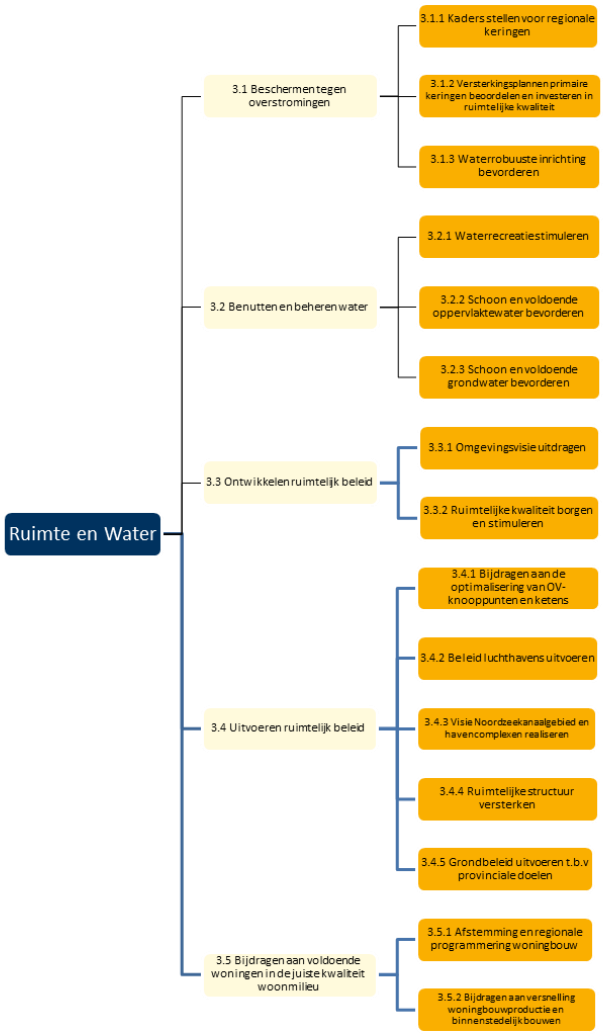
Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 2.2			Bijdragen aan de energietransitie	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
2.2.1	Bijdragen aan energietransitie	8.676	11.513	10.417	1.096
2.2.2	Bijdragen aan transitie naar circulaire economie	1.079	1.143	1.064	79
2.2.3	Verduurzaming bestaande woningvoorraad stimuleren	524	527	281	246
	Totaal lasten	10.279	13.183	11.762	1.421
	Totaal baten		-583	-674	91
	Totaal saldo	10.279	12.600	11.088	1.512
	Storting				
2.2.1	Reserve Energietransitie	10.200	10.200	10.200	0
2.2.2	Reserve Circulaire economie	350	1.591	1.591	0
	Onttrekking				
2.2.1	Reserve Energietransitie	-6.484	-9.510	-8.255	-1.255
2.2.2	Reserve Circulaire economie	-473	-520	-453	-67
2.2.3	Reserve Verduurzaming bestaande Woningvoorraad	-375	-375	-131	-244
	Resultaat	**13.497**	**13.986**	**14.040**	**-54**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 3. Ruimte en Water

Doelenboom



Maatschappelijk doel

De provincie zorgt samen met andere overheden voor een goede ruimtelijke inrichting van de leefomgeving. Duurzaam ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid zijn daarvoor de leidende principes. De provincie streeft een aantrekkelijke leefomgeving na, waar de inwoners van Noord-Holland op een zo prettig mogelijke manier kunnen wonen, werken en recreëren. Diverse functies vragen om ruimte in Noord-Holland. De provincie bekijkt deze zaken in samenhang, maakt ruimtelijk-economisch beleid en coördineert bij vraagstukken die de gemeentegrenzen overstijgen.

De Omgevingsverordening Noord – Holland 2022 (OV NH2022) is in 2021 opgesteld en ter inzage gelegd. Als gevolg van het uitstel van het in werking treden van de Omgevingswet, de grondslag van de OV NH2022, is de vaststelling uitgesteld en voorzien voor het 2e kwartaal van 2022. Om de OV NH actueel te houden is een partiële herziening van de Omgevingsverordening Noord – Holland 2020 (OV NH2020) opgesteld en ter inzage gelegd inclusief een wijzigingsronde van de werkingsgebieden in de OV NH2020.

De provincie zet zich in voor voldoende bescherming tegen overstromingen, schoon water en voldoende zoet water. Hierbij sluiten we tevens aan op de doelen van 2 Europese richtlijnen: de ROR (Richtlijn Overstromingsrisico's en de KRW (Kaderrichtlijn Water) en landelijke afspraken en samenwerking in het kader van onder andere het Deltaprogramma.

Bij het beschermen tegen overstromingen staan 3 doelen centraal bij de inzet van de provincie: primaire en regionale keringen die aan de wettelijke norm voldoen, een robuuste ruimtelijke inrichting van onze provincie en effectieve calamiteitenplannen.

Bij schoon water gaat het om een duurzaam gebruik van het water en gaat het om een zorgvuldig beheer van grond en oppervlaktewater.

Voldoende zoet water betekent dat de provincie samen met haar water-partners afspraken maakt over het opvangen, vasthouden, gebruiken én afvoeren van het zoete water dat via neerslag respectievelijk de rivieren binnenkomt.

De provincie zet zich in om de keten-samenwerking tussen de water-organisaties in onze provincie te versterken waarbij een ieder zijn rol en bijdrage levert in het bereiken van de doelen voor veilig, schoon en voldoende water.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen en transities zorgt de provincie ervoor dat deze doelen worden meegenomen in haar strategie en beleid, in de uitvoering van haar beleid en in de provinciale verordening.

De beschikbaarheid en de kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater én de waterveiligheid vragen om een gezamenlijke inspanning van overheden (Rijk, waterschappen, provincie, gemeenten), drinkwaterbedrijven en stakeholders in de provincie.

De ondertekening in 2021 van de leeragenda "Ruimtelijke Ordening mèt water" is één van de daden waaruit blijkt dat de samenhang van ruimtelijke ordening met watervraagstukken prominent op de agenda staat van de provincie en ook van haar RO- en Waterpartners. Het hoofdwatersysteem moet op orde zijn en de Noord-Hollandse bodem moet in tijden van droogte en bij (piek) buien afdoende in staat zijn om de gevolgen op te vangen. Dit geldt ook voor de voorwaarden voor ruimtelijke ontwikkelingen; deze moeten voldoende klimaatadaptief zijn.

De provincie zet voor het bereiken van deze doelen diverse instrumenten in, zoals beleidsafspraken met andere partijen én eigen beleid (regionaal waterprogramma, bouwstenen klimaatadaptatie, et cetera), subsidies en toezicht en uiteraard bij onze eigen projecten en het beheer en ontwikkeling van eigen assets.

Wettelijk beleidskader

- Woningwet/Huisvestingswet
- Wet ruimtelijke ordening (incl. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Besluit ruimtelijke ordening)
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol
- Omgevingswet (in ontwikkeling)
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer

- Luchthavenindelingsbesluit (LIB) Schiphol
- Wet luchtvaart
- Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol
- Wet regelgeving burgerluchtvaart en militaire luchthavens (RBML)

Provinciaal beleidskader

- Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)
- Provinciale Woonvisie 'Goed wonen in Noord-Holland'
- Programma OV-knooppunten ('Maak Plaats!')
- Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw
- Provinciale Omgevingsvisie NH2050
- Strategisch Beleidskader Economie
- Uitvoeringsagenda Economie 2016-2019
- Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt
- Visie Noordzeekanaalgebied 2040
- 5e Nota Grondbeleid
- Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 3				Ruimte en Water
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	30.073	37.990	32.172	5.818
Baten	-10.110	-15.442	-14.893	-549
Saldo van baten en lasten	19.963	22.548	17.279	5.269
Stortingen reserves	8.862	24.334	23.409	925
Onttrekking reserves	-18.438	-29.570	-22.237	-7.333
Resultaat	**10.387**	**17.312**	**18.450**	**-1.138**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
3.1.2	Schadeschap Luchthaven Schiphol	Bevordering afwikkeling schadevergoedingen uitbreiding Schiphol.
3.1.2	Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio	Verbeteren leefkwaliteit Schipholregio.
3.2.3	Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.
3.1.1	Zeestad Beheer B.V.	Stadsvernieuwing Den Helder
3.1.2	Zeestad C.V.	Stadsvernieuwing Den Helder
3.5.2	N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer

(Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen)

3.1 Beschermen tegen overstromingen

Toelichting

Prioriteiten

- Aanpassen aan klimaatverandering

Uit klimaatonderzoeken komt naar voren dat de temperatuur wereldwijd sneller stijgt dan eerder geprognosticeerd. Het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), stelde in hun rapport in 2021 dat we in 2100 rekening moeten houden met 2 graden Celsius opwarming van de atmosfeer. Het KNMI heeft hiervoor een eerste doorvertaling gemaakt voor Nederland. Daaruit komt dat we voor de Nederlandse kust rekening moeten houden met een zeespiegelstijging van misschien wel 2 meter in 2100 en met extreme droogte en neerslagpatronen. In de meest recente zomerperiodes hebben beide patronen zich ook voorgedaan: extereme droogte en -regionaal- extreme neerslag.

Binnen provincie Noord-Holland heeft dit in 2021 geleid tot extra inzet op het vergroten van kennis over wat er in de toekomst op ons af kan komen. Hoe werken deze extremen door op thema's als wateroverlast, hittestress, droogte en het beperken van overstromingsrisico? Wat kan dit dan betekenen voor de transitiesopgaven en de ruimtelijke keuzes in de provincie?

In 2021 heeft de provincie gewerkt aan het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027. Hierin heeft de provincie extra doelen en maatregelen opgenomen om aan de korte termijn nationale en Europese doelen te kunnen voldoen, maar ook te bedenken hoe voor te sorteren op klimaatsverandering.

- Omgevingswet en Deltaprogramma

Het nationale beleid staat in het teken van decentralisatie en het vergroten van doelmatigheid en efficiency van beleid. Provincies zijn verantwoordelijk voor integraal ruimtelijk-economisch beleid, waar water onderdeel van uitmaakt. Hiermee wordt voorgesorteerd op de komst van de Omgevingswet, die naar verwachting in 2023 van kracht zal worden. Het Deltaprogramma heeft als doel om ervoor te zorgen dat Nederland nu en in de toekomst is beschermd tegen hoogwater en beschikt over voldoende zoetwater. Met de minister van Infrastructuur & Waterstaat en de Deltacommissaris zijn door het IPO afspraken gemaakt over acties die worden uitgevoerd door provincies.

- Klimaatadaptatie

Binnen de provincie Noord-Holland is gewerkt aan activiteiten zoals neergelegd in notitie Klimaatadaptatie Noord-Holland: bouwstenen voor de provinciale aanpak (2020-2023) en zijn de meeste activiteiten uitgevoerd volgens planning.

3.1.1 Kaders stellen voor regionale keringen

Toelichting

De provincie is bevoegd gezag voor het aanwijzen en normeren van regionale waterkeringen (dijken, sluizen en dergelijke). De beheergebieden van de waterschappen overschrijden de provinciegrenzen. Om het toezicht per waterschap op eenzelfde manier invulling te geven, zijn er op het niveau West-Nederland afspraken gemaakt tussen 3 provincies en 8 waterschappen, vastgelegd in het Uitvoeringsbesluit regionale waterkeringen West-Nederland 2014.

In 2021 heeft de provincie ervoor gezorgd dat de gemaakte afspraken in het uitvoeringsbesluit werden nageleefd. De inliggende waterschappen (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Hoogheemraadschap van Rijnland en Waterschap Amstel Gooi en Vecht) hebben ook dit jaar afzonderlijk een voortgangsrapportage regionale keringen opgeleverd. Dit is besproken en beoordeeld en bekrachtigd met een goedkeuring door GS en PS. In de voortgangsrapportage rapporteren de afzonderlijke waterschappen hun voortgang met betrekking tot de periodieke toetsing van de regionale waterkeringen, beoogde planning wanneer afgekeurde keringen weer op orde zijn, en hoe is omgegaan met de risicobeheersing.

Verder heeft de provincie Noord-Holland in gesprekken met de inliggende waterschappen geconcludeerd dat de normeringen van regionale keringen opnieuw beoordeeld moeten worden. Er zijn nieuwe ontwikkelingen en inzichten rondom overstromingsscenario's, directe en indirecte schade, en nieuwe en verwachte ruimtelijke ontwikkelingen. Van 2022-2025 zal hieraan samen met de waterschappen gewerkt worden.

In 2021 zijn in gesprekken met Waterschappen de kaarten en teksten verder aangescherpt richting de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2022.

Verder heeft de provincie haar verantwoordelijkheden genomen in landelijke samenwerkingen op het gebied van regionale keringen. Zo speelden er landelijk discussies over een nieuwe veiligheidsbenadering voor regionale keringen, de implementatie van de Omgevingswet, de evaluatie van de Waterwet en het ook toepassen van een zorgplicht voor regionale keringen. Al deze issues worden onder ander samen met de overige provincies, waterschappen en Rijkswaterstaat verder uitgewerkt in het doorlopend Ontwikkelprogramma Regionale Keringen (ORK) onder de paraplu van het STOWA (Stichting Toegepast Onderzoek Waterbeheer). Andere van belang zijnde onderwerpen zijn meerlaagse veiligheid en de kennisontwikkeling ten aanzien van toetsing van dijken, kunstwerken en niet-waterkerende werken. We participeerden in het begeleidingsteam Visie en de werkgroepen veiligheidsbenadering en zorgplicht binnen ORK. Ook is provincie Noord-Holland één van de trekkers van het IPO-veiligheidsberaad. De provincie is samen met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier een landelijke pilot begonnen omtrent de mogelijke invoering van de zorgplicht voor regionale keringen.

3.1.2 Versterkingsplannen primaire keringen beoordelen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

Toelichting

De provincie heeft in 2021 de dijkversterkingsplannen voor Kunstwerken Hollands Noorderkwartier goedgekeurd. Tegen de goedkeuringsbesluiten van GS zijn geen beroepen aangetekend bij de Raad van State. In 2021 is gewerkt aan de volgende versterkingsopgaven, die in 2022 ter vaststelling worden voorgelegd:

- IJburg 2e fase, het Zeeburgereiland;
- de primaire waterkering tussen Den Oever en Den Helder (Balgzanddijk, Waddenzeedijk Wieringen, Amsteldiepdijk);
- Voorpolder Katwoude.

Ambitieprogramma ruimtelijke kwaliteit Markermeerdijken

De provincie heeft initiatiefnemers die projecten ontwikkelen in relatie tot dijkversterkingen ondersteund. Dit is gebeurd in de vorm van bijdragen en subsidieregelingen. Lopende ruimtelijke kwaliteitsprogramma's zijn: de Afsluitdijk, het eiland Marken en de Markermeerdijken. In 2021 is de provincie met circa 15 regionale partijen met de uitvoering van het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (APRKK Hoorn-Amsterdam) gestart na de ondertekening van de Bestuursovereenkomst APRK en de openstelling van de uitvoeringsregeling subsidies APRK. Het gaat hierbij om recreatie-, natuur- en cultuurhistorische projecten. Inmiddels zijn verschillende projecten reeds in uitvoering genomen, waaronder het stadsstrand Hoorn.

De provincie heeft een inhoudelijke bijdrage geleverd aan de MIRT verkenning voor het rijksproject Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Het Rijk wil hierbij samen met ons extra investeren in al de door ons aangereikte natuurprojecten. Deze projecten zijn tevens belangrijk voor de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer. Hiermee wil de provincie de kansen benutten om werk met werk te maken. De gesprekken hierover in 2021 moeten leiden tot een samenwerkingsovereenkomst met RWS en Staatsbosbeheer.

In 2021 hebben GS ingestemd met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst Meekoppelkansen Markermeerdijken. Daarmee is een start gemaakt met het realiseren van een

doorlopende fietswandelverbinding tussen Hoorn en Amsterdam, een vijftal dijkplaatsen die het beleven van de dijk en zijn omgeving mogelijk maken en extra ringslangwinterverblijven.

Van het programma ruimtelijke kwaliteit dat is gekoppeld aan de versterking van de Afsluitdijk - het zogenoemde Uitvoeringsprogramma Afsluitdijk - is in 2021 verder uitvoering gegeven aan de aanleg van een nieuw fietspad langs de Waddenzee en de vismigratierivier bij Kornwerderzand. De renovatie en uitbreiding van het Vlietmonument op de Afsluitdijk is nog niet in uitvoering genomen, omdat er nog geen besluit was genomen over de verduurzaming van het Monument.

De provincie heeft in 2021 met de gemeenten Hollands Kroon, Medemblik, Enkhuizen, en met HHNK, PWN en RWS samengewerkt aan de ontwikkeling van de Noord-Hollandse IJsselmeerkust (op basis van een intentieovereenkomst, september 2020). Samen met de gemeenten en het gebied is een integrale kustvisie IJsselmeer opgesteld als strategisch koersdocument voor ruimtelijke samenhang in het gebied. Er worden verkenningen, onderzoeken en projecten gestart die onder de kustvisie vallen, waaronder een MIRT-verkenning Wieringerhoek (RWS). Die verkenning betreft ecologische versterking van water- en natuurdoelen (PAGW) in het IJsselmeer, waar de provincie vanuit integrale opgaven een bijdrage aan levert voor recreatie en toerisme, landbouw, (drink)water en energie. Dit traject loopt nog. Tegelijkertijd werkt de provincie in hetzelfde gebied (Wieringerhoek) aan de energieopgave in het IJsselmeer, waarvoor een zoekgebied is aangewezen (RES NHH, juli 2021) voor duurzame energieopwekking.

3.1.3 Waterrobuuste inrichting bevorderen

Toelichting

In 2021 heeft de provincie verder gewerkt aan de ambities van de notitie Klimaatadaptatie Noord-Holland, Bouwstenen voor een provinciale aanpak 2020-2023 (Klimaatadaptatie - Provincie Noord-Holland). Er is vooral veel bereikt op de ambities klimaatadaptatie en toekomstbestendige nieuwbouw (Afspraken-klimaatbestendige-nieuwbouw-MRA-Intentieovereenkomst-concept-juli-2021). De MRA heeft een “basisveiligheidsniveau Klimaatbestendige Nieuwbouw” ontwikkeld. Met dit pakket aan ontwikkelingsvoorwaarden kunnen overheden bovenwettelijke minimumeisen stellen. Deze overeenkomst wordt samen met gemeenten, waterschappen, provincies en een aantal ontwikkelaars begin 2022 ondertekend. Vervolgens zullen betrokken overheden dit vertalen in eigen beleid en/of regelgeving.

Ook heeft de provincie in 2021 veel bereikt op de ambitie om klimaatadaptatie te integreren in andere opgaven. Zo is klimaatadaptatie ingebracht bij diverse gebiedsprogramma’s, zijn gemeenten ondersteund bij het opstellen van hun uitvoeringsprogramma’s klimaatadaptatie door de provinciale subsidie Klimaatadaptatie, maar ook door provinciale kennis en expertise, zoals voor de opgave Vitaal en kwetsbare infrastructuur.

De ambities voor 2021 zijn grotendeels behaald. Klimaatadaptatie is een complexe opgave, omdat het veel partijen en ook sectoren treft.

Het tempo van de partners en ook van samenhangende gebiedsprogramma’s en beleidsprocessen loopt niet gelijk. Er zijn koplopers, maar ook gemeenten of programma’s die nog helemaal niet bekend zijn met de opgave. Dat maakt dat een aantal ambities dat voor 2021 gesteld is een langere doorlooptijd nodig zal hebben, terwijl sommige weer een versnelling hebben gehad in 2021.

De werkregio's klimaatadaptatie hebben uitvoering gegeven aan de ambities uit het Deltaprogramma Ruimtelijke adaptatie, maar zijn bij de uitwerking vooral gericht op de gemeentelijke opgaven van wateroverlast. De andere thema's van het klimaatadaptie die veelal geen primaire gemeentelijke taken zijn, zoals hitte, droogte en overstromingen zijn beperkt opgepakt, en ook regionale ambities komen moeilijk van de grond. Het in deze zomer verschenen IPPCrapport (en het KNMIsignaal is duidelijk geworden dat de zeespiegelstijging sneller zal gaan dan gedacht en dat de gevolgen van de verdere opwarming van de aarde extremer zullen zijn. De noodzaak voor het ontwikkelen van klimaatadaptief beleid voor de middellange en langere termijn is urgenter geworden daarom is daar in 2021 aan gewerkt. In 2022 zal hierop dan ook meer de focus komen te liggen.

Wat hebben we in 2021 bereikt?
De activiteiten die in de begroting 2021 waren voorzien t.b.v. het verwezenlijken van de ambities uit de notitie Klimaatadaptatie Noord-Holland zijn grotendeels geëffectueerd. Klimaatadaptatie is een complexe opgave, omdat zij veel partijen en ook sectoren treft en de kennis en inzichten over de gevolgen steeds meer impact heeft. Ook loopt het tempo van de partners en van samenhangende gebiedsprogramma's en beleidsprocessen niet gelijk. Er zijn koplopers, maar ook gemeenten of programma's die nog helemaal niet bekend zijn met de opgave. En ook bij gemeenten zijn er capaciteitsproblemen. Dat maakt dat een aantal ambities die voor 2021 zijn gesteld een langere doorlooptijd nodig hebben, terwijl sommige weer een versnelling hebben gehad in 2021. Ambities die in 2021 niet zijn gehaald staan voor begin 2022 op de planning. Voorbeelden van opgaven die in 2022 doorlopen zijn de stresstest Cultuurhistorie en het verbinden van de klimaatadaptatieopgave met die van de energietransitie. Activiteiten die de provincie zelf meer kon doen zijn onder andere het opstellen van de basisveiligheidsniveau klimaatadaptieve nieuwbouw MRA, en een verkenning naar een signaleringskaart voor klimaatadaptatie.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 3.1	Beschermen tegen overstromingen			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
3.1.1	Kaders stellen voor regionale keringen	270	276	274	2
3.1.2	Versterkingsplannen primaire keringen beoordelen en investeren in ruimtelijke kwaliteit	2.590	7.578	2.819	4.759
3.1.3	Waterrobuuste inrichting bevorderen	1.854	1.339	1.086	253
	Totaal lasten	4.714	9.193	4.180	5.013
	Totaal baten		-935	-587	-348
	Totaal saldo	4.714	8.258	3.593	4.665
	Storting				
3.1.2	Reserve Meekoppelkansen	100	1.035	109	926
3.1.3	Reserve Klimaatadaptatie	1.000	1.000	1.000	0
	Onttrekking				
3.1.2	Reserve Meekoppelkansen	-3.090	-8.049	-2.620	-5.429
3.1.3	Reserve Klimaatadaptatie	-1.600	-1.050	-787	-263
	Resultaat	**1.124**	**1.194**	**1.295**	**-101**

(een positief verschil is voordelig)

3.2 Benutten en beheren water

Toelichting

Prioriteiten:

Het regionaal KRW programma en het Grondwaterprogramma zijn als deelprogramma's in het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 opgenomen. Dit programma is op 31 januari 2022 door PS vastgesteld. Vanwege landelijke afspraken is dit 2 maanden later dan aanvankelijk gepland.

3.2.1 Waterrecreatie stimuleren

Toelichting

Waterrecreatie bevindt zich op het raakvlak van waterkwaliteit, economie, mobiliteit, recreatie en toerisme. De reserve waterrecreatie heeft als doel het realiseren van de Visie op de Waterrecreatie Noord-Holland 2030, 'Water, bron van recreatie'. Deze is vastgesteld door Provinciale Staten op 3 oktober 2016.

Naast een drietal subsidieregelingen, zet de provincie in op het realiseren van Aquapunctuurpunten (opgaven van groot regionaal belang), samenwerking met andere provincies voor de bestrijding van waterplanten, zonering voor de durfsporten, innovatie en meekoppelkansen.

Er is een subsidieregeling 'Innovatie en Duurzaamheid 2021' ter stimulering van ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid en innovatie in de waterrecreatiesector. Er is een tweede regeling, 'Kleine voorzieningen en diensten Noord-Holland 2021' die tot doel heeft de kleinere

voorzieningen verder uit te breiden en diensten verder te ontwikkelen. De laatste regeling is een tender voor de uitbreiding van het vaarnetwerk voor de kleine pleziervaart in Noord-Holland. Het doel van deze regeling is om meer openbaar water bevaarbaar of toegankelijk te maken voor kleine tot middelgrote recreatieve pleziervaartuigen.

In 2021 is € 500.000,-opgenomen in de begroting voor Stadsstrand Hoorn, ervan uitgaande dat de subsidieaanvraag nog hetzelfde jaar zou plaatsvinden. Het is begunstigde gemeente Hoorn echter niet gelukt in 2021 een subsidieaanvraag in te dienen. Deze aanvraag is toegezegd voor 2022. Het stadsstrand biedt mogelijkheden voor de hele regio voor een grote variatie in waterrecreatie, zoals oeverrecreatie, zwemmen, durfsport, suppen, (kiten)surfen, kanovaren. Maar ook landgebonden vormen van recreatie worden gefaciliteerd, zoals sport- en spelmogelijkheid (kleine activiteiten), fietsen en wandelen.

In 2021 is in samenwerking met de gemeenten de Ambitiekaart Waterrecreatie geactualiseerd en deze zal met ingang van 2022 jaarlijks verder bijgehouden worden.

De Samenwerkingsovereenkomst ‘Maaien waterplanten IJmeer Markermeer’ is op 14 juli 2021 in werking getreden met de gemeente Hoorn als coördinerend gemeente. Deze gemeente heeft het maaien aanbesteed voor 10 gemeenten aan het IJmeer en Markermeer. Daarom is dit jaar subsidie verleend aan de gemeente Hoorn voor het maaien van waterplanten. Ook is subsidie verleend aan het bedrijf Techmaps voor een haalbaarheidsstudie. Het doel hiervan is om te onderzoeken of waterplanten frequent en op grote schaal gemonitord kunnen worden door middel van satellieten en kunstmatige intelligentie.

In 2021 is het rapport ‘Toekomstbeeld Kitesurfen in het IJsselmeergebied’ gepubliceerd. Dit rapport geeft een goed beeld van de huidige situatie en de verbetermogelijkheden voor het kitesurfen, rekening houdend met de natuur.

GS hebben op basis van de position paper ‘Waterrecreatie zuidelijk IJsselmeergebied’ besloten een brede lobby vanuit de regio richting Tweede Kamer te starten voor rijksmiddelen.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Aantal subsidies voor het starten van onderzoek naar nieuwe zwemwaterlocaties	Aantal			

3.2.2 Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen

Toelichting

Kwaliteit oppervlaktewater/KRW

In 2021 heeft gedurende 6 weken het ontwerp regionaal waterprogramma 2022 – 2027 ter visie gelegen. In het deelprogramma oppervlaktewater zijn de ecologische KRW-doelen voor de regionale KRW-waterlichamen vastgelegd en zijn maatregelen beschreven die de waterkwaliteit moeten gaan verbeteren. In 2021 is aan het Hoogeheemraadschap van Rijnland een subsidie toegezegd voor het project baggeren Amstelveense Poel, een onderdeel van de KRW-pilot zoals genoemd in het coalitieakkoord.

Zwemwater

Gedeputeerde Staten wijzen jaarlijks zwemlocaties in oppervlaktewater aan. Hierbij wordt rekening gehouden met het te verwachten aantal zwemmers, de kwaliteit van het water en de veiligheid van de zwemlocatie. Voor zwemseizoen 2021 zijn 153 locaties aangewezen, waaronder 2 nieuwe. Daarnaast stimuleert de provincie het ontwikkelen van nieuwe zwemplekken en het verbeteren van de waterkwaliteit met een subsidieregeling. Locatiebeheerders en waterbeheerders konden subsidie aanvragen voor onderzoek, beheermaatregelen en/of investeringsmaatregelen. Het subsidieplafond in 2021 was € 180.000,- en is volledig uitgeput. De kwaliteit van het zwemwater was in 22 van de 153 locaties nog niet ‘goed’ of ‘uitstekend’, maar ‘aanvaardbaar’ of ‘slecht’.

Zoetwater

In 2021 is het Deltaprogramma Zoetwater 2021-2027 vastgesteld. De maatregelpakketten van beide zoetwaterregio’s waar Noord-Holland deel van uitmaakt, zijn daarmee vastgesteld. Komende planperiode worden deze uitgevoerd met 25 % cofinanciering uit het Deltafonds. De provincie draagt financieel bij aan enkele van deze maatregelen. Het budget hiervoor is afkomstig uit verschillende bronnen: grondwaterheffing en klimaatadaptatie. In 2021 is de uitwerking van de aanbevelingen voortkomend uit de Beleidstafel Droogte afgerond. Een belangrijk resultaat is het bestuursakkoord Waterverdeling regio IJsselmeergebied. In december 2021 hebben GS hiermee ingestemd en zal de regionale verdringingsreeks regio IJsselmeergebied in de volgende provinciale omgevingsverordening worden opgenomen. Verder draagt de provincie financieel bij aan de ondersteuning van de regio’s en projecten als Zoete Toekomst Texel en het Zoet Zout Knooppunt. Voor zoetwater is bij de ruimtelijke inrichting meer rekening gehouden met waterbeschikbaarheid en met watervragende ontwikkelingen. Een voorbeeld daarvan is de aandacht voor het watergebruik van datacenters van afgelopen jaar. Deze heeft een plek gekregen in de datacenterstrategie.

BBV indicator oppervlaktewater

Waterkwaliteit: % van de waterlichamen met een goede ecologische kwaliteit (oppervlaktewater)	Goed	Matig	Ontoereikend	Slecht
Hollands Noorderkwartier	0%	12%	30%	9%
Rijnland	0%	14%	15%	11%
Amstel, Gooi en Vecht	0%	10%	12%	8%
Peildatum		2019		

Bron: http://www.waarstaatjeprovincie.nl

Toelichting BBV indicator
De indicator geeft de ecologische kwaliteit van het water per waterschap weer, onderverdeeld in vier categorieën. De beoordeling is conform de systematiek van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW heeft als doel de kwaliteit van de oppervlakte- en grondwateren te verbeteren en in stand te houden, zowel ecologisch als chemisch. De ecologische toestand wordt onder andere bepaald door de concentratie van stikstof en fosfaat en vier biologische kwaliteitselementen (macrofauna, overige waterflora, vis en fytoplankton). De beoordeling vindt plaats op basis van het 'one out-all out principe': indien één kwaliteitselement niet aan de eisen voldoet wordt de toestand van het waterlichaam niet als goed beoordeeld.

3.2.3 Schoon en voldoende grondwater bevorderen

Toelichting

Het maatregelenprogramma dat is opgenomen in Watervisie 2021, bijlage 1 is afgerond. Aanpak van verontreiniging, bestrijding van verdroging van natuurgebieden en bescherming van drinkwaterwinningen zijn belangrijke onderdelen van dit programma. Een aantal langjarige maatregelen wordt komende jaren voortgezet, zoals gebiedsbeheer het Gooi (om verontreiniging van drinkwaterbronnen te voorkomen) en natuurprojecten waarbij grondwater wordt vastgehouden. Deze projecten zijn opgenomen in Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027, deelprogramma grondwater.

In 2021 zijn 61 vergunningen verleend. Het betrof hier allemaal vergunningen voor warmte-koudeopslag. Met deze bodemenergiesystemen wordt een bijdrage geleverd aan de energietransitie.

In 2021 zijn de grondwaterstanden gemeten in het provinciaal meetnet. De grondwaterkwaliteit is bepaald voor bijna 300 verschillende stoffen, waarbij onder andere naar bestrijdingsmiddelen, geneesmiddelen en poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS) is gekeken. In 2022 wordt hierover gerapporteerd.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Vergunningverlening grondwateronttrekking	Aantal	25	61	Oorzaak is een sterke toename van het aantal bodemenergiesystemen.
KRW projecten (aantal afgerond)	Aantal	15	15	

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

Beleidsdoel 3.2 — Benutten en beheren water

	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
3.2.1	Waterrecreatie stimuleren	1.780	2.247	1.662	585
3.2.2	Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen	931	1.232	1.175	57
3.2.3	Schoon en voldoende grondwater bevorderen	612	617	867	-250
	Totaal lasten	3.323	4.096	3.704	392
	Totaal baten	-938	-1.139	-1.389	250
	Totaal saldo	2.385	2.957	2.315	642
	Storting				
3.2.1	Reserve waterrecreatie	1.562	1.562	1.562	0
	Onttrekking				
3.2.1	Reserve waterrecreatie	-1.562	-2.024	-1.442	-582
	Resultaat	**2.385**	**2.495**	**2.435**	**60**

(een positief verschil is voordelig)

3.3.Ontwikkelen ruimtelijk beleid

Toelichting

De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het afwegen van mogelijkheden om wel of niet te bouwen in het buitengebied via onze ruimtelijke verordening. De provincie heeft hiervoor kaders gesteld en via onze instrumenten het gedachtengoed van de Omgevingsvisie ingebracht bij de visie- en planvorming van gemeenten en waterschappen. Deze instrumenten zijn de Omgevingsverordening NH 2020, regionale samenwerkingsagenda's en integrale programma's. Bij het vormgeven en behouden van de ruimtelijke kwaliteit in de provincie zijn Gedeputeerde Staten bijgestaan door het ontwerpteam (intern), het Adviesteam Ruimtelijke Kwaliteit (ARK/intern), de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO/extern) en de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK/extern).

Prioriteiten

- De provincie voert veelvuldig gesprekken met alle gemeenten over hun ruimtelijk beleid, gemeentelijke Omgevingsvisies, bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In die gesprekken worden de uitgangspunten van de Omgevingsvisie uitgedragen, zodat deze vroegtijdig kunnen worden meegenomen in de plannen.

- De Omgevingsverordening NH 2022 is voorbereid in 2021.
- Het stimuleren van de ruimtelijke kwaliteit door advisering door de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling, agendering van onderwerpen door de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit en inzet van eigen ontwerpdeskundigheid bij ruimtelijke opgaven.

3.3.1 Omgevingsvisie uitdragen

Toelichting

Het gedachtengoed van de Omgevingsvisie is binnen en buiten de provinciale organisatie levend gehouden. Intern door advisering vanuit de vastgestelde visie aan GS, PS en de ambtelijke organisatie, bij de uitwerking en het bepalen van activiteiten die bijdragen aan het behalen van door PS in de visie gestelde ambities en doelen. Extern door voorlichting, informatie en advisering.

In 2021 is bovendien gewerkt aan de verdere vertaling van de Omgevingsvisie in ons juridisch instrumentarium, dat onder meer bestaat uit de Omgevingsverordening 2022 (die tegelijk met de Omgevingswet in werking zal treden, naar verwachting op 1 juli 2022), het Projectbesluit, het voorbereidingsbesluit, diverse Programma's conform Omgevingswet en de Omgevingsvergunning. Verder zijn werkprocessen opgesteld die ervoor moeten zorgen dat het gedachtengoed van de Omgevingswet wordt ingebracht in de visie- en planvorming van gemeenten en waterschappen. Het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) ondersteunt de uitvoering van de Omgevingswet. Het bestaat uit lokale systemen van overheden en de onderdelen van de landelijke voorziening (DSO-LV), zoals het Omgevingsloket. In 2021 is provincie Noord-Holland op 3 punten aangesloten op de pre-omgeving van het DSO en zijn de eerste ervaringen opgedaan met de producten van het DSO.

3.3.2 Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren

Toelichting

Gedeputeerde Staten hebben meerdere instrumenten om ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen in het landschap te borgen ingezet, waaronder de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) en de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). Zo heeft de PARK als onafhankelijk ruimtelijk expert 7 adviezen aan Gedeputeerde Staten uitgebracht. Deze adviezen zijn openbaar toegankelijk via de website. Daarnaast heeft de PARK een rol vervuld in het publieke debat door onder andere de organisatie van het congres 'Dag van Ruimtelijke Kwaliteit Noord-Holland' op 15 september jl., door (online) lezingen en presentaties te geven en door deelname aan diverse (panel)discussies over ruimtelijke regionale ontwikkelingen in relatie tot de ruimtelijke kwaliteit in Noord-Holland.

De ARO is 7 keer in een openbaar toegankelijke online vergadering bij elkaar geweest en er zijn 22 adviezen uitgebracht. Daarbij zaten ook plannen die 2, of in een enkel geval 3 keer behandeld zijn. Het ging daarmee in feite om 15 afzonderlijke vraagstukken. De adviezen zijn te vinden op de website. Over de adviezen die in 2020 zijn gegeven is een jaarverslag opgeleverd in de vorm van een online magazine.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 3.3			Ontwikkelen ruimtelijk beleid	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
3.3.1	Omgevingsvisie uitdragen	1.638	1.537	1.422	115
3.3.2	Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren	453	430	403	27
	Totaal lasten	2.091	1.967	1.825	142
	Totaal baten				
	Totaal saldo	2.091	1.967	1.825	142
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
		0	0	0	0
	Resultaat	**2.091**	**1.967**	**1.825**	**142**

(een positief verschil is voordelig)

3.4 Uitvoeren ruimtelijk beleid

Toelichting

Prioriteiten:

- ·De ontwikkeling van de bestemming van de Averijhaven tot Energiehaven.

Het afgelopen jaar is onderzoek gedaan naar de meest wenselijke samenwerkingsvorm tussen Zeehaven IJmuiden, Port of Amsterdam, gemeente Velsen en de provincie. Ook is onderzoek gedaan naar de toepasbaarheid van staalslakken bij de realisatie van de energiehaven. Hierover zijn nog geen definitieve besluiten genomen.

- ·Stimuleren van het verbeteren van de leefbaarheid in de omgeving van Schiphol.

Er zijn ambtelijk en bestuurlijk overleggen gevoerd over de leefbaarheid rond Schiphol. Tevens zijn zienswijzen ingediend (via de Bestuurlijke Regie Schiphol). De Staten zijn over de stand van zaken geïnformeerd via brieven en technische briefings.

- ·De ruimtelijke inpassing van energietransitie in Noord-Holland, waaronder het Noordzeekanaalgebied.

Voor het NZKG is het Cluster Energie Strategie opgeleverd en ingediend bij het ministerie van Economische Zaken en Klimaat. Hierin staan de plannen van de industrie in dit gebied. De ruimtelijke consequenties worden nog onderzocht, onder andere in het kader van de NOVI-NZKG aanpak. Voor heel Noord-Holland is samen met de energienetwerkbedrijven een taskforce opgericht, onder voorzitterschap van de provincie Noord-Holland. Deze taskforce stelt samen met de gemeenten vast waar problemen zich voordoen in de energie-infrastructuur en bepaalt hoe die zijn op te lossen. Daarbij speelt ook de ruimtelijke inpassing een belangrijke rol.

- ·De provincie Noord-Holland heeft in 2021 binnen het programma OV-knooppunten prioriteit gegeven aan knooppunten die bijdragen aan de woningbouwopgave, waarbij er ook afstemming is met het traject Bereikbare Steden (SBaB) binnen de MRA. Zo is onder andere samengewerkt met Alkmaar, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Purmerend en Zaanstad. De ontwikkeling van deze knooppunten draagt ook bij aan opgaven op het gebied van Mobiliteit, Economie en Klimaatadaptatie.
- In de samenwerking binnen de MRA afspraken maken met het Rijk over de Verstedelijkingsstrategie tot 2050. In 2021 is in de samenwerking tussen Rijk en MRA-regio het Verstedelijkingsconcept gereedgekomen en aan de gemeenteraden en GS en PS ter onderschrijving aangeboden. GS hebben PS hierover positief geadviseerd. (N.B. op 31 januari 2022 hebben PS conform besloten). Het proces rond de Verstedelijkingsstrategie is zodanig aangepast, dat de beoogde afspraken nu in 2022 worden voorzien.
- Opstellen van een Omgevingsagenda Landsdeel Noordwest, met provincies Utrecht en Flevoland en het Rijk. Er is een Plan van Aanpak opgesteld en er heeft een aanbesteding plaatsgevonden. Ook zijn er 2 verkennende ateliers gehouden. Dit met als doel om een eerste beeld te krijgen van de grensoverschrijdende samenhang en opgaven binnen het Landsdeel Noordwest.

3.4.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens

Toelichting

Algemeen

Op 5 oktober 2021 heeft de provincie Noord-Holland de Voortgangsrapportage OV-fonds 2021 vastgesteld. Hierin staat de stand van zaken beschreven van de projecten op de Investeringsagenda, behorende bij het op 14 september 2020 door Provinciale Staten vastgestelde Bestedingsplan OV-fonds.

Ketenmobiliteit

- Regionaal OV Toekomstbeeld 2040: in 2021 heeft het onderzoek naar de corridor Schiphol/Amsterdam (HOV HSA) plaatsgevonden, waarbij in de analyse de ketenreis belangrijk onderdeel is. Voor de corridor is een Ontwikkelperspectief voor 2040 opgesteld, wat een Bus Rapid Transit Systeem (snelbussysteem) betreft. Vervolgonderzoek volgt in 2022.
- Verkenning OV-knooppunt Muiden is uitgevoerd in 2021 (zie programma 4).
- Start met het meenemen van verbeteringen van het OV-product in de hele keten in de transitieplannen van de verschillende busconcessies.
- Voor de concessie Gooi&Vechtstreek is sinds juli 2021 een eigen MaaS-app operationeel.
- Voor de gemeente Huizen is in 2021 een subsidie buiten uitvoering van € 2,3 miljoen toegekend. In dit integrale plan is expliciet aandacht voor de ketenreis (o.a. verbetering fietspaden, ov-infrastructuur en voorzieningen bij haltes) en het aantrekkelijk maken van het OV-product. (zie ook paragraaf 4.1.1.)

Programma OV-knooppunten
Met het programma OV-knooppunten draagt de provincie Noord-Holland vanuit verschillende rollen bij aan de ontwikkeling van knooppunten.

Expertrol: in 2021 zijn onder andere de volgende onderzoeken uitgevoerd en instrumenten ontwikkeld of geactualiseerd:

- Lancering geactualiseerde en meer gebruiksvriendelijker Kennisportaal OV-knooppunten
- Monitor OV-knooppunten 2019-2021
- Geactualiseerde OV-knooppuntenviewer https://geoapps.noord-holland.nl/app/ovknooppunten
- Afronding Onderzoek naar invloedsgebieden van verschillende typen knooppunten. Dit onderwerp wordt in 2022 verder uitgewerkt samen met regionale en landelijke partners.
- Onderzoek haalbaarheid van (buitenlandse) financieringsmodellen voor toepassing bij knooppuntontwikkeling
- Start onderzoek gentrificatie bij OV-knooppunten “Thesis TOD and gentrification”) (afronding 1e kwart 2022)

In 2021 is in dit kader een aantal experimenten gestart:

- Ontwikkeling hubs in relatie tot OV-knooppunten (Alkmaar en Alkmaar Noord, Zaandam Kogerveld, Muiden, Uitgeest). Daarnaast is een relatie gelegd met de rapportage “Werkspoor hubs van Multimodaal OV-Toekomstbeeld MRA 2040”.

  Versterking relatie smart mobility (door aansluiting bij beleidstrajecten op provinciaal, regionaal, landelijk niveau en bij trajecten van kennispartners en door de voorbereiding van een concrete casus die in 2022 van start gaat bij OV-knooppunt Nieuw-Zuid in samenwerking met TNO en gemeente Haarlem).

- Het onderzoek ‘stimuleren van tegenspits en dalurenvulling van de treinen’ (Regionale Ontwikkelagenda) wordt verder uitgewerkt in de betreffende Actieagenda’s (zie onder coördinerende en verbindende rol)

- De eerste stap voor het onderzoek ‘bouwen voor de doelgroep ouderen en verkenning van het thema Smart Cities in relatie tot OV-knooppunten’ ligt bij gemeenten.

Coördinerende en verbindende rol: in 2021 is gewerkt aan regionale strategieën en actieprogramma’s voor 6 corridors. Afgerond zijn: Actieprogramma Gooicorridor, Actieprogramma OV-knooppunten IJmond Zuid-Kennemerland en het Ontwikkelbeeld Zaancorridor.

Voortgang in dit kader in 2021:

De in 2020 opgestelde Ontwikkelagenda voor de Hoornse Lijn is verder uitgewerkt, resulterend in een actieprogramma (gereed 2022) en een 10-puntenplan opgesteld voor de Helderse Lijn (Heerhugowaard-Den-Helder). Eind 2021 is gestart met een strategie voor de Westfriese Lijn (Hoorn-Enkhuizen). De strategieën met actieprogramma’s vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland, die de provincie samen met NS, ProRail, de betreffende gemeenten en overige partijen opstelt. De agenda bevat maatregelen op het gebied van

knooppuntontwikkeling, OV-bereikbaarheid en ketenmobiliteit. In 2021 is voor maatregelen (boven het Noordzeekanaal) op het gebied van ketenreis een subsidiebudget van € 2.000.000,- gereserveerd binnen het OV-fonds. NS heeft hetzelfde bedrag gereserveerd. Het concrete maatregelenpakket waarvoor de verschillende actieprogramma's de basis vormen is naar verwachting medio 2022 gereed. Naast het werk op de corridors zorgt de provincie voor het verbinden van OV-knooppunten aan verschillende provinciale, regionale en landelijke beleidstrajecten.

Stimulerende rol: De provincie Noord-Holland ondersteunde in 2021 circa 25 knooppunten met kennis en procesinstrumenten, waaronder 3 buitenpoorten op de Zaancorridor (Wormerveer en Castricum) en de Gooicorridor (Bussum Zuid). De provincie stimuleert daarnaast knooppuntontwikkeling door cofinanciering van projecten die bijdragen aan de doelstellingen van het programma. In 2021 is positief besloten over 3 aanvragen om cofinanciering voor projecten op de Investeringsagenda van het Bestedingsplan OV-fonds: reserveringsaanvragen voor knooppunten Hilversum en Haarlem Nieuw Zuid en de concrete subsidieaanvraag voor de Poort van Hoorn. Verder heeft de provincie Noord-Holland binnen het OV-fonds een reservering van 2 miljoen euro gemaakt voor maatregelen op het gebied van Ketenmobiliteit (zie onder coördinerende rol).

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Coördineren van (delen van) corridors	Aantal	5	5	Plus start Westfriese Lijn eind 2021.
Stimuleren knooppunten door de inzet van kennis en proces-instrumenten	Aantal	25	25	
Stimuleren knooppuntontwikkeling door financiële bijdrage aan integrale gebiedsontwikkelingen (aantal aanvragen)	Aantal	3		

3.4.2 Beleid luchthavens uitvoeren

Toelichting

Het Rijk is ten aanzien van Schiphol bevoegd gezag en zal hier in de komende jaren verder richting aan geven in de luchtvaartnota en in een Luchthavenverkeersbesluit voor Schiphol. In 2021 heeft de luchtvaart te maken gehad met corona en een demissionair kabinet, waardoor de besluitvorming is opgeschort. Achter de schermen liepen de gesprekken over inzet van de regio en het Rijk wel gewoon door. Het belang van luchtvaart en Schiphol als onderdeel van de internationale connectiviteit van onze provincie en de MRA staat niet ter discussie. Maar naast aandacht voor de lusten vraagt de provincie het Rijk ook om bij de keuzes voor verdere ontwikkeling van de luchthaven meer aandacht te hebben voor de belasting op de omgeving. Ofwel, te sturen op duurzame connectiviteit en een gezonde leefomgeving. Dit sluit ook aan bij de ambities in de Europese Green deal om te streven naar zero emissions in 2050 (dat is dus breder dan alleen CO2 en geluid).

Als provincie proberen we actief sturing te geven aan deze discussie door de impact van de luchtvaart op de diverse (ruimtelijke) belangen uit onze Omgevingsvisie scherp te agenderen. Dat doet de provincie gezamenlijk met de regionale partners in de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS). Centraal staat de balans tussen het maatschappelijke belang van duurzame connectiviteit (economisch, sociaal en cultureel) én de kwaliteit van de leefomgeving, zoals dit in de provinciale

Omgevingsvisie is vastgesteld. Kunnen we die slag die we nu moeten gaan maken richting klimaat niet aangrijpen om ook actief op gezondheid te sturen?

Bijzondere aandacht gaat uit naar de multimodale mogelijkheden om de internationale connectiviteit vorm te geven. De discussie over de bereikbaarheid van de luchthaven beziet de provincie in samenhang met de bereikbaarheidsvraagstukken vanuit de verstedelijkingsopgave. Het gaat om, een complexe puzzel, die integrale wegingen vraagt.

Governance

De integrale opgaven vragen een goede interbestuurlijke afstemming tussen Rijk in regio. Daarover heeft de BRS met de ministerie van IenW eind 2021 werkafspraken gemaakt. Ook voor de participatie rond luchtvaarttrajecten komt er een nieuwe structuur. Het ligt niet voor de hand dat daaraan vanuit de regio nog financieel blijft worden bijgedragen.

Wonen-Vliegen

De provincie houdt toezicht op de uitvoering van de regionale afspraken ‘wonen en vliegen’ en voert regie in de monitoring van de uitvoering van de informatievoorziening binnen de 20 Ke[1]contour. Daarnaast heeft de provincie continu gesprekken gevoerd met het Rijk (IenW en BZK) om ook binnen de beperkingencontouren van Schiphol de vitaliteit te kunnen borgen.

Leefbaarheid

De 2e tranche van de Stichting Leefomgeving Schiphol liep in 2020 af, de uitvoering liep in 2021 nog door. Conform het statuut is in 2021 gekeken naar hoe de resterende middelen worden ingezet in de interim-periode in de aanloop naar het nieuwe Omgevingsfonds dat de minister wil gaan instellen. Als provincie richten we ons op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, waarin het thema gezonde leefomgeving een prominente plaats inneemt. Hoe zorgen we dat de samenhang tussen bron en ontvanger in het luchtvaartdossier op alle emissies goed wordt geborgd?

Regionale luchtvaart

Naast de ontwikkeling van Schiphol is de provincie zelf 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. In 2021 hebben we in de concept Omgevingsverordening NH2022 in overeenstemming met het uitgangspunt uit de Omgevingsvisie “Lokaal wat kan, regionaal wat moet” de bovenwettelijke geluidscontouren uit de luchthavenbesluiten geschrapt. Hierdoor wordt de afweging of bij een ontwikkeling in de omgeving van een luchthaven sprake is van een gezonde leefomgeving bij de gemeenten neergelegd.

Verder verleent de provincie ontheffingen voor het starten vanaf en landen op terreinen die niet als luchthaven zijn aangewezen. Een deel van de provinciale luchtvaarttaken wordt in opdracht van de provincie uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Zij hebben in 2021 maximaal 10 ontheffingen Tijdelijk en Uitzonderlijk Gebruik (TUG) luchtvaartuigen afgegeven. Als gevolg van coronamaatregelen en hoge legeskosten zijn het er minder dan in 2020.

Het Rijk heeft aangegeven het RBML (Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens) te evalueren. Daaraan gekoppeld wordt het provinciale regionale luchtvaartbeleid geëvalueerd en

waar nodig geactualiseerd. Ook autonome nieuwe ontwikkelingen en de ambities uit het collegeprogramma en de Omgevingsvisie worden daarin meegewogen.

Verder is in 2021 het luchthavenbesluit voor de luchthaven Amsterdam Heliport vastgesteld en gepubliceerd. Dit luchthavenbesluit geeft ruimte om de standplaats van de traumahelikopter te verplaatsen vanaf het dak van het VUmc naar Amsterdam Heliport. Er is ook overeenstemming bereikt over de daadwerkelijke verplaatsing, die nu is voorzien voor september 2022.

3.4.3 Visie Noorzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren

Toelichting

Noordzeekanaalgebied (NZKG) Secretariaat Bestuursplatform
Informatie over het Bestuursplatform en de uitvoering van de projecten in het programma NZKG zijn te vinden op de website https://www.noordzeekanaalgebied.nl.

Er is een start gemaakt met de NOVI-aanpak van het Noordzeekanaalgebied (NZKG). Tevens zijn er vorderingen gemaakt bij de realisatie van de transformatie van de Averijhaven tot een energiehaven. De milieutechnische aspecten stonden daarbij centraal, met speciale aandacht voor het gebruik van staalslakken. Hierover is nog geen definitief besluit genomen.

Voor de opgaven van de energietransitie van de industrie in het Noordzeekanaalgebied is een Cluster Energie Strategie (CES) opgesteld en ingediend bij het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) Hierin worden de energietransitieplannen van de bedrijven vertaald in de benodigde energie-infrastructuur.

Voor het havencomplex van Den Helder zijn in 2021 voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd voor besluitvorming over de integrale ruimtelijke ontwikkelrichting voor de haven, stad, bereikbaarheid en energietransitie. Koninklijke Marine, Defensie en Rijksvastgoedbedrijf, gemeente en provincie werken nauw samen om een Visie Den Helder 2050 op te stellen.

Het Sluis Haven Informatie Punt (SHIP)

In 2021 is SHIP beperkt open geweest in verband met corona.

Verduurzamen havencomplexen

In 2020 is begonnen met de subsidieregeling duurzame zeehavens voor het NZKG en Den Helder met als doel de bedrijven en de havenbeheerders te stimuleren om verder te verduurzamen. Deze subsidieregeling liep tot 1 januari 2022. Er was een budget beschikbaar van ongeveer € 4,3 miljoen. De aanvragen konden worden ingediend tot 31 december 2021, voor 4 verschillende categorieën:

1. maatregelen die de emissies verminderen;
2. maatregelen die leiden tot vermindering van het fysieke ruimtebeslag van bestaande functies op de milieuruimte;
3. haalbaarheidsonderzoek naar deze maatregelen onder 2;
4. overschakelen naar duurzame energiebronnen voor binnenvaartschepen.

Er zijn in totaal 18 aanvragen ontvangen op deze 4 categorieën.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Onderbouwing voor de benodigde ruimte voor energietransitie en circulaire economie	Aantal	1	1	
Uitwerking NOVI-gebied waarbij ook overeenstemming wordt bereikt over mogelijke aanpassing wet en regelgeving in relatie met de leefbaarheids- en gezondheidsdoelstellingen voor het NZKG	Aantal	1	0	Voorbereidingen zijn gestart
Vaststellen integrale ruimtelijke ontwikkelrichting havencomplex Den Helder	Aantal	1	0	Voorbereidingen zijn getroffen voor besluitvorming in 2022

3.4.4 Ruimtelijke structuur versterken

Toelichting

Ten aanzien van ruimtelijke ordening is in 2021 uitvoering gegeven aan het volgende:

- De provincie waarborgt onze provinciale doelstellingen door in een zo vroeg mogelijk stadium in gesprek te gaan met gemeenten en regio's over hun ruimtelijke plannen en lokale, regionale en bovenregionale visies. Deze gesprekken zijn op ambtelijk niveau met alle gemeenten en regio's gevoerd en in sommige gevallen heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden. De provincie heeft diverse zienswijzen ingediend. Er zijn 2 reactieve aanwijzingen gegeven (Hotel Kom A7 Beusebos/Purmerend en Agriport/datacentrum) en er is eenmaal beroep ingesteld (Aldi/Bergen).
- In 2021 zijn financiële bijdragen geleverd aan het programma De Kop Werkt en aan studies Guisweg en 'Building with Nature' in het waddengebied. Tevens is gewerkt aan het opstellen van een Provinciaal Inpassing Plan voor de aanlanding van windenergie bij Beverwijk (PIP Beverwijk-Oterleek). De provincie heeft bijgedragen aan de interprovinciale samenwerking in het IJsselmeergebied. In dit verband is tevens een bijdrage geleverd aan de Verkenning Recreatie en Toerisme IJsselmeergebied. Ook is een bijdrage geleverd aan de verkenning Wieringermeer.

In 2021 is voor het programma Bloemendalerpolder de resterende financiële bijdrage geleverd voor de ontwikkeling van de faunapassage.

3.4.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen

Toelichting

Voor diverse beleidsdoelen -met name Bereikbaarheid: verbeteren en aanleggen infrastructuur en Groen: beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur- koopt, ruilt en verkoopt de provincie grond en vastgoed. Indien noodzakelijk, wordt het onteigeningsinstrument toegepast. Ook zorgt de provincie voor het efficiënt beheren, verhuren en verpachten van gronden in eigendom van de provincie. Een beschrijving van de ontwikkelingen binnen de projecten, de financiële mutaties en de boekwaarden van de gronden per 31-12-2021 staat in de paragraaf Grondbeleid.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
MJOP-uitvoering (gerealiseerd onderhoud panden)	Aantal	PM	6	MJOP loopt conform planning.
Uitvoering pachtprogramma (klanttevredenheid pachters)	Cijfer 1-10	nvt	nvt	Klanttevredenheid wordt om het jaar getoetst, niet in 2021
Verkoop t.b.v. Groen (verkopen strategische gronden Groen, behaalde opbrengst)	Bedrag	4 mln	1,5 mln	Door verwachting dat deze gronden nodig zijn als (ruil)grond in gebiedsprocessen is verkoopdoelstelling naar beneden bijgesteld in begroting 2022 e.v.
Aankoop NNN	Hectare	400	66	Door de keuze om meer tijd te nemen voor de verkenningsfase in de gebiedsprocessen, vertraagd de grondverwerving. Doelstelling naar beneden bijgesteld in begroting 2022 e.v.
Ontpachting NNN	Hectare	75		Doelstelling is met de begroting 2022 vervallen, omdat deze indicator geen toegevoegde waarde biedt.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 3.4			Uitvoeren ruimtelijk beleid	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
3.4.1	Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens	6.242	1.231	1.055	176
3.4.2	Beleid luchthavens uitvoeren	729	636	587	49
3.4.3	Visie Noorzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren	657	2.880	2.048	832
3.4.4	Ruimtelijke structuur versterken	2.944	3.900	3.854	46
3.4.5	Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen	6.435	7.548	8.633	-1.085
	Totaal lasten	17.007	16.195	16.177	18
	Totaal baten	-9.172	-10.368	-10.114	-254
	Totaal saldo	7.835	5.827	6.063	-236
	Storting				
3.4.1	Reserve OV-fonds	5.000	5.000	5.000	0
3.4.1	Reserve subsidies OD 3.4.1	0	5.500	5.500	0
3.4.3	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	0	522	523	-1
3.4.4	Reserve verleende subsidies OD 3.4.4	0	1.818	1.818	0
3.4.5	Reserve Waardevermindering Grondaankopen Groen	0	6.697	6.697	0
	Onttrekking				
3.4.1	Reserve OV-fonds	-5.530	-5.880	-5.718	-162
3.4.3	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	-3.929	-6.122	-5.414	-708
3.4.3	Reserve Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen	-140	-140	-140	0
3.4.3	Reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	0	-522	-523	1
3.4.4	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	-342	-2.842	-2.842	0
	Resultaat	**2.894**	**9.858**	**10.964**	**-1.106**

(een positief verschil is voordelig)

3.5 Bijdragen aan voldoende woningen in de juiste kwaliteit woonmilieu

Toelichting

Prioriteiten:

In de begroting 2021 zijn binnen dit beleidsdoel geen prioriteiten benoemd.

3.5.1 Afstemming en regionale programmering woningbouw

Toelichting

In de provinciale Woonagenda 2020-2025 staat dat alle regio's een woonakkoord opstellen waarin afspraken staan met de provincie over aantallen, opgaven en acties.

In 2021 kwamen vrijwel alle regio's die nog geen woonakkoord hadden een woonakkoord overeen, met uitzondering van de Kop, waar dit gepland staat voor begin 2022.

Regio's kunnen subsidie aanvragen voor de uitvoering van afspraken uit het woonakkoord. Voor de regeling is in totaal € 2.635.000,- beschikbaar tot en met 2025. Er is in 2021 voor circa € 550.000,- subsidie verleend aan 12 uiteenlopende projecten (10 keer voor het uitvoeren van activiteiten uit het woonakkoord, 2 keer voor het opstellen van een woonakkoord). Dit is zoals verwacht in het eerste jaar waarin de woonakkoorden waren afgesloten.

In de Monitor Woningbouw zijn afspraken uit de vroegere Regionale Actieprogramma's Wonen (RAP's) en huidige woonakkoorden gemonitord. De voortgang is besproken in bestuurlijke overleggen met de regio's. In diverse regio's zijn projecten gestart om op basis van het instrument WoonZorgwijzer afspraken te maken over de kwaliteit van woningen en over welzijn, zorg en voorzieningen.

In 2021 zijn 2 digitale Woonakkoordoverleggen georganiseerd met de regionale ambtelijke coördinatoren van de woonakkoorden. Daarin kunnen regio's kennis uitwisselen met elkaar, bijvoorbeeld over het Masterplan wonen of over gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen, met informatie over klimaatadaptief, circulair, natuurinclusief, gezond en klimaatneutraal wonen.

De provincie heeft in beeld gebracht wat de stikstofbehoefte is van de woningbouw tot 2050. Daaruit blijkt dat de woningbouw beperkt stikstof nodig heeft, maar dat wel bijna alle plannen ermee te maken hebben. De resultaten van het onderzoek zijn met gemeenten besproken en de provincie biedt indien gewenst ondersteuning bij het zoeken naar oplossingen. Daarnaast hebben GS een stikstofbank voor de woningbouw ingesteld. Stikstofruimte die vrijkomt en die daarin opgeslagen wordt, is exclusief beschikbaar voor woningbouwplannen die nu geen stikstofruimte hebben.

Met de MRA is er in 2021 een toetsingskader voor duurzaam, gestandaardiseerd, prestatiegericht en integraal bouwen opgesteld. Met het Convenant Toekomstbestendig Bouwen worden er afspraken gemaakt over de toepassing en implementatie van dit kader.

De Viewer woningbouwlocaties is in 2021 voor zowel de MRA als voor Noord-Holland Noord geactualiseerd. Het Dashboard Wonen is ook geactualiseerd.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting

3.5.2 Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen

Toelichting

Vanuit het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw is uitvoering gegeven aan diverse maatregelen om de woningbouwproductie te versnellen.

De provincie heeft in 2018 subsidie beschikbaar gesteld aan de MRA, voor het inrichten en in stand houden van een zogenaamde flexibele schil. Gemeenten kunnen via deze flexibele schil MRA cofinanciering krijgen voor het inhuren van extra expertise voor woningbouwprojecten.

Vanuit deze flexibele schil zijn in 2021 diverse experts ingehuurd om gemeenten te helpen in projecten en planeconomen die helpen bij aanvragen voor nieuwe tranches van de Woningbouwimpuls van het Rijk. Tevens worden vanuit het budget van het Uitvoeringsprogramma de in 2020 aangestelde Bouwambassadeur en diens secretaris ingehuurd. In 2021 is het budget voor de flexibele schil MRA aangevuld, omdat het oorspronkelijke budget uitgeput dreigde te raken, terwijl steeds meer gemeenten er gebruik van maakten. Hiervoor is subsidie van het Rijk ingezet, aangevuld door de provincie.

Het uitvoeringsprogramma bevat tevens een knelpuntenbudget, beschikbaar voor financiële knelpunten bij gemeentelijke woningbouwprojecten. Vanuit dit knelpuntenbudget is in 2021 subsidie verleend voor versnelling van de woningbouw in de projecten stationsgebied Hoofddorp en het Koepelterrein in Haarlem. Aanvragen voor andere knelpunten, ter ondersteuning van aanvragen voor de Woningbouwimpuls, zijn in 2021 in voorbereiding genomen. Bij de vaststelling van de eerste versie van het Masterplan Wonen in 2021 is tevens besloten om uit dit budget een subsidie te verstrekken voor een gerichte opleiding voor gemeenteambtenaren die werken aan woningbouw en gebiedsontwikkeling in Noord-Holland.

Voor Noord-Holland Noord en de kleinere gemeenten in de MRA is - in aanvulling op de flexibele schil MRA, die op de grote opgaven is gericht, ook in Alkmaar, Hoorn en Heerhugowaard - de subsidieregeling 'Uitvoeringsregeling versnelling woningbouw 2021 gestart. Via deze regeling kunnen gemeenten subsidie aanvragen voor het co-financieren van extra inhuur om de woningbouwopgave in kleinere projecten te versnellen.

De provincie heeft binnen de MRA een actieve rol in de nadere uitwerking van sleutelgebieden, in de aanpak Bereikbare steden, en in afspraken met het Rijk over de benodigde woningbouwproductie en het in beeld brengen van de plancapaciteit voor korte, middellange en lange termijn. In 2021 zijn hiertoe, samen met de gemeenten, gebiedsplannen uitgewerkt.

De provincie werkt via diverse bouwtafels samen met marktpartijen. Vanuit haar rol als kennismakelaar heeft de provincie in 2021 tweemaal een Klankbordgroep Marktpartijen georganiseerd om kennis en ervaring te delen.

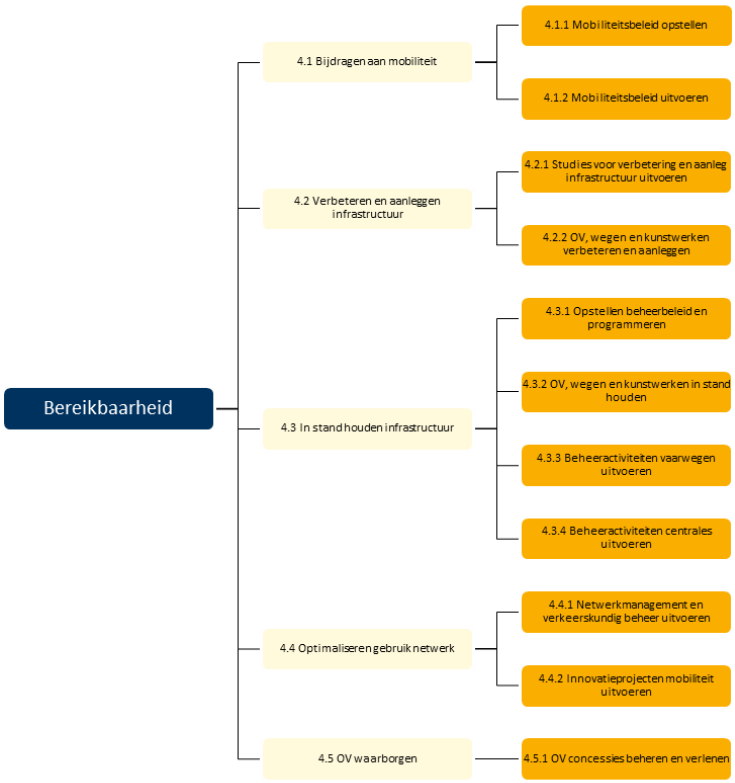
Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 3.5	Bijdragen aan voldoende woningen in de juiste kwaliteit woonmilieu			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
3.5.1	Afstemming en regionale programmering woningbouw	1.739	2.057	1.890	167
3.5.2	Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen	1.199	4.482	4.397	85
	Totaal lasten	2.938	6.539	6.287	252
	Totaal baten		-3.000	-2.804	-196
	Totaal saldo	2.938	3.539	3.483	56
	Storting				
3.5.2	Reserve Woningbouw	1.200	1.200	1.200	0
	Onttrekking				
3.5.1	Reserve Woonbeleid	-1.100	-1.515	-1.200	-315
3.5.2	Reserve Woningbouw	-1.145	-1.426	-1.551	125
	Resultaat	**1.893**	**1.798**	**1.932**	**-134**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 4. Bereikbaarheid

Doelenboom



Maatschappelijk doel

Duurzame bereikbaarheid en verstedelijking zijn belangrijke opgaven voor de provincie Noord-Holland. De omgevingsvisie geeft aan dat de provincie streeft naar een balans tussen leefbaarheid en economische groei. De sterke groei van het aantal inwoners en banen, de grote woningbouwopgave en de groei van de economie op steeds dichter bebouwde plaatsen in vooral de Metropoolregio, leiden tot een grote toename van de vraag naar mobiliteit.

Bij elkaar zijn deze opgaven groot en complex. In 2021 hebben wij daarom het Perspectief Mobiliteit opgesteld. Hierin heeft de provincie aangegeven hoe de toekomstige mobiliteit wordt gekoppeld aan de verstedelijkingsopgave. Hierbij geven wij de voorkeur aan investeringen in actieve mobiliteit en het openbaar vervoer (OV).

In 2021 is samen met onze partners verder gewerkt aan verschillende thema's, zoals de Actieagenda Actieve Mobiliteit, het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) en de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Verder hebben wij in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) gewerkt aan het voorstel om budget te verkrijgen voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp.

Ook hebben we geïnvesteerd in de verbetering van de provinciale infrastructuur, bijvoorbeeld om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bestaande infrastructuur is op het gewenste kwaliteitsniveau gehouden door het uitvoeren van vast- en variabel onderhoud. Ook zijn er in 2021 meerdere vervangingsprojecten uitgevoerd.

Door de Coronacrisis is in 2021 het gebruik van het OV drastisch afgenomen. Toch hebben we de dienstregeling in onze OV-concessiegebieden met behulp van de Rijksbijdrage kunnen handhaven. Onze ambities voor zero emissie in de OV-concessies zijn hetzelfde gebleven.

Wettelijk beleidskader

- Omgevingswet (2016)
- Wet Personenvervoer 2000
- Wegenverkeerswet (1994)
- Wegenwet (1930)

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie NH2050
- Investeringsstrategie NH infrastructuur
- Investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020
- Beleidskader Verkeersmanagement 2015-2020
- Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2019
- Actieplan geluid
- Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen(NIKG) 2020-2023
- OV2020
- Perspectief Fiets
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 4				Bereikbaarheid
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	246.189	245.617	235.354	10.263
Baten	-9.026	-23.514	-22.576	-938
Saldo van baten en lasten	237.163	222.103	212.779	9.324
Stortingen reserves	123.229	171.494	166.107	5.387
Onttrekking reserves	-170.534	-391.413	-374.236	-17.176
Resultaat	**189.858**	**2.184**	**4.649**	**-2.465**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
4.2.1	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.
4.3.1	Beheersregeling Amstel	Beheer van de Amstel is overgedragen van de provincie aan het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek.

(Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen)

4.1 Bijdragen aan mobiliteit

Toelichting

We staan voor een transitie in de mobiliteit. Er dienen zich nieuwe vraagstukken aan op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid en energie. Samen met partners (andere overheden, maatschappelijke organisaties en inwoners) werkt de provincie aan een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. In 2021 is het Perspectief Mobiliteit opgesteld en door Provinciale Staten vastgesteld. Het is een uitwerking van de Omgevingsvisie NH2050. 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. Het vormt daarmee een belangrijk kader voor onze beleidsuitwerkingen en samenwerkingen (zie hiervoor ook 4.1.1).

Prioriteiten:

Ten aanzien van de in de begroting aangegeven prioriteiten is de volgende voortgang te melden:

Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB): Ook in 2021 heeft de provincie Noord-Holland volop geparticipeerd in alle programmaonderdelen van het programma SBaB, met daarin onder meer de projecten en verkenningen Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT), netwerkstrategie, MASH/ZWASH en Bay area. Daarbij zijn diverse onderzoeken afgerond, zoals de onderzoeksagenda vervolg ROVT Noord-Holland en Flevoland (Voordracht 13-2021) .

Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland (klimaatakkoord): In 2021 is het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP) vastgesteld (GS-besluit 18

mei 2021: Regionaal Mobiliteitsprogramma). Het RMP maakt onderdeel uit van SBaB. In het RMP is de basis voor de samenwerking, governance en ambities vastgelegd. Daarnaast is de huidige stand van zaken van onze regionale ambities in kaart gebracht en is een menukaart met een 20-tal maatregelen gemaakt, op basis waarvan gemeenten afwegingen kunnen maken over te nemen maatregelen.

Regionale Uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid: In het voorjaar van 2021 zijn door alle gemeenten en de provincie regionale intentieverklaringen verkeersveiligheid ondertekend. Deze dienen als opmaat naar regionale uitvoeringsprogramma's. In het kader daarvan hebben de betrokken regionale partijen in 2021 intensief samengewerkt aan het analyseren van de grootste regionale verkeersrisico's en het definiëren van prioritaire maatregelen tot aan 2030.

Update Koers Smart Mobility: De Koers Smart Mobility heeft in 2021 een update gekregen in de vorm van de Focus Smart Mobility. Deze is door PS vastgesteld (Voordracht 20-2021).

Actualiseren van de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi): De afgelopen jaren is de iNHi inhoudelijke geactualiseerd. In 2021 is ook de werking geactualiseerd ter voorbereiding van de inzet van de iNHi in de nieuwe bestuursperiode 2023-2027. Dit is in 2021 nader toegelicht aan GS en de commissie M&B, met afvaardiging vanuit de commissies NLG en RWK.

Omgevingsfactoren:

Geen

4.1.1 Mobiliteitsbeleid opstellen

Toelichting

In 2021 werkten we samen met andere overheden in de regio aan ruimtelijke ontwikkelingen en de aanleg van infrastructuur. Daarvoor bestaan verschillende samenwerkingsverbanden, zoals het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Ten aanzien van de in de begroting genoemde activiteiten is de volgende voortgang te vermelden:

- Multi Modaal Toekomstbeeld: In 2021 is gestart met de uitwerking van de netwerkstrategie van SBaB in een Multi Modaal Toekomstbeeld 2040 (MTB2040). Hierin worden de mobliteitsopgaven voor de verstedelijkingsstrategie uitgewerkt. Het MTB2040 wordt naar verwachting in 2022 opgeleverd.
- Regionale Ontwikkelagenda Spoor: De provincie heeft in 2021 met NS afgesproken om voor een aantal spoorcorridors Actieprogramma's op te gaan stellen. Tezamen vormen deze actieprogramma's de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het stadium waarin iedere corridor zich bevindt verschilt.
- MRA-Elektrisch: In 2021 zijn in het MRA-gebied Noord-Holland, Flevoland en Utrecht 2.124 laadpunten gerealiseerd. Volgens de prognose uit het Plan van aanpak 2020-2024 zouden er 3.000 nieuwe laadpunten nodig zijn in 2021. Het daadwerkelijk geplaatste aantal palen is lager dan voorspeld, omdat MRA-Elektrisch plaatst op basis van de vraag naar publieke laadinfrastructuur. De vraag komt voort uit het groeiende aantal elektrische auto's en die was lager dan verwacht. De prognoses zijn bedoeld om een perspectief te bieden op de benodigde inkoop van laadinfrastructuur en de capaciteitsplanning.

- Tweede Kamerverkiezingen 2021: De mobiliteitsbelangen van Noord-Holland zijn onder de aandacht gebracht van de formerende regeringspartijen. In nationaal verband is dat via het Interprovinciaal Overleg (IPO) gebeurd en in regionaal verband via de MRA.
- Financieringsstrategie langjarige ambities: De Statencommissies M&B en EFB zijn in 'een 'benen op tafel' bijeenkomst geïnformeerd over de financiële opgaven voor Mobiliteit. In 2021 is aan scenario's gewerkt die in 2022, gezamenlijk met het Financieel Meerjarig Beeld, aan PS zullen worden gepresenteerd.
- HOV-netwerk op de ZaanIJ-corridor tussen Zaanstad/Purmerend en Amsterdam: Een probleemanalyse naar de huidige en toekomstige capaciteit en kwaliteit van het HOV-netwerk op de ZaanIJ-corridor tussen Zaanstad/Purmerend en Amsterdam is opgeleverd in 2021. Uit de probleemanalyse blijkt dat de kwaliteit tussen Purmerend en Amsterdam met lichte ingrepen voldoende blijft, maar dat tussen Zaanstad en Amsterdam al op korte termijn maatregelen nodig zijn om de benodigde capaciteit en kwaliteit te kunnen bieden.
- OV-knooppunt Muiden: In 2021 is een verkenning uitgevoerd en opgeleverd. Het aantal reizigers per fiets, OV en auto op OV-knooppunt Muiden neemt de komende jaren flink toe. Opgaven zijn verkend en inzichtelijk is gemaakt wat toekomstbestendige ruimtelijke en programmatische (on)mogelijkheden zijn om het knooppunt duurzaam te ontwikkelen. Budget Muiden: GV Knooppunten (Conform GS-besluit PvE Gooi en Vechtstreek).
- Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020: In 2021 is de eindverantwoording door GS vastgesteld. Op 22 april 2021 is het onderwerp behandeld in de Statencommissie Mobiliteit & Bereikbaarheid en zijn PS geïnformeerd d.m.v. een brief. De Investeringsagenda droeg bij aan de verhoging van de snelheid en betrouwbaarheid, alsmede aan te verwachten besparingen in de dienstregelingsuren van het openbaar vervoer.
- OV-toekomstbeeld: Op 8 maart 2021 is de onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT) Noord-Holland en Flevoland (Voordracht 13-2021) vastgesteld door PS. Voor de provincie Noord-Holland staan hierin 17 bus- en tramambities centraal voor de periode tot en met 2023. In 2021 heeft het onderzoek naar de corridor Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlem-Schiphol/Amsterdam (HOV HSA) plaatsgevonden. Samen met de omgeving is een brede probleemanalyse uitgevoerd naar knelpunten en opgaven aan de Westkant van de MRA. Daarnaast is voor de corridor HOV HSA een ontwikkelperspectief voor 2040 opgesteld.

Het in 2021 vastgestelde Perspectief Mobiliteit (zie toelichting onder 4.1) vormde een belangrijk kader voor deze activiteiten. Een beschrijving van de activiteiten rondom het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) is te vinden onder 4.1.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
PS worden aan het eind van het jaar geïnformeerd over het BO MIRT	Aantal	1	n.v.t.	Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) is uitgesteld vanwege de kabinetsformatie

4.1.2 Mobiliteitsbeleid uitvoeren

Toelichting

Samen met de bestuurlijke regio's is gewerkt aan strategische agenda's en uitvoeringsprogramma's voor slim, schoon en veilig vervoer. Naast de Regionale intentieverklaringen verkeersveiligheid (zie 4.1) gaat het hierbij om:

- Regionale Samenwerkingsagenda's: In 2021 is de regionale samenwerkingsagenda met regio Zuid-Kennemerland/IJmond vastgesteld. Op het gebied van bereikbaarheid wordt daarin de nadruk gelegd op samenwerking en investeringen op het gebied van fiets, OV en ketenreis.
- OV-knooppunten en Ketenaanpak: In 2021 is gewerkt aan regionale strategieën en actieprogramma's voor vijf corridors. Afgerond zijn: het Actieprogramma Gooicorridor, Ontwikkelbeeld Zaancorridor en Actieprogramma OV-knooppunten IJmond-Zuid-Kennemerland. Daarnaast is verder gewerkt aan het actieprogramma voor de Hoornse Lijn (Alkmaar-Hoorn) en is een 10-puntenplan opgesteld voor de Helderse Lijn (Heerhugowaard- Den Helder). Eind 2021 is gestart met een strategie en actieprogramma voor de Westfriese Lijn (Hoorn-Enkhuizen). De strategieën met actieprogramma's worden onderdeel van de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland, die de provincie samen met NS, ProRail, de betreffende gemeenten en overige partijen opstelt. De agenda bevat maatregelen op het gebied van knooppuntontwikkeling, OV-bereikbaarheid en ketenmobiliteit. Zie ook 3.4.1.

Daarnaast zijn aan de hand van verschillende (uitvoerings)regelingen subsidies verstrekt:

- Subsidieregeling Gedragsbeïnvloeding Verkeersveiligheid: In 2021 (schooljaar 2021-2022) is subsidie gegeven aan projecten voor verkeerseducatie in het basisonderwijs (20 projecten) en het voortgezet onderwijs (15 projecten).
- Subsidieregeling Spaarpalen: In 2021 zijn in nauwe samenwerking met gemeenten 5 pilots gestart waarbij zogeheten spaarpalen zijn ingezet.
- Subsidieregeling Doortrappen: In 2021 hebben twaalf Noord-Hollandse gemeenten het programma met subsidie van de provincie kunnen starten of voortzetten. In die gemeenten werden voor ouderen diverse activiteiten en trainingen georganiseerd.
- Subsidieregeling Kleine Infrastructuur: In 2021 zijn 44 projecten gesubsidieerd. Hiermee worden onder meer veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers gerealiseerd, evenals gescheiden fietspaden, veilige rotondes en doorfietsroutes.
- Subsidieregeling Verkeersveilige Uitwegen: Deze regeling is in 2021 gestart, en is bedoeld voor het veiliger inrichten of verwijderen van particuliere uitwegen die aansluiten op de provinciale weg. Vanuit deze subsidieregeling zijn in 2021 8 projecten gesubsidieerd.
- Subsidies buiten uitvoeringsregeling: In 2021 hebben we een bijdrage geleverd voor de realisatie van de Uithoornlijn.

Met subsidies werken we indirect aan de uitvoering van ons mobiliteitsbeleid en het realiseren van provinciale doelen.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Jaarlijkse subsidievaststelling betrokken regelingen	Aantal	4	5	De subsidieregeling Regionaal fietsverkeer is geïntegreerd in de regeling Kleine Infrastructuur en daarmee in 2021 vervallen. Nieuw in 2021 waren de regelingen voor Spaarpalen en Veilige Uitwegen

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

Beleidsdoel 4.1 — Bijdragen aan mobiliteit

	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
4.1.1	Mobiliteitsbeleid opstellen	2.453	3.272	4.257	-985
4.1.2	Mobiliteitsbeleid uitvoeren	63.469	54.080	48.348	5.732
	Totaal lasten	65.922	57.352	52.605	4.747
	Totaal baten	-2.212	-4.265	-4.560	295
	Totaal saldo	63.710	53.087	48.045	5.042
	Storting				
4.1.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205	1.505	1.505	0
4.1.2	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door derden	26.246	39.671	39.671	0
4.1.2	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2	0	4.093	4.093	0
	Onttrekking				
4.1.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	-1.274	-2.000	-1.687	-313
4.1.2	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door derden	-64.857	-58.465	-53.520	-4.944
4.1.2	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2	0	-495	-764	269
	Resultaat	**24.030**	**37.397**	**37.343**	**54**

(een positief verschil is voordelig)

4.2 Verbeteren en aanleggen infrastructuur

Toelichting

In 2021 is het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2022-2029 vastgesteld, inclusief vernieuwde werkafspraken met Provinciale Staten. Er is een financiële opgave om alle geprogrammeerde projecten uiteindelijk te kunnen realiseren, dit is bestuurlijk toegelicht.

Prioriteiten:

Ten aanzien van de in de begroting aangegeven prioriteiten is de volgende voortgang te melden:

- Doorontwikkeling iMPI: De werkafspraken met PS zijn vernieuwd. Ook is geëxperimenteerd met een technische briefing en informatiebladen van de projecten die promoveren en/of waarvoor krediet is aangevraagd. Tenslotte is een nieuwe weergave van de geprogrammeerde projecten gelanceerd in de vorm van een kaartviewer.
- Studie naar verbinding A8-A9: Op 14 december 2021 hebben GS een besluit genomen over het landschapsplan Stelling van Amsterdam (SvA)/A8-A9 en aangeboden aan PS. Het landschapsplan is een pakket van 40 maatregelen voor het herstel en versterken van de SvA en het inpassen van de verbinding in het plangebied. Daarmee is de afspraak over de Verbinding A8-A9 uit het coalitieakkoord afgerond. GS hebben besloten om het landschapsplan - na vaststelling door PS - aan de Minister van OCW te sturen en om met het Rijk en andere partners te komen tot een strategie voor de financieringsmogelijkheden van het project. Pas als er zicht is op financiering kan de volgende fase van het project starten.
- Studie naar onderdoorgang Broek in Waterland: De co-creatie studie naar een onderdoorgang van de N247 met de Dorpsraad Broek in Waterland is in 2021 gegund. Er zijn met bewoners verschillende atelierbijeenkomsten, een inloopavond en stakeholdergesprekken gehouden. Met de samenwerkingspartners zijn in 2021 afspraken gemaakt over het verkeersmodel dat in 2022 moet resulteren in uitgewerkte ontwerpen en een gedegen advies in voorbereiding op een besluit door PS over de aanleg.
- Verduurzaming in de infraketen: In 2021 zijn er 5 duurzaamheidskredieten aangevraagd en beschikbaar gesteld. Dit betreft het vervangen Zaanbrug, HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum), HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol-Zuid(HOVASZ), Bereikbaarheid Waterland (maatregelen N247, gedeelte A10-Edam) en de reconstructie kruispunt N525 Westerheide/Oude Postweg.

Omgevingsfactoren:

Markt: In 2021 is het uitdagend gebleken om geschikte mensen (vast- en inhuurkrachten) aan de provincie te binden om de studiefase van verbeter- en uitbreidingsprojecten iMPI uit te voeren.

4.2.1 Studies voor verbetering en aanleg infrastructuur uitvoeren

Toelichting

De provincie verbetert binnen het iMPI de bestaande provinciale infrastructuur en breidt haar infrastructuur uit om de mobiliteitsdoelen van de provincie te behalen, zoals het verbeteren van

de verkeersveiligheid, stimuleren van actieve mobiliteit en het ontsluiten van ruimtelijke ontwikkelingen. Een overzicht van alle projecten en projectfases (studie-, plan- en realisatiefase) is terug te vinden in de digitale versie van het iMPI2022-2028.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Voortgang studies en projecten (aantal faseafrondingen)	Aantal	10	3	Toegenomen complexiteit maakt studiefase lastig planbaar en uitdagingen met capaciteit hebben voor vertragingen gezorgd
Afronding projecten (aantal gerealiseerd)	Aantal	9	6	Tegenvallers in de realisatie van een aantal projecten hebben tot vertragingen geleid.

4.2.2 OV, wegen en kunstwerken verbeteren en aanleggen

Toelichting

De provincie Noord-Holland werkt continu aan het verbeteren van de infrastructuur op het gebied van openbaar vervoervoorzieningen (OV), (vaar)wegen, fietspaden en kunstwerken. Doelstellingen hierbij zijn het optimaliseren van de doorstroming, veiligheid en leefbaarheid. De voortgang van enkele uitgelichte activiteiten voor 2021 is als volgt:

- Hoogwaardige Openbaar Vervoer verbinding (HOV) in 't Gooi: Om filevrij te kunnen reizen, leggen verschillende overheden gezamenlijk tussen Huizen en Hilversum een HOV-busverbinding aan. HOV in 't Gooi is een gezamenlijk project van de gemeenten Huizen, Blaricum, Laren, Eemnes, Hilversum en de provincie Noord-Holland. Ook ProRail, het Goois Natuurreservaat en Rijkswaterstaat zijn nauw betrokken bij dit HOV-project. Begin 2019 is het contract voor de bouw van een busbaan, een spoorwegonderdoorgang, een fly-over en een natuurbrug voor het deeltracé Laren-Hilversum gegund. De uitvoering verloopt over het algemeen voorspoedig en de mijlpaal van ingebruikname van de busbaan wijzigt dan ook niet. De ingebruikname van de onderdoorgang snelverkeer is 6 tot 10 maanden vertraagd. Ook bij de deeltracés in Huizen, Blaricum en Eemnes is enige vertraging ontstaan in de voorbereiding als gevolg van aanvullende wensen of zorgen vanuit projectpartners en omwonenden. De ontwerpen zijn waar nodig aangepast en in 2022 kunnen deze deeltracés verder worden uitgewerkt en aanbesteed. Onderdeel van de uitwerking is een claim met betrekking tot verleggen van kabels en leidingen en vertraging als gevolg van Covid.
- Koopvaardersschutsluis: De Koopvaardersschutsluis in Den Helder is niet alleen dringend aan onderhoud toe, ook de kolk van de sluis wordt verlengd tot 115 meter. Het project is in het najaar van 2021 gegund. Samen met de aannemer wordt het ontwerp verder uitgewerkt naar een contract dat gereed is voor uitvoering.
- N241 A.C.de Graafweg: Ter verbetering van de verkeersveiligheid en het garanderen van de doorstroming reconstrueert de provincie de A.C. de Graafweg (N241). In 2021 is het project aanbesteed en wordt samen met de aannemer en PWN het ontwerp en het uitvoeringsplan verder uitgewerkt.
- HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid: De aanleg van de hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tussen Aalsmeer en Schiphol-Zuid (HOVASZ) is in 2021 nagenoeg afgerond. Naast de busbaan is de N196 in de Haarlemmermeer, de Burgemeester Kasteleinweg in Aalsmeer en de Koningin Maximalaan in Uithoorn, inclusief

de fietspaden, opnieuw ingericht. De busbaan is op 12 december 2021 in gebruik genomen.

- Haukessluis: Omdat de sluis er is voor de vaarwegbelangen moet de provincie bijdragen aan de vervanging van de sluis. Over de hoogte hiervan wordt nog gesproken met de eigenaar van de sluis, het HHNK. De benodigde middelen hiervoor moeten worden aangevraagd.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 4.2	Verbeteren en aanleggen infrastructuur			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
4.2.1	Studies voor infrastructuur uitvoeren	14.388	15.198	14.236	961
4.2.2	OV, wegen en kunstwerken verbeteren en aanleggen	292	320	314	6
	Totaal lasten	14.680	15.518	14.551	967
	Totaal baten		-990	-344	-646
	Totaal saldo	14.680	14.528	14.207	321
	Storting				
4.2.1	Reserve Kapitaallasten Wegen	0	2.182	2.664	-482
4.2.1	Reserve Kapitaallasten OV	0	20.292	18.550	1.742
4.2.1	Reserve Ontwikkelen van Provinciale Infrastructuur	19.824	20.024	20.024	0
	Onttrekking				
4.2.1	Reserve Kapitaallasten Wegen	-2.661	-116.137	-116.145	8
4.2.1	Reserve Kapitaallasten OV	-95	-28.716	-28.716	0
4.2.1	Reserve Ontwikkelen van Provinciale Infrastructuur	-6.201	-58.635	-57.550	-1.085
	Resultaat	**25.547**	**-146.463**	**-146.966**	**503**

(een positief verschil is voordelig)

4.3 In stand houden infrastructuur

Toelichting

Ten aanzien van de in de begroting 2021 vastgestelde prioriteiten is de voortgang hiervan als volgt.

Prioriteiten:

- Verduurzaming infrastructuur: De verduurzaming van infrastructuurprojecten is meegenomen in een aantal projecten waartoe door uw Staten is besloten.
- Uitvoeren programma Machinerichtlijn: De Machinerichtlijn is gekoppeld aan op afstand bedienbare bruggen en sluizen. In 2021 zijn 12 bruggen aangesloten op de bediencentrale. Hierbij is de Machinerichtlijn uitgevoerd.
- Aanpak chroom-6 bruggen: De aanpak van chroom-6 bij bruggen wordt ter hand genomen als de bruggen opnieuw van een beschermende coating moeten worden voorzien.
- Verbetering biodiversiteit: De werkzaamheden ten behoeve van verbetering biodiversiteit zijn in 2021 ondergebracht bij de gebiedsaannemer en worden in 2022 opnieuw geprogrammeerd.

4.3.1 Opstellen beheerbeleid en programmeren

Toelichting

De provincie Noord-Holland is eigenaar en beheerder van een infrastructuurnetwerk(kapitaalgoederen). Bij het beheer en onderhoud van het areaal worden maatschappelijke ontwikkelingen door de provincie meegenomen.

Verduurzaming
De provincie wil qua verduurzaming bijdragen aan de nationale en internationale klimaat- en CO2-doelstellingen en wil hier een voorloper in zijn. Om de ambities te verwezenlijken wordt volop ingezet op duurzaamheid binnen de projecten, zoals duurzaam asfalt, ledverlichting en circulair bouwen. Om de duurzaamheidsdoelstellingen te realiseren is ook innovatie onontbeerlijk. Hier is dan ook in 2021 op ingezet, zie ook 4.4.2.

Uit de monitor blijkt dat het energieverbruik van de openbare verlichting met circa 40% is afgenomen in de gebieden waar Ledverlichting is aangebracht.

Om energie te kunnen besparen (20-30% van het totale energieverbruik) plaatst de provincie ledverlichting bij de wegverlichting. In 2021 is de openbare verlichting in beheergebieden Kop van Noord-Holland en Noord-Holland Zuid geheel voorzien van zuinige led-armaturen.

Ook hebben PS in mei 2021 een bedrag van € 7,5 miljoen euro beschikbaar gesteld om voor de jaren 2021-2023 in een aantal door uw Staten geprioriteerde projecten duurzame maatregelen toe te voegen.

Machinerichtlijn (MRL)
De provincie Noord-Holland is verplicht om haar beweegbare kunstwerken te laten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is een Europese richtlijn voor veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers, bedienend- en onderhoudspersoneel van machines.

Voor de verdere uitrol van dit programma op het provinciale areaal is in 2021 een verhoging van het uitvoeringskrediet toegekend van € 11 miljoen. De provincie voert het programma uit in lijn met de aansluiting van de beweegbare kunstwerken op de bediencentrale.

Aanpak chroom-6
Het is op voorhand moeilijk in te schatten wanneer onderhoudswerkzaamheden tot kosten voor chroom-6 leiden. Daarom is het bedrag dat naar verwachting nodig is voor de aanpak evenredig verdeeld over de jaren. In 2021 is er tijdens onderhoudswerkzaamheden geen Chroom 6 aangetroffen en zijn er nagenoeg geen kosten gemaakt.

Verbeteren biodiversiteit
Sinusmaaien levert een belangrijke bijdrage aan het realiseren van de biodiversiteit. Zowel landschappelijk als vanuit het oogpunt van biodiversiteit zijn er verbeteringen aangebracht bij het onderhouden van onze bermen, een belangrijk leefgebied voor bijen en andere insecten. Er wordt daar waar mogelijk gefaseerd gemaaid en er worden insectenschuilplaatsen gecreëerd. De invulling van verhoging van biodiversiteit behelst ook de aanleg van houtrillen, broedhopen voor ringslangen, graven van paddenpoelen, transitie van beplanting et cetera. Op basis van het beheerplan Biodiversiteit heeft de gebiedsaannemer voorstellen gedaan. 40% van de verbetervoorstellen is in 2021 uitgevoerd.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Percentage wegen(incl. kunstwerken) voldoet aan beeld kwaliteitseisen	Percentage	95%	97%	
Wegbelevings onderzoek (% zeer tevreden weggebruikers)	Percentage	80%	83%	
Elektriciteitsverbruik voor exploitatie van infrastructuur (kWh)	Percentage	80%	77%	

4.3.2 OV, wegen en kunstwerken in stand houden

Toelichting

De provincie is verantwoordelijk voor het in stand houden van de provinciale infrastructuur. Dit wordt gedaan door middel van gebiedscontracten en realisatie van projecten.

De voortgang van enkele uitgelichte activiteiten voor 2021 is als volgt:

- Gebiedscontracten: Het beheren en onderhouden van het provinciaal areaal wordt uitgevoerd door aannemerscombinaties, in de gebieden: Kop van Noord-Holland, Alkmaar & West-Friesland, Zuid-Kennemerland/IJmond, Zaanstreek-Waterland, Noord-Holland-Zuid, Gooi en Vechtstreek. De aannemerscombinaties zijn verantwoordelijk voor het dagelijks en variabel onderhoud, de programmering en planning hiervan, bouwcommunicatie en de klachtenafhandeling.
- Cruquiusbrug: De provincie vernieuwt de Cruquiusbrug (N201).De oostelijke brug richting Heemstede wordt vervangen en er vindt groot onderhoud plaats aan de westelijke brug richting Hoofddorp. De nieuwe brug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. Het project is in het voorjaar van 2021 gegund.
- N243 Herinrichting en onderhoud: De N243 is de provinciale weg door Schermer, Beemster en Koggenland. Het is een smalle weg met veel verkeer, een aantal drukke kruisingen, en veel directe wegaansluitingen van woningen en bedrijven. De provincie

maakt de N243 veiliger en voert groot onderhoud uit. Het project is in 2021 aanbesteed en met de werkzaamheden is in het najaar van 2021 begonnen.

- N235 en N247 Bereikbaarheid Waterland: Fietsers, automobilisten en reizigers in het openbaar vervoer hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland (N235 en N247 Bereikbaarheid Waterland). De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland. Door een geconstateerde hogere waterstand is het project voor een deel terug naar de studiefase. Voor de rest van het project wordt een doorstart voorbereid.
- Renovatie Koopvaardersschutsluis: Zie ook operationeel doel 4.2.2
- Bruggen Krommenie: De bruggen Krommenie liggen over de Nauernasche Vaart, in de N203 in de gemeente Zaanstad en zijn belangrijk voor zowel vaar- als wegverkeer. De bruggen zijn aan het eind van hun levensduur. In 2018 is levensduur verlengend onderhoud aan de bruggen verricht. De provincie Noord-Holland heeft in 2021 onderzocht hoe en wanneer de vervanging/renovatie van de bruggen Krommenie gaat plaatsvinden. In 2022 zal een kredietvoorstel aan Provinciale Staten worden voorgelegd.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Projecten afgerond volgens kwaliteitseisen scope	Percentage	100%	100%	
Nauwkeurigheid raming kasritme	Percentage	80%	81%	

4.3.3 Beheeractiviteiten vaarwegen uitvoeren

Toelichting

De provincie voert noodzakelijke oeververvangingsprojecten uit op basis van inspectieonderzoeken en waarnemingen door (vaar)weginspecteurs. Het dagelijks beheer aan de vaarwegen wordt doorlopend binnen de verschillende gebiedscontracten uitgevoerd. Dit geldt ook voor de behandeling van schades. In 2021 zijn meerdere oevertrajecten voorbereid die in 2022 en volgende worden gerealiseerd en opgeleverd.

De provincie voert de oeververvangingsprojecten uit met één marktpartij. In deze samenwerking is duurzaamheid de belangrijkste ambitie. Denk daarbij aan het structureel verminderen met 80% van de milieukosten (door bijvoorbeeld CO2-reductie, minder materiaal- en energiegebruik en toepassing van zoveel mogelijk herbruikbare materialen) en voorzieningen ten behoeve van de biodiversiteit en de waterkwaliteit, waaronder natuurvriendelijke oevers. Het streven is daar waar kansen zijn voor natuurvriendelijke oevers, deze structureel als het nieuwe duurzame normaal toe te passen. In 2021 zijn verscheidene duurzaamheidsmaatregelen voorbereid, waaronder inzet van gebruikte damwanden en innovatieve oplossingen met onder andere minder CO2-uitstoot tot doel. Ook zijn er maatregelen uitgewerkt ter bevordering van de biodiversiteit.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Realisatie (natuurvriendelijke) oevers (in km)	Aantal	0	0	In 2021 is conform begroting 0 KM (natuurvriendelijke) oever gerealiseerd.
Ongeplande stremmingen door risicogestuurd beheer oevers	Aantal	0	0	

4.3.4 Beheeractiviteiten centrales uitvoeren

Toelichting

De provincie beschikt over één verkeerscentrale. Vanuit deze centrale worden 2 tunnels bediend. Daarnaast wordt vanuit de centrale verkeersmanagement uitgevoerd over de situatie op de weg.

Voor het operationeel houden van de verkeerscentrale heeft in 2021 de aanbesteding van de i-diensten plaatsgevonden.

Tunnels

Naast het regulier beheer en onderhoud van de tunnelobjecten hebben we in 2021 gewerkt aan:

- Zonnepanelen op het dak van Dienstgebouw Noord. Realisatie in 2022.
- Vervanging van het asfalt tussen de Waterwolftunnel en de Legmeerdijk.
- Een begin gemaakt van de Digital Twin van de Waterwolftunnel.
- Inventarisatie van de calamiteiten route van het Amstel Aquaduct.
- Waarborgen van de dienstverlening ondanks Covid.

Verkeerscentrale

In de verkeerscentrale is de realisatie van het incident gedreven werken afgerond. Verder is in 2021 binnen de landelijke raamovereenkomst een I-dienst aanbesteed en gegund.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Beschikbaarheid aansturing VRI's	Percentage	99,7%	96,9%	
Halen van aanrijtijden en functieherstelttijden VRI's	Percentage	90%	36,4%	De complexiteit van een VRI is dermate groot dat slechts in 36,4 % de functieherstelttijd gerealiseerd wordt. Lampfouten in de VRI worden in 67% van de meldingen in een dag opgelost
Beschikbaarheid Waterwolftunnel	Percentage	97,5%	98,8	

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 4.3			In stand houden infrastructuur	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
4.3.1	Opstellen beheerbeleid en programmeren	1.211	1.089	1.034	55
4.3.2	OV, wegen en kunstwerken in stand houden	58.477	59.202	58.215	986
4.3.3	Beheeractiviteiten vaarwegen uitvoeren	10.469	11.701	10.968	733
4.3.4	Beheeractiviteiten centrales uitvoeren	8	8	7	1
	Totaal lasten	70.165	72.000	70.224	1.775
	Totaal baten	-5.127	-7.208	-7.342	134
	Totaal saldo	65.038	64.792	62.883	1.909
	Storting				
4.3.2	Reserve Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)	1.300	0	0	0
4.3.2	Reserve Groot Onderhoud Wegen	15.018	18.518	18.518	0
4.3.2	Reserve Investeringen Wegen	1.800	0	0	0
4.3.3	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	6.000	6.000	6.000	0
	Onttrekking				
4.3.2	Reserve Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)	-283	-29.009	-29.009	0
4.3.2	Reserve Groot Onderhoud Wegen	-22.500	-19.969	-15.690	-4.279
4.3.2	Reserve Investeringen Wegen	-1.300	-6.302	-6.302	0
4.3.3	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen	0	-1.420	-1.420	0
4.3.3	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	-4.579	-6.129	-5.021	-1.108
	Resultaat	**60.494**	**26.481**	**29.959**	**-3.478**

(een positief verschil is voordelig)

4.4 Optimaliseren gebruik netwerk

Toelichting

Met verkeersmanagementmaatregelen benut de provincie de beschikbare verkeersnetwerken zo optimaal mogelijk, zodat aan de actuele vraag naar mobiliteit kan worden voldaan. De provincie Noord-Holland heeft een direct belang bij het stimuleren en ontwikkelen van innovaties. Door optimalisatie van producten en processen verbetert de provincie haar bedrijfswaarden. Daarnaast kunnen innovaties worden aangejaagd die de markt niet alleen kan realiseren. Verder wil de provincie haar infrastructuur inzetten om duurzame energie op te wekken en energiegebruik te reduceren om op deze manier bij te dragen aan de energietransitie.

Samenwerkingspartners

De provincie werkt nauw samen met organisaties als het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschappen, openbaarvervoerbedrijven, de Vervoerregio Amsterdam, kennisinstituten, ingenieursbureaus, aannemers, automobielfabrikanten en diverse andere marktpartijen.

Prioriteiten:

In de begroting 2021 zijn binnen dit beleidsdoel geen prioriteiten benoemd.

4.4.1 Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren

Toelichting

Toelichting

Het netwerkmanagement en verkeerskundig beheer bestaat uit een samenspel van een aantal dagelijks uit te voeren activiteiten. Waaronder:

- Verkeersmanagement op de vaarweg: In 2021 waren er 87 bruggen en sluizen aangesloten op de Blauwe Golf van de provincie, waar verkeerskundig beheer op is uitgevoerd. De dienstregeling voor de scheepvaart is aangepast door gewijzigde bedientijden van de spoorbruggen (dienstregeling voor de treinen). Daarnaast zijn diverse analyses uitgevoerd, waaronder de werking van het Automatisch Identificatie Systeem (AIS), de gevolgen van COVID-19 voor de Blauwe Golf zijn onderzocht en het opvolggedrag van het bedienadvies van het Brugmanagement Systeem (BMS) is bekeken.

- Brug- en sluisbediening: Inmiddels zijn er 12 objecten op de bediencentrale aangesloten. Dit was het eerste seizoen waarin de brug- en sluisbediening vanaf de centraal bediende objecten volledig door eigen personeel is gedaan. Ondanks COVID en de daarmee samenhangende groeiende recreatievaart is het vaarseizoen 2021 goed verlopen.

- Optimaliseren verkeerslichten/ Verkeersmanagement op de weg: Door de coronapandemie en lockdowns waren er in 2021 meerdere periodes met een wisselend verkeersaanbod. VRI's zijn bovendien de afgelopen jaren reeds geoptimaliseerd, waardoor een verbeterde doorstroming van jaarlijks 6 procent niet meer haalbaar is. Immers: de grootste winst is te behalen bij een VRI die niet goed op het huidige verkeersaanbod is afgesteld. Daarnaast heeft het wisselende verkeersaanbod een negatief effect op het realiseren van een optimale doorstroming. Het verminderde verkeersaanbod heeft soms wel 'ruimte' gegeven om de fietsers , voetgangers en het openbaar vervoer meer/langer groen licht te geven.

- Incidentmanagement: De gemiddelde aanrijtijden van de weginspecteurs over het jaar
    - 2021: 80% van de aanrijtijden van de weginspecteurs naar de incidenten ligt binnen de gestelde tijd van 30 minuten. Het betrof 2487 incidenten.
    - 20% van de aanrijtijden lag tussen de 30 en 90 minuten. Het betrof 611 incidenten. Ook deze aanrijtijden vallen binnen de gestelde 45 minuten, daar deze buiten de reguliere werktijden plaatsvonden (07:00 – 16:00 uur).

Het totaal aantal incidenten is ten opzichte van 2020 toegenomen met een gering verschil van 183. Dit kan mede te maken hebben met de tijdelijke versoepelingen in het Covid-19 beleid.

In 2021 zijn voor de weginspecteurs de voorbereidingen getroffen voor het implementeren van werken in 2 diensten. Hierdoor zijn zowel in de ochtend- als in de avondspits de weginspecteurs direct beschikbaar voor het zo snel en veilig mogelijk maken van een berging en het veilig stellen van de situatie.

- Gladheidsbestrijding: In 2018 is gestart met de pilot Grass2grit waarbij onderzocht ging worden of er een dooimiddel gemaakt kon worden van sap uit bermgras. In 2020 is iets ten noorden van Alkmaar een fabriek geopend waar in de zomer van 2020 en 2021 grote hoeveelheden gemaaid gras naar toe zijn gebracht. Het innovatieve project kende in 2021 veel uitdagingen met de filtratie en elektrodialyse. Op dit moment wordt bezien of de door het project neergezette doelstellingen te realiseren zijn.

- Vaartuigen: De provincie beschikt over 4 Inspectievaartuigen voor vaarweginspectie. Er hebben een tweetal studies plaatsgevonden naar verduurzaming van de vaartuigen. Elektrificatie of waterstof lijken beide mogelijk. In overleg met andere vaarwegbeheerders wordt een keuze voorbereid.

- Multimodaal netwerkmanagementkader: In samenwerking met Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam is in 2021 een multimodaal (dus voor diverse modaliteiten) netwerkmanagementkader opgesteld. Daarbij wordt gebruikt gemaakt van een prioriteringsmatrix waarin staat aangegeven welke modaliteit prioriteit heeft. Er is gekozen om per deelregio een uitwerking te maken.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Verbeteren doorstroming d.m.v. optimaliseren VRI's	Percentage	6%	n.v.t.	Door de coronapandemie en de lockdowns waren er in 2021 meerdere periodes met een verminderd verkeersaanbod. Hierdoor zijn de data onvolledig en kan geen uitspraak worden gedaan of de doorstroming 6 procent is verbeterd.
Gemiddelde aanrijtijd weginspecteurs op incidenten (in minuten)	Aantal	30	33	Aantal meldingen: 3.098 Aanrijtijd langer dan 30 min. 611 Aanrijtijd korter dan 30 min. 2.487 Het totaal aantal incidenten is ten opzichte van 2020 toegenomen. Covid-19 heeft een negatief effect gehad op de gemiddelde aanrijtijd, omdat veel vanuit huis werd aangereden.

4.4.2 Innovatieprojecten mobiliteit uitvoeren

Toelichting

De provincie streeft ernaar om haar activiteiten continu te verbeteren. Hiertoe worden onder meer innovatieprojecten uitgevoerd ten aanzien van duurzaamheid en Smart Mobility.

Duurzame innovaties

De provincie zet in op innovaties die veel impact hebben op grondstoffen- en CO2-reductie.

- Industrieel, Flexibel en Demontabel (IFD): De provincie draagt bij aan het ontwikkelen van verschillende IFD-specificaties In 2021 is de NEN 8085 uitgekomen voor het bouwen van IFD bruggen. De provincie past deze toe in de voorbereiding van 6 bruggen in de N240, N241 en N247. Daarnaast is gestart met de ontwikkeling van standaardisering van de bediening, besturing en bewaking van beweegbare bruggen.

- Circulair bouwen: In 2021 is in samenwerking met de TU Delft de ontwikkeling gestart voor een handboek ten behoeve van voor het uniform uitvragen van biodynamische oevers waarmee een enorme stap wordt gezet in circulair bouwen. Daarnaast is, in samenwerking met TU Delft, in 2021 begonnen met een werkwijze (triple A) om circulaire innovaties te implementeren.

- Levensduurverlengende innovaties: Met de TU Delft ontwikkelt de provincie epoxy asfalt dat een 4 tot 5 keer langere levensduur heeft. In 2020 is een proeftuin aangelegd. De TU Delft heeft in 2021 de proeftuin gemonitord en in het laboratorium onderzocht. De resultaten zien er goed uit.

- Energieopwekking en –besparing: De provincie kan haar infrastructuur inzetten voor innovaties ten behoeve van duurzame energieopwekking. In 2021 zijn in samenwerking met provincies Noord-Brabant en Utrecht de voorbereiding uitgevoerd voor de aanbesteding van een zonnewegdek. Ook is de aanleg van een zonneweide op N205 in voorbereiding. Hierbij wordt onderzocht of de omliggende LED-verlichting direct voorzien kan worden van gelijkstroom afkomstig van het zonnepark.

Smart Mobility

Het uitvoeringsprogramma Smart Mobility is in 2021 afgerond.

- De iVRI (intelligente verkeersregel installatie)

In 2021 is een eerste tranche van 47 iVRI's neergezet om deze te testen.

In 2021 heeft de provincie nationaal en internationaal samengewerkt aan een aantal projecten:

- Connected en zelfrijdende auto's. Onderzoek naar de impact van connected en zelfrijdende auto's op onze rol als wegbeheerder en beleidsmaker onderzocht;

- Europees project Socrates. Zie voor meer informatie op website van Socrates;

- Coöperative adaptive cruise control;

- Communicatietechnieken voertuigen en VRI's;

- Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant (Interactie gebruiker Smart Mobility-toepassingen);
- Verbeteren effectiviteit regionaal verkeersnetwerk.

Coronamaatregelen hebben geleid tot vertraging in de uitvoering van enkele projecten, met als gevolg dat de voorbereiding of een eerste verkenning wel heeft plaatsgevonden, maar de uiteindelijke uitvoering is verschoven naar begin 2022. Projecten zijn soms later van start gegaan, aangezien niet alle samenwerkingspartners op tijd intern draagvlak kregen voor de uitvoering.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Investeren in innovatieve projecten (aantal pilots)	Aantal	10	11	In 2021 waren er 11 projecten.
Investeren in innovatieve projecten (t.o.v. totaal PMI / PMO)	Percentage	7	5	Het lagere percentage t.o.v. PMI/PMO is veroorzaakt door vertraging in de uitvoering en verlate start van projecten voornamelijk als gevolg van Covid-19.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 4.4			Optimaliseren gebruik netwerk	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
4.4.1	Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren	28.753	33.192	33.275	-83
4.4.2	Innovatieprojecten mobiliteit doorvoeren	7.023	6.034	5.097	937
	Totaal lasten	35.776	39.226	38.372	854
	Totaal baten	-1.687	-2.394	-2.931	537
	Totaal saldo	34.089	36.832	35.442	1.390
	Storting				
4.4.2	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	352	511	224	287
4.4.2	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten	0	7.121	3.281	3.840
	Onttrekking				
4.4.2	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	-5.170	-11.390	-6.319	-5.071
	Resultaat	**29.271**	**33.074**	**32.627**	**447**

(een positief verschil is voordelig)

4.5 OV waarborgen

Toelichting

Prioriteiten:

- Gevolgen van de coronacrisis in het OV zo goed mogelijk opvangen: de provincie en concessiehouder Connexxion (Transdev) hebben in 2021 een transitieplan opgesteld voor de 3 Noord-Hollandse openbaar vervoerconcessies. Dit om op korte termijn financiële gaten te dichten die (zijn) ontstaan als gevolg van de coronacrisis. Ook werd het moment benut voor gewenste doorontwikkeling van het mobiliteitsaanbod in de Noord-Hollandse concessies.

- Implementatie en start van de concessie Gooi- en Vechtstreek: de nieuwe concessie is in juli 2021 gestart. Daarmee is de implementatie fase 1(feitelijke voortzetting oude dienstregeling) afgerond en begint de implementatie fase 2 (instroom ZE bussen, aanpassing lijnennet i.v.m. opening per 31 december 2022 van HOV Gooi).

- Evaluatie van de eerste jaren van de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord is in 2021 uitgevoerd, als voorbereiding op eventuele wijzigingen in de dienstregeling 2023 (start december 2022).

Omgevingsfactoren:

- Coronacrisis: Het aantal reizigers daalde (t.o.v. 2019) met ongeveer 30 tot 50% (afhankelijk van de mate van maatregelen tijdens lockdown perioden) en daarmee ook de reizigersopbrengsten. Het aanbod van OV is daar ook op aangepast tot circa 95% van de normale dienstregeling.

- Beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk: tot circa 93-95% van de kosten in 2021. Hierdoor konden de vervoerbedrijven blijven rijden. Onze bijdrage (van/met de decentrale opdrachtgevers voor het OV); 100% uitbetalen van de beschikbare vergoeding voor 2021.

4.5.1 OV concessies beheren en verlenen

Toelichting

De provincie is opdrachtgever voor het regionaal openbaar vervoer per bus, met uitzondering van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam. Het gebied van de provincie is verdeeld in 3 concessiegebieden:

Gooi en Vechtstreek
Looptijd: juli 2021(fase 1) - eind 2030.
Zero Emissie: Dit zou de eerste concessie in Nederland zijn die 100% met Zero Emissie-voertuigen gereden zou worden. Door de gevolgen van de coronacrisis kon de vervoerder in 2020 geen nieuwe voertuigen bestellen, waardoor in 2021 nog met traditionele voertuigen is gereden. Naar verwachting zal de vervoerder medio 2022 met Zero Emissie-voertuigen gaan rijden. Voorstellen voor het transitieplan zijn uitgewerkt.

Haarlem-IJmond
Looptijd: september 2017-2027.

Prioriteiten: In 2021 is de Herijking van het lijnennet in de IJmond uitgevoerd en zijn de voorstellen voor het transitieplan uitgewerkt (onder andere overnameregeling ZE voertuigen en herfinanciering voertuigen).

Noord-Holland Noord
Looptijd: juli 2018- 2028.
Prioriteiten: In 2021 is de impact van de coronacrisis opgevangen (onder andere ombouw buurtbussen, zodat deze weer Coronaproof ingezet konden worden), een onderzoek naar integratie doelgroepenvervoer en openbaar vervoer uitgevoerd, onderzoek naar de herijking van de concessie uitgevoerd, en voorstellen voor het transitieplan opgesteld.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Klantenwaardering voor het openbaar vervoer waarvoor concessieverlening plaatsvindt door de provincie (BBV indicator)	Cijfer 1-10	> NL gem.	n.v.t.	In 2021 is de reguliere landelijke OV-klantenbarometer stopgezet o.g.v. COVID-19. Er was geen representatieve steekproef meer te houden. Daarom komt er geen cijfer voor 2021 beschikbaar

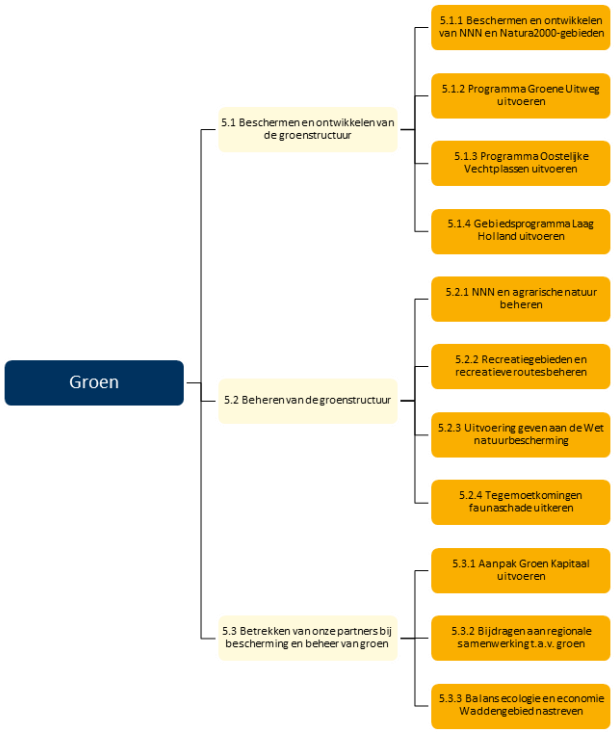
Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 4.5				OV waarborgen
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
4.5.1	OV concessies beheren en verlenen	59.647	61.522	59.602	1.920
	Totaal lasten	59.647	61.522	59.602	1.920
	Totaal baten		-8.657	-7.400	-1.257
	Totaal saldo	59.647	52.865	52.202	663
	Storting				
4.5.1	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	52.484	51.577	51.577	0
	Onttrekking				
4.5.1	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	-61.614	-52.746	-52.093	-653
	Resultaat	**50.517**	**51.696**	**51.687**	**9**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 5. Groen

Doelenboom



Maatschappelijk doel

Het jaar 2021 stond in het teken van een sterk groeiende aandacht voor de vraagstukken in het landelijk gebied. Het belang van biodiversiteit, het terugdringen van de stikstofemissie, de transitie van de agrarische sector, het tegengaan van bodemdaling, verbetering van de waterkwaliteit: men hoeft de krant maar open te slaan om erover te lezen. De provincie speelt als ‘gebiedsautoriteit’ een belangrijke rol om de verschillende partijen in het landelijk gebied bij elkaar te brengen, om keuzes te maken en kennis te delen. De provincie beschikt over wettelijke bevoegdheden, financiële middelen en menskracht. Tegelijkertijd is duidelijk dat deze vraagstukken zó complex zijn, dat ze onze samenleving nog tientallen jaren zullen bezighouden. Het landelijk gebied staat aan de vooravond van grote transities, die niet simpelweg te ‘fixen’ zijn met geld of wettelijke bevoegdheden. Nog veel belangrijker zijn samenwerking tussen alle betrokken partijen, begrip voor elkaars belangen, duidelijkheid over de doelen aan de horizon en de durf om soms lastige keuzes te maken.

Waar 2020 het jaar was waarin enkele beleidsvisies het licht zagen, was 2021 onmiskenbaar het jaar van de uitvoering. De provincie Noord-Holland heeft een grote stap gezet met de uitvoering van integrale gebiedsprocessen in het landelijk gebied, waar – vaak onder provinciale regie – aan de hierboven genoemde opgaven wordt gewerkt. Integraal is het toverwoord. Immers, natuurrealisatie is niet langer denkbaar zonder óók aandacht te hebben voor de grotere behoefte aan recreatieve mogelijkheden. Verbetering van de biodiversiteit en waterkwaliteit lukt niet zonder de stikstof- en fosfaatuitstoot vanuit de agrarische sector te verminderen. Bodemdaling kan niet worden tegengegaan zonder keuzes te maken over waterpeil, natuurdoelen en de toekomst van de betrokken grondeigenaren. Tegelijkertijd vraagt het boeken van resultaten soms ook afbakening: wie alles aan elkaar knoopt raakt al snel verstrikt. Samen met onze partners zoeken we naar een goede balans. Om dit goed te kunnen doen hebben we – in een steeds

krapper wordende arbeidsmarkt – de formatie uitgebreid om tot een provinciedekkende aanpak te komen, waarin in alle regio's tegelijkertijd gewerkt kan worden. Zo kan ook 2022 in het teken staan van uitvoering – het recent verschenen regeerakkoord onderstreept dat we op de goede weg zijn én doet er nog een schepje bovenop.

Wettelijk beleidskader

- Wet natuurbescherming
- Omgevingswet
- Wet ruimtelijke ordening

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie NH 2050
- Programma Natuurnetwerk 2022
- Masterplan biodiversiteit
- Visie Recreatie & Toerisme
- Groen Kapitaal
- Betrekken bij Groen
- Gebiedsakkoord Oostelijke-Vechtplassen
- Gebiedsprogramma Laag Holland (i.o.) / bodemdaling veenweidegebieden

In 2021 zijn het Programma Natuurnetwerk 2022, Het Masterplan Biodiversiteit en de Visie Recreatie & Toerisme vastgesteld.

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 5				Groen
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	98.182	94.333	96.445	-2.112
Baten	-2.760	-5.608	-5.967	359
Saldo van baten en lasten	95.422	88.724	90.478	-1.754
Stortingen reserves	36.880	83.410	84.452	-1.041
Onttrekking reserves	-58.727	-49.911	-50.924	1.013
Resultaat	**73.575**	**122.224**	**124.006**	**-1.782**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
5.2.1	Stichting Gooisch Natuurreservaat	Beheer Natuurgebied
5.2.2	Recreatieschap Spaarnwoude	Beheer recreatiegebied.
5.2.2	Recreatieschap Groengebied Amstelland	Beheer recreatiegebied.
5.2.2	Recreatieschap het Twiske (gefuseerd met Landschap Waterland in 2013, maar met gescheiden boekhoudingen)	Beheer recreatiegebied.
5.2.2	Recreatieschap Landschap Waterland	Beheer recreatiegebied.
5.2.2	Recreatieschap Twiske-Waterland	Beheer recreatiegebied.
5.2.2	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer	Beheer recreatiegebied.
5.2.2	Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.	Beheer recreatiegebied.
5.3.3	Openbaar lichaam Waddenfonds	Beheren en besteden Waddenfonds
5.2.2	Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)	Beheer en onderhoud recreatiegebieden

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

5.1 Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur

Toelichting

Prioriteiten:

In 2021 werkten wij aan de volgende prioriteiten:

- De start en uitvoering van integrale gebiedsprocessen in het landelijk gebied (zie 5.1.1), waarin verschillende opgaven samenkomen, zoals NNN-realisatie, natuurherstelmaatregelen, het tegengaan van bodemdaling en de realisatie van de Bossenstrategie. In regio's waar veel provinciale opgaven samenkomen, gebeurt dit in de vorm van gebiedsprogramma's (zie 5.1.2, 5.1.3 en 5.1.4).

- De bescherming van de Noord-Hollandse landschappen via het beschermingsregime Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en de ontwikkeling ervan via het Investeringsbudget Landschapsversterking.

Omgevingsfactoren:

De uitvoering van provincie beleid wordt beïnvloed door:

- Klimatologische en fysisch-geografische omstandigheden, zoals temperatuurwisselingen en neerslag, droogte, bodemgesteldheid, zeespiegelstijging en verzilting.
- Niet, of slechts zeer beperkt door ons te beïnvloeden ecologische factoren, zoals populatiedynamiek van dier- en plantensoorten en de aanwezigheid van invasieve exoten (dier- en plantensoorten die niet op eigen kracht, maar door toedoen van de mens in Nederland terecht zijn gekomen).
- Wet- en regelgeving van andere overheidsorganisaties.

De noodzakelijke beperkingen als gevolg van de COVID-19-pandemie. De samenwerking met onze partners is zo goed mogelijk – digitaal – doorgegaan. Veldbezoeken en keukentafelgesprekken zijn uitgesteld, maar later gelukkig vaak – in veilige vorm – opgepakt.

5.1.1 Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura2000-gebieden

Toelichting

Het NNN vormt de ruggengraat van de Noord-Hollandse natuur en omvat ook vrijwel alle Noord-Hollandse Natura 2000-gebieden en de grotere recreatiegebieden. De provincie werkt samen met haar partners aan de versnelling van de afronding van het NNN. Hiertoe is in 2020 een ambtelijk Regiebureau ingericht, een samenwerking tussen beleid en uitvoering, dat de gebiedsprocessen faciliteert en de voortgang bewaakt. De restantopgave NNN per 31-12-2020 bedroeg 4.689 hectare (zie Jaarstukken 2020, pagina 84). In 2021 is 249 hectare NNN gerealiseerd. De restantopgave per 31-12-2021 bedraagt dus nog 4.449 hectare.

In 2021 zijn ook de programmering van de natuurherstelmaatregelen en de gebiedsgerichte aanpak stikstof bij het Regiebureau ondergebracht. Met het Programma Natuurnetwerk (PNN) besluiten Provinciale Staten over de allocatie van budgetten voor gebiedsprocessen en informeren Gedeputeerde Staten over de voortgang van de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland. De huidige stand van zaken én een programmering ten aanzien van het werk aan het Natuurnetwerk voor de komende jaren (inclusief een financiële onderbouwing) is terug te vinden in het PNN. Het PNN sluit aan bij de gebiedsgerichte en integrale werkwijze die vanaf 2020 is ingezet en steeds meer vorm krijgt in de 24 deelgebieden. In het huidige PNN is de informatie over de voortgang van het Natuurnetwerk gecombineerd met de gebiedsgerichte aanpak stikstof en de natuurherstelmaatregelen, die deels worden gefinancierd vanuit het Programma Natuur. Ook het programma Groene Uitweg, waar afgelopen jaar een herprogrammering heeft plaatsgevonden, is opgenomen in het PNN. Het PNN is een groeidocument. Andere opgaven, zoals bijvoorbeeld de Bossenstrategie of het tegengaan van bodemdaling, krijgen de komende jaren een plek in het PNN, zodat een steeds completer beeld ontstaat van de verschillende opgaven en de voortgang van de gebiedsprocessen.

Naast de aanleg van nieuwe natuur wordt binnen de bestaande natuurgebieden gewerkt aan kwaliteitsverbetering, middels maatregelen als baggeren, het verwijderen van de bovengrond, maaien en bomenkap ten gunste van verstuiving in de duinen. Het programma Natura 2000-herstelmaatregelen fase 1 (2015-2021) is eind 2021 afgerond. De geplande maatregelen zijn vrijwel allemaal uitgevoerd; een enkel project loopt door in 2022. Fase 2 van het programma (2022-2027) is in de maak. In aanvulling hierop heeft het Rijk met het Programma Natuur aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor maatregelen ter verbetering van natuur die onder druk staat door de hoge stikstofdepositie. Voor de periode 2021-2023 is voor Noord-Holland circa 40 miljoen euro beschikbaar gesteld om 30 maatregelen uit te voeren. Vanaf 2024 zal een aanvullend budget volgen, dat tot 2030 loopt. De omvang hiervan is nog niet bekend. Daarnaast werken het Rijk en de provincies samen aan de Bossenstrategie, die in 2020 is vastgesteld en vanaf 2021 wordt uitgevoerd. Zo worden boscompensatie-locaties voorbereid en wordt er in de NNN extra bos aangelegd.

De provinciale landschappen zijn van belang voor de leefbaarheid, rust en ontspanning, en herbergen bijzondere cultuurhistorische, aardkundige en ecologische waarden. De provincie beschermt deze landschappen via het beschermingsregime Bijzonder Provinciaal Landschap (in de Omgevingsverordening). Met het Investeringsbudget Landschapsversterking wordt geïnvesteerd in enkele projecten die het landschap versterken en de toegankelijkheid ervan verbeteren. Het Investeringsbudget Landschapsversterking (IBL) komt onder andere ten goede aan de liniedijken van de Stelling van Amsterdam. Hiervoor is in 2021 een uitvoeringsprogramma opgesteld. Er is een bijdrage geleverd aan de versterking van het BPL rond de kern Schagen. Voor enkele andere projecten zijn verkennende studies gestart.

Op grond van de doelen in het Klimaatakkoord dienen de gezamenlijke veenweidenprovincies een opgave van 1 Mton CO2-equivalenten te realiseren. Het gaat hier om de CO2-emissie die in veenbodems leidt tot bodemdaling. Om hier invulling aan te geven stellen alle provincies een Regionale Veenweidenstrategie (RVS) op. In 2021 is gewerkt aan de voorbereiding van de RVS, die in 2022 door de Staten zal worden vastgesteld. Het is een strategie voor de (middel)lange termijn: 2030 met een doorkijk naar 2050. Bij het opstellen van de RVS wordt advies van prof. dr. Veerman, getiteld ‘Haren kost geen tijd’, mede betrokken. In de RVS wordt de besteding van de Impulsgelden bodemdaling opgenomen.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Verworven natuurgebied (BBV indicator)	Hectare		2.614	Betreft sinds 2011 totaal aantal verworven hectares t.b.v. NNN. (Bron: BIJ12, 6e Voortgangsgrapportage Natuur)
Ingericht natuurgebied (BBV indicator)	Hectare		5.326	Betreft sinds 2011 totaal aantal ingerichte hectares t.b.v. NNN. (Bron: BIJ12, 6e Voortgangsgrapportage Natuur)
Beheerde natuur (BBV indicator)	Hectare		51.875	Betreft hectarese beheerde natuur NNN, gesubsidieerd en niet gesubsidieerd. (Bron: BIJ12, 6e Voortgangsgrapportage Natuur)
Restantopgave Realisatie NNN (56.500 hectare in 2027)	Hectare	3.550	4.449	De in de Begroting 2021 opgenomen Prestatie-indicator (3.550 hectare) is nog gebaseerd op de in het Coalitieakkoord 2019-2023 opgenomen ambitie van realisatie van 3.000 hectare nieuwe NNN binnen de huidige Coalitieperiode. Inmiddels zijn deze ambities bijgesteld, maar dat kon niet meer worden verwerkt in de Begroting 2021. Zie verder tekst onder 5.1.1.
PAS: Percentage uitgevoerde en in uitvoering zijnde maatregelen (door TBO ingepland en aanbesteed) (Cumulatief)	Percentage	100%	99%	Zie tekst 5.1.1.

5.1.2 Programma Groene Uitweg uitvoeren

Toelichting

Het programma Groene Uitweg versterkt de landschappelijke kwaliteit van de Vechtstreek, in samenhang met de infrastructurele ingrepen aan de rijkswegen A6, A1 en A9. Het programma komt voort uit de wens die onder andere is verwoord in de Noordvleugelbrief, om dit gebied duurzaam open en groen te houden en de recreatieve aantrekkelijkheid ervan te vergroten. In de Noordvleugelbrief zijn 6 thema's opgenomen die in aanmerking kwamen voor een rijksbijdrage van € 86,1 miljoen. Deze rijksbijdrage is, tezamen met € 9 miljoen provinciale cofinanciering, gestort in de Reserve Groene Uitweg. De 6 thema's zijn: Natuurboulevard IJmeer, waterberging en natuurontwikkeling Horstermeer, recreatieve (vaar)verbindingen, fietspaden en –bruggen, Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en behoud van het weidelandschap. De Groene Uitwegprojecten, hangend onder deze thema's, maken deel uit van het Programma Natuur Netwerk (PNN), dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Een flink aantal projecten is al afgerond, zoals jaarlijks in het PNN wordt toegelicht. In 2021 zijn de volgende stappen gezet:

- Fase 1 van de Kavelruil Noordelijke Vechtstreek is afgerond. In totaal is er 60 hectare geruild, waarvan 8 hectare als natuur wordt ingericht.
- Voor de Horstermeerpolder-Noord zijn stappen gezet in gebiedsproces, dat in 2022 moet leiden tot een daadwerkelijke kavelruil en verkoop van gronden.
- In 2021 is de fietsbrug over de Gaasp langs de A9 opgeleverd.

Het bestuurlijk platform Gooi, Vecht en Diemerscheg heeft besloten om de in 2020 vrijgevallen middelen toe te kennen aan een 25-tal nieuwe projecten. Deze nieuwe projecten zijn opgenomen in het PNN 2022-2026. Enkele van deze projecten zijn reeds gestart; de overige zullen naar verwachting in 2022 starten.

5.1.3 Programma Oostelijke Vechtplassen uitvoeren

Toelichting

Na de ondertekening, eind 2017, van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen wordt met 21 partijen gewerkt aan de uitvoering van dit programma. Aan de hand van een tussentijdse evaluatie heeft de stuurgroep Oostelijke Vechtplassen besloten tot een herijking van de organisatie, inhoud en financiën van het Gebiedsakkoord, om daarmee goed voorbereid de komende jaren het Gebiedsakkoord te kunnen voortzetten. Een voorstel voor herziening van de organisatie en inhoud van het Gebiedsakkoord zal begin 2022 door de stuurgroep worden vastgesteld en zal daarna worden geïmplementeerd.

In maart 2021 heeft de stuurgroep besloten dat Polder Mijnden (provincie Utrecht) de meest geschikte locatie is voor een tijdelijk baggerdepot voor Baggeren fase 1 (de plassen 1 t/m 5). Daarmee is dit project in een volgende fase gekomen en wordt er sindsdien gewerkt aan het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen voor het baggerdepot en de voorbereiding van het baggeren. Het streven is om september 2022 daadwerkelijk met het baggeren van de plassen te beginnen. In oktober 2021 heeft de stuurgroep besloten het project Vaarverbinding Loosdrechtse Plassen - Hilversums Kanaal te vervangen door een aantal alternatieve projecten ten behoeve van de (water)recreatiesector, welke momenteel worden onderzocht op haalbaarheid en financierbaarheid. In oktober 2021 is ook het 'Toekomstbeeld Loosdrechts Plassengebied' in de stuurgroep besproken. Dit heeft geleid tot de opdracht om een Actieplan Toekomstbeeld 2030 op te gaan stellen.

Aan de NNN-realisatie in de Oostelijke Vechtplassen wordt hard gewerkt. In dit gebied zijn veel particulieren eigenaar van gronden. Er wordt gestreefd naar een nauwe samenwerking met deze eigenaren om NNN te realiseren. Hiertoe zijn de contacten met deze eigenaren geïntensiveerd en worden er, zover mogelijk, maatwerkafspraken gemaakt om NNN te realiseren. De Vereniging Ster van Loosdrecht (een vereniging van grondeigenaren) heeft in oktober 2021 een geactualiseerd gebiedsaanbod aangeboden aan de provincie Noord-Holland. Hierin wordt beschreven hoe de grondeigenaren NNN willen realiseren in hun gebied. In 2022 wordt dit nader uitgewerkt.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Voortgang uitvoering programma (cumulatief)	Percentage	35%		Zie tekst onder 5.1.3.

5.1.4 Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren

Toelichting

Het landelijk gebied van Laag Holland kent veel opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap. Vanwege de sterke onderlinge verwevenheid van deze opgaven, ontwikkelt de provincie een integraal gebiedsprogramma, waarin wordt samengewerkt met gemeenten, het hoogheemraadschap en natuur- en landbouworganisaties. Het concept-programma is in december opgeleverd. In 2022 zal de besluitvorming over het programma bij provincie en partners in gang worden gezet en na de zomer worden afgerond.

De uitvoering van de gebiedsprocessen in de deelgebieden wacht daar niet op, vanwege de urgentie in de opgaven. Dat betreft onder andere de realisatie van het NNN in 2027. Vergevorderd en op schema ligt het gebiedsproces Waterland-Oost. In 2021 zijn een agrarische en een ecologische visie opgeleverd en zijn gesprekken gevoerd met alle partijen die een belang hebben bij de realisatie van het NNN. Een conceptvoorstel tot herbegrenzing is opgeleverd, waarmee de ligging van het NNN minder versnipperd wordt. In Polder Westzaan wordt samen met de gemeente Zaanstad getrokken aan het gebiedsproces. De participatie over alle opgaven heeft plaatsgehad in verschillende inloopavonden, in een gebiedsatelier en via vele gesprekken met stakeholders. Zo mogelijk wordt niet een deel van de polder, maar de gehele polder verbrakt om de Natura2000-doelen te kunnen realiseren. Er wordt momenteel overleg gevoerd met de betrokken agrariërs over compensatie en schadeloosstelling. Hiervoor zijn provinciale en naar de provincie overgehevelde bedragen vanuit het Rijk beschikbaar. De gebiedsprocessen in het Wormer- en Jisperveld, Polder Mijzen, Eilandspolder (inclusief Beemster) en Oostzanerveld zijn in gang gezet. De gebiedsprocessen in het Ilperveld en Varkensland zullen nog volgen in 2022. De projecten in het programma Vitaal Platteland Laag Holland liggen eveneens grotendeels op schema. Dit betreft projecten in de Burkmeer, Landelijk Noord, Waterland-Oost, Ilperveld, het Alkmaarder- en Uitgeestermeer, een project met voorstellen over de zonering van de recreatieve en toeristische druk op de deelgebieden en een project gericht op het verwerven van kennis en inzicht over het watersysteem in relatie tot bodemdaling en veen. In de Burkmeer wordt praktijkervaring opgedaan met de teelt en afzet van lisdodde (30 hectare), in het Ilperveld met aanleg van minimaal 50 hectare groeiend veen en in Landelijk Noord met maximaal 100 hectare drukdrainage op landbouwbedrijven. Er worden diverse natuurherstelprojecten uitgevoerd in Laag Holland, via het Programma Natuur. In het Innovatieprogramma Veen worden praktijkgerichte oplossingen gezocht voor de bodemdalings- en klimaatopgave.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 5.1				Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
5.1.1	Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura2000-gebieden	42.121	32.725	28.203	4.522
5.1.2	Programma Groene Uitweg uitvoeren	4.944	2.980	2.413	567
5.1.3	Programma Oostelijke Vechtplassen uitvoeren	9.060	1.824	3.155	-1.331
5.1.4	Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren	307	2.289	2.296	-7
	Totaal lasten	56.432	39.818	36.066	3.751
	Totaal baten	-2.000	-4.533	-4.430	-103
	Totaal saldo	54.432	35.284	31.636	3.648
	Storting				
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen	0	51	54	-3
5.1.1	Reserve Groen	29.095	74.842	75.880	-1.038
5.1.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	0	1.900	1.900	0
5.1.2	Reserve Groene Uitweg	107	107	107	0
5.1.3	Reserve Oostelijke Vechtplassen	2.058	638	638	0
5.1.4	Reserve Laag Holland	0	252	252	0
	Onttrekking				
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-67	-70	-70	0
5.1.1	Reserve Groen	-39.322	-38.525	-33.898	-4.627
5.1.1	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1	0	-621	-621	0
5.1.2	Reserve Groene Uitweg	-4.920	-6.185	-5.632	-553
5.1.3	Reserve Oostelijke Vechtplassen	-8.853	-1.055	-1.627	572
5.1.4	Reserve Laag Holland	0	-349	-383	34
	Resultaat	**32.530**	**66.270**	**68.237**	**-1.968**

(een positief verschil is voordelig)

5.2 Beheren van de groenstructuur

Toelichting

Prioriteiten:

In 2021 werkten wij aan de volgende prioriteiten:

- Het uitvoeren van de subsidieregelingen voor natuurbeheer en agrarisch natuurbeheer, zodat het Natuurnetwerk Nederland en de agrarische gebieden met natuurwaarden op een goede manier beheerd kunnen worden (zie verder 5.2.1).
- Het uitvoeren van het Actieplan weidevogels en het Aanvalsplan grutto (zie verder 5.2.1).
- Het uitvoeren van de Visie Recreatie en Toerisme (zie 5.2.3).

- Het uitvoeren van de taken en bevoegdheden die de Wet natuurbescherming de provincie geeft op het gebied van Natura2000 en faunazaken (zie 5.2.3 en 5.2.4).

Omgevingsfactoren:

- Zie Beleidsdoel 5.1

5.2.1 NNN en agrarische natuur beheren

Toelichting

In de provincie Noord-Holland zijn vele natuurgebieden. Deze natuurgebieden zijn van belang voor de biodiversiteit, maar geven ook de mogelijkheid om er te recreëren. Ook veel van de agrarisch gebruikte gronden hebben een belangrijke functie voor de biodiversiteit. Met name voor weidevogels zijn deze gronden belangrijk. De provincie noord-holland verstrekt subsidie voor het beheer van natuurgebieden. de subsidieregelingen voor het natuur en landschapsbeheer zijn in 2021 voortgezet.

Natuurbeheer is van essentieel belang om de kwaliteit van ingerichte hectares conform vastgesteld natuurtype te waarborgen. Het is dan van belang dat iedere terreinbeherende organisatie (tbo) die dat wil, ook beheersubsidie kan aanvragen. Om die reden worden in de openstelling meer hectares begroot dan verwacht, om te voorkomen dat aanvragen voor beheersubsidie moeten worden afgewezen vanwege het feit dat het subsidieplafond is bereikt.

- Het areaal waarvoor beheersubsidie wordt verstrekt is in 2021 gestegen met 350 hectare, wat mede te verklaren is door de uitbreiding van het NNN. Dit aantal is conform verwachting. In diverse natuurgebieden waar de looptijd van de natuurbeheersubsidie zijn nieuwe subsidiebeschikkingen afgegeven, waardoor deze natuurgebieden duurzaam beheerd blijven.

- De oppervlakte landbouwgrond met agrarisch natuurbeheersubsidie is met 80 hectare vergroot, met name ten behoeve van beheer voor waterdoelen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar het Programma Natuurontwikkeling (PNO) 2021-2025 (Hdst. 4 Beheer, pag.31 t/m 33).

Voorts is in 2021 gewerkt aan de 10 actiepunten van het Actieplan weidevogels, waarbij ook het landelijke Aanvalsplan grutto werd gevoegd. Naast de lopende acties voor het Actieplan is voor 2 gebieden een aanvullende subsidie beschikbaar gesteld voor aanvullend weidevogelbeheer. Per 1 januari 2023 treedt het vernieuwde Europese Gemeenschappelijke Landbouwbeleid (GLB) in werking. De subsidies voor agrarisch natuurbeheer maken hier deel van uit. In 2021 is door de gezamenlijke provincies en het Rijk gewerkt aan de beleidsmatige uitgangspunten voor het Nederlandse deel van het GLB en aan de voorbereiding van de invoering.

De provincie en de gemeente Amsterdam zijn al geruime tijd in gesprek met de Gooise gemeenten over uittreding uit het Goois Natuurreservaat. In 2021 zijn deze gesprekken in een stroomversnelling gekomen, die heeft geleid tot overeenstemming over de uittredingsvoorwaarden. Naar verwachting kan in het voorjaar van 2022 de uittredingsovereenkomst worden ondertekend.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Beheerd areaal natuurbeheer	Hectare	28.289	28.161	Zie tekst.
Beheerd areaal agrarisch natuurbeheer	Hectare	13.500	15.180	De begrote 13.500 ha. is gebaseerd op de stand medio 2020, toen de Begroting 2021 werd opgesteld. De realisatie 2020 bleek echter hoger, namelijkel 15.100 ha. (zie Jaarstukken 2020). Daar is in 2021 nog 80 ha. aan toegevoegd (zie tekst hierboven).

5.2.2 Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren

Toelichting

In 2021 hebben Provinciale Staten de Visie Recreatie en Toerisme vastgesteld, waarin de verschillende provinciale opgaven op dit gebied zijn beschreven. Naast de toenemende druk (meer bezoekers/recreanten) is er ook sprake van een veranderende vraag (andere vormen van recreatie). Hieraan zal de sector zich moeten aanpassen. Tegelijkertijd beschouwt de provincie het als haar opgave om de bestaande recreatievoorzieningen optimaal te ontsluiten via recreatieve routenetwerken voor wandelen, fietsen en varen. Daarom levert haar een bijdrage aan organisaties Wandelnet en Fietsplatform. In 2021 is de uitbreiding van het Wandelnetwerk Noord-Holland in de Gooi en Vechtstreek gerealiseerd en is de Landelijk Fietsplatform-icoonroute Waterlinieroute geopend. Voor het Noord-Hollandpad is een opdracht voor beheer en onderhoud voor de komende 5 jaar verstrekt. In 2021 is een grootschalig onderzoek naar recreatieve druk op de natuur- en recreatiegebieden gedaan. De resultaten worden gebruikt bij de verdere uitwerking van het ‘bestemmingsmanagement’; een belangrijke pijler onder de Visie Recreatie en Toerisme. Ook is in samenwerking met de terreinbeherende organisaties gewerkt aan verbetering van de bezoekersmonitoring, om de drukte in de gebieden goed te kunnen volgen en voorspellen. Dit past ook goed binnen de provinciale Datastrategie.

Een groot deel van de omvangrijke Noord-Hollandse recreatiegebieden is in beheer van recreatieschappen. De provincie participeerde ook in 2021, samen met gemeenten, in deze schappen. Om de governance van de recreatieschappen te verbeteren zijn in 2021 de voorbereidingen getroffen voor de oprichting van het Bestuursbureau Recreatieschappen, dat per 1 januari 2022 is opgericht. Hiermee is de in het coalitieakkoord genoemde scheiding van beleids- en beheertaken, die tot nu toe beide door Recreatie Noord-Holland werden uitgevoerd, gerealiseerd. Ook zijn besluiten genomen over de opheffing per 2023 van Recreatie Midden-Nederland, die het beheer in het Plassenschap Loosdrecht voor haar rekening neemt. Dit beheer zal worden overgenomen door de gemeente Wijdemeren.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Beheerd areaal recreatieschappen	Hectare	5.624	5.624	

5.2.3 Uitvoering geven aan de wet natuurbescherming

Toelichting

De Wet natuurbescherming geeft de provincie Noord-Holland een aantal taken en bevoegdheden die hierna worden toegelicht.

Natura 2000-gebieden

In Noord-Holland liggen 19 Natura 2000-gebieden. Inmiddels is voor elk van deze gebieden een Natura 2000-beheerplan vastgesteld. Initiatieven in of nabij Natura 2000-gebieden die negatieve gevolgen kunnen hebben op de natuurdoelen van deze gebieden (bijvoorbeeld vanwege de neerslag van stikstof, licht- of geluidhinder of bouwwerkzaamheden), zijn alleen toegestaan als hiervoor door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, namens de provincie, een vergunning is verleend. Voor Polder Zeevang is in 2021 een nieuw beheerplan vastgesteld. De beheerplannen in Laag Holland en Texel zijn geëvalueerd. In 2022 wordt bezien of deze plannen verlengd en/of aangepast worden.

Soortenbescherming en bestrijding van invasieve exoten

De provincie is verantwoordelijk voor de zogenoemde ‘passieve’ en ‘actieve’ soortenbescherming. Passieve soortenbescherming betekent dat bijvoorbeeld een ontheffing nodig is voor het verstoren van vleermuizen bij het renoveren van een gebouw. Actieve soortenbescherming is het nemen van maatregelen voor het behoud en herstel van beschermde soorten, zoals de ‘rode-lijstsoorten’ en hun leefgebied. Dit doen wij bij onze werkzaamheden in het NNN, Natura 2000-gebieden, en het (agrarisch) natuurbeheer. Specifiek is in 2021 gewerkt aan de bescherming van de tengere distel op de Wierdijk en is onderzoek gedaan naar de beste beheermaatregelen voor een zeldzame sprinkhanensoort, het locomotiefje. De Vlinderstichting werkte aan een project voor graslandvlinders waarmee we in de agrarische omgeving werken aan verbetering van de biodiversiteit van bijzondere graslanden. Sinds augustus 2016 geldt een Europees verbod op bezit, handel, kweek, transport en import van een aantal uitheemse planten en dieren: zogenoemde invasieve exoten. Deze soorten vormen een bedreiging voor andere dieren en plantensoorten en kunnen daardoor schadelijk zijn voor de biodiversiteit. De provincie werkt aan de bestrijding van invasieve exoten, zoals de waterplanten watercrassula (met name op Texel) en cabomba (onder andere in de Vechtplassen) en de eendensoort rosse stekelstaart.

Faunabeheer

De Wet natuurbescherming verbiedt het doden of verstoren van beschermde dieren. Tegelijkertijd kunnen beschermde dieren soms problemen veroorzaken. De provincie kan dan een vrijstelling of ontheffing verlenen op dit verbod. Hierbij zoeken wij steeds een balans tussen de instandhouding van een populatie en bescherming van de intrinsieke waarde van dieren enerzijds, en maatschappelijke belangen zoals volksgezondheid, openbare veiligheid en het tegengaan van belangrijke schade aan gewassen of flora en fauna, anderzijds. Deze ontheffing-verlening gebeurt door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, die zich hierbij baseert op verordeningen en beleidsregels die door de provincie zijn vastgesteld. Het faunabeheer zelf wordt uitgevoerd door de partijen die zijn verenigd in de Stichting Faunabeheereenheid Noord-Holland. Voor de meeste soorten gebeurt het faunabeheer op basis van een faunabeheerplan dat de Faunabeheereenheid maakt en dat door Gedeputeerde Staten wordt beoordeeld. In Noord-Holland is met name de problematiek rond de grote ganzenpopulatie urgent. Het Noord-Hollandse ganzenbeleid kenmerkt zich door enerzijds de bescherming van trekganzen door het handhaven van de zogenoemde winterrust, en anderzijds ruime bestrijdingsmogelijkheden voor jaarrond

verblijvende ganzen. Deze laatste groep veroorzaakt veel schade aan agrarische gewassen (zie ook operationeel doel 5.2.4).

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Percentage tijdig verleende besluiten Wnb (binnen wettelijke termijn)	Percentage	≥ 92%	95%	
Aantal controles Handhaving Uitvoeringsprogramma (HUP)	Aantal	1.200	1.044	

5.2.4 Tegemoetkoming faunaschade uitkeren

Toelichting

De provincie Noord-Holland heeft de wettelijke plicht om agrarische ondernemers een tegemoetkoming te verstrekken in de schade die wilde dieren aan hun gewassen veroorzaken, wanneer deze ondernemers worden belemmerd bij beheer en schadebestrijding daar waar het om wettelijk beschermde diersoorten gaat. Deze tegemoetkomingen worden, in opdracht van de provincie, verstrekt door BIJ12-unit Faunazaken. Verreweg het grootste deel van de tegemoetkomingen in faunaschade is het gevolg van vraatschade door ganzen. De totale omvang van deze tegemoetkomingen is zeer variabel en deels niet beïnvloedbaar, omdat weersomstandigheden en prijsontwikkeling van agrarische producten (zoals gras) hier een belangrijke rol in spelen.

Wanneer grondgebruikers niet belemmerd worden in hun mogelijkheden om hun gewassen te beschermen, is geen tegemoetkoming van toepassing. In veel gebieden in Noord-Holland is geen sprake van dergelijke belemmeringen. Daarom is conform het coalitieakkoord het eigen risico voor agrarische ondernemers bij schade door ganzen verhoogd van 5% naar 20%. De regeling is per 1 mei 2021 van kracht geworden. In afwijking hiervan wordt bij het gewas overjarig grasland de wijziging toegepast vanaf de zomersnede, zodat binnen de schadeperiode van de zomersnede (1 april tot 1 oktober) dezelfde tegemoetkoming wordt gehanteerd.

Op basis van voorlopige cijfers ramen wij de totale lasten in 2021 (inclusief dossiers die over de jaargrens lopen, alle bijkomende kosten en ná aftrek van de ontvangen leges) op circa € 10,3 miljoen. Dat is aanzienlijk meer dan begroot. Omdat het niet in de lijn der verwachting ligt dat dit bedrag de komende jaren zal dalen tot de omvang van de structurele begrotingspost van € 6 miljoen, stellen wij PS voor om bij de eerstvolgende daartoe geëigende mogelijkheden het budget voor de Tegemoetkoming Faunaschade meerjarig bij te stellen naar € 10 miljoen.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Tegemoetkomingen faunaschade (* €1.000)	Bedrag	€ 6.000	€ 10.300	Zie tekst onder 5.2.4.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 5.2			Beheren van de groenstructuur	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
5.2.1	NNN en agrarische natuur beheren	18.419	18.710	33.290	-14.580
5.2.2	Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren	7.148	7.271	7.079	192
5.2.3	Uitvoering geven aan de wet natuurbescherming	1.952	3.428	3.250	178
5.2.4	Tegemoetkoming faunaschade uitkeren	6.100	9.770	11.657	-1.887
	Totaal lasten	33.619	39.179	55.276	-16.097
	Totaal baten	-760	-835	-924	89
	Totaal saldo	32.859	38.344	54.352	-16.008
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
5.2.1	Reserve Uittreding Goois Natuurreservaat	0	0	-6.501	6.501
	Resultaat	**32.859**	**38.344**	**47.851**	**-9.507**

(een positief verschil is voordelig)

5.3 Betrekken van onze partners bij de bescherming en beheer van groen

Toelichting

In 2021 werkten wij aan de volgende prioriteiten:

- Het uitbreiden van het Groen Kapitaal-netwerk, onder andere door samenwerking met Steenbreek en de Groene Stad Challenge en het voortzetten van de ondersteuning van initiatiefnemers en groene vrijwilligers via het programma Betrekken bij Groen, waarbinnen met creatieve oplossingen is gewerkt aan het stabiliseren van het aantal groene vrijwilligers (ondanks Corona-tijd) en 41 projecten een bijdrage hebben gekregen uit het Betrekken bij Groen Fonds (zie verder 5.3.1).

- Aansluiten van de Noord-Hollandse Nationale Parken op het Rijksprogramma ‘Nationale Parken nieuwe stijl’. Na het toekennen van de rijkssubsidie en provinciale cofinanciering (in de vorm van ambtelijke capaciteit) is gestart met de uitvoering van projecten, waarbij extra urgentie is om de bezoekersdruk te verminderen in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en omwonenden te betrekken bij het Nationaal Park Duinen van Texel (zie verder 5.3.2, ook voor andere regionale samenwerking in de MRA en Groene Hart).

- Er is uitvoering gegeven aan de Agenda voor het Waddengebied en aan een goede aanwending van de middelen in het Waddenfonds, in lijn met het Investeringskader Waddengebied (zie verder 5.3.3).

Omgevingsfactoren:

- Zie Beleidsdoel 5.1

5.3.1 Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren

Toelichting

De provincie Noord-Holland ziet dat de aandacht voor biodiversiteit – en alle slimme combinaties daarmee – nog steeds groeit. Veel biodiversiteitswinst kan geboekt worden door de verbetering van natuur-, milieu- en watercondities en door het tegengaan van verdroging, stikstof- en fosfaatemissies. De uitvoering van het Masterplan Biodiversiteit, vastgesteld in 2021, draagt bij aan deze aspecten, zowel in natuurgebieden (NNN en Natura2000), agrarische gebieden, bebouwde gebieden als in het watersysteem. In aanvulling op het Masterplan sluit de Aanpak Groen Kapitaal goed aan bij de behoefte bij veel initiatiefnemers aan steun, goede voorbeelden en een netwerk van gelijkgestemden. Via het Platform Groen Kapitaal zijn er volop ideeën en goede voorbeelden gedeeld voor onder meer biodiversiteit in de stad; het kennisnetwerk voor gemeenten is op die manier uitgebreid. In Spaarnwoude is gewerkt aan een verkenning voor een living lab, waar kennis over biodiversiteit en water in de praktijk getoetst kan worden. Ook is extra ingezet op vragen over natuurinclusieve en klimaatadaptieve Tiny House-initiatieven (mede op basis van een motie hierover). Lessen uit concrete cases dienen nu als voorbeeld voor andere initiatieven en gemeenten. De provincie Noord-Holland is een samenwerking met Stichting Steenbreek en de Groene Stad Challenge aangegaan om de krachten te bundelen op de inzet voor een biodiverse, gezonde en klimaatadaptieve leefomgeving. Veel Noord-Hollandse gemeenten en de waterschappen hebben zich hier ook bij aangesloten. Zo heeft onze eerste Groen Kapitaal Gouden Roerdomp winnaar Huiberts Biologische Bloembollen de landelijke Ekoland Innovatieprijs gewonnen. Op ons platform worden nieuwe voorbeelden gedeeld, zoals De Beemster Wereldtuin, wie zaait zal oogsten. Groen Kapitaal is actief op social media, dat tevens onze maat is voor de groei van ons netwerk. Het streven om eind 2021 minimaal 3.000 volgers te hebben is gerealiseerd (zelfs 10% meer).

Betrekken bij Groen

De provincie Noord-Holland is trots op de groene vrijwilligers. Ondanks de Corona-maatregelen, die veel aandacht en aanpassingen vroegen, valt hun optimisme en oplossingsgerichtheid op. Veel mensen blijven graag hun steentje bijdragen aan het behoud van de natuur en natuureducatie. Hoewel het niet altijd makkelijk was om mensen meteen een rol te geven doordat veel activiteiten stillagen, hebben terreinbeheerders en het IVN veel nieuwe vrijwilligers welkom geheten. Het is een flinke groep natuurgidsen gelukt om toch af te studeren. Als bijproduct worden vaak prachtige innovatieve educatieproducten opgeleverd, zoals nieuwe audioroutes met verschillende disciplines, een werkvormenboek met activiteiten voor kinderen en nieuwe communicatiemiddelen. Via de Groene Academie helpt de provincie Noord-Holland natuurorganisaties op weg met het geven van hybride cursussen. De jaarlijkse Dialoogdag op 13 oktober trok 150 enthousiaste groene vrijwilligers die zich hebben laten inspireren met wandelingen, workshops en lezingen. Er hebben in onze provincie zo'n 1.100 mensen meegewerkt aan de Natuurwerkdag op 64 locaties.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Aantal volgers Groen Kapitaal op social media	Aantal	3.000	3.298	Zie tekst onder 5.3.1.

5.3.2 Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen

Toelichting

Metropoolregio Amsterdam (MRA)

In de MRA Agenda 2020–2024 staat centraal dat in een druk en verstedelijkt gebied als de MRA, ook de groene leefomgeving van groot belang is om een plezierig woon- en werkklimaat te houden. In 2021 heeft de provincie Noord-Holland, samen met de andere MRA-partners, voor het Metropolitaan Landschap de volgende resultaten geboekt:

- Een stevige verankering van het thema 'landschap' en 'ecologie/biodiversiteit' als integraal onderdeel van de Verstedelijkingsstrategie MRA.
- Een onderzoek naar kansrijke financieringsinstrumenten voor het Metropolitaan Landschap. Hiermee is inzichtelijk gemaakt welke financiële tekorten bij de investerings- en beheeropgave van het landschap spelen en welke (on)mogelijkheden er zijn om deze te bekostigen. Dit onderzoek wordt gebruikt om met het Rijk te spreken over de uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie MRA.
- Er zijn stappen gezet voor een alliantie met klimaatadaptatie: samen met het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht en Regio Gooi en Vechtstreek is een onderzoek gestart naar het 'Systeemherstel Heuvelrug Gooi en Vechtstreek'. Dit project is als Rijk-regioproject opgenomen in de Verstedelijkingsstrategie MRA, maakt deel uit van de samenwerkingsagenda van de Regio Gooi en Vechtstreek met de provincie Noord-Holland, en staat opgenomen in de Kansenkaart van het Metropolitaan Landschap.
- 'Buitenpoorten' maken het Metropolitaan Landschap op een duurzame manier bereikbaar. Daarom heeft het programma Metropolitaan Landschap de 'Buitenpoorten' ondersteund bij een opdracht voor de programmering van de Buitenpoort Bussum-Zuid.
- Er zijn vrijwilligers van natuur- en landschapsorganisaties en recreatieondernemers in de Metropoolregio opgeleid tot landschapsambassadeurs van de MRA.

Groene Hart

Midden in de Randstad, omringd door grote steden, ligt het Groene Hart. De rust en ruimte van het Groene Hart zijn belangrijk voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de Randstad. Het Noord-Hollandse deel van het Groene Hart beslaat alle veenweidegebieden ten zuiden van het Noordzeekanaal. Het Bestuurlijk platform Groene Hart zorgt voor een samenhangende ontwikkeling van het gebied. De volgende prioriteiten staan centraal: het remmen van bodemdaling en CO2-uitstoot, een toekomstbestendige agrarische sector, bescherming van het landschap en zorgvuldig waterbeheer. In 2021 is het Groene Hart aangewezen als NOVI-gebied onder de nationale omgevingsvisie (NOVI). Hiermee is de betrokkenheid van het Rijk groter geworden, wat belangrijk is voor een gebied dat dagelijks de ruimtelijke druk voelt en wordt geconfronteerd met grote opgaven zoals bodemdaling, transitie van de agrarische sector en behoud van het open landschap.

Nationale Parken

De Nationale Parken Duinen van Texel en Zuid-Kennemerland vormen een visitekaartje van de Noord-Hollandse natuurgebieden en richten zich op natuurbescherming, recreatie, educatie, promotie en onderzoek. De provincie Noord-Holland beschouwt de Nationale Parken als een waardevol

instrument om bewoners en bezoekers van Noord-Holland te betrekken bij hun groene leefomgeving. Om deze reden levert de provincie Noord-Holland een financiële bijdrage aan de Nationale Parken. In 2020 heeft corona een grote invloed gehad op beide parken. Er zijn veel meer bezoekers geweest dan eerdere jaren, die hun bezoek aan het park waarderen met een 8,5 (NPZK) en 8,4 (NPDvT). Dit brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van bezoekersmanagement. Mede daarom kwam het goed van pas dat beide Parken in 2020 zijn aangesloten op het rijksproject Nationale Parken Nieuwe Stijl. Met rijkssubsidie, gecofinancierd met ambtelijke inzet van de provincie, werken beide parken aan een programma om een toekomstbestendig park te kunnen worden.

5.3.3 Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

Toelichting

In het Waddengebied, het grootste natuurgebied van Nederland, werken de gezamenlijke provincies aan de uitvoering van het Investeringskader Waddengebied (IKW). Dit gebeurt met middelen uit het Waddenfonds. De balans tussen economie en ecologie staat hier centraal. In 2021 zijn de uitkomsten van tussentijdse evaluaties (uitgevoerd in 2020) naar het Waddenfonds en het IKW met Provinciale Staten gedeeld. Beide evaluaties waren positief, maar boden uiteraard ook verbeterpunten die in 2021 zijn opgepakt: verbeteren van de communicatie met initiatiefnemers, extra aandacht voor het tegengaan van externe bedreigingen van de Waddenzee (zoals het ongeluk met de MSC Zoë aantoonde) en het opzetten en operationaliseren van een monitor voor het IKW en het Waddenfonds. In 2021 hebben 3 projecten subsidie ontvangen vanuit de provinciale cofinancieringsregeling voor Waddenfondsprojecten. Het gaat om het project ‘Karakteristieke boerderijen in het Waddengebied’, ingediend door de Boerderijenstichting Noord-Holland. Dit project heeft als doel boerderijen te behouden en deze een nieuwe functie te geven. In het project ‘Het Waddengebied als bakermat voor mariene aquacultuur’, van de stichting Zilte Zones, worden in bassins proeven gedaan met het kweken/telen van onder andere kokkels en wadpieren. Hierbij wordt ook gekeken of dit financieel aantrekkelijk is. In het project ‘De Nieuwe kerk verbindt’, van de Stichting Bijbelclub Den Helder, krijgt de kerk een meer brede publieke functie en daarom wordt deze verbouwd. Daarnaast werd in het kader van het IKW subsidie verstrekt aan het project Waddengastronomie. In dit project wordt ingezet op het vermarkten van streekeigen waddenproducten via Waddenfoodroutes. De komende jaren blijven wij inzetten op het ondersteunen van goede projecten die passen binnen het IKW, om op die manier de Waddenfondsmiddelen in 2027 volledig te hebben benut.

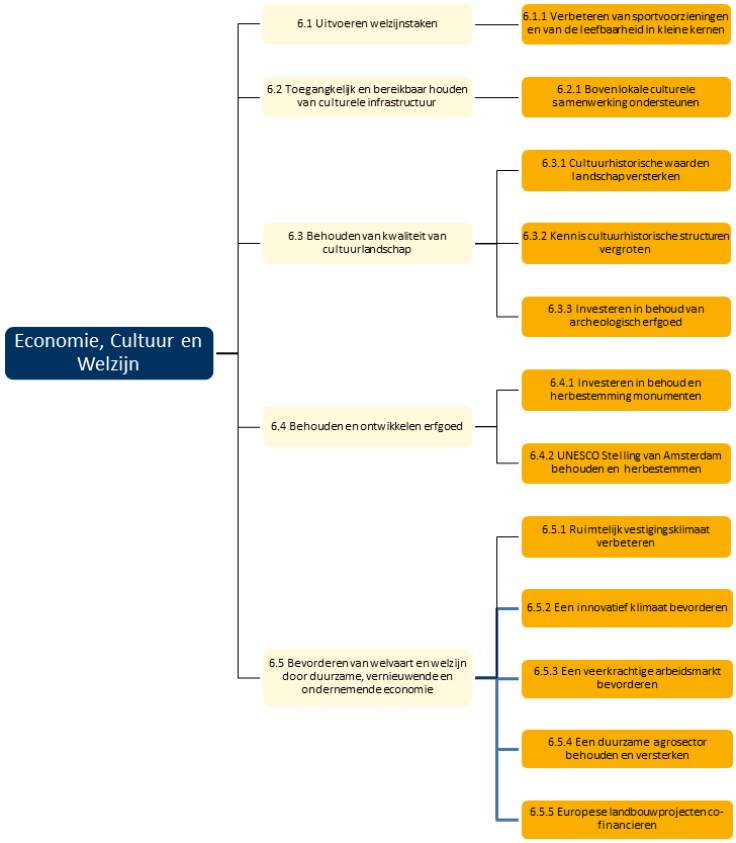
Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 5.3	Betrekken van onze partners bij de bescherming en beheer van groen			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
5.3.1	Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren	1.090	1.123	1.089	34
5.3.2	Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen	3.517	2.796	2.485	311
5.3.3	Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven	3.524	11.417	1.529	9.888
	Totaal lasten	8.131	15.336	5.103	10.233
	Totaal baten		-240	-613	373
	Totaal saldo	8.131	15.096	4.489	10.607
	Storting				
5.3.2	Reserve Landschap	2.500	2.500	2.500	0
5.3.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	3.120	3.120	3.120	0
	Onttrekking				
5.3.2	Reserve Landschap	-2.800	-2.060	-1.617	-443
5.3.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-2.765	-1.046	-575	-471
	Resultaat	**8.186**	**17.610**	**7.918**	**9.692**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 6. Economie, Cultuur en Welzijn

Doelenboom



Maatschappelijk doel

Ook in 2021 heeft het bevorderen van welvaart en welzijn in het culturele en economische domein centraal gestaan. Zoals gesteld in de begroting, is het bevorderen van welvaart zonder welzijn of andersom, niet toekomstvast.

De vestigingsvoorwaarden gericht op een duurzame economie zijn versterkt door de oprichting van een regionale ontwikkelingsmaatschappij :InWest. Een organisatie met substantiële budgetten om de verduurzaming en vernieuwing van de economie mogelijk te maken. Met de (uitvoeringsagenda van de) Voedselvisie en het Manifest Arbeidsmarkt en Onderwijs zijn er ook stappen gezet om de transitie en verduurzaming te verstevigen en te versnellen. In deze processen is samenwerking van groot belang om structurele vorderingen te kunnen maken op welvaart en welzijn, belangen af te wegen en perspectieven te laten samenvallen.

Dat is nog relevanter als die perspectieven tegelijkertijd en op dezelfde plaats ruimte vragen. Het provincie heeft daarom ook als eerste het initiatief genomen om op een groot maatschappelijk onderwerp (datacenters) te komen met een strategie hoe zij de digitaliseringsvraag op een duurzame manier wil inpassen, ook met randvoorwaarden op het gebied van energie en watergebruik. De verduurzaming van de landbouw wordt extra ondersteund door een nieuwe periode van het Gemeenschappelijk Landbouw Beleid die in 2021 is ingericht.

De vragen van het culturele domein richtten zich op de levensvatbaarheid van de culturele sector ten tijde van de coronapandemie. De veerkracht van de sector is groot gebleken om tijdens heropening van de sector kansen met beide handen te grijpen. Maar steun van de overheid, ook

die van de provincie, is zeer noodzakelijk gebleken. In het provinciale museum Huis van Hilde zijn de effecten van de coronamaatregelen voelbaar geweest: wisselende maatregelen waardoor de betrokkenheid van de vele vrijwilligers ook op de proef is gesteld. Voorgenomen plannen, ook voor het tegengaan van discriminatie in de sport, werden uitgesteld door coronamaatregelen. De provincie heeft met gemeenten goed kunnen samenwerken om de culturele sector te steunen, onder meer via motie 41-2020 De waarde van het erfgoed is opnieuw bevestigd door de totstandkoming van de Hollandse Waterlinies (Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie) en de resultaten van het stolpenonderzoek.

Wettelijk beleidskader

- Erfgoedwet
- Wet kenbaarheidpubliekrechtelijke beperkingen onroerende zaken
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
- Omgevingswet 2021
- Wet op de archeologische monumentenzorg
- Wet op de ruimtelijke ordening
- Wet op het specifiek cultuurbeleid
- Modernisering Monumentenzorg
- Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsverordening Noord-Holland 2020
- Beleidskader "Cultuur in Ontwikkeling" 2017-2020 (is geactualiseerd)
- Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam-Nieuwe Hollandse Waterlinie 2017-2020
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie
- Regioprofiel MRA 2019-2024 "Meer dan de delen, Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed"
- Cultuur als onderdeel van de "Ruimtelijk Economische Actieagenda 2016-2020"
- Strategisch Beleidskader Economie (2016)

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 6				Economie, Cultuur en Welzijn
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	37.159	42.736	38.862	3.875
Baten	-223	-4.786	-2.918	-1.869
Saldo van baten en lasten	36.936	37.950	35.944	2.006
Stortingen reserves	12.001	21.751	21.251	500
Onttrekking reserves	-17.971	-18.361	-13.460	-4.901
Resultaat	**30.966**	**41.341**	**43.735**	**-2.395**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
6.1.1	Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie.
6.1.1	Stichting Voorbereiding Pallas-reactor	Voorbereiding bouw hoge-flux reactor.
6.1.1	Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden. Marketing en acquisitie.
6.1.1	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. in liquidatie (RON)	Ontwikkeling Noordzeekanaalgebied
6.1.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)	Ontwikkeling Economie
6.1.1	PolanenPark B.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
6.1.1	PolanenPark C.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
6.1.1	Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie
6.1.2	Life Sciences Fund Amsterdam B.V.	Ontwikkeling economie
6.1.2	Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.	Stimuleren duurzame economie
6.1.2	Innovatiefonds Noord-Holland B.V.	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen teneinde (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.
6.1.2	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

6.1 Uitvoeren welzijnstaken

Toelichting

Prioriteiten:

In de begroting 2021 zijn binnen dit beleidsdoel geen prioriteiten benoemd.

6.1.1 Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kernen

Toelichting

In 2021 heeft Dorpswerk haar activiteitenplan uitgevoerd, waaronder het ondersteunen en begeleiden van vrijwilligers die zich inzetten voor de leefbaarheid van hun dorp en de organisatie van (digitale) bijeenkomsten voor dorpshuizen voor informatie- en kennisuitwisseling over actuele ontwikkelingen, zoals corona.

Verder heeft de provincie de Uitvoeringsregeling Verduurzaming Sportaccommodaties vastgesteld. Hier kunnen sportverenigingen subsidie aanvragen voor kleine besparingsmaatregelen. Het subsidieplafond van €150.000 was binnen een week uitgeput. Met middelen uit het Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds hebben wij het subsidieplafond verhoogd naar € 500.000. Dit plafond is in juni bereikt.

Ook hebben wij samen met NOC*NSF het stimuleringsbudget opgezet. Het stimuleringsbudget biedt verschillende services aan waardoor sportverenigingen een positieve sportcultuur binnen hun club bespreekbaar kunnen maken. Daarnaast heeft Sportservice haar activiteitenplan uitgevoerd, waaronder het ondersteunen en adviseren van gemeenten in en rond de sport over financiering-, kennisvraagstukken en het onderhouden van relatie met kennispartners. De langdurige lockdown en de daaropvolgende sluiting van de sportsector heeft e in geresulteerd dat er dit jaar geen kennissessies hebben kunnen plaatsvinden.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 6.1			Uitvoeren welzijnstaken	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
6.1.1	Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kernen	460	485	459	26
	Totaal lasten	460	485	459	26
	Totaal baten				
	Totaal saldo	460	485	459	26
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
		0	0	0	0
	Resultaat	**460**	**485**	**459**	**26**

(een positief verschil is voordelig)

6.2 Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructuur

Toelichting

Prioriteiten
De prioriteiten op culturele infrastructuur, provinciaal bibliotheeknetwerk, cultuureducatie zijn uitgevoerd (zie toelichting bij de operationele doelen). Specifiek voor het Covid-19 noodfonds (motie 41-2020) is er extra aandacht geweest om restantmiddelen opnieuw in te zetten voor noodsteun.

Omgevingsfactoren
Covid-19 heeft door het jaar heen een rol gespeeld, zeker bij die beleidsdoelen waar het functioneren van de culturele sector centraal staat.

6.2.1 Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen

Toelichting

Regionale samenwerking
De provincie faciliteerde de ontwikkeling van duurzame regionale afstemming en efficiënte samenwerking met de Uitvoeringsregeling stimulering regionale samenwerking culturele infrastructuur gemeenten en culturele instellingen. Er zijn 5 subsidies verleend waarbij gemeenten, musea, theatergezelschappen, kerken, culturele instellingen en historische kringen op vaak regionale thema's konden samenwerken.

De 3 noordelijke regio's werken als de regio Noord-Holland Noord op het gebied van cultuur samen in het kader van het regionaal cultuurprofiel "Zee aan ruime, land vol cultuur". In de MRA is een andere samenwerking met 32 gemeenten (via deelregio's), de vervoerregio en de provincie Flevoland. Deze is gevat in het Regioprofiel 2019-2024 'Meer dan de delen, Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed'. In 2021 is een verder gewerkt aan de uitvoering van acties die behoren bij de programmalijnen Samenwerking, Cultuur aan de Basis, Ruimte en Toegankelijkheid.

ProBiblio
ProBiblio is de provinciale ondersteuningsinstelling (POI) voor bibliotheken en voert de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel uit, met een provinciale subsidie (wet). De provincie ziet de bibliotheekfunctie als belangrijk onderdeel van de culturele infrastructuur en richt haar activiteiten daarom vooral op het regionaal bereikbaar, toegankelijk en relevant houden van de bibliotheek. In 2021 heeft Probiblio het jaarprogramma 2021 uitgevoerd waarbij bibliotheken in alle Noord-Hollandse gemeenten zijn ondersteund. Hiervan hebben 6 deelgenomen aan het specifieke innovatieprogramma.

Cultuureducatie
De provincie verstrekt cofinanciering voor programma Cultuureducatie met Kwaliteit in de periode 2021-2024. Het programma is gericht op goed cultuuronderwijs op basisscholen. De nadruk ligt op het bereiken van nieuwe scholen, in het bijzonder scholen met onderwijsachterstanden, om hiermee de kansengelijkheid van kinderen te vergroten. Ook is er meer ruimte voor maatwerk, zoals aandacht voor het speciaal onderwijs en het vmbo.

Plein C is gesubsidieerd om het Noord-Hollandse programma Cultuureducatie met Kwaliteit uit te voeren. Aan het Noord-Hollandse programma doen 26 gemeenten mee.

Noodfonds sociale infrastructuur

Met motie 41-2020 is door Provinciale Staten een bedrag van 10 miljoen euro beschikbaar gesteld als noodsteun voor de culturele instellingen van regionaal belang. Na de eerste ronde in 2020, is in 2021 een tweede tranche verstrekt. Deze keer werd aan 22 gemeenten een incidentele subsidie verstrekt om 46 culturele instellingen van regionaal belang te ondersteunen. Gemeenten hebben de provinciale noodsteun gematcht in een verhouding van 65% provinciale- en 35% gemeentelijke bijdrage.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Aantal bibliotheken dat innovatieprogramma uitvoert	Aantal	6	6	
Aantal gemeenten dat meedoet aan het programma CMK	Aantal	26	26	

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

Beleidsdoel 6.2 Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructuur

	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
6.2.1	Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen	4.596	7.295	7.520	-225
	Totaal lasten	4.596	7.295	7.520	-225
	Totaal baten		-139	-114	-25
	Totaal saldo	4.596	7.156	7.406	-250
	Storting				
		0	0	0	0
	Onttrekking				
		0	0	0	0
	Resultaat	**4.596**	**7.156**	**7.406**	**-250**

(een positief verschil is voordelig)

6.3 Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap

Toelichting

Prioriteiten

De gestelde prioriteit om educatie en brede publieks toegankelijkheid van de collectie in Huis van Hilde te versterken is vertraagd vanwege de covid-19 maatregelen. Huis van Hilde moest daarom een paar keer sluiten.

Omgevingsfactoren

Noord-Holland kent een aantal grote opgaven zoals woning- en mobiliteitsbehoefte, energietransitie en verduurzaming in de landbouw, die van invloed zijn op het cultuurlandschap. De provincie wil niet belemmerend zijn in deze ontwikkelingen, maar er wel voor zorgen dat de

kwaliteit van het cultuurlandschap bewaard blijft. Dit betekent dat er soms keuzes gemaakt moeten worden. Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke bescherming van archeologische waarden en wettelijk is vastgelegd dat bij ruimtelijke ingrepen de verstoorder verantwoordelijk is voor zorgvuldig archeologisch onderzoek en eventuele opgravingen. Daar waar wij als provincie eigenaar zijn van de vondsten houden wij toezicht op deze activiteiten. Maar de provincie is grotendeels afhankelijk van gemeenten als het gaat om het zorgvuldig en tijdig uitvoeren van onderzoek en opgravingen. Waar wij als provincie zelf de 'verstoorder' zijn, of de rol van 'bevoegd gezag' hebben, zien wij toe op een kwalitatief goede archeologische begeleiding van planvorming en uitvoering van projecten.

6.3.1 Cultuurhistorische waarden landschap versterken

Toelichting

De provincie heeft de versterking van de cultuurhistorische waarden van het landschap en de ruimtelijke kwaliteit hiervan geïntegreerd door gemeenten tweewekelijks te adviseren bij hun planvorming voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is gebeurd op basis van de waarden en ontwikkelprincipes uit de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie. Daarnaast heeft het steunpunt Monumenten & Archeologie de cultuurhistorische waarden van het landschap onder de aandacht van gemeente gebracht via digitale bijeenkomsten en de publicatie 'Cultureel Erfgoed in het omgevingsplan'. De beoogde netwerkbijeenkomsten gingen vanwege de Covid 19 maatregelen niet door. De provincie droeg bij aan het programma 'Ode aan het Noord-Hollandse Landschap' en bracht daarmee de waarden van het historisch landschap onder de aandacht bij een breed publiek. Via 'landschapstalks', virtuele tours en fietsroutes werden actuele opgaven, ook voor het erfgoed, belicht zoals urbanisatie en de energietransitie.

Er is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de stand van zaken van de historische stolpboerderijen. Dit heeft geresulteerd in een digitale waarderingskaart die ter beschikking staat van particulieren, ontwikkelaars en gemeenten.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Uitdragen leidraad (bijeenkomsten)	Aantal	4	4	

6.3.2 Kennis cultuurhistorische structuren vergroten

Toelichting

Het Noord-Hollands Archief (NHA) heeft in opdracht van de provincie Noord-Holland in 2021 verschillende tentoonstellingen georganiseerd om kennis over cultuurhistorie en cultuurhistorische structuren bij de inwoners van Noord-Holland te vergroten. Voorbeelden zijn de tentoonstelling 'Leven in lagen' in Huis van Hilde, de webexpositie 'Piramides in de polder' en online verhalen uit de Provinciale Atlas. De historische beeldcollectie van de Provinciale Atlas is bij deze voorbeelden benut. Het NHA ontwikkelde zowel fysieke als online presentaties. De online presentaties konden ook in een periode met coronamaatregelen gezien worden.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Tentoonstellingen Provinciale Atlas	Aantal	3	3	

6.3.3 Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

Toelichting

Archeologische waarden zijn een belangrijk onderdeel van het waardevolle cultuurlandschap van de provincie Noord-Holland. In 10 geselecteerde gebieden van bovengemeentelijk archeologisch belang zette het Steunpunt Monumenten en Archeologie ter ‘informatie en inspiratie’ gemeenten, gebruikers en beheerders van vindplaatsen aan tot zorgvuldige omgang met deze waarden. De provincie zette zich ook in voor een zorgvuldige omgang met (toevals)vondsten en vindplaatsen. Daarnaast voerde de provincie de wettelijke taak uit voor de instandhouding van een provinciaal archeologisch depot en het toegankelijk maken van de collecties en vondsten.

Via onderzoek van de collecties werden archeologische vondsten en collecties voor een breder publiek beleefbaar gemaakt in Huis van Hilde. Er werden geïllustreerde publieksbrochures gemaakt, een reeks met archeologische rapporten, de Archeologische kroniek en publieksboeken. In archeologiemuseum Huis van Hilde werden ondanks de gedwongen sluiting door corona, naast de vaste tentoonstelling, tijdelijke tentoonstellingen georganiseerd. Voor het primair en voortgezet onderwijs en de bezoekers werden educatieprogramma’s verzorgd. Aan Huis van Hilde is per 1 januari 2021 de museumstatus toegekend.

De publieksfunctie, waaronder horeca en verhuur, werd binnen de provinciale organisatie ondergebracht.

Voor onderwaterarcheologie investeerde de provincie in conservering, restauratie en wetenschappelijk onderzoek naar de vondsten uit het Palmhoutwrak en het Plantageschip (beide ontdekt nabij het eiland Texel in de Waddenzee). In Huis van Hilde is de permanente tentoonstelling aangepast, zodat er aandacht wordt besteed aan de zeehandel in en rond Noord-Holland in de 17e eeuw. Hier zullen ook maritieme vondsten tentoongesteld worden.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Opname archeologisch collecties	Aantal	2	10	

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 6.3	Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
6.3.1	Cultuurhistorische waarden landschap versterken	650	567	569	-2
6.3.2	Kennis cultuurhistorische structuren vergroten	844	527	479	48
6.3.3	Investeren in behoud van archeologisch erfgoed	2.496	2.094	2.031	63

Totaal lasten	3.990	3.188	3.079	109
Totaal baten	-30	-63	-21	-42
Totaal saldo	3.960	3.126	3.059	67
Storting				
	0	0	0	0
Onttrekking				
	0	0	0	0
Resultaat	**3.960**	**3.126**	**3.059**	**67**

(een positief verschil is voordelig)

6.4 Behouden en ontwikkelen erfgoed

Toelichting

Prioriteiten:
Bij de uitvoering van het werk is de prioriteit gelegd bij religieus en agrarisch erfgoed naast de uitvoering van bredere subsidieregelingen.

Ten aanzien van het UNESCO-werelderfgoed de Stelling van Amsterdam heeft de provincie de volgende prioriteiten:

- behoud van de Uitzonderlijke Universele Waarde (OUV) van dit werelderfgoed; deze prioriteit is volledig gerealiseerd in 2021. Zie verder de toelichting bij 6.4.2.
- breed uitdragen en bekendmaken van de (OUV) van dit werelderfgoed. Deze prioriteit is volledig gerealiseerd in 2021. Zie verder de toelichting bij 6.4.2.

6.4.1 Investeren in behoud en herbestemming monumenten

Toelichting

De provincie heeft met de samenwerkingspartners bijgedragen in onderhoud en restauratie van ruim 160 monumenten, voornamelijk behorend tot het religieus, agrarisch en industrieel erfgoed. Ruim 100 van deze monumenten zijn historische windmolens die de provincie periodiek in onderhoud ondersteunt. Daarnaast is bijgedragen aan de herbestemming en verduurzaming van 2 religieuze monumenten, 2 boerderijen en 2 industriële monumenten. Deze projecten zijn met laagrentedragende leningen gefinancierd uit het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten. De loods Herbestemming heeft de samenwerkingspartners hierbij geholpen door het verscherpen van de economische haalbaarheid en door het bij elkaar brengen van vraag en aanbod. Het Steunpunt Monumenten & Archeologie heeft de herbestemmingsopgave gestimuleerd door het organiseren van (digitale) bijeenkomsten voor gemeenten en door publiceren van succesvolle projecten op hun website. De provincie investeerde in de organisatie van landelijke kennisbijeenkomsten over verduurzaming en herbestemming van monumenten. De beoogde afname van het restauratievolume rijks- en provinciale monumenten (in matige of slechte staat) in 2021 met 1% is gezien de vele verstrekte restauratiesubsidies waarschijnlijk, maar kan pas worden bevestigd door de monumentenmonitor 2022.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Loods herbestemming (aantal adviezen)	Aantal	15	30	
Inzet Fonds Herbestemming (aantal leningen)	Aantal	3	6	

6.4.2 UNESCO Stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen

Toelichting

Op 26 juli 2021 heeft UNESCO besloten om de werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam uit te breiden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Samen gaan de waterlinies nu verder als het UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies. De Hollandse Waterlinies zijn gelegen in 4 provincies: Noord-Brabant, Gelderland, Utrecht en Noord-Holland. Deze provincies zijn door het besluit van UNESCO samen verantwoordelijk geworden voor het behoud van de 'Outstanding Universal Value' (OUV) van het werelderfgoed en voor het uitdragen van deze OUV. Om deze gezamenlijke verantwoordelijkheid in goede banen te leiden, hebben de 4 provincies een uitvoeringsorganisatie opgericht. Deze gezamenlijke uitvoeringsorganisatie heeft met name een coördinerende rol. De provincie draagt geen mandaat over, dus het grootste deel van de taken en activiteiten voor de Hollandse Waterlinies blijft de provincie zelf uitvoeren.

In 2021 heeft de provincie de volgende activiteiten ondernomen in het kader van het siteholderschap van de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie:

- vormgegeven aan de gezamenlijke uitvoeringsorganisatie voor de Hollandse Waterlinies met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant;
- advies gegeven over ruimtelijke plannen die in het beschermingsregime van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie vallen;
- een uitvoeringsprogramma voor herstel liniedijken opgesteld;
- samen met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant een Afwegingskader energietransitie Hollandse Waterlinies opgesteld;
- activiteiten uitgevoerd in het kader van Ode aan het Noord-Hollandse Landschap en Ode aan de Hollandse Waterlinies;
- bijgedragen aan de realisatie van de LF Icoonfietsroute Hollandse Waterlinies.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Voldoen aan adviesvragen over ruimtelijke plannen en omgevingsvergunningen die in het beschermingsregime van de Stelling van Amsterdam vallen	Percentage	100%	100%	
Gerestaureerde/herbestemde forten en herstellen liniedijken	Aantal	6	1	Herbestemming van onderdelen van de Stelling van Amsterdam is vaak een langdurig traject met vele onzekerheden. Een goede planning is dan ook lastig te maken. In 2021 verwachtten we diverse herbestemmingen te cofinancieren. Dit is er echter maar 1 geworden. Daarnaast hebben de betrokken partijen bij de liniedijken aangegeven meer tijd nodig te hebben bij het voorbereiden van hun plannen.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 6.4				Behouden en ontwikkelen erfgoed
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
6.4.1	Investeren in behoud en herbestemming monumenten	6.856	7.237	6.827	410
6.4.2	UNESCO Stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen	2.362	1.182	1.133	49
	Totaal lasten	9.218	8.419	7.960	459
	Totaal baten				
	Totaal saldo	9.218	8.419	7.960	459
	Storting				
6.4.1	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	5.751	5.751	5.751	0
6.4.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	0	3.250	3.250	0
	Onttrekking				
6.4.1	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	-6.185	-6.652	-6.346	-306
6.4.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	-1.400	-247	-248	1
	Resultaat	**7.384**	**10.521**	**10.368**	**153**

(een positief verschil is voordelig)

6.5 Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie

Toelichting

Prioriteiten:

In de begroting 2021 zijn binnen dit beleidsdoel geen prioriteiten benoemd.

6.5.1 Ruimtelijk vestigingsklimaat verbeteren

Toelichting

Zowel in Noord-Holland Zuid (via het Platform Bedrijventerreinen en Kantoren) als in Noord-Holland Noord is gewerkt aan herijking van de behoefteraming dan wel de programmering van bedrijventerreinen en kantoren.

Voor geheel Noord-Holland heeft de provincie een Datacenterstrategie opgesteld met als uitgangspunt: Noord-Holland wil het meest duurzame en innovatieve datacenterknooppunt van Europa worden.

Vanuit de HIRB-regeling (Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen) is subsidie verstrekt voor fysieke herstructurering van ongeveer 40 hectare. Ook zijn subsidies verstrekt aan gemeenten, zodat zij verduurzaming bij bedrijven konden stimuleren. Vanwege corona is het aantal aanvragen in deze tender in 2021 wat achtergebleven. Onder de HIRB-aanpak zijn we ook gestart met het stimuleren van de revitalisering van de verblijfsrecreatie. Maar de coronacrisis verhinderde deze ondernemers om in 2021 gebruik te maken van de regeling.

De provincie heeft vanuit het Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds de HIRB+ Duurzaamheid opgesteld voor het treffen van collectieve duurzaamheidsmaatregelen op bedrijventerreinen. Wij hebben 5 bedrijventerreinen als pilot aangewezen waar duurzaamheidsambities een stap verder gebracht konden worden. De opdracht tot het aanjagen en verduurzamen van bedrijventerreinen is voortgezet.

Voor het Maritiem Cluster Kop van Noord-Holland is een begin gemaakt met een kansenkaart voor de ontwikkeling van het Nieuwe Diep – Nieuwe Werk en een lange termijnperspectief voor 2050 en verder.

Voor de Energy&Health campus te Petten is gewerkt aan een strategisch plan voor uitbouw en openstelling van het terrein. Daaruit zijn opgesteld een bestemmingsplan, een stedenbouwkundig plan, en een beeldkwaliteitsplan.

We hebben het traject ‘wonen voor winkels’ omgezet naar een meerjarige aanpak, waarbij structurele winkelleegstand getransformeerd wordt naar woningen in centrumgebieden. In 2021 hebben we met gemeenten 15 locaties geselecteerd om verder mee te gaan. Voor detailhandel is opnieuw met de provincies Utrecht en Zuid-Holland een Randstad koopstromenonderzoek uitgevoerd.

In Noord-Holland Noord is een verkenning gehouden naar de inzet van een Taskforce Vitale Verblijfsrecreatie. De verkenning toonde een brede behoefte. Per 1 januari 2022 is de Taskforce formeel gestart. Zowel in de MRA als Noord-Holland Noord zijn onderzoeken gestart naar de druk en draagkracht vanwege de toenemende aantallen toeristen en recreanten. Vanuit het

Investeringskader Waddengebied is een project ontwikkeld rond de unieke gastronomie van de Waddenzee en zijn de unieke waarden van dit werelderfgoed breed vermarkt. Daarnaast is er breed ingezet op het landelijke themajaar Ode aan het Landschap, onder andere door het project Fluisterende Molens.

Voor Schiphol Area Development Company (SADC) is het verkrijgen van leveringszekerheid van elektriciteit voor de bedrijven in de Schipholregio een uitdaging. SADC heeft met Alliander en met ondersteuning van de provincie een innovatief virtueel energiesysteem opgezet, om de balans tussen productie en gebruik van energie te optimaliseren. SADC heeft met diverse partners, waaronder de provincie, een digital twin ontwikkeld voor het digitaal monitoren van het gebied van 'Enter.NL' (kerncorridor Schiphol-Amsterdam). Op C-béta heeft SADC circulaire werkplekken ontwikkeld en in gebruik genomen.

Het vestigingsklimaat staat sterk onder druk vanwege de netcongestie. Hierdoor kunnen op veel plekken in Noord-Holland bedrijven zich niet vestigen of uitbreiden. De provincie werkt samen met Tennet en Liander in een Taskforce energieinfrastructuur aan deze problematiek waarbij het vestigingsklimaat één van de actoren is in het speelveld.

Bij het aantrekken van nieuwe bedrijven ligt de focus op bedrijven die een rol kunnen spelen in de provinciale opgaven zoals verwoord in de leidraad voor internationale zaken.

In een periode van marktfalen bij het aanleggen van het glasvezelnetwerk heeft de provincie eerder aan 2 kansrijke initiatieven een garantstelling toegekend. Maar dit bleek uiteindelijk niet nodig. Beide initiatieven zijn later alsnog door de markt opgepakt. De restopgave (1/3 van de totale restopgaven) is ingedeeld in logische clusters. In 2 ervan is een pilot gestart om gemeente en bewoners goed voorbereid contact met de markt te laten leggen. Een pilot heeft uiteindelijk geresulteerd in een samenwerking met de marktpartij en hier gaat uiteindelijk breedband aangelegd worden. In de andere pilot bleek de urgentie niet groot genoeg bij de gemeente en wordt het aan de markt overgelaten.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Herstructurering van 300 ha verouderd bedrijventerrein	Hectare	60	40	
Werkgelegenheid (BBV indicator)	Percentage		71,4%	Betreft de bruto arbeidsparticipatie ten opzichte van de totale beroepsbevolking in 2020. Bron: CBS
Toename van het bruto regionaal product(BRP) (BBV indicator)	Percentage		-7%	Het betreft de procentuele toename van het bruto regionaal product in 2020 ten opzichte van 2019 (waarde 2021 nog niet beschikbaar) Bron: CBS

6.5.2 Een innovatief klimaat bevorderen

Toelichting

Een belangrijk resultaat is de oprichting van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM) voor Noord-Holland: InWest. De ROM InWest krijgt een (streef)kapitaal van circa 160 miljoen euro in 2 fondsen. Dat zijn het Transitiefonds en het MKB-fonds. De ROM InWest is de laatste schakel in het regionale economische en innovatieve 'ecosysteem' en een brug naar het Rijk (rijksregelingen) en Europa.

De provincie heeft innovaties en verduurzaming op verschillende manieren gesteund. Met het Regionaal Budget Innovatie MRA zijn 15-20 initiatieven en projecten ondersteund. Voorbeelden zijn arbeidsmarkt & onderwijs-projecten, Economische Verkenningen, Strategische Agenda Toerisme, Projectbureau herstructurering bedrijventerreinen en Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) en innovatieprojecten van de Amsterdam Economic Board. Tot slot is een deel van de oprichtingskosten van de ROM gefinancierd uit dit budget.

Voor de verduurzaming van de Noord-Hollandse bedrijven heeft de provincie een aantal mkb- en innovatie-instrumenten ingezet. Het Programma Investeringsgereed Innovatief MKB (PIM) 2.0 levert maatwerktrajecten. Eind staat eind 2021 op circa 149, waarvan de helft duurzame ondernemingen. In 2021 is de gemeente Amsterdam aangesloten bij PIM 2.0 als partner. De MKB Innovatiestimulering Topsectoren MIT heeft geleid tot circa 160 gehonoreerde aanvragen, waarvan 120 voor haalbaarheidsonderzoeken en 40 voor steun voor Research & Development. Het versnellingsprogramma GO NH! Is in 2021 gestart met de uitvoering in de nieuwe vorm. Op basis van de evaluatie is het programma aangepast. Er worden nu 3 programma's GO!-NH Accelerator, GO!-NH Growth en GO!-NH Scale) per jaar aangeboden, zodat er beter wordt aangesloten bij de doelgroepen. In 2021 zijn de 3 programma's succesvol uitgevoerd. In totaal hebben er 23 bedrijven deelgenomen in 2021.

Het Innovatiefonds NH **(INH)** heeft 6 leningen verstrekt. De verstrekking van de Corona-Overbruggingslening (COL-NH) is in 2021 afgerond, waarna de beheerfase is aangebroken. Deze wordt ook door INH uitgevoerd. In totaal is € 79.06 mln. verstrekt aan Noord-Hollandse ondernemers. Tot slot heeft de provincie in 2021 via het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland (PDENH) geïnvesteerd in 4 nieuwe duurzame bedrijven en via een significant aantal vervolgfinancieringen in bestaande bedrijven in de portefeuille.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Ondersteunde MKB'ers MIT-uitvoering	Aantal	80	160	
Ondersteunde MKB'ers Programma Investeringsgereed Innovatief MKB (PIM)	Aantal	130	121	
Versnellingsprogramma duurzaamheid Go!-NH (versnelde duurzame innovatieprojecten)	Aantal	20	23	

6.5.3 Een veerkrachtige arbeidsmarkt bevorderen

Toelichting

De provincie heeft in 2021 het beleid wederom uitgevoerd binnen de onzekerheid van corona(maatregelen) op de arbeidsmarkt. Halverwege 2021 bleek, tegen alle verwachting in, dat de krapte op de arbeidsmarkt juist nijpender is geworden. In maart 2021 is het Manifest werken en ontwikkelen 2030 Noord-Holland opgeleverd. Dit manifest is tot stand gekomen met ruim 160 stakeholders in de provincie en koppelt de inzet van het arbeidsmarktbeleid nadrukkelijk aan de klimaatopgave. De provincie was aanjager van dit proces. Het manifest heeft tevens als leidraad gediend voor de actualisatie van de provinciale Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs in 2021. De Werkambassadeur heeft vanuit de actieagenda van het manifest vervolgens 11 zogenaamde ontwikkelcoalities aangejaagd.

De campusstructuur rond techniek en technologie blijkt hierin onverminderd nodig om doelen als: voldoende en goed geschoold personeel te realiseren. Bovenstaande ontwikkelingen hebben, met behulp van het Herstel & Duurzaamheidsfonds, in 2021 geleid tot het opzetten van Servicepunten Technologie (SPT) zo dicht mogelijk bij die campusstructuur. In deze SPT's komen vraag van bedrijven, aanbod van mensen vanuit de arbeidsmarktregio's en de mogelijkheden voor om- en bijscholing met inzet van de skills-aanpak bij elkaar. De SPT's zijn tot stand gebracht in samenwerking met diverse brancheorganisaties en de FNV (Technologiecoalitie). De campussen Vakschool technische Installaties (VTi Amsterdam), Techlands (Zaanstreek) en Techport (IJmond) krijgen alle 3 een SPT-rol in de eigen arbeidsmarktregio voor behoud van technisch personeel voor de techniek en het vergroten en realiseren van zij-instroom in de techniek en technologie. In Noord-Holland Noord is deze rol belegd bij het Regionaal Platform Arbeidsmarkt (RPA) en in de Gooi en Vechtstreek bij het SPT Midden Nederland.

De inzet op onze campussen is in 2021 verschoven van het uitbreiden van het aantal campussen naar het versterken, verduurzamen en onderling verbinden met elkaar, met nadruk op de klimaatopgave.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Georganiseerde campusinitiatieven MBO campusvorming	Aantal	19	14	
Inzet werkambassadeur (projecten uit werkagenda)	Aantal	10	11	

6.5.4 Een duurzame agrosector behouden en versterken

Toelichting

In 2021 zijn de Voedselvisie en de uitvoeringsagenda 2021-2022 vastgesteld. Het Platform Boer & Business is opgericht en ontwikkeld. In de uitvoeringsagenda zijn de concrete instrumenten en acties opgenomen. Een paar voorbeelden hiervan zijn Biodivers perspectief en Koolstofproject (Regeneratieve landbouw), Green Deal overheidslocaties: eten uit de korte keten (Korte Keten) en KPI pilot kringlooplandbouw (Kringlooplandbouw).

In 2021 is met de Greenports ingezet op behoud, versterking en verduurzaming van onder meer de glastuinbouw en de sierteelt. Voor de verduurzaming van energie zijn inventarisaties en analyses gedaan en is de glasmonitor doorontwikkeld. Bij Greenport Noord-Holland Noord is

tevens ingezet op waterstof & agrologistiek, smart farming in teeltsystemen, samenwerkingsagenda Human Capital met onderwijs- en kennisinstellingen, en diverse projecten voor verduurzaming van teelt (volle grondgroente). Bij Greenport Aalsmeer is in 2021 een onderzoek naar vraag en aanbod van hectares uitgevoerd en zijn met ondernemers gebiedstrajecten gestart. De positionering van greenport is aangepakt, onder meer met gerichte arbeidsmarkt- en onderwijsacties. Samen met gemeenten en ondernemers is een plan van aanpak voor de registratie en huisvesting van buitenlandse medewerkers opgesteld. In de coronatijd zijn met digitale innovatie cafés ingezet op kennisdeling over circulaire tuinbouw en biodiversiteit.

De provincie heeft een subsidie opengesteld voor verplaatsing van glastuinbouwbedrijven. De Verplaatsingsregeling is één van de regelingen uit het POP3 (zie ook 6.5.5).

Voor de verdere verduurzaming van de bollenteelt en omschakeling naar biologisch is eind 2021 een atelier gestart om met ondernemers knelpunten en kansen te identificeren en een telersgroep te begeleiden.

De 3 IJsselmeerprovincies werken met het Rijk samen aan de overeenkomst. In 2021 is de voorbereiding gestart voor een overeenkomst met de 3 provincies en het rijk over verduurzaming van de visserij in het IJsselmeer (inclusief sociaal flankerend beleid).

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Resultaat Greenport NHN mede met NH subsidie (uitgevoerde projecten)	Aantal	4	4	
Resultaat Greenport Aalsmeer mede met NH subsidie (uitgevoerde projecten)	Aantal	4	4	
Geslaagde verplaatsingen van glastuinbouwbedrijven	Aantal	1	0	
Resultaat Voedsel Verbindt	Aantal	4	4	

6.5.5 Europese landbouwprojecten co-financieren

Toelichting

In 2021 is voor 14 projecten subsidie verleend vanuit de openstelling in 2021 van de uitvoeringsregeling POP3 subsidies Noord-Holland, waarvan 11 voor het onderdeel Jonge Landbouwers en 3 subsidies zijn verleend voor het onderdeel LEADER. Voor LEADER zijn minder aanvragen verleend dat verwacht. Om deze reden is LEADER eind 2021 opnieuw opengesteld. De resultaten worden in 2022 bekend.

Beleidsindicatoren

Indicator	Meeteenheid	Begroot	Gerealiseerd	Toelichting
Subsidies voor jonge boeren en innovaties (aantal gesubsidieerde projecten)	Aantal	(?)	14	

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

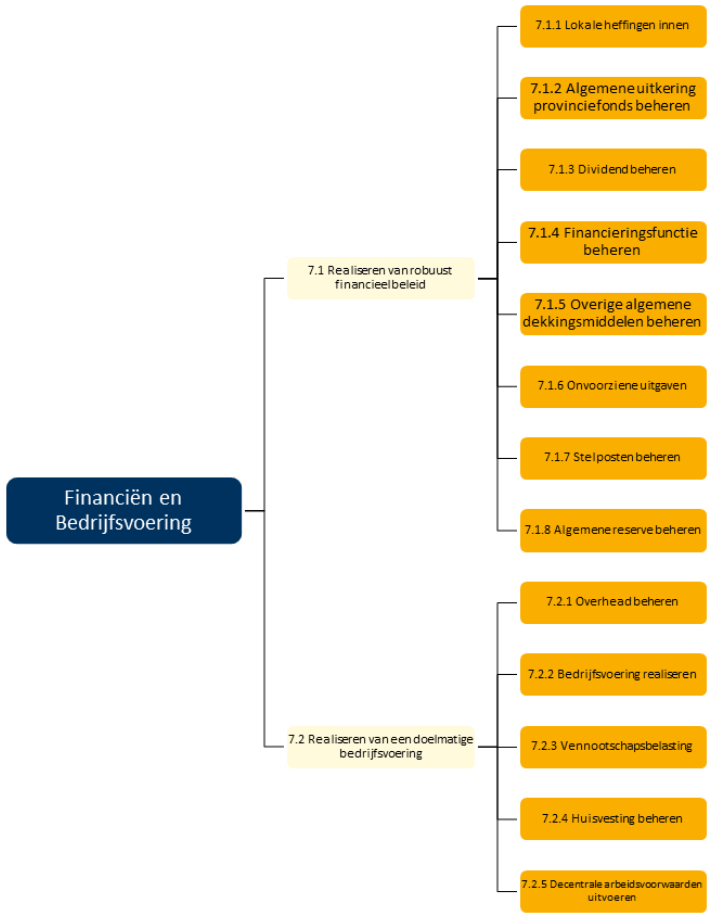
Beleidsdoel 6.5 — Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie

	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
6.5.1	Ruimtelijk vestigingsklimaat verbeteren	6.895	6.203	6.106	97
6.5.2	Een innovatief klimaat bevorderen	7.862	12.926	10.492	2.434
6.5.3	Een veerkrachtige arbeidsmarkt bevorderen	1.124	1.285	814	471
6.5.4	Een duurzame agrosector behouden en versterken	2.629	1.373	1.335	38
6.5.5	Europese landbouwprojecten co-financieren	385	1.563	1.096	467
	Totaal lasten	18.895	23.349	19.843	3.506
	Totaal baten	-193	-4.585	-2.783	-1.801
	Totaal saldo	18.702	18.765	17.060	1.705
	Storting				
6.5.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	2.500	2.500	2.500	0
6.5.2	Reserve MKB innovatie-instrumenten	3.750	3.750	3.750	0
6.5.4	Reserve Duurzame Landbouw	0	500	0	500
6.5.5	Reserve Europese landbouwprojecten	0	6.000	6.000	0
	Onttrekking				
6.5.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	-6.004	-5.240	-4.840	-400
6.5.2	Reserve MKB innovatie-instrumenten	-4.082	-4.747	-1.927	-2.820
6.5.4	Reserve Duurzame Landbouw	0	0	499	-499
6.5.5	Reserve Europese landbouwprojecten	-300	-1.475	-598	-876
	Resultaat	**14.566**	**20.053**	**22.443**	**-2.390**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 7. Financiën en Bedrijfsvoering

Doelenboom



Maatschappelijk doel

Wettelijk beleidskader

- Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV)

Provinciaal beleidskader

- Financiële verordening Noord-Holland
- Nota Reserves 2018
- Kadernota Risicomanagement en Weerstandsvermogen
- Financieringsstatuut

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 7				Financiën en bedrijfsvoering
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	68.905	74.641	57.933	16.708
Baten	-438.654	-462.840	-467.521	4.681
Saldo van baten en lasten	-369.749	-388.199	-409.587	21.388
Stortingen reserves	11.059	64.487	68.560	-4.073
Onttrekking reserves	-17.252	-35.400	-34.914	-486
Resultaat	**-375.942**	**-359.112**	**-375.941**	**16.829**

(een positief verschil is voordelig)

Verbonden partijen

OD	Verbonden partij	Publiek doel
8.1.1	N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)	Belegging
8.1.1	Nederlandse Waterschapsbank N.V. (NWB)	Belegging

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

7.1 Realiseren van robuust financieel beleid

Toelichting

In 2021 heeft de provincie robuust financieel beleid gerealiseerd. Dit blijkt uit de volgende feiten:

- In 2021 is sprake geweest van een reëel sluitende begroting voor het begrotingsjaar en een reëel sluitend meerjarenperspectief;
- De risico's die de provincie loopt staan in verhouding tot het weerstandsvermogen en de Weerstandscapaciteit. Zie hiervoor ook de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing;
- In 2021 zijn de uitgaven en inkomsten realistisch geraamd, met een transparant onderscheid tussen incidentele en structurele lasten en baten. Zie hiervoor ook de overzichten in hoofdstuk 5 onder paragraaf 5.1.3 'Specificatie van incidentele baten en lasten'.

In 2021 heeft de coronacrisis geen invloed gehad op de financiële positie van de provincie.

7.1.1 Lokale heffingen innen

Toelichting

Voor de provincie Noord-Holland bestaan de lokale heffingen in programma 7 uit de opcenten op de motorrijtuigenbelasting, leges en grondwaterheffing. De opcenten motorrijtuigenbelasting is

hiervan de belangrijkste provinciale inkomstenbron. Meer informatie over lokale heffingen is te vinden in de paragraaf Lokale heffingen in deze jaarrekening.

7.1.2 Algemene uitkering provinciefonds beheren

Toelichting

De jaarlijkse toename of afname van het provinciefonds, voortvloeiend uit de normeringssystematiek, wordt het accres genoemd.

In verband met de coronacrisis heeft het Rijk in overleg met de provincies al in 2020 besloten om het accres gedurende de huidige kabinetsperiode te bevriezen. Hierdoor is het accres in 2021 dus niet gewijzigd. Doel van de bevriezing was dat dan de resterende huidige kabinetsperiode duidelijkheid bestaat voor zowel Rijk als gemeenten en provincies over de ontwikkeling van het gemeente- en provinciefonds voor wat de volume- en loonprijs-ontwikkelingen betreft. Hierdoor worden schommelingen in de uitkering dus beperkt.

7.1.3 Dividend beheren

Toelichting

De provincie heeft 2 aandelenbelangen in banken. Dit zijn de Bank Nederlandse Gemeenten (BNG) en de Nederlandse Waterschapsbank (NWB). In 2020 mochten deze deelnemingen geen dividend uitkeren van de Europese Centrale Bank (ECB) in verband met de impact van de COVID-19-pandemie op de kapitaalpositie van de banken. In 2021 is aan deze beperking een einde gekomen en heeft de provincie Noord-Holland weer dividend ontvangen van deze deelnemingen. Het ontvangen dividend in 2021 is inclusief het deel dat vorig jaar niet uitgekeerd mocht worden. Daarnaast is in 2021 een ontvangst verantwoord onder dividend dat te maken heeft met een winstuitkering en agio terugstorting van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied (RON) in liquidatie.

7.1.4 Financieringsfunctie beheren

Toelichting

In 2021 heeft de provincie een start gemaakt met het opzetten van de Treasury functie binnen de provincie. De provincie heeft in 2021 geen geld hoeven lenen om de gerealiseerde uitgaven te financieren.

7.1.5 Overige algemene dekkingsmiddelen beheren

Toelichting

Subsidies worden soms administratief afgehandeld in een later jaar dan waarop de subsidie betrekking heeft. Bij deze eindafrekening wordt aan de hand van de subsidievoorwaarden en de werkelijke kosten het precieze bedrag van de subsidie bepaald. Verschillen tussen de in eerste instantie afgesproken subsidie en de eindafrekening die in een verschillend jaar tot uiting komen, komen op de post 'afrekeningsverschillen' terecht. Deze afrekeningsverschillen zijn verantwoord onder dit operationeel doel.

7.1.6 Onvoorziene uitgaven

Toelichting

Op dit operationeel doel staat geen budget geraamd en hebben ook geen werkelijke uitgaven plaatsgevonden. In 2021 zijn tegenvallers binnen het betreffende Programma opgelost door hiervoor dekking te vinden uit andere budgetten.

7.1.7 Stelposten beheren

Toelichting

In de begroting 2021 heeft de provincie een aantal stelposten opgenomen voor de dekking van (mogelijke) lasten. Indien sprake is van een resterend saldo per jaareinde valt dat vrij naar de algemene middelen. Hieronder worden de stelposten weergegeven die in 2021 zijn gebruikt:

- Stelpost prijsstijgingen: Daar waar contractuele verplichtingen dat vereisen wordt door de provincie indexering toegepast. Via een stelpost in de begroting worden de hiervoor benodigde budgetten gereserveerd. Bij de Laatste Begrotingswijziging 2021 is het restant van het budget van € 24.000 vrijgevallen naar de algemene middelen waardoor per jaareinde het saldo nul is.
- Doorschuif btw betreft btw op kosten gemaakt door bepaalde samenwerkingsverbanden van publiekrechtelijke lichamen. Op grond van de transparantieregeling mogen deze samenwerkingsverbanden, die zelf de btw op kosten niet kunnen terugvragen of compenseren, deze btw 'doorschuiven' naar de provincie. De provincie heeft de in 2021 doorgeschoven btw teruggevraagd bij het Btw-compensatiefonds in haar opgave over 2021.

7.1.8 Algemene reserve beheren

Toelichting

De algemene reserve is bedoeld als buffer om risico's te kunnen opvangen. In de financiële verordening, die in 2021 is geactualiseerd, wordt een minimale omvang van de algemene reserve voorgeschreven die wij aanhouden om mogelijke risico's af te dekken. De actualisatie heeft niet geleid tot wijzigingen in de aan te houden minimale omvang van de algemene reserve om risico's mee af te dekken.

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing zijn de risico's en de weerstandscapaciteit toegelicht. Voor een toelichting op het verloop van de algemene reserve wordt verwezen naar het verslag van de algemene reserve bij de staat van het verloop van reserves.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 7.1	Realiseren van robuust financieel beleid			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
7.1.5	Overige algemene dekkingsmiddelen beheren	0	-2.782	-10.601	7.819
7.1.7	Stelposten beheren	-9.627	0	-2.823	2.823
	Totaal lasten	-9.627	-2.782	-13.424	10.642
	Totaal baten	-436.661	-460.516	-464.970	4.454
	Totaal saldo	-446.288	-463.298	-478.394	15.096
	Storting				
7.1.8		9.639	62.934	62.934	0
	Onttrekking				
7.1.8		-14.800	-32.560	-32.560	-1
	Resultaat	**-451.449**	**-432.924**	**-448.019**	**15.096**

(een positief verschil is voordelig)

7.2 Realiseren van bedrijfsvoering

Toelichting

Om een innovatieve, verbindende en inspirerende provincie te blijven en daarbij zorg te dragen voor een hogere kwaliteit van de dienstverlening aan burgers en bedrijven wordt de bedrijfsvoering (optimaliseren van processen, digitalisering, wendbaarheid van organisatie en medewerkers) continu verbeterd. In de paragraaf Bedrijfsvoering zijn de doelen en de activiteiten om de bedrijfsvoering verder te ontwikkelen en te verbeteren, mede in relatie tot externe ontwikkelingen, benoemd. Zie voor een uitgebreidere toelichting de paragraaf Bedrijfsvoering.

7.2.1 Overhead beheren

Toelichting

De toewijzing van kosten aan overhead hebben wij gedaan op basis van de notities en aanwijzingen van de commissie BBV. Hierin zijn in 2021 geen wijzigingen opgetreden.

Alle overheadkosten die de provincie Noord-Holland maakt worden op deze plaats verantwoord. Dit 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. Bij de toewijzing van kosten aan overhead volgen we de notities en aanwijzingen van de commissie BBV.

7.2.2 Bedrijfsvoering realiseren

Toelichting

Hier worden de overige bedrijfsvoeringsactiviteiten verantwoord. Het betreft:

- Het verhuren van onroerend goed onder en in het pand aan het Houtplein en de verhuur van de parkeergarage aan de Dreef.
- De afwikkeling van de koepelovereenkomst met de provincie Flevoland, waarbij personeel ter beschikking werd gesteld voor de uitvoering van het beleid voor het landelijk gebied. Dit contract is per ultimo 2020 beëindigd, maar in 2021 volledig afgewikkeld.
- Detachering van personeel.

7.2.3 Vennootschapsbelasting

Toelichting

De provincie is vennootschapsbelastingplichtig voor de activiteiten waarmee zij in fiscaal opzicht een onderneming drijft. De wet- en regelgeving omtrent de vennootschapsbelasting alsmede wijzigingen in lopende activiteiten en/of nieuwe activiteiten worden blijvend gemonitord. Vooralsnog wordt de aangifte vennootschapsbelasting ingediend voor de deelname van 40% van de provincie in PolanenPark CV, waarin een actieve grondexploitatie wordt gevoerd. De C.V. is vanuit fiscaal perspectief een transparante entiteit. Dit betekent dat de cijfers (activa en passiva, alsmede de resultaten) van de C.V. op basis van deelgerechtigdheid moeten worden toegerekend aan de participanten in de C.V. De grondexploitatie vormt een belaste activiteit, zodat de cijfers van de C.V. partieel in de aangifte vennootschapsbelasting van de provincie moeten worden meegenomen. Op basis van voorlopige winstberekeningen bedraagt het belastbare resultaat voor 2021 € 34.625 De hierover verschuldigde vennootschapsbelasting bedraagt € 13.850. Het belastbare resultaat over 2021 kan pas definitief vastgesteld worden nadat de grondexploitatie (GREX) berekeningen per 1 juli 2022 van de C.V. Polanenpark definitief zijn vastgesteld.

Op landelijk niveau speelt een discussie tussen de Belastingdienst en decentrale overheden over de uitleg van het begrip “normaal vermogensbeheer”. Het gaat daarbij onder andere om opbrengsten uit reclameconcessies. Welke kant de invulling hiervan op gaat, is onbekend maar kan evenwel van invloed zijn op het belastbare resultaat van 2021 en toekomstige jaren.

7.2.4 Huisvesting beheren

Toelichting

De onttrekking uit de reserve huisvesting ter dekking van de kapitaallasten voor het kantoorpand aan het Houtplein wordt verantwoord onder het operationeel doel ‘Huisvesting beheren’.

7.2.5 Decentrale arbeidsvoorwaarden uitvoeren

Toelichting

Met de vakbonden zijn afspraken gemaakt over de beschikbare gelden voor de uitvoering van decentrale arbeidsvoorwaarden door het Georganiseerd Overleg (GO). In 2016 is een reserve GO-gelden ingesteld waarin eenmalig een storting heeft plaatsgevonden. Over de inzet van de reserve vindt overleg plaats met het Georganiseerd Overleg. De reserve wordt gebruikt om provinciale medewerkers extra opleidingsmogelijkheden te geven in de vorm van een Talentbudget. De kosten die medewerkers maken worden onttrokken uit deze reserve. Het Individueel Talent Budget is gestart op 1 oktober 2017 en eindigt op 30 september 2022.

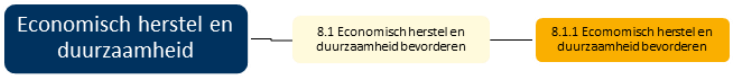
Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 7.2			Realiseren van bedrijfsvoering	
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
7.2.1	Overhead beheren	73.621	74.909	69.111	5.798
7.2.2	Bedrijfsvoering realiseren	4.409	2.104	1.947	157
7.2.3	Vennootschapsbelasting	2	10	6	4
7.2.5	Decentrale arbeidsvoorwaarden uitvoeren	500	400	293	107
	Totaal lasten	78.532	77.423	71.357	6.066
	Totaal baten	-1.993	-2.324	-2.551	227
	Totaal saldo	76.539	75.099	68.807	6.292
	Storting				
7.2.1	Reserve Bedrijfsvoering	1.420	1.553	5.626	-4.073
	Onttrekking				
7.2.1	Reserve Bedrijfsvoering	-1.170	-1.658	-1.299	-359
7.2.4	Reserve Huisvesting	-782	-782	-762	-20
7.2.5	Reserve Go-gelden	-500	-400	-293	-107
	Resultaat	**75.507**	**73.812**	**72.078**	**1.734**

(een positief verschil is voordelig)

Programma 8. Economisch herstel en duurzaamheid

Doelenboom



Maatschappelijk doel

In 2021 heeft de provincie een Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds ontwikkeld. De inzet van de provincie is de negatieve effecten van de uitbraak van het Coronavirus te verzachten en dit te combineren met de verduurzaming van de gebouwde omgeving. In het najaar van 2020 heeft de provincie een raamwerk (brief aan PS) opgesteld om richting te geven aan de uitvoering daarvan. Er worden maatregelen voorbereid om de verduurzaming van de gebouwde omgeving te stimuleren, de versterking van de culturele en de maatschappelijke sector te steunen en de arbeidsmarkt voor de techniek te verbeteren.

Wettelijk beleidskader

Het Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds vloeit niet voort uit wettelijk kader.

Provinciaal beleidskader

- Motie 42
- Raamwerk uitwerking motie 42
- Uitvoering Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds 2e tranche

Rekening Programma – Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 8			Economisch herstel en duurzaamheid	
	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
Lasten	0	3.722	3.474	248
Baten	0	-280	-257	-23
Saldo van baten en lasten	0	3.442	3.217	225
Stortingen reserves	0	100.000	100.000	0
Onttrekking reserves	0	-3.594	-3.214	-380
Resultaat		**99.848**	**100.003**	**-155**

(een positief verschil is voordelig)

8.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

Toelichting

In de loop van 2021 zijn regelingen tot stand gekomen op onderdelen van dit raamwerk. Bij de totstandkoming van de regelingen is overleg geweest met de belanghebbenden in de verwachting dat deze gesprekken de effectiviteit van de regelingen zou vergroten. De provincie heeft in 2021 ook gewerkt aan de invulling van de tweede tranche van het Herstel- en Duurzaamheidsfonds en aan regelingen die nog niet in 2021 van kracht zijn geworden. In de loop van 2021 zijn verschillende regelingen tot stand gekomen. Bij de totstandkoming van de regelingen is overleg geweest met de belanghebbenden in de verwachting dat deze gesprekken de effectiviteit van de regelingen zou vergroten. Wij hebben in 2021 ook gewerkt aan de invulling van de tweede tranche van het Herstel- en Duurzaamheidsfonds en aan regelingen die in 2022 zullen ingaan.

Prioriteiten:

Verduurzaming gebouwde omgeving, versterken culturele en maatschappelijke sector en de arbeidsmarkt voor de technische sector.

Omgevingsfactoren:

De onvoorspelbaarheid van het virus en de economisch maatschappelijke effecten zijn van invloed op de maatregelen in de volgende tranches. De provincie heeft de voorbereiding op een vervolg in het najaar aangehouden om eerst een zekerder beeld te krijgen over het verdere verloop van de pandemie en de daaruit voortvloeiende negatieve economische en maatschappelijke effecten in Noord-Holland (brief).

8.1.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

Toelichting

De maatregelen van het Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds zijn vanaf het najaar 2020 en in de loop van 2021 in uitvoering gekomen. De meeste maatregelen lopen ook door in het jaar 2022. De voorbereiding kostte soms meer tijd dan verwacht, maar er is inmiddels een behoorlijk pakket van maatregelen van kracht.

Particuliere woningeigenaren

De provincie heeft in samenwerking met de energieloketten gewerkt aan het verbeteren van de klantreis. Daarmee willen we eigenaar-bewoners beter helpen bij het verduurzamen van de woning.

Corporaties

De provincie heeft in 2021 de regeling voor stimulering van samenwerking tussen woningcorporaties opgesteld. Deze regeling is gericht op het behalen van schaalvoordelen en innovatie. Hiervan hebben 2 consortia gebruik gemaakt. Het betreft projecten als isolatie, blokverwarming en een warmtenet.

Bedrijventerreinen

De provincie heeft het ontwikkelingsbedrijf NHN en het Projectbureau Herstructurering ingeschakeld om de samenwerking op het gebied van verduurzaming in bedrijventerreinen te verbeteren. In samenhang daarmee zijn 5 pilots gestart met het doel deze te kunnen verbreden naar bijvoorbeeld een energiecoöperatie, smart grid of uitbreiding buiten hun werkgebied. De resultaten worden in 2022 verwacht.

De HIRB+ regeling om fysieke maatregelen te steunen is in 2021 gestart en er is succesvol een beroep op gedaan.

Maatschappelijk vastgoed

Het ontzorgingsprogramma heeft in 2021 geleid tot een flink aantal initiatieven en gesprekken met besturen van culturele ANBI's, dorps-, buurthuizen en wijkcentra en sportbedrijven en kleine gemeenten. Van de subsidieregeling voor fysieke verduurzaming van culturele instellingen, die in 2021 is opengesteld, is diverse keren gebruik gemaakt. Van de subsidieregeling voor verduurzaming sportaccommodaties is diverse keren gebruik gemaakt en is het subsidieplafond een keer verhoogd.

Maatschappelijke sector

De maatregel om gemeenten te steunen bij het versterken van de maatschappelijke sector is halverwege 2021 gestart en gericht op het faciliteren, herstellen of vernieuwen van het sociaal weefsel in de gemeenten (ontmoeting, inzet vrijwilligers, maatschappelijke organisaties/verenigingen). Er zijn wel aanvragen binnengekomen maar in 2021 nog niet toegekend.

Cultuursector

Ter versterking van de culturele sector heeft CultuurHerstel 14 trajecten gestart met coaching en begeleiding van organisaties bij het opstellen van nieuwe businessmodellen. De Noord-Hollandse Cultuurlening is eind 2021 vastgesteld en start 1 januari 2022.

Versterking arbeidsmarkt techniekssector

Er is gestart met een Service Punt Techniek (SPT), gericht op het matchen en opleiden van kandidaten tussen de techniekbranches en hun Opleidings- en Ontwikkelfondsen.

Wat heeft het gekost? (x 1.000 euro)

	Beleidsdoel 8.1	Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen			
	Lasten	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil *
8.1.1	Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen	0	3.722	3.474	248
	Totaal lasten		3.722	3.474	248
	Totaal baten		-280	-257	-23
	Totaal saldo		3.442	3.217	225
	Storting				
8.1.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	0	100.000	100.000	0
	Onttrekking				
8.1.1	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid	0	-3.594	-3.214	-380
	Resultaat		**99.848**	**100.003**	**-155**

(een positief verschil is voordelig)

4 Paragrafen

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Algemeen

De paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing gaat in op de vraag in welke mate de provincie in staat is om financiële gevolgen van ongedekte risico's op te kunnen vangen. Deze paragraaf geeft inzicht in de relevante risico's per jaareinde en geeft inzicht in de beschikbare weerstandscapaciteit. Dit zijn de middelen die beschikbaar zijn of gemaakt kunnen worden om de financiële gevolgen van de risico's, als deze zich voordoen, op te vangen. Daarnaast wordt het weerstandsvermogen inzichtelijk gemaakt. Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat is om de financiële gevolgen van ongedekte risico's op te vangen.

Beleid

Het risicobeleid is vastgelegd in de financiële verordening en in de door PS vastgestelde Kadernota Risicomanagement en Weerstandsvermogen 2022-2025. De Kadernota bevat beleidsregels over de wijze waarop de weerstandscapaciteit wordt opgebouwd en ingezet. Begin 2022 is de Kadernota vastgesteld.

Visie

De visie op risicomanagement is 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, delen, vermijden of accepteren van risico's leidt tot het 'in-control-zijn' van de organisatie", (bron: Kadernota Risicomanagement en weerstandsvermogen 2022-2025).

Wij anticiperen actief op risico's en kansen om onze doelstellingen te bereiken. Daarom hebben we een risicomanagementsysteem ingericht.

Risico's

Het weerstandsvermogen is het kengetal dat uitdrukt in welke mate de provincie in staat is om met haar financiële reserves ongedekte risico's op te vangen. Ongedekte risico's zijn risico's waarvoor nog geen (of onvoldoende) maatregelen zijn getroffen om het risico af te dekken en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie. Het gaat hierbij alleen om risico's met een bruto effect van € 100.000 of hoger.

Om de risico's te kunnen vergelijken met de totale weerstandscapaciteit worden deze beschouwd over een periode van 4 jaar. Per risico wordt beoordeeld of dit eenmalig is of terugkerend. Indien een risico eenmalig is, worden het effect van het risico en de kans dat het risico in de komende 4 jaar optreedt, geschat. Indien het risico terugkerend is, worden het effect van het risico en de frequentie van het optreden van het risico geschat. Hierdoor wordt bij een terugkerend risico de mogelijkheid dat een risico in een periode van 4 jaar meerdere keren optreedt, meegenomen. Voor het berekenen van de omvang van de ongedekte risico's wordt een simulatiemethode gebruikt en wordt rekening gehouden met de gekozen risicobereidheid.

Risico's	Risicobedrag	Eénmalig of terugkerend risico	Kans van optreden	Einddatum
Bedrijfsvoeringsrisico's				
Kosten opruimen afvalinrichting	€ 1.000.000	1x per 2 jaar	n.v.t.	continu
Wateroverlast: natuurontwikkeling Texel	€ 1.048.000	1x per 10 jaar	n.v.t.	31 december 2041
Beschikbaarheidsvergoeding OV	€ 7.700.000	eenmalig	30%	31 december 2023
Verkeerde Wet milieubeheerprocedure en fouten bij WABO - procedure	€ 3.000.000	1x per 20 jaar	n.v.t.	continu
Schadeclaim i.v.m. asbest bij N201	€ 500.000	eenmalig	40%	31 december 2022
Financieringsrisico's				
Lening Nationaal Restauratie Fonds	€ 9.100.000	eenmalig	10%	1 januari 2061
Deelneming PDENH	€ 9.258.649	eenmalig	20%	17 mei 2025
Subsidieregeling Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer	€ 7.200.000	eenmalig	25%	31 december 2025
Grondexploitatierisico's				
Strategische aankopen, materiële vaste activa	€ 2.500.000	eenmalig	10%	1 januari 2025
Risico's Verbonden Partijen				
Dividenduitkering	€ 1.782.750	1x per 5 jaar	n.v.t.	31 december 2022

A. Beleidsrisico's

Bij de jaarrekening 2021 zijn geen beleidsrisico's geïnventariseerd met een omvang groter dan € 2 miljoen.

B. Bedrijfsvoeringsrisico's

Verkeerde Wet milieubeheerprocedure en fouten bij Wabo-procedure

De uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving op grond van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht en de betrokken wetten is gemandateerd aan 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. Het gevolg kan zijn dat bedrijven schadeclaims indienen bij de provincie en dat er afbreuk wordt gedaan aan het imago van de provincie. Schadeclaims kunnen oplopen tot een bedrag van circa € 3 miljoen.

Er zijn privaatrechtelijke overeenkomsten gesloten met de omgevingsdiensten over de eisen waaraan de vergunningverlening, toezicht en handhaving moeten voldoen. De aansprakelijkheid van tekortkomingen in de uitvoering van deze overeenkomsten door onzorgvuldig of on(des)kundig handelen van de omgevingsdiensten ligt bij hen, tot het bedrag van de betreffende dienstverlening. Ook moeten de omgevingsdiensten voldoen aan de Verordening kwaliteit VTH omgevingsrecht. In de rol van opdrachtgever bewaakt de provincie dit.

Beschikbaarheidsvergoeding OV

Er bestaat een kans dat de provincie extra kosten maakt in verband met een eventueel (voorkomen van een) faillissement of niet nakomen van de verplichtingen in de concessiebesluiten door concessiehouder (geen of veel minder openbaar vervoer) als gevolg van financiële gevolgen van de coronacrisis voor de reizigersopbrengsten in het openbaar vervoer. Er worden verschillende beheersmaatregelen getroffen, met het Rijk in de vorm van een beschikbaarheidsvergoeding en met de vervoerder in de vorm van een transitieplan. De beheersmaatregelen beperken het risico dat de concessiehouder failliet dreigt te gaan dan wel dat er extra moet worden bezuinigd/ afgeschaald om de tekorten bij de concessiehouder in de periode 2022 en 2023 op te vangen. Daardoor zou de bereikbaarheid verminderen, zou er structurele schade ontstaan aan de kwaliteit van het OV, en zou er afbreuk worden gedaan aan de ambities van dit college. Hierdoor is de kans en de impact verkleind van dit risico ten opzichte van een scenario waarin deze beheersmaatregelen niet zijn getroffen. Het restrisico, in geval van een worst case scenario, wordt geschat op € 3,5 miljoen voor 2022 en € 4,2 miljoen voor 2023; totaal € 7,7 miljoen.

C. Financieringsrisico's

Lening Nationaal Restauratie Fonds

Het risico is dat de lening niet (volledig) wordt terugbetaald aan de provincie. De provincie heeft geld uitgeleend aan het Nationaal Restauratie Fonds (hierna NRF) dat het op zijn beurt doorleent aan eigenaren van monumenten voor het herbestemmen/restaureren/verduurzamen van monumenten. Het NRF toetst of de ontvangers van leningen kredietwaardig zijn. Ook bekijkt het NRF in hoeverre voldoende zekerheid kan worden verkregen uit het te financieren onderpand.

Door middel van hypothecaire leningen wordt zekerheid gesteld. Het risico is maximaal € 9,1 miljoen.

Deelneming PDENH

Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland (PDENH) investeert in duurzame innovatieve bedrijven en initiatieven in Noord-Holland. Omdat PDENH wordt gefinancierd met provinciale middelen, leiden de investeringen door PDENH ook tot een financieel risico voor de provincie Noord-Holland. Als beheersmaatregel wordt voor iedere investering een uitgebreid onderzoek uitgevoerd door een team gespecialiseerde investeringsmanagers in dienst van het participatiefonds. Een investering wordt vervolgens ter advies voorgelegd aan een investeringscomité, waarna de provincie als aandeelhouder het uiteindelijke investeringsbesluit neemt.

Ondanks risicobeperkende maatregelen gaat het in absolute zin om grote bedragen. Het aantal investeringen en het door PDENH uitgezette kapitaal neemt in de toekomst verder toe.

Zekerheidshalve is bij de berekening van het benodigde risicobedrag voor PDENH uitgegaan van 20% van het geïnvesteerd vermogen. Dit risicopercentage is recent geactualiseerd naar aanleiding van de coronacrisis. Het risicobedrag voor PDENH dient ter dekking van onvoorziene risico's, in de vorm van (onvoorziene) faillissementen van ondernemingen waarin het fonds heeft geïnvesteerd, waardoor het bedrag aan uitstaand vermogen is gegroeid. Hierdoor is het risicobedrag t.o.v. de voorgaande actualisatie gestegen. 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.

Subsidieregeling Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer en Uitvoeringsregeling POP3 subsidies Noord-Holland

De provincie kent 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. Wij hebben meer POP3-subsidieverplichtingen dan waar wij als provincie aan Europese middelen aanspraak op kunnen maken. Het bedrag moeten we mogelijk bijdragen, maar het is ook mogelijk dat hiervoor Europese middelen alsnog beschikbaar komen. Er zijn in elk geval tot en met 2025 - het einde van het POP3 - verschillende momenten dat er 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 hebben we 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.

D. Grondexploitatierisico's

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. Hierin ligt een zeker risico besloten dat de economische waarde van deze grond op enig moment (in negatieve zin) afwijkt van de boekwaarde. Om dit risico af te dekken, is hiervoor een bedrag in het weerstandsvermogen opgenomen. Dit bedrag is gerelateerd aan de boekwaarde van de strategische aankopen en materiële vaste activa. Per 31 december 2021 bedraagt de boekwaarde van de strategische aankopen € 25 miljoen.

E. Risico's verbonden partij

Bij de jaarrekening 2021 zijn geen risico's verbonden partijen geïnventariseerd met een omvang groter dan € 2 miljoen.

Verloop risico's

Risico-inventarisatie (bruto x € 1.000)	Rekening 2020	Begroting 2022	Rekening 2021	Mutaties rekening 2021 t.o.v. begroting 2022	Afname / toename
Beleidsrisico's	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	-
Bedrijfsvoeringrisico's	€ 8.948	€ 12.298	€ 13.248	€ 950	toename
Financieringsrisico's	€ 17.400	€ 17.560	€ 25.559	€ 7.999	toename
Grondexploitatierisico's	€ 2.330	€ 2.100	€ 2.500	€ 400	toename
Risico's verbonden partijen	€ 3.513	€ 3.513	€ 1.783	€ -1.731	afname
Bruto risicobedrag	**€ 32.191**	**€ 35.471**	**€ 43.090**	**€ 7.619**	**toename**

Toelichting

In vergelijking met de voorgaande inventarisatie (jaarrekening 2020), is het totaal aan bruto risico's per saldo toegenomen met € 7,6 miljoen. De toename in de bedrijfsvoeringsrisico's wordt grotendeels veroorzaakt door het risico 'beschikbaarheidsvergoeding OV'. Er bestaat een kans dat de provincie extra kosten maakt in verband met een eventueel (voorkomen van een) faillissement of niet nakomen van de verplichtingen in de concessiebesluiten door concessiehouder (geen of veel minder openbaar vervoer) als gevolg van financiële gevolgen van de coronacrisis voor de reizigersopbrengsten in het openbaar vervoer.

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 die nog niet verder te kwantificeren zijn. Wij denken hierbij aan:

Stikstof

De maatregelen en wetgeving vanuit de Rijksoverheid om stikstof te verminderen hebben gevolgen voor de snelheid en kosten van de aanleg van infrastructuur alsmede voor beheer en onderhoud. De omvang en eventuele schade die hierdoor ontstaat is niet te kwantificeren.

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, zal dit vertraging in de projecten tot gevolg hebben. De omvang en eventuele schade die hierdoor ontstaat, is niet te kwantificeren.

Inflatie

De huidige inflatiecijfers zijn beduidend hoger dan de indexatie die de Provincie toepast. Wanneer voor de inkomstenstroom geen vergelijkbare prijspeilstijging wordt toegepast is dit een risico.

Prijsstijgingen grondstoffen

De grondstofprijzen zijn in de afgelopen periode bovengemiddeld gestegen, de staalprijzen zelfs extreem door schaarste van schroot en sterk stijgende ijzerertsprijzen alsmede stijgende energieprijzen. De verdere ontwikkeling hiervan is niet goed in te schatten. De omvang en eventuele schade die hierdoor ontstaat, is niet te kwantificeren.

Energiebehoefte in relatie tot het elektriciteitsnet

De vraag naar elektriciteit in combinatie met de toename van duurzame energieprojecten bereiken de grens van de beschikbare netwerkcapaciteit.

Klimaatontwikkelingen, duurzaamheid en circulariteit

Voor 2030 heeft de provincie de onderstaande duurzaamheidsambities die aansluiten bij het Klimaatakkoord van Parijs en het Nationale Klimaatplan. De doelstellingen per duurzaamheidsthema zijn:

- CO2 reductie - De CO2 uitstoot is in 2030 met 50% afgenomen (in lijn met de doelstelling van Parijs,referentiejaar 1990);
- Energietransitie - De operatie1) van de provinciale infrastructuur is in 2030 energieneutraal (Het
- elektriciteitsverbruik voor de exploitatie van de infrastructuur wordt opgewekt op het eigen areaal met zonneparken en zonnepanelen);
- Circulaire economie (infrastructuur) - De toepassing van primaire grondstoffen bij aanleg en beheer van provinciale infrastructuur is in 2030 met 50% afgenomen (Van alle gebruikte bouwmaterialen is maximaal 50% een primaire grondstof);
- Klimaatadaptatie - Nieuwbouwprojecten zijn klimaatbestendig en water robuust;
- Biodiversiteit - De biodiversiteit wordt versterkt bij aanleg, beheer en operatie van de provinciale infrastructuur.

De omvang en bijkomende kosten hiervan zijn nog niet gekwantificeerd.

Personeelsschaarste

Zowel kwalitatief als kwantitatief heerst er personele schaarste. De huidige krapte op de arbeidsmarkt heeft tot gevolg dat vacatures lastig zijn in te vullen. Deze krapte telt voor zowel

het aantrekken van vast als van tijdelijk personeel. Als gevolg hiervan kan doorloop van projecten in het gedrang komen.

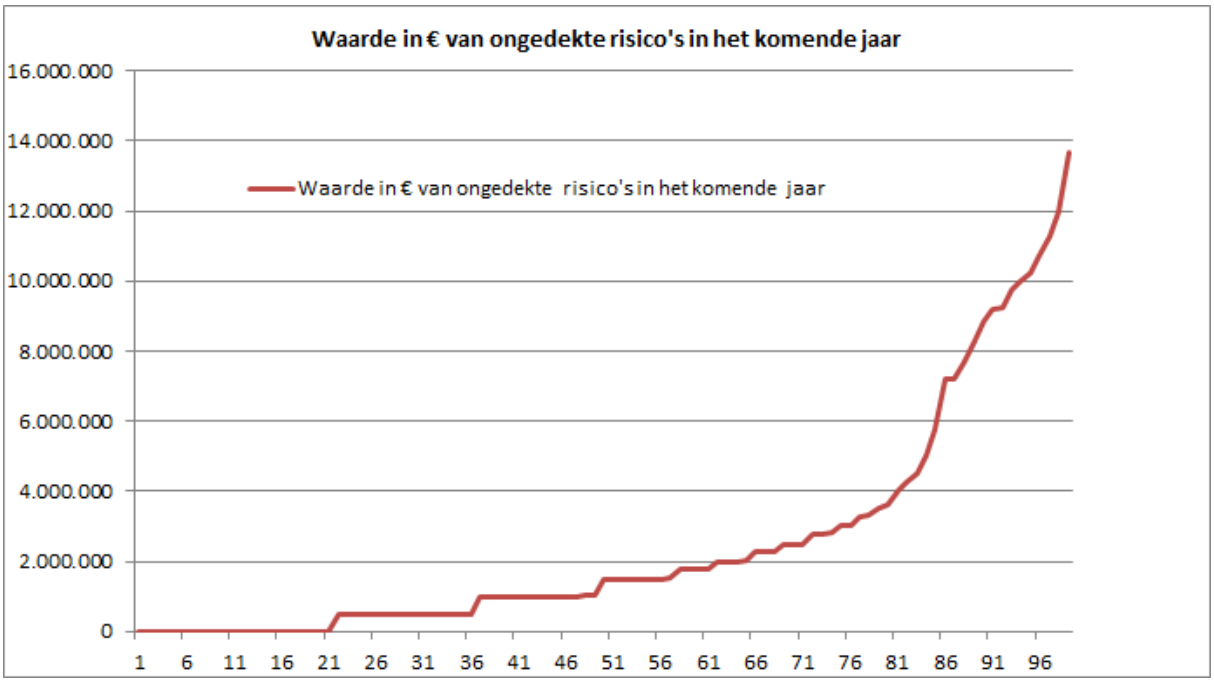
Berekening risico's

Bij de begroting en bij de jaarrekening wordt jaarlijks het actuele totale weerstandsvermogen en het actuele incidentele weerstandsvermogen berekend voor een periode van 4 jaar respectievelijk voor een periode van één jaar.

In dit onderdeel wordt de beschikbare weerstandscapaciteit geconfronteerd met de uitkomst van de simulatie van de hiervoor genoemde risico's. Het quotiënt van beide bedragen wordt het weerstandsvermogen genoemd. De totale bruto omvang van deze risico's bedraagt € 43,1 miljoen.

Berekende hoogte van de ongedekte risico's voor 1 jaar: € 13,7 miljoen

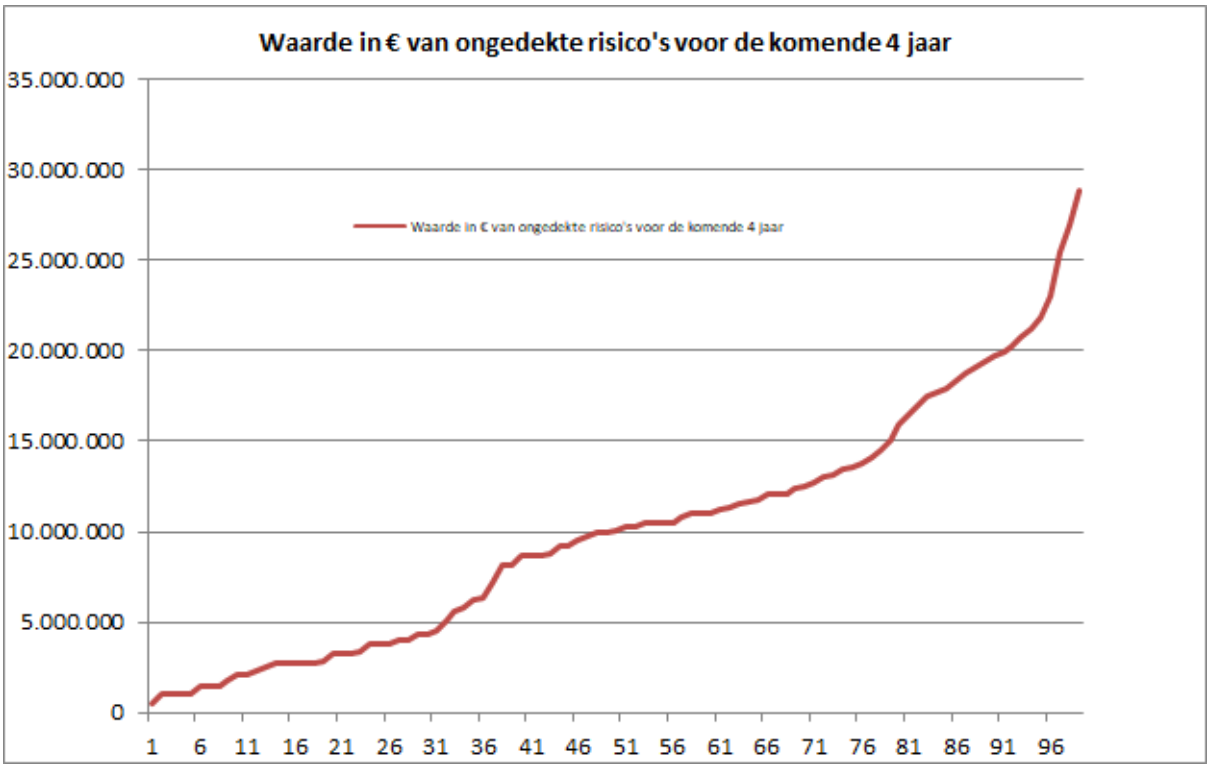
Op basis van de methode waarbij wordt gesimuleerd of een risico al dan niet voorkomt, is berekend dat het risico € 13,7 miljoen bedraagt. Dit betekent dat met 99% zekerheid gesteld kan worden dat het komende jaar het bedrag aan schade niet groter zal zijn dan het hier genoemde risicobedrag. De verdeling van de bedragen over de percentielen ziet er grafisch als volgt uit:



Toelichting: op de horizontale as staan de percentielen. Op de verticale as staan de bijbehorende bedragen. In 50% van de simulaties zijn de geëffectueerde risico's bij elkaar opgeteld € 1,5 miljoen of lager. In 99% van de simulaties zijn de geëffectueerde risico's bij elkaar opgeteld € 13,7 miljoen of lager.

Berekende hoogte van de ongedekte risico's voor 4 jaar: € 28,8 miljoen

Op basis van de methode waarbij wordt gesimuleerd of een risico al dan niet voorkomt, is berekend dat het risico € 28,8 miljoen bedraagt. Dit betekent dat met 99% zekerheid gesteld kan worden dat het komende jaar het bedrag aan schade niet groter zal zijn dan het hier genoemde risicobedrag. De verdeling van de bedragen over de percentielen ziet er grafisch als volgt uit:



Toelichting: op de horizontale as staan de percentielen. Op de verticale as staan de bijbehorende bedragen. In 50% van de simulaties zijn de geëffectueerde risico's bij elkaar opgeteld € 10,1 miljoen of lager. In 99% van de simulaties zijn de geëffectueerde risico's bij elkaar opgeteld € 28,8 miljoen of lager.

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 is de capaciteit die eenmalig kan 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.

De algemene reserve is een nu vrij beschikbare reserve. 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 is de capaciteit, die terugkerend kan 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 zal er financiële schade zijn voor de provincie. 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 als een risico zich voordoet:

- Wij informeren PS over het zich voordoen van de risico's, inclusief de achtergronden;
- Wij stellen voor het risicobedrag ten laste van de algemene reserve te brengen, wanneer geen andere dekkingsmogelijkheden voorhanden zijn;
- Indien de algemene reserve hierdoor niet meer toereikend is, formuleren wij een bezuinigingsvoorstel;
- De weerstandscapaciteit dient daarna weer op peil te worden gebracht, indien zij zodanig is aangetast dat zij niet langer aan de norm voldoet. In dat geval voegen wij bij het voorstel aan PS een voorstel voor een herstelplan om dit mogelijk te maken.

Toelichting weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen is het kengetal dat uitdrukt in welke mate de provincie in staat is om met haar financiële reserves de ongedekte risico's op te vangen. In deze jaarrekening wordt het weerstandsvermogen nog berekend middels de methode zoals voorgeschreven in de kadernota weerstandsvermogen en risicomanagement 2017-2020 voor zowel het totale weerstandsvermogen als het incidentele weerstandsvermogen. De nieuwe kadernota gaat in werking vanaf boekjaar 2022.

Het totale weerstandsvermogen wordt berekend als de totale weerstandscapaciteit gedeeld door de hoogte van de ongedekte risico's over een periode van 4 jaar.

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 teruggebracht wordt op het minimale niveau.

Incidenteel weerstandsvermogen

Berekening weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	Rekening 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024	Totaal
Incidentele capaciteit					
Algemene reserve	186,0				186,0
Onvoorzien	-				-
Totaal incidentele capaciteit	180,0	-	-	-	180,0

Berekende risico's voor 1 jaar	13,70
Kengetal weerstandsvermogen voor 1 jaar	**13,6**

Totale weerstandsvermogen

Berekening weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	Rekening 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024	Totaal
Incidentele capaciteit					
Algemene reserve	186,00				186,00
Onvoorzien	-				-
Totaal incidentele capaciteit	186,00	-	-	-	186,00
Structurele capaciteit					
Onbenutte belastingcapaciteit		163,00	163,00	163,00	489,00
Onvoorzien		-	-	-	-
Meerjarenbegrotingsruimte		-	-	-	-
Totale structurele capaciteit	-	163,00	163,00	163,00	489,00
Totale weerstandscapaciteit					**675,00**
Berekende risico's voor 4 jaar					28,80
Kengetal weerstandsvermogen voor 4 jaar					**23,40**

Uit dit overzicht blijkt dat de berekende weerstandscapaciteit op basis van de incidentele capaciteit 13,6 bedraagt (was 9,8 bij jaarrekening 2020). Voor een periode van 4 jaar bedraagt de weerstandscapaciteit 23,4 (was 29,1 bij jaarrekening 2020). 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 ongedekte risico's.

Conclusies

Bij de jaarrekening zijn risico's geïnventariseerd met een totale bruto omvang van € 43,1 miljoen. Het berekende risicobedrag (na simulatie) voor het komende jaar bedraagt € 13,7 miljoen. Het berekende risicobedrag voor de komende 4 jaar bedraagt € 28,8 miljoen.

De incidentele weerstandscapaciteit bij de jaarrekening 2021 bedraagt € 182 miljoen. Het weerstandsvermogen voor 1 jaar komt dan uit op 13,6. De totale weerstandscapaciteit bedraagt € 671 miljoen. Het weerstandsvermogen voor een periode van 4 jaar komt dan uit op 23,4. Met een zekerheid van 99% kan geconcludeerd worden dat de berekende weerstandscapaciteit toereikend is om financiële tegenvallers op te vangen.

Kengetallen

In het BBV is voorgeschreven dat in deze paragraaf een set van 6 verplichte financiële kengetallen opgenomen moeten worden. De 6 kengetallen zijn:

1. netto schuldquote

2. netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

3. de solvabiliteitsratio

4. kengetal grondexploitatie

5. structurele exploitatieruimte

6. belastingcapaciteit (zie hiervoor de paragraaf provinciale heffingen).

1. 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 2020	Begroting 2021*	Rekening 2021
A	Vaste schulden (art. 46)	0	0	0
B	Netto vlottende schuld (art. 48)	27	16	27
C	Overlopende passiva (art. 49)	294	335	350
D	Financiële activa (art. 36 lid d, e en f)	0	0	0
E	Uitzettingen < 1 jaar (art. 39)	362	153	232
F	Liquide middelen (art. 40)	5	0	5
G	Overlopende activa (art. 40a)	23	30	53
H	Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	478	495	518
	Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G/H * 100%	**-14%**	**34%**	**17%**

*2021 t/m Tweede begrotingswijziging 2021

Een negatieve schuldquote geeft aan dat per saldo sprake is van een overschot aan middelen. Ultimo 2020 was daar nog sprake van bij de provincie Noord-Holland. Ultimo 2021 is het percentage uitgekomen op 17% en is geen sprake meer van een overschot aan middelen. Uit de tabel hiervoor blijkt dat dit vooral wordt veroorzaakt door een daling van de uitzettingen <1 jaar. Dit zijn de eigen middelen van de provincie die jaarlijks langzaam minder worden als gevolg van de bedrijfsvoering. In 2021 is het nog niet nodig gebleken om vreemd vermogen aan te trekken (zie regel A).

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 2020	Begroting 2021*	Rekening 2021
A	Vaste schulden (art. 46)	0	0	0
B	Netto vlottende schuld (art. 48)	27	16	27
C	Overlopende passiva (art. 49)	294	335	350
D	Financiële activa (art. 36 lid b, c, d, e en f)	41	40	99
E	Uitzettingen < 1 jaar (art. 39)	362	153	232
F	Liquide middelen (art. 40)	5	0	5
G	Overlopende activa (art. 40a)	23	30	53
H	Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	478	495	518
	Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G/H * 100%	**-23%**	**26%**	**-2%**

*2021 t/m Tweede begrotingswijziging 2021

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. Dit zorgt voor een overschot aan middelen ultimo 2021.

3. Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. Onder de solvabiliteitsratio wordt verstaan 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 2020	Begroting 2021*	Rekening 2021
A	Eigen vermogen (art. 42)	1078	915	1064
B	Balanstotaal	1420	1285	1463
	Solvabiliteit A/B * 100%	**76%**	**71%**	**73%**

* 2021 t/m Tweede begrotingswijziging 2021

Hoe hoger de solvabiliteitsratio hoe hoger de weerbaarheid van de provincie. De mate van weerbaarheid in combinatie met de andere kengetallen geeft een indicatie over de financiële positie van de provincie.

Kijkend naar de samenstelling van het vreemd vermogen (c.q. de financiële verplichtingen), valt af te leiden dat dit met name bestaat uit vlottende schulden en overlopende passiva waar voor een deel nog vlottende activa en overlopende activa tegenover staan. De provincie heeft geen langlopende schulden. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het berekende ratio ruim voldoende is om aan de financiële verplichtingen te voldoen.

4. Grondexploitatie

Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2020	Begroting 2021*	Rekening 2021
Niet in exploitatie genomen bouwgronden (art. 38 lid a punt 1)	0	0	0
Bouwgronden in exploitatie (art. 38 lid b)	0	0	0
Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	478	464	468
Grondexploitatie (A+B)/C * 100%	**0%**	**0%**	**0%**

(2021 t/m Begrotingswijziging 2021)

Uit bovenstaande blijkt dat de provincie niet over in exploitatie genomen gronden beschikt, hetgeen past bij het grondbeleid van de provincie.

5. Structurele exploitatieruimte

Voor de beoordeling van het structurele en reële evenwicht van de begroting wordt thans het 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) en 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 2020	Begroting 2021	Rekening 2021
A	Totale structurele lasten	377	398	412
B	Totale structurele baten	460	450	490
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	35	36	44
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	4	4	1
E	Totale baten	478	464	518
	Structurele exploitatieruimte ((B-A)+(D-C))/(E) * 100%	**11%**	**4%**	**7%**

(2020 t/m Tweede begrotingswijziging)

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. Uit

bovenstaande tabel blijkt dat de structurele baten groter zijn dan de structurele lasten. Voor een nadere toelichting zie 5.1.4 in deze jaarrekening.

6. Belastingcapaciteit

Een provincie heeft de mogelijkheid om het aantal opcenten te verhogen tot het maximaal te heffen aantal opcenten zoals dat door het Rijk wordt 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) en uit te drukken in een percentage.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2020	Begroting 2022*	Rekening 2021
A	Aantal opcenten MRB	67,9	67,9	67,9
B	Landelijk gemiddelde opcenten in jaar er voor	81,4	83,0	83,0
	Aantal opcenten t.o.v. landelijk gemiddelde in jaar er voor (A/B) * 100%	83,4%	81,8%	81,8%

*2021 t/m Tweede begrotingswijziging 2021

Uit bovenstaande blijkt dat de provincie Noord-Holland onder het landelijk gemiddelde zit qua heffen van opcenten. Dit is ook logisch, omdat de provincie het laagste opcentenpercentage hanteert van alle provincies. Dit zorgt ervoor dat er nog voldoende capaciteit is om eventuele financiële tegenvallers op te vangen. Bij de jaarrekening 2021 is de onbenutte belastingcapaciteit berekend op € 163,0 miljoen. Voor nadere informatie over de opcenten wordt verwezen naar de paragraaf Provinciale heffingen in deze jaarrekening.

	Rekening 2020	Begroting 2021*	Rekening 2021
1. Netto schuldquote	-14%	34%	17%
2. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-23%	26%	-2%
3. Solvabiliteitsratio	76%	71%	73%
4. Grondexploitatie	0%	0%	0%
5. Structurele exploitatieruimte	11%	4%	7%
6. Belastingcapaciteit	83,4%	81,8%	81,8%

*2021 t/m Tweede begrotingswijziging 2021

De bovenstaande tabel geeft op basis van een aantal kengetallen inzicht in de financiële positie van de provincie. Voor een beoordeling van de financiële positie is het belangrijk dat zowel naar de balans als naar de exploitatie wordt gekeken. In de kengetallen structurele exploitatieruimte en belastingcapaciteit komt tot uitdrukking dat de provincie over voldoende structurele baten beschikt, en dat de mogelijkheid bestaat om de structurele baten op korte termijn indien nodig te vergroten.

Voor de provincie Noord-Holland geldt dat de structurele baten groter zijn dan de structurele lasten. Dit resulteert in een structurele exploitatieruimte in 2021 van 7%.

Het percentage opcenten van Noord-Holland (67,9) ligt onder het gemiddelde van alle 12 provincies (83,0). Dit komt neer op een percentage van 81,8% wat betreft de verhouding van de geheven opcenten in Noord-Holland ten opzichte van het gemiddelden van alle provincies. In 2020 kwam dit percentage uit op 83,4. Het lage opcentenpercentage dat de provincie Noord-Holland hanteert resulteert in een onbenutte belastingcapaciteit van € 163,0 miljoen in 2021. Op basis van het 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. Voor de schuldquote zoals die berekend is onder 1 geldt dat geen sprake meer is van een overschot aan middelen. Dit wordt met name veroorzaakt door een afname van de uitzettingen < 1 jaar.

De solvabiliteitsratio over 2021 bedraagt 73%. Dit betreft voornamelijk kortlopende schulden. Omdat hier nog kortlopende activa tegenover staan, is de kans gering dat het eigen vermogen aangesproken hoeft te worden om aan deze verplichtingen te voldoen.

Wat de grondexploitatie betreft kan gezegd worden dat Noord-Holland geen actieve grondexploitatie kent. In de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing is een bedrag opgenomen voor daling van boekwaardes. Uit de berekening van het weerstandsvermogen is gebleken dat als deze risico’s zich voordoen er voldoende capaciteit is om de risico’s af te dekken.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat op grond van de huidige cijfers de financiële situatie van de provincie als robuust omschreven kan worden.

4.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Duurzame toepassing van infrastructuur

Het verbeteren van de (provinciale) infrastructuur is een kerntaak van de provincie. Binnen deze kerntaak is het beheren van de provinciale kapitaalgoederen een belangrijk element. De provincie beheerde hiertoe begin 2021: 645 kilometer wegen, 384 kilometer fietspaden, 50 kilometer busbanen, 246 kilometer vaarwegen (bodem en oevers), 590 civiele kunstwerken (inclusief beweegbare bruggen, tunnels en natuurbruggen), faunavoorzieningen, dynamisch verkeersmanagementsystemen, 2 verkeerstunnels, een brugbediencentrale en 13 gebouwen (waarvan 4 huur).

In 2021 zijn er weer 4 bruggen aangesloten op de brugbediencentrale. Het totaal aantal bruggen dat aangesloten is op de bediencentrale bedraagt nu 13. In 2021 hebben Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten opnieuw de ambitie uitgesproken voor het centraal bedienen van bruggen en sluizen, en bij de ombouw naar centrale bediening de werkzaamheden in het kader van de machinerichtlijn gecombineerd uit te voeren.

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.

De provincie heeft de ambitie uitgesproken om bij te dragen aan de nationale en internationale klimaat- en CO2-doelstellingen en hier een voorloper in te zijn. Dit doet de provincie door onder andere projecten uit te voeren, die gericht zijn op duurzaamheid. Openbare ledverlichting wordt uitgerold, energie wordt via de eigen infrastructuur opgewekt en grondstoffen worden hergebruikt. Ook bij toepassing van asfalteringswerkzaamheden worden grondstoffen hergebruikt. In mei 2021 hebben Provinciale Staten voor de periode 2021-2023 voor het verduurzamen van de infrastructuur een budget beschikbaar gesteld van € 7,5 miljoen. Vanuit dit budget zijn in de afgelopen periode 13 projectkredieten met duurzaamheidsmaatregelen aangevraagd voor een totaal bedrag van € 2,3 miljoen, en vanuit onderhoud is voor € 400.000 besteed en of verplicht aan duurzaamheidsmaatregelen. Daarnaast hebben Provinciale Staten in mei € 5,5 miljoen beschikbaar gesteld voor de uitrol van ledverlichting 2e fase, waarvan de projectvoorbereiding al is gestart. Doel van het project is om alle openbare verlichting te vervangen door ledverlichting.

Biodiversiteit

Landschappelijk en vanuit biodiversiteit zijn er verbeteringen aangebracht bij het onderhoud van de bermen. Bermen zijn een belangrijk leefgebied voor bijen en andere insecten. Er wordt daar waar mogelijk gefaseerd gemaaid en er worden insectenschuilplaatsen gecreëerd. Dit gebeurt in de vorm van staand en liggend dood hout. Bij wegreconstructies wordt er een gevarieerd assortiment inheemse boom- en heestersoorten aangeplant, zodat de ecologische waarde wordt verhoogd. De beoogde extra impuls voor het verhogen van de biodiversiteit in de bermen van de wegen en vaarwegen heeft na een vertraging in het laatste kwartaal geleid tot plaatselijk ander maaibeleid. Hierdoor verandert het beeld van de berm van strak gemaaid naar bont en divers. De overige plannen worden in het voorjaar 2022 uitgerold. Nieuw is het project Monumentale bomen. Afgelopen najaar is begonnen met het in kaart brengen van de monumentale bomen en waardevolle houtopstanden langs de provinciale wegen.

Assetmanagement

De provincie is een gecertificeerd beheerder op het gebied van assetmanagement. Er wordt ingezet op continue verbetering en ontwikkeling van de organisatie. In juni 2021 heeft opnieuw een ISO 55001 hercertificeringsaudit plaatsgevonden. De provincie heeft deze audit goed doorstaan.

Assetmanagement beoogt de benodigde onderhoudsmaatregelen van het areaal af te wegen op basis van de aspecten areaalprestatie, faalrisico's en kosten. Het functioneren van het areaal volgens een bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau is leidend. Dit is vastgelegd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). Hierin is omschreven welke kapitaalgoederen de provincie in eigendom heeft en op welk kwaliteitsniveau deze in stand gehouden moeten worden. Ook is hierin vastgelegd welke financiële middelen voor het in stand houden noodzakelijk zijn. De onderstaande beeldkwaliteitsniveaus voor de verschillende netwerken van de provinciale infrastructuur zijn door Provinciale Staten vastgesteld. Deze zijn gebaseerd op de landelijke CROW-systematiek.

Infrastructuur

Netwerken Bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau

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

De gerealiseerde kwaliteitsniveaus zijn hieronder weergegeven.

Netwerken	Bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau	Werkelijk kwaliteitsniveaus t.o.v. gehele netwerk (%)						Streefwaarde 95% ≥ kwaliteitsniveau	Realisatie
		A+	A	B	C	D	totaal		
Stroomwegen	B	4%	49%	44%	4%	0%	100%	95%	96%
Overige wegen	C	18%	53%	29%	14%	1%	114%	95%	98%
Fietspaden	B	13%	60%	21%	5%	2%	100%	95%	94%
Busbanen (incl. haltes)	B	4%	7%	89%	0%	0%	100%	95%	100%
Vaarwegen	C/D	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Totaal	-	-	-	-	-	-	-	**95%**	**97%**

Deze tabel geeft inzicht in de globale toestand van ons areaal op bestuursniveau. Uit inspecties blijkt dat 95% van het areaal voldoet aan de vastgestelde kwaliteitsniveaus. Dat is gelijk aan de streefwaarde die is gesteld in de begroting 2020. Netwerk ‘stroomwegen’ en ‘fietspaden’ zitten onder de 95%. Het areaal dat momenteel niet voldoet aan het vastgestelde kwaliteitsniveau zal in onderhoud worden genomen. Zoals bijvoorbeeld de stroomwegen N196a en de N196b. Ook de fietspaden liggen onder de streefwaarde. Dit wordt met name veroorzaakt door onderhoudswerkzaamheden die voor 2021 geprogrammeerd staan.

Naast de genoemde eis over beeldkwaliteit zijn er bij de begroting 2020 ook andere eisen gesteld. Als prestatie indicator is er gesteld dat bij de vaarwegen geen stremmingen voor de gebruikers mogen ontstaan ten gevolge van een calamiteit aan de oevers. In 2021 zijn er geen stremmingen als gevolg van een calamiteit aan de oever of bodem opgetreden.

Tunnels

De beschikbaarheid van de tunnelbuizen van de Waterwolftunnel draagt bij aan het optimaal gebruik voor wegverkeer. De niet-beschikbaarheid is gerelateerd aan de wijze van instandhouding en de gehanteerde onderhoudsplanning. Het beschikbaarheidspercentage wordt bepaald aan de hand van de absolute sluitingstijd van 1 of meer buisafsluitingen per maand. De gemiddelde beschikbaarheid in 2021 is 98,4%. De norm is 97,5%. Naast de geplande niet-beschikbaarheid wordt het beschikbaarheidspercentage bepaald door het aantal incidenten en technische storingen die hebben geleid tot een tunnel(buis) sluiting. Het toprisico van 2020 was uitval van dienstverlening door COVID-19 met sluiting van de tunnels als ultiem doemscenario. Er is op alle vlakken bijzonder hard gewerkt om de risico’s hieromtrent zo adequaat mogelijk te beheersen.

Verkeerskundig beheer

Het onderhoud van onze infrastructuur draagt bij aan de doorstroming, de veiligheid, het imago en de leefbaarheid binnen de provincie. Daarbij streven wij naar een hoge tevredenheid bij de weggebruikers. Het resultaat van onze beheerinspanning is dat 83% van de weggebruikers (zeer) tevreden is (bron – Belevingsonderzoek Automobilisten December 2021 WOW). De norm is 80%.

Op basis van gestelde kaders en kwaliteitseisen is het Integraal Meerjaren Programma Infrastructuur 2021-2028 (iMPI) opgesteld. In dit iMPI zijn het PMO (Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud) en het PMI (Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur) samengevoegd. In dit iMPI wordt inzicht gegeven in het onderhoudsprogramma, in vervangingen en in nieuwe investeringen. Ook wordt de benodigde financiering hiervan weergegeven.

Stikstof

Het ontbreken van een eenduidig landelijk stikstofbeleid leidde in de eerste helft van 2021 tot problemen, vertraging en extra kosten, bij de uitvoering van sommige infrastructurele projecten. Sinds 1 juli 2021 is er nieuwe landelijke regelgeving, de Wet stikstofreductie en natuurverbetering, van kracht en geldt er een vrijstelling van de vergunningplicht voor stikstof voor de bouw- of uitvoeringsfase van projecten. Deze plicht geldt nog wel voor de gebruiksfase van een project. Door de vrijstelling voor de bouwfase zijn de problemen in projecten sterk afgenomen.

In projecten blijft ook onder de vrijstelling het streven de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden te minimaliseren. Dit is maatwerk per project.

Toekomstige nieuwe landelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld een uitspraak van de Raad van State of aanpassingen van een verplicht te hanteren rekenmodel voor het bepalen van stikstofdepositie, kunnen nopen tot tussentijdse aanpassing van de uitvoering van projecten.

Verkeersmanagement

Binnen de provincie wordt gewerkt volgens gebruikersgericht netwerkmanagement. Hierbij staat de gebruiker centraal, en wordt de hinder-beleving voor de gebruiker tot een minimum beperkt, bij een zo efficiënt mogelijke besteding van de beschikbare middelen. In de contracten met de gebiedsaannemers is (en wordt) geëist dat zij werken met zo min mogelijk hinder voor gebruikers.

Gebouwen

De provincie Noord-Holland heeft verschillende panden in beheer. De meeste panden zijn in gebruik 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 2022 kan als volgt worden ingedeeld.

- Maincontract (loopt t/m 01-02-2023, nieuwe aanbesteding met mogelijk hogere contractwaarde)*
- Planmatig onderhoud, dit betreft werkzaamheden volgens het meerjarenonderhoudsplan.
- Niet-planmatig onderhoud, dit betreft storingen en niet geplande kleine onderhoudswerkzaamheden.

*Maincontract loopt t/m 01-02-2023. De nieuwe aanbesteding voor de komende 10 jaar zal leiden tot een hogere contractwaarde. Er zal in de nieuwe contractperiode meer onderhoud aan en vervangingen van installaties plaatsvinden. Omdat de contractwaarde pas na gunning bekend is zijn hier nog de bestaande contractwaarden opgenomen.

Maincontract

Voor zowel het planmatig als het niet-planmatig onderhoud voor het kantoorpand Houtplein 33, het nieuwe gebouw Dreef 1 & 3, is een “maincontract” afgesloten, op basis van een prestatiecontract. Dit houdt 1 contract in, voor het onderhoud aan alle technische disciplines, waaronder bouwkunde, verwarming, lucht en elektrotechniek. Naast deze contractuele verplichtingen zijn er incidentele kosten die voortvloeien uit het maincontract voor deze panden.

Planmatig onderhoud

Voor het planmatig (bouwkundig) onderhoud aan de overige panden werken wij met een meerjarenonderhoudsplan. Dit plan bevat het planmatig (bouwkundig) onderhoud aan de buitenzijde van de panden, zoals het schilderwerk, de vervanging of renovatie van daken en goten, en noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan de terreinen (hekwerk, bestrating). In het meerjarenonderhoudsplan is ook de periodieke vervanging van cv-installaties en overige installaties meegenomen. Om de 3 jaar vindt een herinspectie van de provinciale panden plaats, waarna het meerjarenonderhoudsplan indien nodig wordt aangepast. De laatste inspectie is in 2019 uitgevoerd. In 2022 wordt een nieuwe inspectie uitgevoerd.

Er zal onderhoud worden uitgevoerd in Paviljoen Welgelegen aan de installatietechnische onderdelen (brandmeldcentrale en klimaat). Tevens zal binnenschilderwerk worden uitgevoerd in combinatie met herstelwerk lekkage en houtrot. Vervolgens zal er divers onderhoud aan de villa's worden uitgevoerd. Daarnaast worden aan de andere panden kleinere reguliere onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Op Houtplein 33 wordt de toegangscontrole vervangen.

Niet-planmatig onderhoud

Het niet-planmatig onderhoud beslaat het noodzakelijke klein onderhoud aan de panden, dat deels structureel plaatsvindt (onderhoud aan cv's, zonweringen, automatische deuren en tuin) en deels op ad hoc basis (wanneer een onvolkomenheid wordt geconstateerd, na melding van storing, of na incidentele inspectie). Storingen in de panden die onder het maincontract vallen, worden ook uit dit budget betaald.

Beheer en onderhoud meerjarig gepland

In onderstaande tabel zijn de beschikbare budgetten, en gerealiseerde uitgaven van vervangingsinvesteringen weergegeven. De kosten in de tabel onder ad e. en f. hebben uitsluitend betrekking op (onderhouds-)kosten aan panden die bij de provincie in bezit zijn. Hierin zijn de kosten voor tijdelijke huisvesting (onder andere servicekosten) niet meegenomen.

Met betrekking tot vervangingsinvesteringen wegen behorende uitvoering van de machinerichtlijn (MRL), vernieuwing van steunpunt Uitgeest, verbouwing van steunpunt Vijfhuizen en energie neutraal maken van de steunpunten en uitrol van intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI) is in 2021 in totaal € 7,2 miljoen minder uitgegeven dan begroot door de volgende oorzaken:

De uitgaven voor invoering van de Machinerichtlijn bij Centrale Burgbediening zijn conform begroting gerealiseerd. Voor het project Machinerichtlijn is er vertraging opgetreden als gevolg van voortschrijdend inzicht. Gebleken is dat de in te voeren maatregelen relatief duur zijn in vergelijking met de verbetering van de veiligheid. Om die reden is vertraging opgetreden in de uitvoering en er is een onderzoek gestart naar nut en noodzaak. De uitkomst van dit onderzoek wordt in 2022 verwacht, waarna er opnieuw besluitvorming zal plaatsvinden

Vertraging c.q. uitstel bij verbouwing of vernieuwing van steunpunten.

Verdere uitrol van de intelligente verkeerregelinstallaties iVRI is voorzien in aansluiting op de oplevering van de initiële toezegging in het MIRT en het werkend hebben van gebruikerstoepassingen met een iVRI. De wegbeheerders hebben gezamenlijk geconstateerd dat er nog issues moeten worden opgelost alvorens de iVRI goed gebruikt kan worden. Om die reden is in 2021 nog niet gestart met de verdere uitrol van de iVRI's.

Ten aanzien van vervangingsinvesteringen vaarwegen zijn in de begroting voor meerdere oevertrajecten uitgaven voorzien voor de voorbereiding en uitvoering daarvan. De in 2021 gerealiseerde uitgaven vervangingsinvesteringen vaarwegen zijn in totaal € 12,3 miljoen lager uitgekomen dan begroot. Hiervan heeft een bedrag van € 6,3 miljoen betrekking op projecten die in voorbereiding zijn maar door gebrek aan capaciteit niet in 2021 tot uitvoering zijn gekomen.

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (wegen)	**Begroot**	**Besteed**	**Verschil**
A. Vervangingsinvesteringen wegen (PMO)	€ 28.600.000	€ 21.374.415	€ 7.225.585
B. Groot onderhoud gepland	€ 8.732.000	€ 7.396.315	€ 1.335.685
C. Projecten reserve kap. lasten VIK v/h Res. GO	€ 157.000	€ 176.552	-€ 19.552
D. Vast onderhoud wegen	€ 8.406.000	€ 8.013.646	€ 392.354
E. Gebiedscontracten (GBC1 t/m GBC7)	€ 34.533.000	€ 33.452.382	€ 1.080.618
F. Tunnels	€ 6.200.000	€ 6.348.098	-€ 148.098
G. DVM-areaal wegen	€ 2.576.000	€ 2.501.149	€ 74.851
H. Planmatig onderhoud gebouwen	€ 1.242.000	€ 1.091.000	€ 151.000
I. Correctief onderhoud gebouwen	€ 234.000	€ 233.000	€ 1.000
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 90.680.000**	**€ 80.586.557**	**€ 10.093.443**
Waarvan activa met een maatschappelijk nut	**€ 28.600.000**	**€ 21.374.415**	**€ 7.225.585**

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (vaarwegen)	**Begroot**	**Besteed**	**Verschil**
A. Vervangingsinvesteringen vaarwegen	€ 18.300.000	€ 6.026.203	€ 12.273.797
B. Projecten reserve kap. lasten v/h Res GO	€ 1.000.000	€ 491.484	€ 508.516
C. Variabel onderhoud vaarwegen	€ 370.000	€ 136.830	€ 233.170
D. Beheer vaarwegen	€ 1.175.000	€ 654.921	€ 520.079
E. Vast onderhoud vaarwegen	€ 4.256.000	€ 4.257.266	-€ 1.266
F. Gebiedscontracten (GBC1/GBC7)	€ 7.022.000	€ 6.779.237	€ 242.763
G. DVM areaal vaarwegen	€ 2.066.000	€ 2.155.616	-€ 89.616
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 34.189.000**	**€ 20.501.557**	**€ 13.687.443**
Waarvan activa met een maatschappelijk nut	**€ 18.300.000**	**€ 6.026.203**	**€ 12.273.797**

4.3 Financiering

Algemeen

De treasuryfunctie omvat alle activiteiten gericht op het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële stromen en de hieraan verbonden risico's.

Het treasurybeleid beslaat de doelstellingen, de richtlijnen en de limieten die voor het uitvoeren van de treasuryfunctie zijn vastgesteld. De wettelijke en provinciale kaders 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 en provinciale kaders staan onder andere richtlijnen voor het aangaan en verstrekken van leningen en het verlenen van garanties uit hoofde van de publieke taak.

De belangrijkste doelstellingen van het provinciale treasurybeleid zijn:

- Duidelijke richtlijnen voor eenduidige behandeling 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.

De provincie Noord-Holland heeft zich bij het uitvoeren van de treasuryfunctie aan de wettelijke kaders en provinciale regelgeving gehouden. Met de keuze voor het integraal schatkistbankieren (besluit Provinciale Staten november 2009) heeft de provincie de risico's van de treasuryfunctie kunnen begrenzen. Immers het debiteurenrisico van deze keuze is nihil, want het geld wordt uitsluitend ondergebracht bij het Rijk.

In het uitvoeren van het treasurybeleid stuurt de provincie daarom op het beheersen van het renterisico en het liquiditeitsrisico. Het renterisico is het risico van een lager financieel resultaat als gevolg van (negatieve) rentefluctuaties. Het liquiditeitsrisico is het risico van wijzigingen in het verloop van inkomsten en uitgaven in afwijking van de planning, waardoor financieringskosten hoger uitvallen.

Liquiditeitsprognoses

De liquiditeitsprognoses genereren informatie over de liquiditeitsbehoefte op de korte, middellange en lange termijn. De prognoses vormen een belangrijke basis voor het uitzetten van tijdelijk beschikbare financiële middelen in deposito's.

In 2021 heeft de provincie geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid tijdelijk overtollige middelen uit te zetten bij Nederlandse gemeenten, waterschappen en provincies, aangezien de liquiditeitsprognose voor de lange termijn dit niet toelaat. Voor het bepalen van de hoogte, de looptijd en het rentepercentage van de te plaatsen deposito's en uitzettingen wordt gebruik gemaakt van liquiditeitsprognoses en renteverwachtingen om de marktconformiteit vast te stellen.

Schatkistbankieren

De staat verzekert met het schatkistbankieren dat met de middelen van de provincie geen onnodige financiële risico's worden gelopen.

Op het aantrekken van middelen, dat via schatkistbankieren niet mogelijk is, wordt hier niet nader ingegaan omdat hiervan in 2021 geen sprake is geweest. Gelet op de lange termijn liquiditeitsprognose zal dit vooralsnog niet nodig zijn.

Renteverwachtingen

Een tweede belangrijke basis is de renteverwachting, die in 2021 ieder kwartaal is opgesteld met 2 rentevisies van verschillende banken en treasuryspecialisten. Deze renteverwachting heeft de provincie geleerd dat de geraadpleegde instanties voor 2022 nog steeds zeer lage renteniveaus verwachten. Besloten is daarom om de vrijkomende deposito's voorlopig op de rekening-courant te laten staan. De provincie had eind 2020 bij de schatkist € 268,58 miljoen in rekening-courant staan. Eind 2021 is het bedrag dat de provincie in rekening-courant heeft staan 144,09 miljoen groot. Uitzettingen bij de schatkist leveren op peildatum 7 januari 2022 bij een deposito van 20 jaar geen rente op (0,0%).

Kasgeldlimiet/renterisiconorm

De Wet fido stelt normen voor de hoogte van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm. Bij het uitvoeren van het treasurybeleid is de provincie Noord-Holland in 2021 binnen deze normen gebleven. Overschrijding van de kasgeldlimiet was niet aan de orde, omdat in 2021 geen kasgeldleningen nodig waren.

De renterisiconorm is bedoeld om (her)financiering van de meerjarige leningen over de jaren te spreiden. Dit is echter voor de provincie Noord-Holland niet aan de orde geweest, omdat de provincie in 2021 niet over lang vreemd vermogen beschikt.

Berekening Kasgeldlimiet Jaarrekening 2021 (bedragen x € 1.000)				
Stappen (1–4) (bedragen x € 1.000)	(1) Vlottende schuld	(2) Vlottende middelen	(3) Netto vlottend (+) of Overschot middelen (–)	Ruimte(+)/Overschrijding (-) = (5)-(3)
(1) – (2) = (3)				
Gemiddelde Kw 1	€ 12.810	€ 256.372	€ -243.562	€ 296.522
Gemiddelde Kw 2	€ 12.810	€ 259.761	€ -246.951	€ 299.911
Gemiddelde Kw 3	€ 12.809	€ 258.670	€ -245.861	€ 298.821
Gemiddelde Kw 4	€ 12.862	€ 250.812	€ -237.949	€ 290.909
(4) Gemiddelde van (3)	€ 12.823	€ 256.404	€ -243.581	€ 296.541
Stappen (5–9)	Variabelen			Bedragen
(5)	Kasgeldlimiet			€ 52.960
(6a) = (5>4)	Ruimte onder de kasgeldlimiet			€ 296.541
(6b) = (4>5)	overschrijding van de kasgeldlimiet			Geen overschrijding van de kasgeldlimiet
Berekening kasgeldlimiet (5)				
(7)	Begrotingstotaal ontwerp begroting			€ 756.569
(8)	Percentage regeling			7%
(5) = (7) x (8) / 100	Kasgeldlimiet			€ 52.960

Renteresultaat

De feitelijke realisatie van het treasurybeleid weerspiegelt het renteresultaat van de provincie. In 2021 heeft de provincie rentebaten van bijna € 0,70 miljoen, met name op verstrekte langlopende geldleningen en uitzettingen >1 jaar.

Naast de werkelijke kasstromen uit rentelasten/baten rekent de provincie Noord-Holland op basis van de Financiële verordening Noord-Holland in 2021 geen rente intern door aan taakvelden en activa.

4.4 Bedrijfsvoering

Algemeen

De provincie Noord-Holland is een organisatie van het openbaar bestuur die doeltreffend, doelmatig, rechtmatig, integer, duurzaam en transparant handelen als uitgangspunt heeft.

Om succesvol uitvoering te geven aan alle programma's is een adequaat en efficiënt intern functioneren r een essentiële voorwaarde. De organisatie en bedrijfsvoering van de provincie is ingericht om uitvoering te geven aan de wettelijke taken en het coalitieakkoord.

De gewenste ambtelijke manier van werken is vastgelegd in de visie 'Samen Noord-Holland, op weg naar het nieuwe normaal in 2025'.

Ontwikkelingen die effect hadden op de bedrijfsvoering

Bij de begroting 2021 zijn enkele ontwikkelingen onderkend die zich landelijk en wereldwijd voordeden en waarvan kwantificering van het effect op de bedrijfsvoering nog niet mogelijk was.

Impact Coronavirus op de bedrijfsvoering

Ondanks dat de meeste van onze bestuurlijke en uitvoerende taken doorgang vonden, had decorona pandemie ook in 2021 grote impact op de provincie. Werken en ontmoeten of afstand - dat wil zeggen: veelal online vanuit huis voerde de boventoon.- weDiverse tentoonstellingen en evenementen hebben niet of alleen online plaats kunnen vinden. De aanhoudende en oplaaiende coronapademie, tweede helft 2021, trok een zware wissel op de medewerkers, op de relatie en onderlinge samenwerking met collega's. Vanuit de directie is er veel aandacht besteed aan mogelijkheden van hybride werken – ook voor de situatie dat de coronavirus op de achtergrond geraakt- en naar de vitaliteit van medewerkers.

In 2021 is het Sluis- en Haven Informatiepunt (SHIP) in IJmuiden beperkt open geweest. Ook in het provinciale museum Huis van Hilde zijn de effecten van de coronamaatregelen direct voelbaar geweest: wisselende maatregelen waardoor betrokkenheid van de vele vrijwilligers ook op de proef is gesteld.

Digitalisering en datagedreven werken

In 2021 is gewerkt aan de uitvoering van de ambtelijke digitaliseringsstrategie. Vanuit deze strategie worden organisatorische en technische bouwblokken gerealiseerd voor bestuurlijke datastrategie. Voorbeelden daarvan zijn een opleidingsprogramma voor het gehele managament, gericht op vergoten van 'i-vaardigheden', ontwikkeling van een methode voor het systematisch in kaart brengen van onze datapositie en modernisering van onze IT-omgeving die data-gedreven werken bij de realisatie van onze opgaven ondersteunt.

We lichten er twee thema's uit.

Adoptie en I-slagvaardig leiderschap

Vanuit verschillende projecten hebben adoptieprogramma's plaatsgehad om medewerkers verder te helpen met het digitaal werken. Vanuit het project Digitaal Samenwerken zijn verschillende modules aangeboden om goed te leren werken met de digitale werkplek. Tevens is de leergang 'I-

slagvaardig leiderschap' ontwikkeld, aan de hand waarvan managers binnen de provincie handvatten krijgen aangereikt om kansen als gevolg van digitalisering en data optimaal te benutten. Deze leergang is in het 1e kwartaal van 2022 uitgevoerd.

Cloud & organisatie

Voor haar ICT zet de provincie Noord-Holland in op een transitie naar de cloud. In 2021 is een team ingericht (het cloud competence center) dat de migratie vormgeeft naar de cloud-omgeving van Amazon (AWS). In 2021 is een begin gemaakt met deze migratie. Een groot aantal van de ICT-systemen van de provincie wordt verhuisd naar de AWS-cloud.

Tevens is een nieuwe cloudgebaseerde werkplek in ontwikkeling. In 2022 worden alle medewerkers van de provincie overgezet naar deze nieuwe werkplek.

Communicatie

2021 was mede door corona een jaar waarin fysieke bijeenkomsten vaak niet georganiseerd konden worden. Zowel voor participatiebijeenkomsten als voor gesponsorde evenementen had dit een behoorlijke impact. Daardoor is het hiervoor beschikbare budget voor 2021 niet compleet benut. Dankzij aangepaste sponsorvoorwaarden hebben desondanks veel evenementen toch door kunnen gaan. De sponsorbijdragen zijn onder meer gebruikt voor verduurzaming van evenementen en activiteiten die specifiek gericht zijn op jongeren.

Interne communicatie is, nu iedereen door corona thuiswerkte nog belangrijker geworden. Intranet is hierbij het centrale communicatiekanaal, maar er werd daarnaast ook gebruik gemaakt van onder meer video's, mails van de directie en achtergrondverhalen en interviews over werken in tijden van corona. Als gevolg hiervan is het belang van goed en toegankelijk intranet toegenomen. In 2021 is een start gemaakt met de vernieuwing van het intranet, een project dat in 2022 zal worden afgerond.

Personeel en Organisatie

CAO

Het HRM-beleid is gebaseerd op de cao provinciale sector. In de zomer is een nieuw onderhandelaarsakkoord bereikt met onder meer een structurele salarisstijging van € 50 plus 1,2%. Als waardering voor de getoonde flexibiliteit tijdens de coronacrisis ontvingen medewerkers op 1 september 2021 een eenmalige bruto uitkering van € 750. Daarnaast is interprovinciaal afgesproken dat er een paritair onderzoek komt over facilitering en vergoeding van kosten bij het hybride werken.

Arbeidsmarkt

De arbeidsmarkt is krapper geworden. In 2021 stonden er 10% meer vacatures open dan in 2020 en een groter aantal functies bleek moeilijk vervulbaar, wat zichtbaar werd in de langere doorlooptijd die nodig is bij het vervullen van functies. In IPO-verband zijn voorbereidingen getroffen om de zichtbaarheid van Provincies als aantrekkelijke werkgever te vergroten door het ontwikkelen van een gezamenlijk digitaal platform voor alle provincies. Daarnaast hebben wij in 2021 aandacht besteed aan de profilering van de provincie als aantrekkelijke werkgever. Daartoe zijn de vacatureteksten en de werkenbij-pagina op de website vernieuwd en wordt actiever gebruik gemaakt van LinkedIn.

Ook in 2021 hebben we als Provincie geïnvesteerd in jong talent en zijn er per september 7 trainees gestart.

Arbeidsomstandigheden

Juist in deze coronatijd is veel geïnvesteerd in een gezond werkklimaat, op kantoor én thuis. Naast het verschaffen van thuiswerkmiddelen is er volop aandacht voor het mentale welbevinden van medewerkers door het aanbieden van interactieve online bijeenkomsten over vitaal thuiswerken en hybride werken.

Capaciteitssturing

De in te zetten capaciteit is gebaseerd op een zorgvuldige analyse van de omvang van het werkpakket enerzijds en in de vertaling van dat werkpakket naar consequenties voor de personele bezetting en inhuur anderzijds. In 2021 zijn een aantal plekken die langdurig werden ingevuld door externe medewerkers omgezet naar functies met vaste medewerkers. Het betrof functies op verschillend niveau, bij verschillende sectoren van de directie Beheer & Uitvoering en Concernzaken. De externe medewerkers die werkzaam waren op deze functies hebben de mogelijkheid gehad om te solliciteren op deze functies. In veel gevallen zijn deze externe medewerkers 'verambtelijkt'. Hiermee hebben we bereikt dat het percentage externe inhuur omlaag is gegaan en dat we meer kennis in huis hebben gehaald op kritische functies.

Optimaliseren van kennis en (digitaal) leren in het werk

Naast de inzet op de leerlijn data en technologie is het klassikale leeraanbod waar mogelijk omgezet naar een digitaal aanbod, zodat de kennisontwikkeling van medewerkers ook in coronatijd doorgang kon vinden. Een voorbeeld hiervan is de leerlijn Bestuurlijke effectiviteit. In deze modulair opgebouwde leerlijn staat het vergroten van kennis en inzicht over het werken in een politiek bestuurlijke organisatie centraal. Voor zowel nieuwe als meer ervaren medewerkers biedt deze leerlijn handvatten hoe je als ambtenaar effectief kunt werken voor bestuurders.

Diversiteit en Inclusiviteit

De kern van het D&I-beleid richt zich op het vergroten van de diversiteit van onze medewerkers en het bieden van een veilige werkomgeving voor iedereen. In 2021 zijn we gestart met het vergroten van de bewustwording van vooroordelen. Er zijn workshops georganiseerd en interne D&I-ambassadeurs geworven die het D&I-beleid in de praktijk uitdragen. Bij de werving van trainees is het doel dat minimaal 20% van de deelnemers een niet-westerse achtergrond heeft. Dit jaar is als pilot gebruik gemaakt van een cultuurvrij selectie instrument en is de target gehaald.

In 2021 zijn 5 nieuwe medewerkers ingestroomd in het kader van de participatiewet. Het quotum voor de participatiewet is daarmee voor het eerst niet gehaald (vereist: 39,1 fte, gerealiseerd 32,7 fte). De oorzaak hiervoor is tweeledig. Het door de coronacrisis verplichte thuiswerken en begeleiding op afstand bleken een grote opgave. Ondanks extra inspanningen zijn er 5 medewerkers uitgestroomd. Daarnaast stijgt het percentage van het quotum jaarlijks. Het quotum is gebaseerd op een percentage van de formatie. Door de verambtelijking in 2021 is de formatie tussentijds substantieel gestegen, wat leidde tot een evenredige verhoging van het quotum.

Inkoop

De verruiming van het social returnbeleid met ingang van 2020 heeft ertoe geleid dat het aantal lopende contracten met deze verplichting is gestegen van 41 in 2020 naar 72 in 2021.

De sociale ondernemingen zijn in kaart gebracht. De inkopende organisatie wordt proactief benaderd om op deze wijze sociaal in te kopen of om via de zogeheten voorbehouden opdracht (art 2.82 Aw) een opdracht aan een sociale onderneming te gunnen. Op dit moment wordt deze vorm van sociaal inkopen nog niet door de organisatie toegepast. De organisatie zal hierin de kansen en mogelijkheden nog moeten gaan ontdekken.

Sturing en beheersing

Algemeen

De provincie Noord-Holland heeft de meerjarige ambitie om snel, flexibel en transparant te anticiperen op ontwikkelingen in een in toenemende mate complexer wordende, veranderende en meer digitale / datagedreven omgeving. De ontwikkelingen in de omgeving zijn van invloed op de sturing en beheersing van de provincie. De provincie heeft in 2021 verder gewerkt aan het versterken van haar management control systeem (i.e. alle activiteiten die het management onderneemt om de activiteiten en motivatie van medewerkers in lijn te brengen met de organisatie). Het versterken van dit systeem draagt bij aan het op een beheerste wijze (“in control”) bereiken van de (strategische) provinciale doelstellingen.

Risicomanagement vormt een belangrijk onderdeel van het managementcontrolsysteem. De door PS op 31 januari 2022 vastgestelde kadernota risicomanagement en weerstandsvermogen geeft verder invulling aan het risicomanagement bij de Provincie Noord-Holland.

Rechtmatigheidsverantwoording

De focus van interne beheersing lag de afgelopen jaren, maar zeker ook in 2021, in eerste instantie op de rechtmatigheid. De ingezette lijn om toe te werken naar de situatie waarbij het college van Gedeputeerde Staten over 2022 zelfstandig een rechtmatigheidsverantwoording afgeeft is verder uitgewerkt in 2021. Ter voorbereiding hierop is de (verbijzonderde) interne controle op de rechtmatigheid stevig neergezet in de organisatie. Hiermee is een solide basis gelegd om toe te groeien naar de rechtmatigheidsverantwoording over 2022. Een vervolgambitie is om in de controle de omslag te maken naar een systeem- en datagerichte benadering waarbij wordt gesteund op de procesbeheersing in de eerste lijn.

Financiële Hygiëne

Het programma financiële hygiëne is, conform afspraak, in 2021 afgesloten. Het programma kende een veelheid en verscheidenheid aan onderwerpen. Onder de paraplu van dit programma zijn 5 in 2019 reeds lopende belangrijke projecten/initiatieven (Verbeteren Financiële Informatievoorziening, Financieel Beheer, Planning & Control, Verbijzonderde Interne Controle, Processen Centraal) bij elkaar gebracht. Een belangrijk deel van de ingezette acties is op deze manier succesvol afgerond en verankerd binnen de organisatie. In overleg met de directie en de sector Financiën zijn de nog openstaande acties (her)belegd in de organisatie.

Fiscale processen

De provincie werkt aan het vernieuwen en versterken van haar Tax Control Framework (TCF), conform de eisen die volgen uit het doorontwikkeld horizontaal toezicht van de Belastingdienst. Het TCF wordt verder uitgebouwd met als doel optimale beheersing van de fiscaliteit in de gehele provinciale organisatie. Naar verwachting zal met de Belastingdienst eind 2022 een nieuw convenant worden afgesloten.

Bestuurlijke planning & control cyclus

In 2021 zijn alle met de Staten afgesproken P&C documenten tijdig aangeleverd en besproken. In afstemming met PS is gekeken naar de opbouw van de begroting en het gebruik van indicatoren. De belangrijkste doelstelling bij het herijken van de indicatoren was om de informatiewaarde te vergroten en om te komen tot indicatoren die behulpzaam zijn bij het sturen op de realisatie van gestelde doelen. De verbeterslag is verwerkt in de begroting 2022.

Kosten bedrijfsvoering

Binnen de begroting en de rekening worden de capaciteitskosten toegerekend aan de begrotingsprogramma's en taakvelden. Dit betreft de totaal ingezette capaciteit inclusief extern ingehuurde capaciteit volgens het capaciteitssturingsbeleid.

Alle kosten van capaciteit worden verzameld bij de sectoren en vervolgens over de programma's verdeeld op basis van begrote capaciteitsinzet. Daarmee wordt de inzet toegeschreven aan de opgave(n) waar de provincie voor staat.

Toerekening capaciteitskosten

De capaciteit wordt ingezet voor de realisatie van investeringen (balans) en begrotingsprogramma's. Onderstaand overzicht toont de toedeling van de capaciteitskosten naar de verschillende begrotingsprogramma's en investeringen in miljoen €.

Capaciteitskosten naar programma/investering

Capaciteitskosten In miljoen €	Ontwerp begroting	Actuele begro-ting	Begroot toereke-nings-percen-tage %	Toegerekend in jaar-rekening	Gerealiseerd toerekenings-percentage %	Verschil Begroot Gerealiseerd Min is voordelig
1 – Openbaar Bestuur	9,5	9,8	8,30%	9,3	8,12%	n.v.t.
2 - Klimaat en Milieu	4,9	6,1	5,18%	6,0	5,23%	n.v.t.
3 – Ruimte en Water	9,6	10,3	8,68%	10,1	8,82%	n.v.t.
4 – Bereikbaarheid	23,8	26,1	22,06%	27,1	23,74%	n.v.t.
5 – Groen	6,3	10,3	8,72%	10,1	8,83%	n.v.t.
6 – Economie, Cultuur en Welzijn	4,1	5,1	4,29%	4,9	4,29%	n.v.t.
7 – Financiën en Bedrijfsvoering	49,7	50,1	42,33%	46,3	40,52%	n.v.t.
8 – Economisch herstel en Duurzaamheid	0,0	0,5	0,44%	0,5	0,45%	n.v.t.
Totaal programma's	**107,9**	**118,3**	**100%**	**114,3**	**100%**	**-4,0**
Naar investeringen*	15,7	15,3	n.v.t.	12,3	n.v.t.	-3,0
Totale capaciteitskosten	**123,5**	**133,6**		**126,6**		**-7,0**

In 2021 zijn € 7,0 miljoen minder capaciteitskosten uitgegeven dan begroot

In de analyse zien we dat € 3 miljoen minder capaciteitskosten worden toegerekend aan investeringen dan begroot. In de begroting 2022 heeft daarvoor al een bijstelling plaatsgevonden, omdat we zien dat dit effect structureel is. De komende jaren verschuiven de kosten meer naar onderhoud wat ten laste komt van de exploitatie.

Capaciteitskosten naar soort

	Begroot	Gerealiseerd	Verschil (min is voordelig)
Loonkosten	106,5	97,8	-8,7
Inhuur	21,6	24,6	3,0
Overige kosten	5,5	4,2	-1,3
Totaal	133,6	126,4	-7,0

In de tabel hierboven is een uitsplitsing gemaakt van de totale capaciteitskosten naar kostensoorten.

In deze tabel is zichtbaar dat in totaal minder is uitgegeven aan loonkosten en meer aan inhuur dan begroot. Per saldo is op deze twee posten een voordelig verschil van € 5,7 miljoen aanwezig. De oorzaak hiervan is de krappe arbeidsmarkt. Hierdoor konden vacatures moeilijker worden vervulden moesten hogere kosten voor inhuur worden gemaakt dan begroot. Ten opzichte van 2020 is de inhuur door verambtelijking wel gedaald van € 33,3 miljoen in 2020 naar € 24,6 miljoen in 2021.

Een onderuitputting van € 1,3 miljoen heeft betrekking op de overige kosten. Dit betreft onder andere opleidingskosten en reiskosten. Bij deze onderuitputting speelde waarschijnlijk de coronapandemie nog steeds een rol, waardoor opleidingsmogelijkheden minder werden benut en er minder werd gereisd.

Omdat onderliggend in de organisatie het toerekeningspercentage wordt verfijnd tot het niveau van organisatorische eenheden op directieniveau, kan het gerealiseerde toerekeningspercentage als gevolg hiervan iets afwijken van het begrote toerekeningspercentage. Omdat de grootste verschillen tussen de begrote en gerealiseerde capaciteitskosten met name te vinden zijn bij directies waarvan de kosten landen op het programma bereikbaarheid en bij overhead in het programma financiën en bedrijfsvoering, zien we daar ook de grootste procentuele verschillen in de toerekeningspercentages.

4.5 Verbonden partijen

Algemeen

De verbonden partijen van de provincie Noord-Holland bestaan uit de provinciale deelnemingen (A), de gemeenschappelijke regelingen waaraan we deelnemen (B) en een aantal overige rechtspersonen waarmee een financieel belang en een bestuurlijk belang is gemoeid (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 in het verleden ontstaan doordat werd geoordeeld dat het publieke belang het best kan worden behartigd door een bestaande activiteit buiten de provinciale organisatie te plaatsen.

Bij ontwikkelingsmaatschappijen is sprake van activiteiten die gezamenlijk met andere publieke en/of private partijen worden uitgevoerd ter behartiging van publieke belangen op economisch of ruimtelijke ordening gebied . Voorbeelden hiervan zijn Schiphol Area Development Company (SADC), Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, Zeestad en PolanenPark.

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 en die als doel heeft het beheren en onderhouden van gebieden van een aantal recreatieschappen.

Naast de hiervoor genoemde situaties kan voor nieuwe participaties worden gekozen bij nieuw te ontwikkelen activiteiten die het publieke belang behartigen. Voorbeelden hiervan zijn een viertal fondsen (ROM InWest, PDENH, INH en LSFA), actief op het gebied van duurzaamheid, innovatieve bedrijven dan wel 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 een viertal omgevingsdiensten. Dat betreft gemeenschappelijke regelingen tussen de provincie en een aantal gemeenten in de provincie Noord-Holland. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincie Noord-Holland, de provincie Flevoland en een aantal gemeenten in beide provincies.

C. Overige verbonden partijen

De provincie is lid van de vereniging Interprovinciaal Overleg (IPO). Met deze samenwerking wordt beoogd 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, ter behartiging van de belangen op het gebied van openbaar vervoer.

De provincie is betrokken bij een aantal stichtingen. Stichtingen worden als verbonden partij opgenomen als door de provincie een bestuurder wordt benoemd en er sprake is van jaarlijkse financiële bijdragen aan die stichting. Daarmee wordt een ruime invulling gegeven aan de definitie van verbonden partijen.

De stichtingen die het betreft zijn:

- Stichting Gooisch Natuurreservaat
- Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio
- Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied
- Stichting administratiekantoor Aandelen Zeehaven IJmuiden
- Stichting Voorbereiding Pallas-reactor

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, opdat deze gelden worden gebruikt ter dekking van de kosten 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 continuering 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 zal voor elke verbonden partij, zowel bij het aangaan van de verbintenis als bij de periodieke evaluatie, worden getoetst of deze bijdraagt aan realisatie van beleidsdoelstellingen. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief zal beoordeeld worden 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 die de verbonden partij verricht.

Invulling aandeelhouders- en commissarisrol

Er is voor gekozen de belangen van de provincie bij de deelnemingen primair via de aandeelhoudersrol te behartigen. De aandeelhoudersrol is geplaatst in de portefeuille van de gedeputeerde die ook belast is met het beleidsveld. Om het benodigde contact met de belangrijkste deelnemingen te hebben, worden door het jaar heen verschillende afstemmingsoverleggen gehouden tussen de portefeuillehouder en bestuurders van de onderneming.

Voor de overige aspecten van invulling van de aandeelhoudersrol wordt verwezen naar de Kadernota verbonden partijen 2020 (hyperlink).

Relevante ontwikkelingen verbonden partijen

De volgende wijzigingen hebben in 2021 plaatsgevonden op het gebied van de verbonden partijen:

- De aandeelhouders van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. i.l. hebben in december 2021 besloten deze vennootschap te ontbinden. Het vermogen van de vennootschap zal worden vereffend. De borgstelling ten behoeve van het project Hoogtij verstrekt aan de BNG Bank N.V. is komen te vervallen en de tussen de aandeelhouders daaruit voortvloeiende regresovereenkomst is beëindigd;

- Medio 2021 hebben GS besloten een besloten 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;

- Per 7 oktober 2021 is de InWest Regio B.V. (ROM) opgericht. De provincie Noord-Holland is 30,8% aandeelhouder in deze ROM. De ROM heeft als doel om binnen de provincie bij te dragen aan het versterken de positie en de internationale concurrentie kracht van de regio en het realiseren van de transitieopgaven op energie en aan circulariteit.

- Inovatiefonds Noord-Holland B.V. (INH) heeft ook in 2021 de Corona Overbruggingsleningen (COL-fonds) uitgevoerd voor de provincie Noord-Holland. Er zijn op dit moment gesprekken gaande met de nieuw opgerichte ROM om het COL-fonds hierin onder te brengen. Daarnaast heeft INH voor het Proof-of-Concept fonds € 3 miljoen aan React-EU middelen ontvangen als aanvulling op het bestaande fondsvermogen.

- De aandeelhouders van Alliander hebben in december 2021 een converteerbare lening van totaal € 600 miljoen verstrekt aan Alliander. Conform het provinciale aandelenbelang heeft de provincie Noord-Holland hiervan € 55 miljoen verstrekt.

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, cultuur en welzijn' onder operationeel doel 6.5.1.

De bijdragen aan de recreatieschappen zijn opgenomen in programma 5 onder operationeel doel 5.2.2. De bijdragen aan de omgevingsdiensten zijn opgenomen onder operationeel doel 2.1.5. 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

In 2021 ontvingen wij circa € 14,3 miljoen aan dividend. In 2020 is een bedrag ontvangen van ca. € 12,6 miljoen. Zie hiervoor het overzicht van de ontvangen bedragen per deelneming. De ontvangen dividenden worden gebruikt als algemeen dekkingsmiddel.

Leningen en garantstellingen verstrekt aan verbonden partijen

Aan een aantal provinciale verbonden partijen zijn bij oprichting of bij een latere financieringsbehoefte, leningen dan wel garanties verstrekt, namelijk:

- De in het verleden met PolanenPark afgesloten leningovereenkomst 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 € 0,6 miljoen. Deze lening is in 2021 verlengt tot 2026.
- De aandeelhouders van Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. i.l. hebben in december 2021 besloten deze vennootschap te ontbinden. Het vermogen van de vennootschap zal worden vereffend. De borgstelling ten behoeve van het project Hoogtij verstrekt aan de BNG Bank N.V. is komen te vervallen en de tussen de aandeelhouders daaruit voortvloeiende regresovereenkomst is beëindigd.
- 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.
- Aan SADC (Schiphol Area Development Company) is in 2018 een kredietfaciliteit van in totaal € 13,5 miljoen verstrekt door de vier aandeelhouders; voor de provincie derhalve € 3,375 miljoen. Ultimo 2021 is in totaal een bedrag van € 0,625 miljoen bij de provincie opgenomen onder deze faciliteit.
- 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. In het geval dat de vennootschap slechte resultaten behaalt, kan sprake zijn van (gedeeltelijk) verlies van dit bedrag. Dit dient dan op de provinciale balans te 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.

Verstrekte leningen aan verbonden partijen
Zowel aan een aantal deelnemingen als aan enkele overige verbonden partijen zijn leningen verstrekt. Voor een deel van de verstrekte leningen heeft een dotatie aan het weerstandsvermogen plaatsgevonden in verband met het risico van niet-terugbetaling.

Verstrekte garanties aan verbonden partijen
Zowel ten behoeve van deelnemingen als van overige verbonden partijen zijn garanties/borgstellingen afgegeven. Voor een deel van de verstrekte bedragen heeft een dotatie aan het weerstandsvermogen plaatsgevonden, voor het geval een beroep wordt gedaan op deze garanties/borgstellingen.

Deze risico's zijn in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen als Financieringsrisico's, Beleidsrisico's of als Risico's Verbonden Partijen.

Deelnemingen

Alliander N.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Arnhem	Eigen vermogen	4.328.000.000	4.470.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 62.654.400	Vreemd vermogen	5.094.000.000	5.739.000.000
% belang	9,16	Resultaat	224.000.000	242.000.000
Programma	Klimaat en Milieu (2.1.1)	Dividend	10.400.000	8.591.000

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Energievoorziening
Eventuele ontwikkelingen/risico's	in december 2021 een lening van € 55 miljoen verstrekt aan Alliander

N.V. Afvalzorg Holding

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€72.235.000	€73.934.000
Nominale waarde aandelen	€ 12.600.000	Vreemd vermogen	€138.868.000	€160.565.000
% belang	90	Resultaat	€7.191.000	€3.040.000
Programma	Klimaat en Milieu (2.1.1)	Dividend	€1.125.000	€1.125.000

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Efficiënt gebruik stortplaatsen
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Velserbroek	Eigen vermogen	€249.064.000	€258.189.000
Nominale waarde aandelen	€ 6.806.703	Vreemd vermogen	€527.997.000	€523.897.000
% belang	100	Resultaat	€8.436.000	€9.316.000
Programma	Ruimte en Water (3.5.2)	Dividend	€630.573	€602.620

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€3.094.710	€2.999.303
Nominale waarde aandelen	€ 370.000	Vreemd vermogen	€1.677.417	€1.788.679
% belang	100	Resultaat	€14.966	€-95.407
Programma	Groen (5.2.2)	Dividend		

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.

Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	€ 116.330.000	€ 120.549.000
Nominale waarde aandelen	€ 3.424.680	Vreemd vermogen	€ 26.066.000	€ 24.348.000
% belang	25	Resultaat	€ 4.504.000	€ 4.219.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	0	0

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht lid RvC
Publiek doel	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden. Marketing en acquisitie.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Regionale Ontwikkelmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied (RON)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Zaanstad	Eigen vermogen	€7.475.000	€3.929.000
Nominale waarde aandelen	€ 787.500	Vreemd vermogen	€38.991.000	€10.780.000
% belang	33,30	Resultaat	€1.351.000	€7.954.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend		€2.833.333

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. De ten behoeve van het project Hoogtij verstrekte borgstelling aan de BNG Bank is komen te vervallen en in het verlengde daarvan is de tussen de aandeelhouders gesloten regresovereenkomst inzake deze borgstelling geëindigd. Er heeft 2021 in een dividenduitkering ad €2.833.333 plaatsgevonden en een terugstorting van agio van €1.000.000. Er zal nog een liquidatie uitkering volgens als de vereffening is afgerond.

Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Alkmaar	Eigen vermogen	€1.168.629	€1.238.631
Nominale waarde aandelen	€ 26.460	Vreemd vermogen	€2.616.648	€2.747.526
% belang	49	Resultaat	€291.472	€70.002
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht voorzitter RvC			
Publiek doel	Ontwikkeling Economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

PolanenPark B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	190.125	251.391
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	3.194.121	2.471.160
% belang	40	Resultaat	102.145	61.266
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	0	0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

PolanenPark C.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	4.890.586	5.169.645
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	12.013.638	10.551.970
% belang	40	Resultaat	549.420	278.950
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	240.000	
Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In 2020 heeft een winstuitkering vanuit de CV aan de provincie plaatsgevonden ten bedrage van € 240.000.			

Zeehaven IJmuiden N.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	IJmuiden	Eigen vermogen	25.360.000	26.954.000
Nominale waarde aandelen	€ 408.402	Vreemd vermogen	36.022.000	32.561.000
% belang	8,40	Resultaat	1.040.000	1.742.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	24.500	24.500

Bestuurlijk belang	Benoeming bestuurslid beherende stichting
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Zeestad Beheer B.V.

			2020	2021
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 Water(3.1.1)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Stadsvernieuwing Den Helder
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Zeestad C.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Helder	Eigen vermogen	€ 0	€ 0
Nominale waarde aandelen	€ 6.900.000	Vreemd vermogen	€ 48.373.000	€ 61.176.969
% belang	49	Resultaat	€ 0	€ 0
Programma	Ruimte en Water (3.1.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV
Publiek doel	Stadsvernieuwing Den Helder
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€ 5.097.000.000	€5.062.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 1.525.875	Vreemd vermogen	€ 155.262.000.000	€143.995.000.000
% belang	1,10	Resultaat	€ 221.000.000	€236.000.000
Programma	Financiën en bedrijfsvoering (8.1.1)	Dividend	€775.144	€1.104.734

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Belegging
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In oktober 2021 heeft de BNG alle (gereserveerde dividend) bedragen over 2019 en 2020 uitgekeerd.

Nederlandse Waterschapsbank N.V. (NWB)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€ 1.827.000.000	€1.902.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 11.845	Vreemd vermogen	€105.055.000.000	€94.117.000
% belang	0,2	Resultaat	€81.000.000	€121.000.000
Programma	Financiën en bedrijfsvoering (8.1.1)	Dividend	€97.708	€79.943

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Belegging
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In oktober 2021 heeft de NWB alle (gereserveerde dividend) bedragen over 2019 en 2020 uitgekeerd.

Life Sciences Fund Amsterdam B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€11.916.957	
Nominale waarde aandelen	€ 36.038	Vreemd vermogen	€27.511	
% belang	16,90	Resultaat	-€1.491.530	
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100% Fondsomvang: €10 miljoen			

Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€31.022.452	€39.309.325
Nominale waarde aandelen	€ 1	Vreemd vermogen	€2.245.165	€5.677.900
% belang	100	Resultaat	€-499.880	€-2.425.557
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Stimuleren duurzame economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100%. Fondsomvang: €85 miljoen.			

Innovatiefonds Noord-Holland B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€5.091.675	€6.241.981
Nominale waarde aandelen	€ 8.000	Vreemd vermogen	€100.508	€483.993
% belang	50	Resultaat	€161.297	€1.150.306
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	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%			

SolaRoad B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Delft	Eigen vermogen	€261.542	€97.970
Nominale waarde aandelen	€ 400	Vreemd vermogen	€162.409	€119.422
% belang	40	Resultaat	-€103.949	-€163.572
Programma	Klimaat en Milieu (2.1.1)	Dividend		
Bestuurlijk belang	stemrecht AvA			
Publiek doel	Verduurzaming van de energiesector			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

InWest Regio B.V. (ROM)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen		
Nominale waarde aandelen	€ 40.000	Vreemd vermogen		
% belang	30,8	Resultaat		
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	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				

Gemeenschappelijke regelingen

Recreatieschap Spaarnwoude

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 2.653.301	€ 2.722.287
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33%	Eigen vermogen	€ 16.744.587	€ 15.095.472
Programma	Groen (5.2.2)	Vreemd vermogen	€ 2.432.447	€ 3.538.271
		Resultaat	-€ 885.108	-€ 1.093.430
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				

Recreatieschap Groengebied Amstelland

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amstelveen	Bijdrage Provincie NH	€ 920.593	€ 944.528
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	14,28%	Eigen vermogen	€ 3.837.909	€ 1.720.949
Programma	Groen (5.2.2)	Vreemd vermogen	€ 2.293.018	€ 3.230.874
		Resultaat	-€ 66.070	-€ 108.167

Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Recreatieschap Twiske-Waterland

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 1.389.798	€1.425.932
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	21,5%	Eigen vermogen	€ 5.151.202	€ 5.091.543
Programma	Groen (6.2.2)	Vreemd vermogen	€ 391.886	€ 468.982
		Resultaat	€ 71.587	€ 120.345

Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 802.656	€ 818.950
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	12,5%	Eigen vermogen	€ 1.858.494	€ 1.760.722
Programma	Groen (5.2.2)	Vreemd vermogen	€ 425.210	€ 907.202
		Resultaat	- € 313.978	€ 353.586

Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 542.700	€ 442.936
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	16,67%	Eigen vermogen	€ 1.781.192	
Programma	Groen (5.2.2)	Vreemd vermogen	€ 2.696.701	
		Resultaat	€ 274.193	

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	

Beheersregeling Amstel

			2020	2021
Vestigingsplaats	n.v.t.	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ 0	
Programma	Bereikbaarheid (4.3.1)	Vreemd vermogen	€ 0	
		Resultaat	€ 0	

Bestuurlijk belang	Door de beheerregeling is het beheer bij 1 provincie, de provincie Noord-Holland, belegd.
Publiek doel	Beheer van de Amstel is overgedragen van de provincie aan het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Randstedelijke rekenkamer

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Bijdrage Provincie NH	€ 361.871	€ 370.800
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	25%	Eigen vermogen	€ 492.987	€ 527.706
Programma	Openbaar bestuur (1.1.1)	Vreemd vermogen	€ 557.413	€ 519.651
		Resultaat	€ 51.094	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	

Waddenfonds

			2020	2021
Vestigingsplaats	Leeuwarden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33%	Eigen vermogen	€122.217.520	€ 107.522.102
Programma	Groen (5.3.3)	Vreemd vermogen	€65.949.882	€ 78.546.928
		Resultaat	€4.866.690	€ 6.536.675

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	

Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek

			2020	2021
Vestigingsplaats	Lelystad	Bijdrage Provincie NH	€ 924.833	€ 582.972
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	4,24	Eigen vermogen	€ 1.330.865	
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Vreemd vermogen	€ 5.121.157	
		Resultaat	€ 555.603	

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	

Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

			2020	2021
Vestigingsplaats	Zaandam	Bijdrage Provincie NH	€15.544.000	€ 18.230.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	20%	Eigen vermogen	€ 3.254.000	€ 4.010.000
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Vreemd vermogen	€ 18.672.000	€ 18.534.000
		Resultaat	€ 194.000	€ 832.000

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	

Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

			2020	2021
Vestigingsplaats	Hoorn	Bijdrage Provincie NH	€9.073.281	€ 8.809.892
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30%	Eigen vermogen	€ 5.765.771	5.977.742
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Vreemd vermogen	€ 9.443.491	€5.326.310
		Resultaat	€ 2.797.454	€2.111.560

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

Omgevingsdienst IJmond

			2020	2021
Vestigingsplaats	Beverwijk	Bijdrage Provincie NH	€883.492	€ 897.013
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	13%	Eigen vermogen	€ 861.194	€ 648.213
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Vreemd vermogen	€ 10.410.251	€ 11.095.048
		Resultaat	€ 471.047	€ 160.362

Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Milieu is lid van het AB.
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Privaatrechtelijke rechtspersonen

Interprovinciaal overleg (vereniging IPO)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Haag	Bijdrage Provincie NH	€ 1.392.656	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	8,33%	Eigen vermogen	€ 4.533.105	
Programma	Openbaar bestuur (1.4.2)	Vreemd vermogen	€ 27.296.089	
		Resultaat	€ 2.269.884	

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	

Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 189.297	€ 248.947
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ 641.640	
Programma	Bereikbaarheid (4.2.1)	Vreemd vermogen	€ 2.105.774	
		Resultaat	- € 282.341	

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	

Stichting Gooisch Natuurreservaat

			2020	2021
Vestigingsplaats	Hilversum	Bijdrage Provincie NH	€ 841.460	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	20%	Eigen vermogen	€ 1.562.333	
Programma	Groen (5.2.1)	Vreemd vermogen	€ 926.429	
		Resultaat	€ 87.890	

Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Groen is lid van het bestuur namens de provincie.
Publiek doel	Beheer Natuurgebied
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Op 7 april 2022 is de uittredingsovereenkomst met GNR ondertekend. De provincie treedt met terugwerkende kracht per 1 januari 2021 uit.

Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlemmermeer	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ 43.398.468	
Programma	Ruimte en Water (3.1.2)	Vreemd vermogen	€ 324.061	
		Resultaat	€ -443.904	

Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Schiphol: Voorzitter Raad van Toezicht
Publiek doel	Verbeteren leefkwaliteit Schipholregio.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Stichting projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied

			2020	2021
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH	€ 60.182	€ 61.145
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ 305.607	€ 311.501
Programma	Ruimte en Water (3.2.3)	Vreemd vermogen	€ 1.016.442	€ 944.602
		Resultaat	€ 24.689	€ 5.893

Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Havens: Voorzitter Bestuursplatform NZKG
Publiek doel	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Stichting administratiekantoor Aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ 25.360.000	€ 26.954.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Vreemd vermogen	€ 36.022.000	€ 32.561.000
		Resultaat	€ 1.040.000	€ 1.742.000

Bestuurlijk belang	Lidmaatschap bestuur Stichting.
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Stichting Voorbereiding Pallas-reactor

			2020	2021
Vestigingsplaats	Schagen	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ -153.068.889	
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Vreemd vermogen	€ 164.584.967	
		Resultaat	€ -47.648.739	

Bestuurlijk belang	Benoeming leden Raad van Toezicht.
Publiek doel	Voorbereiding bouw hoge-flux reactor.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Publiekrechtelijke rechtspersonen

Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)		Eigen vermogen	€ 55.504.449	
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Vreemd vermogen	€ 32.898	
		Resultaat	€ 1.721.471	

Bestuurlijk belang	GS zijn beheerder van het Fonds.
Publiek doel	Beheer fonds ten behoeve van de nazorg stortplaatsen.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

4.6 Grondbeleid

Algemeen

Met de inzet van provinciale grondinstrumenten (zoals aankoop, verkoop, beheer en ruil) beoogt de provincie om effectief bij te dragen aan het realiseren van provinciale doelen zoals natuur, water, mobiliteit, klimaatadaptatie en duurzaamheid. De activiteiten worden uitgevoerd binnen de kaders van de 5e Nota Grondbeleid. Daarin is grond(bezit) een middel voor de realisatie van provinciale doelstellingen en nadrukkelijk niet gericht op financieel rendement.

De belangrijkste uitgangspunten van het grondbeleid zijn verwoord in de 4 kernwaarden: marktconformiteit, transparantie, rechtmatigheid en duurzaamheid. De uitwerking van deze kernwaarden in concreet beleid vindt plaats in de verschillende provinciale meerjarenprogramma's, of in andere gebiedsgerichte en/of thematische programma's. Conform de filosofie van de Omgevingswet is het grondbeleid daarmee flexibel en gericht op maatwerk om effectief te kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen.

Daarnaast draagt de provincie zorg voor het efficiënt en duurzaam (waardevast) beheren, verhuren en verpachten van gronden in haar eigendom.

Provinciaal grondbezit

De provincie bezit circa 13.100 hectare grond. Ongeveer 3.100 hectare van deze grond valt binnen de beheergrenzen van de provinciale (vaar)wegen en circa 7.300 hectare grond is in beheer gegeven aan PWN en Staatsbosbeheer via beheerovereenkomsten. Van de resterende 2.700 hectare grond is 2.000 hectare verpacht aan in totaal circa 225 agrariërs. Het overige deel bestaat uit water, kleine incourante percelen, bermen en overhoeken.

De provincie verhuurt zo'n 800 ligplaatsen en de grond onder 26 tankstations langs provinciale wegen. Met de verhuur en verpachtingen ontving de provincie in 2021 ongeveer € 3 miljoen per jaar. Ten opzichte van vorig(e) jaar/jaren nemen de inkomsten toe door:

Toename huurinkomsten (circa € 100.000,-) als gevolg van het zogenaamde meerjarenonderhoudsprogramma provinciaal vastgoed, waarin de objecten die langere tijd in bezit van de provincie blijven worden opgeknapt/verduurzaamd en verhuurd, in plaats van in anti-kraak uit te geven. Hierdoor nemen huurinkomsten toe.

Inkomsten tankstation (circa € 100.000,- hoger dan in 2020), doordat door corona in 2020 de variabele vergoedingen lager waren (minder benzine getankt).

Pachtinkomsten nemen toe (circa € 300.000,-) als gevolg van het nieuwe pachtbeleid, waarbij de uitgifte op basis van inschrijving is én percelen voor langere tijd (4 tot 6 jaar) worden uitgegeven. Agrariërs zijn hierdoor bereid een hogere pacht te bieden.

Van het provinciaal grondbezit staat ongeveer 2.200 hectare op de balans voor een totale boekwaarde van circa € 79 miljoen. In deze gronden maken wij een onderscheid tussen de strategische grondaankopen en de overige materiële vaste activa.

Strategische grondaankopen

Met het krediet “Strategische grondaankopen” hebben Provinciale Staten het mogelijk gemaakt om, anticiperend op mogelijke ontwikkelingen t.b.v. provinciale doelen, gronden aan te kopen. In 2016 hebben PS besloten om het krediet de komende 10 tot 15 jaar af te bouwen van € 97 miljoen naar € 20 miljoen, door een jaarlijkse bijstelling bij de jaarrekening. Per 31 december 2021 bestaat het krediet uit een bedrag van € 40 miljoen. Hiervan zit ongeveer € 30 miljoen ‘vast’ in (grond)eigendommen.

Na een periode (tot 2008) waarin de provincie actief participeerde in grote gebiedsontwikkelingen (Wieringerrandmeer, Distriport, Crailo, Bloemendalerpolder) is de provincie terughoudend geweest en zijn er in de periode 2008-2020 geen strategische aankopen geweest. Inmiddels neemt de behoefte aan strategische aankopen toe. Na enkele nieuwe aankopen in 2020, betroffen de belangrijkste mutaties in 2021 de aan- en verkopen binnen de kavelruilen Zonnevanck (Bergen/Starnmeer), Hoeverkoog (Wieringen) en Schoorldam.

Overige materiële vaste activa en grondverwerving NNN

Het uitgangspunt is dat de provincie gronden aankoopt ten behoeve van maatschappelijk nut. In 2021 betrof het voornamelijk aankopen ten behoeve van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en provinciale infrastructuur. Conform de BBV-regels komen deze aankopen tegen aankoopwaarde, inclusief bijkomende kosten op de balans.

De aankopen ten behoeve van infrastructuur worden met de projectkredieten geactiveerd en in 50 jaar afgewaardeerd. In 2021 betrof het een aantal grondaankopen in de projecten N239, N241b, N525 en de N247. Het aantal grondaankopen ten behoeve van infrastructuur neemt trouwens de afgelopen jaren af.

De grondaankopen ten behoeve van het NNN worden op de balans opgenomen tegen de aanschafwaarde, inclusief overige kosten (zoals taxatie-, onderzoeks-, en notariskosten en eventuele kosten voor volledige schadeloosstelling). In de regel zal bij een uiteindelijke verkoop van NNN-gronden sprake zijn van een lagere verkoopprijs dan de balanswaarde. Deze gronden worden namelijk over het algemeen tegen landbouwwaarde aangekocht en ook in toenemende mate tegen volledige schadeloosstelling. De waarde als natuurgrond is fors lager.

Op het moment van verkoop dient dan een dekking beschikbaar te zijn voor dit waardeverschil. Hiervoor is in 2020 de reserve Afwaardering Grondaankopen ingesteld. Hierin wordt jaarlijks, bij de 2e Begrotingswijziging, vanuit de reserve Groen de toekomstige afwaardering van de aangekochte NNN-gronden van het vorige jaar gestort. Er wordt hierbij uitgegaan van een toekomstige verkoopwaarde voor NNN-gronden van gemiddeld € 1,-/m2.
In 2021 is in totaal circa 66 hectare aangekocht ten behoeve van het NNN, waarmee de balanswaarde van het NNN-eigendom met circa € 5,1 miljoen is toegenomen tot € 18,9 miljoen. Naar aanleiding van de NNN-aankopen 2021 zal met de 2e Begrotingswijziging 2022 een storting van € 4,5 miljoen in de reserve Afwaardering Grondaankopen worden voorgesteld. De stand reserve Afwaardering Grondaankopen stijgt daarmee naar € 16,7 miljoen.

Onteigeningen

In het uiterste geval, als het minnelijke overleg tot grondaankoop niet slaagt, kan de provincie overgaan tot onteigening. Deze vergaande maatregel is omkleed met een zorgvuldige procedure, waarbij een belangrijke rol is weggelegd voor de Rijkswaterstaat Corporate Dienst (CD) en die kan leiden tot een Koninklijk Besluit (KB). In 2021 heeft de provincie 1 KB aangevraagd voor de 3 resterende grondeigenaren in de Schil Naardermeer. Daarnaast heeft de provincie 2 KB's ontvangen voor de projecten N241a (2 eigenaren van oorspronkelijk 60 eigenaren) en N239 (1 eigenaar).

Na de invoering van de Omgevingswet zal de onteigeningsprocedure gaan wijzigen. De rol van de CD en het KB verdwijnt. Provinciale Staten gaan besluiten tot een zogenaamde onteigeningsbeschikking. De bestuursrechter zal hierover vervolgens een vonnis vellen.

Voorraad en verkoop

De gronden die de provincie voornemens is te verkopen, worden onder de Voorraden op de balans gezet. Voor de gronden die hieronder vallen geldt dat er een binnen de organisatie afgestemd verkoopvoornemen is, er een taxatierapport of waardebepaling is opgemaakt, én er een opdracht tot verkoop aan een makelaar of andere verkopende partij is gegeven. De boekwaarde van de gronden onder de Voorraad dient lager of gelijk te zijn dan de marktwaarde. Als dit niet het geval is, dient er een afwaardering plaats te vinden. In de huidige jaarrekening is dit niet aan de orde.

Perceel	Grond	Boekwaarde per 31-12-2020	Mutaties (waarde) 2021	Boekwaarde per 31-12-2021	Oppervlakte m2 31-12-2021
Materiële vaste activa (krediet strategische grondaankopen)					
1. Zonneweide Jaagweg Koggenland		€ 7.300.000	€ 0	€ 7.300.000	1.122.735
2. Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein, Anna Paulowna		€ 2.011.000	€ 0	€ 2.011.000	165.988
3. Bergweg 30, Bloemendaal (in erfpacht gegeven)		€ 225.807	€ 0	€ 225.807	3.082
4. Perceel Hoofdweg 511, Haarlemmermeer		€ 380.000	€ 0	€ 380.000	48.000
5. Percelen Wieringen (aan- en verkopen in kader van kavelruilingen)		€ 3.974.928	€ 742.966	€ 4.717.894	1.009.723
6. SLP-zuid/deel NW, Rijssenhout		€ 4.804.885	-€ 178.603	€ 4.626.282	92.183
7. Perceel grond aan de Horndijk, Loosdrecht		€ 170.000	€ 0	€ 170.000	70.500
8. Grasland Parallelweg, Burgerbrug		€ 1.073.952	€ 0	€ 1.073.952	184.730
9. Bollengrond Kolonel Sneepweg, Bergen		€ 1.071.708	€ 0	€ 1.071.708	67.880
10. Percelen kavelruil Zonnevanck, Stammeer/Bergen		€ 0	€ 2.674.919	€ 2.674.919	479.829
11. Percelen fietspad Wierwijk, Wieringen		€ 0	€ 390.846	€ 390.846	72.875

12. Percelen kavelruil Schoorldam, Schoorl	€ 0	€ 347.590	€ 347.590	63.768
Subtotaal	€ 21.012.281	€ 3.977.718	€ 24.989.997	3.381.293
Overige materiële vaste activa				
13. Percelen voormalig Wieringerrandmeer	€ 5.791.530	-€ 1.088.026	€ 4.703.504	2.182.570
14. Voormalig beheergrondbank Laag-Holland en Amstelland	€ 1.339.361	-€ 205.638	€ 1.133.723	1.096.970
15. Strategische Gronden Groen (voorheen BBL & PASO)	€ 25.571.598	-€ 1.079.667	€ 24.491.932	12.929.710
16. NNN eigendom	€ 13.719.421	€ 5.197.766	€ 18.917.187	2.224.475
Subtotaal	€ 46.421.910	€ 2.824.435	€ 49.246.344	18.433.725
Totalen	€ 67.434.190	€ 6.802.153	€ 74.236.343	21.815.018

Voorraad jaarrekening 2021	**Categorie**	**Boekwaarde per 31-12-2020**	**Mutaties (waarde) 2021**	**Boekwaarde per 31-12-2021**	**Oppervlakte m2 31-12-2021**
Kamperkade 1	15. Strategische Gronden Groen	€ 19.902	-€ 19.902	€ 0	-
Spaarndammerdijk 17 te Spaarndam	15. Strategische Gronden Groen	€ 4.625	-€ 4.625	€ 0	-
Polderweg 1 Hippolytushoef (erf)	13. Percelen voormalig Wieringerrandmeer	€ 12.978	-€ 12.978	€ 0	-
Perceel dijkversterking Starnmeer (GRA03I 60 ged.)	15. Strategische Gronden Groen	€ 2.235	-€ 2.235	€ 0	-
ZO-deel SLP-zuid, Rijssenhout (beoogd transformatorstation)	6. SLP-zuid/deel NW, Rijssenhout	€ 4.557.627	€ 178.603	€ 4.736.231	42.606
Beheergrondbank Ouder-Amstel H 465, 543, 544	14. Voormalig beheergrondbank Laag-Holland en Amstelland	€ 0	€ 43.698	€ 43.698	42.425
Beheergrondbank Assendelft P 1210	14. Voormalig beheergrondbank Laag-Holland en Amstelland	€ 0	€ 128.625	€ 128.625	124.879
Totalen		€ 4.597.367	€ 311.187	€ 4.908.554	209.910

Totaal op balans	€ 79.144.896		22.024.928

4.7 Provinciale heffingen

Algemeen

Uit provinciale belastingen en heffingen ontstaan inkomsten, betaald door de inwoners en ondernemers in onze provincie. Met provinciale belastingen en heffingen creëren wij de mogelijkheid aanvullend op onder meer de uitkering uit het Provinciefonds, collectieve voorzieningen, zoals deze in de verschillende programma's zijn opgenomen, te financieren. Bij het heffen gaan wij zo veel mogelijk uit van het profijtbeginsel, waarbij het 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). De paragraaf Provinciale heffingen geeft de door Provinciale Staten vastgestelde beleidslijnen en te realiseren belastingopbrengsten weer. Bij het heffen wordt rekening gehouden met interne en externe kaders en wet- en regelgeving, waaronder verschillende artikelen uit de Provinciewet (art. 222 t/m 226).

Lastendruk

Provinciale belastingen en heffingen bepalen, zij het in geringe mate, de collectieve lastendruk en zijn dus mede bepalend voor de omvang van het besteedbaar inkomen. Wettelijk mag het bedrag van een provinciale belasting en heffing niet afhankelijk worden gesteld van het inkomen, de winst of het vermogen.

Lokale heffingen moeten overheidsoptreden legitimeren

Wat krijgt de burger en/of het bedrijf terug voor de betaling aan de provincie? Wij streven naar evenwicht tussen het ervaren van overheidsoptreden en de hoogte van de te betalen bijdrage. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat de lokale heffingen maximaal kostendekkend mogen zijn. Bij overtreding van deze regels kan de belastingrechter in een beroepsprocedure de legesverordening onverbindend verklaren. Voor de opcenten motorrijtuigenbelasting wordt het maximum toegestane percentage jaarlijks bepaald door het ministerie.

Tarief opcenten

In het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!' is opgenomen dat de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting niet worden verhoogd. De opcenten motorrijtuigenbelasting zijn in de provincie Noord-Holland voor het laatst in 2009 verhoogd. Noord-Holland is de provincie met het laagste opcententarief motorrijtuigenbelasting.

Provinciale opcenten 2019-2021

Provincie	2019	2020	2021
Drenthe	92,0	92,0	92,0
Flevoland	79,8	80,6	81,4
Friesland	71,1	87,0	87,0
Gelderland	89,2	87,2	89,5
Groningen	90,4	91,8	93,4
Limburg	77,9	77,9	77,9
Noord-Brabant	76,1	78,0	78,4
Noord-Holland	67,9	67,9	67,9
Overijssel	79,9	79,9	79,9
Utrecht	72,6	73,6	74,9
Zeeland	82,3	89,1	89,1
Zuid-Holland	90,4	90,4	90,4
Gemiddeld	**80,8**	**83,0**	**83,5**
Maximum tarief	**113,2**	**115,0**	**116,8**

Kwijtscheldingsbeleid (art. 10 BBV)

Gelet op het karakter van de heffingen van de provincie Noord-Holland 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 uitvoering 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 uitvoering van publiekrechtelijke dienstverlening. De provincie Noord-Holland kent de grondwaterheffing.

Leges: betalingen voor individuele dienstverlening van overheidsdiensten van publiekrechtelijke aard. De provincie Noord-Holland kent leges.

Naast de hier genoemde provinciale belastingen en heffingen kent de provincie Noord-Holland ook de nazorgheffing gesloten stortplaatsen. Bij besluit van Gedeputeerde Staten van 21 december 1999 is het fonds nazorg gesloten stortplaatsen opgericht (1999/30499). Het fonds is op grond van artikel 15.47 Wet milieubeheer (Wm) een rechtspersoon en Gedeputeerde Staten zijn belast met het beheer ervan. In het fonds worden de belastingopbrengsten verantwoord die door de provincie zijn geïnd. Hiertoe hebben Provinciale Staten op 29 maart 1999 de ‘Verordening op de heffing en invordering van de nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999’ vastgesteld.

Belastingen: opcenten motorrijtuigenbelasting

Motorrijtuigenbelasting (MRB) wordt geheven over het bezit van een motorvoertuig. De heffing en inning van de MRB, waarop de provinciale opcenten meeliften, wordt verzorgd door de belastingdienst. Bovenop de MRB betalen houders van personenauto's en motoren 'provinciale opcenten'. De provincies stellen zelf hun opcententarief motorrijtuigenbelasting vast. Het maximumtarief is voor 2021 bepaald op 116,8 opcenten. Het huidig tarief in de provincie Noord-Holland bedraagt 67,9 opcenten. Sinds 2016 werkt een verandering in de provinciale belastinggrondslag (bijvoorbeeld de verhuizing van een Groot Wagenparkhouders- /leasebedrijf naar een andere provincie) direct door in de verdeling van het Provinciefonds. Een verandering in deze grondslag heeft hierdoor een egaliserende werking in de Provinciefondsuitkering.

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 dient eeuwigdurende nazorg plaats te vinden. Dit houdt in dat maatregelen genomen dienen te worden om bodembeschermende voorzieningen op gesloten stortplaatsen in stand te houden, te onderhouden, te herstellen en eventueel te vervangen. Voorts dienen de bodembeschermende voorzieningen regelmatig geïnspecteerd en de bodem onder de stortplaats onderzocht te worden. 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 het Nazorgfonds wordt een zodanig kapitaal opgebouwd, dat uit het rendement daarvan de eeuwigdurende nazorg gefinancierd kan worden. Voor het begrotingsjaar 2021 was geen opbrengst geraamd en zijn er geen aanslagen verzonden. De saldi van het Nazorgfonds zijn opgenomen in de paragraaf Verbonden partijen.

Grondwaterheffing

Sinds 1 januari 2010 is de Grondwaterheffing gebaseerd op de Waterwet. 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. Ingaande 2020 zijn heffingplichtig de onttrekkers (vergunninghouders) die 25.000 m³ of meer grondwater per heffingsjaar oppompen. In 2021 bedroeg de opbrengst van de Grondwaterheffing € 818.000 (afgerond). Voor 2021 was een opbrengst geraamd van € 800.000. In 2021 is er in totaal € 408.000 uitgegeven aan capaciteitskosten, kosten van beheer en onderhoud van het grondwatermeetnet, advies en schadecommissie grondwater en onderzoeken. Er is een voorziening ingesteld met als doel onnodige fluctuaties van het heffingstarief tegen te gaan. De voorziening is tevens bedoeld om onvoorziene en ontoerekenbare schades te kunnen betalen. Het tarief is in 2010 vastgesteld op € 0,0085 per m³ onttrokken grondwater en nadien niet meer aangepast.

Saldi voorziening grondwaterheffing

Periode	Voorziening grondwaterheffing
1-1-2021	€ 2.392.020
31-12-2021	€ 2.801.950

Leges

Provincies hebben een aantal taken ter zake waarvan individuele diensten worden afgenomen door bewoners of bedrijven. Aan de afnemers van deze diensten worden leges in rekening gebracht 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 Noord-Holland tarieven opgenomen voor onder andere het afgeven van vergunningen in het kader van de fysieke leefomgeving (Wet wabo), Waterwet, Wet natuurbescherming en Wegenwet. In december 2019 is door Provinciale Staten besloten dat de leges kostendekkend dienen te zijn.
De kostendekkendheid dient in eerste instantie te worden bereikt door het optimaliseren van efficiency. Dit beleid vereist inzicht in de kostenstructuur, kostenbeheersing en kostentoerekening. Samen met onder andere de uitvoerende organisaties, zoals de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN), is gewerkt aan het meer inzichtelijk maken van de kostentoerekening van de verschillende legestarieven. Bij de vaststelling van de legesverordening 2020, in december 2019, hebben Provinciale Staten besloten de legestarieven, voor zover die nog niet kostendekkend waren, gefaseerd in 3 jaar te verhogen.

Gevolgen coronacrisis

De coronacrisis had in beperkte mate ook gevolgen voor de opbrengsten leges. Zo waren er minder vergunningsaanvragen voor evenementen (Wegenwet en Wet luchtvaart). Men zocht in 2021 evenals in 2020 wel meer het water op. Er werden meer vergunningen in het kader van de Waterwegenwet aangevraagd en verstrekt. Voor aanvragers die als gevolg van de coronacrisis in financiële problemen dreigden te raken, wordt vanaf april 2020 een mogelijkheid geboden om de leges in meerdere termijnen te betalen. Ook in 2021 bleek geen enkele aanvrager van deze regeling gebruik te hebben gemaakt.

Omgevingswet

De invoering van de Omgevingswet (vermoedelijke invoeringsdatum 1 oktober 2022 of 1 januari 2023) heeft consequenties voor de legesverordening en tarieventabel. Bij de invoering van de Omgevingswet bestaat de mogelijkheid om (weer) leges te heffen voor aanvragen van een milieuvergunning. Door verschillende organisaties, waaronder VNG en Omgevingsdienst NL, is gewerkt aan een modelverordening die moet aansluiten bij de nieuwe wetgeving. Ambtelijk zijn wij als provincie Noord-Holland bij de verschillende overleggen betrokken. De milieuleges worden met ingang van 1 januari 2023 bij de aanvragers in rekening gebracht. In het tweede kwartaal van 2022 worden Provinciale Staten nader geadviseerd en worden de aangepaste legesverordening 2023 en tarieventabel 2023 ter vaststelling aan Provinciale Staten aangeboden.

Gerealiseerde opbrengsten

De totale opbrengst belastingen en lokale heffingen bedraagt over 2021 € 230,0 miljoen.

Raming/opbrengsten belastingen en heffingen

Belasting / Heffing (x € 1 mln)	Jaarrekening 2020	Begroting 2021*	Jaarrekening 2021
Opcenten motorrijtuigenbelasting	223,6	225,1	226,4
Grondwaterheffing	0,786	0,800	0,818
Nazorgfonds	0,004	0,000	0,004
Leges			
* WABO	1,8	1,6	1,8
* niet-WABO	1,0	1,0	1,0
Totaal	**227,2**	**228,5**	**230,0**

(t/m laatste begrotingswijziging 2021)

Opcenten motorrijtuigenbelasting, raming en resultaat 2021

Tot en met de laatste begrotingswijziging 2021 werd € 225,1 miljoen aan opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting geraamd. In werkelijkheid is dat € 226,4 miljoen geworden.

Opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting 2020-2025

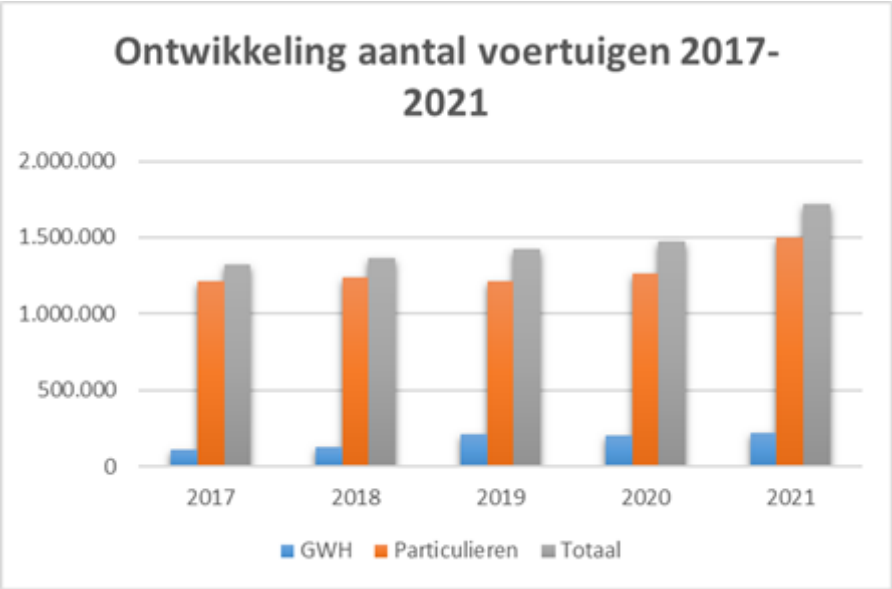
Opbrengsten opcenten MRB	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Jaarrekening	223,6	226,4				
Begroting	222,7	225,1	229,1	229,1	229,1	229,1

Voor de raming 2022 en volgende jaren wordt uitgegaan van de 'Verwachte opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting 2022'- opgave Belastingdienst 5 januari 2022.
De registratie van gegevens voor de motorrijtuigenbelasting wordt uitgevoerd door het CBM (Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting) en is daarmee een verantwoordelijkheid van het Rijk. Het CBM int de provinciale opcenten en draagt deze aan de provincies af. De provincies hebben geen controlemogelijkheden op deze afdrachten en zijn daarmee informatieafhankelijk van het CBM. De kwaliteit van de informatie over de ontvangen opcenten per provincie is derhalve niet geheel gewaarborgd en aldus blijft enige onzekerheid bestaan over de juistheid en volledigheid van de ontvangen opcenten.

Ontwikkeling aantal voertuigen

Uit het overzicht gerealiseerde opbrengst d.d. 20 januari 2022 blijkt dat de provincie Noord-Holland over 2021 in totaal € 226,4 miljoen aan provinciale opcenten heeft ontvangen. Over de jaren 2019 en 2020 waren de totaalopbrengsten van de provinciale opcenten respectievelijk € 218,4 miljoen en € 223,6 miljoen.

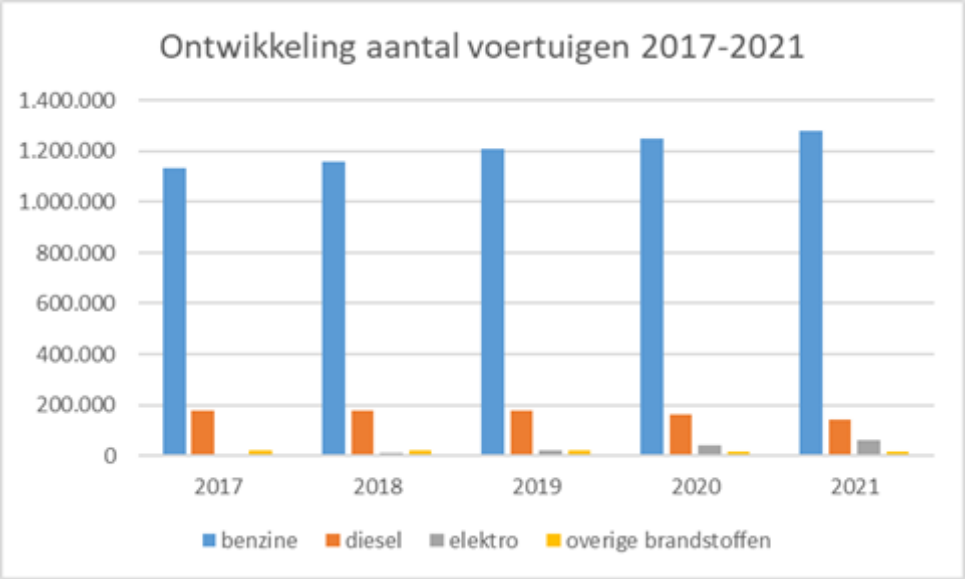
Onderstaande grafiek toont dat het totaal aantal voertuigen in onze provincie is gestegen van 1.320.000 voertuigen eind 2017 naar 1.718.000 voertuigen eind 2021. Bij de leasevoertuigen zien wij een stijging van 107.000 leasevoertuigen in 2017 naar 217.000 leasevoertuigen eind 2021.



De registratie van gegevens voor de motorrijtuigenbelasting wordt uitgevoerd door het CBM (Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting) en is daarmee een verantwoordelijkheid van het Rijk. Het CBM int de provinciale opcenten en draagt deze maandelijks af aan de provincie.

Ontwikkeling brandstofverbruik

In de navolgende grafiek wordt de ontwikkeling van het brandstofverbruik van de voertuigen weergegeven vanaf 2017 tot en met 2021. Het aantal voertuigen dat gebruikmaakt van de brandstof diesel neemt af. Waren er in 2017 nog 178.935 voertuigen die op diesel reden (13,4% van het totaal aantal voertuigen in Noord-Holland), eind 2021 waren dit er 142.066 (10,5% van het totaal aantal voertuigen). Bij de elektrische auto's is een stijging te zien. Eind 2017 waren dat er 5.321 (0,4 % van het totaal aantal voertuigen) en eind 2021 59.122 voertuigen (zijnde 3,0 % van het totaal aantal voertuigen). Een ontwikkeling die in de toekomst van invloed kan zijn op de opbrengst opcenten motorrijtuigenbelasting in onze provincie.



Aantal voertuigen	2017	2018	2019	2020	2021
Benzine	1.132.844	1.157.701	1.209.465	1.251.388	1.282.449
Diesel	178.935	175.768	178.368	162.887	142.066
Elektro	5.321	8.932	19.911	40.197	59.122
Overige brandstoffen	20.896	20.000	18.866	17.818	17.327
Totaal	**1.337.996**	**1.362.401**	**1.426.610**	**1.472.290**	**1.500.964**

Onbenutte belastingcapaciteit

Het maximum aantal opcenten dat provincies in 2021 mochten heffen was 116,8 opcenten. 1 opcent genereerde in 2021 afgerond € 3,3 miljoen aan opbrengst. De theoretische opbrengst vanwege onbenutte belastingcapaciteit, mede bepalend voor de provinciale weerstandscapaciteit, kwam in 2021 uit op afgerond € 163,0 miljoen.

Berekening onbenutte belastingcapaciteit

Opbrengst opcenten 2021 (x € 1 mln.)	Opcenten tarief 2022	Opbrengst per opcent (x € 1 mln.)	Maximum opcenten tarief 2021	Maximale opbrengst 2021 (x € 1 mln.)	Onbenutte belastingcapaciteit 2021 (x € 1 mln.)
226,4	67,9	3,30	116,8	389,4	163,0

Financiële kengetallen in relatie met het BBV

	Jaarrekening 2020	Begroting 2021	Jaarrekening 2021
A) Opcenten motorrijtuigenbelasting	67,9	67,9	67,9
B) Landelijke gemiddelde opcenten in het jaar ervoor	81,4	83,5	83,0
C) Aantal opcenten t.o.v. landelijke gemiddelde (A / B) x 100%	83,4%	81,3%	81,8%

Kostendekkendheid leges

De uitvoering van de vergunningverlening, toezicht en handhaving is onder andere opgedragen aan de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) en de regionale uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) en is opgenomen in de lumpsum bekostiging. Alleen de door onder andere de omgevingsdiensten gemaakte kosten voor de vergunningverlening kunnen worden doorberekend in de leges.

Het volgende overzicht geeft inzicht in de kostendekkendheid van de verschillende leges. Aan de hand van de gegevens uit het overzicht zou geconcludeerd kunnen worden dat de leges (nog) niet kostendekkend zijn. Afgesproken is om de leges gefaseerd in 3 jaar te verhogen naar een kostendekkend niveau. 2021 was het tweede jaar van de gefaseerde verhoging. De kostendekkendheid is gebaseerd op de gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. Daarnaast is de opbrengst van de leges afhankelijk van het aantal vergunningen dat in 2021 is verstrekt.

Overzicht kostendekkendheid

Leges	Uitvoerende organisatie	Baten	Lasten	Dekkingspercentage
WABO	OD NZKG	€ 1.705.095	€ 1.390.681	122,61%
Wegen/waterwegen	provincie Noord-Holland	€ 410.152	€ 415.800	98,64%
Waterwet	OD NZKG	€ 232.197	€ 399.027	58,19%
Wet hygiëne zwembaden	OD NHN	€ 6.075	€ 43.850	13,85%
Ontgrondingenwet	OD NZKG	€ 165.194	€ 85.100	194,12%
Wadloop *)	provincie Fryslân	€ 13.772	€ 134.699	10,22%
Wet Natuurbescherming	Bij12/faunafonds	€ 340.800	€ 654.336	52,08%
Wet Natuurbescherming	OD NHN	€ 439.055	€ 1.723.737	25,47%
Wet Luchtvaart	OD NZKG	€ 16.030	€ 91.109	17,59%
Overige	provincie Noord-Holland	€ 0	€ 0	0,00%
Totaal provinciale heffingen		**€ 3.328.370**	**€ 4.938.339**	**67,40%**

*) betreft lasten en baten van de provincies Groningen, Friesland en Noord-Holland

Overzicht aantal verstrekte vergunningen

Aantal verstrekte vergunningen	Uitvoerende organisatie	2021	2020
WABO	OD NZKG	202	149
Wegenwet	provincie Noord-Holland	453	441
Verkeersreglement	provincie Noord-Holland	18	19
Waterwegen	provincie Noord-Holland	353	243
Waterwet	OD NZKG	69	68
Wet hygiëne zwembaden	OD NHN	11	3
Ontgrondingenwet	OD NZKG	12	5
Wadloop *)	provincie Fryslân	195	252
Wet natuurbescherming	Bij12/faunafonds	1.136	965
Wet natuurbescherming *)	OD NHN	196	73
Wet luchtvaart *)	OD NZKG	17	11
Overige	provincie Noord-Holland	0	0
Totaal aantal verstrekte vergunningen		**2.662**	**2.229**

*) betreft het totaal aantal verstrekte vergunningen van de provincies Groningen, Friesland en Noord-Holland

5. Jaarrekening

5.1 Overzicht van baten en lasten en toelichting

5.1.1 Toelichting per programma

Programma Openbaar bestuur

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 1 — Openbaar bestuur

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	20.365	21.542	21.592	19.955	1.637	21.496
Baten	-77	-93	-157	-145	-12	-59
Saldo van baten en lasten	**20.288**	**21.449**	**21.435**	**19.810**	**1.625**	**21.437**
Stortingen reserves	0	0	0	0	0	1.000
Onttrekking reserves	-1.153	-1.604	-2.217	-2.740	523	-1.006
Resultaat	**19.135**	**19.845**	**19.218**	**17.070**	**2.148**	**21.431**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**1.637**	**V**	
1	Pensioenvoorziening GS-leden en oud GS-leden	1.1.2	761	V	
2	Cofinanciering Europese projecten	1.4.2	-523	N	Reserve Cofinanciering Europese projecten
3	Sponsoring	1.4.1	163	V	
	Capaciteitskosten		531	V	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		705	V	
	Baten		**-12**	**N**	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-12	N	
	Stortingen		**0**	**V**	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		0		
	Onttrekking		**523**	**V**	
1	Reserve Cofinanciering Europese projecten		523	V	

Lasten

1. In de begroting wordt rekening gehouden met een storting in de voorziening voor pensioengelden voor GS-leden en oud-GS-leden. Aan het eind van ieder jaar krijgen we een opgave van APG over de benodigde hoogte van de voorziening. Die hoogte van de voorziening is per eind 2021 lager dan per eind 2020, zodat een bedrag kan vrijvallen in plaats van de geraamde storting.

2. Tegen de verwachting in zijn na de laatste begrotingswijziging 2021, waarbij de raming voor uitgaven ten laste van de reserve is verlaagd, alsnog twee subsidieaanvragen ontvangen en gehonoreerd (Uitvoeringsregeling cofinanciering Europese EFRO-programma's Noord-Holland).

3. Door corona konden in 2021 minder gesponsorde evenementen doorgang vinden.

Baten

1. Geen afwijkingen groter dan €250.000

Stortingen reserves

1. Geen afwijkingen groter dan €250.000

Onttrekkingen reserves

1. Zie lasten 2.

Programma Klimaat en Milieu

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 2 — Klimaat en Milieu

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	46.841	48.320	53.522	47.895	5.626	47.550
Baten	-2.955	-2.635	-3.230	-3.736	506	-1.610
Saldo van baten en lasten	**43.886**	**45.685**	**50.292**	**44.160**	**6.132**	**45.940**
Stortingen reserves	20.135	14.169	19.134	19.526	-392	7.936
Onttrekking reserves	-11.455	-15.901	-19.202	-13.545	-5.657	-24.666
Resultaat	**52.567**	**43.953**	**50.224**	**50.141**	**83**	**29.210**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**5.626**	**V**	
1	Bodemsanering Gebiedsgericht Grondwaterbeheer Het Gooi	2.1.3	2.500	V	Reserve Bodemsanering
2	Subsidie buiten uitvoeringsregeling: Duurzaam Bouwloket	2.2.1	450	V	Reserve Energietransitie
3	Gezonde leefomgeving	2.1.6	272	V	Reserve Gezonde leefomgeving
4	Bodemsanering Crailo	2.1.3	270	V	Reserve Bodemsanering
5	Nazorg Wet Milieubeheer stortplaatsen	2.1.3	259	V	
6	Nazorg Wet Milieubeheer stortplaatsen - nazorgfonds	2.1.3	253	V	
7	Uitvoeringsregeling: Warmtetransitie gebouwde omgeving Noord-Holland	2.2.1	200	V	Reserve Energietransitie
8	Subsidie buiten uitvoeringsregeling: Ecologische effecten van thermische energie	2.2.1	150	V	Reserve Energietransitie
9	Uitvoeringsregeling Duurzaamheidsinitiatieven burgercollectieven	2.2.1	100	V	Reserve Energietransitie
10	Capaciteitskosten		157	V	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		1.015	V	
	Baten		**506**	**V**	
1	Ilperveld Integraal	2.1.3	375	V	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		131	V	

	Stortingen		**-392**	**N**	
1	Reserve Bodemsanering	2.1.3	-392	N	Baten (1)
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		0		
	Onttrekking		**-5.657**	**N**	
1	Lagere onttrekking reserve bodemsanering	2.1.3	-2.870	N	Lasten (1) & (4)
2	Lagere onttrekking reserve Energietransitie	2.2.1	- 1.021	N	Lasten (2), (7), (8) & (9)
3	Lagere onttrekking reserve Gezonde Leefomgeving	2.1.6	-714	N	Lasten (3)
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-1.051	N	

Lasten

1. De lasten Gebiedsgericht Grondwaterbeheer Het Gooi zijn in 2021 € 2,5 miljoen lager dan begroot. De gedachte was dat de afkoopsom geheel ten laste zou komen in 2021, waardoor de voorziening geheel zou worden ingezet en het restant zou worden onttrokken uit de reserve Bodemsanering. Echter is dit conform de BBV een balanspost vooruitbetaalde bedragen geworden, waardoor onttrekking niet plaats hoeft te vinden.

2. Voor het Duurzaam bouwloket zal een opdracht worden verleend in plaats van de in 2021 geplande subsidie buiten uitvoeringsregeling. Juridisch was het niet mogelijk om dit als subsidie te verlenen, waardoor dit een opdracht zal worden. Wij verwachten deze opdracht begin 2022 te verlenen.

3. Bij Gezonde leefomgeving wordt de onderbesteding grotendeels veroorzaakt door onderbesteding voor aanpassing van het luchtmeetnet. De planning was om in de loop van 2021 de nieuwe monitoren voor fijnstof te testen en deze eind 2021 te plaatsen, maar GGD Amsterdam geeft aan dat het testen nog niet volledig is afgerond. Er blijken toch nog wel wat afwijkingen ten opzichte van de huidige apparatuur, die de GGD beter in beeld wil krijgen. De levering is daardoor opgeschort. Verwachting is dat in 2022 een en ander duidelijk zal zijn en dat dan alsnog geleverd en geplaatst zal worden.

4. De in 2021 gerealiseerde lasten van bodem sanering Crailo zijn € 0,3 miljoen lager dan begroot. De saneringswerkzaamheden zijn doorgeschoven naar 2022 als gevolg van een nog lopende discussie met de omgevingsdienst.

5. De lasten van nazorg stortplaatsen zijn € 0,3 miljoen lager dan begroot. Doordat de begrote inhuurkosten van adviseur en specialist nazorg zijn opgenomen in de capaciteitskosten van het programma , gaan deze niet meer ten laste van deze begrotingspost.

6. Omdat er geen nazorgheffing in 2021 door PS is opgelegd zijn de uitgaven € 0,3 miljoen lager dan geraamd. De uitgaven betreffen enkel de kosten voor de nazorg 2021 van stortplaats de Poel.

7. Bij de Uitvoeringsregelingen Duurzaamheidsinitiatieven burgercollectieven en Warmtetransitie gebouwde omgeving zijn minder aanvragen binnen gekomen dan verwacht. En er zijn ook aanvragen aan het eind van 2021 binnen gekomen, waardoor de verlening pas in 2022 kan plaatsvinden. Hierdoor zullen die lasten in 2022 terecht komen.

8. Bij het opstellen van aanvraag van de subsidie buiten uitvoeringsregeling voor Onderzoek ecologische effecten van thermische energie uit oppervlakte water, hebben de waterschappen vertraging opgelopen. Deze aanvraag is inmiddels in concept ontvangen en verwacht wordt dat de subsidie begin 2022 zal worden verleend.

9. Bij de Uitvoeringsregelingen Duurzaamheidsinitiatieven burgercollectieven en Warmtetransitie gebouwde omgeving zijn minder aanvragen binnen gekomen dan verwacht. En er zijn ook aanvragen aan het eind van 2021 binnen gekomen, waardoor de verlening pas in 2022 kan plaatsvinden. Hierdoor zullen die lasten in 2022 terecht komen.

10. Voor de toelichting op de capaciteitskosten van programma 2. Klimaat en Milieu wordt naar de toelichting in paragraaf Bedrijfsvoering verwezen.

Baten

1. Tijdens de uitvoering van Ilperveld Integraal heeft de provincie een perceel ter beschikking gesteld van Landschap Noord-Holland met de afspraak dat LNH dit op een geschikt moment zou verkopen en de baten ter beschikking van het project zou stellen. Het was op voorhand niet bekend wanneer dit zou gebeuren.

Stortingen reserves

1. De in 2021 gerealiseerde baten ter hoogte van € 0,4 miljoen (zie toelichting bij baten onder ad 1) zijn in de reserve bodemsanering gestort.

Onttrekkingen reserves

1. Zie bij de toelichting op de lasten nummers 1 en 4

2. Zie bij de toelichting op de lasten nummers 2, 7, 8 en 9.

3. Zie bij de toelichting op de lasten nummer 3. Daarnaast was in de raming van de onttrekking aan de reserve Gezonde Leefomgeving rekening gehouden met kosten van de inzet (inhuur) van extra capaciteit. Dit is niet gerealiseerd.

Programma Ruimte en Water

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 3 — Ruimte en Water

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	26.599	30.073	37.990	32.172	5.818	35.793
Baten	-9.913	-10.110	-15.442	-14.893	-549	-7.439
Saldo van baten en lasten	**16.686**	**19.963**	**22.548**	**17.279**	**5.269**	**28.354**
Stortingen reserves	19.492	8.862	24.334	23.409	925	16.312
Onttrekking reserves	-14.520	-18.438	-29.570	-22.237	-7.333	-20.266
Resultaat	**21.658**	**10.387**	**17.312**	**18.450**	**-1.138**	**24.400**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**5.818**	**V**	
1	Versterkingsplannen primaire waterkeringen	3.1.2	4.742	V	Resv Meekoppelkansen
2	Uitvoeringsregeling Duurzame Zeehavens	3.4.3	797	V	Reserve ontwikkeling havencomplexen
3	Gronden BBL&PASO	3.4.5	-606	N	
4	Waterrecreatie	3.2.1	582	V	Reserve Waterrecreatie
5	Verkoop Grond	3.4.5	-441	N	
6	Klimaatadaptatie	3.1.3	253	V	Reserve Klimaatadaptatie
7	Grondwaterheffing	3.2.3	-252	N	
8	Capaciteitskosten		193	V	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		550	V	
	Baten		**-549**	**N**	
1	Verkopen overtollig vastgoed	3.4.5	-1.203	N	
2	Verkopen BBL&PASO	3.4.5	863	V	
3	Meekoppelkansen (Kust op Kracht)	3.1.2	-368	N	Reserve Meekoppelkansen
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		159	V	
	Stortingen		**925**	**V**	
	1. Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels	3.1.2	926	V	Reserve Meekoppelkansen

	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-1	N	
	Onttrekking		**-7.333**	**N**	
1	Lagere onttrekking Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	3.1.2	-5.429	N	Lasten (1) & Baten (3)
2	Lagere onttrekking reserve ontwikkeling havencomplexen	3.4.3	-707	N	Lasten (2)
3	Lagere onttrekking reserve Waterrecreatie	3.2.1	-582	N	Lasten (4)
4	Lagere onttrekking reserve Woonbeleid	3.5.1	-315	N	
5	Lagere onttrekking reserve Klimaatadaptatie	3.1.3	-263	N	Lasten (6)
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-37	N	

Lasten

1. Voor de Uvr APRK was € 1,2 miljoen begroot. Hier zijn in 2021 geen aanvragen voor binnengekomen. De verwachting is dat deze aanvragen wel gedaan worden in 2022. Voor de SOK HHNK was een bedrag van € 3,3 miljoen begroot. In de overeenkomst staat dat bij ondertekening van de SOK dit bedrag betaald moet worden voor de realisatiekosten. Maar door administratieve wijzigingen die aan het eind van 2021 aan het licht kwamen, komt er voor het deel van de realisatie een nieuw onderteken moment en dat is in 2022. Dan zullen deze kosten betaald gaan worden. Ook is de terugbetaling van de voor de SOK Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels (begroot € 461.000) via de balans gelopen waardoor de lasten lager zijn uitgevallen.

2. De onderbesteding bij de uitvoeringsregeling duurzame zeehavens is ontstaan doordat de aanvragen voor de subsidies eind 2021 zijn ingediend. Hierdoor vindt de verlening van deze subsidies plaats in 2022.

3. De overbesteding is ontstaan doordat de Ruiling Schoorldam, "Keverdijk-Noordpolder" en grondruil Ransdorp is sneller gepasseerd dan gedacht, namelijk nog in 2021.

4. Het is in 2021 niet gelukt om de subsidieaanvraag voor Stadsstrand Hoorn ad. € 500.000 te verlenen, de aanvraag hiervoor was nog niet compleet, dit schuift door naar 2022.

5. Een niet-gesprongen explosieven onderzoek van een beoogde verkoop is hoger uitgevallen dan geraamd. Een groot deel van de kosten wordt met de rijksbommenregeling terug ontvangen.

6. Het tempo van de partners en ook samenhangende gebiedsprogramma's en beleidsprocessen loopt niet gelijk. Er zijn koplopers, maar ook gemeenten of programma's die nog helemaal niet bekend zijn met de opgave en er is een capaciteitsprobleem bij veel gemeenten. Dat maakt dat een aantal ambities die voor 2021 zijn gesteld een langere doorlooptijd nodig hebben. Ook hebben de vernieuwde raamcontracten en de onderbezetting van provinciale medewerkers op klimaatadaptatie ervoor gezorgd dat een aantal ambities van 2021, doorschuift naar begin 2022.

7. Doordat de kosten van het grondwaterbeheer (onderzoeken, beheer en onderhoud en inzet capaciteit) lager en de opbrengst van de grondwaterheffing hoger waren dan in andere jaren, heeft een hogere storting in de voorziening grondwaterheffing plaatsgevonden.

8. Voor de toelichting op de capaciteitskosten van programma 3. Ruimte en Water wordt naar de toelichting in paragraaf Bedrijfsvoering verwezen.

Baten

1. Enkele verkopen, waaronder beheergrondbank (Ouder-Amstel, ca. 165.000 en Polder Assendelft, ca. € 650.000), N23 (gemeente Koggenland, ca. 125.000), Grote Sloot (ca. 100.000), zijn niet meer in 2021 gepasseerd bij notaris.

2. Bij de begrotingsraming de Strategische Gronden Groen-verkopen vanuit de Voorraad niet meegenomen. In het oog springt hierin de verkoop Kamperkade (ca. 1,1 miljoen). Daarentegen is de beoogde ruiling Hilversum/Huizen (Rebel) niet doorgegaan en is het deel verkochte BBL&PASO-gronden in de kavelruil Noordelijke Vechtstreek en Schoorldam lager geworden.

3. Voor de afwikkeling van de SOK Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels is de baten raming voor vooruit ontvangen bijdragen van de deelnemers aan de SOK niet gerealiseerd wegens strijdigheid met het bepaalde in het BBV. Wel zijn van de deelnemers aan de SOK de aan hen teveel betaalde voorschotten terugontvangen.

Stortingen reserves

1. De Samenwerkingsovereenkomst Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels (SOK) is afgerond. Gepland was deze afrekening volledig via de reserve Meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling te laten lopen. De geraamde storting van de van de deelnemers vooruit ontvangen bijdragen in de reserve is, omdat een dergelijke storting in strijd is met het BBV, niet gerealiseerd.

Onttrekkingen reserves

1. Zie Lasten nr. 1. Daarnaast is de terugbetaling van de voor de SOK Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels via de balans gelopen waardoor de lasten lager zijn uitgevallen (zie ook Baten 1 en Stortingen 1).

2. Zie lasten nr. 2

3. Zie lasten nr. 4.

4. Er is minder onttrokken aan de reserve Woonbeleid doordat er minder subsidies zijn aangevraagd op grond van de Uvr Woonakkoorden 2021 dan werd verwacht en doordat onderzoek naar huisvesting van buitenlandse werknemers doorloopt in 2022 en daarna zal worden gefactureerd.

5. Lagere onttrekking reserve Klimaatadaptatie, zie lasten nr. 6

Programma Bereikbaarheid

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 4 Bereikbaarheid

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	230.326	246.189	245.617	235.354	10.263	276.589
Baten	-14.623	-9.026	-23.514	-22.576	-938	-39.533
Saldo van baten en lasten	**215.703**	**237.163**	**222.103**	**212.779**	**9.324**	**237.056**
Stortingen reserves	194.160	123.229	171.494	166.107	5.387	56.173
Onttrekking reserves	-296.776	-170.534	-391.413	-374.236	-17.176	-106.949
Resultaat	**113.087**	**189.858**	**2.184**	**4.649**	**-2.465**	**186.280**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**10.263**	**V**	
1	Mobiliteitsbeleid Fiets	4.1.2	2.898	V	Reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid derden
2	Gebiedscontracten wegen variabel onderhoud	4.3.2	2.557	V	
3	Gebiedscontracten wegen vast onderhoud	4.3.2	-1.587	N	
4	OV-concessies beheren en verlenen	4.5.1	1.334	V	Reserve OV-projecten
5	Onderhoud tunnels en aquaducten	4.4.1	-1.215	N	Opbrengst derden
6	Mobiliteitsbeleid Infrastructuur	4.1.2	1.125	V	Reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid derden
7	Mobiliteitsbeleid	4.1.1	-1.005	N	Reserve mobiliteitsbeleid
8	Schades wegen	4.3.2	-926	N	
9	Projecten voor derden vaarwegen	4.3.3	-850	N	Opbrengst werken derden
10	Mobiliteitsbeleid OV	4.1.2	839	V	Reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid derden
11	Strategisch en algemeen beheer wegen	4.3.2	775	V	
12	Ontwikkeling provinciale infrastructuur: wegen	4.2.1	757	V	Reserve ontwikkeling provinciale infrastructuur
13	Kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen iMPI	4.2.1	717	V	Reserve kapitaallasten wegen
14	Verkeersveiligheid: gedragsbeïnvloeding	4.1.2	583	V	Reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid derden

15	MRA Elektrisch vervoer	4.1.2	539	V	
16	Beheer vaarwegen	4.3.3	520	V	
17	Openbaar vervoer projecten	4.5.1	510	V	Reserve OV-projecten
18	Gebiedscontracten variabel onderhoud vaarwegen	4.3.3	478	V	
19	Projecten voor derden wegen	4.3.2	-428	N	Opbrengst werken derden
20	Variabel onderhoud vaarwegen	4.3.3	375	V	
21	Gladheidsbestrijding wegen	4.4.1	250	V	
22	Verkeersmanagement	4.4.1	284	V	Opbrengst derden
23	Ligplaatsen vaarwegen	4.3.3	283	V	
24	Verleende subsidies OV	4.1.2	-269	N	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2
25	Innovatie projecten mobiliteit en Smartmobility	4.4.2	448	V	
26	Capaciteitskosten		609	V	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		662	V	
	Baten		**-938**	**N**	
1	Projecten voor derden wegen	4.3.2	-1.455	N	
2	Openbaar vervoer concessies	4.5.1	-1.268	N	
3	Mobiliteitsbeleid	4.1.1	1.250	V	
4	Onderhoud tunnels en aquaducten	4.4.1	1.067	V	
5	Werken derden vaarwegen	4.3.3	850	V	
6	Ontwikkeling provinciale infrastructuur: wegen	4.2.1	-617	N	
7	MRA elektrisch vervoer	4.1.2	-539	N	
8	Grass2Grit	4.4.1	465	V	
9	Variabel onderhoud wegen	4.3.2	411	V	
10	Verkeersmanagement	4.4.1	-292	N	
11	Mobiliteitsbeleid fiets	4.1.2	-292	N	
12	Innovatie projecten mobiliteit en verduurzaming	4.4.2	-287	N	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit
13	Schades wegen	4.3.2	267	V	

14	Mobiliteitsbeleid OV	4.1.2	-239	N
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-259	N
	Stortingen		**5.387**	**V**
1	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	4.4.2	3.840	V
2	Reserve Dekking kapitaallasten OV-infrastructuur	4.2.1	1.742	V
3	Reserve Dekking kapitaallasten Weginfrastructuur	4.2.1	-482	N
4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	4.4.2	287	V
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		0	
	Onttrekking		**-17.176**	**N**
1	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	4.4.2	-5.071	N
2	Reserve uitvoeren mobiliteitsbeleid	4.1.2	-4.944	N
3	Reserve groot onderhoud wegen	4.3.2	-4.281	N
4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	4.3.3	-1.108	N
5	Reserve ontwikkeling provinciale infrastructuur	4.2.1	-1.085	N
6	Reserve Openbaar Vervoer projecten	4.5.1	-653	N
7	Reserve mobiliteitsbeleid	4.1.1	-313	N
8	Reserve verleende subsidies	4.1.2	269	V
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		10	V

Lasten

1. Aan subsidies Mobiliteitsbeleid Fiets is € 2,9 miljoen minder besteed. Het betreft hierbij de volgende subsidies:

- De subsidieverlening voor Fietstunnel Velsertraverse van € 1,3 miljoen is op verzoek van de gemeente Velsen doorgeschoven naar 2022. Dit project wordt in combinatie met project HOV Beverwijk/Wijkerpoort gerealiseerd, wat is vertraagd.
- De subsidie Filevrij van € 1,3 miljoen is op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer doorgeschoven naar 2022, omdat de gemeente haar eigen bijdrage pas in 2022 kan organiseren.
- Voor Snelle doorfietsroutes is € 292.000 minder besteed, omdat op verzoek van de gemeenten Velsen en Haarlem de subsidie naar 2022 is doorgeschoven.

2. Door niet uitgevoerd werk aan variabel onderhoud wegen is in 2021 in totaal € 2,6 miljoen minder uitgegeven dan begroot. Het betreft voor € 2,3 miljoen verzoek tot wijzigingen vanuit gebiedscontracten waarvan de uitvoering naar 2022 wordt doorgeschoven van onder meer de

Leeghwaterbrug, Weg & Waterhuis en diverse losse opdrachten. Daarnaast is voor € 0,3 miljoen minder besteed als gevolg van besparingen op onder andere geluidsschermen.

3. De kosten van indexering gebiedscontracten komen met € 1,6 miljoen hoger uit dan begroot door contractueel overeengekomen doorbelasting van GWW-indexeringen. In 2021 is een discussie gestart over de grondslag van de indexering.

4. Aan OV-concessies is € 1,3 miljoen minder besteed. Het betreft de volgende activiteiten:

- De restende bijdrage Bijzondere Vergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) aan Connexxion over 2020 van € 1,3 miljoen is niet uitgekeerd, omdat de vervoerder door hogere reizigersopbrengsten dan verwacht geen aanvraag heeft ingediend.

- De algemene kosten zijn € 86.000 lager dan geraamd, doordat het jaarlijks uit te voeren kwaliteitsonderzoek niet heeft plaats gevonden. Dit was niet zinvol, gezien de verstorende effecten van de coronamaatregelen in 2021.

5. In 2021 heeft voor een bedrag van ruim € 1,2 miljoen een noodzakelijk spoedreparatie (asfaltherstel) aan de Waterwolftunnel plaatsgevonden. Voor deze ongeplande en niet begrote post in 2021 is de dekking gevonden in het beschikbare restbudget van de Managing Agent voor het tunnelbeheer.

6. Aan Mobiliteitsbeleid infrastructuur is € 1,1 miljoen minder besteed. Het betreft hierbij de volgende activiteiten

- Voor Amsterdam Logistics Port (ALP) is € 500.000 minder besteed. De subsidie is op verzoek van de partners in het investeringsprogramma Amsterdam Logistics naar 2022 doorgeschoven omdat het niet gelukt is om binnen de gestelde tijdsperiode en randvoorwaarden de subsidieaanvragen rond te krijgen.

- Voor de Uitvoeringsregeling Kleine infrastructuur is per saldo € 344.000 minder besteed. Weliswaar is € 328.000 meer aan subsidies verleend dan geraamd, maar door de subsidievaststellingen in voorgaande begrotingsjaren is € 672.000 lager dan geraamd.

- Voor Omrijkosten Openbaar Vervoer is € 263.000 minder besteed, doordat gemeenten minder wegwerkzaamheden met gevolgen voor het OV hebben gehad dan in voorgaande jaren.

- Aan OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) is € 80.000 minder besteed. De subsidie is op verzoek van de gemeente Gooise Meren doorgeschoven naar 2022.

- Aan de Uitvoeringsregeling Veilige uitwegen is € 63.000 meer besteed, door meer subsidieaanvragen dan geraamd.

7. Aan studie- en proceskosten Mobiliteitsbeleid is €992.000 meer besteed. Het betreft hier de volgende activiteiten:

- De storting van de 1e termijn bijdrage Agriport A7 ad € 1.250.000 voor de uitvoering provinciale weg N239 (in totaal bedraagt de bijdrage € 5,0 miljoen) zijn in de baten geboekt. Doorstorting hiervan naar de bijbehorende voorziening geeft hetzelfde bedrag aan hogere lasten. De gestorte bijdrage wordt ondergebracht in de gelijknamige voorziening waaruit (vervolgens) gedurende de projectuitvoering de bijdrage als dekking van de kosten wordt ingezet.

- Voor Actieve mobiliteit (Fiets) is € 187.000 minder besteed aan het vervolgonderzoek naar de inpasbaarheid van de doorfietsroute F9 Haarlem – Schiphol-Oost (N232). Dit onderzoek is naar 2022 verplaatst, omdat moest worden overgestapt op een uitgebreidere aanbestedingsprocedure waarvoor meer tijd nodig was om deze voor te bereiden.

- Voor Verkeersveiligheid: aan kennissessies is € 75.000 minder besteed. In 2021 is het gedragsteam landbouwverkeer opgeheven vanwege een laag risicoprofiel voor landbouwverkeer qua verkeersveiligheid. Het budget schuift daarom door naar volgend jaar voor het door ontwikkelen van onze risico-indicatoren voor het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030.

- Overig: € 4.000 meer besteed.

8. De schade aan de Rekervlotbrug bedraagt € 0,9 miljoen hetgeen niet is voorzien. Via de verzekering is een procedure gestart om deze schade te verhalen.

9. In 2021 is voor een bedrag aan € 0,9 miljoen voorbereidingskosten voor de Boerenverdrietsluis gerealiseerd welke niet waren begroot. Overeenkomstig zijn de nog aan gemeente Den Helder in rekening te brengen opbrengsten verantwoord.

10. Aan subsidies Mobiliteitsbeleid OV is € 839.000 minder besteed. Dit betreft de volgende activiteiten:

- Voor Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland is € 509.000 minder besteed. Door vertraging van de financiële afhandeling met het Rijk en Regionale partners van het project zullen de lasten in 2022 worden afgewikkeld.

- Voor HOV A9 is € 232.000 minder besteed. De reden hiervoor is dat de gemaakte kosten ten laste van de balanspost vooruit ontvangen bijdrage zijn geboekt in plaats van de begrote post. (VRA en gemeente Haarlemmermeer).

- Overige: € 98.000 minder besteed aan diverse kleine activiteiten.

11. Omdat de voorbereiding van enkele projecten langer duurde dan was voorzien is in 2021 € 0,8 miljoen minder besteed. Daarnaast zijn vanuit de gebiedscontracten enkele duurzame asfaltwerkzaamheden niet uitgevoerd omdat geen goede asfaltkwaliteit door de slechte weersomstandigheden kon worden gegarandeerd.

12. Aan Ontwikkeling provinciale infrastructuur: Wegen is € 757.000 minder besteed. Dit betreft de volgende activiteiten:

- Voor Kleine infrastructurele verbeteringen (KIV) is € 359.000 minder besteed. Dit is veroorzaakt door vertraging in de projectuitvoering van Buswachtplaats Getsewoud. Het verkrijgen van de vergunningen heeft meer tijd gekost en tijdens de realisatie heeft men een watervoerende grondlaag doorboort, waardoor de uitvoering van het werk een periode heeft stilgelegen.

- Voor Bereikbaarheid Broek in Waterland is € 257.000 minder besteed. De aanbestedingsprocedure heeft langer geduurd en op verzoek van de partners en de omgeving is meer ingezet op participatie, waardoor minder snel gestart kon worden met het ontwerponderdeel.

- € 51.000 minder uitgaven Gooi en Vechtstreek.

- Voor de Aansluiting A8-A9 is € 147.000 minder besteed. De uitvoering van het landschapsplan SvA/A8-A9 is volgens planning verlopen en zonder onvoorziene omstandigheden, waardoor een deel van risicoreservering niet is gebruikt.

- Overig: € 5.000 meer besteed.

13. Aan kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen iMPI is € 717.00 minder besteed, door vertragingen in de uitvoering van verbeter- en uitbreidingsinvestering infrastructuur. De lasten zullen vanaf 2022 alsnog genomen worden, in het jaar nadat de projecten worden opengesteld voor gebruik.

14. Aan Verkeersveiligheid: gedragsbeïnvloeding is € 583.000 minder besteed door lagere subsidievaststellingen in voorgaande begrotingsjaren.

15. Aan MRA Elektrisch vervoer is € 539.000 minder besteed, omdat er minder laadpalen zijn aangevraagd dan geprognosticeerd.

16. In de begroting is rekening gehouden met indexering van het gebiedscontract. De verwachting is dat in 2025 indexering plaats zal vinden. Om die reden is in 2021 € 0,5 miljoen minder uitgegeven dan begroot.

17. Aan OV-projecten is € 510.000 minder besteed. Dit betreft de volgende activiteiten:

- Voor inzet bonus / malusregeling is € 230.000 minder besteed. Door de gevolgen van de coronamaatregelen zijn deze uitgaven bevroren. Zodra de coronamaatregelen worden opgeheven, wordt dit geld ingezet om reizigers te verleiden om weer gebruik te gaan maken van het OV.

- In het kader van de OV-visie is € 200.000 minder besteed aan materieel voor buurtbussen. De buurtbussen worden twee jaar langer ingezet, zodat ze naar verwachting in 2023 kunnen worden vervangen door elektrische buurtbussen. Deze zijn niet eerder te leveren.

- Voor reparatie haltevoorzieningen is € 100.000 minder besteed.

- Overig: € 20.000 meer besteed.

18. De objecten Koopvaardersschutssluis, Koopvaardersbrug, Twee Zwanen en de Kooijsluis zijn in 2021 toegevoegd aan het gebiedscontract. Het is lastig is gebleken op basis van de 0-meting tot een marktconforme aanbieding te komen. De overeengekomen maatregelen worden in 2022 uitgevoerd. Hierdoor is in 2021 is € 0,5 miljoen minder besteed dan begroot.

19. In de begroting is geen rekening gehouden met bijstelling van de lasten voor werken derden. Het effect hiervan is € 0,4 miljoen nadelig.

20. Na het uitvoeren van het voorbereidend water bodemonderzoek bleek dat alle bagger van de Amstel verontreinigd is met PFAS, waardoor deze niet conform de uitgangspunten van het statusrapport verwerkt kan worden in een weiland-depot. Hierdoor is voor baggeren in 2021 € 0,4 miljoen minder besteed dan begroot.

21. Als gevolg van de milde winter zijn de lasten voor gladheidsbestrijding wegen in 2021 € 0,3 miljoen lager uitgevallen dan begroot.

22. Omdat een aantal geplande activiteiten vanuit de samenwerkingsbijeenkomst van het Regionaal Tactisch Team in 2021 a.g.v. Covid-19 niet hebben plaatsgevonden, zijn de lasten op het onderdeel Verkeersmanagement zijn € 0,3 miljoen lager dan begroot. Het betreft o.a. het MAAS spel, Regionaal Symposium SMO en de Intertraffic beurs. Door het vervallen van grootschalige evenementen zoals o.a. Mysteryland en Dance Valley is minder inzet van het RTT en RegioRegie benodigd geweest.

23. In de begroting was voor ligplaatsen rekening gehouden met capaciteits- en communicatiekosten. Omdat deze kosten ondercapaciteitskosten zijn verantwoord is op dit project € 0,3 miljoen minder besteed dan begroot.

24. Aan subsidies verleend boven de € 1.5 miljoen is € 268.000 meer besteed. Voor HOV Huizen is in 2021 een subsidie van € 2,2 miljoen verleend, waarbij werd verwacht dat er in 2021 nog geen prestatie zou worden geleverd. Thans blijkt dat voor het project in 2021 (na rato t.o.v. de provinciale subsidie) € 268.000 aan prestatie is geleverd.

25. Covid-19 heeft gezorgd voor vertraging in de uitvoering van enkele projecten, met als gevolg dat de voorbereiding of een eerste verkenning wel heeft plaatsgevonden, maar de uiteindelijke uitvoering is verschoven naar begin 2022. Projecten zijn soms later van start gegaan, aangezien niet alle samenwerkingspartners op tijd intern draagvlak of toestemming kregen, of vertraging voor de uitvoering was Corona gerelateerd. Verder zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de iVRI nieuwe landelijke standaarden opgesteld voor de usecases “Prioriteren” en “Informeren”. Reeds eerder gerealiseerde i-VRI’s dienden hierop aangepast te worden. Dit wordt voor een aantal VRI’s begin 2022 afgerond.

26. Voor de toelichting op de capaciteitskosten van programma 4. Bereikbaarheid wordt naar de toelichting in paragraaf Bedrijfsvoering verwezen.

Baten

1. In de begroting is ten onrechte ervan uitgegaan dat in 2021 werkzaamheden aan de Zaanbrug in rekening kon worden gebracht. Het effect hiervan is € 1,5 miljoen nadelig.

2. De restende bijdrage Bijzondere Vergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) aan Connexxion over 2020 van € 1,3 miljoen is niet uitgekeerd daar de vervoerder door hogere reizigersopbrengsten dan verwacht geen aanvraag heeft ingediend.

3. Van Agriport A7 is de 1e termijn voor haar bijdrage aan het provinciaal infrastructuur project N238 ontvangen. Deze 1e termijn bedraagt € 1.250.000 (Ter informatie: de totale bijdrage bedraagt € 5,0 miljoen). Deze te ontvangen bijdragen worden in de exploitatiebegroting als ontvangen baten geboekt en (vervolgens) in de Voorziening vooruit ontvangen bijdragen gestort.

4. Dit betreft de dekking vanuit beschikbare restbudget van de Managing Agent voor het tunnelbeheer voor de ongeplande en niet begrote post in 2021 ten behoeve van de spoedreparatie aan de Waterwolftunnel. De baten zijn hierdoor € 1,1 miljoen hoger dan begroot.

5. In 2021 is voor een bedrag aan € 0,9 miljoen voorbereidingskosten voor de Boerenverdrietsluis gerealiseerd welke niet waren begroot. Overeenkomstig zijn de nog aan gemeente Den Helder in rekening te brengen opbrengsten verantwoord.

6. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) draagt voor 95% bij aan het project P+R Getswoude, dat in kader van Kleine infrastructurele verbindingen (KIV) wordt gerealiseerd. Door vertraging in de

administratieve besluitvorming is het verwachte voorschot van € 711.000 niet in 2021 uitbetaald. Als gevolg hiervan zal de bijdrage van de VRA voor dit project in 2022 geheel met de (definitieve) projectkosten worden verrekend. Hier staat tegenover een niet geraamde bijdrage van VRA voor een ander KIV-project van € 93.000, waardoor het nettoverschil in baten op € 617.000 uitkomt.

7. De uitgaven voor MRA Elektrisch vervoer zijn grotendeels communicerende vaten. Op € 399.000 na worden alle uitgaven voor dit programma in 2021 gedekt door ontvangen bijdragen derden. Door dat de uitgaven € 539.000 minder zijn dan geraamd, betekent dit dat er een evenredig bedrag aan baten ter dekking hoeft worden ingezet.

8. Het in 2020 ontvangen voorschot van de LIFE subsidie voor Grass2Grit, is in 2021 als baten verwerkt. Dit bedrag was echter niet in de begroting 2021 verwerkt waardoor nu een voordeel op de baten is ontstaan ter hoogte van € 0,5 miljoen ten opzichte van de begroting.

9. De ontvangen baten zijn in 2021 € 0,4 miljoen hoger dan begroot. Het betreft een bijdrage van Gemeente Hilversum inzake Het Hemeltje waarmee in de begroting geen rekening is gehouden.

10. Het verkeersmanagement betreft een regionale samenwerking met partners waarbij de lasten naar rato worden verdeeld, conform de gesloten overeenkomst. De lasten zijn in 2021 lager dan begroot, derhalve is ook een lagere bijdrage van de partners ontvangen.

11. Voor Snelle doorfietsroutes is € 292.000 minder besteed. Dit omdat de gemeenten Velsen en Haarlem door de Corona-perikelen niet is staat zijn geweest om hun subsidieaanvraag in 2021 in te dienen. Als gevolg hiervan is de ontvangen specifieke uitkering (SPUK) van het Rijk niet als dekking ingezet.

12. Deelprojecten Epoxy-asfalt en Industrieel, Flexibel en Demontabel (IFD) flink zijn vertraagd, waardoor de bijdragen van derden zijn verschoven naar 2022. In 2021 is hierdoor voor € 0,3 miljoen minder baten gerealiseerd dan begroot.

13. Als gevolgd van afwikkeling van schadeclaims welke niet waren begroot is in 2021 voor € 0,3 miljoen meer baten gerealiseerd dan begroot. De schade aan de Rekervlotbrug (zie ad 7 bij toelichting lasten) moet nog bij de verzekering worden geclaimd

14. Voor Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland is € 509.000 minder besteed. Door vertraging van de financiële afhandeling met het Rijk en Regionale partners van het project zullen de lasten in 2022 worden afgewikkeld. De lagere uitgaven leiden er toe dat € 239.000 van de ontvangen regionale bijdrage niet als dekking worden ingezet.

Stortingen reserves

1. In 2021 is er € 3,8 miljoen minder gestort in de reserve kapitaallasten innovatieprojecten mobiliteit vanuit de reserve innovatieprojecten mobiliteit dan begroot. Op basis van werkelijke kosten (nacalculatie) worden de investeringsuitgaven naar de reserve Kapitaallasten overgeheveld. Het project Led verlichting betreft een investering. Ter dekking van de toekomstige afschrijvingen vindt overheveling plaats van de reserve innovatieprojecten mobiliteit naar de reserve kapitaallasten innovatieprojecten mobiliteit. De afronding van het project is vertraagd waardoor de overheveling eveneens lager uitkomt.

2. Er is € 1,7 miljoen minder gestort in de reserve Dekking kapitaallasten OV-infrastructuur vanuit de reserve .

3. De storting in de reserve Dekking kapitaallasten Weginfrastructuur was € 0,5 miljoen hoger dan begroot vanuit de reserve

4. Deelprojecten Epoxy-asfalt en Industrieel, Flexibel en Demontabel (IFD) zijn vertraagd, waardoor de bijdragen van derden zijn verschoven naar 2022. In 2021 is hierdoor voor € 0,3 miljoen minder baten gerealiseerd dan begroot. De storting in de reserve komt daardoor eveneens € 0,3 miljoen lager uit dan begroot.

Onttrekkingen reserves

1. De lagere onttrekking aan de reserve innovatieprojecten mobiliteit is het gevolg van de lagere uitgaven vanuit deze reserve zoals verklaard bij de lasten en de lagere overheveling vanuit deze reserve naar de reserve kapitaallasten innovatieprojecten mobiliteit zoals verklaard bij de stortingen

2. Aan de reserve uitvoeren mobiliteit is € 4,9 miljoen minder onttrokken. Dit houdt verband met de lagere lasten (zoals vermeld bij lasten onder de nummers 1, 6, 10 en 15) en de lagere baten (zoals vermeld bij baten onder de nummers 11 en 14).

3. De lagere onttrekking aan de reserve Groot onderhoud wegen is het gevolg van de lagere uitgaven vanuit deze reserve zoals verklaard bij de lasten.

4. De lagere onttrekking aan de reserve Groot onderhoud vaarwegen is het gevolg van de lagere uitgaven vanuit deze reserve zoals verklaard bij de lasten.

5. Aan de reserve ontwikkeling provinciale infrastructuur is € 1,1 miljoen minder onttrokken in verband met lagere lasten (zie verklaring nummer 12).

6. De lagere onttrekking aan de reserve Openbaar Vervoer projecten is het gevolg van lagere kosten (zie verklaring nummers 4 en 18 bij de lasten) en lagere baten (zie verklaring nummer 2 bij de baten).

7. Aan de reserve mobiliteitsbeleid is minder onttrokken als gevolg van minder lasten.

8. Aan de reserve verleende subsidies is meer onttrokken als gevolg van hogere subsidiekosten voor HOV Huizen (zie verklaring nummer 25 bij de lasten).

Programma Groen

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 5 — Groen

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	66.934	98.182	94.333	96.445	-2.112	140.022
Baten	-2.391	-2.760	-5.608	-5.967	359	-7.392
Saldo van baten en lasten	**64.543**	**95.422**	**88.724**	**90.478**	**-1.754**	**132.630**
Stortingen reserves	35.012	36.880	83.410	84.452	-1.041	37.479
Onttrekking reserves	-31.304	-58.727	-49.911	-50.924	1.013	-91.846
Resultaat	**68.251**	**73.575**	**122.224**	**124.006**	**-1.782**	**78.263**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**-2.112**	**N**	
1	Subsidies Natuurbeheer Groene Organisaties	5.2.1	-15.139	N	Deels reserve Uittreding GNR
2	Bijdrage Waddengebied Exploitatie	5.3.3	9.626	V	
3	PNO	5.1.1	4.357	V	Reserve Groen
4	Faunafonds	5.2.4	-1.889	N	
5	Oostelijke Vechtplassen	5.1.3	-1.328	N	Reserve OVP
6	Natuur- en Landschapsbeheer	5.2.1	547	V	
7	Groene uitweg	5.1.2	545	V	Reserve Groene Uitweg
8	Landschappen	5.3.2	500	V	Reserve Landschap
9	Cofinanciering Waddenzee	5.3.3	471	V	Reserve Cofinanciering Waddenzee
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		198	V	
	Baten		**359**	**V**	
	1. Oostelijke Vechtplassen	5.1.3	409	V	Reserve OVP
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-50		
	Stortingen		**-1.041**	**N**	
	1. Hogere storting reserve Groen	5.1.1	-1.038	N	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-3	N	
	Onttrekking		**1.013**	**V**	
1	Hogere onttrekking reserve Uittreding Goois	5.2.1	6.501	V	

	Natuurreservaat (GNR)			
2	Lagere onttrekking reserve Groen	5.1.1	-4.627	N
3	Lagere onttrekking reserve Groene Uitweg	5.1.2	-553	N
4	Hogere onttrekking reserve OVP	5.1.3	572	V
5	Lagere onttrekking reserve cofinanciering Waddenzee	5.3.3	-471	N
6	Lagere onttrekking reserve Landschap	5.3.2	-433	N
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		24	V

Lasten

1. Deze overbesteding heeft betrekking op de verplichting voor het uittreden uit de Stichting Goois Natuurreservaat (GNR) met € 15,1 miljoen. Deels wordt dit gedekt uit de bestaande reserve Uittreding GNR (€ 6,5 miljoen), het overige deel (€ 8,6 miljoen) zal ten laste worden gebracht van het rekeningresultaat 2021.

2. De onderbesteding heeft vooral betrekking op de Uitgestelde Intentie Bijdrage Waddenfonds ad. € 9,6 miljoen, zie Eerste begrotingswijziging 2022.

3. Bij de bestedingen die uit de reserve Groen gedaan worden zijn er zowel over- als onderbestedingen, o.a.:

- UVR Pachtafkoop en aankoop NNN: Een onderbesteding van € 1,1 miljoen. In 2021 zijn hiervoor 5 aanvragen ingediend. Geen van deze subsidieaanvragen kon in 2021 worden beschikt. Dit is veroorzaakt door onvolledige aanvragen en onduidelijkheid over de procedure met betrekking tot pachtontbinding. In goed overleg tussen provincie en aanvragers is de ontbrekende informatie aangevuld. De aanvragen van 2021 kunnen in 2022 beschikt worden.
- PAS Uitvoeringsmaatregelen: Een onderbesteding van € 1,6 miljoen. De eindafrekeningen zijn ver achter bleven bij de uitgezette opdrachten. De oorzaak hiervan is dat er minder uitgevoerd is; een aantal maatregelen zijn niet uitgevoerd vanwege de grote spanning in het desbetreffende gebied dat is ontstaan rond de boskap van één van de bossen.
- Bijkomende kosten Grondaankopen: De onderbesteding van € 495.000 wordt vooral veroorzaakt door minder vergoedingen voor waardedaling bij de zelfrealisatie van natuur dit omdat er meer tijd nodig was in de NNN-gebiedsprocessen.
- Subsidie buiten UVR Kader Richtlijn Water Groen: De onderbesteding heeft betrekking op een geraamde subsidie van € 700.000 voor Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Uitgeester- en Heemskerkerbroek. Die subsidie kon in 2021 niet verleend worden omdat het Hoogheemraadschap er niet in slaagde de bemensing van het projectteam rond te krijgen waardoor er geen subsidieaanvraag kon worden ingediend.

- De onttrekking aan de reserve groen is € 1,4 miljoen lager dan begroot omdat voor een aantal projecten in 2021 minder uitgaven zijn gedaan dan is begroot. Het betreft de Groene AS Bovenlanden welke in 2022 start in plaats van in 2021. Van Ontsnipperingsbeeld NH, langjarige monitoring Zwaluwenberg, Naardermeer en Voltooiing Groene Schakel loopt de uitvoering door in 2022.

- Er is een overbesteding van € 1,3 miljoen die ontstaan is door inhuur van project- en procesmanagers. Deze lasten waren geboekt op het capaciteitsbudget, terwijl de dekking uit de reserve Groen moest komen. De kasraming van de reserve Groen kon hier echter niet meer op aangepast worden.

4. Bij de Laatste Begrotingswijziging 2021 hebben we het budget voor de Faunaschade van € 6 miljoen verhoogd tot € 9,7 miljoen. Zoals bij de Laatste begrotingswijziging al aangegeven zat er in de actualisatie van de schade nog een zekere mate van onzekerheid. Wij verwachten nu, op basis van recente (februari 2022) informatie vanuit BIJ12/Faunafonds, dat de te betalen schade over 2021 uit gaat komen op een totaalbedrag van € 10,3 miljoen. Hiernaast hebben we in 2021 nog een nabetaling over 2020 ontvangen van € 1,3 miljoen zodat de uitgaven in 2021 uitkomen op € 11,6 miljoen en we een overbesteding hebben van € 1,9 miljoen.

5. De overbesteding is voor ca. € 800.000 ontstaan door inhuur van project- en procesmanagers en grondverwervers ten behoeve van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen (OVP). Deze lasten waren geboekt op het capaciteitsbudget, terwijl de dekking uit de reserve OVP moest komen. De kasraming van de reserve OVP kon hier echter niet meer op aangepast worden. Hiernaast heeft PNH voor het Programma OVP een Groenfonds (bank)rekening. Hier komen bijdragen van partners op binnen en worden betalingen aan projectuitvoerders gedaan. Dit is administratief een complex geheel waarvoor lange tijd geen goede berekeningsmethodiek voorhanden was. Recent is een goede toerekeningsmethodiek gevonden, waar een boeking van € 409.000 aan Baten en € 528.000 aan Lasten is uitgekomen. Deze waren beiden niet geraamd.

6. Het is in 2021 niet meer gelukt om de hogere beheersvergoeding voor Natuurbeheer (van 75 naar 84%) vast te leggen in subsidiebeschikkingen, hiervoor was € 1,2 miljoen geraamd, dit wordt doorgeschoven naar 2022.

Hiernaast hebben wij het besluit uit de BAC Vitaal Platteland van 18 november 2021 verwerkt. Wij hebben het teveel dat wij aan ANLB ontvangen hadden, ad € 603.000, verrekend met de provincies Limburg en Gelderland.

7. Doordat in 2021 minder subsidieaanvragen zijn ingediend is in 2021 € 0,5 miljoen minder uitgegeven dan begroot.

8. De onderbesteding wordt vooral verklaard doordat de subsidieaanvragen die zijn ingediend voor de Uitvoeringsregeling Westeinderscheg 2021, niet meer in 2021 konden worden afgerond. Verlening zal plaatsvinden in 2022, waardoor de kosten ook ten laste van 2022 zullen worden gebracht.

9. Voor de tenders van het Waddenfonds zijn bij het Waddenfonds minder subsidieaanvragen ingediend dan waar men op had gerekend. Dat heeft tot gevolg dat provincie Noord-Holland ook minder cofinanciering heeft verstrekt. Daarnaast werd een subsidie niet verstrekt, vielen de proceskosten voor het Investeringskader Waddengebied lager uit en konden geraamde proceskosten ten laste van een ander budget worden gebracht.

Baten

1. Zie Lasten nr. 5.

Stortingen reserves

1. De hogere storting in reserve Groen betreft vooral de verkoop opbrengsten van de Strategische Gronden Groen (SGG) ook wel genoemd BBL&PASO gronden. In het oog springt hierin de verkoop Kamperkade (ca. € 1,1 miljoen).

Onttrekkingen reserves

1. Zie Lasten nr. 1.

2. Zie Lasten nr. 3.

3. Zie Lasten nr. 7.

4. Zie Lasten nr. 5.

5. Zie Lasten nr. 9.

6. Zie Lasten nr. 8.

Programma Economie, cultuur en welzijn

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 6 — Economie, Cultuur en Welzijn

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	50.033	37.159	42.736	38.862	3.875	37.710
Baten	-4.380	-223	-4.786	-2.918	-1.869	-72
Saldo van baten en lasten	**45.653**	**36.936**	**37.950**	**35.944**	**2.006**	**37.638**
Stortingen reserves	16.165	12.001	21.751	21.251	500	13.223
Onttrekking reserves	-17.554	-17.971	-18.361	-13.460	-4.901	-13.900
Resultaat	**44.264**	**30.966**	**41.341**	**43.735**	**-2.395**	**36.961**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**3.875**	**V**	
1	MKB	6.5.2	5.161	V	MKB reserve
2	Europese Landbouw projecten	6.5.5	465	V	reserve Europese landbouw projecten
3	Arbeidsmarkt	6.5.3	450	V	
4	Herstructurering bedrijventerreinen	6.5.1	400	V	Reserve Herstructurering bedrijventerreinen
5	Monumenten	6.4.1	306	V	Resv. monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds)
6	PDENH	6.5.2	-2.831	N	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		501	V	
	Baten		**-2.445**	**N**	
1	MKB	6.5.2	-2.810	N	
2	Europese landbouwprojecten	6.5.5	411	V	reserve Europese landbouw projecten
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-46	N	
	Stortingen		**500**	**V**	
1	Europese landbouwprojecten		500	V	reserve Europese

				landbouw projecten
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000	0		
	Onttrekking	**-4.901**	**N**	
	1 MKB	-2.998	N	Reserve MKB
	2 Europese projecten landbouw subsidies	-876	N	Reserve Europese landbouw projecten
	3 Herstructurering bedrijventerreinen	-400	N	Reserve Herstructurering bedrijventerreinen
4	Mr.F.J.Kranenburgfonds	-306	N	Reserve monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds)
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000	-321	N	

Lasten

1. Bij de bestedingen die uit de reserve MKB gedaan worden is een onderbesteding van € 5,2 miljoen gerealiseerd. Dit valt te verklaren door:

- De MIT regeling "R&D projecten 2021" deze is verdaagd en wordt verleend in 2022, het totale beschikbare budget hiervoor is € 5 miljoen dit in inclusief de cofinanciering vanuit het EZK ten bedrage van € 3 miljoen. Voor de uitvoering van het onderdeel R & D van de uitvoeringsregeling MIT bleek in november 2021 dat de adviserende partij onvoldoende tijd had om de benodigde adviezen aan te leveren. Daarom is besloten om de behandeling van alle ingediende aanvragen te verdagen tot 1 april 2022, waardoor het budget van 2021 doorschuift naar 2022.

- De beheersvergoeding ad. € 0,2 miljoen voor het Innovatiefonds is dit jaar niet uitgevraagd, de stortingen van de aandeelhouders en EFRO liepen niet synchroon. bij de aandeelhouders was 3x een tranche opgevraagd maar EFRO liep achter. In 2022 komt volgende en laatste tranche "fonds deel I".

2. Europese projecten landbouw subsidies: Gedurende 2021 is door RVO € 1,8 miljoen voor de provincie Noord-Hollad betaald aan subsidies exclusief de RVO uitvoeringskosten. Voor 2021 was € 1,4 miljoen begroot in totaal voor subsidies en uitvoeringskosten RVO. Daarnaast is er per eind 2021 voor € 4,2 miljoen aan subsidies toegewezen die in de toekomst betaald zullen worden inclusief de subsidie voor verplaatsing van glastuinbouw bedrijven. Deze verplichtingen zijn voorzien op de balans.
Wanneer de som van al deze kosten wordt afgezet tegen de begrote bedragen van zowel Duurzame Landbouw ten behoeven van verplaatsing glastuinbouw als de begrote bedragen Europese projecten landbouw subsidies dan blijft er een verschil van € 0,5 miljoen over aan onderbesteding ten opzichten van de begroting.

3. De Terra Technica subsidie regeling kon als gevolg van corona niet op tijd aangevraagd kon worden.

4. Bij de bestedingen die uit de reserve Herstructurering bedrijventerreinen gedaan worden zijn enkele projecten met een onderbesteding:

- UVR winkelgebieden heeft een onder besteding van € 0,3 miljoen, Eind 2021 zijn wel nog een aantal aanvragen ingediend die ten laste van het budget 2021 moeten komen. Na verwerking van deze aanvragen resteert uiteindelijk een onderbesteding van het budget 2021 van € 48.000.

- De subsidieregeling voor verblijfsrecreatie kent een onderbesteding van € 0,1 miljoen. Een belangrijke rede, waarom er geen aanvragen zijn gekomen, is omdat deze sector hard is getroffen door corona waardoor voor verblijfsrecreatie ondernemers het afgelopen jaar in het teken stond van overleven en men niet met verduurzaming en innovatie aan de slag kon gaan.

5. Bij de bestedingen die uit de Resv. monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds) gedaan worden zijn enkele regelingen met een onderbesteding hieronder de belangrijkste onderbestedingen:

- Met betrekking tot de UvR molens is een onderbesteding van € 143.000 gerealiseerd. Het budget was toereikend om alle in werking zijnde historische windmolens met rijksmonumentenstatus een subsidie te kunnen geven. Echter, niet alle moleneigenaren hebben een aanvraag ingediend, ondanks dat er via de provincie en via de Molenfederatie bekendheid aan de regeling is gegeven. Veel eigenaren stellen onderhoud uit en er zijn lange wachttijden voor de uitvoering van onderhoud.

- Met betrekking tot de UVR onderzoeken duurzaam benutten monumenten NH is een onderbesteding van € 73.000 gerealiseerd. Dit is het gevolg van de coronamaatregelen waardoor toekomstige exploitatie bemoeilijkt wordt, een gebrek aan particuliere investeerders, de druk op de bouw en de gestegen bouwkosten. Hierdoor zijn eigenaren en ontwikkelaars terughoudend in het aangaan van onderzoeken naar herbestemming en/of verduurzamingsmaatregelen.

6. Aanvullende verliesvoorziening voor de deelneming in PDENH op basis van de definitieve jaarstukken 2021 van PDENH geboekt. Deze aanvullende verliesvoorziening was niet begroot.

Baten

1. Lagere baten, betreft de cofinanciering vanuit het EZK ten bedrage van € 3 miljoen, zie voor de inhoudelijke toelichting lasten nr. 1a.

2. Het Regiebureau POP heeft samen met RVO onderzocht of een, eenvoudigere, mogelijkheid om Technische Bijstand te kunnen declareren voor Nederland aantrekkelijk is. Dit bleek het geval te zijn. Hierdoor heeft het RVO PNH een deel van de reeds betaalde uitvoeringskosten kunnen retourneren namelijk € 0,4 miljoen. zie voor de inhoudelijke toelichting lasten nr. 2.

Stortingen

1. Dit betreft een administratief technische mutatie die geen resultaat effect heeft en betreft lasten nr.2.

Onttrekkingen reserves

1. Lagere onttrekkingen, zie voor de inhoudelijke toelichting lasten nr. 1

- De MIT regeling "R&D projecten 2021" deze is verdaagd € 2 miljoen,
- De MIT regeling "Uitvoeringskosten" doorbelasting capaciteit heeft niet plaats gevonden € 0,5 miljoen
- De beheersvergoeding ad € 0,2 miljoen voor het Innovatiefonds is dit jaar niet uitgevraagd,
- European Digital Innovation hub is vertraagd € 0,2 miljoen.

2. Lagere onttrekkingen, zie voor de inhoudelijke toelichting lasten nr. 4

3. Lagere onttrekkingen, zie voor de inhoudelijke toelichting lasten nr. 5

Programma Financiën en Bedrijfsvoering

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 7 — Financiën en bedrijfsvoering

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	66.223	68.905	74.641	57.933	16.708	87.828
Baten	-444.122	-438.654	-462.840	-467.521	4.681	-457.102
Saldo van baten en lasten	**-377.899**	**-369.749**	**-388.199**	**-409.587**	**21.388**	**-369.274**
Stortingen reserves	87.424	11.059	64.487	68.560	-4.073	26.215
Onttrekking reserves	-39.689	-17.252	-35.400	-34.914	-486	-34.027
Resultaat	**-330.164**	**-375.942**	**-359.112**	**-375.941**	**16.829**	**-377.086**

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**16.708**	**V**	
1	Afrekeningsverschillen	7.1.5	7.819	V	
2	Capaciteit		3.775	V	
3	Doorschuif BTW	7.1.7	2.823	V	
4	Materiële overhead	7.2.1	2.149	V	Deels uit reserve bedrijfsvoering
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		142	V	
	Baten		**4.681**	**V**	
	1 Dividend deelnemingen	7.1.3	2.835	V	
	2 Uitkering provinciefonds	7.1.2	2.458	V	
	3 Doorschuif BTW	7.1.7	-2.150	N	
	4 Opcenten motorrijtuigenbelasting	7.1.1	1.273	V	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		265	V	
	Stortingen		**-4.073**	**N**	
	1 Reserve bedrijfsvoering	7.1.2	-4.073	N	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		0		
	Onttrekking		**-486**	**N**	
1	Reserve bedrijfsvoering	7.1.2	-359	N	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-127	N	

Lasten

1. Subsidies worden soms administratief afgehandeld in een later jaar dan waarop de subsidie betrekking heeft. Bij deze eindafrekening wordt aan de hand van de subsidievoorwaarden en de werkelijke kosten het precieze bedrag van de subsidie bepaald. Verschillen tussen de in eerste instantie afgesproken subsidie en de eindafrekening die in een verschillend jaar tot uiting komen, komen op de post "afrekeningsverschillen" terecht. Ook kan het voorkomen dat in de jaarrekening 2020 lasten zijn opgenomen voor uitgaven die nog niet zijn gedaan. In dat geval is er dus sprake van een raming van nog te verwachten uitgaven in 2021. Het kan voorkomen dat in 2021 is gebleken dat de werkelijke hoogte van de uitgaven uiteindelijk toch afwijkt. het verschil wordt dan in de jaarrekening 2021 eveneens vermeld op de post "afrekeningsverschillen". Tot en met de Laatste begrotingswijziging 2021 gingen wij uit van lager vastgestelde subsidies en positieve afrekeningsverschillen met een bedrag van bijna € 2,8 miljoen. In werkelijkheid is dat ruim € 10,6 miljoen geworden. Dit is een voordeel van € 7,8 miljoen voor de jaarrekening.

2. Voor de toelichting op de afwijking op de capaciteitskosten verwijzen we naar de paragraaf bedrijfsvoering.

3. De doorschuif BTW is begroot onder de baten, maar in de realisatie opgenomen als lagere lasten. Dit zorgt voor een verschil op de lasten en baten. Begroot was een bedrag van € 2.150.000, maar in werkelijkheid is dat € 2.823.000 geworden. Het voordeel van € 673.000 is opgebouwd uit vele kleinere mutaties van samenwerkingsverbanden van publiekrechtelijke lichamen die hun BTW doorgeschoven hebben naar de provincie.

4. De kosten voor materiële overhead zijn om meerdere redenen lager uitgevallen dan begroot :

- Door corona en de beperkte aanwezigheid van personeel op het Houtplein zijn minder kosten gemaakt voor koffie, printers en dergelijke. Daarnaast zijn een aantal geplande werkzaamheden rond de huisvesting niet in 2021 uitgevoerd (enerzijds door faillissement van de betreffende aannemer of doordat de opdrachtnemer de werkzaamheden niet meer in 2021 kon uitvoeren) ;

- De beheerkosten van telefonie- en ICT-voorzieningen waren lager. BIJ12 (de uitvoeringsorganisatie van het IPO) declareerde minder kosten voor de gemeenschappelijke beheerorganisatie van IPO-brede systemen. Daar naast zijn de telefoniekosten opnieuw verder gedaald ;

- Minder kosten voor I-projecten. Het project dataplatform heeft in 2021 tijdelijk stil gelegen omdat door de bijzonder krappe arbeidsmarkt geen projectmanager en data engineers gevonden konden worden die het dataplatform inrichten en in gebruik nemen. In het kader van de Wet Open Overheid moet de provincie aansluiten op een landelijke voorziening. Doordat deze voorziening nog niet gereed was, heeft het project binnen de provincie Noord-Holland vertraging opgelopen. Daarnaast waren kosten begroot voor het I-project 'doorstroomfunctionaliteit SAP'. Omdat deze functionaliteit in de loop van 2022 niet meer zal worden ondersteund, is besloten een nieuwe module binnen SAP aan te schaffen. De aanschaf en implementatie zal in 2022 plaatsvinden ;

- Binnen de organisatie vinden tal van activiteiten plaats die ten dienste staan van de (samenwerking in de) hele organisatie. Een deel van de activiteiten vond digitaal plaats, waardoor minder kosten werden gemaakt. Een ander deel van de activiteiten kon niet uitgevoerd worden in verband met het digitale thuiswerken ;

- Binnen de begroting voor materiële overhead is een bedrag begroot om tegenvallers binnen het operationeel doel 'overhead beheren' op te kunnen vangen. Van deze mogelijkheid hoefde geen gebruik gemaakt te worden.

Baten

1. Het ontvangen dividenden in 2021 is €2,84 miljoen hoger uitgevallen. Dit wordt vooral verklaard door een winstuitkering en agio terugstorting van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied N.V. in liquidatie. Dit verklaart een bedrag van €2,83 miljoen.

2. De uitkering uit het provinciefonds bedraagt over 2021 €223,5 miljoen. Tot en met de laatste begrotingswijziging 2021 was een bedrag begroot van €221,0 miljoen. Het verschil van afgerond €2,5 miljoen wordt verklaard door:

- Een extra uitkering voor het Programma Natuur in de decembercirculaire. Voor de provincie Noord-Holland betekent dit een extra bijdrage van €1.536.000. In de voordracht bij deze jaarrekening is voorgesteld om dit bedrag geoormerkt vrij te laten vallen in het resultaat om het dan vervolgens uit het resultaat toe te voegen aan de algemene reserve. In 2022 kan het dan uit de algemene reserve onttrokken worden om vervolgens ingezet te kunnen worden voor het doel waarvoor het is bedoeld;

- Een eindafrekening van de uitkering van het jaar 2020. De uiteindelijke uitkering van het provinciefonds is in 2021 naar beneden bijgesteld. Dit zorgt voor een lagere uitkering in 2021 van €197.000;

- Een correctie op de verdeelmaatstaf 'inwoners vervoerregio'. In de jaren 2019 en 2020 is de provincie ten onrechte gekort als gevolg van de fusie van de gemeenten Haarlemmerliede en Spaarnwoude met Haarlemmermeer. Deze correctie zorgt voor een hogere ontvangst in 2021 van €1,1 miljoen.

3. De doorschuif BTW is begroot onder de baten, maar in de realisatie opgenomen als negatieve lasten. Begroot was een bedrag van € 2.150.000, maar in werkelijkheid is dat € 2.823.000 geworden. Zie de toelichting onder lasten.

4. De opbrengst van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting is met €1,27 miljoen hoger uitgevallen dan geraamd was. Dit wordt verklaard door een hoger aantal motorvoertuigen dat is ingeschreven in de provincie Noord-Holland dan eerder werd aangenomen.

Stortingen reserves

1. Bij de instelling van de reserve bedrijfsvoering is bepaald dat het bedrag dat in een jaar niet wordt besteed aan materiële overhead en materiële personeelskosten gestort wordt in de reserve bedrijfsvoering. Het betreft een bedrag van € 4.073.000. Zie ook de lagere lasten punt 4 en de toelichting in de paragraaf bedrijfsvoering.

Onttrekkingen reserves

1. Uit de reserve bedrijfsvoering is minder onttrokken dan begroot, vooral ten behoeve van I-projecten. Zie de toelichting bij punt 4 onder lasten.

Programma Economisch herstel en duurzaamheid

Wat heeft het gekost? (x € 1.000)

Programma 8 — Economisch herstel en duurzaamheid

	Jaarrekening 2020	Ontwerp begroting 2021	Actuele begroting 2021	Jaarrekening 2021	Bedrag verschil	Begroting 2022
Lasten	0	0	3.722	3.474	248	17.425
Baten	0	0	-280	-257	-23	0
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**3.442**	**3.217**	**225**	**17.425**
Stortingen reserves	0	0	100.000	100.000	0	0
Onttrekking reserves	0	0	-3.594	-3.214	-380	-17.425
Resultaat			**99.848**	**100.003**	**-155**	

Toelichting

#	Specificatie	OD	Bedrag x € 1.000	V/N	Dekking
	Lasten		**248**	**V**	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		248	V	
	Baten		**-23**	**V**	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		-23	N	
	Stortingen		**0**	**V**	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		0	N	
	Onttrekking		**-380**	**N**	
	Overige verschillen afzonderlijk ≤ €250.000		0	N	

Lasten

1. Geen afwijkingen groter dan €250.000

Baten

1. Geen afwijkingen groter dan €250.000

Stortingen reserves

1. Geen afwijkingen groter dan €250.000

Onttrekkingen reserves

1. Geen afwijkingen groter dan €250.000

5.1.2 Overzicht van baten en lasten (artikel 27 BBV)

Baten en lasten per beleidsprogramma exclusief mutaties reserves (x € 1.000)

		LASTEN			BATEN			SALDO		
Nr	Programma	Ontwerp Begroting	Actuele begroting	Gerealiseerd	Ontwerp Begroting	Actuele begroting	Gerealiseerd	Ontwerp begroting	Actuele begroting	Saldo rekening
1	Openbaar bestuur	21.542	21.592	19.955	-93	-157	-145	21.449	21.435	19.810
2	Klimaat en Milieu	48.320	53.522	47.895	-2.635	-3.230	-3.736	45.685	50.292	44.160
3	Ruimte en Water	30.073	37.990	32.172	-10.110	-15.442	-14.893	19.963	22.548	17.279
4	Bereikbaarheid	246.189	245.617	235.354	-9.026	-23.514	-22.576	237.163	222.103	212.779
5	Groen	98.182	94.333	96.445	-2.760	-5.608	-5.967	95.422	88.724	90.478
6	Economie, Cultuur en Welzijn	37.159	42.736	38.862	-223	-4.786	-2.918	36.936	37.950	35.944
8	Economisch herstel en duurzaamheid		3.722	3.474		-280	-257		3.442	3.217
Saldo van baten en lasten		**481.464**	**499.511**	**474.158**	**-24.847**	**-53.017**	**-50.491**	**456.617**	**446.494**	**423.666**

Specificatie programma 7 Financiën en Bedrijfsvoering (x € 1.000)

	LASTEN			BATEN			SALDO		
Omschrijving	Ontwerp Begroting	Actuele begroting	Gerealiseerd	Ontwerp Begroting	Actuele begroting	Gerealiseerd	Ontwerp Begroting	Actuele Begroting	Saldo rekening
Overige Profit centers	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lokale heffingen innen	0	0	0	-218.057	-225.100	-226.374	-218.057	-225.100	-226.374
Algemene uitkering provinciefonds beheren	0	0	0	-208.716	-221.046	-223.504	-208.716	-221.046	-223.504
Dividend beheren	0	0	0	-7.115	-11.528	-14.363	-7.115	-11.528	-14.363
Financieringsfunctie beheren	0	0	0	-623	-692	-730	-623	-692	-730
Overige algemene dekkingsmiddelen beheren	0	-2.782	-10.601	0	0	0	0	-2.782	-10.601
Onvoorziene uitgaven	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Stelposten beheren	-9.627	0	-2.823	-2.150	-2.150	0	-11.777	-2.150	-2.823
Overhead beheren	73.621	74.909	69.111	0	-148	-371	73.621	74.761	68.740
Bedrijfsvoering realiseren	4.409	2.104	1.947	-1.993	-2.176	-2.180	2.416	-72	-232
Vennootschapsbelasting	2	10	6	0	0	0	2	10	6
Decentrale arbeidsvoorwaarden uitvoeren	500	400	293	0	0	0	500	400	293
Totaal	**68.905**	**74.641**	**57.933**	**-438.654**	**-462.840**	**-467.521**	**-369.749**	**-388.199**	**-409.587**

Saldo van baten en lasten	**550.369**	**574.153**		**532.091**	**-463.501**	**-515.857**	**-518.012**	**86.868**	**58.296**	**14.079**

Mutaties reserves per programma (x € 1.000)

Toelichting

		Stortingen			Onttrekkingen			Mutaties		
Nr	Programma	Ontwerp Begroting	Actuele begroting	Gerealiseerd	Ontwerp Begroting	Actuele begroting	Gerealiseerd	Ontwerp Begroting	Actuele Begroting	Saldo rekening
1	Openbaar bestuur	0	0	0	-1.604	-2.217	-2.740	-1.604	-2.217	-2.740
2	Klimaat en Milieu	14.169	19.134	19.526	-15.901	-19.202	-13.545	-1.732	-68	5.981
3	Ruimte en Water	8.862	24.334	23.409	-18.438	-29.570	-22.237	-9.576	-5.236	1.171
4	Bereikbaarheid	123.229	171.494	166.107	-170.534	-391.413	-374.236	-47.305	-219.919	-208.129
5	Groen	36.880	83.410	84.452	-58.727	-49.911	-50.924	-21.847	33.499	33.527
6	Economie, Cultuur en Welzijn	12.001	21.751	21.251	-17.971	-18.361	-13.460	-5.970	3.391	7.791
7	Financiën en bedrijfsvoering	11.059	64.487	68.560	-17.252	-35.400	-34.914	-6.193	29.087	33.646
8	Economisch herstel en duurzaamheid	0	100.000	100.000	0	-3.594	-3.214	0	96.406	96.786
Totaal mutaties reserves		206.200	484.610	483.304	-300.427	-549.667	-515.270	-94.227	-65.057	-31.966
Saldo van baten en lasten		**756.569**	**1.058.762**	**1.015.395**	**-763.927**	**-1.065.524**	**-1.033.282**	**-7.359**	**-6.762**	**-17.887**

5.1.3 Specificatie van incidentele en structurele baten en lasten (art. 28c en d)

Incidentele en structurele baten en lasten en mutaties reserves (x € 1.000)

2021		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**91.877**	**-77.798**	**14.079**
Baten			*-28.430*	*-489.581*	*-518.012*
	1	Openbaar bestuur	-88	-58	-145
	2	Klimaat en Milieu	-1.559	-2.176	-3.736
	3	Ruimte en Water	-9.804	-5.089	-14.893
	4	Bereikbaarheid	-9.955	-12.620	-22.576
	5	Groen	-4.680	-1.287	-5.967
	6	Economie, Cultuur en Welzijn	-1.934	-983	-2.918
	7	Financiën en bedrijfsvoering	-153	-467.367	-467.521
	8	Economisch herstel en duurzaamheid	-257	0	-257
Lasten			*120.307*	*411.784*	*532.091*
	1	Openbaar bestuur	315	19.640	19.955
	2	Klimaat en Milieu	13.101	34.794	47.895
	3	Ruimte en Water	16.516	15.656	32.172
	4	Bereikbaarheid	46.017	189.337	235.354
	5	Groen	43.232	53.213	96.445
	6	Economie, Cultuur en Welzijn	8.600	30.262	38.862
	7	Financiën en bedrijfsvoering	-10.438	68.372	57.933
	8	Economisch herstel en duurzaamheid	2.965	509	3.474
Totaal Reserves			**-74.877**	**42.911**	**-31.966**
Baten			*-514.166*	*-1.104*	*-515.270*
	1	Openbaar bestuur	-2.740	0	-2.740
	2	Klimaat en Milieu	-13.545	0	-13.545
	3	Ruimte en Water	-22.097	-140	-22.237
	4	Bereikbaarheid	-374.104	-132	-374.236
	5	Groen	-50.854	-70	-50.924
	6	Economie, Cultuur en Welzijn	-13.460	0	-13.460
	7	Financiën en bedrijfsvoering	-34.152	-762	-34.914
	8	Economisch herstel en duurzaamheid	-3.214	0	-3.214
Lasten			*439.289*	*44.015*	*483.304*
	1	Openbaar bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en Milieu	19.526	0	19.526
	3	Ruimte en Water	23.409	0	23.409
	4	Bereikbaarheid	166.107	0	166.107
	5	Groen	51.813	32.638	84.452
	6	Economie, Cultuur en Welzijn	15.500	5.751	21.251
	7	Financiën en bedrijfsvoering	62.934	5.626	68.560
	8	Economisch herstel en duurzaamheid	100.000	0	100.000
Eindtotaal			**17.000**	**-34.887**	**-17.887**

Limitatief overzicht van incidentele baten en lasten (x € 1.000)

Incidentele Baten (bedragen x € 1.000)

OD	Onderwerp	Incidentele Baten 2021
4.1.1	Mobiliteitsbeleid	-1.554
4.1.2	MRA-E laadinfra	-1.872
4.3.2	Proj.v.derden wegen	-4.734
4.3.3	Projecten v. derden	-850
3.1.2	Meekoppelkansen	-567
3.4.5	Verkoop onroer. goed	-2.297
3.4.5	Verk str grond groen	-3.863
6.5.2	MKB	-1.474
3.5.2	Woningbouw	-2.790
5.1.4	Laag Holland Natuur	-773
5.1.1	Groenprojecten B&U	-2.228
	Overige incidentele baten < € 500.000,-	-5.428
	Totaal incidentele Baten	**-28.430**

Incidentele Lasten (bedragen x € 1.000)

OD	Onderwerp	Incidentele Lasten 2021
4.1.1	Mobiliteitsbeleid	2.720
4.1.2	Mobiliteitbel. Fiets	531
4.1.2	Mobiliteitsbel. OV	31.117
4.2.1	Ontw prov infra Wege	1.510
4.3.2	Proj.v.derden wegen	4.569
4.3.3	Projecten v. derden	850
4.4.2	Inn proj mob Smartmo	1.798
3.1.2	Meekoppelkansen	1.738
3.2.1	Waterrecreatie	1.442
2.1.3	Bodemsan ov projecte	2.552
2.2.1	Energietransitie alg	1.024
3.4.3	Havencomplexen	1.580
3.4.4	Ruimtelijke ontw.	682

3.4.5	Verkoop onroer. goed	3.541
3.4.5	Verk str grond groen	1.106
6.5.1	Regionale economie	622
6.5.1	Herstruct bedrijfste	1.361
6.5.2	MKB	3.400
6.5.5	Europ. landbouw prj.	1.009
3.5.1	Woonbeleid	1.041
3.5.2	Woningbouw	4.341
5.1.1	PNO	16.885
5.1.2	Groene uitweg	2.141
5.1.3	Oost. Vechtplassen	1.386
5.2.1	Natuurbeheer	15.138
5.3.3	Cofin. Waddenzee	575
6.4.1	Monumenten	711
6.4.2	Stelling v. Adam/NHW	613
5.3.2	Landschappen	1.290
2.1.6	Gezonde leefomgeving	1.626
2.2.1	ET - RES	1.866
5.1.4	Laag Holland Natuur	773
5.1.4	Laag Holland Landbouw	520
2.2.1	ET - Warmtetransitie	4.483
8.1.1	Bedrijventerreinen	1.311
8.1.1	Maat. vastgoed	1.013
5.1.1	KRW	1.100
5.1.1	Groenprojecten B&U	2.453
4.1.2	Verl subs ov infra	764
	Overige incidentele lasten < € 500.000,-	-2.875
	Totaal incidentele Lasten	**120.307**

Structurele stortingen in reserves (x € 1.000)

OD	Onderwerp	Stortingen 2021
5.1.1	Reserve Groen	32.638
6.4.1	Reserve Monumenten	5.751
7.2.1	Reserve Bedrijfsvoering	5.626
	Totaal structurele lasten	**44.015**

Structurele onttrekkingen aan reserves (x € 1.000)

OD	Onderwerp	Onttrekkingen 2021
3.4.3	Reserve Kapitaallasten Havens	-140
4.2.1	Reserve Kapitaallasten Wegen	-132
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen	-70
7.2.4	Reserve Huisvesting	-762
	Totaal structurele Baten	**-1.104**

5.1.4 Toelichting op uit publieke middelen gefinancierde topinkomens (art. 28e)

WNT-verantwoording 2021 Provincie Noord-Holland

De WNT is van toepassing op de Provincie Noord-Holland. Het voor de Provincie Noord-Holland toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2021 € 209.000 (het algemeen bezoldigingsmaximum).

1. Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling

Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt

Gegevens 2021 **bedragen x € 1**	**R.M. Bergkamp**	**K. Bolt**
Functiegegevens	Provinciesecretaris	Statengriffier
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01 – 31/12	01/01 – 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0	1,0
Dienstbetrekking?	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	153.092	106.209
Beloningen betaalbaar op termijn	21.956	20.759
Subtotaal	175.048	126.968
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	209.000	209.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.

Bezoldiging	**175.048**		**126.968**	
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.		N.v.t.	
Gegevens 2020				
bedragen x € 1	**R.M. Bergkamp**		**K. Bolt**	
Functiegegevens	Provinciesecretaris		Statengriffier	
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01 – 31/12		01/01 – 31/12	
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0		1,0	
Dienstbetrekking?	ja		ja	
Bezoldiging				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	150.045		106.213	
Beloningen betaalbaar op termijn	20.591		19.628	
Subtotaal	*170.636*		*125.841*	
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	201.000		201.000	
Bezoldiging	**170.636**		**125.841**	

Tabellen 1b, 1c, 1d, 1e, 1f, 1g en 2 zijn niet van toepassing.

3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2021 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

5.1.5 EMU-saldo

	Omschrijving	Ontwerp begroting 2021 x € 1.000	Werkelijk 2021 x € 1.000	Verschil x € 1.000
(0)	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-86.868	-14.079	72.789
(1)	Mutatie (im)materiële vaste activa	77.685	73.694	-3.991
(2)	Mutatie voorzieningen	-1.310	378	1.688
(3)	Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	0	312	312
(4)	Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa	0	0	0
(0 -1+2-3-4)	**EMU saldo**	**-165.863**	**-87.707**	**78.156**

5.2 Balans en toelichting

5.2.1 Balans

BALANS

ACTIVA		31-12-2021	31-12-2020
		x € 1.000	x € 1.000
	Vaste Activa	**1.167.634**	**1.026.374**
(1)	**Immateriële vaste activa**	**0**	**0**
(2)	**Materiële vaste activa**	**913.122**	**839.428**
a	Investeringen met een economisch nut	142.462	140.433
b	Investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut	770.660	698.995
(3)	**Financiële vaste activa**	**254.512**	**186.946**
a	*Kapitaalverstrekkingen*	*155.122*	*146.105*
	waarvan aan deelnemingen	155.115	146.098
	waarvan aan overige verbonden partijen	7	7
b	*Leningen*	*89.414*	*35.085*
	waarvan aan openbare lichamen	33.200	33.200
	waarvan aan deelnemingen	56.214	1.885
c	*Overige langlopende leningen*	*9.976*	*5.756*
	Vlottende Activa	**295.035**	**393.746**
(4)	**Voorraden**	**4.909**	**4.597**
	Voorraad gronden	4.909	4.597
(5)	**Uitzettingen met een looptijd korter dan een jaar**	**231.502**	**361.520**
	Vorderingen op openbare lichamen	79.547	86.503
	Uitzettingen s'Rijksschatkist korter dan een jaar	144.086	268.583
	Rekening-courant verhouding met niet-financiële instellingen	6.197	3.541
	Overige vorderingen	1.673	2.893
(6)	**Liquide middelen**	**5.169**	**4.674**
	Banksaldi	5.169	4.674
(7)	**Overlopende activa**	**53.455**	**22.955**
	Nog te ontvangen voorschotbedragen op doeluitkeringen van		
	- Europese overheidsorganen	0	0
	- het Rijk	405	0
	- Overige Nederlandse overheidsorganen	3.337	2.497
	Overige nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen	49.713	20.457
	Totaal	**1.462.669**	**1.420.120**
	Recht op verliescompensatie krachtens de Wet op de Vpb 1969	0	0

BALANS

PASSIVA		31-12-2021	31-12-2020
		x € 1.000	x € 1.000
	Vaste passiva	**1.085.538**	**1.099.237**
(8)	**Eigen Vermogen**	**1.063.666**	**1.077.743**
	Waarvan Algemene Reserves	185.996	141.311
	Waarvan Bestemmingsreserves	859.781	925.231
	Gerealiseerd resultaat	17.888	11.201
(9)	**Voorzieningen**	**21.872**	**21.494**
	Voorzieningen voor verplichtingen, verliezen en risico's	21.872	21.494
	Vlottende Passiva	**377.131**	**320.884**
(10)	**Netto-vlottende schulden**	**27.446**	**26.658**
	Rekening-courantverhoudingen met niet-financiële instellingen	12.835	12.683
	Overige schulden	14.610	13.975
(11)	**Overlopende passiva**	**349.685**	**294.226**
	Nog te betalen subsidieverplichtingen	184.036	177.375
	Nog te betalen verplichtingen	73.202	46.065
	Nog te besteden voorschotbedragen op doeluitkeringen van		
	- Europese overheidsorganen	52	518
	- het Rijk	80.567	56.235
	- Overige Nederlandse overheidsorganen	11.741	13.906
	Overige vooruitontvangen bedragen	87	127
	Totaal	**1.462.669**	**1.420.120**
(11)	Gewaarborgde geldleningen	113	343
	Garantstellingen	48.206	54.759

Toelichting op de balans

Gehanteerde verdeelsleutels en waarderingsgrondslagen (art. 51)

Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Inleiding

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften zoals opgenomen in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en gelet op artikel 216, 217 en 217a van de Provinciewet het Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 12 oktober 2021, tot vaststelling van de Financiële verordening Noord-Holland 2021, waarin de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede de regels voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie zijn vastgesteld.

Algemene grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De apparaatskosten zijn direct verantwoord als directe salariskosten dan wel materiële kosten op de voorgeschreven taakvelden (w.o. ook het taakveld Overhead) op basis van de bij de begroting 2021 (inclusief begrotingswijzigingen) vastgestelde verdeelsleutels. De verdeelsleutel is gebaseerd op de verwachte tijdsbesteding van het provinciaal personeel. Daarnaast is enkel een deel van de verantwoorde kosten van overhead toegerekend aan investeringsprojecten waarbij de tijdschrijfgegevens in het financiële systeem als basis dienden.

De provincie rekent geen interne rente toe aan investeringen of andere activiteiten aangezien er bij ons geen sprake is van een financieringstekort.

De lasten en baten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Baten en lasten worden slechts genomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Dividendopbrengsten van deelnemingen zijn als baten genomen op het moment waarop het dividend betaalbaar is gesteld. De in 2021 bevoorschotte (uitbetaalde voorschotten) provinciale subsidies groter dan € 1.5 miljoen worden naar rato van realisatie in de lasten genomen, de nog niet gerealiseerde lasten worden als vooruitbetaalde voorschotten in de balans opgenomen. De in 2021 toegekende provinciale subsidies (d.m.v. afgegeven subsidiebeschikkingen) kleiner dan € 1.5 miljoen zijn volledig als lasten verantwoord. Hierbij wordt de subsidielast toegerekend aan het jaar waarin de prestatie geleverd is. Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het begrotingsjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

De waardering van de activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten. Tenzij bij het desbetreffende balanspost anders is vermeld, worden de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarden.

Vaste activa

Indien sprake is van duurzame waardevermindering, dan hebben wij hiermee in de waardering rekening gehouden.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa met economisch nut zijn 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.

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 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 eveneens lineair afgeschreven in maximaal:

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 zijn –tenzij hierna anders is vermeld – opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig is een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.
De onder de financiële vaste activa opgenomen deelnemingen zijn tegen nominale en/of aanschafwaarde opgenomen tenzij is gebleken dat de marktwaarde lager is dan de nominale c.q verkrijgingsprijs ofwel nihil is.

Vlottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Voor verwachte oninbaarheid wordt indien nodig een voorziening in mindering gebracht. De voorziening wordt bepaald op basis van de geschatte inningskansen per individuele vordering (statische methode). De liquide middelen en overlopende activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

Vaste passiva

De reserves en voorzieningen zijn gewaardeerd tegen nominale waarde. Uitzondering hierop is de Voorziening pensioenen (oud-) leden Gedeputeerde Staten die tegen contante waarde van de pensioenaanspraken is gewaardeerd.

Vlottende passiva

De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Niet in de balans opgenomen verplichtingen Borg- en Garantstellingen
Voor zover leningen door de provincie gewaarborgd zijn, is buiten de balanstelling het totaalbedrag van de geborgde schuldrestanten per einde boekjaar opgenomen.

Activa

Immateriële en materiële vaste activa

Staat van geactiveerde immateriële en materiële investeringen (Bbv artikel 34, 35 en 52)

	Omschrijving van de investeringen	Boekwaarde per 31-12-2020	Reclassificatie	Investeringen 2021	Des-investeringen 2021	Bijdragen van derden 2021	Afwaarderingen 2021	Afschrijving 2021	Boekwaarde per 31-12-2021
		x € 1.000		x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
1.	**IMMATERIËLE ACTIVA**								
	bijdragen aan activa in eigendom van derden	-		-	-	-	-	-	-
	Totaal immateriële activa	-		-	-	-	-	-	-
2.	**MATERIËLE VASTE ACTIVA**								
a.	**Investeringen met een economisch nut**	**140.433**	-	**9.887**	**2.925**	**1.510**	-	**3.423**	**142.462**
	- Gronden en terreinen	76.442		9.727	2.925	1.510	-	-	81.734
	- Bedrijfsgebouwen	63.991		160	-	-	-	3.423	60.728
b.	**Investeringen in openbare ruimte met een**								
	maatschappelijk nut	**698.995**	-	**105.930**	-	**23.753**	-	**10.512**	**770.660**
	(Grond-, weg- en waterbouwkundige werken)	698.995		105.930	-	23.753		10.512	770.660
	Totaal materiële vaste activa	**839.428**	-	**115.817**	**2.925**	**25.263**	-	**13.935**	**913.122**
	TOTAAL GEACTIVEERDE INVESTERINGEN	**839.428**	-	**115.817**	**2.925**	**25.263**	-	**13.935**	**913.122**

Toelichting:
De investeringen in gronden en terreinen bestaan uit de aanschaf van NNN gronden ad € 5,2 mln en aankopen strategische gronden ad € 4,5 mln.
De desinvesteringen gronden betreffen Wieringerrandmeer ad € 1,0 mln, de verkoop van BBL gronden ad 1,0 mln en strategische gronden ad 1,0 mln.
Deze gronden zijn overgeheveld naar de voorraden voor verkoop.

Investeringen PMI:
Wegen: N247 waterland 12,7 mln, N241 2,5mln, N243 2,1 mln, N520 1 mln
Bruggen: oudekerk 9,5 mln, Cruquiusbrug 1 mln
HOV: HOV 't gooi 17,5 mln, Wijckerpoort/Wijckermolen 1,0 mln

Investeringen PMO:
Onderhoud vaarwegen: 6 mln
Bruggen: 23 mln waaronder Leeghwater brug 15,1 mln brug oude kerk 4,3 mln, Stolperbasculebrug 0,9 mln en Cruiquiusbrug 0,9 mln
Wegen: 6,7 mln. Waaronder de N 240 medemblik 2 mln en N241 4,7 mln
Overige projecten: 2 mln, 24 uurs brugbediening 10,4 mln.

Financiële vaste activa

Staat van Financiële vaste activa (Bbv artikel 36)

Omschrijving van de investeringen	Boekwaarde per 31-12-2020	Investeringen in 2021	Desinvesteringen in 2021	Herwaardering in 2021	Afschrijvingen oninbaarheid in 2021	Boekwaarde per 31-12-2021
	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
FINANCIELE VASTE ACTIVA						
A. Kapitaalverstrekkingen aan:						
- deelnemingen	146.098	13.685	1.506	3.162-	-	155.115
- overig	7	-	-	-	-	7
B. Leningen aan:						
- openbare lichamen	33.200	-	-	-	-	33.200
- deelnemingen	1.885	54.954	625	-	-	56.214
C. Overige langlopende leningen	5.756	4.842	-	622-	-	9.976
TOTAAL FINANCIELE VASTE ACTIVA	**186.946**	**73.481**	**2.131**	**3.784-**	**-**	**254.512**

Toelichting

Investeringen

- Kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen: De toename wordt voornamelijk veroorzaakt door een stortingen van kapitaal van € 8,6 mln in Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland en € 5,0 mln in ROM Regio B.V Holland.
- Leningen aan deelnemingen: De toename wordt voornamelijk veroorzaakt door een lening aan Alliander 54 mln
- Overige langlopende leningen: Storting van kapitaal ad 4,0 aan het Nationaal Restauratiefonds.

Desinvesteringen
- Kapitaal verstrekkingen aan deelnemingen: Terugstorting ad 1,0 mln door Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied en 0,4 mln door het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland BV.
- Leningen aan deelnemingen: Aflossing ad 0,6 mln door SADC

Herwaarderingen
De herwaarderingen bestaan voor 2021 met name uit herwaardering op de deelnemingen PDENH van 3,1mln en de lening Pallas groot 0,6mln.

Investeringsuitgaven en kredieten

Overzicht van het verloop van investeringsuitgaven en kredieten

Omschrijving van de investeringsuitgaven x € 1.000	Besluit van provinciale staten resp. begrotingswijziging	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2020	krediet mutaties 2021	Beschikbaar gesteld krediet	Cumulatief besteed t/m 2020	rectificaties t/m 2020	Besteed in 2021	Cumulatief besteed t/m 2021	Afboekingen in 2021 (niet meer besteed)	Restant krediet 2021
2. MATERIELE VASTE ACTIVA										
a. Investeringen met een economisch nut:										
Gronden en terreinen										
Krediet v. strategische grondaankopen	10-12-2001; 66	27.200	-	27.200	27.200	0	-	27.200	-	0
idem	25-06-2007;50	32.800	-	32.800	32.800	0	-	32.800	-	0
idem	NJN 2008	35.000	-	35.000	27.245	(1)	4.530	31.774	-	3.226
idem, verlaging krediet	18-11-2013;64	13.000-	-	13.000-	13.000-	-	-	13.000-	-	0
Strategisch grondbeleid(oud)	begroting 2007	15.000	-	15.000	15.000	0	-	15.000	-	0
Verlaging krediet	Jaarrekening 2016	17.000-	-	17.000-	17.000-	-	-	17.000-	-	0
Verlaging krediet	Jaarrekening 2017	40.000-	-	40.000-	40.000-	-	-	40.000-	-	0
grondverkopen		-			11.232-	1-	2.925-	14.158-	-	14.158
subtotaal		**40.000**	**-**	**40.000**	**21.013**	**2-**	**1.605**	**22.616**	**-**	**17.384**
Natuurwerk Netwerk Nederland (NNN)	14-9-2020;40	250.000	-	250.000	13.719	0	5.198	18.917	-	231.083
krediet aankoop SPUK-gronden	13-07-2021;52		30.000	30.000		0	-	0	-	30.000
bijdrage Rijk (SPUK-gelden)	13-07-2021;52		24.864-	24.864-		(10.350)	9.160-	(19.510)	-	(5.354)
verkoop van grond										
subtotaal		**250.000**	**5.136**	**255.136**	**13.719**	**10.350-**	**3.962-**	**593-**	**-**	**255.729**
Investeringen in steunpunten B&U	1e wijz.2015	5.400	-	5.400	(1.052)	0	160	(892)	-	6.292

Investeringen in steunpunten B&U	23-05-2016;29	3.100	-	3.100	3.100	0	-	3.100	-	0
Investeringen in steunpunten B&U	18-11-2019;81	45	-	45	45	0	-	45	-	0
Investeringen in steunpunten B&U	1e wijz.2015	140	-	140	140	0	-	140	-	0
Investeringen in steunpunten B&U	18-11-2019;81	3.820	-	3.820	3.820	0	-	3.820	-	0
		12.505	**-**	**12.505**	**6.053**	**-**	**160**	**6.213**	**-**	**6.292**
b. Investeringen in openbare ruimte met een maatschappelijk nut:										
Grond-/weg-/waterbouwkundige werken:										
Provinciale wegen en vaarwegen	diverse	2.079.147	12.373	2.091.520	1.691.297	-	77.969	1.769.266	-	322.254
Provinciale wegen en vaarwegen	diverse	880.788-	13.336-	894.124-	757.904-	318	23.471-	781.057-	-	113.067-
Ontvangen vergoedingen/verkoop grond		-			-					
subtotaal		**1.198.359**	**963-**	**1.197.396**	**933.393**	**318**	**54.498**	**988.209**	**-**	**209.187**
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-										
Bollenstreek/Duinpolderweg	8-10-2018;51	4.800	-	4.800	771	1	278	1.050	0	3.750
Bijdragen van Prov.Zuid-Holland en VRA		3.200-	-	3.200-	483-	-	-	483-	-	(2.717)
subtotaal		**1.600**	**-**	**1.600**	**288**	**1**	**278**	**567**	**-**	**1.033**
Vervangingsinvesteringen wegen (voor een specificatie van deze kredieten wordt verwezen naar bijlage PMO wegen)	diverse	193.691	3.100-	190.591	148.423	0	15.324	163.747	0	26.844
Vervangingsinvesteringen vaarwegen (voor een specificatie van deze kredieten wordt verwezen naar bijlage PMO vaarwegen)	diverse	80.445	601	81.046	41.287	(1)	6.549	47.835	0	33.211
		-								
subtotaal		**274.136**	**2.499-**	**271.637**	**189.710**	**1-**	**21.873**	**211.582**	**-**	**60.055**
PMO-projecten:										

Projecten Machinerichtlijnen	6-11-2017;60 en 18-11-2019;81 en 09-03-2020;14	29.090	-	29.090	13.280	0	2.516	15.796	0	13.294
		-			0					
24-uurs centrale brugbediening	6-11-2017;60	9.000	-	9.000	7.727	0	1.271	8.998	0	2
		-			0					
Vervangingsinvesteringen kunstwerken	6-11-2017;60	10.680	-	10.680	8.446	0	42	8.488	0	2.192
		-			0					
Zelfbediening Roskamsluis	6-11-2017;60	442	-	442	10	0	62	72	-	370
Vervanging observatiecamera's VRI	18-11-2019;81	1.000	-	1.000	0	0	-	-	-	1.000
Waterwolftunnel, vervanging SCADA (bestuursingssysteem)	18-11-2019;81	1.500	-	1.500	45	1	1.030	1.076	-	424
Ontsteken verlichting, TF-relais vervangen door klok Ontsteken verlichting, TF-relais vervangen door een astronomische klok (totaal 780 stuks) in de kasten van de openbare verlichting en verkeersregelinstalaties	18-11-2019;81	750	-	750	40	0	374	414	-	336
Led-verlichting 2e fase	17-05-2021;19		5.500	5.500		0	-	-	-	5.500
Samenw zonnefietspaden (energieopwek)	13-07-2021;52		1.230	1.230		0	178	178	-	1.052
Uitrol intelligente verkeerslichten	25-9-2018;62 en 16-7-2019;68	4.515	-	4.515	0	0	-	-	-	4.515
subtotaal		**56.977**	**6.730**	**63.707**	**29.548**	**1**	**5.473**	**35.022**	**-**	**28.685**
Groenprojecten:										

Natuurbrug Zeepoort	Zomernota 2017 en 16-7-2019;68	3.168	-	3.168	3.118	0	-	3.118	0	50
Verkoop van grond					0					
					0					
Verbinden en ontsnipperen faunapassages	Zomernota 2017 en 16-7-2019;68	2.072	-	2.072	51	0	54	105	0	1.967
subtotaal		**5.240**	**-**	**5.240**	**3.169**	**-**	**54**	**3.223**	**-**	**2.017**
Totaal		**1.838.817**	**8.404**	**1.847.221**	**1.196.893**	**(10.033)**	**79.979**	**1.266.839**	**0**	**580.382**

Specificatie van het verloop van investeringskredieten betreffende provinciale land- en vaarwegen in 2021

OMSCHRIJVING VAN HET KAPITAALWERK	Besluit van provinciale staten resp. begrotings-wijziging	Beschikbaar gesteld krediet	Besteed in 2021	Cumulatief besteed t/m 2021	Afboekingen (niet meer besteed)
		x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
WEGEN					
N201 Corridor					
Grondaankopen	15-11-1999; 73 (pmi)	11.345	-		
Grondaankopen	05-11-2001;75 (pmi)	15.900	-		
Inrichting en opstarten projectorganisatie N201	05-11-2001;75 (pmi)	2.545	-		
Aanvullend krediet voorbereiding N201	13-05-2002; 31 (pmi)	1.550	-		
Subtotaal N201 uit PMI (kapitaalslasten)		**31.340**	-		
Krediet bij Regio akkoord (UNA reserve)	13-01-2003;7	81.500	-		
Krediet Realisatie Overeenkomst (NCW 2005 EXINH)		31.300	-		
Krediet Realisatie besluit (NCW 1-1-2005)	25-10-2004; 72	418.420	-		

Krediet Realisatie Besluit herleid naar reële raming prijspijl 2011	25-10-2004;72	46.300	-		
Subtotaal krediet N201 bij Realisatie Besluit		**577.520**	**0**		
Scopewijziging ongelijkvloerse kruising Zijdelweg	10-11-2008; 78 (pmi)	20.000	-		
Scopewijziging N201 Amstelpassage Aquaduct	10-11-2008; 78 (pmi)	21.100	-		
Scopewijziging Verkeersveiligheid Legmeerdijk	8-11-2005 (pmi 2005)	725	-		
Subtotaal scopewijzigingen N201 uit PMI		**41.825**	**0**		
Totaal krediet Programma N201+		**650.685**	**0**		
Totale bijdrage derden		482.975-	-		
Totaal N201 incl terug te ontvangen kosten N201		**167.710**	**0**	**632.262**	**0**
Trajectbenadering grootonderhoud N201a					
N201-29 Cruquiusbrug A (traj.benadering)	16-12-2013;78	4.200	991	2.215	-
	30-09-2019;69	5.500	-	-	-
N523-01 traj.ben gr onderh N523a-N236	16-12-2013;78	13.800			
Aframing krediet	27-06-2016;35	5.500-			
		8.300	44	8.156	-
Totale bijdrage derden		10.125-			
N23 Westfrisiaweg					
EXINH voorbereidingskrediet (2005-27515)	2005-27515)	2.500			
PMI 2007 voordracht 38, voorbereiding MER	2007;38	1.500			
PMI 2008 voordracht 40, voorbereiding PIP	2008;40	2.500			
PMI 2008 voordracht 40, grondverwerving	2008;40	5.000			
PMI 2009 voordracht 78; uitwerking voorl ontwerp (VO)	2009;78	2.000			
PMI 2009 voordracht 34, onderzoek en communicatie	2009;34	4.000			
PMI 2010 voordracht 35, uitwerking ontwerp naar VO+	2010;35	1.100			
1e begrotingswijziging 2011 (voordracht 24)	14-02-2011;24	81.400			

Subtotaal (EXINH)		**100.000**			
Kredietaanvraag N23-01 (2012)	12-11-2012;88	321.770			
Kredietaanvraag N23-02 (2014)	10-11-2014;78	2.150			
Kredietaanvraag N23-03 (2016)	27-06-2016;35	580			
Kredietaanvraag N23-03 (2016)	27-06-2016;35	1.778			
Kredietverlaging N23-03 (2021)	24-08-2021;55	-8.200			
Krediet N23 Westfrisiaweg		**418.078**	**1.205**	**398.539**	-
Bijdragen derden	12-11-2012;88	105.110-			
	10-11-2014;78	775-			
	27-06-2016;35	248-			
Bijdrage N23-03- (2021)	24-08-2021;55	970-	-	-	
Bijdrage derden		**107.103-**	-	-	-
N203 rec op/afrit N246-Lindenlaan	13-05-2014;53	7.600			
Aframing krediet	27-06-2016;35	-850			
Verhoging krediet	02-11-2016;77	750			
		7.500	-	**7.354**	-
Bijdrage derden		3.640-			
N203 / N513 GO Uitgeest-Castricum	27-01-2015;14	1.800	-	1.762	-
Bermverharding N205, ged N232-Vijfhuizerweg	27-06-2016;35	450	-	389	-
Verdubb. N207 gedeelte A4-N205					
Voorbereidingskrediet	10-11-2008; 78	1.000			
Aanvullend krediet	22-06-2009;34	9.400			
Aanvullend krediet	07-11-2011;78	54.150			
Aframing krediet	19-05-2015;62	-10.000			
Aframing krediet	27-06-2016;35	-4.000			

Aframing krediet (onderhoud)	27-06-2016;35	-7.200			
		43.350	20	42.723	-
Bijdrage derden		20.650-			
N208 Fietsverbinding langs N208 gem Haarlem/Bloemendaal	03-11-2015;99	1.750	221	1.508	-
	30-09-2019;69	1.500	-	-	-
Bijdrage derden		350-			
Trajectbenadering N231b, ged N201-N232 gem.Aalsmeer					
Krediet	07-11-2017;76	1.200	-	1.200	-
Verhoging krediet	29-05-2018;39	1.300	-	1.262	-
	16-07-2019;68	70	9	70	-
OLV Greenport	30-09-2019:69	414	25	25	
Bijdrage derden		600-			
N231-17 Ongestoorde Logistieke Verbinding, gemeente Aalsmeer					
N231-17 OLV Greenport, realisatie ingang	09-11-2020;53	1.567	138	352	-
Bijdrage derden		194-			
Trajectbenadering groot onderhoud N232a, gedeelte					
bebouwde kom Haarlem-N205	27-06-2016;35	100	-	77	-
N235 doorstr./verk veiligheid N235/N247	22-05-2012;52	4.200	-	4.200	-
Extra krediet	12-11-2012;90	475	-	475	-
Extra krediet	16-12-2013;78	825	-	825	-
Extra krediet	27-01-2015;14	400	7	94	-
Voorschot uit algemeen voorbereidingskrediet	15-12-2016	0	-	-	-

Bijdrage derden		4.432-			
Bereikbaarheid Waterland, maatregelen N235 ged.Ilpendam / P'end	03-11-2015;99	27.550			
	23-05-2017;46	-1.300			
		26.250	-	**19.985**	-
Bijdrage derden	03-11-2015;99	15.424-			
Aframing bijdrage derden	23-05-2017-46	500			
N236 Reconstructie Loosdrechtdreef - Noordereind					
(Wegvak naar RONA norm) Voorbereidingskrediet	21-06-2004;44	600	-	600	-
Aanvullend voorb.krediet	22-06-2009;34	650	-	650	-
Aanvullend voorb.krediet	23-09-2013;52	1.550	-	1.550	-
Aanvullend krediet	13-05-2014;53	3.800	-	3.800	-
Aanvullend krediet	02-11-2016;77	1.400	-	1.400	-
Verhoging krediet	23-05-2017;46	500	-	500	-
Verhoging krediet	29-05-2018;39	300	141	312	-
		8.800	**141**	**8.812**	**0**
Bijdrage derden		467-			
N236 dp4 duurzaam veilig & vv Vechtbrug					
Voorbereidingskrediet	23-09-2013;52	500			
Krediet	13-05-2014;53	14.900			
Aframing krediet	02-11-2016;77	-455			
		14.945	28	14.165	-
Bijdrage derden		-			
Faunapassage (ecol.verb.zone Naardermeer -					

Ankeveense Plassen), gemeente Wijdemeren	28-06-2010;35	12.660	-	12.660	-
Bijdrage derden	26-06-2011;51	2.857-			
Reconstructie N236, deel 2:					
Gein Zuid-Verlengde Rijnkade gem A'dam en Weesp	23-09-2013;52	650	-	630	-
N236 rec N236 deel 6: Faunapassage -Noordereind	19-05-2015;62	1.500	37	233	-
N236 Trajectbenadering groot onderhoud Fr.Kampweg					
(N236) en N524, gem Gooise Meren en Hilversum	27-06-2016;35	260	-	299	-
Herinrichting N239, ged Coppershorn-N240 gem Medemblik					
Krediet	23-09-2013;52	3.250	-	3.073	-
Bijdrage derden		185-			
N240 herinrichting Kon. Emmaweg	07-11-2011;78	10.000	-	5.564	-
N240 krpt Droge Wijmersweg					
Krediet	23-09-2013;52	2.550	-	2.440	-
	9-3-2020;14	200	-	-	-
Bijdrage derden		373-			
N240 Trajectbenadering groot onderhoud N240a,					
gedeelte De Haukes, gemeent Hollands Kroon	27-06-2016;35	70	-	70	-
N240-14 N240b, gedeelte A7-Medemblik	09-03-2020;14	3.750	1.242	1.674	-
Herinrichting kruispunt N241-Langereis	14-12-2009;87	6.600	-	6.600	-
Aanvullend krediet	19-05-2015;62	2.600	-	2.600	-

Verhoging krediet	29-05-2018;39	225	-	225	-
	08-01-2019;9	175	-	121	-
Bijdrage derden		207-			
Herinrichting N241 gedeelte N242-N248					
Voorbereidingskrediet	28-06-2010;35	4.000	-		
Krediet	12-11-2012;87	49.000	-		
Aframing krediet	16-12-2013;78	5.000-			
		48.000	410-	45.667	-
Bijdrage derden		696-			
Trajectbenadering N241b, ged N242-A7					
Voorbereidingskrediet	23-05-2017;46	6.100	-	6.100	-
	30-09-2019:69	4.900	-	4.900	-
	8-03-2021:12	6.000	2.547	5.459	-
Bijdrage derden		0			
Aanleg fietstunnel (Tunnel Q)					
Aanpassen krediet		1.511	-	1.511	-
Aanleg weefvak N242 thv Nollencircuit gemeente Heerhugowaard	14-12-2009;87	1.891	-	1.891	-
Reconstructie Smuigelweg- Niedorper Verlaat	25-04-2006; 32	750			
Verhogen voorbereidingskrediet	08-05-2007; 38	250			
Verhogen voorbereidingskrediet	13-5-2008; 40	300			
Uitvoeringskrediet	14-12-2009;87	29.200			
Aframing krediet	27-06-2016;35	-7.500			
	jaarrekening 2018	-162			
		22.838	-	22.838	-

Reconstructie N242, gedeelte N508-Westtangent					
Voorbereidingskrediet	14-12-2009;87	1.000	-	1.000	-
Uitvoeringskrediet	07-11-2011;78	14.300	-	11.431	-
Bijdrage derden		-3.051			
Broekhornpolder, gemeente Heerhugowaard	28-06-2010;35	12.000	-	10.995	-
Bijdrage derden		-7.000			
Verlaging bijdrage derden GS 10-5-2011		2.400			
N242 rec Zuidtangent-N504					
Krediet	23-09-2013;52	2.900			
Aframing krediet	27-06-2016;35	-900			
	jaarrekening 2018	-130			
		1.870	-	1.870	-
Bijdrage derden		-147			
Aanpassing N242, ged N504-Leijerdijk incl parallelweg					
Krediet	23-05-2017-46	1.710	-	1.710	-
Verhoging krediet	07-11-2017;76	200	-	139	-
N242-12 rec oostelijke afrit N242-N243/4	12-12-2011;100	520	1	404	-
VM-maatregelen N242	voorschotkrediet 2021	50	14	14	-
N243 Herinrichting Noordervaart gem Schermer en Beemster					
Voorbereidingskrediet	28-06-2010;35	2.853	-	2.853	-
Trajectbenadering N243a gem Alkmaar, Beemster en Koggeland					

Voorbereidingskrediet	10-07-2017;46	6.000	2.027	5.760	-
	18-11-2019;81	0	-	-	-
	09-03-2020;14	35.320	-	-	-
Bijdrage derden		-717			
N244 Verdubbeling ged A7-N247					
Voorbereidingskrediet	12-11-2012;90	5.000	-	5.000	-
Krediet	23-09-2013;52	4.700	-	4.700	-
krediet	13-05-2014;53	32.800	8	31.798	-
	30-09-2019;69	-3.000	-	3.000-	-
Bijdrage derden		-21.718			
Trajectbenadering groot onderhoud N244a ged N242/N246 en N244/A8					
Voorbereidingskrediet	03-11-2015;99	2.000	-	2.000	-
Krediet	02-11-2016;77	4.600	-	4.600	-
Verhoging krediet	07-11-2017;76	900	-	900	-
	30-09-2019;69	5.192	-	5.192	-
	30-09-2019;69	500	98	2.828	-
Bijdrage derden		-5			
Trajectbenadering N244a: deel B, Kogerpolderbrug					
Krediet	02-11-2016;77	6.600	-	6.600	-
Verhoging krediet	07-11-2017;76	5.500	23	3.646	-
Bijdrage derden		-8			
Trajectbenadering N244a: deel C, Beatrixbrug					
Krediet	02-11-2016;77	5.200	-	5.200	-
Verhoging krediet	07-11-2017;76	2.500	-	2.500	-
	30-09-2019;69	4.604	12	2.341	-
Bijdrage derden		-5			
Reconstr krpt N245-Nauertogt gem.Langedijk	27-06-2011;51	3.494	-	4.777	-
Bijdrage derden		-3.300			

Trajectbenadering groot onderhoud N245a, gedeelte					
N245, gedeelte N508-N504, gem Alkmaar en Langedijk	27-06-2016;35	90	-	71	-
N246 Aanleg fietstunnel Kerkstraat gemeente Zaanstad					
Voorschotkrediet	28-06-2010;35	1.100	-	1.100	-
Krediet	08-11-2010;66	4.200	-	4.200	-
Aanvullend krediet	23-09-2013;52	3.600	-	3.167	-
		8.900			
Bijdrage derden		-1.864			
N247+N235 Bereikbaarh Waterland: langetermijnmaatregelen					
Voorbereidingskrediet	13-05-2014;53	2.500			
Verlaging voorbereidingskrediet	27-06-2016;35	-1.250			
		1.250			
Verhoging voorbereidingskrediet	27-06-2016;35	875			
Verhoging voorbereidingskrediet	12-07-2016;52	800			
Verhoging voorbereidingskrediet	02-11-2016;77	1.500			
Krediet	23-05-2017;46	40.300			
	08-01-2019;9	2.650			
	30-09-2019;69	4.120			
	09-11-2020;53	5.000			
	17-05-2021;19	200			
		56.695	12.801	29.048	-
Bijdrage derden		-23.775			
Praktijkproef fietspad Broek in Waterland/Monnickendam	02-11-2016;77	400	-	380	-
Bijdrage derden		-198			

N247-20BereikbWaterlMaatrN247ged.A10Edam	01-11-2016;77	250	4	132	
N248-16 SR 590 Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg	09-11-2021;72	575	-	-	
Vervang. Stolperbasculebrug14D35	*verseon 1278245 31-10-2019	100	64	139	
Verlengen Koopvaardersschutsluis	*verseon 1316773 02-12-2019	500	-	500	
	09-03-2020;14	7.200	333	467	
Vaarverbinding BVSS K20-07	08-03-2021;12	6.500	-	-	
Bijdrage derden		-6.500			
N248 Vervangen Stolperophaalbrug, gemeente Zijpe, Voorbereidngskrediet	26-06-2003; 57	420			
Verhoging voorbereidingskrediet	10-11-2008; 78	580			
Krediet	28-06-2010;35	16.600			
Aframing krediet	27-06-2016;35	-1.500			
		16.100	50	15.521	-
Aanleg parallelweg N245-N249, gem. Zijpe en Schagen, voorber.kred.	26-06-2003; 57	300	-		
Verhoging krediet	10-11-2008; 78	350	-		
Verhoging krediet	23-09-2013;52	7.650	-		
Verhoging krediet	13-05-2014;53	850	-		
Aframing krediet	27-06-2016;35	-1.000	-		
		8.150	-	6.676	-
bermverharding, ged N241 M'meer	22-05-2012;52	950	-	950	-

N250-01 Doorstr. in Den Helder (korte termijnm.)	09-03-2020;14	1.500	424	1.199	-
Herinrichting N417, gemeente Hilversum					
Herinrichting Utrechtseweg/rotonde Noodweg	22-06-2009;34	950	-	950	-
Aanvullend krediet	19-05-2015;62	2.750	24	644	-
N417 Aanleg ecoduct (Zwaluwberg) te Hilversum	12-11-2012;90	5.200	-		
Aframing krediet	27-06-2016;35	-700	-		
	jaarrekening 2018	0			
		4.500	-	4.616	-
Bijdrage derden		-375			
Fietsoversteek N501- Redoute	voorschotkrediet 2021	359	21	21	-
Reconstr. Kruisp. N501-Keesomln/Westerwg	voorschotkrediet 2021	130	15	15	-
Trajectbenadering N502c, ged Callantsoog-Callantsogervaart	29-05-2018;39	350	-	314	-
Trajectbenadering N245a: ged. N504, ged N245-N242					
Krediet	23-05-2017;46	3.565	-	3.565	-
	08-01-2019;9	835	193	690	-
Bijdrage derden		-442			
Reconstructie brug Oosthuizen					
Krediet	25-04-2006; 32	2.400	-	2.400	-
Aanvullend krediet	23-09-2013;52	800	-	800	-

Verhoging krediet	23-05-2017;46	300	28-	257	-
		3.500	**-28**	**3.457**	**0**
Trajectbenadering N509a, gemeente Beemster					
Krediet	07-11-2017;76	500	-	500	-
	08-01-2019;9	100	1	109	-
Trajectbenadering groot onderhoud N510a, ged					
bebouwde kom Alkmaar- bebouwde kom Bergen	27-06-2016;35	292	-	242	-
Reconstructie Alkmaar- Egmond	13-11-2006; 98	4.750	-	4.750	-
Verhoging krediet	22-05-2012;52	1.522	-	1.522	1
Bijdrage derden		-700			
Trajectbenadering groot onderhoud N516a gem Zaanstad en Oostzaan	03-11-2015;99	3.700	-	3.802	-
Bijdrage derden		-1.323			
Verl busbaan & aanl linksafstrook					
Krediet	23-05-2017;46	3.400	164	3.265	-
	09-11-2020;53	225	-	-	-
Bijdrage derden		-1.835			
Trajectbenadering N518a					
Krediet	02-11-2016;77	920	1	692	-
Rec.krpt N520-Bennebroekerweg, gem Haarlemmermeer					
Krediet	7-11-2017;76	270	-	4	-
N522 Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk					
Voorbereidingskrediet	03-11-2015;99	3.750	-	3.750	-

Verhoging krediet	23-05-2017;46	23.250	9.743	21.050	-
	30-09-2019;69	-2.870	-	-	-
	09-11-2020;53	2.385	-	-	-
Bijdrage derden		-7.370			
Reconstructie aansl N525 op-/afritten A1 en Vredelaan					
Krediet	08-11-2010;66	5.100	-	5.760	-
	16-12-2019;91	200	5	164	-
Bijdrage derden		-5.180			
Trajectbenadering groot onderhoud N526a gem Blaricum	19-05-2015;62	500	-	500	-
	16-12-2019;91	60	-	54	-
Bijdrage derden		-130			
OV-haltevoorziening Stroomlijnen	Statusrapport nr 272	2.256	-	2.253	-
R-net Fietsparkeren	Statusrapportnr 325	1.232	-	463	-
Bijdrage derden		463-			
Verkeersveiligheid Abdijtunnel	19-11-2012;90	8.066	-	8.066	-
Bijdrage derden		-4.786			
Verbeteren kwetsbaarheid vlotbruggen NH-kanaal	27-06-2016;35	1.500	-	863	-
Investeringspr. Flankerende maatregelen OV NHN	30-05-2005; 31	7.000	-	7.000	-
	22-06-2009;34	3.800	-	3.800	-
	3-11-2009;87	1.400	-	1.400	-
	28-06-2010;35	1.600	-	156	-
Bijdrage derden		-3.371			

Netwerkmanagement	10-11-2008;78	15.000			
Verlaging krediet	1-4-2014;44	-1.400			
x		13.600			
Aanvullend krediet (alg-39)	23-09-2013;52	950			
Verhoging krediet	19-05-2015;62	7.094			
Verlaging krediet	27-6-2016;35	-675			
Aframing krediet	23-05-2017;46	-1.144			
Aframing krediet	jaarrekening 2018	-188			
		19.637	-	19.637	-
Bijdrage derden	19-05-2015;62	-7.094			
Aframing bijdrage derden	23-05-2017;46	434			
Verkeersmanagement: Blauwe Golf vervolg	27-06-2016;35	2.081	-	2.081	-
	23-05-2017;46	220	-	52	-
Bijdrage derden		-2.085			
Led-verlichting (energiebesparing)	14-09-2020;40	6.500	3.102	3.712	-
Netwerkbreed	1-4-2014;44	1.400			
Verhoging krediet	27-6-2016;35	675			
		2.075	625	2.058	-
Verhoging krediet, uitrol intelligente VRI's	23-05-2017;46	710			
Verhoging krediet	12-11-2018; 62	4.515			
		5.225	-	476	-
Bijdrage derden		**-98**			
Nieuwbouw Wilhelminasluis					
Voorbereidingskrediet	28-06-2010;35	2.000	-	2.000	-
Uitvoeringskrediet	07-11-2011;78	35.872	-	35.872	-

	08-01-2019;9	13.700	1.969	13.700	-
	09-11-2020;53	2.402	102	102	-
Bijdrage derden		-36.752			
Zaanbrug					
Voorbereidingskrediet	28-06-2010;35	18.078			
Uitvoeringskrediet	07-11-2011;78	4.578			
	09-11-2020;53	423			
	08-03-2021;12	652			
	17-05-2021;12	240			
		23.971	-	4.137-	-
Bijdrage derden		-13.657			
Algemeen Voorbereidingskrediet	PS 15-06-98;39	450	-	-	-
Verhoging voorbeidingskrediet	13-05-2002; 31	1.050	-	-	-
Verhoging voorbeidingskrediet	22-11-2004;79	6.000	-	-	-
Verhoging voorbeidingskrediet	22-06-2009;34	2.500	-	-	-
Busbaan Wijckerpoort		0	1.013	3.101	-
	09-03-2020;14	22.800	-	-	-
Bijdrage derden		-5.100			
Trajectstudie N239		5.700	873	2.202	-
Bijdrage derden		-260			
Trajectbenadering GO N247b		130	23	114	-
	04-03-2020 vs-Kr	370	-	-	-
Trajectbenadering N506a	30-09-2019;69	1.270	314	1.094	-
Verbreden fietspaden gem. Alkmaar - Bergen		0	-	-	-
Krpt Westerheide-Oude Postweeg	09-03-2020;14	250	275	657	-
	09-03-2020;14	1.062	-	-	-

	17-05-2021;19	58	-	-	-
Nog te verdelen kosten		7.520	-	880	-
Totaal voorbereidingskrediet		**33.800**	**2.498**	**8.048**	**0**
Aankoop gronden					
Masterplan N201, 8 nadeelcomp dossiers	09-07-2018;39	1.800	-	141	-
Grondaankopen *	4e wijziging 1994	9.076	-	252	-
	jaarrekening 2019	2.449	-	-	-
Verkoop gronden		0	-	3.889-	-
Subtotaal (in het PMI voorkomende kredieten)		**1.065.474**	**40.539**	**1.618.244**	**1**
Infrastructurele openbare vervoer projecten					
HOV 't Gooi					
Krediet	17-12-2014;2	1.352	-	1.351	-
	-	11.299	-	11.299	-
	-	1.350	-	1.350	-
	-	0	-	11-	-
Krediet	17-12-2014;2	96.949	17.435	67.517	-
Verhoging krediet	23-05-2017;46	400	-	-	-
Verhoging krediet	29-05-2018;39	650	-	-	-
Verhoging krediet	28-08-2018;50	9.400	-	-	-
Verhoging krediet	09-03-2020;14	325	-	-	-
	17-05-2021;19	100	-	-	-
Bijdrage derden		-19.040			

HOV Velsen	05-07-2010;43	63.950			
	27-06-2016;35	-13.950			
	12-12-2016;77	-13.000			
	jaarrekening 2019	-29.362			
	08-01-2019;9	-4.500			
Bijdrage derden		1.450			
		4.588	-	**4.362**	-
HOV-05 HOV Fokkerweg-Schiphol Rijk					
Voorbereidingskrediet	23-09-2013;52	2.000	-	2.000	-
Krediet	01-11-2014;89	24.350	-	17.041	-
Verhoging krediet	19-05-2015;62	405	-	405	-
Verhoging krediet	23-05-2017;46	2.600	-	2.600	-
Verhoging krediet	29-05-2018;39	18.700	92-	4.397	-
	30-09-2019;69	-4.500		4.500-	-
2 mln € -/- 1,1 mln €	09-03-2020;14	2.000		-	-
	09-03-2020;14	-1.110		-	-
Bijdrage derden		-36.431			
		8.014	**-92**	**21.943**	**0**
HOV Aalsmeer -knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ)					
Gem Haarl'meer, Aalsmeer en Uithoorn					
Krediet	27-06-2016;35	29.099	8.427	29.099	-
Verhoging krediet	29-05-2018;39	6.507	6.507	6.507	-
Verhoging krediet	08-03-2021;12	6.740	4.516	4.516	-
Verhoging krediet	17-05-2021;19	80	-	-	-
Bijdrage derden		-37.052			
		5.374	**19.450**	**40.122**	**0**

halte Royal Flora Holland	09-11-2020;53	4.800	502	1.263	-
Bijdrage derden		0			
HOV-02 Toolenburg-Nieuw Vennep	23-04-2020;voorschotkrediet	250	17	80	-
Uitrol productformule R-net	29-05-2018;39	2.914	117	1.749	-
Opdrachten Beleid	28-08-2018;50	4.800	278	1.050	-
Subtotaal (infastructurele openb.vervoer projecten)		**133.525**	**37.707**	**152.075**	**0**
TOTAAL		**1.198.999**	**78.246**	**1.770.319**	**1**

Specificatie kredieten PMO wegen

Besluit van provinciale staten resp. begrotingswijziging	Besluit van pro-vinciale staten resp. begrotings-wijziging	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2020	krediet mutaties 2021	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2021	Cumulatief besteed t/m 2020	rectificaties t/m 2020	Besteed in 2021	Cumulatief besteed t/m 2021	Restant krediet 2021
x		**x € 1.000**		**x € 1.000**	**x € 1.000**	**x € 1.000**	**x € 1.000**	**x € 1.000**	**x € 1.000**
Kredieten 2011 t/m 2013:									
Totaal beschikbaar 2011 t/m 2013		60.038	0	60.038	-	-	-	-	**60.038**
Totaal prognose 2011 t/m 2013		62.379	0	62.379	-	-	-	-	**62.379**
					-				
tekort ruimte krediet 2011 t/m 2013	*rectificaties*	**-2.341**	**0**	**-2.341**	**0**	-	-	-	**-2.341**
Kredieten 2012:									
omschrijving									
N502b-01 GO 9,20-11,24 incl. N503		nvt*		nvt*	2.951	-	-	2.951	
N232b-01 GO km 23,33 - 25,4, en km 29,4 - 33,15		nvt*		nvt*	5.233	-	-	5.233	
N244b-01 GO km 12,3 - 20,3		nvt*		nvt*	4.666	-	-	4.666	
N248b-01 GO km 3,55-18,70		nvt*		nvt*	6.026	-	-	6.026	
N249a-01 GO km 0,00-12,6		nvt*		nvt*	5.080	-	-	5.080	

N517a-01 GO km 0,05-1,83		nvt*		nvt*	704	-	-	704	
N207a/b-02 vervangen duikers bijdrage PMI		nvt*		nvt*	2.204	-	-	2.204	
N235a-01 GO km 0,03-8,1 incl busbaan		nvt*		nvt*	4.160	-	-	4.160	
N240a-01 GO km 7,0-10,0		nvt*		nvt*	-	-	-	-	
N241b-02 vervanging kunstwerk bijdrage aan PMI		nvt*		nvt*	200	-	-	200	
N245b-01 GO km 29,3-35,9		nvt*		nvt*	790	-	-	790	
N417a-01 GO km 8,9-10,8		nvt*		nvt*	535	1	6	542	
N509a-01 GO km 2,0-7,3		nvt*		nvt*	2.447	-	-	2.447	
N235a-03 GO km 0,03-8,1 incl busbaan fase 2		nvt*		nvt*	1.874	-	-	1.874	
						-	-	-	
						-	-	-	
N207a-01		nvt*		nvt*	2.739	-	-	2.739	
N242b-02		nvt*		nvt*	8.319	-	-	8.319	
N245a-01		nvt*		nvt*	3.278	-	-	3.278	
Bouwrente vvW		nvt*		nvt*	217	-	-	217	
						-	-	-	
betrekking op deel niet gespecificeerd						-	-	-	
Totaal kredieten 2012	*rectificaties*	***19.815***	***-***	***19.815***	***51.423***	***1***	***6***	***51.430***	***-31.615***
Kredieten 2013:									
omschrijving									
N520a-01 GO km 0,05-5,17		nvt*		nvt*	1.915	-	-	1.915	
N511a-01 GO km 0,05 - 2,50		nvt*		nvt*	2.261	-	-	2.261	
N201b-02 GO km 35,9-40,43		nvt*		nvt*	889	-	-	889	
N232c-01 overdracht aan Amstelveen		nvt*		nvt*	650	-	-	650	
N236a-01 vervanging verhardingen		nvt*		nvt*	2.133	-	-	2.133	
N241a-01 bijdrage PMI		nvt*		nvt*	-	-	-	-	
N248a-01 bijdrage PMI		nvt*		nvt*	1.893	-	-	1.893	
N512a-01		nvt*		nvt*	-	-	-	-	
N521a-01 GO km 0,00-2,43		nvt*		nvt*	1.261	-	-	1.261	
Totaal kredieten 2013	*rectificaties*	***4.515***	***0***	***4.515***	***11.002***	***-***	***-***	***11.002***	***-6.487***

Kredieten 2014:									
omschrijving									
N206a-01 GO km 36,09-37,00		0	0	-	767	-	-	767	-767
N239b-01 GO		1.650	0	1.650	1.309	-	-	1.309	341
N244c-02 Bijdrage aan PMI		6.000	0	6.000	6.000	-	-	6.000	-
N516a-02 vervangen KW 25b16		2.050	0	2.050	2.041	-	-	2.041	9
Totaal kredieten 2014		***9.700***	***-***	***9.700***	***10.117***	***-***	***-***	***10.117***	***-417***
Kredieten 2015:									
omschrijving									
N200a-02 vervangen verharding Zeeweg		0	0	-	2.990	-	-	2.990	-2.990
N203c-04 vervangen km 54,8-60,48		0	0	-	1.459	-	-	1.459	-1.459
N302a-03 vervanging wegconstructie km 39,3 - 48,73		4.680	0	4.680	3.059	-	280	3.339	1.341
Totaal kredieten 2015	*-*	***4.680***	***-***	***4.680***	***7.508***	***-***	***280***	***7.788***	***-3.108***
Kredieten 2016:									
omschrijving									
N205b-03		670	0	670	466	-	-	466	204
N242Ld-01		350	0	350	215	-1	1	215	135
N243a-03		0	0	-	408	-	-	408	-408
N302a-01		0	0	-	1.081	-	-	1.081	-1.081
N506a-02		0	0	-	1.600	-	-	1.600	-1.600
N507a-02		0	0	-	2.000	-	-	2.000	-2.000
N236a-02		2.700	0	2.700	2.441	-	56	2.497	203
Totaal kredieten 2016		***3.720***	***-***	***3.720***	***8.211***	***-1***	***57***	***8.267***	***-4.547***
Kredieten 2017:									
omschrijving									
N240b-01		5.200	0	5.200	979	-	**2.067**	**3.046**	**2.154**
N520b-02		1.000	0	1.000	14	-	-	14	986
Totaal kredieten 2017		***6.200***	***-***	***6.200***	***993***	***-***	***2.067***	***3.060***	***3.140***

Kredieten 2018:									
omschrijving									
N231b-01		4.296	0	4.296	2.940	-	6	2.946	1.350
N243a-04		8.700	0	8.700	334	-	262	596	8.104
N247a-06		2.000	0	2.000	130	-	177	307	1.693
N240c-01		750	0	750	737	-	**1**	**738**	**12**
N247b-02		3.600	0	3.600	496	-	117	613	2.987
Totaal kredieten 2018		***19.346***	***-***	***19.346***	***4.637***	***-***	***563***	***5.200***	***14.146***
Kredieten 2019:									
N506a-03		3.700	0	3.700	2.343	-	422	2.765	935
N197a-01	voorschotkrediet 13-08-2020 vanuit P.00176.1 naar P.00174.1 krediet niet aangevraagd bij PMO 2019-2026	60	0	60	22	-	**1**	**23**	**37**
N201c-03		1.430	0	1.430	-	-	**26**	**26**	1.404
N239a-03		2.200	0	2.200	239	-	**343**	**582**	1.618
N241b-03		10.850	0	10.850	708	**1**	**4.681**	**5.390**	5.460
N247a-03		1.600	0	1.600	137	-	138	275	1.325
N244a-01		480	0	480	77	-	7	84	396
N243a-04		780	0	780	-	-	-	-	780
Totaal kredieten 2019		***21.100***	***-***	***21.100***	***3.526***	***1***	***5.618***	***9.145***	***11.955***
Kredieten 2020:									
N242a-05 Vervangen glazen onderpanelen geluidschermen N242 en N244/N508 (nieuw)		1.500	0	1.500	-	-	3	3	1.497
nnb		0	0	-	-	-	-	-	-
nnb		0	0	-	-	-	-	-	-
Totaal kredieten 2020		***1.500***	***-***	***1.500***	***-***	***-***	***3***	***3***	***1.497***

		90.576	***-***	***90.576***	***97.417***	***1***	***8.594***	***106.012***	***-15.436***

** In de jaren tot 2014 werd een totaalkrediet aangevraagd dat verder niet werd opgedeeld naar onderliggende projecten.*
Vanaf 2014 worden kredieten per project aangevraagd waardoor tevens de besteding per project inzichtelijk wordt.

Besluit van provinciale staten resp. begrotingswijziging	**Besluit van pro-vinciale staten resp. begrotings-wijziging**	**Beschikbaar gesteld krediet t/m 2020**	**krediet mutaties 2021**	**Beschikbaar gesteld krediet t/m 2021**	**Cumulatief besteed t/m 2020**	**rectificaties t/m 2020**	**Besteed in 2021**	**Cumulatief besteed t/m 2021**	**Restant krediet 2021**
Kredieten 2014: kunstwerken									
omschrijving									
N203 Brug Krommenie A-01 vervangen 19D03		8.763	0	8.763	8.772	-	465	9.237	-474
N203 Brug Krommenie B-01 vervangen 19D04		8.763	0	8.763	175	1	224	400	8.363
K20/10/09 Leeghwaterbrug A-02 vervanging		15.500	0	15.500	15.119	-	-113	15.006	494
Totaal kredieten 2014		***33.026***	***-***	***33.026***	***24.066***	***1***	***576***	***24.643***	***8.383***
Kredieten 2015: kunstwerken									
omschrijving									
K19w Cruquiusbrug A verv best. En aanbru		12.250	0	12.250	1.319	1	876	2.196	10.054
Totaal kredieten 2015		***12.250***	***-***	***12.250***	***1.319***	***1***	***876***	***2.196***	***10.054***
Kredieten 2016: kunstwerken									
omschrijving									
K09 Beatrixbrug 19D19		9.555	0	9.555	8.691	-	19	8.710	845
K17 Brug Ouderkerk		19.785	0	19.785	8.742	-	4.284	13.026	6.759
Totaal kredieten 2016		***29.340***	***-***	***29.340***	***17.433***	***-***	***4.303***	***21.736***	***7.604***
kredieten 2017: kunstwerken									
omschrijving									
K20m Kogerpolderbrug-03		7.700	0	7.700	7.611	-	9	7.620	80

K20N Stolperbasculebrug		11.600	0	11.600	574	-	**950**	**1.524**	10.076
Totaal kredieten 2017		***19.300***	***-***	***19.300***	***8.185***	***-***	***959***	***9.144***	***10.156***
kredieten 2018 kunstwerken									
omschrijving									
N248b Waardbrug 14G11		0	-	-	-	-	-	-	-
Totaal kredieten 2018		-	-	-	-	-	-	-	-
kredieten 2019 kunstwerken									
N248b Schagerbrug A 14G14	PS 08-03-2021 12 ipv voorbereidingskrediet PMI	4.600	-3.100	1.500	-	-	**14**	**14**	1.486
K1 Zijperbrug 14D30		4.600	0	4.600	-	-	-	-	4.600
Totaal kredieten 2019		**9.200**	**-3.100**	**6.100**	**-**	**0**	**14**	**14**	**6.086**
Totaal kredieten kunstwerken		**103.116**	**-3.100**	**100.016**	**51.003**	**2**	**6.728**	**57.733**	**42.283**
Totaal krediet wegen		**193.692**	**-3.100**	**190.592**	**148.420**	**3**	**15.322**	**163.745**	**26.847**

Specificatie kredieten PMO vaarwegen

Besluit van provinciale staten resp. begrotingswijziging	Besluit van provinciale staten resp. begrotings-wijziging	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2020	krediet mutaties 2021	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2021	Cumulatief besteed t/m 2020	rectificaties t/m 2020	Besteed in 2021	Cumulatief besteed t/m 2021	Restant krediet 2021
		x € 1.000		**x € 1.000**	**x € 1.000**		**x € 1.000**	**x € 1.000**	**x € 1.000**
Kredieten 2011 t/m 2014 oevers									
Totaal beschikbaar 2011 t/m 2013	*rectificatie*	7.265	0	7.265	7.297	-	-	7.297	-32
K17a-02 [05.8680-1002]	*rectificatie*	0	0	-	36	-	-	36	-36
Ruimte krediet 2011 t/m 2014 oevers	*rectificatie*	**7.265**	**-**	**7.265**	**7.333**	**-**	**-**	**7.333**	**-68**
Kredieten 2015: oevers									

omschrijving									
K20N-c-01 NHK vervanging oevers Noord km 65,45-68,0		3.500	0	3.500	3.634	882	-	4.516	-1.016
K4/5/6-c vervanging vwv 19		4.928	0	4.928	4.557	-882	62	3.737	1.191
K2/K3 vervangingen vwv 15	*rectificatie*	11.700	0	11.700	8.460	1	20	8.481	3.219
Totaal kredieten 2015 oevers		***20.128***	***-***	***20.128***	***16.651***	***1***	***82***	***16.734***	***3.394***
Kredieten 2016: oevers									
omschrijving									
K4/5/6c vaarwegvak 20		8.324	0	8.324	6.535	-	557	7.092	1.232
Totaal kredieten 2016 oevers		***8.324***	***-***	***8.324***	***6.535***	***-***	***557***	***7.092***	***1.232***
kredieten 2017									
omschrijving									
K4/5/6a vaarwegvak 18		7.973	0	7.973	4.533	1	524	5.058	2.915
K7/8 vaarwegvak 21		4.800	0	4.800	1.307	-	2.326	3.633	1.167
K20/10/09a-01 vaarwegvak 6		840	0	840	840	-	-	840	-
Totaal kredieten 2017		***13.613***	***-***	***13.613***	***6.680***	***1***	***2.850***	***9.531***	***4.082***
kredieten 2018 oevers									
omschrijving									
K20a-01 vaarwegvak 5		3.400	0	3.400	289	-	399	688	2.712
K20/10/09b-01 vaarwegvak 7		2.800	0	2.800	219	1	303	523	2.277
Totaal kredieten 2018		***6.200***	***-***	***6.200***	***508***	***1***	***702***	***1.211***	***4.989***

kredieten 2019 oevers									
omschrijving									
K9-01 vaarwegvak 8		840	0	840	147	-	187	334	506
K20m-a-01 vaarwegvak 10		0	0	-	0	-	-	-	-
K20Na-01 vaarwegvak 4	PS 17-05-2021 19	1.500	135	1.635	98	-	136	234	1.401
K20Zb-01 vaarwegvak 11		0	0	-	0	-	-	-	-
K18a-01, vaarwegvak 16, Westfriese Vaart; splitsing Waardkanaal	PS 17-05-2021 19	1.685	266	1.951	218	-	299	517	1.434
K18b-01, vaarwegvak 17, Westfriese Vaart, zijsloot bij km. 7,8 - Medemblik	PS 17-05-2021 19	4.400	200	4.600	620	-	833	1.453	3.147
K20a-02, vaarwegvak 5, Noordhollandsch Kanaal: Omval - Alkmaar Noord		1.600	0	1.600	890	-	515	1.405	195
x									
Totaal kredieten 2019		***10.025***	***601***	***10.626***	***1.973***	***-***	***1.970***	***3.943***	***6.683***
kredieten 2020 oevers									
omschrijving									
K19o-a-01 Vaarwegvak 32 (nieuw)		1.600	0	1.600		-	-	-	1.600
K19o-b-01 Vaarwegvak 33 (nieuw)		1.690	0	1.690		-	-	-	1.690
		3.290	***-***	***3.290***	***-***	***-***	***-***	***-***	***3.290***
Totaal kredieten oevers		**68.845**	**601**	**69.446**	**39.680**	**3**	**6.161**	**45.844**	**23.602**

Besluit van provinciale staten resp. begrotingswijziging	Besluit van provinciale staten resp. begrotings-wijziging	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2020	krediet mutaties 2021	Beschikbaar gesteld krediet t/m 2021	Cumulatief besteed t/m 2020	rectificaties t/m 2020	Besteed in 2021	Cumulatief besteed t/m 2021	Restant krediet 2021
kredieten 2017: kunstwerken									
omschrijving									

K20N KVVS Kolkwand	11.600	0	11.600	1.606	-	387	1.993	9.607
Totaal kredieten kunstwerken	**11.600**	**-**	**11.600**	**1.606**	**-**	**387**	**1.993**	**9.607**
Totaal kredieten Vaarwegen	**80.445**	**601**	**81.046**	**41.286**	**3**	**6.548**	**47.837**	**33.209**

Uitzettingen met een looptijd korter dan een jaar

Vlottende Activa

Voorraden	**31-12-2021**	**31-12-2020**
Voorraad gronden	4.909	4.597

De mutatie van de voorraard gronden bestaat uit:

Voorraden per 01-01-2021	4.597
Overheveling vanuit Materiële vaste activa	2.925
Verkopen	-2.613
Voorraden per 31-12-2021	4.909

Uitzettingen met een looptijd korter dan een jaar	**31-12-2021**	**31-12-2020**
	x € 1.000	x € 1.000
Vorderingen op openbare lichamen		
Te vorderen omzetbelasting	57.883	64.399
Te vorderen Vennootschapsbelasting	489	517
Motorrijtuigenbelasting	19.609	18.710
Nog te ontvangen Provincies	405	135
Nog te ontvangen Rijksoverheid	76	0
Nog te vorderen Gemeenten	758	2.448
Nog terug te vorderen vervoerskosten	0	16
Overige nog te ontvangen	327	278
	79.547	86.503
Uitzettingen in 's-Rijksschatkist met een rentetypische looptijd korter dan een jaar	144.086	268.583
Rekening-courant verhouding met niet-financiele instellingen (Groenfonds)	6.197	3.541
Overige vorderingen		
Debiteuren	1.615	1.259
Te vorderen rente per 31 december van de verstrekte langlopende geldleningen en beleggingen	5	57
Te ontvangen Agio	0	375
Te vorderen leges, boete en dwangsom	0	110
Overige posten	52	1.092
	1.673	2.893
Totaal uitzettingen met een looptijd korter dan een jaar	231.502	361.520

Toelichting

Toelichting

De afname van het bedrag aan vorderingen met circa € 130 mln. wordt verklaard door de afname van de uitzettingen in s-Rijksschatkist met € 124 mln, deze afname wordt onder andere veroorzaakt door het investeringsvolume in 2021.

Voor de overige vorderingen is een voorziening opgenomen van € 0,6 mln inzake rente op verstrekte leningen.

Liquide middelen

De provincie NH heeft alle bankrekeningen van de huisbankier ABNAMRO en de BNG in het stelsel van het schatkistbankieren. Dat betekent dat dagelijks alle saldi worden afgeroomd of aangevuld naar € 0,00.

Het drempelbedrag is een minimumbedrag (afhankelijk van de omvang van de decentrale overheid) dat gemiddeld buiten de schatkist mag worden gehouden.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar 2021			
(1)	**Drempelbedrag**	**11.117**			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	**Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen**	**172**	**172**	**191**	**216**
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	10.945	10.945	10.926	10.901
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	1.058.726			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	500.000			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	558.726			
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €300.000	Drempelbedrag	11.117			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	15.476	15.690	17.552	19.908
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	172	172	191	216

Overlopende activa

Het saldo van de overlopende activa is toegenomen met ca. € 30 mln.

Deze toename komt met name door vooruitbetaalde subsidie voorschotten ad 7 mln en diverse vordering inzake bijdragen derden in de grote lopende projecten, waaronder een vordering op de VRA inzake het project HOVAZ groot 16 mln. In de post vooruitbetaalde bedragen is een bedrag opgenomen ad 5,8 mln in het kader van grondwaterbeheer, het voorschot heeft betrekking op een project dat uitgevoerd wordt door derden. Het project loopt 30 jaar, naar rato van de realisatie door derden zal het bedrag jaarlijks vrijvallen.

Nog te ontvangen voorschotbedragen op doeluitkeringen:

Nog te ontvangen voorschotbedragen voor doeluitkeringen	Saldo 31-12-2020	Correctie voorgaand jaar	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Saldo 31-12-2021
	x €1.000	x €1.000	x €1.000	x €1.000	x €1.000
EU					
Rijk					
Overige Nederlandse overheidsorganen					
Groenfonds	2.497	-	1.368	528	3.337
Regionale MIT-regeling (F12)	1.411	-	94	1.100	405
Totaal	**3.908**	**-**	**1.461**	**1.628**	**3.742**

Overige nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen:	31-12-2021	31-12-2020
	x € 1.000	x € 1.000
Overige voorschotten	0	0
Nog te ontvangen bedragen	35.118	11.971
Overige vooruitbetaalde bedragen	14.595	7.075
	49.713	19.046

Passiva

Eigen vermogen - Reserves

Staat van het verloop van de reserves (Bbv. artikel 54)

Naam van de reserve	Stand per 1-1-2021	Resultaat-bestemming 2020	Toevoegingen		Onttrekkingen			Stand per 31-12-2021
			Stortingen	Wegens overheveling van middelen	Bestedingen	Wegens overheveling van middelen	Vrijval ten gunste van rekening van lasten en baten	
	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
Algemene reserves								
Algemene reserve	141.311	14.311	62.934	-	32.560	-	-	185.996
Totaal algemene reserves (a)	**141.311**	**14.311**	**62.934**	**-**	**32.560**	**-**	**-**	**185.996**
Bestemmingsreserves								
Programma 1 Openbaar Bestuur								
Reserve Cofinanciering Europese projecten	4.618	-	-	-	1.136	-	1.604	1.878
Programma 2 Klimaat en Milieu								
Reserve Bodemsanering	27.126	-741,00	4.235	-	3.190	-	-	27.430
Reserve Energietransitie	26.342	-	10.200	-	7.235	1.020	-	28.287
Reserve Circulaire economie	457	-	350	1.241	453	-	-	1.595
Reserve Verduurzaming Bestaande Woningvoorraad	844	-159,00	-	-	131	-	-	554
Reserve Gezonde leefomgeving	3.767	-	3.500	-	1.516	-	-	5.751

Programma 3 Ruimte en Water								
Reserve Meekoppelkansen bij Dijkverst. en Kustontw.	27.592	-	109	-	1.230	-	1.390	25.081
Reserve Waterrecreatie	3.273	-	1.562	-	1.442	-	-	3.393
Reserve OV-fonds, incl. OV-knooppunten	12.507	-	5.000	-	218	5.500	-	11.789
Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	8.935	-	-	523	1.360	125	3.929	4.044
Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	3.183	-	-	-	682	1.818	342	341
Reserve Woonbeleid	5.182	-112,00	-	-	1.084	116	-	3.870
Reserve Woningbouw	11.189	-	1.200	-	1.551	-	-	10.838
Reserve Klimaatadaptatie	1.077	-	1.000	-	787	-	-	1.290
Reserve Impuls duurzame zeehavens	523	-	-	-	-	523	-	-
Reserve Waardevermindering grondaankopen Groen	5.455	-	-	6.697	-	-	-	12.152
Resverve subsidie Bloemendalerpolder	-	-	-	1.818	-	-	-	1.818
Resverve subsidie OV-fonds	-	-	-	5.500	-	-	-	5.500
Programma 4 Bereikbaarheid								
Reserve Mobiliteitsbeleid	3.298	-	-	1.505	1.323	190	174	3.116
Reserve Uitvoeren mobiliteit	118.429	-2.097,00	36.746	2.925	44.181	5.598	3.741	102.483
Reserve Ontwikkeling prov infrastructuur	158.129	-	20.024	-	4.022	27.289	26.239	120.603
Reserve Groot onderhoud wegen	25.860	-	14.008	4.510	14.233	-	1.457	28.688
Reserve Investeringen wegen	6.303	-	-	-	-	-	6.302	1
Reserve Groot onderhoud vaarwegen	5.990	-	6.000	-	3.405	750	866	6.969
Reserve Innovatieveprojecten Mobiliteit	17.960	-	224	-	3.039	3.281	-	11.864
Reserve Openbaar Vervoer projecten	20.290	-	51.577	-	51.693	400	-	19.774
Resverve verleende subsidies OD 4.1.2	-	-	-	4.093	764	-	-	3.329
Programma 5 Groen								
Reserve Groen	96.144	-	75.638	242	24.667	9.231	-	138.126
Reserve Groene Uitweg	24.265	-	107	-	2.240	3.392	-	18.740
Reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP)	15.834	-	58	580	1.627	-	-	14.845

Reserve Cofinanciering Waddenzee	5.661	-	3.120	-	575	-	-	8.206
Reserve Landschap	300	-	2.500	-	1.517	100	-	1.183
Reserve Uittreding Goois Natuurreservaat	6.501	-	-	-	6.501	-	-	-
Reserve Laag Holland	3.736	-	252	-	383	-	-	3.605
Resverve subsidies > € 1,5 miljoen Groen, OD 5.1.1	-	-	-	1.900	621	-	-	1.279
Programma 6 Economie, Cultuur & Welzijn								
Resverve Herstructurering bedrijventerrei	4.380	-	2.500	-	1.361	-	3.479	2.040
Reserve MKB	9.837	-	3.750	-	1.927	-	-	11.660
Reserve Duurzame Landbouw	1.286	-	-	-	499-	-	-	1.785
Reserve Europese proj. Landbouwsubsidies	1.368	-	6.000	-	598	-	-	6.770
Reserve monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds	4.094	-	5.751	-	6.346	-	-	3.499
Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	4.156	-	-	3.250	248	-	-	7.158
Programma 7 Financiën en Bedrijfsvoering								
Reserve Bedrijfsvoering	9.128	-	5.626	-	1.299	-	-	13.455
Reserve GO-Gelden	2.555	-	-	-	293	-	-	2.262
Reserve Huisvesting	13.721	-	-	-	762	-	-	12.959
Programma 8 Economisch herstel & duurzaamheid								
Reserve Economisch herstel en duurzaamheid	-	-	100.000	-	3.214	-	-	96.786
Reserves ter dekking van kapitaallasten								
Reserve Dekking kap.lasten invest.Haven (Progr. 3)	280	-	-	-	140	-	-	140
Reserve Dekking Kapitaallasten Weginfras (Prog. 4)	127.988	-	-	2.664	132	-	116.013	14.507
Reserve Dekking Kapitaallasten OV-infras (Prog. 4)	60.951	-	-	18.550	-	-	28.716	50.785
Resv. Kapitaallasten invest.kunstwerken (Prog. 4)	29.009	-	-	-	-	-	29.009	-

Reserve Kapitaallasten Vaarwegen (Progr. 4)	1.420	-	-	-	-	-	1.420	-
Reserve Kapitaallasten innovatieprojecten (Progr. 4)	609	-	-	3.281	-	-	-	3.890
Reserve Kapitaallasten Groen (Progr. 5)	3.679	-	-	54	70	-	-	3.663
Totaal bestemmingsreserves	**925.231**	**-3.109**	**361.037**	**59.333**	**198.697**	**59.333**	**224.681**	**859.781**
Totaal reserves(a + b)	**1.066.542**	**11.202**	**423.971**	**59.333**	**231.257**	**59.333**	**224.681**	**1.045.777**
Resultaat 2021								17.888
Totaal eigen vermogen								1.063.665

Algemene reserve

Doel:
De Algemene Reserve vormt een buffer voor financiële tegenvallers van een omvang die niet uit de algemene dekkingsmiddelen is op te vangen.

Stortingen:
In 2021 is € 63 miljoen gestort in de Algemene Reserve. Dit betreffen de volgende toevoegingen:

- € 26,8 miljoen: Om conform de eerste begrotingswijziging € 175 mln. vrij te spelen vanuit de kapitaallasten reserves is van een groot aantal kredieten de dekking gewijzigd van de reserves naar de reguliere begroting. Begrote stortingen van totaal € 26,8 miljoen in de reserve ontwikkelen provinciale infrastructuur en reserve investeringen kunstwerken was bedoeld ter dekking van kredieten die nu niet meer uit de betreffende reserves gedekt worden maar vanuit de reguliere kapitaallasten. De stortingen van totaal € 26,8 miljoen is daarom gewijzigd in een storting in de algemene reserve.

- € 10 miljoen: Storting ter dekking van motie 41 (Provinciaal noodfonds sociale infrastructuur) conform eerste begrotingswijziging 2021.

- € 9,6 miljoen: Storting conform tweede begrotingswijziging 2020: Om het negatieve exploitatiesaldo van de tweede begrotingswijziging 2020 te dekken is destijds besloten om € 9,6 miljoen te onttrekken aan de algemene reserve. In 2021 is deze onttrekking teruggestort in de algemene reserve.

- € 7.5 miljoen: Om de verhoogde kapitaallasten in 2022 en 2023 op te kunnen vangen is bij de tweede begrotingswijziging 2021 besloten om €7,5 miljoen te storten in de algemene reserve.

- € 3 miljoen: Bij de eerste begrotingswijziging is besloten om € 3 miljoen te storten voor het Programma Tata Steel.

- € 2,7 miljoen: Storting door toevoeging van de ruimte onder het BTW-compensatiefonds in de septembercirculaire van het provinciefonds. Conform afspraak worden deze extra middelen gestort in de Algemene reserve in het kader van het herstelplan van de Algemene reserve.

- € 1,8 miljoen: Om conform de eerste begrotingswijziging € 175 mln. vrij te spelen vanuit de kapitaallasten reserves is van een groot aantal kredieten de dekking gewijzigd van de reserves naar de reguliere begroting. Een begrote storting van € 1,8 miljoen in de reserve investeringen kunstwerken was bedoeld ter dekking van kredieten die nu niet meer uit de betreffende reserve gedekt worden maar vanuit de reguliere kapitaallasten. De storting van deze € 1,8 miljoen is daarom gewijzigd in een storting in de algemene reserve.

- € 1,5 miljoen: Storting van het bedrag aan uitgestelde intenties conform laatste begrotingswijziging 2021.

Onttrekkingen:
In 2021 is € 32 miljoen aan de algemene reserve onttrokken. Dit bedrag bestaat uit:

- € 17,1 miljoen: Betreft de onttrekking van de middelen ten behoeve van de uitgestelde intenties waarvoor de besteding in 2021 plaatsvond.

- € 11,5 miljoen: Betreft de dekking van het tekort jaarschijf 2021 uit het Coalitieakkoord.

- € 3,2 miljoen: Betreft het sluitend maken van de jaarschijf 2021 door inzet van het saldo uit 2019.
- € 0,6 mln: Voor Stichting Forteiland Pampus is een bijdrage ontvangen in de decembercirculaire 2020, bijdrage Erfgoed Deal van € 560.000. Dit is in de algemene middelen terecht gekomen en wordt met deze mutatie gezet bij het od 6.4.2. De subsidie wordt dit jaar verleend en staat op de lijst subsidie buiten uitvoeringsregeling.
- € 0,04 mln: In december 2020 ontvangen van BZK via een decentralisatie-uitkering t.b.v. activiteiten op het gebied van Weerbaar provincie Noord-Holland. Deze middelen zijn bij de resultaatbestemming 2020 in de algemene reserve gestort en in 2021 onttrokken en uitgegeven.

Stand:
Conform het financieel beleid van Provincie Noord-Holland moet de omvang van de Algemene Reserve tenminste 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen bedragen, met een minimum bedrag gelijk aan het saldo van het netto risicobedrag dat berekend is voor het boekjaar waarop deze jaarrekening betrekking heeft.

De structurele algemene dekkingsmiddelen bestaan uit de uitkering uit het provinciefonds (exclusief voormalig BDU middelen), de opcenten motorrijtuigenbelasting, het renteresultaat en de dividenduitkeringen.

De omvang van de structurele algemene dekkingsmiddelen per ultimo 2021 bedraagt € 401,4 miljoen. 25% hiervan is € 100,4 miljoen. Uit de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing blijkt dat de omvang van de berekende risico's €18,2 miljoen voor het komende jaar zijn en € 32,9 miljoen voor 4 jaar.

Op basis hiervan kan afgeleid worden dat de minimale omvang van de Algemene reserve € 100,4 miljoen moet zijn. Het vrij besteedbare deel van de algemene reserve bedraagt 103,7 miljoen. De algemene reserve voldoet hiermee aan de kaders zoals die hiervoor zijn opgesteld.

Bestemmingsreserves

Toelichting bestemmingsreserves

	Reserve Investeringen Kunstwerken
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Realiseren van investeringen in kunstwerken.
Instellingsbesluit	Derde begrotingswijziging 2019
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.3.2
Toelichting stortingen	In 2021 zijn er geen stortingen in deze reserve gedaan.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 zijn aan deze reserve geen bedragen onttrokken.
Toelichting stand	In 2021 is het saldo van deze reserve, groot € 6,3 miljoen ten gunste van het resultaat vrijgevallen.

	Reserve Landschap
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Investeren in groene ruimte voor rust en ontspanning in onze dichtbevolkte provincie.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.3.2

Toelichting stortingen	Conform de Begroting is er in 2021 € 2,5 miljoen in deze reserve gestort
Toelichting onttrekkingen	Er is vanuit de reserve totaal € 1,5 miljoen uitgegeven. De middelen zijn o.a. besteed aan een subsidie buiten UVR voor Landschapsversterking van € 1,2 miljoen en € 74.000 proceskosten. Hiernaast is er bij de Laatste Begrotingswijziging € 100.000 overgeheveld naar de reserve Stelling van Amsterdam ten behoeve van de Liniedijken.
Toelichting stand	Het eindsaldo per 31-12-2021 bedraagt € 1,2 miljoen. Dit zal volgens het bestedingsplan aan diverse Landschapsversterkingsprojecten uitgegeven worden.

	Reserve Gezonde leefomgeving
Functie	Doelgerichte 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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	2.1.6
Toelichting stortingen	De stortingen betreffen € 3 miljoen en € 300.000 voor het Leefbaarheidsfonds en proceskosten (conform Coalititieakkoord) en € 200.000 voor het Actieprogramma Geluid (laatste begrotingswijziging 2021).
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen hebben betrekking op proceskosten, inclusief voor het Actieplan Geluid (€ 525.000), Hollandse Luchten (€ 150.000), Zeer zorgwekkende stoffen (€ 153.000), Waterpilot (€ 139.000), Programma Tata Steel (€ 413.000) en Luchtmeetnetten (€ 134.000).
Toelichting stand	De in de reserve resterende middelen (€ 5.751.000) zullen worden ingezet voor de in het bestedingsplan opgenomen activiteiten (Gezondheidsonderzoeken, Monitoring omgevingskwaliteit, diverse uitvoeringsregelingen etc.).

	Reserve Klimaatadaptie
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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.1.3
Toelichting stortingen	In 2020 is conform het Coalitieakkoord € 1 miljoen in de reserve gestort.
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen betreffen: een subsidie buiten uitvoeringsregeling aan Wageningen Research voor Waterbeheer Laag NL (€ 100.000), subsidieverleningen op grond van de uitvoeringsregelingen onderzoek en fysieke uitvoeringsprojecten klimaatadaptatie (resp. € 50.000 en € 483.000) en proceskosten € 154.000).
Toelichting stand	De in de reserve resterende middelen zullen worden ingezet conform het bestedingsplan.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.3
Toelichting stortingen	Er zijn geen stortingen gedaan in 2021.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is € 140.000 onttrokken uit de reserve, gelijk aan de afschrijving van het pand voor SHIP.
Toelichting stand	Het eindsaldo per 31-12-2021 is € 140.000. Het eindsaldo gaat ingezet worden voor de afschrijving in 2022.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.1.3
Toelichting stortingen	Er is € 638.000 in de reserve gestort, dit heeft voornamelijk betrekking op een administratieve overhevelingen vanuit de reserve Groen waarbij in 2020 onterecht capaciteit budget uit de reserve OVP is gehaald terwijl de Reserve Groen dit had moeten dekken.
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen van totaal € 1,6 miljoen hebben betrekking gehad op onder andere de volgende projecten: • Dekking Capaciteitskosten € 650.000 • Luwtemaatregelen € 93.000 • Bureaukosten € 166.000 • Kortenhoef Oost € 91.000 • OVP Natuureilanden € 86.000 • Herstel legakkers € 100.000
Toelichting stand	De stand eind 2021 is € 14,8 miljoen. Het project Oostelijke Vechtplassen is in 2018 gestart met de uitvoering, de planning is om het project af te kunnen ronden in 2027. De voortgang van de projecten wordt opgenomen in het jaarlijks vast te stellen PNN.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	2.1.3

Toelichting stortingen	In deze reserve hebben de volgende stortingen plaatsgevonden: · Bijdrage PNH € 3.524.000; · Opbrengsten € 391.921; · Storting dekking interne capaciteit € 319.000;
Toelichting onttrekkingen	In 2021 hebben de onderstaande onttrekkingen plaatsgevonden uit de reserve: · Uitgaven bodemsaneringstaken € 2.552.415 · Vrijval ter dekking van de interne en externe capaciteitskosten € 637.343
Toelichting stand	De stand van de reserve per 31-12-2021 bedraagt € 27,4 mln. Deze middelen worden ingezet ter dekking van toekomstige bodemsaneringskosten.

	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.
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.1.1
Toelichting stortingen	De reserve Groen wordt jaarlijks gevoed door Rijksmiddelen voor natuur die, conform afspraken in het Natuurakkoord (2011) en het Natuurpact (2013), via het provinciefonds aan ons worden overgemaakt. Daarnaast zijn er opbrengsten uit verkoop van Strategische Gronden Groen (SGG) ook wel genoemd BBL&PASO gronden. Deze worden ontvangen via Programma 3, Ruimte en Water, en worden van daaruit in de reserve Groen gestort. Enkele stortingen in de reserve Groen op een rij: • € 9,5 miljoen Rijksmiddelen; • Een extra storting bij de 1e Begrotingswijziging 2021 van € 43 miljoen tbv afronden NNN; • € 3,1 miljoen uit het budget Subsidies Natuur-en Landschapsbeheer (ter compensatie van eerdere onttrekkingen); • € 8,5 miljoen uit het Coalitieakkoord (KRW, Bodemdaling en Masterplan Biodiversiteit); • € 3,9 miljoen opbrengsten uit grondverkopen van SGG gronden; • € 2,7 miljoen bijdragen derden aan projecten (o.a. Groene Schakel).
Toelichting onttrekkingen	De uitgaven uit de reserve Groen hebben o.a. betrekking gehad op: • € 1,9 miljoen voor SNL regelingen; • € 10,5 miljoen voor PAS-maatregelen; • € 1,5 miljoen voor kosten met betrekking tot grondaankopen NNN; • € 1,3 miljoen voor Fietspad en herstel Wierdijk; • € 1,1 miljoen voor subsidies KRW (Kaderrichtlijn Water). Hiernaast is er € 6,7 miljoen overgeheveld naar de reserve Waardevermindering Grondaankopen Groen en € 1,9 miljoen naar de nieuwe reserve verleende subsidies OD 5.1.1(voor subsidies groter dan € 1,5 miljoen).
Toelichting stand	Er wordt jaarlijks een PNN (Programma Natuurnetwerk) opgesteld met daarin een nadere analyse van de doelen en de voortgang van de projecten om deze te bereiken.

	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.
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.5.1

Toelichting stortingen	De jaarlijkse storting in de reserve gebeurt voor de dekking van de uitgaven van de OV-exploitatie
Toelichting onttrekkingen	In 2020 is er aan de reserve € 52,1 miljoen onttrokken, waarvan € 51,7 miljoen aan (met name) OV-exploitatie in de regio's Haarlem-IJmond, Nood-Holland Noord en Gooi- en Vechtstreek door Connexxion. Tevens is er € 400.000 overgeheveld naar de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden (voor subsidieverlening Kennisplatform buurtbussen)
Toelichting stand	Per 31-12-2021 is er in de reserve nog € 19,8 miljoen beschikbaar voor OV-exploitatie en investeringen in OV (waaronder OV-visie).

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	7.2.4
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	Jaarlijks wordt een gelijk bedrag van € 762.273 onttrokken aan de reserve. Deze onttrekking fungeert als gedeeltelijke dekking van de extra afschrijvingslasten die ontstonden door de verbouwing van het kantoorpand Houtplein 33 in Haarlem.
Toelichting stand	In de komende 17 jaar zal nog telkens een bedrag van € 762.273 worden onttrokken als gedeeltelijke dekking van de afschrijvingslasten van de verbouwing van het pand Houtplein 33. Daarmee is de reserve over 17 jaar volledig besteed.

	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.
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.1.2
Toelichting stortingen	In 2021 is in deze reserve gestort: Storting dekking interne capaciteit € 107.000;
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is uit deze reserve onttrokken: Subsidies € 2.155.988; Uitvoeringsprojecten € 3.392.000; Vrijval reserve ter dekking van de interne capaciteitskosten € 107.000.
Toelichting stand	De stand per 30-12-2021 bedraagt € 18,8 mln. Deze middelen worden ingezet voor de uitvoering van het programma de Groene Uitweg.

	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.
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.3.3
Toelichting stortingen	Conform de begroting is er in 2021 € 3,1 miljoen gestort in de reserve.

Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen van in totaal € 575.000 betroffen vooral subsidies. In het kader van de uitvoeringsregeling cofinanciering Waddenfonds gaat het om 3 subsidies met een totaal bedrag van € 256.000. Buiten UvR is er 1 subsidie verleend aan de Stichting Waddengroep voor een bedrag van € 210.000.
Toelichting stand	De stand eind 2021 is € 8,2 miljoen. Dit is bedoeld voor de provinciale cofinanciering Waddenfondsprojecten en het Investeringskader Waddengebied, zie verder het bestedingsplan.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	6.5.1
Toelichting stortingen	Gedurende de coalitie periode wordt jaarlijks € 2,5 miljoen gestort in de reserve in kader "Duurzaam doorpakken".
Toelichting onttrekkingen	Er zijn onttrekkingen gedaan voor subsidie verleningen voor de HIRB plus regelingen totaal € 1,9 miljoen. Dit betrof subsidie voor: a. Fysieke herstructurering van bedrijventerreinen en havens met focus op duurzaamheid (€ 1,3 miljoen), b. Procesmaatregelen als onderzoek en visievorming & organiseren van beheer van bedrijventerreinen en havens (€ 425.000), c. Procesmaatregelen als onderzoek, visievorming en organiseren van beheer van winkelgebieden (€ 145.000). Hier tegenover zijn beschikkingen afgegeven in eerdere jaren (deels) niet doorgegaan hierdoor is € 628.000 teruggekomen in de reserve.
Toelichting stand	De stand van de reserve per 31-12-2021 bedraagt € 2 miljoen. Deze middelen worden ingezet ter dekking van toekomstige uitgaven aan de HIRB plus regelingen en Transformatie en herstructurering terreinen langs de Ringvaart (€803.000).

	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.
Bestedingsplan	
Operationeel doel	1.4.2
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is € 1.604.000 aan de reserve onttrokken als taakstelling op grond van de Kaderbrief 2021. Daarnaast is tot een bedrag van € 1.120.000 aan subsidies verleend en is aan de provincie Zuid-Holland een bijdrage verleend voor de coördinator van 2 Zeeën (€ 16.000).
Toelichting stand	De in de reserve resterende middelen zullen conform het bestedingsplan worden ingezet voor cofinanciering van Europese projecten en voor uitvoeringskosten van Europese subsidieverlening.

	Reserve Europese landbouwprojecten
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

Bestedingsplan	
Operationeel doel	6.5.5
Toelichting stortingen	Op basis van de kaderbrief/begroting 2020 is € 5 miljoen gestort in de reserve. Daarnaast is conform begroting € 1 miljoen gestort vanuit het exploitatie budget voedselvisie.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is er € 0,6 miljoen aan de reserve onttrokken waarvan € 939.000 betrekking had op uitvoeringskosten RVO, € 933.000 door RVO beschikte POP3 subsidie regelingen. Verder is er sprake geweest van negatieve onttrekkingen betreffende de retour ontvangst van voorfinanciering van gemeente bijdragen (€ 765.000) en NHN bijdragen (€ 139.000). Als gevolg van uitkering Technische bijstand is nog € 410.000 retour ontvangen voor uitvoeringskosten.
Toelichting stand	De stand per 31-12-2021 bedraagt € 6,8 miljoen, deze middelen worden ingezet voor de POP3 regelingen en de uitvoeringskosten hiervan.

	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.
Bestedingsplan	
Operationeel doel	6.4.1
Toelichting stortingen	In 2021 is gestort in de reserve € 5,7 miljoen. Hiervan betrof € 3,3 miljoen Rijksmiddelen voor monumentenzorg.
Toelichting onttrekkingen	Totaal aan onttrekkingen was € 6,3 miljoen. Dit was ten behoeven van de volgende uitvoeringsregelingen: Restauratie Rijksmonumenten NH (€ 5 miljoen), Molens (€ 562.000), Restauratie Provinciale Monumenten (€ 390.000), Onderhoud Provinciale monumenten (€ 117.000) en Onderzoek duurzaam benutten monumenten (€ 78.000). Verder betrof dit Herbestemming Loods (€ 110.000) en opdrachten ten behoeven van rijks en provinciale monumenten (€ 135.000).
Toelichting stand	Per 31-12-2021 is in de reserve nog € 3,5 miljoen beschikbaar dat zal worden ingezet voor programma behoud en herbestemming monumenten.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.1.2
Toelichting stortingen	Er is in 2021 € 36,7 miljoen gestort in de reserve, waaronder € 13,0 miljoen voor de bijdrage aan de Boerenverdrietsluis. Daarnaast is er € 2,9 miljoen overgeheveld vanuit andere reserves. Vanuit de reserve Ontwikkeling provinciale Infrastructuur € 2.315.000, de reserve Openbaar Vervoer projecten € 400.000, de reserve Mobiliteitsbeleid € 190.000 en de reserve Energietransitie € 20.000.
Toelichting onttrekkingen	Er is € 44,2 miljoen onttrokken voor de uitvoering van projecten. Daarvan is € 28,7 miljoen besteed voor de Zuid-as DOK en € 12,3 miljoen aan kleine infra-projecten. Voor haltetoegankelijkheid is € 1,9 miljoen besteed en voor verkeersveiligheid € 1 miljoen. Daarnaast is € 5,6 miljoen onttrokken om over te hevelen naar andere reserves : € 4,1 miljoen naar de reserve verleende subsidies en € 1,5 miljoen naar de reserve Mobiliteitsbeleid. Tenslotte is € 3,7 miljoen vrijgevallen uit de reserve. Dit betreft de in vorige jaren niet tot besteding gekomen middelen.

Toelichting stand	Per 31-12-2021 is er nog € 102,5 miljoen beschikbaar. Dit zal onder meer zal worden besteed aan Kleine infrastructuur, Actieprogramma Fiets, OV SAAL (Schiphol Amsterdam Almere Lelystad), Bereikbaarheid Haarlemmermeer – Bollenstreek /Nieuwe Bennebroekerweg, Zuidas OV-terminal. Boerenverdrietsluis en het investeringsplan Mainport logistiek.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.2.1
Toelichting stortingen	Zoals in de begroting en 2e begrotingswijziging opgenomen is in 2021 € 20,0 miljoen gestort in de reserve.
Toelichting onttrekkingen	Er is € 4,0 miljoen ter dekking van de uitgaven. Daarnaast is € 27,3 miljoen overgeheveld naar andere reserves : € 18,6 miljoen naar de reserve Kapitaallasten OV, € 3,8 miljoen naar de reserve Groot onderhoud Vaarwegen, € 2,6 miljoen naar de reserve Kapitaallasten wegen en € 2,3 miljoen naar de reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid. Tenslotte is een bedrag van € 26,2 miljoen vrijgevallen uit de reserve. Dit is het gevolg van de besluitvorming in de Kaderbrief 2022 over de vrijval van gereserveerde kapitaallasten.
Toelichting stand	Per 31-12-2021 is er nog € 120,6 miljoen in de reserve beschikbaar. Dit saldo zal worden ingezet voor de dekking van de studiekosten van het iMPI en ter dekking van kapitaallasten van Verbeter- en uitbreidingsprojecten van het iMPI in weginfrastructuur (waaronder Verbinding A8-a9 en Onderdoorgang Broek in Waterland), OV-infrastructuur (HOV in 't Gooi en HOV Noordwijk-Schiphol) en fietsinfrastructuur (waaronder oplossen knelpunten).

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.1.1
Toelichting stortingen	De storting heeft betrekking op overheveling vanuit de reserve Uitvoering Mobiliteitsbeleid door Derden.
Toelichting onttrekkingen	Er is € 1,3 miljoen onttrokken voor de dekking van de uitgaven van de programma's Verkeersveiligheid, Slim & Duurzaam en Fiets en aan algemene studiekosten verkeer- en vervoer. Tevens is er € 190.000 overgeheveld naar de reserve Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door Derden. Tenslotte is € 174.000 vrijgevallen uit de reserve.
Toelichting stand	Per 31-12-2021 is er in de reserve nog € 3,1 miljoen beschikbaar dat zal worden ingezet voor de programma's Verkeersveiligheid, Snel & Duurzaam, Fiets en voor algemene verkeer- en vervoerstudies.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.3.2
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is een bedrag van € 29.009.000 vrijgevallen.
Toelichting stand	Ultimo 2021 is de stand van deze reserve nihil.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.4.2
Toelichting stortingen	Toevoegingen aan de reserve innovatieprojecten mobiliteit: - Storting in reserve conform begroting van € 224.000;
Toelichting onttrekkingen	In het kader van innovatieve mobiliteitsprojecten is ondermeer onttrokken: - Led verlichting en zonnefietspaden overheveling naar de reserve kapitaallasten innovatieprojecten mobiliteit € 3.280.669 - Overige projecten € 2.968.093 - Vrijval reserve ter dekking van de externe capaciteitskosten € 70.598.
Toelichting stand	De stand van de reserve per 31-12-2021 bedraagt € 11,9 mln. Deze middelen worden ingezet ter dekking van toekomstige uitgaven aan de innovatieve projecten Mobiliteit.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	2.2.1
Toelichting stortingen	In 2021 is € 10.200.000 gestort in de reserve Energietransitie vanuit het coalitieakkoord 2019-2023. Dit is als volgt opgebouwd: · € 9.000.000 voor het klimaatakkoord; · € 1.100.000 voor het klimaatneutraal maken eigen organisatie; · € 100.000 voor de pilot zonneakkers bij Schiphol.

Toelichting onttrekkingen	In 2021 is in totaal € 8.255.000 onttrokken uit de reserve Energietransitie, hiervan is € 1.000.000 een overheveling naar reserve Circulaire Economie en € 20.000 een overheveling naar reserve Uitvoeren Mobiliteit. De resterende € 7.235.000 is besteed aan Geothermie (€ 3.386.000) RES (€ 1.198.000), UVR Warmtetransitie (€ 1.138.000), Servicepunt Duurzame Energie (€ 509.000), capaciteit (€x), Incidentele subsidie UvA (€ 450.000) en een aantal kleinere inkoopopdrachten.
Toelichting stand	Het eindsaldo per 31-12-2021 is € 28.287.000. In 2022 wordt de reserve opgedeeld in drie reserves, Reserve Energietransitie, Reserve Warmtetransitie en Reserve Duurzame Elektriciteit. Voor elke reserve is een bestedingsplan opgesteld voor de komende 2 jaar.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	2.2.2
Toelichting stortingen	In 2021 is € 350.000 in de reserve Circulaire Economie vanuit het coalitieakkoord 2019-2023. Daarnaast hebben er overhevelingen plaatsgevonden vanuit de volgende reserves ter uitvoering van de actieagenda Circulaire Economie 2021-2025: · € 1.000.000 overgeheveld uit reserve Energietransitie; · € 125.0000 overgeheveld uit reserve Ontwikkeling havencomplexen; · € 116.000 overgeheveld uit reserve Woonbeleid.
Toelichting onttrekkingen	In totaal is € 453.000 onttrokken uit de reserve, dit is gelijk aan de bestedingen in 2021. Hiervan is € 25.000 besteed aan UVR Kleinschalige Initiatieven CE en € 70.000 aan subsidie buiten uitvoeringsregeling. De resterende lasten zijn besteed aan verschillende inkoopopdrachten.
Toelichting stand	Het eindsaldo per 31-12-2021 is € 1.595.000. Het eindsaldo gaat ingezet worden voor uitvoering van de actieagenda 2021-2025.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	2.2.3
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen hebben betrekking op subsidieverlening op grond van de Uvr duurzaamheidsinitiatieven burgercollectieven (€ 49.000) en de Uvr verduurzamingsinitiatieven woningcorporaties (€ 148.000) en een lagere vaststelling van een op grond van de Uvr innovatieve financiering duurzaamheidsmaatregelen woningen verleende subsidie (- € 66.000). Daarnaast is conform de resultaatbestemming (Vd 2021, nr 22) € 160.000 onttrokken ter dekking van de in 2020 hogere uitgaven dan begroot.
Toelichting stand	De in de reserve resterende middelen worden ingezet conform het bestedingsplan.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.1
Toelichting stortingen	In 2021 is € 5.000.000 gestort in de reserve OV Knooppunten in overeenstemming met het coalitieakkoord voor het OV-fonds.
Toelichting onttrekkingen	In totaal is € 5.718.000 onttrokken uit de reserve OV-knooppunten. Hiervan is € 5.500.000 overgeheveld naar de reserve subsidie > € 1,5 miljoen voor de subsidieverlening voor de ontwikkeling van Poort van Hoorn. De overige bestedingen zijn gedaan voor HOV Corridor, Zaancorridor en verschillende kleinere inkoopopdrachten.
Toelichting stand	De stand per 31-12-2021 bedraagt € 11.789.000. Dit budget is gereserveerd voor OV-knooppuntontwikkeling.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.4
Toelichting stortingen	In 2021 hebben geen stortingen plaatsgevonden.
Toelichting onttrekkingen	In totaal is € 2.842.000 onttrokken uit de reserve Ruimtelijke Ontwikkeling in 2021. Hiervan was € 2.500.000 bestemd voor de subsidie voor de Bloemendalerpolder. Deze subsidie heeft geleid tot € 682.000 aan besteding in 2021. Het restant van de subsidie (€ 1.818.000) is overgeheveld naar de nieuwe reserve (reserve Subsidie Bloemendalerpolder) voor latere lastneming. De resterende onttrekking van € 342.000 is een vrijval vanwege geen bestedingsdoel.
Toelichting stand	De eindstand per 31-12-2021 is € 341.000.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.3.3
Toelichting stortingen	n.v.t.

Toelichting onttrekkingen	In 2021 is € 1.420.000 vrijgevallen.
Toelichting stand	Het saldo van deze reserve is per 31-12-2021 nihil.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.1.1
Toelichting stortingen	In 2021 is € 54.081 gestort in de reserve kapitaallasten Groen. Het betreft een overheveling van de investeringsuitgaven vanuit de reserve Groen.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is € 70.193 onttrokken ter dekking van de kapitaallasten
Toelichting stand	Het saldo van deze reserve is gebaseerd op de werkelijke investeringsuitgaven die geactiveerd zijn met als dekkingsbron de reserve kapitaallasten groen. Vermindert met de reeds onttrokken kapitaallasten

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.2.1
Toelichting stortingen	In 2021 is er in de reserve € 18,6 miljoen gestort door overheveling vanuit de reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is aan de reserve € 28,7 miljoen onttrokken ter dekking van de kapitaallasten
Toelichting stand	Per 31-12-2020 is er in de reserve nog € 50,8 miljoen beschikbaar voor de dekking van kapitaallasten van investeringen in het Openbaar Vervoer

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.3.2
Toelichting stortingen	In 2021 zijn, conform begroting, de volgende bedragen in deze reserve gestort: · Normbedrag variabel onderhoud € 14.008.000 · Overheveling vanuit reserve groot onderhoud vaarwegen € 750.000 en € 3.760.000 vanuit budget verduurzaming.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 zijn de volgende bedragen aan deze reserve onttrokken: · Uitgaven variabel onderhoud wegen (inclusief capaciteitskosten) € 14.233.000 · Vrijval overschot oude voorziening (Kaderbrief 2019) € 1.457.000
Toelichting stand	Jaarlijks wordt bij de begroting berekend of de bestemmingsreserve toereikend is voor het variabel onderhoud wegen.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.3.3
Toelichting stortingen	In 2021 zijn de volgende bedragen in deze reserve gestort: · Normbedrag variabel onderhoud € 6.000.000
Toelichting onttrekkingen	In 2021 zijn de volgende bedragen aan deze reserve onttrokken: · Uitgaven variabel onderhoud vaarwegen (inclusief externe capaciteitskosten) € 3.404.881; · Overheveling naar reserve Groot onderhoud wegen € 750.000 conform begroting; · Vrijval ten gunst van de exploitatie conform begroting € 866.000
Toelichting stand	Jaarlijks wordt bij de begroting berekend of de bestemmingsreserve toereikend is voor het variabel onderhoud vaarwegen

	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
Bestedingsplan	Uitvoeringsprogramma waterrecreatie 2021 – 2025 (maart 2021)
Operationeel doel	3.2.1
Toelichting stortingen	Er is € 1,6 miljoen gestort in de reserve Waterrecreatie conform Begroting 2021.
Toelichting onttrekkingen	Er is vanuit de reserve totaal € 1,4 miljoen uitgegeven aan waterrecreatie. De middelen zijn met name besteed aan de UVR Uitbreiding Vaarnetwerk Kleine Pleziervaart 2021, € 1,1 miljoen. Hiernaast € 83.000 voor de UVR Kleine Voorzieningen en Diensten, € 73.000 voor een subsidie buiten UVR voor Aanpak Waterplanten en € 121.000 proceskosten.
Toelichting stand	Het eindsaldo per 31-12-2021 bedraagt € 3,4 miljoen. Besteding hiervan zal o.a. via het Uitvoeringsprogramma waterrecreatie 2021 - 2025 plaatsvinden.

	Reserve Bedrijfsvoering
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve

Doel	De reserve is bestemd voor het egaliseren van de bedrijfsvoeringskosten en strategische ICT-investeringen (Impulsbudget).
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Bestedingsplan	
Operationeel doel	7.2.1
Toelichting stortingen	Naast de begrote storting van € 1.553.000 heeft een extra storting plaatsgevonden van € 4.073.017,92 in verband met niet-bestede middelen voor materiële overhead en centrale personele kosten in 2021.
Toelichting onttrekkingen	Uit de reserve betalen we de kosten van aanschaf van laptops, I-pads en smartphones. In 2021 is een deel van de in gebruik zijnde apparaten vervangen (€ 673.691). In verband met het thuiswerken zijn aan de medewerkers passende faciliteiten geboden. Hiervoor was budget gereserveerd in de reserve bedrijfsvoering. In 2021 bedroegen de kosten € 534.552. In het kader van continue organisatieveranderingen is € 60.456 uitgegeven. Tenslotte betalen we een deel van de kosten van I-projecten uit de reserve. In 2021 ging het om een bedrag van € 30.693.
Toelichting stand	De reserve is bedoeld als egalisatiereserve. Binnen de stand van € 13,4 miljoen is voor projecten in het I-domein € 3,3 miljoen gereserveerd. Voor de vervanging van laptops, I-pads en smartphones is € 3,2 miljoen gereserveerd. Voor uitgaven in het kader van het persoonlijk ontwikkelbudget is geld opzij gezet. Volgens de cao heeft iedere medewerker recht op een persoonlijk ontwikkelbudget. In de afgelopen jaren hebben medewerkers dit recht nog niet volledig benut. Daarom reserveren we € 2,2 miljoen. Voorts is er € 0,7 miljoen beschikbaar voor de aanschaf van thuiswerkhulpmiddelen en nog € 1,3 miljoen voor uitgaven in het kader van organisatieveranderingen. Tenslotte is € 2,6 miljoen beschikbaar voor overige bedrijfsvoeringsrisico's, zoals het eigen risicodragerschap voor de WIA.

	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserve voor versterken van de rol van havencomplexen in de Noord-Hollandse economie
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.3
Toelichting stortingen	In 2021 is € 523.000 overgeheveld naar de Reserve Ontwikkeling Havencomplexen vanuit de reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens.
Toelichting onttrekkingen	De totale onttrekking bedraagt € 5.414.000. Hiervan is € 3.929.000 een vrijval vanwege geen bestedingsdoel, € 125.000 is een overheveling naar de reserve Circulaire Economie en € 1.360.000 is gerelateerd aan bestedingen. Van de bestedingen is € 1.312.000 besteed aan de UVR Duurzame Zeehavens en € 48.000 aan de Energiehaven.
Toelichting stand	De stand per 31-12-2021 bedraagt € 4.043.000. Hiervan is € 400.000 gereserveerd voor de UVR Duurzame Zeehavens, € 140.000 voor de Energiehaven en voor het resterende saldo wordt jaarlijks een besteding bepaald.

	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

Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.1.2
Toelichting stortingen	De storting in de reserve van € 109.000 bestaat uit: € 100.000 voor identiteit kustplaatsen IJsselmeer (Coalitieakkoord) en € 9.000 terugbetaling door Landschap Noord-Holland van het teveel betaalde voorschot voor Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels.
Toelichting onttrekkingen	Er zijn onttrekkingen gedaan voor: - Subsidieverlening op grond van de Uvr Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit (APRK) Kustzone Hoorn-Amsterdam Noord-Holland 2020 (€ 269.000) - Proceskosten (€ 273.000) - Bijdrage aan De Nieuwe Afsluitdijk (€ 100.000) - Bijdragen op grond van de Samenwerkingsovereenkomst APRK voor de aanleg van dijkplaatsen (€ 350.000) en fiets- en wandelverbindingen (€ 642.000). - Inzet/inhuur van extra capaciteit en overige kleinere opdrachten (€ 71.000) Daarnaast is het project Ruimtelijke Kwaliteit Zwakke Schakels afgerond en waarvoor ontvangen voorschotten zijn vrijgevallen naar de reserve (- € 475.000)
Toelichting stand	De resterende middelen in de reserve worden conform het bestedingsplan ingezet voor het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit, bijdragen aan De Nieuwe Afsluitdijk en proceskosten.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.2.1
Toelichting stortingen	In 2021 is er in de reserve € 2,6 miljoen gestort door overheveling vanuit de reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is aan de reserve € 116,1 miljoen onttrokken ter dekking van de kapitaallasten
Toelichting stand	Per 31-12-2020 is er in de reserve nog € 14,5 miljoen beschikbaar voor de dekking kapitaallasten van Verbeter- en uitbreidingsprojecten iMPI.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	7.2.5
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	Medewerkers die op 1 juli 2017 in dienst waren van de provincie Noord-Holland hebben recht gekregen op een budget van € 4.000, te besteden aan opleidingen (het zogenaamde 'talentbudget'). De uitgaven worden gedekt uit de reserve GO-gelden.

Toelichting stand	De stand van de reserve is voldoende om de resterende 'talentbudget'-rechten van de medewerkers te dekken. Omdat de regeling vijf jaar loopt, zal in 2022 overleg plaatsvinden met het georganiseerd overleg over deze reserve.

	Reserve MKB innovatie-instrumenten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel financiële dekking te bieden aan de MKB innovatie-instrumenten
Instellingsbesluit	
Bestedingsplan	
Operationeel doel	6.5.2
Toelichting stortingen	In 2021 is er € 3 miljoen in de reserve gestort voor de MIT regeling en € 750.000 voor het programma PIM en Versnellingsprogramma GO!-NH.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is er € 1,9 miljoen aan de reserve onttrokken waarvan € 705.000 aan de MIT regeling 2021 en 228.000 aan de MIT regeling vorige jaren. Verder is € 667.000 onttrokken voor het programma PIM en 150.000 voor het Versnellingsprogramma GO!-NH.
Toelichting stand	Per 31-12-2021 is er in de reserve nog € 11,8 miljoen beschikbaar deel hiervan zal worden ingezet voor de MIT regeling 2021, uitvoeringskosten van de MIT regeling, beheerskosten voor het Innovatiefonds, exploitatie van de ROM, European digital innovation hub en Innovatiefestival. Deel is beschikbaar ter dekking van de risico's van de investeringen in het Innovatiefonds.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	6.5.4
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is sprake van een negatieve onttrekking van € 500.000, een van de door RVO toegewezen subsidies POP3 Verplaatsing van landbouwbedrijven is niet tot uitvoering gekomen.
Toelichting stand	De stand van de reserve per 31-12-2021 bedraagt 1,8 miljoen. De in de reserve resterende middelen zullen worden ingezet voor de POP3 verplaatsingsregeling glastuinbouw.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.5.1
Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen hebben betrekking op subsidieverlening op grond van de Uvr Woonakkoorden (€ 574.000) en de Uvr Woonvisie € 20.000), opdrachtverlening voor woonbeleid waaronder onderzoek naar huisvesting voor buitenlandse werknemers (€ 412.000). Conform de resultaatbestemming 2020 (Vd 2021, nr. 22) is € 112.000 aan de reserve onttrokken ter dekking van de in 2020 hogere uitgaven dan begroot.
Toelichting stand	De in de reserve resterende middelen zullen worden ingezet conform het bestedingsplan.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.5.2
Toelichting stortingen	Er is conform het Coalitieakkoord € 1,2 miljoen gestort.
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen hebben betrekking op subsidieverlening op grond van de Uvr Versnelling woningbouw (€ 232.000), opdrachtverlening (€ 99.000). Daarnaast zijn twee subsidies buiten uitvoeringsregeling verleend: € 1 miljoen aan de gemeente Haarlem voor het Koepelterrein en € 220.000 aan de gemeente Amsterdam voor de flexibele schil.
Toelichting stand	De in de reserve resterende middelen zullen worden ingezet conform het bestedingsplan.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	6.4.2
Toelichting stortingen	In 2021 is € 3.250.000 gestort in de reserve Stelling van Amsterdam. Hiervan is € 3.150.000 overgeheveld uit de reserve Groene Uitweg en € 100.000 uit het Landschapsfonds voor de Liniedijken.
Toelichting onttrekkingen	Totale onttrekking over 2021 is € 248.000. Dit is gelijk aan de lasten over 2021voor twee subsidies buiten uitvoeringsregeling voor Gooise Meren en Stichting Liniebreed Ondernemen.
Toelichting stand	De eindstand per 31-12-2021 is € 7.159.000. De reserve is voor het uitvoeren van het werkplan voor 2022 en de nieuwe uitvoeringsagenda. Deze is momenteel in voorbereiding.

	Reserve Uittreding Goois Natuurreservaat
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserveren van middelen voor de uittreding uit het Goois natuurreservaat.
Instellingsbesluit	Jaarstukken 2019
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.2.1
Toelichting stortingen	Geen stortingen in 2021
Toelichting onttrekkingen	Er is een bedrag van € 6.501.420,- opgenomen onder de verplichtingen ten behoeve van het uittreden uit de Stichting Goois Natuurreservaat (GNR).
Toelichting stand	De eindstand 2021 komt uit op € 0.

	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
Bestedingsplan	

Operationeel doel	5.1.4
Toelichting stortingen	Er is bij de 2e Begrotingswijziging 2021 een bedrag van € 252.000 in de reserve gestort. Dit heeft betrekking op het restant balansbedrag van de participanten Laag Holland.
Toelichting onttrekkingen	Totaal is er € 383.000 uitgegeven, de middelen zijn met name besteed aan de volgende subsidies buiten UVR: • € 203.000 voor Vernatting Burkmeer • € 102.000 voor Kennis en Inzicht
Toelichting stand	De stand eind 2021 is € 3,6 miljoen en is bedoeld voor subsidies buiten UVR aanvullend op de specifieke uitkering IBP-Vitaal Platteland.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.4.2
Toelichting stortingen	In 2021 is € 3.280.669 toegevoegd aan deze reserve vanuit de reserve innovatieprojecten mobiliteit. Dit betreffen de in 2021 gerealiseerde investeringsuitgaven voor de projecten LED verlichting en zonnefietspaden.
Toelichting onttrekkingen	n.v.t.
Toelichting stand	De stand van de reserve kapitaallasten Innovatieprojecten is eind 2021 € 3,9 miljoen. Dit bedrag is bestemd ter dekking van de toekomstige kapitaallasten

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.5
Toelichting stortingen	Met de 2e begrotingswijzing 2021 is er in 2021 een bedrag van € 6.696.144,- gestort in de reserve Waardevermindering Grondaankopen Groen. Het betreft het bedrag aan (toekomstige) afwaardering van verschillende grondaankopen gedaan in 2020 ten behoeve van de NNN in de Oostelijke Vechtplassen, binnenduinrand Castricum en Bergen, Wieringen en schil Naardermeer. N.B. Het afwaarderingsbedrag van de aankopen gedaan 2021 bedraagt € 4.540.730,- en zal met de 2e begrotingswijzing 2022 in de reserve worden gestort.
Toelichting onttrekkingen	Geen
Toelichting stand	In deze reserve worden middelen opgenomen voor de verwachte toekomstige afwaardering van aangekochte gronden voor het beleidsdoel Groen. Er is geld voor afwaardering nodig omdat de gronden een hogere economische waarde hebben bij aankoop van de provincie dan als de provincie deze gronden weer verkoopt tegen natuurwaarde. Daarom vindt er in het jaar na aankoop van de gronden een storting plaats uit de desbetreffende reserves waarvoor de gronden zijn aangekocht. Door de waarde in de reserve waardevermindering grondaankopen Groen krijgt de provincie geen onverwachte financiële tegenvallers bij verkoop in de toekomst.

	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
Bestedingsplan	
Operationeel doel	8.1.1
Toelichting stortingen	In 2021 is € 100.000.000 gestort in de reserve Economisch herstel en duurzaamheid voor uitvoering van motie 42-2020.
Toelichting onttrekkingen	Totale onttrekking over 2021 is € 3.214.000 . Dit is gelijk aan de lasten over 2021. In 2021 is € 888.000 besteed aan diverse subsidies buiten uitvoeringsregeling op het gebied van bedrijventerreinen en de arbeidsmarkt, € 741.000 besteed aan de UVR HIRB+ Duurzaamheid, € 498.000 aan UVR Culturele Instellingen, € 347.000 aan UVR Sportaccommodaties en het resterende deel aan onderzoeksopdrachten.
Toelichting stand	De eindstand per 31-12-2021 is € 96.786.000. Dit bedrag is bestemd voor uitvoering van motie 42-2020.

	Reserve investeringsimpuls duurzame zeehavens
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De versnelling van de verduurzaming van de zeehavens in Noord-Holland. De investeringsimpuls richt zich op drie thema's: Luchtkwaliteit verbeteren, Intensiveren ruimtegebruik en Circulaire economie stimuleren
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.3
Toelichting stortingen	Er zijn geen stortingen gedaan in 2021.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is het restantsaldo van deze reserve overgeheveld naar de reserve Ontwikkeling Havencomplexen. Het restantsaldo bedroeg € 523.000.
Toelichting stand	De stand per 31 december 2021 is € 0. In 2022 wordt het voorstel gedaan om de reserve op te heffen.

	Reserve verleende subsidies OD 3.4.1
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 2021
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.1
Toelichting stortingen	In 2021 is € 5.500.000 overgeheveld vanuit de reserve OV Knooppunten ter dekking van de subsidie voor Poort van Hoorn.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 hebben geen onttrekkingen plaatsgevonden.
Toelichting stand	De eindstand per 31 december 2021 is € 5.500.000. Dit zal ingezet worden voor de subsidie Poort van Hoorn.

	Reserve verleende subsidies OD 3.4.4
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de juridische verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2021
Bestedingsplan	
Operationeel doel	3.4.4
Toelichting stortingen	In 2021 is € 1.818.000 overgeheveld vanuit de reserve Ruimtelijke Ontwikkeling naar deze reserve. Deze overheveling is bestemd voor de toekomstige lastneming van de subsidie voor de Bloemendalerpolder.
Toelichting onttrekkingen	In 2021 hebben geen onttrekkingen plaatsgevonden.
Toelichting stand	De eindstand per 31 december 2021 is € 1.818.000. Dit zal ingezet worden ter dekking van de subsidie van de Bloemendalerpolder.

	Reserve verleende subsidies OD 4.1.2
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve

Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de juridische verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2021
Bestedingsplan	
Operationeel doel	4.1.2
Toelichting stortingen	Er is € 4.093.000 gestort vanuit de reserve uitvoeren Mobiliteitsbeleid voor de subsidieverleningen voor HOV Huizen (€ 2.200.000) en Uithoornlijn (€ 1.893.000).
Toelichting onttrekkingen	De onttrekkingen hebben betrekking op de subsidie-uitgaven voor de Uithoornllijn (€ 495.837) en HOV Huizen (€ 268.051).
Toelichting stand	De stand van de reserve is bedoeld voor de subsidie-afwikkeling voor de projecten Uithoornlijn en HOV Huizen.

	Reserve verleende subsidies OD 5.1.1
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 2021
Bestedingsplan	
Operationeel doel	5.1.1
Toelichting stortingen	In 2021 is € 1,9 miljoen overgeheveld vanuit de reserve Groen ter dekking van de subsidie voor Defosfatering van fosfaatrijk inlaatwater en het afkoppelen van agrarische gebieden t.b.v. de waterkwaliteit in de Oostelijke Vechtplassen aan Stichting Waternet.
Toelichting onttrekkingen	Er is in 2021€ 621.000 onttrokken voor de subsidie Defosfatering van fosfaatrijk inlaatwater en het afkoppelen van agrarische gebieden t.b.v. de waterkwaliteit in de Oostelijke Vechtplassen.
Toelichting stand	De stand per 31 december 2021 is € 1,3 miljoen. Dit is bestemt voor de subsidie Defosfatering van fosfaatrijk inlaatwater en het afkoppelen van agrarische gebieden t.b.v. de waterkwaliteit in de Oostelijke Vechtplassen.

Voorzieningen

Staat van het verloop van voorzieningen (artikel 55 BBV)

Naam van de voorziening	**Boekwaarde 31-12-2020**	**Toevoeging**	**Onttrekkingen**		**Boekwaarde 31-12-2021**
			Bestedingen	**Vrijval ten gunste van rekening van lasten en baten**	
	x €1.000	**x €1.000**	**x €1.000**	**x €1.000**	**x €1.000**
Voorzieningen					
Voorziening Financiële Risico's	2.675	186			2.861
Voorziening Kosten reorganisatie	36		11		25
Voorziening Pensioenen leden GS	11.490		438	158	10.894
Voorziening Grondwaterheffing	2.392	370			2.762
Voorziening Bodembeheertaken	2.437	104	421		2.120
Voorziening sanering Parnassia	2.464		504		1.960
Voorziening Agriport		1.250			1.250
Totaal voorzieningen	**21.494**	**1.910**	**1.374**	**158**	**21.872**

Toelichting 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)
Besluitvorming	
Bestedingsplan	
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	Ingesteld op: 26 januari 2010 Eindigt op: Geen einddatum

Stortingen	Onttrekkingen	Stand eind 2021
104.000	421.000	2.120.000
Toelichting stortingen	In 2021 is € 104.000 aan ontvangen afkoopsommen gestort in de voorziening bodembeheertaken t.b.v. het gebiedsgericht grondwaterbeheer 't Gooi.	
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is € 420.000 aan uitgaven gedaan vanuit deze voorziening t.b.v het gebiedsgericht grondwaterbeheer 't Gooi.is € 142.000 aan uitgaven gedaan vanuit deze voorziening t.b.v. het gebiedsgericht grondwaterbeheer 't Gooi.	
Toelichting stand	De stand van de voorziening per ultimo 2021 bedraagt € 2,1 miljoen. Dit betreffen toekomstige uitgaven voor het gebiedsgericht grondwaterbeheer 't Gooi.	

	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
Besluitvorming	
Bestedingsplan	
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	Ingesteld op: November 2005 Eindigt op: Geen einddatum

Stortingen	Onttrekkingen	Stand eind 2021
186.000		2.861.000
Toelichting stortingen	voor verwachte terugbetalingen van dwangsommen aan Tata/Harsco is een bedrag van €110.00 gestort in de voorziening.	
Toelichting onttrekkingen		
Toelichting stand	De huidige stand van deze voorziening ad €2.861.000 wordt gevormd door de bedragen van: - De Ronde Hoep ad € 2.675.000 - Terug te betalen dwangsommen aan Tata/Harsco €110.000 - Overige € 76.000.	

	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.
Besluitvorming	
Bestedingsplan	
Programma	3 Ruimte en Water

Looptijd	Ingesteld op: Juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

Stortingen	Onttrekkingen	Stand eind 2021
370.000		2.762.000

Toelichting stortingen	De storting is het verschil tussen de ontvangen grondwaterheffing en de gemaakte kosten in 2021.
Toelichting onttrekkingen	
Toelichting stand	Op grond van de Waterwet, artikel 7.7 mag de Grondwaterheffing uitsluitend worden ingezet voor: - maatregelen, direct verband houdende met het voorkomen en tegengaan van nadelige gevolgen van het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water; - voor het grondwaterbeleid noodzakelijke onderzoekingen; - het houden van een register ter zake van het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water; - onderzoek naar en de vergoeding van schade. Afgelopen jaren is de omvang van de voorziening geleidelijk gestegen. Als gevolg van een vergroting van het takenpakket van de provincies bij in werking treden van de Omgevingswet zal de voorziening de komende jaren naar verwachting geleidelijk afnemen. Daarnaast is een buffer vanwege vergoeding van onvoorziene schade gewenst. Bij onvoorziene schade of bij het compenseren van negatieve gevolgen kan het gaan om grote bedragen.

	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.
Besluitvorming	
Bestedingsplan	
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
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.

Stortingen	Onttrekkingen	Stand eind 2021
	11.000	25.000

Toelichting stortingen	
Toelichting onttrekkingen	De uitgaven betreffen uitkeringen aan FPU-suppletie en uitkeringen op grond van de wachtgeldregeling na outplacement. De uitgaven betreffen uitkeringen aan FPU-suppletie en uitkeringen op grond van de wachtgeldregeling na outplacement.
Toelichting stand	De stand van de voorziening is voldoende om de uitgaven voor de resterende jaren te kunnen doen.

	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.
Besluitvorming	

Bestedingsplan	
Programma	1 Openbaar Bestuur
Looptijd	Ingesteld op: 1 juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

Stortingen	**Onttrekkingen**	**Stand eind 2021**
	596.000	10.894.000
Toelichting stortingen	In 2021 heeft geen storting plaatsgevonden. Omdat de voorziening hoger was dan benodigd volgens de berekening van APG is er in 2021 sprake geweest van een vrijval van € 158.005.	
Toelichting onttrekkingen	Aan ouderdoms- en nabestaandenpensioenen is aan (partners van) oud-GS-leden een bedrag uitbetaald van € 438.282.	
Toelichting stand	Jaarlijks wordt door APG bepaald wat de stand van de voorziening moet zijn. Op basis van de benodigde stand van de voorziening wordt vastgesteld hoeveel er gestort moet worden of vrij kan vallen.	

	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
Besluitvorming	
Bestedingsplan	
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	Eindigt op: wanneer bodemsanering Parnassia gereed is.

Stortingen	**Onttrekkingen**	**Stand eind 2021**
	504.000	1.960.000
Toelichting stortingen	n.v.t. n.v.t.	
Toelichting onttrekkingen	In 2021 is € 504.000 besteed aan de bodemsanering vanuit de voorziening	
Toelichting stand	De stand van de voorziening is gebaseerd op de nog verwachte uitgaven om de bodemsanering Parnassia af te kunnen ronden.	

Netto vlottende schulden

Netto-vlottende schulden	**31-12-2021**	**31-12-2020**
	x € 1.000	x € 1.000
Rekening-courant verhouding met niet-financiele instellingen (Nazorgfonds)	12.835	12.683
Overige schulden		
Crediteuren	430	506
Nog af te dragen loonheffing	4.492	4.106
Nog af te dragen omzetbelasting	585	-
Nog af te dragen pensioenpremies	1.466	1.335
Nog te betalen Rijk	7.459	7.530
Overige nog te betalen	178	498
	14.610	13.975
Totaal netto-vlottende schulden	27.446	26.658

De netto-vlottende schulden zijn licht gestegen t.o.v. 2020.

Overlopende passiva

Overlopende passiva	31-12-2021	31-12-2020
	x € 1.000	x € 1.000
Nog te betalen subsidieverplichtingen	184.036	177.375
Nog te betalen verplichtingen	73.202	46.065
Vooruitontvangen bedragen		
Nog te besteden voorschotbedragen voor doeluitkeringen		
Europese overheidsorganen	52	518
het Rijk	80.567	56.235
Overige Nederlandse overheidsorganen	11.741	13.906
Overig	87	127
	92.447	70.786
Totaal overlopende passiva	349.685	294.226

Het saldo van de overlopende passiva is gestegen met € 55 mln. Deze stijging wordt veroorzaakt door een toename van € 22 mln aan nog te besteden voorschotbedragen op doeluitkeringen (zie onderstaand overzicht). Dit betreffen voornamelijk ontvangen gelden voor specifieke doeluitkeringen van het rijk. De subsidie en de nog te betalen verplichtingen zijn daarnaast toegenomen met € 56 mln. Hierin zit een bedrag ad € 15,2 mln uittreding GNR.

Nog te besteden voorschotbedragen voor doeluitkeringen	Saldo 31-12-2020	Correctie voorgaand jaar	Ontvangen bedragen	Vrijgevallen bedragen of terugbetalingen	Saldo 31-12-2021
	x €1.000	x €1.000	x €1.000	x €1.000	x €1.000
EU					
Grass2Grit	500	-	-	466	34
Norths Sea	18	-	-	-	18
Totaal Europese overheidsorganen	*518*	-	-	*466*	*52*
Rijk					
SHIP	116	-	20	49	87
Vaart in de Zaan (E37)	1.304	-	-	-	1.304
Bermmaatregelen (E12)	1.639	-	-	186	1.453
Diemerscheg	40	-	-	40	-
Regionale Samenwerking en Data Top 15	48	-	142	114	76
IBP-Vitaal Platteland (L7)	5.830	-	-	1.202	4.628
Culturele voorzieningen Provincies (C26)	392	-	61	111	342
Gebiedsplan Impuls Veenweiden (L10)	10.350	-	7.650	361	17.639
Jong leren eten (L1)	50	-	-	50	-
C59 Novi-gebieden	-	-	227	-	227
verzamelel uitkering BZK	-	-	14	14	-
i-Diensten Mobiliteit (E34)	620	-	-	40	580
Flexibele inzet woningbouw (C 41)	3.837	-	2.353	2.790	3.400
Energiehaven IJmond (E43)	27.638	-	-	-	27.638

Ontzorgingsprogramma Maatschappelijk Vastgoed (C13)	667	-	1.281	257	1.691
Snelfietsroutes (E10)	658	-	461	-	1.119
Reg. Aanpak Laadinfrastr.2020 (E15)	1.796	-	-	1.796	-
Stim. Verkeersveiligheidsmaatregelen (E20)	1.250	-	-	-	1.250
Regionale MIT-regeling (F14)	-	-	1.785	1.464	321
Aankoop veehouderijen bij natuur gebieden	-	-	6.864	-	6.864
Programma Natuur (L16)	-	-	11.451	1.510	9.941
Vov. SPUK doelm duurz gebruik verkeersi	-	-	519	219	300
specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021	-	-	974	381	593
specifieke uitkering bodem cindu	-	-	1.114	-	1.114
Totaal Rijk	*56.235*	*-*	*34.916*	*10.584*	*80.567*
Overige Nederlandse overheidsorganen					
Zwakke schakels	925		-	925	-
Duinpolderweg	380		-	-	380
MRA E	-		529	57	472
Laag Holland	252		-	252	-
SHIP	435		-	176	259
N515	250		-	-	250
Kennisontwikkeling bodem	184		-	18	166
Bodemsanering het Gooi	1.965		-	-	1.965
Geothermie	955		-	111	844
Groenfonds	6.369		415	408	6.376
Agenda ijselmeergebied	80		-	80	-
Collectieve Energie Provincies	261		-	81	180
WING	23		-	23	-
Regionale Samenwerking en Data Top 15	206		355	282	279
HOV A9	222		-	222	-
Bereikbaarheid Kust Zandvoort	881		-	451	430
Wierdijk	518		-	518	-
Koopstromen onderzoek	-		140	-	140
Totaal Overige Nederlandse overheidsorganen	*13.906*	*-*	*1.439*	*3.604*	*11.741*
Totaal	**70.659**	**-**	**36.355**	**14.654**	**92.360**

Verstrekte borg- en garantstellingen

Het in de balans opgenomen bedrag voor verstrekte waarborgen aan natuurlijke en rechtspersonen kan als volgt naar de aard van de geldlening gespecificeerd worden:

Staat van gewaarborgde leningen ultimo 2021

Door wie de geldlening is aangegaan	Doel van de geldlening	Oorspronkelijk bedrag (x € 1.000)	% of deel gewaarborgd provincie	Boekwaarde 31-12-2021 Totaal (x € 1.000)	Boekwaarde 31-12-2020 Totaal (x € 1.000)
Viva ! Zorggroep	Bouw verpleeghuis Heemswijk	3.374	100	0	116
idem	Idem	3.403	100	113	227
		6.777		**113**	**343**

Staat van andere garantieverplichtingen ultimo 2021

	Naam rechtspersoon	Inhoud garantieverplichting	Garantiebedrag per 31-12-2021 (x € 1.000)
(1)	Het Nationaal Groenfonds	Uitvoering van het natuurbeleid (convenantleningen)	1.606
(2)	BNG Bank	Financiering van het project Hoogtij van de RON NV	21.000
(3)	BNG Bank	(Her-) financiering van PolanenPark CV`(besluit GS 7-06-2016, nr.747558/817011)	8.000
(4)	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon b.v.	Garantstelling voor het leggen van glasvezelnetwerk	12.200
(5)	Breedband Beemster/Kabeltex	Garantstelling voor het leggen van glasvezelnetwerk	4.800
(6)	Landschap Noord-Holland	Uitvoering project 'Natuurvriendelijke oevers Ilperveld'	600
	Totaal		48.206

1) Rente en aflossing komen t.l.v. van de van het rijk te ontvangen zgn. convenantsgelden.

2) De oorspronkelijk afgegeven garantie aan de BNG van oorspronkelijk 70 mln. is in 2019 verlaagd naar 42 mln. PNH staat garant voor 50%. Op deze garantie loopt een afgegeven contragarantie door het Havenbedrijf Amsterdam NV van 33,3 %.

3) 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) De garantstelling is in december 2018 verleend voor het aanleggen van het "Glasvezelnet Hollandse kroon". Voor deze kosten worden twee leningen afgesloten bij de Bank Nederlandse Gemeenten. De omvang van de lening en garantstelling bedraagt € 10,3 miljoen voor het witte netwerk en € 1,9 miljoen voor het grijze netwerk.

5) De garantstelling is in december 2018 verleend voor het project "Coöperatie Breedband Beemster

U.A.". Voor de kosten van deze activiteiten worden twee leningen afgesloten bij de Bank Nederlandse Gemeenten. De omvang van de lening en garantstelling bedraagt € 4,3 miljoen voor het witte netwerk en € 0,5 miljoen voor het grijze netwerk.

6) De garantstelling is in 2017 verleend voor het project "natuurvriendelijke oevers llperveld" aan Landschap Noord-Holland. De provincie staat zelf garant en neemt respectievelijk de cofinanciering voor haar rekening (beide categorieën € 600.000 in totaal € 1.200.000). De dekking is afkomstig uit de reserve Groen.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen

Bedrijfsvoering	
Betreft de waarde van de volgende lopende contracten/verplichtingen:	**x € 1.000**
Eurest multiservice (outsourcing)	2.182
Xerox (multifunctiomals)	456
Leaseplan (lease van het wagenpark)	2.506
Leasplan (lease van fietsen)	330
Strukton (maincontract onderhoud kantoren)	439
Fujitsu (outsourcing ICT)	13.190
Engry Arbo	439
Maas (koffiemachines)	327
Niet uit de balans blijkend recht	
Elan Wonen	793

Beleid en Beheer	
Betreft de waarde van de volgende lopende contracten/verplichtingen:	**x € 1.000**
Gebiedscontracten groot onderhoud wegen en vaarwegen:	145.425

SKNL-functiewijziging ad. € 23 miljoen voor verplichtingen met een dertigjarige looptijd die van 2002 t/m 2013 zijn aangegaan voor functiewijziging van agrarische grond naar natuurgrond en waarvoor de financiële afhandeling met de decentralisatie van natuurbeleid naar de provincies is gekomen. Hiernaast staan er voor de SKNL aanvragen uit 2014 en 2015 nog verplichtingen open van totaal € 14.415.297. De helft hiervan bestaat uit rentekosten, de helft is aflossing. De kosten van deze aflossing van € 7,2 miljoen hebben we in het jaar 2014 al als last genomen.

SVNL-natuur vanaf 2022: € 29.456
Verplichtingen aan RVO.nl voor betaling van zesjarige beschikkingen voor natuurbeheer, afgegeven tussen 2011 en 2016. Vanaf 2017 worden de beschikkingen door de provincie zelf afgegeven.

SVNL-agrarische natuur vanaf 2022: € 16,2 miljoen
Verplichtingen aan RVO.nl voor zesjarige beschikkingen voor agrarisch natuurbeheer afgegeven vanaf 2011. De RVO.nl verzorgt EU-cofinanciering op deze beschikkingen (POP3) en vanaf 2016 wordt ook cofinanciering van Waterschappen ontvangen. In totaal is er de komende jaren voor € 32,3 miljoen beschikt waarvan minimaal 50% wordt gefinancierd door Europa en dus niet via de provinciale begroting loopt, daarnaast hebben wij de uitbetaling aan RVO in 2022 al vastgelegd in 2021 omdat het beheer in 2021 uitgevoerd is (uitbetaling altijd het jaar NA het beheer). Vanaf 2016 worden de beschikkingen voor ANLB2016 door de provincie zelf afgegeven en hebben we het provinciale deel van deze verplichtingen al vastgelegd.

Gebeurtenissen na balansdatum

Alle relevante gebeurtenissen na balansdatum zijn verwerkt in de jaarrekening.

5.3 Gerealiseerde baten en lasten per taakveld

Taakvelden x € 1.000	Rekening 2021		
	Lasten	Baten	Saldo
0.1 Uitkering provinciefonds	0	-223.504	-223.504
0.2 Opbrengst Provinciale belastingen	0	-226.374	-226.374
0.3 Geldleningen en uitzettingen	0	-730	-730
0.4 Deelnemingen	18	-14.363	-14.345
0.5 Algemene dekkingsmiddelen, overige b	-1.939	-2.281	-4.220
0.6 Overhead	69.111	-270	68.842
0.7 Vennootschapsbelasting	6	0	6
0.8 Mutaties reserves	483.304	-515.270	-31.966
1.1 Provinciale Staten	4.720	-2	4.718
1.2 Gedeputeerde Staten	3.378	-1	3.377
1.3 Kabinetszaken	2.256	-41	2.215
1.4 Bestuurlijke organisatie	5.724	-7	5.717
1.5 Interbestuurlijk toezicht op de regi	4	0	4
1.6 Openbare orde en veiligheid	1.198	-95	1.104
1.9 Bestuur, overige baten en lasten	3.296	0	3.296
2.1 Landwegen	122.926	-12.771	110.154
2.2 Waterwegen	18.635	-1.953	16.681
2.3 Openbaar vervoer	92.272	-7.851	84.421
2.9 Verkeer en vervoer, overige baten en	-3.882	0	-3.882
3.1 Waterkeringen	4.179	-587	3.592
3.2 Kwantiteit oppervlaktewater	885	-214	671
3.3 Kwantiteit grondwater	2.050	-1.130	920
3.4 Kwaliteit oppervlaktewater	2.505	-178	2.327
3.5 Kwaliteit grondwater	893	-92	801
3.9 Water, overige baten en lasten	-9	0	-9
4.1 Bodembescherming	3.023	-773	2.249
4.2 Luchtverontreiniging	190	0	190
4.3 Geluidhinder	235	0	235
4.4 Vergunningverlening en handhaving	19.915	-1.919	17.996

4.5 Ontgrondingen	0	-165	-165
4.6 Duurzaamheid	15.432	-1.292	14.140
4.9 Milieu, overige baten en lasten	2.124	-112	2.012
5.1 Natuurontwikkeling	39.233	-4.141	35.093
5.2 Beheer natuurgebieden	34.978	-485	34.493
5.3 Beheer flora en fauna	14.867	-439	14.428
5.9 Natuur, overige baten en lasten	1.260	0	1.260
6.1 Agrarische aangelegenheden	4.105	-758	3.347
6.2 Logistiek	8.245	-1.076	7.170
6.3 Kennis en innovatie	7.046	-1.652	5.394
6.4 Recreatie en toerisme	10.502	-111	10.391
6.9 Regionale economie, overige baten en	4.732	0	4.732
7.1 Cultuur	12.683	-134	12.548
7.2 Maatschappij	3.955	0	3.955
8.1 Ruimtelijke ordening	14.633	-9.585	5.048
8.2 Volkshuisvesting	6.259	-2.804	3.455
8.3 Stedelijke vernieuwing	448	-124	324
Resultaat (taakveld 0.9)	1.015.395	-1.033.282	-17.887

5.4 Overzicht van specifieke uitkeringen (art. 58)

5.4.1 Inleiding

Voor de specifieke uitkeringen van het Rijk aan de provincies is het principe van single information en single audit (SISA) ingevoerd. Het Rijk vraagt bij SISA voor de verantwoording van de provincie naar het Rijk naar informatie die zo veel mogelijk aansluit bij de informatiebehoefte en verantwoordingsmomenten van de provincies zelf. Dat betekent dat het Rijk in principe voldoende heeft aan het jaarverslag inclusief de jaarrekening. De gegevens met betrekking tot de SISA verantwoording worden conform de regelgeving, jaarlijks toegezonden aan het CBS.

Toelichting E1: Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020 en E52 Beschikbaarheidsvergoeding 2.

Om concurrentiegevoelige redenen kan er een aanleiding zijn om concessiegegevens niet te vermelden in het provinciale jaarverslag. Hieronder wordt uitgelegd wat de werkwijze is.

1. De medeoverheid neemt in haar jaarverslag op dat zij om concurrentiegevoelige redenen accepteert dat de SISA gegevens voor de regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 niet per concessie worden vermeld maar getotaliseerd; als er slechts sprake is van 1 concessie blijven de sisa indicatoren in de SiSa-bijlage in het jaarverslag leeg.
2. De medeoverheid levert deze gegevens op concessie niveau via het CBS in het excelbestand aan IenW zodat IenW de spcifieke uitekering kan vaststellen;
3. De medeoverheid levert de volgende tekst in de aanbiedingsbrief behorend bij de sisabijlage aan:

“IenW stemt er mee in dat de medeoverheid om concurrentiegevoelige redenen de SISA concessiegegevens voor de regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021 niet of per concessie vermeld in haar jaarverslag, maar wel via het CBS in het excelbestand aan IenW aanlevert zodat IenW de specifieke uitkering kan vaststellen”.

5.4.2 SiSa-tabel

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 8-4-2022								
Verstrekker	**Uitkeringscode**	**Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**	**Indicator**
BZK	**C13**	**Regeling specifieke uitkering ontzorgingsprogramma maatschappelijk vastgoed** Provincies	Besteding (jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle R* *Indicator: C13/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) ten laste van Rijksmiddelen (inclusief uitvoering door derden) *Aard controle n.v.t* *Indicator: C13/02*	Aantal kleine maatschappelijk vastgoedeigenaren waarmee een ontzorgingstraject is gestart *Aard controle n.v.t* *Indicator: C13/03*	Aantal kleine maatschappelijk vastgoedeigenaren waarmee een ontzorgingstraject is doorlopen tot aan het moment van aanbesteding van maatregelen om vastgoed te verduurzamen *Aard controle n.v.t* *Indicator: C13/04*	Aantal gebouwde onroerende zaken dat hiermee wordt bereikt door het provinciaal ontzorgingsprogramma *Aard controle n.v.t* *Indicator: C13/05*	Is binnen het provinciaal ontzorgingsprogramma uitvoering gegeven aan het stimuleren van vraagbundeling bij kleine maatschappelijk vastgoedeigenaren bij de verduurzaming van hun maatschappelijk vastgoed? (Ja/Nee/Nvt) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C13/06*
			€ 256.969	€ 256.969	84	0	0	Nee
			Is de opgedane regionale kennis en ervaring gedeeld met het Kennis- en innovatieplatform verduurzaming maatschappelijk vastgoed? (Ja/Nee/Nvt) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C13/07*	Project afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C13/08*	Correctie besteding (jaar T-1) ten laste van Rijksmiddelen ivm SiSa tussen medeverheden (alleen van toepassing bij SiSa tussen medeoverheden) *Aard controle R* *Indicator: C13/01*			
			Nee	Nee				
BZK	**C26**	**Culturele voorzieningen provincies Tranche 1 en 2** Provincies	Projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C26/01*	Besteding (jaar T-1) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle D2* *Indicator: C26/02*	Besteding (jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle D2* *Indicator: C26/03*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C26/04*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C26/05*	
		1 Culturele voorziening provincies tranche 1	€ 0	€ 107.303	€ 107.303	Ja		
		2 Culturele voorziening provincies tranche 2	€ 0	0	0	Nee		

BZK	**C41**	**Regeling specifieke uitkering flexibele inzet woningbouw** Provincies	Besteding (jaar T) aan flexibele ondersteuning capaciteit en expertise *Aard controle R* *Indicator: C41/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) aan flexibele ondersteuning capaciteit en expertise Vanaf SiSa 2021 inclusief uitvoering door derden *Aard controle R* *Indicator: C41/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: C41/03*	Aantal projecten dat in (jaar T) is geholpen met middelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C41/04*	Aantal projecten dat cumulatief (t/m jaar T) is geholpen met middelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C41/05*	Cumulatief aantal (t/m jaar T) woningen dat in deze projecten wordt gerealiseerd *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C41/06*
			€ 2.790.000	€ 2.790.000	€ 452.684	6	6	615
			Volledige zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C41/07*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C41/08*				
			Nee	Nee				
BZK	**C59**	**Kwalitatief hoogwaardige en duurzame woon- en leefomgeving in NOVI-gebieden**	Besteding over het totale project (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: C59/01*	Besteding over het totale project (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: C59/02*	Cumulatieve besteding over het totale project (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t* *Indicator: C59/03*	Zelfstandige uitvoering? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C59/04*	Correctie indicator bestedingen (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: C59/05*	Activiteiten ondernomen om tot het interbestuurlijk plan van aanpak van het NOVI-gebied te komen (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C59/06*
			€ 0	€ 0	€ 0	Ja	€ 0	Ja
			Eindverantwoording? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: C59/07*					
			Nee					
BZK	**C99**	**Verzameluitkering BZK**	Besteding aan het brede beleidsdoel van het ministerie van BZK ter hoogte van het beschikte bedrag? Ja/nee *Aard controle D1* *Indicator: C99/01*					
			Ja					

IenW	E1	**Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020** Concessieverleners		Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/01*	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/02*	Besteding (jaar 2020) ivm "Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen *Aard controle R* *Indicator: E1/03*	Besteding (jaar 2020) ivm "Tussen concessieverlener en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen. *Aard controle R* *Indicator: E1/04*	"Subsidies concessieverlener conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen. *Aard controle R* *Indicator: E1/05*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/06*
			1	Gooi en Vechtstreek	Connexxion				
			2	Haarlem-IJmond	Connexxion				
			3	Noord-Holland Noord	Connexxion				
				Kopie naam concessiehouder *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/07*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/08*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/09*	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E1/10*	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggevorderd voordeel *Aard controle R* *Indicator: E1/11*	
			1	*Connexxion*					
			2	*Connexxion*					
			3	*Connexxion*					
				Kopie naam concessiehouder *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/12*	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk) *Aard controle R* *Indicator: E1/13*	Het bedrag dat zal worden benoemd in de subsidievaststellingsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 *Aard controle R* *Indicator: E1/14*			
			1	*Connexxion*					
			2	*Connexxion*					
			3	*Connexxion*					
				Eindverantwoording (Ja/Nee) - Ja uiterlijk in SiSa 2021 *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E1/15*					

IenW	E10	**Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes** Provincies	Projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/01*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E10/02*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/03*	Project afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/04*	Besteding (jaar T) (gedeeltelijk) verantwoord o.b.v. voorlopige toekenningen? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/05*	Toelichting op niet-afgeronde projecten *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/06*
		1	Subsidie Velsen 1	€ 0	€ 485.000	Ja	Nee	
		2	Subsidie Velsen 2	€ 0	€ 0	Nee	Nee	besteding verwacht in 2022
		3	Subsidie Haarlem	€ 0	€ 0	Nee	Nee	besteding verwacht in 2022
		4	Subsidie Beverwijk	€ 0	€ 86.360	Ja	Nee	reeds besteed in 2019, vooruitlopend op de SPUK
		5	Subsidie Heemskerk	€ 0	€ 220.480	Ja	Nee	reeds besteed in 2019, vooruitlopend op de SPUK
		6	Provincie NH ontbrekende schakel N208	€ 0	€ 0	Nee	Nee	besteding verwacht in 2022
			Kopie projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/07*	Grote scope wijzigingen? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/08*	Ernstige vertragingen? (Ja/Nee) *Aard controle D1* *Indicator: E10/09*	Volledig zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E10/10*	Correctie besteding (jaar T-1) per project ivm aan andere medeoverheden overgeboekte middelen *Aard controle R* *Indicator: E10/11*	
		1	Subsidie Velsen 1	Nee	Nee	Ja		
		2	Subsidie Velsen 2	Nee	Nee	Ja		
		3	Subsidie Haarlem	Nee	Nee	Ja		
		4	Subsidie Beverwijk	Nee	Nee	Ja		
		5	Subsidie Heemskerk	Nee	Nee	Ja		
		6	Provincie NH ontbrekende schakel N208	Nee	Nee	Ja		
IenW	E12	**Regeling specifieke uitkeringen N-wegen** Provincies	Totale besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E12/01*	Totale cumulatieve besteding (t/m jaar T (inclusief 2018)) *Aard controle R* *Indicator: E12/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T (inclusief 2018)) *Aard controle R* *Indicator: E12/03*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E12/04*		
			€ 0	€ 934.582	€ 186.385	Nee		
			Projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E12/05*	Project wijkt meer dan 10% af (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E12/06*	Totale omvang per type maatregel *Aard controle D1* *Indicator: E12/07*	Project afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E12/08*		
		1	N243 (0,6-14,4)	Nee	0	Nee		
		2	N239 (17,3-21,3)	Nee	0	Nee		
		3	N243 (14,8-15,7)	Nee	0	Nee		
		4	N202 (1,4-7,3)	Nee	0	Nee		
		5	N240 (10,7-20,9)	Nee	0	Nee		
		6	N417 (8,4-10,4)	Nee	0	Nee		
		7	N510 (10,1-12,2)	Nee	0	Nee		
		8	N240 (1,4-6,9)	Nee	0	Nee		
		9	N245 (20,0-25,1)	Nee	0	Nee		
		10	N245 (25,1-20,0)	Nee	0	Nee		
		11	N246 (21,5-24,3)	Nee	0	Nee		
		12	N247 (45,2-52,2)	Nee	0	Nee		
		13	N205 (17,4-17,5)	Nee	0	Nee		
		14	N205 (21,0-22,8)	Nee	0	Nee		
		15	N205 (22,8-21,3)	Nee	0	Nee		
		16	N205 (13,8-16,0)	Nee	0	Nee		
		17	N232 (23,6-27,3)	Nee	0	Nee		

IenW	E13	**Slimme laadpleinen** **Toekenningsbeschikking** Gemeenten en provincies	Projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E13/01*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E13/02*	Project afgerond in (jaar T) (Ja/Nee)? *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E13/03*	Besteding (jaar T) (gedeeltelijk) verantwoord o.b.v. voorlopige toekenningen? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E13/04*	Toelichting op niet-afgeronde projecten *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E13/05*	
		1	Slimme laadpleinen, project Deudekom-Duivendrecht	€ 0	Ja	Nee		
IenW	E15	**Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020-2023** Provincies en gemeenten	Projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E15/01*	Regionaal Plan van Aanpak Laadinfrastructuur conform Samenwerkingsovereenkomst (Ja/Nee) *Aard controle D1* *Indicator: E15/02*	Cofinanciering ten behoeve van het regionaal Plan van Aanpak Laadinfrastructuur (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E15/03*	Cumulatieve cofinanciering ten behoeve van regionaal Plan van Aanpak Laadinfrastructuur (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E15/04*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E15/05*	Correctie cofinanciering besteding (jaar T-1) ivm aan andere medeoverheden overgeboekte middelen *Aard controle R* *Indicator: E15/06*
		1	Zaaknummer 31162391 en nummer 5000004278 - Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020 –	Ja	€ 1.958.757	€ 2.414.913	Nee	
			Volledige zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E15/07*					
			Ja					

IenW	E20	**Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021** Provincies en Gemeenten	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/02*	Cumulatieve cofinanciering (t/m jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E20/03*	Project afgerond (alle maatregelen) in (jaar T) (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/04*	
			€ 0	€ 0	€ 0	Nee	
			Naam/nummer per maatregel *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/05*	Per maatregel, maatregel afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/06*	De hoeveelheid opgeleverde verkeersveiligheids-maatregelen per type maatregel (stuks, meters) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/07*	Eventuele toelichting, mits noodzakelijk *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E20/08*	
		1	N196-1L	Nee	0		
		2	N200-1L	Nee	0		
		3	N200-1R	Nee	0		
		4	N201-1L	Nee	0		
		5	N201-1R	Nee	0		
		6	N201-8Ra	Nee	0		
		7	N201-9R	Nee	0		
		8	N202-1L	Nee	0		
		9	N203-1R	Nee	0		
		10	N203-2R	Nee	0		
		11	N206-1L	Nee	0		
		12	N206-2Lb	Nee	0		
		13	N206-2La	Nee	0		
		14	N206-2R	Nee	0		
		15	N236-1R	Nee	0		
		16	N236-4R	Nee	0		
		17	N241-1R	Nee	0		
		18	N241-3R	Nee	0		
		19	N241-4R	Nee	0		
		20	N242-3L	Nee	0		
		21	N242-4L	Nee	0		
		22	N242-8L	Nee	0		
		23	N242-8R	Nee	0		
		24	N243-1L	Nee	0		
		25	N243-2L	Nee	0		
		26	N243-3L	Nee	0		
		27	N246-2L	Nee	0		
		28	N246-4L	Nee	0		
		29	N247-1L	Nee	0		
		30	N247-3L	Nee	0		
		31	N248-1Rb	Nee	0		
		32	N248-4R	Nee	0		
		33	N504-1Lb	Nee	0		
		34	N504-2La	Nee	0		
		35	N506-1R	Nee	0		
		36	N510-2L	Nee	0		
		37	N510-2R	Nee	0		
		38	N512-1L	Nee	0		
		39	N513-1L	Nee	0		
		40	N513-1R	Nee	0		
		41	N515-1L	Nee	0		
		42	N515-2L	Nee	0		
		43	N515-2R	Nee	0		
		44	N518-1L	Nee	0		
		45	N520-2L	Nee	0		
		46	N520-2R	Nee	0		
		47	N522-1L	Nee	0		
		48	N522-1R	Nee	0		
		49	N525-1L	Nee	0		
		50	N525-1R	Nee	0		
		51	N526-1R	Nee	0		

IenW	**E34**	**Incidentele specifieke uitkering iDiensten Mobiliteit** Provincie Noord-Holland	Besteding (jaar T) aan projectkosten voor het project *Aard controle R* *Indicator: E34/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) aan projectkosten voor het project *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E34/02*	Eindverantwoording totale project (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E34/03*				
			€ 40.425	€ 40.425	Nee				
			Projectnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E34/04*	Contractbedrag *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E34/05*					
		1	*Inzet experts*	€ 194.885					
		2	*Inzet t.b.v. medeoverheden*	€ 0					
IenW	**E37**	**Regeling Wilhelminasluis** **Besluit infrastructuur** Provincie Noord-Holland	Beginsaldo (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E37/01*	Ontvangen bijdrage Rijk (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E37/02*	Ontvangen bijdrage andere bestuursorganen (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E37/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E37/04*	Eindsaldo (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E37/05*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E37/06*	
			-€ 13.073.992	€ 0	€ 0	-€ 1.300.856	-€ 11.773.136	Nee	
IenW	**E38**	**Tijdelijke stimuleringsregeling veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2020**	Besteding (jaar T) aan projectkosten voor het totale project Zelfstandige uitvoering *Aard controle R* *Indicator: E38/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) aan projectkosten voor het totale project Inclusief uitvoering door derden *Aard controle R* *Indicator: E38/02*	Volledige zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E38/03*	Eindverantwoording totale project (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E38/04*			
			€ 74.330	€ 238.260	Ja	Nee			
			Projectnaam/nummer per project *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E38/05*	Project afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) - per project *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E38/06*					
		1	*Digitalisering Mobiliteitsdata*	Nee					

IenW	**E43**	**Energiehaven IJmond**	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E43/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E43/02*	Project afgerond in (jaar T)? (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E43/03*	Toelichting *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E43/04*			
			€ 0	€ 0	Nee	De specifieke uitkering is uitsluitend bestemd voor het doen van een kapitaalstorting in de nog op te richten entiteit, en het door die entiteit realiseren van de Energiehaven. Deze kapitaalstorting kan pas gedaan worden na oprichting, gepland voor 2022.			
IenW	**E52**	**Beschikbaarheidsvergoeding 2**	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/01*	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/02*	Besteding (jaar T-2 (2019)) *Aard controle R* *Indicator: E52/03*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E52/04*	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2021 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt *Aard controle R* *Indicator: E52/05*	Subsidies concessieverlener conform concessie (Ja/nee) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend *Aard controle R* *Indicator: E52/06*	
			1	Gooi en Vechtstreek	Connexxion				
			2	Haarlem Ijmond	Connexxion				
			3	Noord Holland Noord	Connexxion				
			Kopie naam concessie *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/07*	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/08*	Totale opbrengstenconform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/09*	Totale Opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E52/10*	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/11*		
			1	Gooi en Vechtstreek					
			2	Haarlem Ijmond					
			3	Noord Holland Noord					
			Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E52/12*						

IenW	**E56**	**Regeling specifieke uitkering doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur**	Besteding (jaar T-1) aan projectkosten voor het totale project *Aard controle R* *Indicator: E56K01*	Besteding (jaar T) aan projectkosten voor het totale project *Aard controle R* *Indicator: E56K02*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) aan projectkosten voor het totale project *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E56K03*	Volledig zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E56K04*	Correctie besteding (jaar T-1) aan projectkosten voor het totale project *Aard controle R* *Indicator: E56K05*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E56K06*
		1	0	121.285	121.285	Ja	0	Ja
		2	0	152.166	152.166	Ja	0	Ja
		3	0	75.955	75.955	Ja	0	Ja
			Projectnaam / nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E56K07*	Project afgerond (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E56K08*				
		1	a. Betrouwbare data	Ja				
		2	c. Verduurzaming woon-werk verkeer	Ja				
		3	f. Keten en deelmobiliteit	Ja				
IenW	**E58**	**Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem**	Projectnaam / nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E58K01*	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: E58K02*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E58K03*	Volledig zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E58K04*	Correctie besteding (jaar T-1) *Aard controle R* *Indicator: E58K05*	Project afgerond (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E58K06*
		1	Diffuus verspreid lood: sanering	373.309	373.309	Ja	0	Nee
		2	PFAS: Onderzoek aandachtlocaties en grondwater, sanering Crailo	7.875	7.875	Ja	0	Nee
		3	Sanering: aandachtlocaties PFAS en nieuwe spoedlocaties	0	0	Ja	0	Nee
		4	CINDU Waterbodem	0	0	Ja	0	Nee
			Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E58K07*					
			Nee					
EZK	**F12**	**Eenmalige specifieke uitkering voor de uitvoering van regionale MIT-regeling 2018-2023**	Besteding (jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle R* *Indicator: F12K01*	Totale cumulatieve besteding ten laste van Rijksmiddelen (t/m jaar T) Deze indicator is bedoeld voor de tussentijdse afstemming van de juistheid en volledigheid van de verantwoordingsinformatie *Aard controle R* *Indicator: F12K02*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: F12K03*	Eventuele toelichting *Aard controle n.v.t.* *Indicator: F12K04*		
			125.647	8.499.990	Nee	Alles voor de F12 regeling is uitgegeven, de bijdrage is in tranches geregeld en de laatste hiervan komt in 2023		

EZK	F14	**Regeling specifieke uitkering MIT 2021**	Besteding (jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle R* *Indicator: F14/01*	Totale cumulatieve besteding ten laste van Rijksmiddelen (t/m jaar T) Deze indicator is bedoeld voor de tussentijdse afstemming van de juistheid en volledigheid van de verantwoordingsinformatie *Aard controle n.v.t* *Indicator: F14/02*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: F14/03*	Eventuele toelichting *Aard controle n.v.t.* *Indicator: F14/04*		
			€ 1.463.700	€ 1.463.700	Nee	R&D projecten zullen in 2022 worden toegewezen.		
LNV	**L1**	**Jong Leren Eten-uitkeringen**	Besteding (jaar T) *Aard controle R* *Indicator: L1/01*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T) Vanaf SiSa 2021 eventueel inclusief uitvoering door derden *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L1/02*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L1/03*	Volledig zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L1/04*	Correctie besteding (jaar T-1) per project ivm aan andere medeoverheden overgeboekte middelen Vanaf SiSa 2021 invullen *Aard controle R* *Indicator: L1/05*	
			€ 50.000	€ 50.000	Ja	Ja	€ 0	
LNV	**L7**	**Regeling specifieke uitkering IBP-Vitaal Platteland**	Gebiedsnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L7/01*	Totale besteding (jaar T) Zelfstandige uitvoering *Aard controle R* *Indicator: L7/02*	Totale Cumulatieve besteding (t/m jaar T) Inclusief uitvoering door derde vanaf SiSa 2021 *Aard controle R* *Indicator: L7/03*	Volledig zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L7/04*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L7/05*	Toelichting Hier eventueel opmerkingen of toelichtingen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L7/06*
		1	Grid Laag Holland 1509752/1538581	€ 0	€ 0	Nee	Nee	
		2	Alkmaarder-Uitgeestermeer 1509653/1537766	€ 0	€ 0	Nee	Nee	
		3	Waterland-Oost 1671242/1714828	€ 500.000	€ 500.000	Ja	Nee	
		4	Burkmeer 1722115/1741940	€ 297.000	€ 297.000	Nee	Nee	Bestedingen worden deels door provincie gedragen
		5	Ilperveld 1559639/1621839	€ 272.500	€ 272.500	Ja	Nee	
		6	Kennis & Inzicht 1709087/1749162	€ 133.000	€ 133.000	Ja	Nee	Bestedingen worden deels door provincie gedragen

LNV	L8	**Regeling provinciale aankoop veehouderijen nabij natuurgebieden**	Beschikkingsnummer/naam *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/01*	Totale cumulatieve besteding (t/m jaar T) Automatisch ingevuld en betreft optelling indicatoren L8/09 *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/02*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/03*			
			SUOV121005	€ 0	Ja			
			Naam/nummer overeenkomstig koopovereenkomst *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/04*	Betreft dit een financiering uit deel A of deel B? Als A indicator 06 verplicht, als B indicator 07 verplicht. *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/05*	Indien deel A: is sprake geweest van de verwerving van vermogensbestanddelen die voor de provincie hebben geleid tot vermogensvorming w.o. opbrengsten; zo ja, welk bedrag betreft het? *Aard controle D1* *Indicator: L8/06*	Indien deel B: is sprake geweest van de verwerving van vermogensbestanddelen die voor de provincie restwaarde zouden opleveren; zo ja, welk bedrag betreft het? *Aard controle D1* *Indicator: L8/07*	Besteding (jaar T) ten laste van Rijksmiddelen per overeenkomst *Aard controle R* *Indicator: L8/08*	Totale cumulatieve besteding (t/m jaar T) ten laste van Rijksmiddelen per overeenkomst *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/09*
		1						
			Kopie naam/nummer overeenkomstig koopovereenkomst *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/10*	Is de aankoopsom gebaseerd op een taxatie door een onafhankelijke taxateur cf marktwaarde en komt de overeengekomen koopsom met die taxatie overeen? (Ja/Nee) *Aard controle D1* *Indicator: L8/11*	Toelichting Hier eventueel opmerkingen of toelichtingen. Verplicht als bij L8/11, "Nee" is ingevuld. *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L8/12*			
		1						

LNV	L10	**Regeling specifieke uitkering Impuls Veenweiden**	Gebiedsnaam/nummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L10/01*	Totale besteding (jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle R* *Indicator: L10/02*	Totale cumulatieve besteding (t/m jaar T) ten laste van Rijksmiddelen *Aard controle R* *Indicator: L10/03*	Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L10/04*	Toelichting Hier eventueel opmerkingen of toelichtingen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L10/05*	
		1	Ronde Hoep 1721527/1744229	€ 266.200	€ 266.200	Nee	Subsidie is beschikt en deels uitbetaald.	
		2	Bijdrage Nationaal Kennisprogramma Bodemdaling (NKB) (1200011451)	€ 10.000	€ 10.000	Nee	Opdracht	
		3	Inhuur adviseur Regionale Veeweide Strategie	€ 84.907	€ 84.907	Nee	Deze specifieke inhuur is afgerond. Het totale project echter nog niet.	

LNV	L16	Eenmalige specifieke uitkering Provinciaal Uitvoeringsprogramma Natuur							
				Naam Uitvoeringsprogramma *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/01*	Besteding (jaar T) per uitvoeringsprogramma - exclusief uitvoering door derden *Aard controle R* *Indicator: L16/02*	Cumulatieve besteding (t/m jaar T). Vanaf SiSa 2022 inclusief uitvoering door derden *Aard controle R* *Indicator: L16/03*	Cumulatieve besteding apparaatskosten (t/m jaar T) per uitvoeringsprogramma *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/04*	Uitvoeringsprogramma volgens uitvoeringsplan uitgevoerd (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/05*	Uitvoeringsprogramma afgerond (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/06*
			1	Maatregel 1 'Versnelling binnenduinrand kansen'	€ 1.510.000	€ 1.510.000	€ 0	Ja	Nee
				Kopie Uitvoeringsprogramma *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/07*	Toelichting *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/08*	Zelfstandige uitvoering (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: L16/09*			
			1	*Maatregel 1 'Versnelling binnenduinrand kansen'*		Ja			

6. Bijlagen

6.1 Bestuur en Directie

Provinciale Staten

Zetelverdeling Provinciale Staten	Aantal zetels
GroenLinks	9
VVD	8
D66	6
PvdA	6
JA21	5
CDA	4
Forum voor Democratie	3
Partij voor de Dieren	3
PVV	3
SP	3
ChristenUnie	1
50Plus/Partij voor de Ouderen	1
DENK	1
Fractie Baljeu	1
Liberaal Noord-Holland	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: klik hier.

Gedeputeerde Staten

Voor informatie over de leden van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland kunt u zich wenden tot de provinciale website: klik hier.

De directie

Renée Bergkamp	Algemeen directeur/ Provinciesecretaris
Hans van der Stelt	Directeur Concernzaken
Herman Schartman	Directeur Beleid
Lindy Molenkamp	Directeur Beheer en Uitvoering

6.2 Noord-Holland in feiten en cijfers

Voor informatie over Noord-Holland in feiten en cijfers kunt u zich wenden tot de provinciale website: klik hier. Hier kunt u zelf tabellen, grafieken en kaarten samenstellen.

6.3 Waar zijn we 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

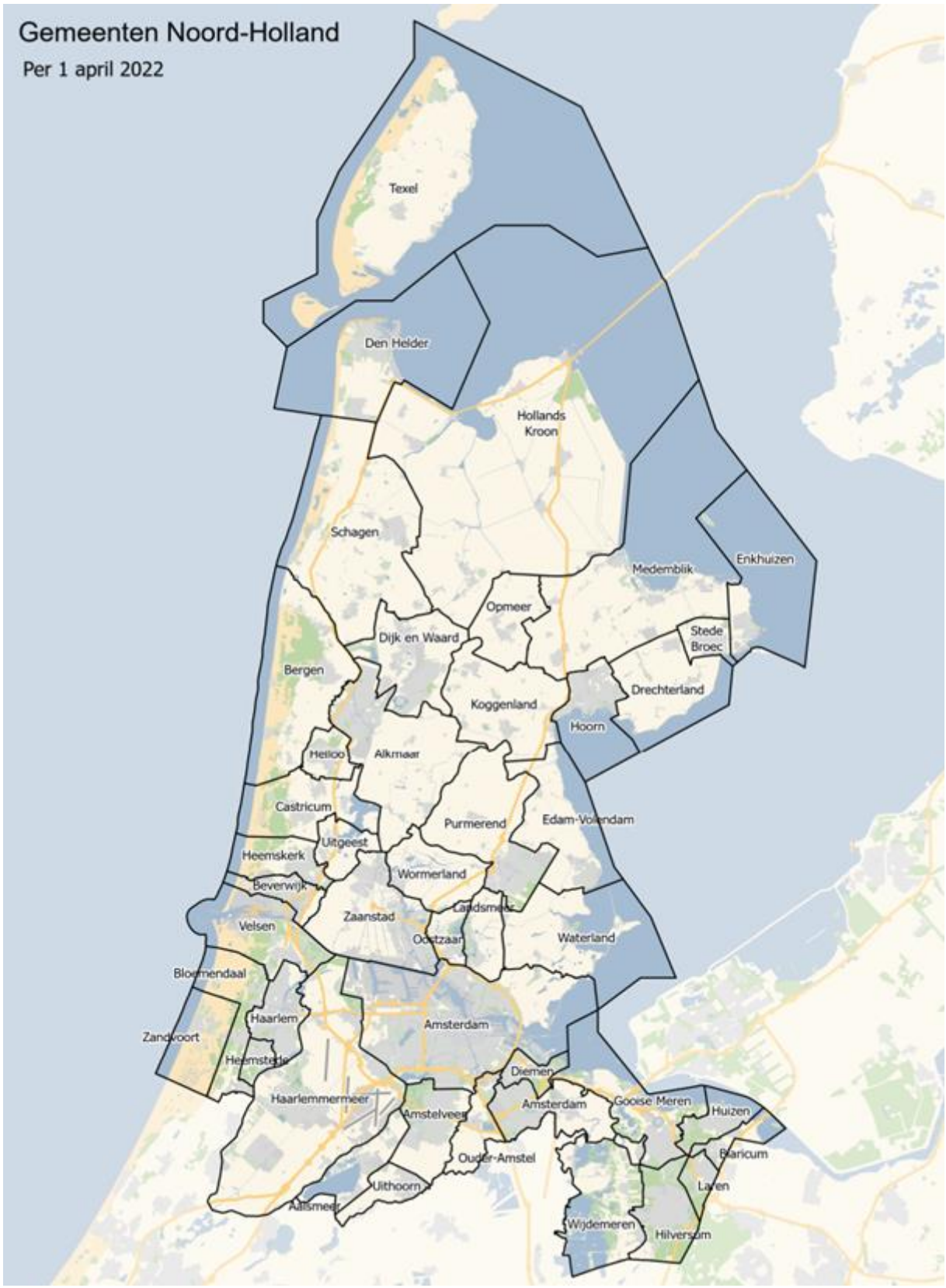
Website

www.noord-holland.nl

Algemene e-mail

post@noord-holland.nl

6.4 Lijst van Gemeenten



A
Aalsmeer
Alkmaar
Amstelveen
Amsterdam
B
Bergen (NH.)
Beverwijk
Blaricum
Bloemendaal
C
Castricum
D
Den Helder
Diemen
Dijk en Waard
Drechterland
E
Edam-Volendam
Enkhuizen
G
Gooise Meren
H
Haarlem
Haarlemmermeer
Heemskerk
Heemstede
Heiloo
Hilversum
Hollands Kroon
Hoorn
Huizen
K
Koggenland
L
Landsmeer
Laren
M
Medemblik
O
Oostzaan
Opmeer
Ouder-Amstel
P
Purmerend
S
Schagen
Stede Broec
T
Texel
U
Uitgeest
Uithoorn
V
Velsen
W
Waterland
Wijdemeren
Wormerland
Z
Zaanstad
Zandvoort

6.5 Bronvermelding

Beelden Jaarstukken 2021

Pagina	Omschrijving beeld	Fotograaf
Homepage/voorblad	Rotonde	Elmer van der Marel
Jaarstukken 2021	Paviljoen Welgelegen	Annoesjka Brohm
Beeld jaarverslag 2021	Rotonde	Elmer van der Marel
Inleiding		
Inleiding	Luchtfoto Laren	Tamara van der Horst
Leeswijzer	Brug Vrouwenverdriet	Ted Janssen
In een oogopslag	Metselaar	Ted Janssen
Programmaverantwoording		
Overzicht programma's	Metselaar	Ted Janssen
Openbaar bestuur	Paviljoen Welgelegen	Annoesjka Brohm
Organiseren van provinciaal bestuur	Statenzaal	Bart Homburg
>> de pagina's daarna	Statenzaal	Bart Homburg
Klimaat en Milieu	Havengebied Zaandam	Annoesjka Brohm
Bevordering gezonde leefomgeving	Tussen Schoorl en Petten	Bas Beentjes
>> de pagina's daarna	Tussen Schoorl en Petten	Bas Beentjes
Ruimte en Water	Zuidpier IJmuiden	Elmer van der Marel
Beschermen tegen overstromingen	Kanoërs in Loosdrechtse Plassen	Dirk-Jan van Dijk
>> de pagina's daarna	Kanoërs in Loosdrechtse Plassen	Dirk-Jan van Dijk
Ruimte	Woonwijk in aanbouw	Martijn Beekman
Uitvoeren ruimtelijk beleid	Vrouwen met boodschappenkarretjes	Dirk-Jan van Dijk
>> de pagina's daarna	Vrouwen met boodschappenkarretjes	Dirk-Jan van Dijk
Bereikbaarheid	Fietser en auto's bij spoorweg	Bas Beentjes
Bijdragen aan mobiliteit	Provinciale weg naast vaarweg	Bas Beentjes

>> de pagina's daarna	Provinciale weg naast vaarweg	Bas Beentjes
Groen	Schoorlse duinen	Staatsbosbeheer
Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur	Wijdewormer	Bas Beentjes
>> de pagina's daarna	Wijdewormer	Bas Beentjes
Economie, Cultuur en Welzijn	Stoomtram	Bas Beentjes
Uitvoeren welzijnstaken	Huis van Hilde	OORgineel, Rogier Reker
>> de pagina's daarna	Huis van Hilde	OORgineel, Rogier Reker
Financiën en bedrijfsvoering	Dreef kantoorgebouw	Bas Beentjes
>> de pagina's daarna	Dreef kantoorgebouw	Bas Beentjes
Economisch herstel en duurzaamheid	Zuidas	Bas Beentjes
>> de pagina's daarna	Zuidas	Bas Beentjes

Paragrafen

Overzicht paragrafen	Luchtballon Loosdrechtse plassen	Dirk-Jan van Dijk
Weerstandsvermogen en risicobeheersing	Skatende jongen	Annoesjka Brohm
Onderhoud kapitaalgoederen	Nieuwbouw	Martijn Beekman
Financiering	Centrum Zaandam	Annoesjka Brohm
Bedrijfsvoering	Kantoor Houtplein	Bas Beentjes
Overzicht verbonden partijen	Stel hand in hand	Elmer van der Marel
Grondbeleid	Zandwagens	Concrete Bouwfotografie
Provinciale heffingen	Provinciale weg	Bas Beentjes

Overzicht Jaarrekening

Overzicht van baten en lasten en toelichting	Rotonde	Elmer van der Marel
Openbaar bestuur	Paviljoen Welgelegen	Annoesjka Brohm
Klimaat en Milieu	Zonnepanelen worden geplaatst	Johannes Abeling
Ruimte en Water	Kanoër in zee	Voor liefhebbers/gemeente Cast
Bereikbaarheid	Verkeer rondom Schiphol	Bas Beentjes
Groen	Weiland	Annoesjka Brohm
Economie, cultuur en welzijn	Huis van Hilde	Ruud Karstens
Financiën en Bedrijfsvoering	Zuidas	Bas Beentjes

Economisch herstel en duurzaamheid	Zuidas	Bas Beentjes
Overzicht van baten en lasten	Jongeren Nelson Mandela Park	Dirk-Jan van Dijk
Balans en toelichting	Jongeren Nelson Mandela Park	Dirk-Jan van Dijk
Overzicht van de reserves	Boeren in Wieringerwaard	Patrick de Wit
Voorzieningen	Boeren in Wieringerwaard	Patrick de Wit
Gerealiseerde baten en lasten per taakveld	Boeren in Wieringerwaard	Patrick de Wit
Overzicht van specifieke uitkeringen	Vogelaars in Kalverpolder	Annoesjka Brohm

Bijlagen

Bestuur en directie	Paviljoen Welgelegen	Annoesjka Brohm
Noord-Holland in feiten en cijfers	Woningbouw	Bas Beentjes
Waar zijn we te bereiken	Dreef-gebouw	Bas Beentjes
Lijst van Gemeenten	Wegwijzer	Merlin Daleman
Bronvermelding	Koeien in de Beemsterpolder	Elmer van der Marel

Schriftelijke beantwoording vragen die nog open stonden na de technische vragenronde op 30 mei over de Jaarstukken 2021

Vragen D66

Blz. 20.

In deze coalitieperiode gaat de provincie zowel online als offline continu in gesprek, bijvoorbeeld via

sociale media, tijdens bijeenkomsten op door de provincie gesponsorde evenementen, en door bij scholen op bezoek te gaan. De provincie vergroot de participatie van bewoners, bijvoorbeeld door middel van inwonerspanels, participatiecampagnes en (online) platforms.

Over welke onderwerpen hebben wij inwonerspanels, participatiecampagnes en (online) platforms gehad?

Antwoord:

Sinds vorig jaar werkt een Statenwerkgroep Participatie met leden van PS, GS en de ambtelijke organisatie aan uitgangspunten voor participatie. Deze worden later dit jaar door PS vastgesteld. Daarmee krijgt de provincie Noord-Holland een vertrekpunt voor diverse vormen van participatie. Op basis van de uitgangspunten wordt een werkwijze gemaakt voor de ambtelijke organisatie.

Terwijl hieraan wordt gewerkt, zijn inwoners wel op allerlei onderwerpen betrokken bij wat de provincie doet. Dit geldt voor zowel de beleidsvormende als de uitvoerende fase. Daarvan is nog geen centraal overzicht, maar hierbij enkele voorbeelden. Er is participatie georganiseerd bij verschillende NNN-trajecten via onder andere inwonerbijeenkomsten. Ook bij diverse infraprojecten wordt in de planfase geparticipeerd. Zo wordt bij de N247 Broek in Waterland samen met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden de mogelijkheid voor een onderdoorgang van de weg onderzocht. Rondom het traject HOV Noordwijk-Schiphol vond een combinatie plaats van digitale participatie en bijeenkomsten in het echt. Zo konden inwoners in twee rondes o.a. op een interactieve kaart reageren op ontwerpvoorstellen en daar zijn al meer dan honderd reacties op gekomen. Bij het project Koopvaardersschutsluis zijn inwoners juist betrokken bij de vraag hoe de overlast beperkt kon worden. Daar is een omvaarroute uitgekomen die ervoor zorgt dat de sluis open kan blijven.

Vanwege de coronamaatregelen die in de afgelopen jaren golden is de toegevoegde waarde van digitale participatie nog duidelijker geworden. Momenteel werkt de provincie ook aan het in huis halen van een eigen digitale platform waardoor de combinatie tussen ‘analoge’ en digitale participatie nog vaker gedaan kan worden, omdat daar meer en andere doelgroepen mee bereikt worden. Er wordt nu gezocht naar een geschikte pilot.

Blz. 21.

Ook wordt de communicatie meer geconcentreerd rond

5 thema's, waarvan uit onderzoek blijkt dat Noord-Hollanders die het belangrijkst vinden.

Welke onderwerpen vinden onze bewoners het belangrijkst?

Antwoord:

We willen in onze communicatie meer focus aanbrengen door beter aan te sluiten bij de behoefte van alle stakeholders in Noord-Holland. Dat betekent niet dat we over sommige onderwerpen niet meer communiceren, maar wel dat we een aantal thema's scherper uitlichten. Het gaat om: wonen, natuur, klimaat - energie, mobiliteit en economie. Deze thema's zijn gebaseerd op onderzoek, het coalitieakkoord, en de actualiteit.

Blz. 194.

Onderdeel kostendekkendheid van de leges. Waarom zijn de leges niet kostendekkend? Wanneer worden deze kostendekkend?

Antwoord:

De kostendekkendheid van de leges zijn gebaseerd op de gemiddelde tijdsbesteding van een vergunningsaanvraag. De gemiddelde tijdsbesteding wordt jaarlijks door de omgevingsdiensten aan Provincie Noord-Holland doorgegeven. Uitgaande van deze gemiddelde tijdsbesteding zijn de tarieven per vergunningsaanvraag kostendekkend.

Het verschil tussen de totale opbrengst van de leges ten opzichte van de gemaakte kosten in het jaar heeft verschillende oorzaken:

- Een verschil in jaar waarin de leges worden afgegeven (in 2022 vergunning en aanslag) en het jaar waarin de kosten worden gemaakt (in 2021 kosten voor behandelen aanvraag), en/of;
- De werkelijke tijdsbesteding wijkt in enig jaar af ten opzichte van de geraamde gemiddelde tijdsbesteding voor een vergunningsaanvraag. Dit is ook de reden dat jaarlijks naar de gemiddelde tijdsbesteding wordt gekeken, en/of
- In een aantal gevallen zijn afspraken met andere overheden gemaakt over de te hanteren tarieven en de eventuele compensatie op deze (lagere) tarieven. Deze legestarieven zijn niet kostendekkend. Voorbeelden zijn de tarieven wadlopen en enkele tarieven in het kader van de Wet Natuurbescherming. Bij de vaststelling van de legesverordening 2020, in december 2019, hebben PS besloten de legestarieven, voor zover die nog niet kostendekkend waren, gefaseerd in 3 jaar te verhogen. Deze nadere afspraken met andere overheden zijn bij de behandeling van de legesverordening benoemd als uitzonderingen.

Vraag CU

Blz. 37.

Het aantal bedrijven dat deelgenomen heeft aan onze stimuleringsprogramma's is fors lager. Als reden is genoemd dat de CIRCO-track biomassa naar 2022 is verplaatst. Is dat de enige reden?

Antwoord:

Er is een verkeerde tekst in de jaarstukken gekomen. De juiste tekst moet zijn:

Door de Corona maatregelen zijn sommige plannen uitgesteld zodat bijeenkomsten later fysiek kunnen worden georganiseerd. Ook had de doelgroep (ondernemers) andere prioriteiten door de gevolgen van de maatregelen.

Vraag Liberaal NH

Blz. 67.

In het overzicht op pagina 67 zijn de onttrekkingen volgens de ontwerpbegroting € 170 mln. De actuele begroting is met een bedrag van € 391 mln veel hoger. Ook de realisatie in de jaarrekening is met € 374 mln hoger. Waardoor is het verschil te verklaren?

Antwoord:

Tijdens de Technische sessie PS is door Liberaal NH onderstaande vraag gesteld over de onttrekkingen reserves op programma 4 Bereikbaarheid. In de beantwoording is een antwoord gegeven over het verschil tussen de jaarrekening en de actuele begroting. De werkelijke lagere onttrekkingen reserves hangen direct samen met lagere werkelijke (door de reserves gedekte) lasten. De belangrijkste oorzaken zijn vermeld vanaf pagina 206 van de jaarrekening.

In aanvulling op dit antwoord geven wij hierbij een schriftelijk antwoord op de vraag over het verschil tussen de ontwerpbegroting en de actuele begroting. Het verschil tussen de ontwerpbegroting en de actuele begroting wordt voornamelijk veroorzaakt door een vrijval van € 175 mln uit de reserves kapitaallasten. In de Eerste begrotingswijziging 2021 is in PS besloten voor de financiering van een aantal voorstellen een bedrag van € 175 miljoen te laten vrijvallen uit de reserves kapitaallasten.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10016
Extern Zaak ID	1808369
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	4.a.1
Titel	Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie
Organisatieonderdeel	AD/CC

Bijlagen
Brief aan PS met bestuurlijke reactie op het Verslag van bevindingen 2021 Publiek Belang Accountants.pdf
22021 Provincie Noord-Holland Verslag van bevindingen 2021 def.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	30 mei 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Economie Financiën en Bestuur	20 juni 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022

Toelichting

De accountant heeft de controle over de jaarrekening 2021 afgerond en hierover gerapporteerd in een verslag van bevindingen. Het college heeft hierover een bestuurlijke reactie geschreven. Het college besluit de bestuurlijke reactie ter informatie toe te zenden aan Provinciale Staten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de Statengriffier, mevr. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.M.F. Meijer
J.M. Bierhuizen
AD/CC

Doorkiesnummer +31654228093
meijeramf@noord-holland.nl

Betreft: Bestuurlijke reactie op het Verslag van bevindingen 2021 Publiek Belang Accountants

Verzenddatum

25 MEI 2022

Kenmerk
1808369/1826139

Uw kenmerk

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Onze bestuurlijke reactie op het "verslag van bevindingen 2021" van Publiek Belang Accountants. Dit rapport is opgesteld naar aanleiding van de wettelijke controle van de jaarrekening.

Inleiding
De accountant rapporteert twee keer per jaar, één keer naar aanleiding van de jaarrekeningcontrole, één keer naar aanleiding van de interim controle. In november 2021 is de Management Letter 2021 aan de provincie Noord-Holland opgeleverd (zie ingekomen stukken PS 13 december 2021, kenmerk 1718687/1718733). In de Management Letter wordt gerapporteerd over de interim controle 2021 die met name gericht is op de administratieve processen en de interne beheersing. Het nu voorliggende verslag gaat specifiek in op de uitgevoerde controle van de jaarrekening 2021.

Verloop van de controle
In de periode april-mei 2022 heeft Publiek Belang Accountants de controle uitgevoerd op de jaarrekening 2021 van de provincie Noord-Holland. Het controleproces is goed verlopen. De samenwerking met de accountant is constructief en de provincie heeft zorggedragen voor een kwalitatief goede oplevering van het accountantsdossier en deskundige begeleiding van de controle.

In deze brief geven wij een reactie op de adviezen vanuit de rapportage van de accountant.

Algemeen beeld van het accountantsverslag
De controle door de accountant richt zich in het jaar 2021 op zowel de getrouwheid als de rechtmatigheid. De jaarrekening voldoet aan de verslaggevingsregels en is vrij van materiele afwijkingen of onzekerheden. Dit betekent dat de accountant een goedkeurende verklaring afgeeft bij de jaarstukken.

Vanaf 2022 leggen Gedeputeerde Staten zelfstandig verantwoording af over de rechtmatigheid. De accountant concludeert dat de provincie goed is voorbereid op deze nieuwe rechtmatigheidsverantwoording.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Inhoudelijk gaat het accountantsverslag in op de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen vanuit de controle van de jaarrekening 2021.

De accountant geeft in de conclusie aan dat de provincie Noord-Holland doorlopend gestructureerd werkt aan verbeteringen in de (financiële) administratie, de interne beheersing en de financiële verslaggeving.

We zijn blij met het feit dat de accountant de doorgevoerde verbeteringen in het financieel beheer opnieuw onderkent en dat de vooruitgang die de afgelopen jaren is geboekt ook dit jaar is bestendigd en geborgd.

Duiding van het algemene beeld
Het jaarrekeningproces is ten opzichte van afgelopen jaar verbeterd en op onderdelen inmiddels behoorlijk goed eigen gemaakt. Enkele onderdelen vragen nog aandacht. Ten opzichte van afgelopen jaar is het proces met enkele weken versneld. Na afronding van het programma "Financiële hygiëne" is het jaarrekeningproces inmiddels vooral geborgd bij CZ/FIN en CC. In de lijnorganisatie kan hierin verbetering worden aangebracht.

De accountant bevestigt dat voor meerdere aandachtsgebieden de organisatie goed functioneert. Een belangrijk punt om hierbij te belichten is de ICT die de financiële processen ondersteunt. Hierbij concludeert de accountant dat deze inmiddels een goede basis biedt om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen, waardoor bij bepaalde processen meer efficiënte datagedreven controles binnen bereik komen.

Naast een duiding van het algemene beeld gaan wij hieronder in op de meer specifieke adviezen van de accountant. De opvolging hiervan monitort de organisatie door middel van het systeem van auditopvolging.

Specifieke bevindingen
In onderstaande tabel zijn de door de accountant specifiek benoemde adviezen en de reactie van het college daarop opgenomen. De focus is hier gelegd op aspecten die de aandacht vragen. De accountant herhaalt in zijn verslag de constateringen uit de interim controle. Voor de bestuurlijke reactie op deze punten verwijzen we u naar de auditopvolgingsrapportage.

Pag.	Tekst accountant	Bestuurlijke reactie
2 en 6	**Naleving (EU) aanbestedingsregels** De interne controle op de naleving van de (EU) aanbestedingsregels was over 2021 minder goed geborgd dan voorheen. Ook de analyse achteraf op de totale bestedingen per leverancier was kwalitatief niet voldoende uitgevoerd. *Advies* - Draag zorg dat de aanbestedingsregels in de toekomst beter worden nageleefd. - Voer de analyse meer gespreid uit over het jaar, zodat aanbestedingsrisico's eerder worden gesignaleerd en (herstel)maatregelen mogelijk zijn. - Betrek wezenlijke wijzigingen bij de analyse. - Classificeer alle opdrachten volgens het CPV classificatiesysteem. - Draag zorg voor een nauwe samenwerking tussen lijnmanagement en bureau inkoop, met name voor risico-dossiers.	De organisatie herkent dat interne controle op de naleving van de aanbestedingsregels minder goed geborgd was dan voorheen. Dit heeft mogelijk niet alleen betrekking op de interne controle maar ook op de naleving van de aanbestedingsprocessen in de lijnorganisatie. De concerncontroller stelt voor om op basis van de eerste analyse van dit punt door Verbijzonderde Interne Controle, Internal Audit een onderzoek uit te laten voeren naar de oorzaken en een advies uit te brengen voor procesverbetering, samenwerking en kennisniveau. Het advies om tussentijds een analyse (spend) uit te voeren, zodat aanbestedingsrisico's eerder gesignaleerd worden, zal overgenomen worden. Het classificeren op CPV codes is met het huidige inkoopsysteem nog niet mogelijk. Deze worden alleen, conform wettelijke verplichting, vastgelegd bij gepubliceerde aanbestedingen.
2	**Volledigheid van baten** De interne beheersing van de volledigheid van baten kan beter. Het risico op onvolledige baten bestaat door het ontbreken van een primaire registratie van toegezegde bijdragen door derden.	De organisatie erkent het belang van het verbeteren van de interne beheersing op de volledigheid van baten. De structurele borging van de volledigheid van baten (waaronder bijdragen van derden en inkomende subsidies) wordt in 2022, als onderdeel van de uitvoeringsagenda Financiën, in ketenprocessen uitgewerkt. De primaire registratie blijft uiteindelijk een lijnverantwoordelijkheid.

Pag.	Tekst accountant	Bestuurlijke reactie
2	**Procesbeschrijvingen** In de managementletter 2021 heeft de accountant aandacht gevraagd voor de voortgang bij het beschrijven en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen.	De voortgang van, en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen wordt periodiek gemonitord en besproken met proceseigenaren. Bij de interim-controle van de accountant in najaar 2022 worden de processen opnieuw beoordeeld.
2	**Toename aantal pagina's jaarstukken** De jaarstukken zijn ten opzichte van 2020 met bijna 50 pagina's toegenomen. *Advies* De accountant adviseert voor behoud van leesbaarheid en informatiekwaliteit te onderzoeken of de jaarstukken compacter en meer op hoofdlijnen kunnen worden opgesteld.	De organisatie onderschrijft het belang van leesbaarheid en informatiekwaliteit van de jaarstukken en heeft hier, ook in de toekomst, vanzelfsprekend veel aandacht voor. De belangrijkste oorzaak voor de toename van de jaarstukken ligt in het feit dat het aantal programma's in begroting en jaarrekening in 2021 is uitgebreid (van 7 naar 8 programma's). Daarnaast is het aantal SiSa regelingen aanzienlijk toegenomen. De jaarstukken zijn ook digitaal beschikbaar via de website van de provincie. Deze versie is in onze ogen voldoende toegankelijk.
3	**Workflow nog niet goedgekeurde facturen** Eén ongecorrigeerde afwijking is groter dan de door u vastgestelde rapporteringstolerantie van € 400.000. Deze houdt verband met inkoopfacturen die nog niet zijn goedgekeurd in de workflowmodule, waardoor deze niet als last zijn verantwoord in 2021. Hierdoor zijn de lasten 2021 mogelijk € 420.000 te laag verantwoord en worden de lasten 2022 te hoog verantwoord. *Advies* De accountant adviseert tijdig de workflow van nog niet goedgekeurde facturen te beoordelen op kosten voor het boekjaar.	We nemen dit mee in de voorbereiding van de controle over het boekjaar 2022. De genoemde ongecorrigeerde afwijking heeft nagenoeg geen resultaateffect doordat deze lasten worden gedekt vanuit de reserves.

Pag.	Tekst accountant	Bestuurlijke reactie
3	**Onzekerheid vaststellingsovereenkomst** Eén onzekerheid is groter dan de rapporteringstolerantie. Dat betreft een post van € 1,25 miljoen die in de jaarrekening is verantwoord als materieel vast actief. Dit houdt verband met (meer)kosten die de provincie op grond van een vaststellingsovereenkomst betaalt aan een aannemer voor de aanleg van infrastructuur. Op basis van verslaggevingsregels is niet geheel duidelijk of deze kosten voldoen aan de criteria voor investeringen of dat deze als lasten van het jaar 2021 verantwoord.	Het voornemen voor het opmaken van een vaststellingsovereenkomst heeft plaatsgevonden na balansdatum. (31/12/2021) De genoemde onzekerheid heeft betrekking op indirect toerekenbare lasten. Het is provinciebeleid om deze lasten te activeren op het project. Vanwege de tijdigheid van de jaarstukken is besloten om de post niet verder te onderbouwen en als investering aan te merken.
5	**ICT beheersing** De betrouwbaarheid van de ICT-omgeving is belangrijk verbeterd. Enkele onderdelen staan nog open. - Autorisatiebeheer is nog niet volledig geborgd en maatregelen voor ransomware-robuustheid bij de IT dienstverlener zijn niet duidelijk. Het risico bestaat dat onbevoegden toegang krijgen tot het netwerk.	Autorisatiebeheer wordt op dit moment verder ingericht. Het betreft een complex project met zowel een technische kant (systeem) als een organisatiekant (processen). Beide kanten worden meegenomen. De IT auditor heeft aangegeven dat de provincie voor ransomware voldoet aan de norm, aangezien maatregelen zijn getroffen om de gevolgen van een aanval met ransomware te beperken. Ondanks deze maatregelen valt geen garantie te geven dat de provincie niet door een aanval met ransomware geraakt wordt.
9	**Lokale heffingen** De paragraaf lokale heffingen moet inzicht bieden in welke beleidsuitgangspunten ten grondslag liggen aan deze berekeningen waaruit blijkt dat de provincie maximaal kostendekkend werkt en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd. De accountant acht dit niet materieel, het ontbreken van de informatie is niet van invloed op het oordeel. *Advies* De accountant adviseert om deze informatie wel op te nemen in de jaarstukken van volgend jaar.	Bij het opstellen van de jaarstukken is dit advies in acht genomen en is tevens naar de verschillende documenten verwezen op grond waarvan heffingen zijn berekend. Daarnaast gaat de paragraaf tevens in op de mate van kostendekkendheid.

Pag.	Tekst accountant	Bestuurlijke reactie
10	**Frauderisico-analyse** Uw organisatie beschikt over een eerste inventarisatie, maar nog niet over een actuele frauderisico-analyse die inzicht geeft in de mogelijke frauderisico's en die de beheersmaatregelen benoemt om de gevolgen van frauderisico's zoveel mogelijk te beperken. Hierdoor is fraude-analyse en fraudepreventie geen zichtbaar onderdeel van uw interne beheersing. Wel merken wij uit gesprekken met uw medewerkers dat belang wordt gehecht aan het vermijden en ontdekken van fraude. *Advies* De accountant adviseert de frauderisico-analyse verder uit te werken en deze periodiek te agenderen in uw management en college van gedeputeerde staten. Dit draagt bij aan het actueel houden van het inzicht in de kwetsbare plekken in uw organisatie. Mogelijke gespreksonderwerpen zijn de aard, frequentie en diepgang van de uitgevoerde frauderisicoanalyses, de uitkomst daarvan en de manier waarop de organisatie de frauderisico's opvolgt en monitort.	De provincie heeft in november 2021 een fraude-beleidsnota vastgesteld. Deze nota besteedt in de breedte en in samenhang aandacht aan fraude, weerbaarheid, ondermijning en misbruik/ oneigenlijk gebruik. Binnen concerncontrol wordt momenteel een frauderisico-analyse opgesteld. Doel is de frauderisico-analyse dit najaar af te ronden. Aansluitend wordt de uitkomst van de analyse gedeeld met de proceseigenaren waarna de beheersmaatregelen binnen de processen zullen worden geïmplementeerd.

Tot slot
Wij vertrouwen erop u met deze brief inzicht te hebben gegeven hoe wij met de opmerkingen van de accountant zullen omgaan.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris R.M. Bergkamp

voorzitter A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)
- Concept Verslag van bevindingen 2021 Publiek Belang Accountants d.d. 12 mei 2022

Verslag van bevindingen 2021

Provincie Noord-Holland

31 mei 2022

Op alle opdrachten verricht door Publiek Belang Accountants zijn algemene voorwaarden van toepassing welke bij de Kamer van Koophandel zijn gedeponeerd. Publiek Belang Accountants is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Den Haag onder nummer 67229328.

Lid van Coöperatie
De Maatschappelijke Accountants

Aan Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

Sir Winston Churchilllaan 370 F442
2285 SJ Rijswijk (ZH)
info@publiekbelangaccountants.nl
www.publiekbelangaccountants.nl

Datum:
31-05-2022

Behandeld door:
drs. M.E. Dubbelman RA

Ons kenmerk:
22021

Onderwerp:
Verslag van bevindingen 2021

Geachte leden van Provinciale Staten,

Wij hebben de controle van de jaarrekening 2021 van de Provincie Noord-Holland uitgevoerd. Dit verslag bevat onze belangrijkste bevindingen en aanbevelingen en is bestemd voor Provinciale Staten. Graag lichten wij onze rapportage nader aan u toe.

Hoogachtend,

Publiek Belang Accountants B.V.

drs. R.D.H. Killeen RA MGA

Bijlage: één

Verslag van bevindingen 2021

Inleiding

U heeft ons met de opdrachtbevestiging van 9 juli 2021 opdracht gegeven voor de jaarrekeningcontrole 2021. U ontvangt de controleverklaring bij de jaarrekening 2021 afzonderlijk. Op grond van de wet bevat dit verslag onze bevindingen over de inrichting van uw financiële beheer en financiële organisatie en de mate waarin deze een getrouwe en rechtmatige verantwoording mogelijk maken. Wij informeren u over (eventuele) afwijkingen en onrechtmatigheden in de jaarrekening en geven adviezen die bijdragen aan het uitvoeren van uw toezichthoudende taak. Voor de rapportage van bevindingen heeft u de ondergrens op € 400.000 gesteld.

In het kort

- Het jaarrekeningproces was goed voorbereid en uw medewerkers hebben onze controle deskundig begeleid. De jaarrekeningcontrole is soepel verlopen.
- De jaarrekening voldoet aan verslaggevingsregels en is vrij van materiële afwijkingen of onzekerheden. Compactere jaarstukken kunnen de leesbaarheid vergroten.
- De verbijzonderde interne controles zijn kwalitatief van hoog niveau. De Provincie is goed voorbereid op de nieuwe rechtmatigheidsverantwoording vanaf 2022.
- De naleving van (Europese) aanbestedingsregels vraagt aandacht. De Provincie was op dit onderwerp over 2021 niet voldoende “in control”. Door in 2022 met voorrang inkoopanalyses uit te voeren kunnen materiële onrechtmatigheden worden voorkomen
- Door het ontbreken van een primaire registratie van toegezegde bijdragen door derden, bestaat het risico op onvolledige baten.
- De betrouwbaarheid van de IT-omgeving is belangrijk verbeterd. Autorisatiebeheer is nog niet volledig geborgd en de maatregelen voor ransomware-robuustheid bij uw IT-dienstverlener zijn niet duidelijk.

Onze conclusie

Uw organisatie werkt doorlopend en gestructureerd aan het verbeteren van de administratie, de interne beheersing en de financiële verslaggeving. De resultaten hiervan zijn duidelijk zichtbaar in het jaarrekeningproces en bij de verbijzonderde interne controle.

De controle 2021 gaf aanleiding tot een aantal wijzigingen van beperkte omvang in de concept-jaarstukken.

Wat gaat goed?

- Over 2021 is uw organisatie er opnieuw goed in geslaagd het proces van jaarverantwoording en interne controle op schema af te werken. De interne controle op de concept-jaarrekening leidt tot een kwalitatief goed document.
- De samenwerking tussen uw medewerkers en ons controleteam is evenals vorig jaar zeer goed. Uw medewerkers hebben het jaarrekeningproces goed voorbereid en hebben onze controle deskundig begeleid. De jaarrekeningcontrole is met een mix van fysiek en video-overleg uitgevoerd en kende een soepel verloop. Ondanks de complexiteit en omvang van uw

organisatie en de moeilijke omstandigheden waaronder ook in 2021 werd gewerkt is dit proces op orde.

- De verbijzonderde interne controles van bijvoorbeeld de baten, de inkopen, de inkomende en uitgaande subsidies, de personele kosten en de betalingen zijn gefaseerd over het jaar uitgevoerd en gedocumenteerd en van een kwalitatief hoog niveau. Uw organisatie pakt aandachtspunten vanuit eerdere controles, zoals SiSa, op waardoor knelpunten in het proces worden voorkomen. U bent daarmee voorbereid op de nieuwe rechtmatigheidsverantwoording, die vanaf 2022 van toepassing wordt.

- Het aantal subsidieregelingen dat met de SiSa-tabel aan het Rijk wordt verantwoord is opnieuw sterk toegenomen. Voor een goede verantwoording is gedetailleerde kennis van uiteenlopende regelingen nodig, zodat uw Provincie de toegekende middelen daadwerkelijk kan afrekenen. Deze kennis is bij enkele medewerkers aanwezig. De centrale coördinatie van de SiSa-verantwoording is in 2021 sterk verbeterd.

- Hoewel over de definitieve inhoud en invoering van de rechtmatigheidsverantwoording 2022 nog enige onduidelijkheid bestaat, bent u door de goede verbijzonderde interne controle hierop al voorbereid.

- De Provincie past de nieuwe verantwoordingsvoorschriften voor verwerking van subsidielasten goed toe.

- De ICT die relevant is voor financiële processen biedt inmiddels een goede basis om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen en ondersteunt daardoor een meer procesmatige inrichting van de interne beheersing en biedt mogelijkheden tot meer inzet van data-analyse bij de interne en externe controle. Vrijwel alle verbeteradviezen naar aanleiding van onze vorige controles zijn opgevolgd.

Wat vraagt uw aandacht?

- De interne controle op de naleving van (EU)-aanbestedingsregels was over 2021 minder goed geborgd dan voorheen. Ook de analyse achteraf op de totale bestedingen per leverancier was kwalitatief niet voldoende uitgevoerd, waardoor pas kort voor afronding van onze controle zicht bestond op de mate van naleving van de aanbestedingsregels.

- De interne beheersing van de volledigheid van baten kan beter. Het risico op onvolledige baten bestaat door het ontbreken van een primaire registratie van toegezegde bijdragen door derden.

- In onze managementletter hebben wij aandacht gevraagd voor de voortgang bij het beschrijven en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen en de daaraan ten grondslag liggende frauderisicoanalyse. De hierop genomen actie betrekken wij in onze tussentijdse controle 2022.

- De jaarrekening voldoet aan verslaggevingsregels en is vrij van materiële afwijkingen of onzekerheden. De jaarstukken zijn ten opzichte van 2020 met bijna 50 pagina’s toegenomen. Wij adviseren voor behoud van leesbaarheid en informatiekwaliteit te onderzoeken of de jaarstukken compacter en meer op hoofdlijnen kunnen worden opgesteld. Wij zijn

graag bereid hierover met uw medewerkers mee te denken.

- Autorisatiebeheer is nog niet volledig geborgd en de maatregelen voor ransomware-robuustheid voor de back-up bij Fujitsu zijn niet duidelijk. Het risico bestaat dat onbevoegden toegang krijgen tot uw netwerk.

Het beeld van uw jaarrekening

De jaarrekening sluit met een voordelig resultaat van € 17,9 miljoen. Tijdens het jaar is € 32,0 miljoen meer onttrokken aan reserves dan toegevoegd. Zonder deze tussentijdse reservemutaties, is het nadelig resultaat € 14,1 miljoen. Dit betekent dat 'het vermogen' van de provincie in 2021 met € 14,1 miljoen is afgenomen.

Afgezet tegen de gewijzigde begroting 2021 blijven de werkelijke lasten achter. Totaal wordt circa 92,7% van de begrote lasten gerealiseerd (2020: 91,5%). De onderbestedingen op programma's is een jaarlijks terugkerend patroon, maar de mate van onderschrijding neemt de afgelopen jaren wel geleidelijk af. De jaarrekening bevat per programma een toelichting op de achtergrond van de verschillen tussen begroting en realisatie. Uitsluitend op het programma 5 Groen is sprake van een overschrijding van de begrote lasten. Omdat deze hogere lasten passen binnen het bestaande beleid van uw provincie, heeft deze overschrijding geen invloed op ons oordeel over de rechtmatigheid.

Uit verantwoordingsoogpunt is sprake van verklaarbare begrotingsonderschrijdingen. Uit beleidsmatig oogpunt adviseren wij om te onderzoeken hoe dergelijke verschillen kunnen worden voorkomen. Zodoende loopt de jaarlijkse verantwoording meer in de pas met de meest actuele begrotingsinzichten.

Tenslotte kan nog een belangrijke indicator worden gevonden in de ontwikkeling van het EMU saldo. Uit deze variant op het kasstroomoverzicht voor overheden blijkt dat de provincie in 2021 € 87,7 miljoen meer heeft besteed dan ontvangen. Dit hangt in belangrijke mate samen met het investeringsniveau.

Uitkomsten jaarrekening-controle

Onze jaarrekeningcontrole gaf aanleiding tot een beperkt aantal correcties. De doorgevoerde correcties betroffen overigens deels posten, die op het aanvangsmoment van de controle door uw organisatie als onzeker zijn aangemerkt, bijvoorbeeld door ontbrekende informatie van derden en het daarmee samenhangende (in)schattingselement.

De jaarrekening is informatief, voldoet aan verslaggevingsregels en is vrij van materiele afwijkingen of onzekerheden.

Eén ongecorrigeerde afwijking is groter dan de door u vastgestelde rapporteringstolerantie van € 400.000. Deze houdt verband met inkoopfacturen die nog niet zijn goedgekeurd in de workflowmodule, waardoor deze niet als last zijn verantwoord in 2021. Hierdoor zijn de lasten 2021 mogelijk € 420.000 te laag verantwoord en worden de lasten 2022 te hoog verantwoord. Door tijdig de workflow van nog niet goedgekeurde facturen te beoordelen op kosten voor het boekjaar kan dit bij de overgang van 2022 naar 2023 worden voorkomen.

Eén onzekerheid is groter dan de rapporteringstolerantie. Dat betreft een post van € 1,25 miljoen die in de jaarrekening is verantwoord als materieel vast actief. Dit houdt verband met (meer)kosten die de provincie op grond van een vaststellingsovereekomst betaalt aan een aannemer voor de aanleg van infrastructuur. Op basis van verslaggevingsregels is niet geheel duidelijk of deze kosten voldoen aan de criteria voor investeringen of dat deze als lasten van het jaar 2021 verantwoord

moeten worden.

Interne beheersing

De managementletter uit december 2021 bevat onze bevindingen en adviezen over de interne beheersing. Onze conclusies waren:

- Verbijzonderde interne controle (VIC) wordt goed op schema uitgevoerd en de kwaliteit van de uitgevoerde controles is al enige jaren op hoog niveau. De interne controles wijzen nauwelijks op afwijkingen voor getrouwheid en rechtmatigheid.
- Er is voortgang bij het beschrijven van processen, maar de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen en doorlooptijd van het project vragen aandacht.
- De nieuwe regels voor juiste toerekening van subsidielasten aan het boekjaar 2021 worden goed toegepast. Het grensbedrag is door uw provincie vastgesteld op € 1,5 miljoen.
- Ook tijdens de afgelopen controle hebben wij met elkaar belangrijke onderwerpen afgestemd zoals de verantwoording van provinciale bijdragen voor het Zuidasdok en de afkoopsom N247. Wij ervaren deze afstemming over belangrijke onderwerpen en vraagstukken als proactief en constructief.
- Bevindingen uit verschillende onderzoeken en audits, waaronder onze controlebevindingen, worden gestructureerd bijgehouden en over de voortgang wordt inzichtelijk gerapporteerd aan bestuur en aan management.
- Uw organisatie bereidt zich goed voor op de rechtmatigheidsverantwoording door het college vanaf 2022, maar uw provincie beschikt nog niet over specifiek beleid en een verslag voor Misbruik en Oneigenlijk gebruik (M&O).

De belangrijkste aandachtspunten voor de interne beheersing vanuit onze tussentijdse controle zijn:

- Wij hebben de procesbeschrijvingen die relevant zijn voor uw financiële verslaggeving en onze controle en die afgerond waren doorgenomen. Wij constateerden dat de voortgang van het project een aandachtspunt was en dat de inhoudelijke kwaliteit van de processen nog sterk verschilde. Wij zullen de voortgang op dit onderwerp in onze volgende interim-controle betrekken en u informeren over onze bevindingen.
- Naast het opstellen van procesbeschrijvingen is de provincie bezig om een ‘accounting manual’ samen te stellen waarin de boekingsgangen worden beschreven die samenhangen met de processen. Het is de bedoeling om de procesbeschrijvingen met deze data uit het accounting manual aan te vullen.
- Voor de frauderisicoanalyse is een inventarisatie gemaakt, die de komende maanden verder wordt uitgewerkt. Wij zullen het resultaat van dit proces betrekken in onze interimcontrole 2022.
- De interne beheersing van de volledigheid van baten kan beter. Het risico op onvolledige baten bestaat door het ontbreken van een primaire registratie van toegezegde bijdragen door derden.

Verslag van bevindingen 2021

- In enkele processen (inkopen en memoriaalboekingen) dwingt de administratie geen functiescheiding af. Buiten het administratieve systeem om zijn maatregelen getroffen die zorgen voor functiescheiding bij het maken van memoriaalboekingen.

IT-omgeving

In het najaar van 2021 hebben onze IT-auditors de betrouwbaarheid en de continuïteit van de IT-omgeving onderzocht voor zover deze relevant is in het kader van de jaarrekening. De managementletter 2021 bevat een toelichting op de bevindingen en de verbeteringen die in 2021 zijn gerealiseerd.

Fujitsu is verantwoordelijk voor de continuïteit van de dienstverlening, het monitoren van de service performance en het reageren op afwijkingen. Met Fujitsu zijn alleen specifieke beschikbaarheidsafspraken gemaakt voor continuïteit van de applicatie Verseon, die wordt gebruikt voor documentbeheer en de opslag van belangrijke e-mails. De Provincie geeft aan niet te beschikken over afspraken met Fujitsu voor het borgen van de continuïteit van de volledige IT-dienstverlening, met uitzondering van de afspraken rondom Verseon. Het contract met Fujitsu loopt af in oktober 2023. Er wordt momenteel gewerkt aan een strategie voor ‘maximaal Cloud’, waarbij het aspect continuïteit de aandacht krijgt in het Programma van Eisen.

Rondom accountbeheer en de Active Directory bestonden nog enkele aandachtspunten die relatief eenvoudig zijn op te lossen.

Als dat is gebeurd is ‘de basis op orde’. Dan kunnen de opzet en de werking worden onderzocht van de controlemaatregelen binnen SAP (en eventuele andere applicaties) die de betrouwbaarheid van informatie waarborgen. De eerste stap is het beschrijven van deze zogenaamde application controls. Over het algemeen gaat het om een beperkt aantal relevante application controls per proces.

Daarna worden de application controls door de IT-auditors getoetst op goede werking. Bij een positieve uitkomst is op onderdelen een meer efficiënte systeemgerichte controleaanpak mogelijk. Belangrijker is echter dat goede application controls een preventieve werking hebben, waardoor eventuele afwijkingen vroeg in het proces worden onderkend en niet door controles achteraf.

Met uw medewerkers zullen wij voor de start van de interimcontrole 2022 bespreken of en in welke mate het gewenst is om application controls te testen. Indien wordt besloten om het onderzoek daarnaar niet of op een later moment uit te voeren, heeft dat geen gevolgen voor onze controleaanpak. In samenwerking met uw VIC-medewerkers hebben wij de afgelopen jaren een goede en efficiënte gegevensgerichte controleaanpak ontwikkeld, die wij dan blijven volgen.

Data-analyse

Uw VIC-medewerkers en wij passen al enkele jaren data-analyse toe bij de controle van de salarissen. Het onderzoek van memoriaalboekingen en juridische kosten in relatie tot risico’s en claims wordt ook met data-analyse uitgevoerd.

De in de vorige paragraaf beschreven verbetering van de betrouwbaarheid van de IT-omgeving maakt verdergaande data-analyse mogelijk. De afgelopen periode hebben wij data-extracties gekregen uit de financiële administratie en uit uw bankapplicatie. Met onze data-analysetool kunnen wij (op het eerste oog) opmerkelijke boekingsgangen en mutaties onderkennen, die mogelijk aanleiding geven tot nader onderzoek.

Naast het signaleren van opmerkelijke boekingen kan data-analyse bijdragen aan een efficiëntere administratievoering. Dit kan bijvoorbeeld door in te zoomen op aard en omvang van correctieboekingen. Met gerichte oorzaaksanalyse kan worden nagedacht over oplossingen om correctieboekingen te verminderen.

Ook uw medewerkers verkennen de mogelijkheden van data-analyse. Wij hebben afgesproken om hierin samen op te trekken. De uitkomsten van onze data-analyses zullen wij met uw medewerkers delen.

Volgens afspraak starten wij de pilot van de data-analyse na afloop van de jaarrekeningcontrole. Dit voorkomt dat data-analyse de doorlooptijd van de jaarrekeningcontrole 2021 negatief beïnvloedt. Het doel is om voor de start van de zomervakanties in samenwerking te komen tot een effectieve data-analyse, die waardevol is voor uw interne en onze externe controle en waarbij dubbel werk wordt voorkomen.

Naleving aanbestedings-regels

Voor uw provincie gelden nationale en Europese aanbestedingsregels. U beschikt over inkoop- en aanbestedingsbeleid en een bureau Inkoop waar expertise rond aanbestedingen in is samengebracht. Jaarlijks stelt uw organisatie een meerjarige analyse op om per leverancier vast te stellen of de totale inkopen boven de toepasselijke aanbestedingsdrempels uitstijgen. Indien de juiste aanbestedingsprocedure is toegepast, dan zijn de inkoopkosten rechtmatig. Als dat niet het geval is, dan zijn de lasten als onrechtmatig en betrekken wij deze afwijkingen in ons oordeel over de rechtmatigheid. Vanaf 2022 is deze toets onderdeel van de rechtmatigheidsverantwoording door het college.

Tijdens onze jaarrekeningcontrole bleek uit uw interne analyse een groot aantal (236) dossiers die als (mogelijk) onrechtmatig zijn aangemerkt tot een bedrag van totaal bijna € 9 miljoen. Wij hebben samen met uw medewerkers van inkoop en VIC op basis van een risicoinschatting 30 dossiers nader onderzocht.

Hieruit blijkt een bedrag van € 1,6 miljoen niet rechtmatig aanbesteed. Op grond van extrapolatie kan worden verondersteld dat de niet door ons onderzochte massa waarschijnlijk onrechtmatigheden bevat tot een bedrag van eveneens ruim € 1,6 miljoen. Een meer complex contract kon niet meer in detail worden onderzocht, maar wij hebben vastgesteld dat de mogelijke onrechtmatigheden in dit contract de goedkeuringstolerantie niet kunnen overschrijden.

Om het risico op onrechtmatige aanbestedingen eerder te signaleren en te voorkomen, adviseren wij het volgende.

- De analyse wordt nu één keer per jaar uitgevoerd, kort voor de start van de jaarrekeningcontrole. Door de analyse meer verspreid over het jaar uit te voeren worden aanbestedingsrisico's eerder gesignaleerd en zijn (herstel)maatregelen mogelijk, zoals het opnieuw aanbesteden van een contract.

- Bij lopende opdrachten die nog onder een Europees aanbesteed contract vallen is het risico beperkt, tenzij sprake is van een wezenlijke wijziging van de opdracht. Van een wezenlijke wijziging kan sprake zijn als de opdrachtsom meer dan 10% toeneemt bij leveringen en diensten (werken: 15%), of groter is dan de aanbestedingsdrempel. Bij de dossiers met significant hogere uitgaven dan de oorspronkelijke opdrachtsom ontbreekt vaak de analyse of sprake is van een wezenlijke

wijziging. Door de dossiers waarbij dit risico speelt gedurende het jaar te monitoren, kunnen op tijd maatregelen worden getroffen als een wezenlijke wijziging optreedt.

- Bij kleinere opdrachten is het niet verplicht om deze meervoudig onderhands of Europees aan te besteden. Bij het plaatsen van diverse kleinere opdrachten bij dezelfde leverancier kan wel sprake zijn van een aanbestedingsplicht. Dat doet zich voor als opdrachten als één type opdracht gelden. Om een goed onderscheid te maken is het nodig om de opdracht naar 'CPV-code' (Common Procurement Vocabulary) te rangschikken. Volgens de CPV-Verordening zijn decentrale overheden verplicht bij Europese aanbestedingen om het CPV-classificatiesysteem toe te passen. U gebruikt dit systeem bij Europese aanbestedingen. Bij leveranciers waarbij diverse opdrachten onderhands worden verstrekt is dat niet verplicht, maar kan dit systeem wel helpen om vast te stellen of opdrachten die samen boven de Europese aanbestedingsdrempel komen als afzonderlijke opdrachten mogen worden gezien.

De verantwoordelijkheid om opdrachten conform de aanbestedingsregels uit te zetten ligt in de lijn. Bureau Inkoop heeft hierin een adviserende en toetsende rol. Om afwijkingen van (Europese) aanbestedingsregels te voorkomen is het belangrijk om nauwer samen te werken.

Door met voorrang in 2022 de risicodossiers te bespreken tussen lijnmanagement en Bureau Inkoop, kunnen materiële onrechtmatigheden in 2022 worden voorkomen.

Wij merken nog op dat de nationale aanbestedingsregels, waaronder de eisen uit de Gids Proportionaliteit, onvoldoende worden gevolgd. Dit heeft in overeenstemming met de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV geen invloed op ons accountantsoordeel over de jaarrekening, maar moeten wij wel aan u rapporteren.

Overige opbrengsten en bijdragen werken van derden

De provincie kent veel verschillende inkomsten, zoals de algemene uitkering, de provinciale opcenten, subsidiebaten, bijdragen van andere overheden in investeringen, heffingen, leges, verkopen van grond en overige inkomsten. Voor de grootste opbrengstenstromen is het relatief eenvoudig om zicht te houden op de volledigheid. Bij andere opbrengsten is dit lastiger, omdat dit van jaar tot jaar kan verschillen. Momenteel ontbreekt een centrale primaire registratie waarmee de volledigheid van opbrengsten en bijdragen van derden kan worden bewaakt. Voor de jaarrekeningcontrole heeft uw provincie op alternatieve wijze de volledigheid onderbouwd, onder andere door de gerealiseerde opbrengsten af te stemmen met de begroting en door deze te vergelijken met vorig jaar. Hoewel deze maatregelen het risico op gemiste opbrengsten verminderen, adviseren wij u dit proces te verstevigen.

Verwerking van projectsubsidies

Provincies verstrekken veel subsidies met een projectmatig karakter. Daarbij bestaat onderscheid tussen projecten binnen één boekjaar en projecten die boekjaar overschrijdend zijn. Doorgaans zijn aan de subsidie voorwaarden verbonden zoals het doen van inspanningen en/of het leveren van prestaties. De vraag is in welk jaar de last die samenhangt met dergelijke subsidies moet worden genomen. Is dit in één keer in het jaar waarin de meerjarige subsidie wordt toegekend, of worden de lasten toegerekend aan toekomstige jaren waarin de prestaties worden geleverd?

In 2020 heeft de Commissie BBV duidelijkheid gegeven over de verwerking van projectsubsidies. De last wordt verantwoord in het jaar waarin de subsidieontvanger start met de uitvoering van de activiteiten op basis van de startdatum van de projectperiode in de

subsidieverleningsbeschikking, tenzij:

- De verstrekte subsidie een boekjaar/exploitatiesubsidie betreft en uit de subsidiebeschikking blijkt onomstotelijk dat de activiteiten waarvoor de subsidie wordt verleend in één of meerdere volgende jaren zal plaatsvinden. In dit geval worden de lasten genomen in het jaar /de jaren waarin de activiteiten worden uitgevoerd.

- De verstrekte subsidie een projectsubsidie betreft die boekjaar overschrijdend is en het individuele subsidiebedrag het gedefinieerde grensbedrag overschrijdt. In dit geval wordt bij afgifte van de subsidieverleningsbeschikking op basis van het bestedingsritme van de begrote jaarlijkse kosten zoals opgenomen in de subsidieverleningsbeschikking, toegerekend aan de betreffende boekjaren.

De Commissie BBV stelt verder: “De lasten van meerjarige projectsubsidies kunnen tot een door Provinciale staten vast te stellen grensbedrag volledig aan het jaar van beschikken worden toegerekend. Het grensbedrag dient zodanig te worden bepaald dat het. Voorts is het van belang het eventueel toepassen van de optie en de hoogte van het grensbedrag te laten vaststellen door Provinciale staten. Gezien het openbare en raadpleegbare karakter van de financiële verordening leent deze zich hier het beste voor.”

De Commissie BBV heeft het grensbedrag gemaximeerd op 0,25% van het totaal van de lasten in het jaar, inclusief toevoegingen aan bestemmingsreserves. Op deze manier is volgens de Commissie BBV het totale financiële effect niet dermate materieel is dat het principe van het stelsel van baten en lasten in geding komt. De Commissie adviseert om dit grensbedrag op te nemen in de financiële verordening. Uw organisatie heeft het grensbedrag bepaald op € 1,5 miljoen en heeft dit vastgelegd in de financiële verordening. Dit grensbedrag past binnen de regels van de Commissie BBV en zorgt ervoor dat de administratieve lasten voor uw provincie niet onnodig toenemen. Voorts hebben wij vastgesteld dat de provincie de nieuwe uitspraak van de Commissie BBV voor het verantwoorden van subsidielasten in 2021 juist heeft toegepast.

Overige bevindingen

Incidentele en structurele baten en lasten

Een goed onderscheid in incidentele en structurele baten en lasten komt tegemoet aan verslaggevingsregels en draagt bij aan inzicht in het structurele en reële evenwicht van uw exploitatie. Dit inzicht is vooral voor uw eigen bedrijfsvoering van belang, maar ook Provinciale Staten (horizontaal toezicht) en het Ministerie van BZK (verticaal toezicht) gebruiken deze informatie bij het uitvoeren van hun taken.

Hoewel de Commissie BBV meerdere notities heeft geschreven over dit onderwerp, blijft het onderscheid tussen incidentele en structurele baten en lasten in de praktijk diffuus. De provincies ervaren dit eveneens bij hun toezicht op de gemeenten en gemeenschappelijke regelingen. Dit gaf de provincies aanleiding om in 2021 samen een verduidelijkende notitie te schrijven over dit onderwerp met handzame voorbeelden voor gemeenten en gemeenschappelijke regelingen.

Onze controle 2021 van de incidentele baten en lasten gaf aanleiding tot veel en omvangrijke correcties. Incidentele baten en lasten waren ten onrechte als zodanig aangemerkt en dat gold ook voor structurele baten en lasten. Hieraan liggen diverse oorzaken ten grondslag, zoals complexe regels die leiden tot onduidelijkheid, onjuiste labelling van mutaties door de provincie vooraf en onjuiste interpretatie van mutaties in relatie tot regelgeving gedurende het jaar.

Meer gedetailleerd onderzoek naar de in de jaarrekening 2021 vermelde incidentele en structurele mutaties zal waarschijnlijk wijzen op meer afwijkingen. Wij zijn van mening dat deze afwijkingen geen materiële invloed op het beeld van de jaarrekening kunnen hebben, maar in 2022 is meer aandacht nodig voor dit onderwerp. De notities van de commissie BBV en van de gezamenlijke provincies kunnen daarbij helpen.

Lokale heffingen

De paragraaf lokale heffingen moet inzicht geven in hoe bij de berekening van tarieven van heffingen, die hoogstens kostendekkend mogen zijn, wordt bewerkstelligd dat de geraamde baten de geraamde lasten niet overschrijden. Ook moet worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten ten grondslag liggen aan deze berekeningen en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd. De jaarstukken geven wel inzicht in de dekkingspercentages van de leges, maar de hiervoor genoemde informatie is niet beschikbaar. Voor het beeld van de jaarstukken 2021 achten wij dit niet materieel en heeft het ontbreken van de informatie geen invloed op ons oordeel. Wij adviseren om deze informatie wel op te nemen in de jaarstukken van volgend jaar.

Onze risicoanalyse en controlewerkzaamheden

De controlestandaarden schrijven voor dat wij u informeren over de belangrijkste risico's die wij bij onze controle onderkennen. Onze controle heeft zich gericht op de betrouwbaarheid van de jaarrekening en de rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties. Naast gebruikelijke controlerisico's, zoals de volledigheid van opbrengsten, de juistheid van kosten en het voldoen aan verslaggevingsregels, geven wij in het bijzonder aandacht aan de risico's die samenhangen met doorbreking van functiescheiding door de leiding.

Onze risicoanalyse

Wij hebben in augustus 2021 onze risicoanalyse gedeeld met de Rekeningencommissie. Wij hebben met u de belangrijkste risico's besproken die wij onderkennen bij onze controle. Vanuit deze risicoanalyse heeft onze controle zich in het bijzonder gericht op:

- Rechtmatigheid van de aanbestedingen
- Juistheid van inkopen, personele lasten en subsidielasten, in het bijzonder gerelateerd aan verstrekkingen tegen de achtergrond van de Corona-crisis
- Juiste toerekening van subsidielasten aan jaren volgens de in 2021 gewijzigde regelgeving
- Volledigheid van de baten
- Juistheid van de presentatie en waardering van deelnemingen en van gronden
- Doorbreking van interne beheersing door het management
- Voldoen aan de verslaggevingsregels van het BBV en de juistheid van de WNT-verantwoording

Onze controlewerkzaamheden met betrekking tot fraude

De primaire verantwoordelijkheid voor het voorkomen en opsporen van fraude berust bij degenen die belast zijn met governance en bij de directie. Het is onze verantwoordelijkheid om onze controle te plannen en uit te voeren om redelijke zekerheid te krijgen dat de jaarrekening als geheel geen materiële onjuistheden bevat, of die nu worden veroorzaakt door fraude of door fouten.

Omdat onze controle niet bestond uit een uitvoerige controle van alle transacties, die nodig zou zijn om fouten of fraude aan het licht te brengen, kan het zijn dat bij onze controlewerkzaamheden geen materiële fraude is geconstateerd. Al wordt door effectieve

interne beheersingsmaatregelen de kans dat fouten of fraude voorkomen en onopgemerkt blijven, kleiner, die mogelijkheid wordt niet uitgesloten. Daarom kunnen wij niet garanderen dat eventuele fouten of fraude worden ontdekt.

Tegen de achtergrond van het frauderisico werden controlewerkzaamheden uitgevoerd

Zoals overeengekomen in onze controleaanpak omvatten onze werkzaamheden onder meer besprekingen met gedeputeerde staten, provinciesecretaris, directieteam en (concern)control over de interne beheersingsmaatregelen, managementschattingen, bijzondere transacties buiten de normale gang van zaken, de Wet Normering Topinkomens en memoriaal boekingen.

Op basis van onze frauderisicobeoordeling hebben wij de volgende controlewerkzaamheden uitgevoerd:

- Navragen of sprake is van bekende fraudesignalen of fraudegevallen bij management en college.
- Het evalueren van de organisatie- en governance structuur, de interne beheermaatregelen, de informatiesystemen en cultuur en gedrag in relatie tot fraude.
- Het aanbrengen van onvoorspelbaarheid in onze controlewerkzaamheden: over 2021 hebben wij de mogelijke risico's van nevenfuncties van bestuurders en directie in onze controle betrokken.
- Het evalueren van de rationaliteit van eventuele belangrijke ongebruikelijke transacties en het beoordelen van schattingen.
- Het uitvoeren van gegevensgerichte werkzaamheden op de naleving van de Europese aanbestedingsregels en steekproefsgewijs vaststellen dat aan de verantwoorde investeringsbedragen geleverde prestaties ten grondslag liggen.
- Het beoordelen van de aard van hoger-risicojournaalposten en overige aanpassingen in de administratie en het evalueren van de belangrijkste oordeelsvormingen en veronderstellingen voor een mogelijke tendentie door provincie Noord-Holland. Bij identificatie van onverwachte journaalposten hebben wij aanvullende controlewerkzaamheden uitgevoerd. Deze werkzaamheden omvatten ook het testen van transacties op basis van brondocumenten.
- Het zorgen voor een professioneel kritische instelling van ons team.

Onze beroepsorganisatie heeft de Tweede Kamer toegezegd om accountantskantoren binnenkort te verplichten om in de controleverklaring aan te geven welke werkzaamheden zijn verricht in het kader van frauderisico's en de eventuele bevindingen. Bij wijze van pilot is ons gevraagd om deze toelichting in de controleverklaring op te nemen. Om die reden bevat de controleverklaring over 2021 een aanvullende paragraaf.

Tijdens onze controle van de jaarrekening 2021 zijn geen aanwijzingen voor fraude gesignaleerd.

Frauderisico-analyse

Uw organisatie beschikt momenteel over een eerste inventarisatie, maar nog niet over een actuele frauderisico-analyse die inzicht geeft in de mogelijke frauderisico's en die de beheersmaatregelen benoemt om de gevolgen van frauderisico's zoveel mogelijk te beperken. Hierdoor is fraude-analyse en fraudepreventie geen zichtbaar onderdeel van uw interne beheersing. Wel merken wij uit gesprekken met uw medewerkers dat belang wordt gehecht aan het vermijden en ontdekken van fraude en dat inmiddels een eerste opzet voor een frauderisicoanalyse is opgesteld.

Wij adviseren u om de frauderisico-analyse verder uit te werken en deze periodiek te agenderen in uw management en college van gedeputeerde staten. Dit draagt bij aan het actueel houden van het inzicht in de kwetsbare plekken in uw organisatie. Mogelijke

gespreksonderwerpen zijn de aard, frequentie en diepgang van de uitgevoerde frauderisicoanalyses, de uitkomst daarvan en de manier waarop de organisatie de frauderisico's opvolgt en monitort.

Rechtmatigheid

Wij zijn nagegaan of de financiële beheershandelingen tot stand zijn gekomen binnen de grenzen van de door Provinciale Staten geautoriseerde begroting.

Begrotingsoverschrijdingen

Begrotingsafwijkingen die in formele zin onrechtmatig zijn maar niet meetellen voor het oordeel over de rechtmatigheid van de accountant moeten worden opgenomen in ons verslag. Provinciale Staten moeten deze afwijkingen bij het vaststellen van de jaarrekening expliciet autoriseren. Over 2021 is sprake van 1 begrotingsoverschrijding op programma 5 Groen. Omdat deze hogere lasten passen binnen het bestaande beleid van uw provincie, heeft deze overschrijding geen invloed op ons oordeel over de rechtmatigheid.

Investeringskredieten

Wij zijn ook nagegaan of de investeringen tot stand zijn gekomen binnen de grenzen van de door Provinciale Staten geautoriseerde kredieten. Wij hebben hierbij geen onrechtmatigheden geconstateerd.

Misbruik en oneigenlijk gebruik

De Kadernota rechtmatigheid regelt dat indien geen M&O-beleid bestaat of het M&O-beleid feitelijk niet wordt nageleefd, de accountant dit rapporteert in het verslag van bevindingen, maar niet meeweegt in het oordeel over rechtmatigheid. Uw provincie gaat in het fraudebeleidsplan in algemene zin in op misbruik en oneigenlijk gebruik, maar beschikt niet over specifiek provinciaal beleid.

In de externe en interne regelgeving zijn wel diverse bepalingen opgenomen die erop zijn gericht om misbruik en oneigenlijk gebruik te voorkomen. Uw provincie heeft de toets op het misbruik en oneigenlijk gebruik in enige mate onderdeel gemaakt van de interne controleplannen. De uitkomst van deze toets heeft niet geleid tot bevindingen die invloed hebben op de rechtmatigheid van baten en lasten en balansmutaties.

Vanaf 2022

Het is de verwachting dat het college van gedeputeerde staten met ingang van 2022 een rechtmatigheidsverantwoording zal afgeven. De Commissie BBV heeft hiervoor een modelrechtmatigheidsverantwoording gepubliceerd. De modeltekst zal door de provincie opgenomen moeten worden in de jaarrekening, op het moment dat de wetgeving is aangepast. Uw organisatie moet een proces inrichten waarbij het college van gedeputeerde staten zelf tot een oordeel kan komen over de financiële rechtmatigheid van transacties.

Dit betekent dat:

- een normenkader wordt vastgesteld;
- Gedeputeerde staten toetsen aan het normenkader;

- Gedeputeerde staten rapporteren rechtmatigheidsfouten en eventuele onzekerheden;
- de accountant de rechtmatigheidsverantwoording van Gedeputeerde staten betrekt bij het accountantsoordeel over de jaarrekening;
- Provinciale staten met Gedeputeerde staten spreken over de bevindingen ten aanzien van rechtmatigheid.

Uw provincie is goed voorbereid op het afgeven van de rechtmatigheidsverklaring in 2022.

SiSa-bijlage

Met de SiSa-bijlage in de jaarrekening legt u verantwoording af over de besteding van de middelen die de provincie ontvangt van het Rijk. In 2020 was sprake van een forse toename van 4 naar 17 regelingen die onder de SiSa-verantwoording zijn gebracht. In 2021 is dit verder uitgebreid tot 25 regelingen.

De controle over 2020 gaf aanleiding tot veel aanpassingen in de SiSa-tabel en de controle liep uit in de tijd. Wij adviseerden om de verantwoordelijkheid voor de SiSa-bijlage centraal in de lijn te beleggen. Dit is in 2021 gebeurd. De provincie heeft een aanpak ontwikkeld die de vakspecialisten in staat stelt om de SiSa-verantwoording goed in te vullen en te onderbouwen. Enkele medewerkers beschikken over kennis van de SiSa-regelingen en van de eisen die het Rijk stelt aan de verantwoording. Met die kennis heeft de VIC de door de vakspecialisten verzamelde informatie voor alle regelingen onderzocht. De uitkomsten zijn vastgelegd in goede controledossiers, die wij gebruiken bij ons onderzoek.

Hierdoor is de SiSa-controle 2021 aanmerkelijk soepeler verlopen. Slechts enkele correcties bleken nodig, die veelal samenhangen met onduidelijkheid over de invulinstructies van het Rijk. De aanpak van 2021 is ook goed toepasbaar in 2022 en zal bijdragen aan een succesvolle afrekening van de SiSa-bijdragen met het Rijk.

Hierna informeren wij over de uitkomsten van onze controle. Deze tabel is door het Rijk voorgeschreven en moet ook worden opgenomen als geen fouten of onzekerheden zijn geconstateerd.

Strekking controleverklaring rechtmatigheid: goedkeurend
Strekking controleverklaring getrouwheid: goedkeurend

Nr.	Specifieke uitkering	Fout of onzekerheid	Financiële omvang in euro's	Toelichting fout/onzekerheid
BZK C13	Regeling specifieke uitkering ontzorgingsprogramma maatschappelijk vastgoed	geen	0	
BZK C26	Culturele voorzieningen provincies (tranche 1+2)	geen	0	
BZK C41	Specifieke uitkering Regeling flexibele inzet woningbouw	geen	0	
BZK C59	Kwalitatief hoogwaardige en duurzame woon- en leefomgeving in NOVI-gebieden	geen	0	
BZK C99	Verzameluitkering BZK	geen	0	

IenW E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020	geen	0
IenW E10	Regeling specifieke uitkering snelfietsroutes	geen	0
IenW E12	Regeling specifieke uitkeringen N-wegen	geen	0
IenW E13	Slimme laadpleinen	geen	0
IenW E15	Regeling Specifieke uitkering Regionale Aanpak Laadinfrastructuur 2020-2023	geen	0
IenW E20	Regeling stimulering verkeersmaatregelen 2020-2021	geen	0
IenW E34	Incidentele specifieke uitkering iDiensten Mobiliteit	geen	0
IenW E37	Regeling Wilhelminasluis	geen	0
IenW E38	Tijdelijke stimuleringsregeling veilig, doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur	geen	0
IenW E43	Energiehaven IJmond	geen	0
IenW E52	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	geen	0
IenW E56	Regeling specifieke uitkering doelmatig en duurzaam gebruik verkeersinfrastructuur 2021	geen	0
IenW E58	Tijdelijke regeling specifieke uitkering bodem overbruggingsjaar 2021	geen	0
EZK F12	Eenmalige specifieke uitkering voor de uitvoering van regionale MIT-regeling 2018-2023	geen	0
EZK F14	Regeling specifieke uitkering MIT 2021	geen	0
LNV L1	Jong Leren Eten-uitkeringen	geen	0
LNV L7	Regeling specifieke uitkering IBP-Vitaal Platteland	geen	0
LNV L8	Regeling provinciale aankoop veehouderijen nabij natuurgebieden	geen	0
LNV L10	Regeling specifieke uitkering Impuls Veenweiden	geen	0
LNV L16	Eenmalige specifieke uitkering Provinciaal Uitvoeringsprogramma natuur	geen	0

Tijdbesteding

Eén van de maatregelen van onze beroepsgroep voor verdere verbetering van de kwaliteit van de accountantscontrole is dat de accountant aan het toezichthoudend orgaan van de gecontroleerde rechtspersoon rapporteert hoeveel uren hij verwacht te besteden en daadwerkelijk heeft besteed aan de uitvoering van de jaarrekeningcontrole.

In overeenstemming met deze maatregel hebben wij onderstaand de geraamde tijdbesteding weergegeven ten opzichte van de werkelijke tijdbesteding.

Verslag van bevindingen 2021

Functieniveau	Begrote uren	Werkelijk bestede uren *)
Registeraccountants	445	558
Senior manager	331	386
Overige medewerkers	300	245
Specialisten	255	220
Totaal	**1.331**	**1.409**

*) Het verschil tussen de werkelijk bestede uren en de begrote uren houdt voor 46,5 uur verband met onvoorziene aanvullende controles op aanbestedingen. Wij rekenen uitsluitend de bedragen af die wij vooraf met u overeengekomen zijn.

Bijlage 1: De opdracht die u ons heeft verstrekt

Binnen het kader van de overeenkomst tussen de Provincie Noord-Holland en Publiek Belang Accountants B.V. tot het controleren van uw jaarrekening bevestigen wij formeel elk jaar de onderlinge afspraken met een opdrachtbevestiging. Met de opdrachtbevestiging heeft u ons op meer gedetailleerde wijze opdracht gegeven tot het controleren van de jaarrekening. Er is gedurende het verloop van de controle op geen enkele wijze sprake geweest van een beperking in de reikwijdte van onze controle ook zijn geen meningsverschillen met het management geweest. Tijdens de uitvoering van de oorspronkelijke auditplanning hebben zich geen wijzigingen van materieel belang in de reikwijdte voorgedaan. Wij achten de reikwijdte van onze controle voldoende voor de doelstelling van onze controle.

De doelstelling van de controle is het afgeven van een controleverklaring bij de jaarrekening van Provincie Noord-Holland. Onze controleaanpak bestaat in hoofdlijnen uit drie fasen: de risicoanalyse, de interim-controle en de jaarrekeningcontrole.

Gezamenlijke risicoanalyse als basis

Onze controle start met het maken van een analyse van de risico's waar u als provincie mee te maken heeft. Deze risicoanalyse zien wij als een gezamenlijke actie van ons controleteam en vertegenwoordigers van uw provincie en maakt deel uit van ons pre-auditgesprek. Het doel hiervan is om op basis van gezamenlijke kennis van uw organisatie en uw omgeving tot een zo volledig en bruikbaar mogelijke risicoanalyse te komen, die als basis voor de verdere controlewerkzaamheden kan dienen. Het gaat hierbij primair om de externe risico's en de risico's in de bedrijfsvoering. Bij deze inventarisatie ligt primair de focus op de risico's op afwijkingen van materieel belang in de jaarrekening als gevolg van fraude of fouten.

Interim controle

Onze risicoanalyse en de daarop gebaseerde controleaanpak richten zich niet uitsluitend op de jaarrekening zelf, maar ook op het systeem van interne beheersing. Hoe beter dat systeem functioneert, hoe meer zekerheid er bestaat dat de opgeleverde informatie betrouwbaar is, zowel tussentijds als bij de jaarrekening. Wij onderzoeken tijdens de interim-controle de procesrisico's, om te bepalen of hierin voldoende beheersmaatregelen (de AO/IB) zijn getroffen. Het product van deze fase van de controle is een managementletter met daarin opgenomen verbeterpunten ter verdere optimalisatie van de interne beheersing.

Volledigheidshalve merken wij op dat onze analyse en evaluatie is uitgevoerd in het kader van de door u verstrekte opdracht tot controle van de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten. Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing.

Hierdoor is onze analyse en evaluatie beperkter dan dat deze zou zijn geweest in het kader van een opdracht tot het geven van een oordeel over de opzet, het bestaan, de effectiviteit en de efficiency van de interne beheersing als geheel en bestrijkt daarom niet noodzakelijkerwijze alle in de interne organisatie vervatte tekortkomingen.

Jaarrekeningcontrole

Bij de jaarrekeningcontrole stellen wij vast of de jaarrekening is opgesteld volgens de geldende verslaggevingsvoorschriften, of de door u opgestelde jaarrekening een getrouw beeld geeft en of de baten, lasten en balansmutaties voldoen aan de eisen van rechtmatigheid zoals opgenomen in uw controleprotocol. Ook stellen wij vast dat de posten in de jaarrekening adequaat zijn toegelicht. Onze controle houdt niet in dat wij alle posten integraal controleren. Onze aanpak heeft als doel om belangrijke onjuistheden of onrechtmatigheden te ontdekken, rekening houdend met de toepasselijke materialiteitsgrenzen.

Het product van de jaarrekeningcontrole is de controleverklaring bij de jaarrekening en een verslag van bevindingen. In het verslag van bevindingen rapporteren wij fouten en onzekerheden die de vastgestelde rapportagetolerantie overschrijden en overige bijzonderheden die naar onze mening van belang zijn voor de behandeling van de jaarrekening (zoals governance, financiële positie, ontwikkeling resultaten en de kwaliteit van de interne beheersing).

Op alle opdrachten verricht door Publiek Belang Accountants zijn algemene voorwaarden van toepassing welke bij de Kamer van Koophandel zijn gedeponeerd. Publiek Belang Accountants is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel te Den Haag onder nummer 67229328.

Lid van Coöperatie
De Maatschappelijke Accountants

Mondelinge technische vragenronde Jaarrekening 2021

Datum	:	30 mei 2022
Commissievoorzitter	:	F.A.S Zoon
Commissie adviseur	:	Mw. M. de Zwart
Contactpersoon griffie	:	zwartm@noord-holland.nl

Aanwezig: dhr. J.J. Carton (PvdA), Statenlid J.W. Dulfer (GL), mw. G. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland), dhr. G.J.W. Hartog (JA21), dhr. D.G. Heijnen (CDA), mw. A.C. Kapitein (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU), Ines Kostić (PvdD), dhr. E.S.J. Mangal (duolid DENK) dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD),

Mw. M. Luimstra (Sector manager Financiën)

Agenda **Paginanummer**

1. Opening
2. Mondeling technische vragenronde jaarstukken 2021
3. Sluiting

1. Opening

Opening 18.30 uur

De **VOORZITTER**: Welkom bij technische vragenronde over de jaarstukken 2021. Statenleden worden in de gelegenheid gesteld om mondelinge vragen te stellen over de jaarstukken. Deze mondelinge vragenronde komt in de plaats van een schriftelijke vragenronde.

De heer **HARTOG** (JA21): Wanneer en door wie is besloten om de mondelinge vragenronde weer op te pakken?

De **VOORZITTER**: Aan het einde van de vorige Statenperiode is besloten om in het vervolg de voorbereiding van de behandeling van de jaarstukken op deze manier te doen. Door Covid moest worden teruggevallen op de oude procedure. Laten we deze procedure na afloop evalueren.

De voorzitter licht de procedure van vanavond toe.

2. Mondelinge technische vragenronde jaarstukken 2021

De heer **HARTOG** (JA21): Naar aanleiding van de aanbiedingsbrief van 17 mei 2022, pagina 2, punt 2, Programma Financiën: Er is een voordelig verschil van 16.000.829 euro. Op welke onderdelen is dat voordelige verschil ontstaan?

Op pagina 3 en 4 aanbiedingsbrief wordt gesproken over een voordelig bedrag van 9,6 miljoen euro. Deze bijdrage voor het Waddengebied is van het Rijk ontvangen, maar kan niet worden gestort in het Waddenfonds. Worden deze middelen aan de Reserve Uitgestelde intenties toegevoegd, of via het restant rekeningenresultaat, zonder bestemming, aan de Algemene Reserve toegevoegd? Als die middelen straks toch nog worden afgestort, wat is dan het effect op de begroting?
Jaarrekening pagina 160: Naar verwachting zal met de Belastingdienst eind 2022 een nieuw convenant worden afgesloten. Waarom wordt een nieuw convenant afgesloten?

Mevrouw **KAPITEIN** (D66): Een aanvullende vraag over het Waddenfonds. Verwacht u het bedrag van 9,6 miljoen euro in 2022 uit te geven? Wordt dan een nadelig resultaat voor 2022 voorzien?
Jaarrekening:
Pagina 20: Over welke onderwerpen zijn in 2021 inwonerspanels en participatiecampagnes en platforms georganiseerd?
Pagina 21: De communicatie wordt geconcentreerd rond 5 thema's die inwoners het belangrijkst vinden: Welke thema's zijn dat geweest in 2021?
Pagina 89: Kan een update worden gegeven van de laatste inzichten in wanneer hoeveel extra NNN wordt gerealiseerd?
Pagina 99, punt 5.2.1.: Er is 14,6 miljoen euro extra uitgegeven aan NNN en agrarisch natuurbeheer. Kan een nadere toelichting of specificatie worden gegeven?
Pagina 119: Wat houdt de beleidsindicator 'Resultaat Voedsel verbindt' in?
Pagina 162: Ruim 40% van de fte zijn niet toegewezen aan een programma, anders dan aan het Programma Financiën en Bedrijfsvoering. Wat doen deze mensen behalve financiën, administratie inkoop en HR?
Pagina 193: Waarom zijn nog niet alle leges kostendekkend, zoals bijvoorbeeld de Waterwet en de Wet Hygiëne zwembaden en vooral de Wet Natuurbescherming? Gaat dit in 2022 wel lukken?
Pagina 301: Voor de Ronde Hoep is een voorziening van 2,7 miljoen euro getroffen. Waarvoor is dit bedoeld? Wat is de achterliggende methodiek? De Provincie treft weinig voorzieningen en werkt meestal met reserves.
Pagina 305: Er valt 466.000 euro vrij vanuit het project Grass2Grit. Op pagina 81 staat dat wordt bezien of de door dit project doelstellingen te behalen zijn. Is dit project vroegtijdig gestopt, omdat er geld vrijvalt?

Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal NH): In de voordracht staat dat het resultaat van PDENH 2,4 miljoen euro negatief is. Het resultaat is al sinds 2018 elk jaar negatief. Waardoor wordt dat verlies in 2021 veroorzaakt? In de Jaarrekening staat dat er aanvullende storting is voor de verliesvoorzienig van 3,1 miljoen euro. Klopt het dat de verliesvoorziening niet te maken heeft met verlies, maar met het feit dat er meer middelen zijn geïnvesteerd en dat daarom de verliesvoorziening omhoog moet? Wat is het verlies in 2021?
Jaarrekening:
Pagina 67, Overzicht onttrekking reserves: In de ontwerpbegroting betreft het min 170. In de actuele begroting en Jaarrekening is dat bedrag veel hoger. Waardoor is dat verschil verklaren?

Pagina 70, paragraaf 4.1.2. Subsidieregelingen: Kan een percentage worden gegeven van welk deel van de subsidies in de MRA terecht komt en welk deel daarbuiten?
Pagina 78, paragraaf 4.3.4.: De hersteltijd van VRI's blijkt niet haalbaar. Is een dergelijk complex verkeerslicht dan wel een voordeel ten opzichte van een regulier verkeerslicht? Wat is het effect van uitval op de verbeterde doorstroming?
Pagina 126, Bedrijfsvoering, paragraaf 7.2.3 (vermogensbeheer): Wat zijn reclameconcessies? Wat is de relatie van de opbrengsten uit reclameconcessies met vermogensbeheer?
Pagina 174: SolaRoad is verliesgevend. Waardoor wordt het negatieve resultaat veroorzaakt?

De heer **HEIJNEN** (CDA):
Jaarrekening:
Pagina 70, paragraaf 4.1.2.: Wat wordt gesubsidieerd met de Subsidies buiten uitvoeringregel? Wanneer komt men in aanmerking voor een dergelijke subsidie?
Pagina 71, paragraaf 4.1.2.: Wat is de oorzaak dat 5,7 miljoen euro minder aan de uitvoering van mobiliteitsbeleid is uitgegeven ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2021?
Pagina 75, paragraaf 4.3.1.: Er is 7,5 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het ontwerpen van duurzame maatregelen bij projecten voor de jaren 2021-2023. Welk bedrag is hiervan in 2021 ter beschikking gesteld?
Pagina 184, Onteigeningsbeslissingen grondbeleid: Hoe loopt het proces? Komen alle mogelijke onteigeningsbeslissingen langs Provinciale Staten?

Vorig jaar waren er op het positieve resultaat toch nog onverwachte kosten, waardoor in de Kaderbrief het positieve resultaat fors minder werd. Is er al inzicht over welke lasten nog te verwachten zijn?

Statenlid **DULFER** (GL): Voordracht, pagina 2, Toelichting bij paragraaf 2. Daar staat een verschil tussen het uiteindelijke resultaat en de laatste begrotingswijziging. Bij de laatste begrotingswijziging waren GNR en de nu uitgestelde exploitatie van het Waddenfonds waarschijnlijk al bekend. Waarom is dit dan niet opgenomen in de prognose of de begroting?
Pagina 75, Mobiliteit,: De werkzaamheden ten behoeve van de verbetering van de biodiversiteit zijn in 2021 ondergebracht bij de gebiedsaannemer en worden in 2022 opnieuw geprogrammeerd. Wat betekent dit? Gebeurt dit bij een of bij meerdere gebiedsaannemers? 40 procent van de verbetervoorstellen is uitgevoerd. Wat is dan de ambitie voor de resterende voorstellen?
Pagina 78: De beleidsindicator Aanrijtijd VRI is deels gerealiseerd, vanwege de complexiteit van het stoplicht. Wat is de complexiteit? Was die niet te voorzien? Kunnen we de complexiteit inmiddels beter hanteren?
Pagina 44, Water en Ruimte: Wat moet worden verstaan onder de zorgplicht voor regionale keringen? Wie is daarvoor verantwoordelijk? Wat is de stand van zaken van de pilot hierover met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier?
Pagina 47: Er zijn versterkingsplannen voor de primaire keringen. De actuele begroting is 7,5 miljoen euro. In de Jaarrekening kwam het op 2,8 miljoen euro. Waardoor wordt deze onderbesteding veroorzaakt?

Pagina 96, Groen: Naast de lopende acties in het Actieplan Biodiversiteit is er voor twee gebieden een aanvullende subsidie beschikbaar gesteld voor aanvullend weidevogelbeheer. Om welke twee gebieden gaat het? Voor welke aanvullende activiteiten wordt de subsidie verstrekt?
Pagina 97, Groen: De Provincie werkt aan de bestrijding van exoten. Graag een toelichting op de Cabomba bestrijding in de Vechtplassen, de gebruikte methode, de effectiviteit en toekomst van Cabombabestrijding?
Pagina 99, Groen: Hoe is er tot nu samengewerkt met Stichting Steenbreek, met name op de primaire doelstelling 'vergroening van particuliere tuinen'? Zijn er plannen gemaakt voor de komende jaren.

Statenlid KOSTIĆ (PvdD): In de jaarstukken wordt vaak verwezen naar onderzoeken en monitoring, maar er wordt geen link bij geplaatst. Het zou fijn als standaard een hyperlink wordt toegevoegd.
Jaarrekening: Pagina 23, Programma Klimaat en Milieu: De doelenboom Klimaat gaat vooral in op energie. Het Actieprogramma Klimaat is breder dan dat. Wat is de stand van zaken met betrekking tot het behalen van de doelen, per thema en sector? Kan de Jaarrekening op klimaatdoelen worden aangescherpt?
Kunnen op de website, op een pagina, de verschillende ambities van de Provincie meetbaar en inzichtelijk worden gemaakt, zodat duidelijk is hoever een ander is gevorderd?
Pagina 26: Gemeenten behoren in de Omgevingsvisie en omgevingsplannen aandacht te besteden aan het spectrum van een gezonde leefomgeving. Controleren wij de gemeenten daarop? Kunnen we een aanwijzing geven als dit niet gebeurt?
Pagina 28: Wat is de reden dat nul sanering geluidsbelaste woningen is gerealiseerd?
Pagina 31: Hoe staat het met handhaving op de Wet Natuurbescherming bij werkzaamheden binnen gemeenten? In de praktijk blijkt dat de capaciteit daarvoor beperkt is. Wat is gedaan om de VTH-taken wat betreft Wet Natuurbescherming te versterken?
Pagina 49 Programma 3: Regionaal Waterprogramma: We missen een volledige reflectie op het gebied van de verschillende waterdoelen. Hoe zit het met de chemische kwaliteit?
Wat is de stand van zaken van de bestrijding verdroging natuurgebieden en bescherming drinkwaterwingebieden?
Pagina 29: Uit het Rekenkamerrapport bleek dat de OD weinig capaciteit had. Hoe wordt daarop gereflecteerd in de Jaarrekening?
Pagina 69, Programma 4: OV-nooppunt Muiden. Worden dergelijke verkenningen ook bij andere knooppunten gedaan? Spelen biodiversiteit en natuurinclusiviteit ook een rol bij deze duurzame ontwikkelingen? Hoe staat de provincie ervoor inzake natuurinclusieve ruimtelijke ontwikkeling?
Pagina 76: Verbeteren biodiversiteit: 40% van de verbetervoorstellen is in 2021 uitgevoerd. Betekent dit dat 60% niet, of later wordt gerealiseerd? Is het nieuwe ecologische onderhoud van oevers en bermen reeds in ieder gebiedscontract opgenomen en uitgevoerd? Zo nee, waarom niet?
Vorig jaar is toegezegd dat gebiedscontracten gelijk getrokken zouden worden. Wat houdt dit in? Is dat reeds gebeurd? Zo nee, waarom niet?
Programma 5 Groen: We missen een beleidsindicator Biodiversiteit. Waar zijn de resultaten en inspanningen op natuurinclusiviteit van de thema's terug te zien in de Jaarrekening?

NNN: Binnen drie jaar moet de stikstofdepositie omlaag worden gebracht. Ligt het proces op schema qua reductiedoelen?
Faunabeheer wordt uitgevoerd door FBE, meestal op basis van beheerplannen. Welke faunabeheerplannen ontbreken nog? Hoe zit het met beheer buiten de FBO? Is de FBE daar ook bij betrokken?
De PvdD mist de dieren in de verschillende programma's. Waar nu dieren worden genoemd, gaat het om mogelijke doding van dieren. Is het mogelijk om een paragraaf over dierenwelzijn op te nemen in de Jaarrekening?
Programma 6, landbouw: Vanuit Europa zijn doelen gesteld voor biologische landbouw. Zelf heeft de Provincie doelen voor natuurinclusief in 2030. Kan inzichtelijk worden gemaakt hoe we er nu voor staan?
In de Voedselvisie is dierenwelzijn meegenomen. Middels een amendement worden kringlooplandbouwambities gekoppeld aan dierenwelzijnsverbetering. De Provincie kan niet overal invloed op uitoefenen, maar hoe wordt dierenwelzijn meegenomen? Welke vorderingen zijn gemaakt?

De heer **KLEIN** (CU): Pagina 37, Programma 2.2.2. Indicator aantal bedrijven dat heeft deelgenomen aan het stimuleringsprogramma. Dat is lager dan begroot. Zijn er andere redenen dan genoemd dat minder bedrijven hebben deelgenomen?
Pagina 47, Programma 3.1.2: De ontwerp begroting voor Programma 3.1.2 was 2,5 miljoen euro. De actuele begroting is op 7.5 miljoen euro gezet. In de Jaarrekening staat uiteindelijk 2.8 miljoen euro. Wat is daar gebeurd?

Pagina 54, Programma 3.4.1.: De concessie Gooi en Vechtstreek heeft een eigen MaaS app. Het provinciaal beleid is dat ze zoveel mogelijk eenzelfde app voor de verschillende concessies. Wat is de status daarvan?
Pagina 68, Programma 4.1.1. MRA elektrisch. Er zijn minder laadpunten gerealiseerd dan gepland. Is dat een beleidskeuze van de Provincie of heeft MRA Elektrisch zelf een keuze gemaakt?
Pagina 98, Programma 5.2.4. Faunaschade: Het advies voor de Kadernota is om de tegemoetkoming faunaschade te begroten op 10 miljoen euro. Is dat gebaseerd op een analyse van wat we verwachten, of is dit een extrapolatie van wat er in 2021 is uitgekeerd? Het feit dat het iedere keer wordt bijgesteld, is een structureel verschijnsel.

De heer **CARTON** (PvdA): Wat is de reden van de aanvullende verliesvoorziening in het kader van PDENH?
In de voordracht, punt 4 Financiële ontwikkeling wordt gesproken over een afname van de bestemmingsreserves van 65 miljoen naar 860 miljoen euro. Dat is toch geen afname? Kan worden toegelicht hoe dit moet worden gelezen?

De heer **ROOSENDAAL** (VVD): Waarom telt de tabel over de kwaliteit van oppervlaktewater niet op?

De heer **MANGAL** (DENK) is benieuwd naar de antwoorden op de zinnige vragen die zijn gesteld.

De heer **HARTOG** (JA21) heeft geen vragen.

Schorsing 19.19 uur 19.45 uur

Beantwoording van vragen:

Mevrouw **LUIMSTRA**: Eerst worden de vragen over programma's beantwoord en daarna de vragen over Financiën (voordracht, programma 7 en de Jaarrekening).

Programma 1
De vragen over Programma 1 Communicatie vanuit D66 worden schriftelijk beantwoord.

Programma 2
Zorgplicht regionale keringen en de relatie tot de pilot met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: De pilot is succesvol afgerond. Op dit moment heeft de Provincie alleen een zorgplicht bij primaire keringen. Bij regionale keringen gaat het alleen om het toetsen en normeren van die keringen. Wat de Provincie doet bij primaire keringen wil ze ook gaan toepassen bij regionale keringen. Daarom heeft de pilot samen met het hoogheemraadschap plaatsgevonden. De resultaten daarvan moeten nog worden vertaald in beleid.
Twee partijen stelden een vraag over het grote verschil in de tabel 'Primaire keringen'. Het antwoord staat in de Jaarrekeng bij de toelichting op pagina 202. De twee grootste verklaringen zijn, dat er een uitvoeringsregeling voor het gebiedsprogramma Ruimtelijke kwaliteit is geweest omtrent de Markermeerdijken. Daarvoor was 1,2 miljoen euro begroot, maar er zijn in 2021 geen aanvragen binnengekomen voor deze uitvoeringsregeling. Het is wel de verwachting dat die aanvragen in 2022 worden gedaan. Dat verklaart waarom het bedrag niet is uitgegeven.
Daarnaast was er 3.3 miljoen euro begroot voor een samenwerkingsovereenkomst met Hollands Noorderkwartier. De ondertekening vond plaats in januari 2022, terwijl dat eigenlijk voor vorig jaar stond gepland. Dat maakt dat je met het bedrag moet schuiven. Zie ook pagina 202 voor een toelichting.
Een reflectie op de waterdoelen wordt gemist en ook de chemische doelen zouden ontbreken. Deze doelen, dus ook de chemische, zijn meegenomen in een rapportage in het kader van het Regionaal Waterprogramma. De rapportage is, of wordt, aan Provinciale Staten toegestuurd.
Handhaving in Natura2000-gebieden: Samen met de Omgevingsdienst en andere organisaties worden handhavingsuitvoeringsplannen gemaakt waarin de coördinatie van handhaving in het natuurveld wordt georganiseerd. Dat vond plaats in 2021.
Randstedelijke Rekenkamerrapport inzake drinkwaterbronnen en de capaciteit van de Omgevingsdiensten: De ontheffingsverzoeken en handhaving hebben gewoon doorgang kunnen vinden. Daar is niet op ingeboet. Provincie Noord-Holland is met de Omgevingsdienst in gesprek over het op een gewenst niveau brengen van de capaciteit. Dat is in 2021 niet gerealiseerd.
De doelenboom is bij de begroting door de Staten vastgesteld. Als deze niet volgens wens is dan moet dat bij de begroting besproken worden.

Het is aan de gemeenten zelf om eigen omgevingsvisie te maken en om daarin een gezonde leefomgeving op te nemen. De Provincie controleert niet specifiek of grijpt niet in als zij dat onderdeel niet opnemen.
Ten aanzien van het verschil tussen begroting en gerealiseerd in de sanering van geluidsbelaste woningen spelen twee aspecten. Het aantal begroot bleek een lager aantal te zijn. De sanering hangt samen met de uitvoering van een aantal projecten. Die hebben niet plaatsgevonden in 2021. De verwachting is dat die realisatie dit jaar gaat plaatsvinden, maar wel met een lager aantal.
De vraag wat de reden is dat het aantal bedrijven dat deelnam aan de stimuleringsregeling lager is dan begroot (pagina 37), zal schriftelijk worden beantwoord.

Programma 3

Programma 3.4.1: De verkenning die is gedaan voor knooppunt Muiden is een mobiliteitsknoop/-hub, dus niet bij een stationsgebied. De opgave om dit ook bij de andere OV-knooppunten (60 treinstations en 4 grote busstations) wordt integraal, programmatisch en ruimtelijk verkend, qua gebruik, ketenreis et cetera.. De Provincie doet dit met haar samenwerkingspartners. Muiden is een van de eerste knooppunten, wat niet een treinstation is en waar dat nu ook wordt gedaan. Bij de nieuwe knoop Haarlem Nieuw Zuid gebeurt het ook. Iedere knoop is maatwerk.
Speelt biodiversiteit een rol bij doelstellingen voor OV (Programmaplan Knooppunten)? De verbetering van de leefomgevingskwaliteit is een van de doelstellingen, zoals stedelijk groen en klimaatadaptatie. Biodiversiteit op zich is niet een direct doel, maar door de verbetering van de leefomgeving, door middel van groen in de stationsgebieden, klimaatadaptief bouwen etc. is het wel een koppelkans. Daarnaast zijn er nog aparte knooppunten. Dat zijn de buitenpoorten. Dit zijn de stationsgebieden die toegang tot landschap of de natuur bieden. Daarbij wordt getracht het groen richting het station te trekken, om een betere groenverbinding te maken. Bij knopen waarbij subsidie is toegekend, is getoetst aan leefomgevingskwaliteit. Bij de Poort van Hoorn zijn klimaatadaptatie en groen een duidelijk onderdeel van het integrale plan, net als bij Hilversum en andere plannen.
De (MaaS)-app in de concessie Gooi en Vechtstreek was onderdeel van de aanbesteding. Transdev was verplicht om die app te maken voor de Gooi en Vechtstreek. De app is redelijk succesvol. Met Transdev wordt gesproken over uitbreiding van de app naar andere concessies.
Grondonteigening: De rol van de Koning ten aanzien van onteigening zal bij de nieuwe Omgevingswet verdwijnen. Die rol wordt min of meer overgenomen door Provinciale Staten. Uiteraard heeft de Koning altijd gelijk. Dat hebben Provinciale Staten niet. Het besluit dat de Staten moeten nemen ten aanzien van onteigening moet worden bekrachtigd door de bestuursrechter. Tegen de tijd dat de Omgevingswet daadwerkelijk wordt ingevoerd, volgt een technische sessie (is het voorstel aan de Statengriffie).

Programma 4

De Provincie verstrekt in principe geen subsidies binnen VRA-gebied. Dat doet de VRA als vervoersregio. De enige uitzondering daarop is de regeling Uitwegen. Dat betreft het veilig maken van de eigen uitwegen op de provinciale wegen. Die kunnen in VRA gebied liggen.

Voor de regeling Kleine Infra is de verdeling van de subsidie circa 50:50: 6,3 miljoen euro binnen MRA-gebied (Zuid-Kennemerland, IJmond, Gooi en Vechtstreek en Uitgeest) en circa 6 miljoen euro buiten de MRA. De Uithoornlijn is een subsidie buiten uitvoeringsregeling. Dat is wel een subsidie aan VRA. De uitvoering wordt gedaan door de VRA.

Gemeenten of partijen kunnen een beroep doen op uitvoeringsregelingen, totdat de subsidiepot leeg is. Er zijn ook bijdragen door de Provincie aan projecten. Denk aan de fietstunnel Velsertraverse. Dat is een project waarbij via Subsidie buiten uitvoeringsregeling subsidie wordt verstrekt.

Aan Mobiliteitsbeleid is 5,7 miljoen euro minder uitgegeven. Een groot aantal subsidieregelingen heeft minder of zelfs meer uitgegeven dan begroot. Bijvoorbeeld: Voor de fietstunnel Velsertraverse is het de gemeente niet gelukt om de subsidie aan te vragen, dus die schuift door naar volgend jaar. Het project Fiets filevrij, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam, is ook dit jaar niet tot uitvoering gekomen en is doorgeschoven naar volgend jaar. Zo zijn er meer regelingen. Dat telt samen op tot 5,7 miljoen euro.

Het programmabureau MRA Elektrisch werkt voor drie provincies, Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het budget. Vandaar dat dit via de begroting wordt verantwoord. Het programmabureau is concessiehouder van een laadpuntenconcessie. De provincies zijn verantwoordelijk voor de aanvragen. Die aanvragen komen van individuele burgers. Zij vragen bij hun gemeente een laadpaal aan. Gemeenten zouden dat in principe kunnen regelen, maar dat is ingewikkeld. Er is daarom een gezamenlijke regeling afgesproken voor alle gemeenten. Gemeenten zetten de aanvragen door naar het Programmabureau MRA Elektrisch. Het programmabureau bepaalt vervolgens waar de laadpaal het beste kan worden geplaatst. Het aantal aanvragen voor laadpalen was in het afgelopen jaar minder dan gepland.

Een VRI (verkeersregelinstallatie) is een regelsysteem voor de afwikkeling van verkeersstromen. Een VRI omvat niet alleen een stoplicht, maar ook een computer, signaleringskabels etc. De complexiteit bestaat uit twee onderdelen. Een gebiedsaannemer moet zorgen dat een VRI behouden blijft en dat problemen tijdig gesignaleerd worden. De installatie draait op verschillende software systemen en onderdelen. Die zijn niet alle van deze tijd. Soms zijn onderdelen niet voor handen en kunnen ze niet snel worden geleverd, waardoor de aannemer de VRI niet direct kan herstellen. Er is hersteltijd nodig. De hersteltijd wordt in 34% van de tijd gerealiseerd.

In 2020 is circa 2 miljoen euro gevraagd om biodiversiteit binnen provinciale infrastructuur vorm te geven. Dat was het eerste jaar te ambitieus. Samen met de gebiedsaannemers is gepoogd dit op te lossen. Onder meer door de onderhandelingen met de gebiedsaannemer werd vertraging opgelopen. Het programma loopt tot 2023. In 2021 viel een bedrag vrij. Het is wel de bedoeling om de totale biodiversiteitopgave te realiseren.

Afwaardering heeft een technische achtergrond. Het project wordt momenteel afgerond. Er wordt rekening gehouden met Europese subsidie. Het is nog onduidelijk of het project in aanmerking komt voor die subsidie. Daarom wordt op voorhand afgeboekt. Mocht de Europese subsidie alsnog volgen dan ziet men deze terug als inkomsten in de begroting.

Duurzaamheid: In mei 2021 hebben de Staten afgesproken dat in drie jaar tijd voor 7,5 miljoen euro aan duurzaamheid wordt ontwikkeld. Tot op heden is daarvan circa 3 miljoen euro uitgevoerd. Al deze maatregelen worden aan Provinciale Staten voorgelegd ter uitvoering. In de komende periode wordt het bedrag van 7,5 miljoen euro zeker verbruikt.

Programma 5

Het is lastig om in een paar zinnen aan te geven waar en wanneer NNN wordt gerealiseerd. Een duidelijk overzicht daarvan wordt elk najaar gegeven in het Programma Natuurnetwerk.
Het verschil van 14,58 miljoen euro bij het operationeel doel 5.2 Natuurbeheer is een groot bedrag. Inbegrepen is de uittredingssom uit het Goois Natuurreservaat. Het is een eenmalige grote afwijking, welke te verklaren valt.
Er zijn twee gebieden waar een aanvullende beschikking voor weidevogelbeheer is afgegeven. Dat zijn middelen uit het landelijke actieprogramma Grutto. Dat geld voor aanvullende weidevogelmaatregelen is terechtgekomen in Zeevang en de Ronde Hoep.
Vanuit Groen Kapitaal wordt samengewerkt met Stichting Steenbreek. Beide streven dezelfde doelen na. Steenbreek wordt een podium gegeven op het Groen Kapitaal platform. Het betreft niet zozeer een subsidie.
Cabomba is een waterplant die behoorlijk hinderlijk is voor watersporters. Cabomba wordt weg geharkt uit de jachthavens. Dat moet voorzichtig gebeuren, want als de plant kapot wordt getrokken, komen er juist weer nieuwe planten bij, waardoor het probleem verergerd. We hebben niet de illusie dat Cabomba helemaal kan worden weggenomen uit de Vechtplassen. Het zal een kwestie van beheer zijn, ook in de toekomst, met name rondom de jachthavens.
Een beleidsindicator voor natuurinclusieve ontwikkeling wordt gemist. Als beleidsindicator voor biodiversiteit wordt de Living Planet Index van het Wereld Natuurfonds gebruikt. Voor natuurinclusieve ontwikkeling ligt dat anders. Het is een lastig te operationaliseren begrip. Wanneer is een ontwikkeling natuurinclusief? Dan zou dat ook nog moeten worden gemeten in de gehele provincie over zo ongeveer alles. Een dergelijke indicator is lastig operationeel te maken. Vandaar dat voornoemde Living Planet Index wordt toegepast, welke statistisch gezien verantwoord is.
De Provincie is nog niet op schema qua stikstofreductie. De zorg over de stikstofproblematiek is er uiteraard wel. In Noord-Holland is het een veelkoppige problematiek. Het heeft te maken met landbouw, infrastructuur en industrie, maar ook met stikstof vanaf zee. De Provincie kan daarop weinig invloed uitoefenen. Zoals bekend is recent een brandbrief aan de minister gestuurd. De Provincie heeft een gebiedsgerichte aanpak opgebouwd. Er staat op dit moment al veel aan stikstofstrategie en uitwerking. De Provincie zit zeker niet ‘achter in de bus’ als het gaat om de aanpak van stikstofreductie.
Er ontbreekt geen faunabeheerplan. Niet alle faunabeheer loopt via een faunabeheerplan. Het heeft wel de voorkeur dat alles via een faunabeheerplan verloopt, want dat betekent dat er gecoördineerd beheer plaatsvindt. Er kan ook rechtsreeks, zonder een faunabeheerplan ontheffing worden verleend. Dan gaat het om incidentele gevallen, bijvoorbeeld konijnen op een begraafplaats. Dan verleent de Provincie buiten een faunabeheerplan om een ontheffing.

Betreffende faunaschade is er vrij real time contact met BIJ12, de uitvoeringsinstantie. Het schadebedrag houdt verband met de omvang van de ganzenpopulatie, maar ook weersomstandigheden en de grasprijs spelen een rol. Het betreft vooral het vergoeden van gewasschade bij agrariërs.

Programma 6

Gevraagd is naar de betekenis van het cijfer 4 bij Voedsel Verbindt. Het cijfer gaat over trajecten die in 2020 zijn doorlopen in het kader van Voedsel Verbindt, waaronder het Jong-leren-eten-programma en de pilot Horecalogistiek op de Zuidas, de Hallen en andere gebieden in Amsterdam waar duurzame logistiek vanuit Voedsel Verbindt nader wordt bekeken. Tevens is in de eigen horeca een challenge met circulair voedsel tot stand gebracht. Daardoor is tot het cijfer 4 gekomen.

Vorderingen met betrekking tot dierenwelzijn in de Voedselvisie: De Voedselvisie gaat over regeneratieve en grondgebonden landbouw en niet over alle vormen van landbouw. In de regeneratieve landbouw wordt het zo natuurlijk mogelijk houden van dieren mogelijk gemaakt. Er loopt een pilot met LNV over kringlooplandbouw. Dierenwelzijn is daarvan een onderdeel. Daar wordt ook gestuurd op doelen.

Financiën (voordracht, Programma 7 en jaarstukken):

De verwachting was dat in 2021 9,6 miljoen euro zou worden uitbetaald door het Rijk voor het Waddengebied. Het bedrag is toegekend maar nog niet uitbetaald. In de Jaarrekening wordt dit uitgelegd. Het bedrag verschuift van 2021 naar 2022. Dit is bij de eerste begrotingswijziging toegevoegd aan de begroting 2022. Het voorstel is om het geld dat al is ontvangen in de algemene reserve te storten. In 2022 wordt het geld weer aan de algemene reserve onttrokken. Er komt geen nadeel in 2022, omdat het geld al gereserveerd is.

Het verschil/bedrag van 16,8 miljoen euro op Programma 7 bestaat uit afrekenverschillen, waarin dit jaar een grote subsidievaststelling zit. Dit zijn subsidies die later worden vastgesteld en die lager blijken te zijn dan de subsidietoekenning. Daarnaast was er een positief voordeel op capaciteit van 7 miljoen euro. De toelichting op deze verschillen staat op pagina 2 en 3 van de aanbiedingsbrief.

Elke drie jaar wordt met de Belastingdienst een nieuw convenant gesloten in het kader van horizontaal toezicht. Dat convenant zal voor het eind van het jaar worden gesloten.

De beantwoording van de vraag over de leges volgt schriftelijk.

Een voorziening wordt getroffen als het moment van betalen onzeker is of de omvang onbekend of onzeker is. De voorziening Ronde Hoep stamt van voor 2021 en heeft betrekking op planschadeverzoeken, waarvan is vastgesteld dat ze waarschijnlijk betaald moeten worden, maar waarbij nog geen indiening van planschadeverzoeken heeft plaatsgevonden. De verwachting is dat dit op zijn vroegst in 2023 gaat plaatsvinden. Tot die tijd is daarvoor een voorziening geraamd.

Negatief resultaat PDENH: Een verliesvoorziening wordt gevormd door het waardeverschil eigen vermogen van PDENH en het door de Provincie gestorte kapitaal. Het eigen vermogen van PDENH wordt weer beïnvloed door de investeringen die worden gedaan in participaties. De verliesvoorziening voor het waardeverschil wordt opgenomen. Het verlies van PDENH wordt

veroorzaakt door investeringen en faillissementen van vennootschappen waarin is geïnvesteerd, die hebben plaatsgevonden.
Overzicht onttrekking reserves: Schommelingen worden veroorzaakt door in de reserves gewekte lasten. De schommelingen kunnen niet van te voren worden ingeschat.
Zinsnede in Programma 7 met betrekking vennootschapsbelasting over de opbrengsten uit reclameconcessies: Er speelt een landelijke discussie over het begrip normaal vermogensbeheer. De belastingdienst legde een aantal gemeenten aanslagen op, waarbij is aangegeven dat reclameconcessies belast zijn met vennootschapsbelasting. De provincie en gemeenten zijn het daarmee niet eens. Het heeft op dit moment geen effect op de verantwoording van de Provincie. De grootste kostenpost bij SolaRoad is personeel en het uitbesteden van werk. SolaRoad heeft relatief weinig inkomsten, waardoor de kosten hoger zijn dan de baten. Dat veroorzaak het verlies.
Gevraagd is of er nog onverwachte kosten te voorzien zijn, aangezien er vorig jaar in het Kaderbriefproces een aantal kosten werd benoemd. Die kosten hadden met name te maken met de uittreding van het GNR. Op dit moment worden geen extra kosten voorzien. Uiteraard zijn er wel onzekerheden bijvoorbeeld rondom de inflatie. Die zijn benoemd in de Kaderbrief.
Gevraagd is om een paragraaf in de Jaarrekening over dierenwelzijn: In de jaarrekening wordt strikt verantwoord wat in de begroting is opgeschreven. Het is dus niet aan de orde dat er nieuwe paragrafen, hoofdstukken of nieuwe indelingen worden toegepast. We volgen daarin een op een de begroting. Dat is de reden waarom de jaarrekening is opgebouwd zoals deze is opgebouwd.
In de voordracht staat dat er een afname van 65 miljoen euro naar 860 miljoen euro was. Het was 925 miljoen euro. Daar gaat 65 miljoen euro vanaf, waardoor 860 miljoen euro resteert.
De overheadkosten zijn opgenomen in Programma 7. Het betreft de overhead van de gehele provinciale organisatie. Dus niet alleen Financiën, de financiële administratie en Inkoop. In de wet- en regelgeving BBV is vastgesteld wat de overhead kan/mag zijn. Alle overheadkosten worden ‘geparkeerd’ als capaciteit bij Programma 7.

De VOORZITTER: Hartelijk dank voor de beantwoording van alle vragen. In de commissie EFB zal politiek inhoudelijk worden ingegaan op vragen.

3. Sluiting

Sluiting 20.35 uur.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9858
Extern Zaak ID	1797643
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	4.b
Titel	Voordracht Kaderbrief 2023 (A-agenda NLG en RWK 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Bijlagen
Kaderbrief 2023.pdf
brief aan PS over Kaderbrief 2023.pdf
Voordracht PS kaderbrief 2023.pdf
Beantwoording technische vragen kaderbrief.pdf
Brief aan PS over overwegingen GS bij kaderbrief 2023.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	23 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	13 juni 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Economie Financiën en Bestuur	20 juni 2022
PS-vergadering	4 juli 2022

Kaderbrief 2023-2026

Inhoudsopgave

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Trends en ontwikkelingen 4
3. Macro-economische ontwikkelingen 8
4. Begrotingsbeleid 14
5. Geactualiseerde meerjarenraming en beleidsvoorstellen 2023-2026 17
6. Tweede begrotingswijzing 2022 30

1. Inleiding

De kaderbrief is de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus. In deze kaderbrief wordt een visie op de financiële ontwikkelingen geschetst. Aan de hand van deze visie vraagt het college aan Provinciale Staten de financiële kaders vast te stellen voor de komende begroting 2023 en de meerjarenraming 2023–2026.

In de kaderbrief analyseren wij de autonome ontwikkelingen van de belangrijkste inkomstenbronnen van de provincie, zoals het provinciefonds en de opbrengst van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Daarnaast brengen we de autonome ontwikkelingen in de uitgaven van de provincie in beeld.

Bij het opstellen van deze kaderbrief is sprake van grote onzekerheid over de macro economische ontwikkelingen. De beperkende maatregelen, die nodig waren om de coronacrisis te bestrijden, en de Russische inval in Oekraïne leiden tot een instabiele macro economische situatie die zich lastig laat voorspellen. Naast onnoemlijk menselijk leed en grote vluchtelingenstromen schaadt de oorlog in Oekraïne de wereldhandel, waardoor de negatieve effecten van de coronacrisis nog eens worden versterkt. Dit merken we ook in Noord-Holland. De energieprijzen zijn tot ongekende hoogte gestegen, de inflatie is flink toegenomen en bouwprojecten staan onder druk door de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en de sterke toename van de prijzen van deze grondstoffen.

De genoemde onzekerheden op macro economisch gebied kunnen de begroting van de provincie in sterke mate beïnvloeden. Wij hebben er daarom voor gekozen terughoudend te zijn met het opnemen van nieuw beleid en nieuwe projecten/activiteiten in deze kaderbrief. Door prudent financieel beleid te voeren kunnen wij een financieel kader presenteren met een positief saldo. Dit biedt ons als provincie enige flexibiliteit om financiële tegenvallers op te vangen en dit maakt ons wendbaar om in te kunnen spelen op urgente opgaven wanneer deze zich voordoen.

Wel maken we voor uw Staten inzichtelijk welke voorstellen op tafel hebben gelegen waar het positieve begrotingssaldo ook voor ingezet zou kunnen worden. Wij zullen deze voorstellen, voorzien van een toelichting, ter informatie aan uw Staten toezenden voor de behandeling van de kaderbrief in de commissies.

De opbouw van deze kaderbrief is als volgt: hoofdstuk twee beschrijft de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Hoofdstuk drie gaat in op de belangrijkste macro-economische ontwikkelingen. Hoofdstuk vier bevat de belangrijkste items met betrekking tot het provinciale begrotingsbeleid. Hoofdstuk vijf presenteert het geactualiseerde meerjarige financiële kader voor de jaren 2023 t/m 2026. In dit hoofdstuk vindt u tevens een inhoudelijke onderbouwing voor het opnemen van de voorstellen in de begroting 2023. In hoofdstuk zes staan de mutaties die deze voorstellen met zich meebrengen voor het lopende begrotingsjaar 2022.

Naast deze kaderbrief waarin we een meerjarig financieel kader presenteren, brengen we dit jaar een perspectiefnota uit waarin we een meer verdiepende analyse uitvoeren op de trends en ontwikkelingen die wij op ons af zien komen en de impact hiervan op de provinciale financiële huishouding op de lange termijn.

2. Trends en ontwikkelingen

2.1 Laatste jaar uitvoering coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken.

Volgend voorjaar zijn de Provinciale Statenverkiezingen. Dit is dus het laatste jaar dat wij uitvoering geven aan ons coalitieakkoord *Duurzaam Doorpakken!* Uit de midterm review, die we vorig jaar hebben uitgevoerd, blijkt dat we tot dusverre goed op koers liggen om onze provinciale doelstellingen te realiseren. Tegelijk leven we in turbulente tijden en staan we voor de uitdaging om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zoals de oorlog in de Oekraïne, stijgende grondstofprijzen en inflatie.

We leven in turbulente tijden vol plotselinge veranderingen. De beperkende maatregelen, die nodig waren om de coronacrisis te bestrijden, hebben we nog maar kort achter ons gelaten. Toch is nog niet zeker of de pandemie nu echt voorbij is. Naast sociale en maatschappelijke gevolgen heeft de crisis ook grote economische effecten. De Noord-Hollandse economie is zwaar geraakt, maar heeft zich ook weer snel weten te herstellen. De economische groei bedroeg in 2021 5% en voor 2022 voorspelt het Centraal Planbureau een groei van 3,6%. De arbeidsmarkt toont zich in onze provincie ook zeer veerkrachtig. Op dit moment bestaat er in veel sectoren alweer een nijpend tekort aan arbeidskrachten.

Tegelijk heeft de coronacrisis ook negatieve economische gevolgen. De productieketens zijn verstoord en de prijzen van grondstoffen zijn sterk gestegen. De voedselzekerheid lijkt niet direct in gevaar te komen en het is belangrijk om te blijven inzetten op verduurzaming van de landbouw. De energieprijzen zijn tot ongekende hoogte gestegen en de inflatie is flink toegenomen. De meeste landen hebben hun schulden laten oplopen om de coronamaatregelen te financieren. De Russische inval in de Oekraïne versterkt deze processen. In korte tijd heeft dit conflict zich ontwikkeld tot de grootste oorlog in Europa na 1945. Naast onnoemlijk menselijk leed en grote vluchtelingenstromen, schaadt deze oorlog de wereldhandel, waardoor de negatieve effecten van de coronacrisis nog eens worden versterkt. Dit merken we ook in Noord-Holland. Het aantal vluchtelingen neemt toe. Bouwprojecten staan onder druk omdat de prijs van grondstoffen sterk toeneemt.

Tegen deze achtergrond blijft het nieuwe regeerakkoord toch ook zeer bepalend voor onze provinciale opgaven. Het Rijk zet vol in op wonen, klimaat en stikstof. De kabinetsambities zijn hoog en de landelijke doelstellingen worden in het akkoord flink op aangescherpt. Deze drie opgaven raken aan onze provinciale rol in de ruimte. Hier gaan wij over en het is onze verantwoordelijkheid om deze opgaven samen met onze partners te realiseren. Wij staan als provincie voor de uitdaging om ‘de grootste verbouwing van Nederland’ de komende jaren vorm te geven. Dit is geen vrijblijvend proces. Rijk en provincies leggen de doelstellingen op het terrein van wonen, klimaat en het landelijk gebied per provincie in prestatieafspraken vast. Vervolgens werken de provincies met alle betrokken partners deze plannen in gebiedsprocessen verder uit.

Deze ‘rol in de ruimte’ is onze kerntaak als middenbestuur en wij kijken er naar uit om deze opgaven vorm te geven. Dit zijn de komende jaren en waarschijnlijk ook daarna onze belangrijkste doelstellingen. Het behalen daarvan zal niet makkelijk zijn, want de ruimte is schaars en we zullen keuzes moeten maken. Ook zijn er een aantal knelpunten die het lastig maken om de puzzel te leggen. Een belangrijke belemmering is de netcongestie. Het stroomnetwerk is overbelast, waardoor er te weinig ruimte is om nieuwe woonwijken van stroom te voorzien. Veel van de duurzame energie, die we in de RES’en gaan opwekken, kan nu niet aan het net teruggeleverd worden. Daarnaast is ook de stikstofruimte beperkt. De biodiversiteit staat

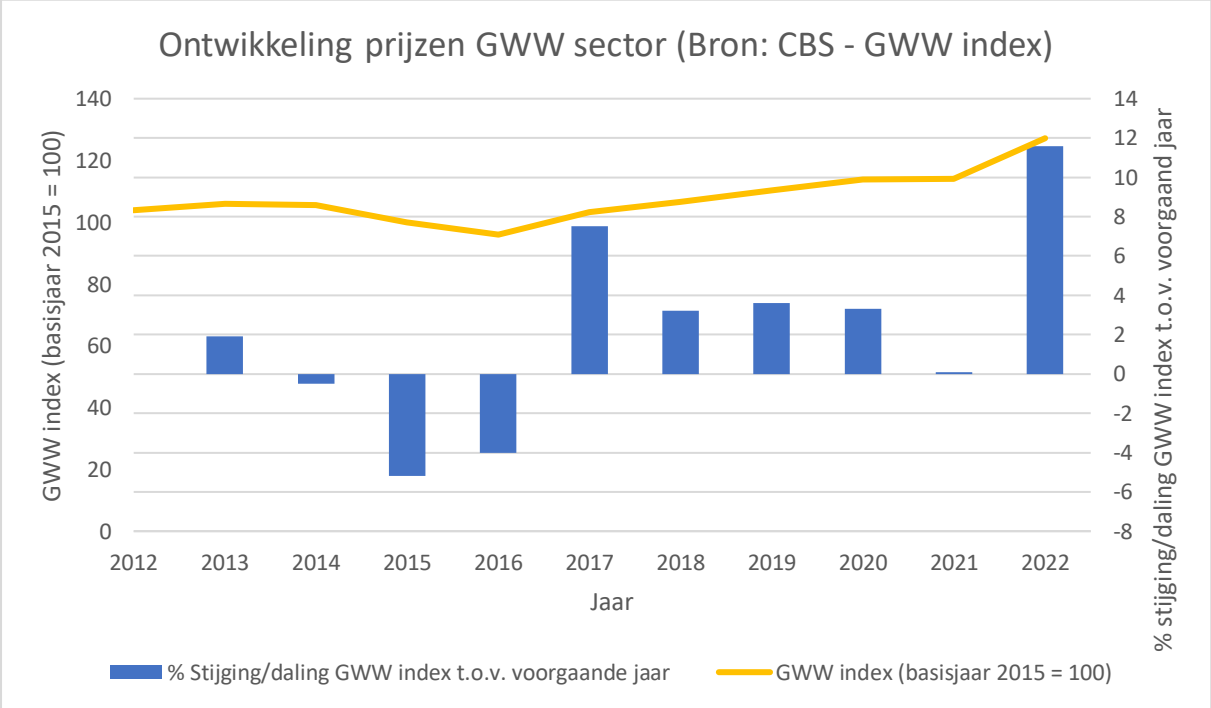
onder druk en er is te weinig ruimte voor woningbouw, infrastructuur en economische ontwikkeling. De verduurzaming van de industrie dreigt vertraging op te lopen.

Veel van deze belemmeringen kunnen we als provincie niet zefstandig oplossen, omdat andere partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Met name het Rijk is van groot belang als het gaat om financiering, normering en wet- regelgeving. Het is daarom cruciaal dat we heldere afspraken met het Rijk maken. Deze onderhandelingen voeren we op dit moment. Onze inzet in deze gesprekken is niet alleen om prestatieafspraken over wonen, klimaat en het landelijk gebied te maken, maar ook om de benodigde randvoorwaarden in te vullen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is.

We hebben ook in de komende collegeperiode een grote verantwoordelijkheid om onze unieke rol in de ruimte vorm te geven en de ambities uit het coalitieakkoord op het terrein van wonen, klimaat en landelijk gebied vorm te geven. De hierboven beschreven onzekerheden zullen echter ook zijn effect hebben op de wijze waarop we deze ambities waar kunnen maken. We zullen keuzes moeten maken. Zowel in de ruimte, als ook financieel. En over deze keuzes kan de kiezer zich volgend jaar, bij onze eigen Statenverkiezingen, alvast uitspreken.

2.2 Ontwikkelingen grond-, weg-, en waterbouw

Ontwikkelingen in de grond-, weg-, en waterbouw (GWW) markt hebben een grote impact op de provincie vanwege onze verantwoordelijkheid voor het het beheer, onderhoud, vervanging en de verbetering van de provinciale infrastructuur. Door de COVID-19-pandemie was er al sprake van fors stijgende prijzen en schaarste van sommige materialen in deze sector. Door de oorlog in Oekraïne wordt dit nog eens versterkt. Als belangrijkste effecten zien wij sterk stijgende energieprijzen en schaarste aan grondstoffen. Daarnaast is er momenteel een schaarste aan personeel. Onderstaande grafiek geeft een beeld van de prijsontwikkelingen in de GWW-sector.



** De prijsindexcijfers zijn tot en met 2020 definitief. De overige prijsindexcijfers zijn voorlopig*

In 2021 zijn de prijzen in de grond-, weg- en waterbouw (GWW) met gemiddeld 11,5% gestegen. Daar bovenop stijgt o.a. de staalprijs verder en is er ook sprake van schaarste en slechte

leveringsbetrouwbaarheid. De onzekerheden over de ontwikkelingen op de wereldmarkt leiden tot veel spanning in de markt, zowel bij aannemers als opdrachtgevers.

De genoemde prijsstijgingen en schaarste aan grondstoffen kunnen bij een gelijkblijvend investeringsvolume vanuit opdachtgevers leiden tot een verlaging van de totale realisatie- en personele capaciteit in de GWW-markt om opdrachten uit te voeren. Dit vormt een risico voor het behalen van de provinciale ambities/doelstellingen waarbij we samenwerken met (of opdrachtgever zijn voor) partijen in deze markt. Dit risico wordt groter naarmate de tijd voortschrijdt en de situatie ongewijzigd blijft. Voor de korte termijn zal binnen lopende projecten naar oplossingen gezocht worden, en ook bij nieuwe aanbestedingen zal goed naar het risicoprofiel en indexeringsregelingen in de contracten gekeken worden. Met andere opdrachtgevers wordt samengewerkt om tot afgewogen handelingsperspectieven voor de wat langere termijn te komen.

2.3 Ontwikkelingen provinciale inkomsten

De belangrijkste inkomsten voor de provincie Noord-Holland betreffen de uitkering vanuit het Rijk via het provinciefonds en de heffing van de provinciale opcenten over de motorrijtuigenbelasting.

Provinciefonds
De inkomsten die de provincie ontvangt van het Rijk via het provinfiefonds bewegen mee met de totale rijksuitgaven via de zogenoemde trap op- trap af systematiek. De relatie tussen de rijksuitgaven en het provinciefonds is in de jaren 2020-2021 tijdelijk stopgezet vanwege de corona maatregelen die tot een omvangrijke toename van de Rijksuitgaven in deze jaren hebben geleid. In 2022 is de trap-op-trap af systematiek weer van kracht. De verwachte inkomsten via het provinciefonds nemen de komende jaren toe. Deze toename in het provinciefonds komt voort uit de doorwerking van het coalitieakkoord ‘Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst’ waarin forse investeringen op met name de thema’s energietransitie, stikstof, onderwijs en wonen zijn aangekondigd. Deze investeringen op Rijksniveau leiden via de trap-op-trap-af systematiek tot een hoger accres en dus tot een hogere verwachte uitkering vanuit het provinciefonds.

In de op 6 april jl. gepubliceerde maartbrief van het provinciefonds heeft het Rijk een eerste doorrekening van het coalitieakkoord op het provinciefonds gepresenteerd. Voor de provincie Noord-Holland gaat het om bedragen van € 11 mln. in 2023 oplopend tot € 23 mln. in 2025. Daarna daalt de uitkering weer omdat de extra financiële impulsen op Rijksniveau vanuit het huidige coalitieakkoord dan aflopen en dus via de trap op trap af systematiek ook de uitkering via het provinciefonds. Voor de ramingen in de maartbrief geldt een hogere mate van onzekerheid dan voor de reguliere circulaires van het Rijk. De maartbrief bevat nadrukkelijk een eerste raming voor de omvang van het provinciefonds die nog verder uitgewerkt dient te worden door het Rijk in de meicirculaire. Daarnaast kunnen de huidige voorbereidingen op Rijksniveau voor de Rijksbegroting 2023 de totale rijksuitgaven, en daarmee dus de uitkering van het provinciefonds, nog beïnvloeden.

Opcenten Motorrijtuigenbelasting
Voor de inkomsten vanuit de heffing van provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting spelen een tweetal ontwikkelingen.

Op korte termijn speelt de compensatie vanuit het Rijk voor de gederfde inkomsten door de (gedeeltelijke) MRB-vrijstelling op (deels) elektrische voertuigen. De minister van BZK heeft toegezegd dat voor het dossier ‘Gederfde opcenten als gevolg van vrijstelling MRB elektrische voertuigen provincies’ gespreid over drie jaar €372 miljoen beschikbaar wordt gesteld (€124

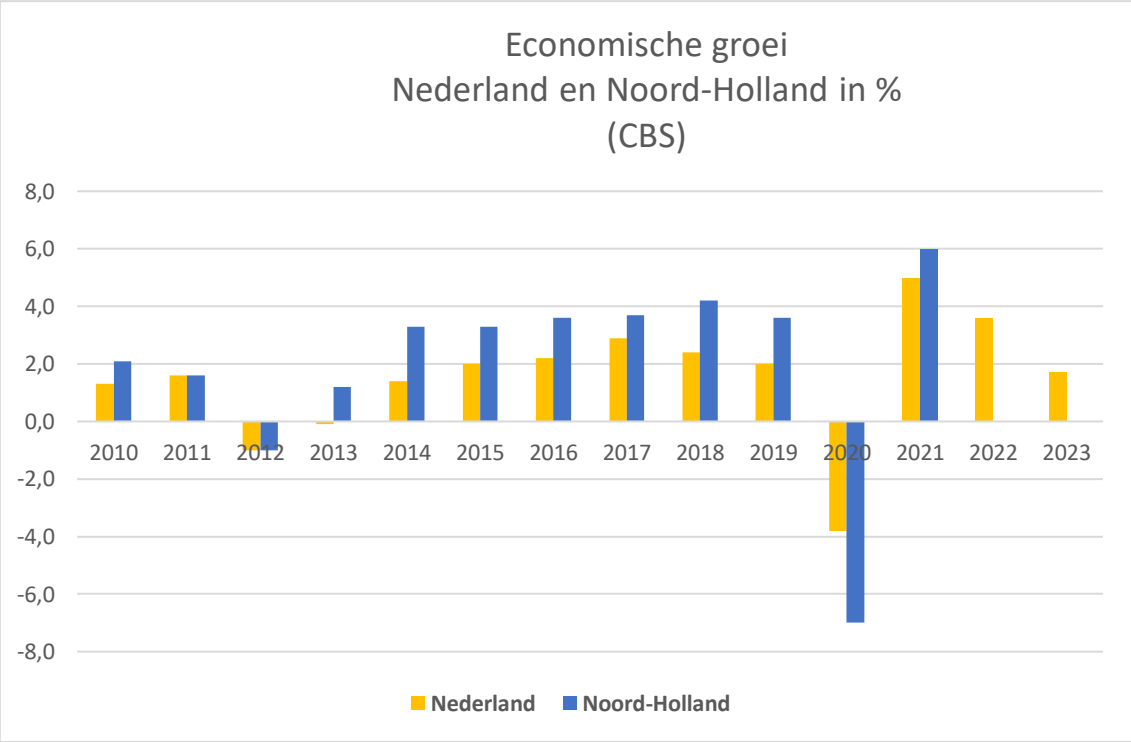
miljoen per jaar in de jaren 2022-2024). Hiermee volgt het Rijk het advies van de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB). Ook voor de verdeling van dit bedrag over de provincie heeft de ROB een advies uitgebracht. In IPO verband is overeenstemming over deze verdeling. Dit leidt tot een compensatie voor Noord-Holland van ruim € 15 mln. Deze compensatie geldt voor de periode van 4 jaar. In onze begroting verwerken wij dit bedrag structureel omdat wij ervan uitgaan dat bij het eindigen van de compensatieregeling voorzien zal zijn in een alternatieve oplossing. Dit kan dan als gevolg van het afschaffen van het 0-tarief voor electrische auto's, door additionele compensatie van het Rijk of door de invoering van een alternatief belastinggebied.

Op de langere termijn heeft de door het Rijk aangekondigde invoering van Betalen naar Gebruik na 2025 grote invloed op de provinciale inkomsten. Door deze invoering is de kans groot dat de motorrijtuigenbelasting (MRB) geheel of gedeeltelijk komt te vervallen en daarmee ook de grondslag voor de provinciale opcenten. We zijn als provincies, via het IPO, in overleg met Rijk over de gevolgen van deze wijziging en over wat kansrijke alternatieve provinciale belastingen zouden kunnen zijn. Unaniem erkend uitgangspunt daarbij is dat het belastinggebied een solide basis moet hebben en houden. De verwachting is dat er meer duidelijkheid over de uitwerking en de invoering (tijdpad) van een alternatief belastinggebied komt in door de minister van BZK aangekondigde 'contourennota'.

3. Macro-economische ontwikkelingen

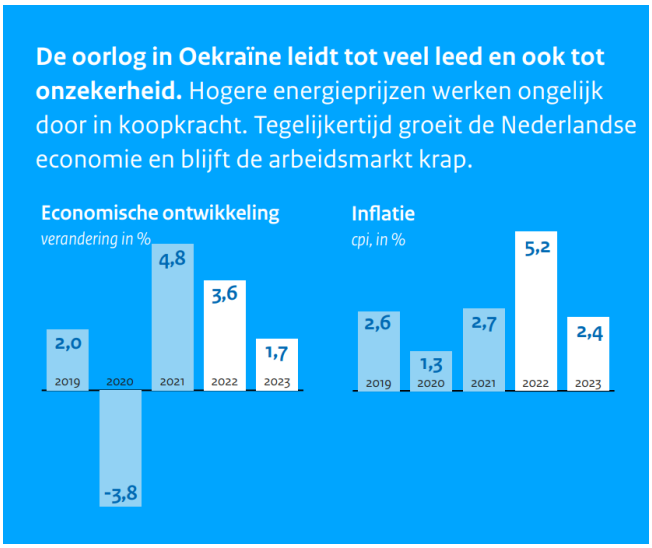
3.1 Conjunctuurbeeld en vooruitzichten economie

De Nederlandse economie, en daar binnen de Noord-Hollandse economie, heeft zich in 2021 sterk hersteld ten opzichte van jaar daarvoor. Als gevolg van de maatregelen tegen het coronavirus, kromp de Nederlandse economie in 2020 met 3,8%. Noord-Holland liet in dat jaar de grootste krimp zien van alle provincies (-7%). Het BBP van Nederland groeide in 2021 met 5%. De eerste berekeningen van het CBS laat een economische groei zien van 6% van het BRP (bruto regionaal product) voor onze provincie in 2021. Het herstel van de Noord-Hollandse economie was dus bovengemiddeld ten opzichte van de Nederlandse economie, maar is nog wel 2% kleiner dan het niveau van 2019 vóór de coronacrisis. Zowel krimp als groei zijn te verklaren door de specifieke sectorstructuur van onze provincie. Noord-Holland heeft een bovengemiddeld aandeel in sectoren die het meest getroffen zijn in de coronacrisis en die ook weer snel herstellen na de crisis. Het gaat om de sectoren horeca, zakelijke dienstverlening, vervoer en transport, detailhandel, toerisme en cultuur. Ook hebben we gezien dat het flexibele deel van de arbeidsmarkt, die in onze provincie oververtegenwoordigd is, de economie kwetsbaar kan maken in tijden van crisis, maar ook een extra impuls kan geven aan herstel. Tenslotte is Noord-Holland bijzonder door de aanwezigheid van de nationale luchthaven Schiphol. Het stilvallen en weer op gang komen van de luchtvaart heeft ook sterke effecten op de Noord-Hollandse economie, met name in de gemeente Haarlemmermeer.



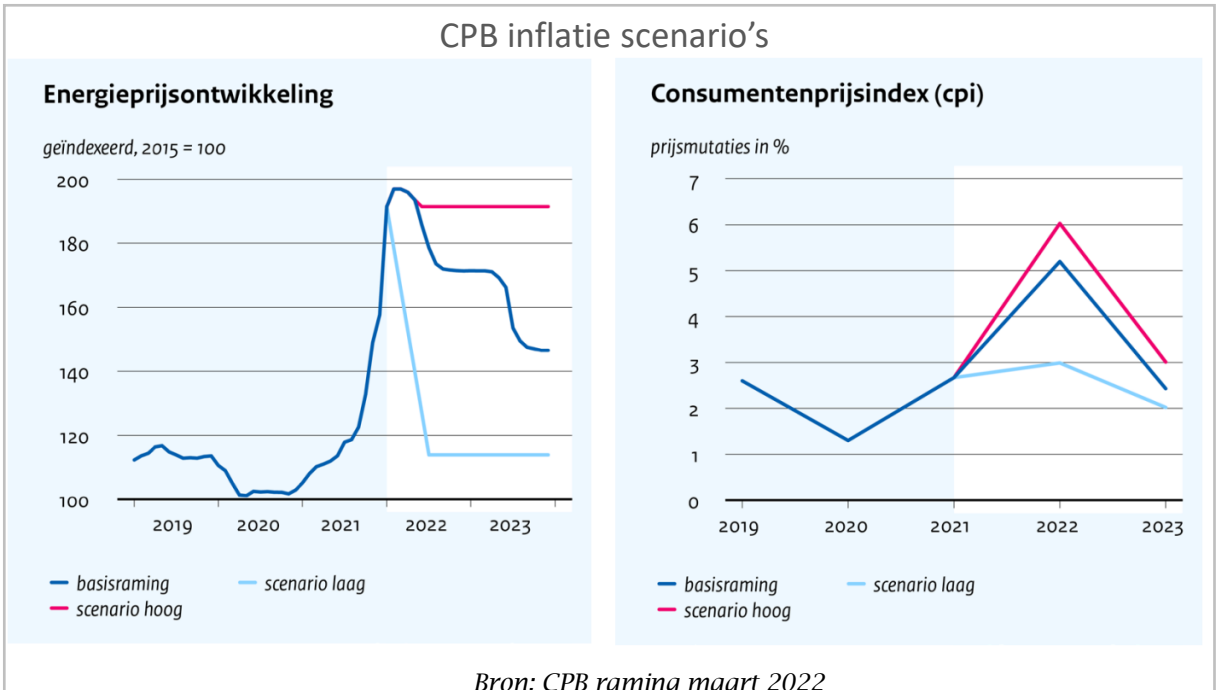
** Voor 2021 betreffen dit de voorlopige cijfers en voor de jaren daarna de ramingen van het CPB.*

Voor 2022 en 2023 blijven de vooruitzichten voor de economie erg onzeker. Het Centraal Plan Bureau (CPB) heeft in maart 2022 hierover gepubliceerd. De belangrijkste onzekerheden zijn de gevolgen voor de Nederlandse economie van de oorlog in Oekraïne en de handelsbeperkingen voor Rusland, de ontwikkeling van de inflatie en de krapte op de arbeidsmarkt. Alles in beschouwing nemende, voorziet het CPB een BBP groei van 3,6% in 2022 en 1,7% in 2023.



Bron: CPB - Centraal Economisch Plan maart 2022

De situatie in Oekraine is boven alles een humanitaire ramp. De economische effecten ervan zien we vooral in de hogere energieprijzen. Deze hebben direct effect op de koopkracht van burgers en kunnen indirect leiden tot nog hogere inflatie, omdat producenten de sterk gestegen energieprijzen waarschijnlijk zullen compenseren door hogere prijzen voor hun producten te berekenen. De inflatie was in 2021 al sterk opgelopen als gevolg van de schokeffecten van de lockdowns op producenten en wereldwijde supply chains. Omdat Rusland en Oekraine met uitzondering van de invoer van Russisch olie en gas geen grote handelspartners van de EU zijn, zal de economisch schade relatief beperkt blijven. De handel met beide landen ligt onder de 3% van de totale Nederlandse handel. De Nederlandse uitvoer naar Rusland bestaat vooral uit machines en in mindere mate farmaceutische producten en bloemen. De Nederlandse invoer uit Oekraine bestaat voor zo'n 75% uit granen. Op macroniveau lijkt de schade beperkt, maar individuele bedrijven kunnen wel getroffen worden. De oorlog leidt daarnaast tot veel onzekerheid op internationale markten wat verder prijsopdrijvend kan werken en minder consumentenvertrouwen wat kan leiden tot lagere consumptie.

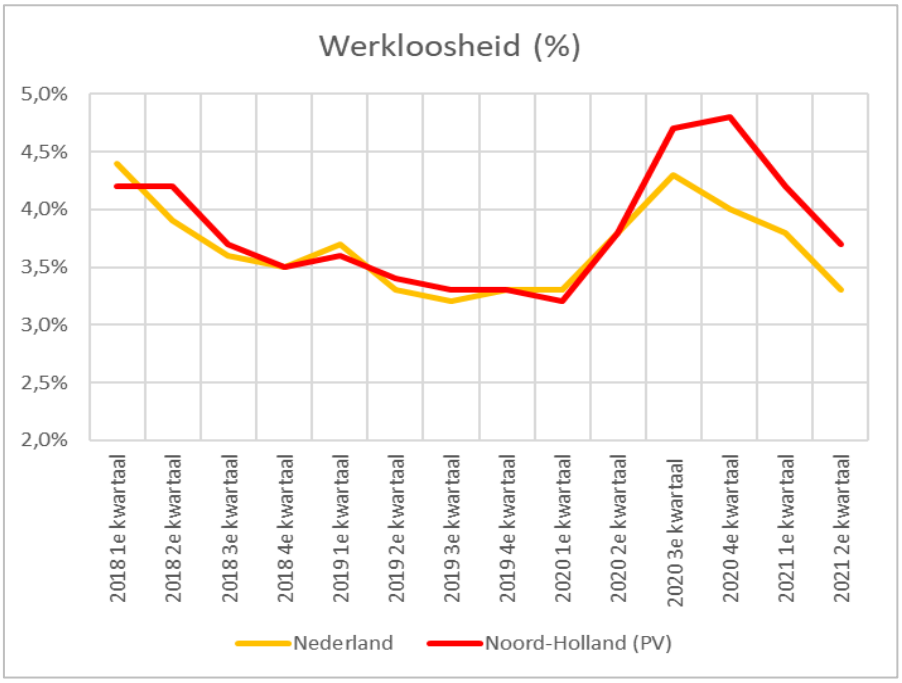


Bron: CPB raming maart 2022

Het CPB gaat er in haar scenario's vanuit dat de effecten van de coronapandemie op de economie de komende jaren beperkt zullen blijven. Het krachtige herstel in 2021 heeft laten zien dat het niet waarschijnlijk is dat de maatregelen tegen corona structurele effecten zullen hebben op het BBP. De coronacrisis kan wel verschuivingen in de sectorstructuur veroorzaken door versnelde digitalisering, verminderde investeringskracht van getroffen sectoren of verschuivingen in de arbeidsmarkt.

3.2 Werkloosheid

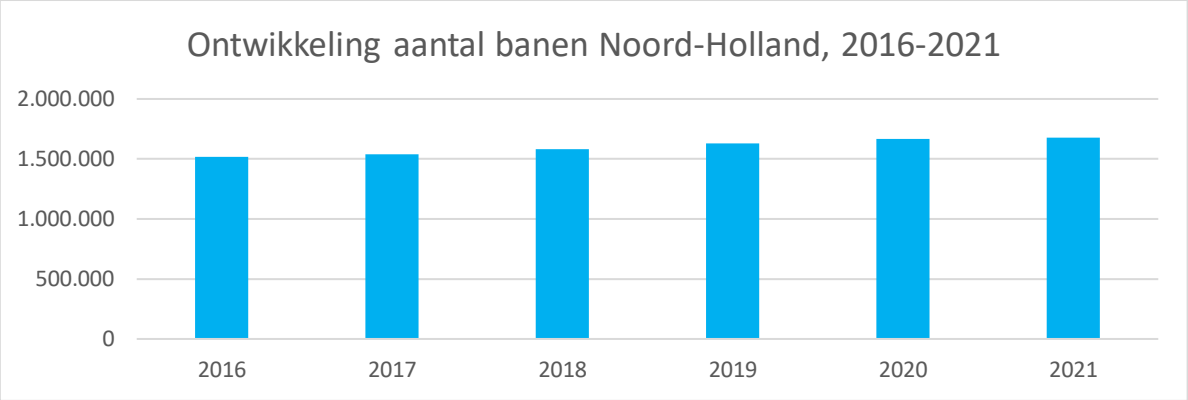
Sinds 2014, het laagste punt bij de vorige crisis, is de werkloosheid in Nederland van bijna 8% continu gedaald. Met respectievelijk 3,3% en 3,2% lag de werkloosheid in Nederland en Noord-Holland begin 2020 op het laagste niveau ooit. Eind 2020 echter, was door de coronamaatregelen het werkloosheidspercentage gestegen naar 4,8% in Noord-Holland en 4% in Nederland. In 2021 herstelde de economie zich sterk en daalde de werkloosheid in Noord-Holland naar 3,7%. Dat is nog wel iets hoger dan in heel Nederland (3,3%).



Bron: CBS, bewerking: Corona Impact Monitor Noord-Holland

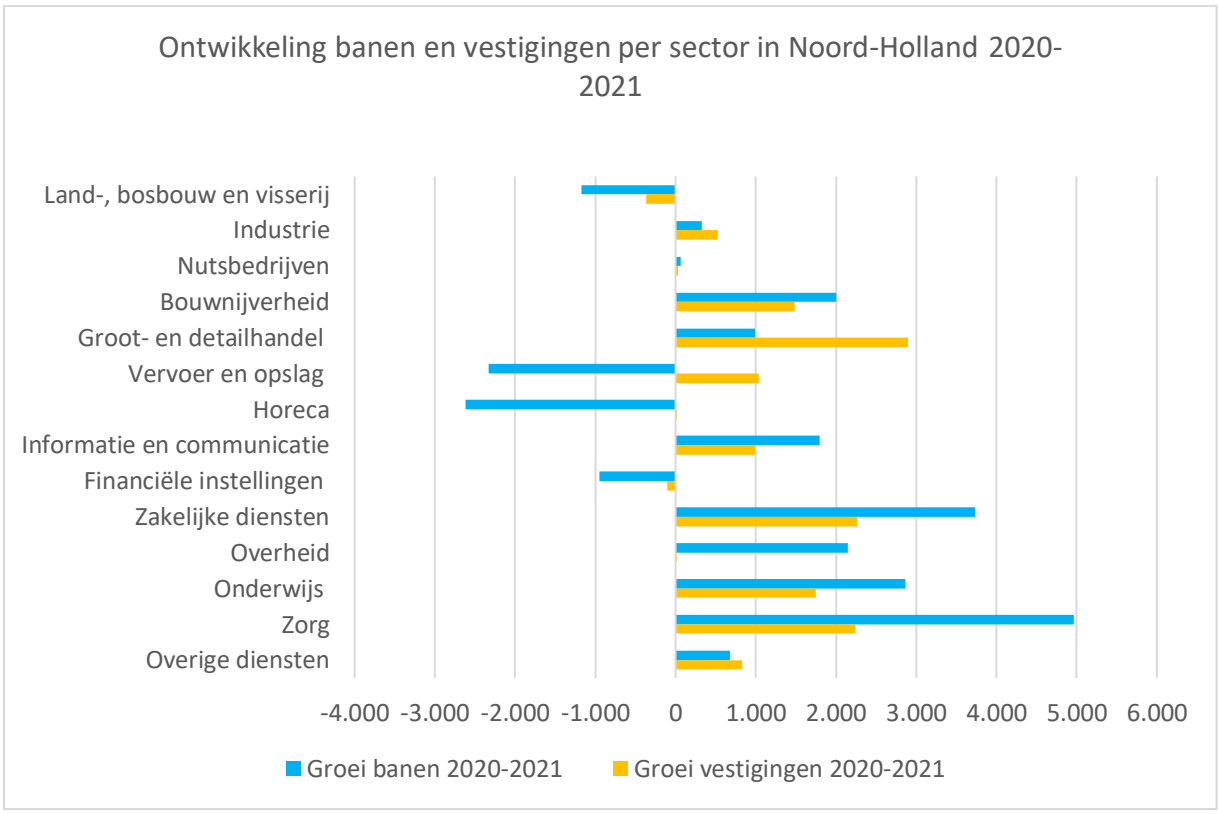
3.3 Werkgelegenheid en vacatures

In 2021 telde Noord-Holland 1.679.300 banen. Dit is een groei van 0,7% in vergelijking met 2020. De groei van het aantal banen is tussen 2021 en 2020 minder groot in vergelijking met de voorgaande jaren.



Bron: LISA

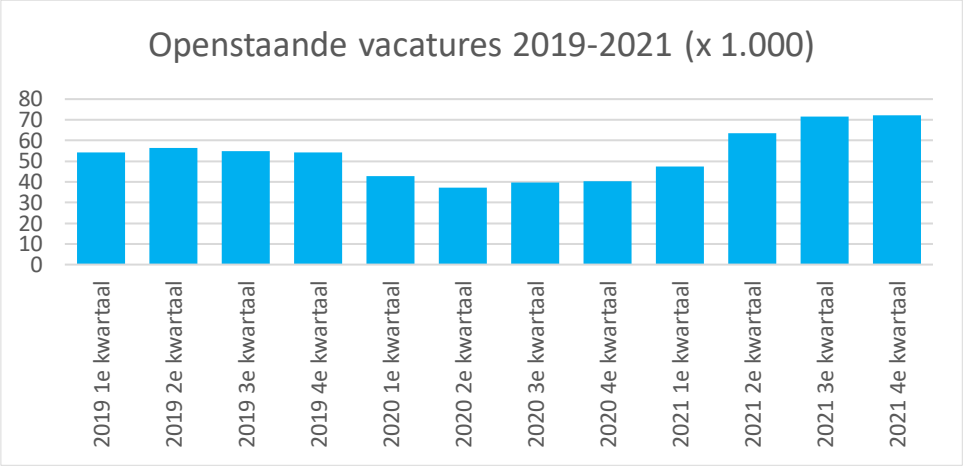
In 2021 had Noord-Holland 387.900 bedrijfsvestigingen, een stijging van 3,6% ten opzichte van 2020. Het aantal vestigingen neemt al jarenlang harder toe dan de werkgelegenheid door de sterke groei van zelfstandige ondernemers.



Als we inzoomen op de ontwikkeling tussen 2020 en 2021 is in meer sectoren het aantal banen afgenomen (figuur 3.6). In de land, bosbouw en visserij (-5%), vervoer en opslag (-2%), horeca (-2%) en in financiële instellingen (-1%) is het aantal banen afgenomen. In de zorg is het aantal banen

absoluut het meeste gestegen met bijna 5.000 (+2%). In de overheid is het aantal banen relatief het meeste gestegen met ruim 2.000 banen (+3%).

Het CBS rapporteert over het aantal openstaande vacatures naar sector per kwartaal. Het aantal openstaande vacatures is een belangrijke conjunctuurindicator. Het aantal vacatures liep in Noord-Holland weer op in 2021 en is op een hoger niveau dan in 2019 (figuur 4.1). Ditzelfde beeld is terug te zien in het aantal vacatures naar sector (figuur 4.2). De opvallendste uitzondering hierop is de terugval in vacatures in de horeca tussen het 3e en 4e kwartaal van 2021. Een groot deel hiervan zal verklaard kunnen worden door de sluiting van de horeca als coronamaatregel in het najaar van 2021. In de handel (+6.800 vacatures) en in de zakelijke dienstverlening (+6.100) is het aantal vacatures het meest toegenomen tussen het 4e kwartaal 2020 en het 4e kwartaal van 2021.



Bron: CBS

3.4 Ontwikkeling brede welvaart Noord-Holland

De nadruk in dit hoofdstuk ligt vanwege de directe relatie tussen de economie en de provinciale financiën op de macro economische ontwikkelingen. Voor de ontwikkeling van de brede welvaart in Noord-Holland verwijzen wij naar de Brede Basismonitor Noord-Holland. Deze monitor is voor het eerst uitgebracht in 2021 en zal jaarlijks worden geactualiseerd. Naast materiële welvaart (economische groei) monitoren we hierbij ook zaken als gezondheid, onderwijs, sociale cohesie, bereikbaarheid, ruimte en wonen, natuur en klimaat.

Deze brede-welvaartbenadering past bij de ambitie van de provincie om in de toekomst de balans tussen economische groei en leefbaarheid te versterken. De Brede Basismonitor functioneert als een trendmonitor en is geen beleidsmonitor. Het signaleert ontwikkelingen om deze eventueel te agenderen. Het doel is om de grotere beleidsvraagstukken in een breder perspectief te kunnen beschouwen en bespreken.

De monitor probeert de data zo veel mogelijk objectief weer te geven, maar de interpretatie is toch subjectief omdat deze afhankelijk is van de maatschappijvisie van de waarnemer. Om toch enige duiding te geven aan de monitor, wordt door middel van een kleurcode (rood voor negatief en groen voor positief) de monitor inzichtelijk gemaakt. We noemen hier alleen de belangrijkste negatieve (donkerrode) en positieve (donkergroene) indicatoren. Voor een volledig beeld van alle indicatoren verwijzen we naar de Brede Basismonitor Noord-Holland.

Negatief (donkerrode indicatoren):

- **Werkloosheid** is in 2020 meer gestegen in Noord-Holland dan in Nederland totaal. Dit komt overeen met de veel sterkere economische krimp van de provincie ten opzichte van Nederland vanwege de coronamaatregelen. Dit komt door onze specifieke sectorstructuur.
- Het aantal **passagiers op Schiphol** is in 2020 zeer sterk gedaald t.o.v. 2019 door de coronamaatregelen.
- Het **woningtekort** in Noord-Holland (4,8% tekort) is beduidend hoger dan streefnorm van 2% van het Rijk. De trend is overigens dat dit percentage daalt.
- De **betaalbaarheid van woningen** daalde fors naar 35% in 2018 (was in 2015 nog 54%). Recentere cijfers zijn nog niet beschikbaar.
- Het percentage **bebouwd terrein** (het percentage van Noord-Holland dat bebouwd is) is 17,1%, in Nederland is dit 10,7%.
- De **biodiversiteit** (gebaseerd op Living Planet Index) is in Noord-Holland gedaald naar 88,2 terwijl dit in Nederland 101,4 is.
- Het aantal **ha's natuur per inwoner** is in Noord-Holland 11 ha per inwoner terwijl dat in Nederland gemiddeld 30 ha per inwoner is.
- De **fijnstof** emissies zijn in Noord-Holland groter dan gemiddeld in andere provincies. De trend is overigens dalend.
- Het totale **energieverbruik** is in Noord-Holland groter dan gemiddeld in andere provincies. De trend is ook stijgend.
- Het risico op **overstromingen** is in Noord-Holland groter en impactvoller dan andere provincies. Dit geldt overigens wel voor alle kustprovincies.

Positieve (donkergroene) indicatoren:

- Het **bruto regionaal product** per hoofd bevolking (de omvang van de economie in Noord-Holland per hoofd bevolking) is met 62.000 euro de grootste van alle provincies.
- De **werkgelegenheid** (berekend als de verhouding tussen beroepsbevolking en banen) is met 106,5% de hoogste van alle provincies.
- Het **opleidingsniveau (hoog)**: het aandeel van hoger opgeleiden (HBO of hoger) is op Utrecht na de hoogste van alle provincies.
- Het **aantal reizigers per trein** is in onze provincie hoog en stijgt ook sterk.
- De **goederenoverslag** in het Noordzeekanaalgebied is tussen 2010 en 2019 gegroeid met 12%. NB: recentere cijfers ontbreken en dus weten we impact van corona op deze cijfers nog niet.
- De totale **plancapaciteit wonen** is relatief hoog in Noord-Holland en is in 2021 ook toegenomen met 6.000 woningen.
- De **fosfaatuitscheiding landbouw** is in Noord-Holland lager dan gemiddeld in andere provincies en neemt ook verder licht af.
- De **stikstofuitscheiding landbouw**: Noord-Holland behoort tot de provincies met een lagere dan gemiddelde stikstofuitscheiding. De trend is gelijkblijvend.

4. Begrotingsbeleid

De robuustheid en houdbaarheid van de provinciale financiën blijven onverminderd de aandacht houden. De in vorige kaderbrieven vastgestelde financiële beleidskaders blijven van kracht. Daarom benoemen wij deze in dit hoofdstuk expliciet.

4.1 Robuust begrotingsbeleid

Ons college van GS staat voor een gedegen, robuust financieel beleid. Het realiseren van een sluitende begroting en meerjarenraming is dan ook een belangrijke doelstelling. Daartoe zijn de volgende algemene uitgangspunten toegepast voor de financiële opzet van deze kaderbrief:

- duurzaam structureel en reëel evenwicht;
- geen belastingverhoging;
- alleen noodzakelijke indexering van budgetten;
- nieuw beleid alleen in overeenstemming met de beschikbare middelen.

4.1.1 Duurzaam structureel en reëel evenwicht

Ons college staat voor een begroting die duurzaam structureel en reëel in evenwicht is. Dit betekent dat structurele lasten gedekt moeten worden door structurele baten en dat de incidentele lasten gedekt moeten worden door incidentele of structurele baten. Indien dit niet het geval is wordt ook de meerjarenraming hierop getoetst. De term reëel heeft betrekking op de mate van realiteit van de (meerjaren-)ramingen.

Om dit evenwicht te waarborgen en duurzaam te behouden hanteren wij de volgende begrotingsregels:

- een reëel sluitende begroting voor het begrotingsjaar en een reëel sluitende meerjarenraming;
- de risico's die de provincie loopt staan in verhouding tot het weerstandsvermogen en de weerstandscapaciteit;
- realistisch geraamde uitgaven en inkomsten, met een transparant onderscheid tussen incidentele en structurele lasten en baten.

Voor de houdbaarheid van de provinciale financiële positie is het belangrijk om op langere termijn een structureel sluitende begroting te houden, waarin incidentele dekkingsmiddelen geen bepalende factor zijn, maar naar beschikbaarheid gebruikt worden voor incidenteel beleid.

Het uitgangspunt "Duurzaam structureel en reëel evenwicht" is in overeenstemming met het toetsingscriterium van het ministerie van BZK. Wij stellen Provinciale Staten voor met de overige uitgangspunten in te stemmen.

4.1.2 Geen belastingverhoging

Het maximumpercentage opcenten dat wij mogen heffen is per 1 januari 2022 verhoogd van 116,8 in 2021 naar 118,4 in 2022. Met het huidige niveau van de opcenten (67,9) komt de onbenutte belastingcapaciteit voor 2022 uit op € 170,4 miljoen (in 2021 € 162,1 miljoen). Dit biedt een theoretische ruimte om de inkomsten van de provincie te verhogen en daarmee eventueel dreigende begrotingstekorten te dichten. Hiervan is op dit moment geen sprake. In deze Kaderbrief zijn wij uitgegaan van een ongewijzigd opcententarief in de komende jaren. Het tarief in Noord-Holland blijft hiermee het laagste in Nederland.

Provincie	2022	2021*
Noord-Holland	67,9	
Utrecht	77,5	74,9
Limburg	79,1	77,9
Noord-Brabant	79,6	78,4
Overijssel	79,9	
Flevoland	82,2	81,4
Zeeland	82,3	89,1
Friesland	87	
Gelderland	90,6	89,5
Zuid-Holland	91,8	90,4
Drenthe	92	
Groningen	94,5	93,3

** Om inzichtelijk maken welke tarieven zijn gewijzigd is geen waarde in de kolom 2021 ingevuld wanneer het opcenten tarief tussen 2021 en 2022 niet is gewijzigd.*
Bron: Provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting 2022 (ANWB)

4.1.3 Toepassen van indexering op provinciale budgetten

Daar waar contractuele verplichtingen dat vereisen, wordt door de provincie indexering toegepast. Via een stelpost in de begroting worden de hiervoor benodigde budgetten gereserveerd. Hierin wordt rekening gehouden met een indexering voor de volgende onderdelen:

- de beheer en onderhoudskosten voor infrastructuur;
- de capaciteitskosten en de materiële overheadkosten;
- de bijdragen aan omgevingsdiensten en recreatieschappen;
- de OV-consessies;
- de fractievergoedingen

Voor het realiseren van deze indexeringen wordt de stelpost prijscompensatie gehanteerd. Waar de indexatie de afgelopen jaren stabiel was, leiden de macro economische ontwikkelingen op dit moment tot een minder stabiel beeld met forse prijsstijgingen. Op basis van de nu beschikbare informatie leidt dit in 2022 tot een structureel groter beslag van de stelpost prijsstijgingen op de provinciale begroting. Er is op dit moment veel onzekerheid over hoe de prijzen zich in de toekomst gaan ontwikkelingen. In de provinciale begroting hanteren we voor de indexatie ontwikkelingen de CPB-ramingen als uitgangspunt.

4.2 Begrotingsrechtmatigheid

De provincie Noord-Holland beschikt over verschillende reserves die gezamenlijk een aanzienlijk vermogen omvatten. Het is van belang dat op deze reserves een goede monitoring plaatsvindt en dat er duidelijke en transparante spelregels geformuleerd zijn, zodat het beschikbare vermogen optimaal aangewend kan worden. Wij hanteren daarom de volgende beleidsregels voor stortingen in en onttrekkingen aan reserves.

Storting in reserves:
In de jaarrekening doen wij toevoegingen aan een reserve tot het bedrag dat via de begroting of begrotingswijzigingen door PS gedurende het begrotingsjaar is geaccordeerd. Daarnaast storten wij bij de jaarrekening de nog niet geraamde bijdragen van derden voor projecten in de reserve waaruit de dekking van het project plaatsvindt.

Onttrekking aan reserves:
In de jaarrekening verwerken wij de onttrekkingen aan de reserve ter dekking van een project tot maximaal het bedrag dat voor dat project door PS beschikbaar is gesteld en nooit hoger dan de maximaal te dekken lasten voor deze bestemming in het boekjaar. Daarbij wijken wij alleen af van de begrote jaarschijf als de totale meerjarige begrote lasten van het geaccordeerde project niet wijzigen. Uiteraard blijft het college van GS in de jaarrekening verantwoording afleggen over de verschillen tussen de begrote en werkelijke baten, lasten, stortingen en onttrekkingen.

4.3 Algemene reserve

De algemene reserve is bedoeld als buffer om risico's te kunnen opvangen. In de Financiële verordening en de kadernota reserves wordt een minimale omvang van de algemene reserve voorgeschreven die wij aanhouden om optredende risico's af te dekken. In onderstaand overzicht is de omvang van de algemene reserve aangevuld met de verwachte toekomstige ontwikkelingen afgezet tegen de huidige criteria voor de minimale omvang. Hieruit blijkt dat de omvang van de algeme reserve op dit moment toereikend is om te voldoen aan de gestelde criteria.

We voorzien, zoals ook vermeld in de geactualiseerde meerjarenraming in hoofdstuk 5 van deze kaderbrief een toename in de structurele algemene dekkingsmiddelen. Dit heeft als gevolg dat, op basis van de 25% norm uit de financiële verordening, de minimale omvang van de algemene reserve in absolute zin ook zal toenemen. Gezien deze ontwikkeling en de grote mate van onzekerheid over zowel de inkomsten vanuit het provinciefonds als over de impact van de macro economische ontwikkelingen op de provinciale begroting, achten wij het als college verstandig om op dit moment prudent financieel beleid te voeren en het geringe surplus in de algemene reserve ten opzichte van de huidige normen te behouden.

Omvang Algemene reserve	**Bedrag x € 1 miljoen**
Beginstand 2022 (op basis van eindstand jaarrekening 2021)	€ 186
Toevoeging uit resultaatbestemming 2021 t.b.v. uitgestelde intenties (EBW) en decentralisatie-uitkeringen	€ 13,6
Begrote stortingen in 2022 en 2023	€ 6
Begrote uitgaven in 2022 t/m 2024	-/- € 69
Totaal	**€ 137**
Geoormerkte bedragen:	
Omzetting kapitaallasten reserves in 2021	--/- € 31
Opbouw weerstandscapaciteit t.b.v. ROM	-/- € 2
Niet-beklemd deel Algemene reserve	**€ 104**
Minimale omvang algemene reserve op basis van criteria 25% structurele algemene dekkingsmiddelen	€ 100
Minimale omvang algemene reserve op basis van netto risicobedrag (jaarrekening 2020)	€ 33
Vereiste minimale omvang algemene reserve (hoogste norm geldt)	€100

5. Geactualiseerde meerjarenraming en beleidsvoorstellen 2023-2026

In deze kaderbrief actualiseren wij op basis van de thans bekende budgettaire ontwikkelingen het financieel kader 2023-2026. De budgettaire ontwikkelingen zijn opgedeeld in technische bijstellingen (5.1) en inhoudelijke voorstellen (5.2). Per regel wordt onder de betreffende tabel toegelicht waar de mutatie betrekking op heeft. De beide categorieën gezamenlijk resulteren in het gepresenteerde meerjarenbegrotingssaldo in deze kaderbrief 2023.

Gezien de onzekerheden zoals genoemd in het hoofdstuk ‘trends en ontwikkelingen’ en de huidige volatiele macro economische situatie, zoals beschreven in het hoofdstuk ‘macro economische ontwikkelingen’ kiezen GS er in deze kaderbrief voor om prudent financieel beleid te voeren. Dit betekent dat we alleen extra budget reserveren in de begroting voor onvermijdelijke uitgaven en noodzakelijke bijstellingen om in de uitvoering te kunnen (blijven) voldoen aan (wettelijke) vereisten. De financiële ruimte die door deze terughoudendheid ontstaat biedt flexibiliteit om toekomstige financiële tegenvallers op te vangen en om in te kunnen spelen op urgente ontwikkelingen waar provinciale inzet vereist is.

In hoofdstuk zes zullen apart de voorstellen en wijzigingen gepresenteerd worden die voor het lopend jaar 2022 zijn opgenomen. Het gaat hierbij om mutaties die formeel in de tweede begrotinswijziging 2022 verwerkt zullen worden, maar in het kaderbriefproces al naar voren zijn gekomen.

5.1 Technische bijstellingen

Technische bijstellingen betreffen bijstellingen naar aanleiding van actualisatie van berekeningen op basis van bestaand, eerder door PS geaccordeerd beleid of autonome posten, waar de provincie geen invloed op heeft, zoals het provinciefonds.

Regel	Financieel kader (x € 1 miljoen)	2023	2024	2025	2026
0.	Vigerende meerjarenraming begroting 2022 (na wijzigingen op primitieve begroting)	-0,22	-1,64	-18,95	-21,19
	Subtotaal meerjarenraming	**-0,22**	**-1,64**	**-18,95**	**-21,19**
1a.	Provinciefonds (septembercirculaire)	-2,40	-2,74	-3,78	-4,99
1b.	Maartbrief provinciefonds	-11,54	-20,22	-23,11	-8,67
2a.	Opcenten motorrijtuigenbelasting	-4,00	-4,00	-4,00	-4,00
2b	Opcenten: compensatie electrische voertuigen	-15,60	-15,60	-15,60	-15,60
3.	Dividend	-2,42	-2,42	-2,42	-2,42
4.	Indexeringen: ophogen stelpost prijsstijgingen	12,62	17,20	21,45	25,97
5.	Faunaschade	4,30	4,30	4,30	4,30
6.	IPO en BIJ 12 begroting 2022 (structurele effect Eerste begrotingswijziging)	2,10	2,10	2,10	2,10
7.	V-MaaS: verschuiving in de tijd	1,05	1,05	-	-
8.	Bijstelling capaciteitskosten (structurele effect Eerste begrotingswijziging)	2,21	2,21	2,21	2,21
9.	Renteresultaat	-1,14	-1,14	-1,14	-1,14
10.	Overige technische bijstellingen	-0,07	-2,06	-1,34	-1,6
	Subtotaal technische bijstellingen	***-14,89***	***-21,32***	***-21,33***	***-3,84***
	Saldo meerjarenraming na technische bijstellingen	**-15,11**	**-22,96**	**-40,28**	**-25,03**

0. Vigerende meerjarenraming begroting 2022

Het startpunt voor het financieel kader 2023-2026 is het saldo van de meerjarenraming bij de primitieve begroting 2022 inclusief de mutaties uit de Eerste begrotingswijziging 2022.

1. Provinciefonds o.b.v. mutaties septembercirculaire 2021

De raming van het provinciefonds is bijgesteld op basis van de volgende documenten en gebeurtenissen:

a) Het structureel verwerken van de mutaties die voortvloeien uit de septembercirculaire 2021 van het provinciefonds. Dit betreft met name correcties als gevolg van wijzigingen in de omvang van de accressen. Dit komt zowel door een hogere geraamde loon- en prijsontwikkeling in de Macro Economische Verkenning van het Centraal Planbureau als door een positieve volumeontwikkeling. Het kabinet heeft daarnaast vanaf 2022 aanvullende middelen uitgetrokken voor een aantal beleidsterreinen, waaronder voor klimaatmaatmaatregelen. Daarnaast zijn de kosten voor het compenseren van de gedupeerden van de kinderopvangtoeslag opwaarts bijgesteld. Ook andere uitgaven zoals die in de zorg en de EU-afdrachten zijn opwaarts bijgesteld. Voor al deze uitgaven geldt dat dit ramingen betreffen. Op het moment dat de daadwerkelijke uitgaven lager blijken te zijn, zal dit ook leiden tot een lager accres;

b) De uitwerking van de maartbrief: Het Rijk heeft op 6 april jl. de maartbrief gepubliceerd waarin het Ministerie van Binnenlandse Zaken een eerste doorkijk geeft van de doorwerking van het coalitieakkoord ‘Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst’ op het provinciefonds. In de extra maartbrief van het provinciefonds is vermeld dat op basis van informatie uit het Coalitieakkoord de provincies extra geld krijgen als gevolg van hogere accressen en het afschaffen van de opschalingskorting. Voor de provincie Noord-Holland gaat het om de bedragen zoals deze zijn opgenomen op regel 1b in deze Kaderbrief. Zie voor een nadere toelichting op de maartbrief hoofdstuk 2 ‘Trends en ontwikkelingen’ onder 2.3 ‘Ontwikkelingen provinciale inkomsten’.

2. Opcenten motorrijtuigenbelasting

a) Het maximale opcenten tarief dat wij mogen heffen is per 1 januari 2022 verhoogd van 116,8 opcenten in 2021 naar 118,4 opcenten in 2022. Met het huidige niveau van de opcenten (67,9) komt de onbenutte belastingcapaciteit voor 2022 uit op € 167,4 miljoen.

   Dit biedt een theoretische ruimte om de inkomsten van de provincie te verhogen en daarmee eventueel dreigende begrotingstekorten te dichten. Hiervan is op dit moment geen sprake. Bij de berekening van de opbrengst hebben wij het tarief van de opcenten ook in de komende jaren ongewijzigd gelaten op 67,9 opcenten. Het tarief in Noord-Holland blijft hiermee het laagste in Nederland. De opbrengst opcenten voor 2022 en volgende jaren ramen wij op € 229,1 miljoen gebaseerd op de theoretische belastingopbrengst, zoals wij die in januari 2022 van de belastingdienst hebben ontvangen.

   Zoals uit de tabel hierboven blijkt, gaat het om een stijging van €4 miljoen ten opzichte van de Begroting 2022. Dit is het gevolg van autonome groei van het aantal voertuigen en mutaties in de verdeling daarvan over de gewichtsklassen

b) Daarnaast heeft de minister van Binnenlandse Zaken toegezegd dat voor het dossier ‘Gederfde opcenten als gevolg van vrijstelling MRB elektrische voertuigen provincies’ gespreid over drie jaar €372 miljoen beschikbaar wordt gesteld (€124 miljoen per jaar in de jaren 2022-2024). Voor de provincie Noord-Holland betekent dat een jaarlijkse

compensatie van €15,6 miljoen. In deze Kaderbrief gaan we uit van een structurele compensatie omdat wij ervan uitgaan dat deze middelen ook na 2024 gecompenseerd worden. Dit kan dan als gevolg van het afschaffen van het 0-tarief voor electrische auto's of door additionele compensatie van het Rijk.

3. Dividenden

De verwachte dividend opbrengsten worden verhoogd met €2.420.000.

Dit wordt verklaard door een 2-tal mutaties:

1. Verhoging van de verwachte dividend opbrengst Alliander: op basis van de dividendopbrengsten van de afgelopen jaren en de resultaatsverwachting voor de komende jaren is de verwachte dividendopbrengst voor Alliander verhoogd met €2 miljoen tot een bedrag van € 7 miljoen.
2. Verhoging van de verwachte dividend opbrengst Bank Nederlandse Gemeenten (BNG): Op basis van de gerealiseerde resultaten in het verleden en de toekomstige resultaatverwachting wordt de opbrengst verhoogd met €400.000.

4. Indexering: ophogen stelpost prijsstijgingen

Dit betreft een aantal correcties op de jaarschijven. Het gaat hierbij om een actualisatie van de stelpost prijsstijgingen. Voor de herberekening van deze stelpost zijn de volgende begrotingsposten meegenomen:

- de beheer en onderhoudskosten voor infrastructuur;
- de capaciteitskosten en de materiële overheadkosten;
- de bijdragen aan omgevingsdiensten en recreatieschappen;
- de OV-consessies;
- de fractievergoedingen

Het gaat hierbij om de reguliere ophogingen van de hierboven genoemde onderwerpen.

5. Faunaschade

De provincie Noord-Holland heeft de wettelijke plicht om agrarische ondernemers een tegemoetkoming te verstrekken in de schade die wilde dieren aan hun gewassen veroorzaken, wanneer deze ondernemers worden belemmerd bij beheer en schadebestrijding daar waar het om wettelijk beschermde diersoorten gaat. Verreweg het grootste deel van de tegemoetkomingen in faunaschade is het gevolg van vraatschade door ganzen. De totale omvang van deze tegemoetkomingen is zeer variabel en deels niet beïnvloedbaar, omdat weersomstandigheden en prijsontwikkeling van agrarische producten (zoals gras) hier een belangrijke rol in spelen.

Wanneer grondgebruikers niet belemmerd worden in hun mogelijkheden om hun gewassen te beschermen, is geen tegemoetkoming van toepassing. In veel gebieden in Noord-Holland is geen sprake van dergelijke belemmeringen. Daarom is conform het coalitieakkoord het eigen risico voor agrarische ondernemers bij schade door ganzen verhoogd van 5% naar 20%. De regeling is per 1 mei 2021 van kracht geworden. In afwijking hiervan wordt bij het gewas overjarig grasland de wijziging toegepast vanaf de zomersnede, zodat binnen de schadeperiode van de zomersnede (1 april tot 1 oktober) dezelfde tegemoetkoming wordt gehanteerd.

In 2021 bedroegen de kosten als gevolg van de faunaschade circa € 10 miljoen. Dat is aanzienlijk meer dan de circa € 6 miljoen waar structureel rekening mee wordt gehouden in de vigerende begroting. Omdat de hogere kosten in 2021 een structureel karakter hebben en het niet in de lijn der verwachting ligt dat dit bedrag de komende jaren zal dalen wordt het budget voor de Tegemoetkoming Faunaschade meerjarig bijgesteld naar € 10 miljoen.

6. IPO en BIJ 12 begroting (EBW 2022)

Op 23 augustus 2021 is de conceptbegroting van het IPO en BIJ12 besproken in een technische briefing door PS. Na de goedkeuring van het IPO-bestuur zijn de twee begrotingen ter goedkeuring voorgelegd aan de Algemene Vergadering van het IPO. Op 2 november 2021 heeft de AV de twee begrotingen goedgekeurd. De begrotingen van het IPO en BIJ12 leiden tot een hogere bijdrage voor de provincie Noord-Holland. Deze is voor 2022 verwerkt in de Eerste begrotingswijziging 2022. De bijstelling in deze kaderbrief betreft de verwachte meerjarige doorwerking van de huidige IPO & BIJ12 begroting op onze bijdrage.

7. V-MaaS: verschuiving in de tijd

Bij de kaderbrief 2022 is besloten om voor het uitvoeren van verkeersmanagent over te gaan op de oplossing ‘Verkeersmanagement as a Service (V-MaaS). Voor de overgang van de huidige situatie naar de nieuwe oplossing is een transitiebudget beschikbaar gesteld over de periode 2021-2023.

De transitie in het netwerkmanagement van de huidige situatie naar de V-MaaS oplossing heeft vertraging opgelopen. In 2021 is hierdoor € 2.1 mln. minder uitgegeven dan eerder voorzien (zie ook laatste begrotingswijziging 2021). Dit budget is nog wel nodig voor de voorziene transitie dus wordt deze € 2,1 mln. toegevoegd aan de begroting verdeeld over 2023 en 2024.

8. Bijstelling capaciteitskosten provinciale organisatie (EBW 2022)

Deze bijstelling betreft de meerjarige doorwerking van de bijstelling ‘capaciteitskosten provinciale organisatie’ in de Eerste begrotingswijziging 2022.

Door verschuiving van de inzet van capaciteit ten behoeve van investeringsprojecten naar inzet ten behoeve van beheer- en onderhoudsprojecten en -activiteiten is een bedrag van € 1.362.000 aan de capaciteitskosten toegevoegd ter dekking van de gewijzigde capaciteitsbegroting. Daarnaast wordt, door aanhoudende krapte op de arbeidsmarkt met als gevolg hiervan stijgende inhuurkosten, € 844.000 aan capaciteitskosten toegevoegd ter dekking van de gewijzigde capaciteitsbegroting.

9. Renteresultaat

In december 2021 is een lening verstrekt van afgerond €55 miljoen aan Alliander. Alliander is een deelneming van de provincie en heeft in een eerder stadium aangegeven dat hun kapitaalstructuur verstrekt moet worden om hun taken als energieleverancier te kunnen blijven uitvoeren. Met name de energietransitie en het Klimaatakkoord hebben enorme impact op hun taak als netwerkbeheerder. De lening is verstrekt om ervoor te zorgen dat het netwerk van Alliander verbetert kan worden zodat energie betrouwbaar, betaalbaar en bereikbaar blijft.

Op deze verstrekte lening ontvangen wij een rentepercentage van 2,075%. Dit zorgt voor een extra jaarlijkse rentebate van €1,1 miljoen.

10. Overige technische bijstellingen

Onder overige technische bijstellingen zijn een aantal posten opgenomen die niet het gevolg zijn van wijzigingen in de uit te voeren activiteiten van de provincie of waarbij sprake is van reguliere jaarlijkse bijstellingen. Het gaat hierbij om eenmalige (administratieve) correcties in de administratie.

5.2 inhoudelijke beleidsvoorstellen kaderbrief 2023

Hieronder zal een onderbouwing gegeven worden van de inhoudelijke beleidsvoorstellen bij de kaderbrief 2023.

Regel	Financieel kader (x € 1 miljoen)	Programma	2023	2024	2025	2026
	Saldo meerjarenraming na technische bijstellingen		**-15,11**	**-22,96**	**-40,28**	**-25,03**
11.	Aanpak stikstofopgave en actualisatie Natura 2000 beheerplannen		1,35	0,9	0,9	-
12.	Verder met informatiebeveiliging & security		1,8	1,8	1,3	1,3
13.	Uitvoering stikstof OD NHN		1,43	1,43	1,43	1,43
14.	Uitvoering VTH-taken (inclusief Roadmap Plus), transitie naar groen staal en gezondheidsonderzoeken		1,65	0,56	0,56	-
15.	Implementatie SWUNG-2		0,23	0,23	0,17	0,17
	Subtotaal beleidsvoorstellen		*6,46*	*4,92*	*4,36*	*2,9*
	Totaal begrotingssaldo na inhoudelijke voorstellen		**-8,65**	**-18,04**	**-35,92**	**-22,13**

11. Aanpak stikstofopgave en actualisatie Natura 2000 beheerplannen

Uit de Begroting van het IPO blijkt dat de kosten voor het Programma Vitaal Platteland stijgen. De stijging wordt met name veroorzaakt door kosten voor het 'Interprovinciale Programma Stikstof en Natuur' (IPSN). Uit de 'IPO Begroting 2022' blijkt dat het IPO de lasten voor 'Vitaal Platteland' i.v.m. het ISPN in ieder geval t/m 2025 op eenzelfde niveau heeft geraamd.

Extra Capaciteit
Ook bij Provincie Noord-Holland zal extra inzet op het Stikstofdossier de komende jaren onverminderd nodig zijn. Dit vraagt om extra capaciteit en inhuur van specifieke kennis (€ 568.000 per jaar). Voor 2022 zijn deze extra lasten reeds opgenomen in de Eerste Begrotingswijziging 2022. Daarbij is tevens aangekondigd dat het voornemen is deze extra lasten bij de Kaderbrief 2023 meerjarig te ramen. In lijn met de meerjarenraming van het IPO én in de verwachting dat extra inspanning op dit dossier vanuit de provincies de komende jaren nodig blijft, in ieder geval t/m 2025.

Actualisatie Natura2000 beheerplannen
Daarnaast is er de komende jaren extra budget nodig om de Natura2000 beheerplannen die in de afgelopen jaren zijn opgesteld te actualiseren. Provincie Noord-Holland is voor 14 Natura2000 gebieden het bevoegd gezag. Elke zes jaar worden de beheerplannen geëvalueerd en zo nodig weer geactualiseerd. Budget is nodig voor o.a. evaluatie, onderzoek, advisering, kartering, media, etc. Tot op heden konden de kosten hiervoor worden opgevangen binnen het Programma Groen. Dit is echter, mede door de gestegen kosten voor onderzoeks- en adviesopdrachten, niet langer mogelijk. De kosten bedragen € 325.000 per jaar.

Provinciebrede Uitvoeringsagenda Stikstof
De provincie bewerkstelligt conform de 'Strategie Noord-Hollandse aanpak stikstofproblematiek 2021-2022' (2021) reductie van de stikstofuitstoot (en daarmee -depositie) via twee sporen, te weten gebiedsgerichte aanpak en provinciebrede aanpak voor de sectoren landbouw, havens en industrie, wonen en mobiliteit. GS concretiseert de provinciebrede aanpak in een Provinciebrede Uitvoeringsagenda (instemming van GS voorzien eerste helft 2022). Daarin wordt aangegeven welke aangrijpingspunten er zijn voor de vier sectoren om bij te dragen aan de reductiedoelen. Met de voorzet in deze kaderbrief wordt geanticipeerd op de uitvoeringsagenda om daarna voortvarend te kunnen starten met de activiteiten.

12. Verder met informatiebeveiliging en security

De Baseline Informatieveiligheid Overheid (BIO) is een normenkader voor de beveiliging van informatiesystemen bij de overheid. De BIO is gebaseerd op internationale ISO-normen. Alle overheidslagen moeten stapsgewijs gaan voldoen aan de BIO.

Om als provincie Noord-Holland verder te gaan voldoen aan de BIO investeren we in de komende jaren in technische voorzieningen op het terrein van informatieveiligheid en security. Het gaat hierbij om Security Information and Event Management (SIEM), Security Operations Center (SOC) en Mobile Device Management (MDM).

Deze voorzieningen gaan we binnen de hele provincie inzetten, dus zowel voor de werkplek en de applicaties als voor de ICT-omgeving met betrekking tot de objecten in de openbare ruimte (bijvoorbeeld bruggen en tunnels).

De bovenstaande technische voorzieningen zijn vanuit het perspectief van ICT-veiligheid een belangrijke en logische stap. Echter, ICT-veiligheid en security zijn thema's die blijvend aandacht gaan vragen.

13. Uitvoering stikstof OD NHN

De Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN) voert de vergunningverlening, toezicht en handhaving uit op het gebied van stikstof. Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Als gevolg van de uitspraak is de passende beoordeling die ten grondslag lag aan het PAS onbruikbaar geworden als basis voor toestemmingverlening. Voor de uitspraak van de RvS was een (groot) deel van de situaties rondom stikstof niet vergunning plichtig. Er gold een vrijstelling of een meldplicht tot 1 mol. Die situaties zijn met het vervallen van het PAS vergunningplichtig geworden. In december 2019 heeft de provincie de beleidsregels intern en extern salderen vastgesteld, waardoor vergunningverlening weer op gang is gekomen. Voor het stikstofdossier zijn op 29 juni 2020 door provinciale Staten middelen beschikbaar gesteld aan de OD NHN voor de jaren 2020 tot en met 2022 (Kaderbrief 2021). Met de OD NHN is afgesproken eind 2021 te evalueren hoeveel budget voor 2023 en verder nodig is. Deze budgetaanvraag is hiervan het resultaat.

Om continuïteit en kwaliteit in de uitvoering te waarborgen heeft de OD NHN de benodigde capaciteit voor vergunningverlening, toezicht en handhaving en juridische procedures berekend. Uit de evaluatie en berekening van de benodigde capaciteit komt een bedrag van afgerond € 1,4 miljoen per jaar. De te verwachten hoeveelheid werk, de maatschappelijke en juridische ontwikkelingen, de kabinetsplannen, de krapte op de arbeidsmarkt (ook voor tijdelijke inhuur) en de daarmee nauw samenhangende borging van de personele en kwalitatieve continuïteit bij de OD NHN maken dit realistisch en verantwoord.

Stapsgewijs wordt toegewerkt naar een nauwkeurigere inschatting van de kosten voor vergunningverlening op het gebied van stikstof. Uiteindelijk is kostendekkendheid daarbij het eindstation.

Daarnaast wordt in het kader van het inrichten van een regieorganisatie bij het rijk ook een zogenaamd artikel 2 onderzoek Wet Financiële Verhoudingen voorzien om te bezien of er voldoende capaciteit en middelen beschikbaar zijn bij provincies om de stikstoftaken te kunnen verrichten. Dit zou te zijner tijd kunnen leiden tot een aanpassing van de algemene uitkering van het provinciefonds.

14. Uitvoering VTH-taken (inclusief Roadmap Plus), transitie naar groen staal en gezondheidsonderzoeken

Naast de reguliere inzet voor vergunningverlenings-, toezichts- en handhavingstaken (VTH) bij Tata Steel én het Uitvoeringsprogramma Tata Steel 2020 – 2022 (UVP 2020-2022) zijn extra inzet en middelen noodzakelijk voor de uitvoering van de VTH-taken bij Tata Steel. De extra middelen zijn nodig voor de volgende zaken:

- Dekking uitvoeringsovereenkomst 2022
- VTH taken Roadmap Plus
- Verlenging uitvoeringsprogramma Tata 2020-2022 / ZZS / Transitie naar groen staal
- Uitbreiding capaciteit provincie

Het dossier Tata Steel vraagt niet alleen om extra VTH-capaciteit, maar ook om een uitbreiding van de capaciteit bij de provincie zelf. Met name voor de transitie naar groen staal. Ook worden er meerdere extra (gezondheid)onderzoeken uitgevoerd in opdracht van de provincie. In de tabel hieronder worden de verwachte kosten nader gespecificeerd.

Onderdeel	Status	2022	2023	2024	2025
Dekking uitvoeringsovereenkomst 2022	Voorstel kaderbrief 2023	€ 371.000	€ 54.000	€ 54.000	€ 54.000
Verlenging uitvoeringsprogramma Tata 2020-2022 / Roadmap Plus / ZZS / kwartiermakers groen staal omgevingsdienst	Voorstel kaderbrief 2023	€ 721.000	€ 1.466.000	€ 285.000	€ 285.000
Onderzoekskosten	Voorstel kaderbrief 2023	-	€ 740.000	PM	-
Capaciteitskosten	Voorstel kaderbrief 2023		€ 298.000	€ 224.000	€ 224.000
Dekking prog. Tata Steel	Beschikbare Dekking	-€1.092.000	- € 908.000	-	-
TOTAAL bijstelling kaderbrief 2023		**€ -**	**€ 1.650.000**	**€ 563.000**	**€ 563.000**
*Doorkijk aanvullend verwachte kosten transitie groen staal. **					
Verwachte totale kosten Omgevingsdienst transitie naar groen staal	Doorkijk totale kosten	-	€1.625.000	€2.253.000	€2.253.000
Provinciale coördinatie regeling transitie groen staal	Doorkijk totale kosten		€ 450.000 - € 800.000	€ 450.000 - € 800.000	€ 450.000 - € 800.000
Doorkijk aanvullend verwachte kosten transitie groen staal	**Doorkijk totale kosten**	**-**	**€2.075.000 - € 2.425.000**	**€2.703.000 - €3.053.000**	**€ 2.703.000- € 3.053.000**

Dekking uitvoeringsovereenkomst 2022
Met het Uitvoeringsprogramma UVP Tata Steel 2020 – 2022 (1514777/1536824) heeft GS op 17 november 2020 voor het jaar 2022 € 1.037.500 beschikbaar gesteld. De activiteiten voor de UVP 2020 – 2022 worden in de jaren 2020 – 2022 verwerkt in de jaarlijkse actualisatie van de uitvoeringsovereenkomst (UVO). In de UVO 2022 (1728966/1748887), die GS op 7 december 2021 heeft vastgesteld, is voor deze taken een bedrag opgenomen van € 1.408.264 (i.e. het bedrag van 2021 plus indexatie). Hierdoor is € 370.764 (€ 1.408.264 - /- € 1.037.500) niet gedekt met het besluit van 17 november 2020.

Dit bedrag wordt gedekt door het naar voren halen van de € 2 miljoen voor 2023 en 2024 voor het Programma Tata Steel naar 2022 en 2023.

Daarnaast is voor de monitoring van de luchtkwaliteit het meetstation aan de locatie Bosweg, Wijk aan Zee, van ons luchtmeetnetwerk uitgebreid met extra meetapparatuur. Voor het beheer

en de exploitatie van dit meetstation is structureel € 54.150 nodig. Deze kosten worden in 2022 gedekt vanuit het budget van het programma Gezonde Leefomgeving. Met dit Kaderbriefvoorstel worden deze middelen vanaf 2023 structureel aangevraagd.

VTH-taken: Roadmap Plus / Verlenging UVP 2020-2022 / ZZS / Kwartiermakers groen staal

Roadmap Plus

Na het vaststellen van het UVP 2020 – 2022 en het beschikbaar stellen van extra budget heeft Tata Steel in mei 2021 zijn Roadmap Plus gepubliceerd, met daarin extra maatregelen om versneld de leefomgeving te verbeteren. In oktober 2021 is deze Roadmap Plus door Tata Steel verder aangescherpt. De extra VTH-werkzaamheden voor de omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) die deze extra maatregelen en versnelling betekenen, waren nog niet in het UVP 2020 – 2022 meegenomen. Door de versnelling en extra maatregelen voorziet de OD NZKG een aantal vergunningsprocedures die met voorrang moeten worden opgepakt. Hiervoor is 2.000 uur (€ 209.140) nodig in 2022.

ZZS

Daarnaast acht de OD NZKG het noodzakelijk om gelet op de uitkomsten van het onderzoek van het RIVM alle vergunde emissie relevante parameters (ERP) bij Tata Steel volledig en uitgebreid te controleren. Hiervoor is 800 uur (€ 83.656) nodig in 2022.

Daarnaast is 1.365 uur (€ 142.738) nodig in 2022 voor het beoordelen van het vermijdings- en reductieprogramma (VRP) van Tata Steel om de uitstoot van emissies van ZZS zoveel mogelijk te verminderen en nog verder te minimaliseren dan nu voorzien in de Roadmap Plus. Niet alleen Tata Steel emitteert ZZS, ook andere bedrijven die onder het bevoegd gezag van de provincie vallen emitteren ZZS. In overleg met de OD NZKG wordt bepaald hoeveel extra middelen nodig zijn om de VRP's van deze bedrijven te beoordelen en te bevorderen dat zij hun emissies van ZZS verminderen en minimaliseren. Dit bedrag voor de overige bedrijven is nu nog niet bekend.

Verlenging UVP 2020-2022

Ten slotte loopt het UVP 2020-2022 in 2022 af. Om de koers die met het Programma Tata Steel 2020 – 2050 is ingezet (zoals scherp vergunnen en intensief monitoren en toezicht) voort te kunnen zetten, is het noodzakelijk de activiteiten in dit programma nog een jaar door te zetten. Hiervoor is in 2023 een bedrag nodig van € 1.180.162. Voor dit bedrag faciliteert de OD NZKG in 2023 bij bestuurlijke en beleidsmatige interventies door knelpunten in de huidige wet- en regelgeving inzichtelijk te maken en te adviseren over mogelijke wetsaanpassingen. Daarnaast zet de OD NZKG in op het verminderen van de meest relevante uitstoot (stofdeposities via plakmonsters en netwerk PM10-monitors), meer actualisaties, scherp vergunnen en het verankeren van de Roadmap Plus in de vergunning. Ook wordt het loket in Wijk aan Zee in stand gehouden.

Kwartiermakers transitie groen staal (OD NZKG)

De waterstof-route van Tata Steel naar groen staal is een innovatieve technologie. Wet- en regelgeving hieromtrent zijn nog volop in ontwikkeling. Op dit moment ontbreekt een concrete tijdsplanning van Tata Steel. Dit maakt het lastig om een goede inschatting te doen van, in het bijzonder, de fasering van de extra werkzaamheden van de OD NZKG voor de transitie naar groen staal. Om vanaf 2023 vergunningsaanvragen van Tata Steel te kunnen behandelen, moet in 2022 worden begonnen met het verwerven van kennis en expertise rondom waterstof. Hiervoor stellen we in 2022 en verder structureel middelen beschikbaar voor het werven van kennis, expertise én medewerkers op dit terrein bij de OD NZKG (2 fte -> € 285.476). Het duurt in de huidige arbeidsmarkt zeker zes maanden om gekwalificeerd personeel te werven.

Na het kwartier maken in 2022 blijven deze 2 fte structureel noodzakelijk voor de transitie groen staal (zie hierna).

Transitie groen staal
Afhankelijk van de planning van Tata Steel verwacht de OD NZKG boven op de 2 fte € 1.625.108 nodig te hebben in 2023 en vanaf 2024 structureel jaarlijks € 2.252.528 voor de VTH-activiteiten voor de transitie naar groen staal. Om de benodigde vergunningen versneld en gecoördineerd te kunnen beoordelen en verlenen, zal waarschijnlijk aan Provinciale Staten worden gevraagd de provinciale coördinatieregeling (PCR) toe te passen. De OD NZKG schat de kosten voor de coördinerende en uitvoerende taken op basis van deze PCR op € 450.000 - € 800.000 per jaar vanaf 2023. Deze kosten komen bovenop de genoemde € 1.625.108 voor 2023 en € 2.252.528 structureel vanaf 2024.

Er is nog geen dekkingsvoorstel voor de bedragen in de voorgaande alinea. We zijn van mening de extra kosten voor VTH-activiteiten voor de transitie naar groen staal moet worden gedekt met een bijdrage vanuit het Rijk. Hiervoor is het college in gesprek met het Rijk. Een deel van de kosten zal kunnen worden gedekt door het heffen van leges voor de aanvragen van Tata Steel voor omgevingsvergunningen (bouw en milieu). In overleg met de OD NZKG, het Rijk en Tata Steel wordt ieder jaar de fasering van de VTH-werkzaamheden en de financiering hiervan stap voor stap verder ingevuld (herijkingsmomenten).

Uitbreiding capaciteit provincie
Voor het structureel verstevigen van het team dat bij de provincie werkt aan het dossier Tata Steel is een uitbreiding nodig van 2 fte (schaal 12). Het programma Tata Steel 2020 – 2050 komt in een versnelde fase van uitvoering. Dit vraagt de komende jaren meer inzet op het vlak van:

- Coördinatie en aanscherping vergunningverlening Tata Steel
- Verankering en monitoring maatregelen Roadmap Plus
- Uitwerken en uitvoering herijking monitoring rondom milieu-emissies/-immissies in de IJmond
- Uitwerken en beleidsadvisering rondom diverse aangekondigde gezondheidsonderzoeken
- Inzet ten behoeve van aanscherping normen en regelgeving
- Inzet ten behoeve van samenhang programma Tata Steel en energietransitie Noordzeekanaalgebied en stikstofproblematiek
- Inzet voor de realisatie van de groen staal route van Tata Steel
- Uitwerking en vormgeving overleg met de omgeving Industrie & Gezondheid IJmond

Onderzoeken in opdracht van de provincie
In het Programma Tata Steel 2020 – 2050 (1514777/1514873), vastgesteld door GS op 17 november 2020, is beschreven dat de provincie opdracht geeft voor aanvullend of nieuw onderzoek naar gezondheid(seffecten) en veiligheid in de IJmond als daar aanleiding voor is. Een voorbeeld van een mogelijk nieuw onderzoek, is een ‘dagboekonderzoek’ om meer te weten te komen over een relatie tussen luchtkwaliteit en gerapporteerde klachten in de IJmond. Ook worden de stofdepositieonderzoeken de komende jaren herhaald. Voorts is inzet vanuit RIVM, TNO en/of GGD ten behoeve van specifieke kennis over gezondheid en gezonde leefomgeving in de IJmond voorzien bij de onder B genoemde activiteiten.

Hiervoor is in 2023 in het totaal € 740.000 nodig. Dit is voor twee depositieonderzoeken (€ 350.000), een dagboekonderzoek (€ 140.000), aanvullende monitoring en peiling (€ 200.000), juridische inhuur (€ 25.000) en begeleiding overleg met de omgeving Industrie & Gezondheid IJmond (€ 25.000). In 2023 wordt begroot wat voor 2024 nodig is.

Reeds beschikbare dekking
Met de eerste begrotingswijziging 2021 is voor de jaren 2021 – 2024 in totaal € 4 miljoen beschikbaar gesteld vanuit de reserve Ontwikkelen provinciale infrastructuur ter dekking van het programma Tata Steel 2020 – 2050. Zowel in 2021 als 2022 is hiervan € 1 miljoen besteed/verplicht. Er resteert dus nog € 2 miljoen.

Rekening houdend met de dekking voor 2022 van het bedrag onder 'Dekking uitvoeringsovereenkomst 2022' dient er dan nog incidenteel een bedrag van € 1.086.000 voor 2023 te worden gedekt en structureel € 563.000 vanaf 2023.

Dit is exclusief de kosten voor de VTH-taken en PCR voor de transitie naar groen staal (tussen € 2.075.108 - € 2.425.108 in 2023 en vanaf 2024 structureel tussen € 2.702.528 - € 3.052.528). Deze kosten worden deels gedekt door leges voor vergunningsaanvragen en voor de dekking van het restant is GS in overleg met het Rijk.

15. Implementatie SWUNG-2

De huidige regelgeving uit de Wet Geluidhinder voor geluid van (spoor)wegen en industrie wordt inhoudelijk vernieuwd en straks geïntegreerd in het instrumentarium van de Omgevingswet. De provincie Noord-Holland is in het kader van SWUNG-2 verplicht mee te werken aan deze beleidsvernieuwing. Dit geldt voor onze provinciale wegen, maar ook voor de bestaande industrieterreinen van regionaal belang (zogenaamde gezoneerde bedrijventerreinen).

Het rijk heeft samen met provincies en gemeenten nieuwe geluidwetgeving opgesteld: Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid (SWUNG). De nieuwe wetgeving beoogt een betere bescherming tegen geluidhinder te realiseren, het bestaande stelsel van geluidswetgeving te vereenvoudigen en waar mogelijk de uitvoering verder te decentraliseren. SWUNG wordt gefaseerd ingevoerd: SWUNG I gaat over de Rijksinfrastructuur en is al sinds 2012 in werking. SWUNG 2 gaat over de provinciale wegen, gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen en wordt met inwerkingtreding van de Omgevingswet geïmplementeerd. Voor weginfrastructuur is de deadline van implementatie 2024 en voor gezoneerde industrieterreinen is dat 2029.

Voor het implementatietraject is respectievelijk 2 jaar en 7 jaar de tijd. Nu de Omgevingswet, hoewel opnieuw uitgesteld, ingevoerd gaat worden is het zaak om te gaan starten met de implementatie van SWUNG-2 en met name voor onze provinciale wegen is dit een urgente kwestie. Voor de implementatie van SWUNG-2 zijn geen middelen beschikbaar op de exploitatiebegroting (nodig voor het verzamelen van data, vaststellen van geluidwaardes, aanvullend onderzoek) en is capaciteit niet voorzien binnen de huidige formatie (procesmanagement). Voor het aangevraagd budget moeten beide worden voorzien. Een onzekere factor is, dat we op dit moment van aanvragen nog niet scherp hebben hoe het proces van implementatie er precies uit moet komen te zien en welke kosten (budget en capaciteit) hiermee gemoeid zijn. Dat wordt wel duidelijk, omdat een plan van aanpak voor de implementatie voor SWUNG-2 in 2022 met prioriteit wordt opgesteld. De kosten die opgegeven worden in dit voorstel voor de Kaderbrief zijn dus indicatief, mogelijk is deze indicatie onjuist en zal er opnieuw over beslist moeten worden.

Zowel organisatorisch als op technisch vlak (kennis en data op orde) moeten we ons voorbereiden op het vaststellen van de geluidproductieplafonds (GPP's) voor provinciale wegen en industrieterreinen van regionaal belang. De eerste stap die nu gezet moet worden is het inrichten van het implementatieproces (2022) waarin duidelijk moet worden welke procestappen gezet gaan worden, welke producten er opgeleverd moeten gaan worden en in welk tijdpad. Dat gaat onder andere over de samenhang met de overige geluidaspecten vanuit de Omgevingswet en

provinciaal beleid zoals het Actieplan geluid (verplicht programma onder de Omgevingswet), verkeersmodel, verkeersprognoses, dataverzameling, monitoringsopzet en een nieuwe saneringslijst. Daarnaast moet er een geluidmodel opgesteld worden en zullen geluidberekeningen en nadere analyses gemaakt moeten worden.

6. Tweede begrotingswijzing 2022

Zoals in hoofdstuk vijf is aangegeven is onderscheid gemaakt tussen de meerjarenraming (2023 tot en met 2026) en voorstellen voor het lopend jaar. In dit hoofdstuk worden de mutaties voor het lopend jaar 2022 vermeld.

6.1 Voorstellen tweede begrotingswijziging 2022

Regel	Financieel kader (x € 1 miljoen)	Programma	2022
0.	Vigerende meerjarenraming begroting 2022 (na wijzigingen op primitieve begroting)		2,68
1.	Provinciefonds		-
2.	Opcenten motorrijtuigenbelasting		-19,60
3.	Dividend		-2,42
4.	Stelpost indexering		10,20
5.	Faunaschade		4,3
9.	Renteresultaat		-1,14
10.	Overige technische bijstellingen		0,21
	Saldo na technische bijstellingen		***-5,77***
11.	Aanpak stikstofopgave en actualisatie Natura 2000 beheerplannen		0,27
15.	Implementatie SWUNG-2		0,12
	Subtotaal inhoudelijke voorstellen		**0,39**
	Eindsaldo tweede begrotingswijzing 2022 (na verwerking inhoudelijke voorstellen)		**-5,38**

0. Vigerende meerjarenraming 2022

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 0.

1. Provinciefonds

De raming van het provinciefonds in 2022 is bijgesteld op basis van de septembercirculaire 2021:

- Het betreft met name correcties als gevolg van wijzigingen in de omvang van de accressen. Dit komt zowel door een hogere geraamde loon- en prijsontwikkeling in de Macro Economische Verkenning van het Centraal Planbureau als door een positieve volumeontwikkeling. Het kabinet heeft daarnaast vanaf 2022 aanvullende middelen uitgetrokken voor een aantal beleidsterreinen, waaronder voor klimaatmaatmaatregelen. Daarnaast zijn de kosten voor het compenseren van de gedupeerden van de kinderopvangtoeslag opwaarts bijgesteld. Ook andere uitgaven zoals die in de zorg en de EU-afdrachten zijn opwaarts bijgesteld. Voor al deze uitgaven geldt dat dit ramingen betreft. Op het moment dat de daadwerkelijke uitgaven lager blijken te zijn, zal dit ook leiden tot een lager accres.

2. Opcenten motorrijtuigenbelasting

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 2.

3. Dividend

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 3.

4. Stelpost indexering

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 4.

5. Faunaschade

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 5.

9. Renteresultaat

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 9

10. Overige technische bijstellingen

Onder overige technische bijstellingen zijn een aantal posten opgenomen die niet het gevolg zijn van wijzigingen in de uit te voeren activiteiten van de provincie of waarbij sprake is van reguliere jaarlijkse bijstellingen. Het gaat hierbij om eenmalige (administratieve) correcties in de administratie.

11. Aanpak stikstofopgave en actualisatie Natura 2000 beheerplannen

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 11 van paragraaf 5.2 in deze Kaderbrief

15. Implementatie SWUNG-2

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2023 en verder onder regel 15 van paragraaf 5.2 in deze Kaderbrief

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

J. Koning

CZ/FIN

Telefoonnummer +31235144992

koningj@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 MEI 2022

Kenmerk

1841307/1841308

Uw kenmerk

Betreft: Kaderbrief 2023

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over Kaderbrief 2023.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Voordracht kaderbrief 2023;
- Kaderbrief 2023

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

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 17 mei 2022

Onderwerp: Kaderbrief 2023

Kenmerk: 1841307/1841308

Bijlagen: Kaderbrief 2023

1. Inleiding

In de Financiële verordening is opgenomen dat het college van Gedeputeerde Staten voor het zomerreces aan Provinciale Staten de kaderbrief ter vaststelling toezendt. Deze kaderbrief vormt de start van de begrotingscyclus 2023 en bevat de kaders voor de begroting 2023 en de meerjarenraming.

Bij het opstellen van deze kaderbrief is sprake van grote onzekerheid over de macro economische ontwikkelingen. De beperkende maatregelen, die nodig waren om de coronacrisis te bestrijden, en de Russische inval in Oekraïne leiden tot een instabiele macro economische situatie die zich lastig laat voorspellen. Naast onnoemlijk menselijk leed en grote vluchtelingenstromen schaadt de oorlog in Oekraïne de wereldhandel, waardoor de negatieve effecten van de coronacrisis nog eens worden versterkt. Dit merken we ook in Noord-Holland. De energieprijzen zijn tot ongekende hoogte gestegen, de inflatie is flink toegenomen en bouwprojecten staan onder druk door de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en de sterke toename van de prijzen van deze grondstoffen.

De genoemde onzekerheden op macro economisch gebied kunnen de begroting van de provincie in sterke mate beïnvloeden. Wij hebben er daarom voor gekozen terughoudend te zijn met het opnemen van nieuw beleid en nieuwe projecten/activiteiten in deze kaderbrief. Door prudent financieel beleid te voeren kunnen wij een financieel kader presenteren met een positief saldo. Dit biedt ons als provincie enige flexibiliteit om financiële tegenvallers op te vangen en dit maakt ons wendbaar om in te kunnen spelen op urgente opgaven wanneer deze zich voordoen.

Wel maken we voor uw Staten inzichtelijk welke voorstellen op tafel hebben gelegen waar het positieve begrotingssaldo ook voor ingezet zou kunnen worden. Wij zullen deze voorstellen, voorzien van een toelichting, ter informatie aan uw Staten toezenden voor de behandeling van de kaderbrief in de commissies.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

In de kaderbrief 2023 – 2026 wordt een beeld geschetst van het meerjarig financieel beeld van de provincie Noord-Holland. Daarbij betrekken wij zowel de beleidsmatige trends in Nederland en

Noord-Holland als macro-economische ontwikkelingen. Wij beoordelen welke gevolgen deze mogelijk hebben voor de provinciale financiën.

Daarnaast stellen wij in het hoofdstuk “Begrotingsbeleid” een aantal kaders voor dat wij zullen hanteren voor het opstellen van de begroting 2023 en de meerjarenraming. Daarmee beogen wij de voorwaarden te scheppen voor een robuust begrotingsbeleid, dat voldoet aan de externe eisen van onze toezichthouder BZK en aan onze eigen wens voor een duurzaam sluitende begroting.

In hoofdstuk vijf worden de ontwikkelingen geconcretiseerd tot het meerjarig financieel beeld 2023 – 2026. Startend met de vigerende meerjarenraming worden alle ontwikkelingen benoemd en toegelicht waarvan wij voorstellen deze in het begrotingskader op te nemen. Bij elkaar leiden deze voorstellen tot een meerjarig sluitend begrotingsbeeld.

In hoofdstuk zes zijn de beleidsvoorstellen die (mede) betrekking hebben op het lopende jaar 2022 apart opgenomen. Na vaststelling van deze kaderbrief zullen de voorstellen in de tweede begrotingswijziging worden verwerkt.

3. Proces en procedure

Op 4 juli 2022 vindt in Provinciale Staten het debat over de kaderbrief plaats. Daarna zal de kaderbrief dienen als basis voor de op te stellen concept begroting en meerjarenraming 2023 - 2026, waarover volgens de planning van PS op 14 november de algemene beschouwingen zullen plaatsvinden.

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 1841307/1841308

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 17 mei 2022;

gelet op de financiële verordening provincie Noord-Holland 2021,

besluiten:

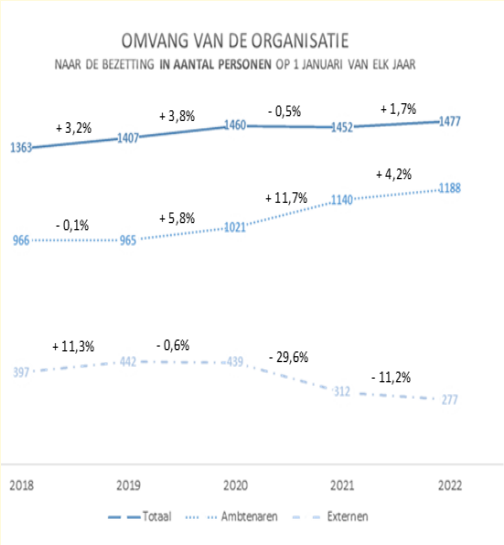
1. In te stemmen met de financiële uitgangspunten in de kaderbrief 2023
2. In te stemmen met het geactualiseerd financieel kader voor de meerjarenraming 2023-2026
3. In te stemmen met het begrotingsbeleid op basis van het criterium duurzaam structureel en reëel evenwicht
4. In te stemmen met de voorgestelde beleidsontwikkelingen die in deze kaderbrief zijn opgenomen.
5. De kaderbrief 2023 vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
1	EFB	Liberaal NH	Grethe van Geffen	12	'in de overheid is het aantal banen relatief het meest gestegen, met ruim 2000 banen, 3%'. Hoe is dit voor de provincie Noord-Holland zelf? Is er een overzicht te maken van het aantal vaste en flexibele / ingehuurde medewerkers, beginnend bij 2018, 2019, 2020, 2021 (en evt 2022)? Naar aantal banen en percentage groei?	We hebben "het aantal vaste medewerkers" uit de vraagstelling geïnterpreteerd als "het aantal ambtenaren", en "het aantal flexibele/ingehuurde medewerkers" als "het aantal externen". Met deze interpretatie kunnen we PS het volgende overleggen:  Ja, we groeien. Met gemiddeld 2,1% per jaar. In de afgelopen twee jaar is een aantal externen overgegaan op een contract als ambtenaar. Daarom is er sprake van een toename van 11,7% ambtenaren in 2020, en een afname van 29,6% externen.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
2	EFB	Liberaal NH	Grethe van Geffen	20	Dividendopbrengst Alliander: er is grote moeite om alles rond elektriciteit op orde te krijgen. bovendien loopt de nota voor consumenten op. Hoe verhoudt zich dit tot een overheid die dividend krijgt van Alliander? Zou ipv het uitkeren van dividend ook gekozen kunnen worden voor bijvoorbeeld het herinvesteren van winsten en/of het verlagen van nota's voor onze burgers en ondernemers, of kan dat niet? hoe zitten dat soort afspraken en regels in elkaar?	Over dividenduitkeringen zijn geen specifieke regels. Wel wordt in de tariefsopbouw rekening gehouden met een redelijke vergoeding voor het kapitaal. Over de keuzes hieromtrent is vorig jaar in de voordracht bij de lening aan Alliander het volgende opgemerkt: "Alternatieve opties voor het versterken van het eigen vermogen van Alliander zijn minder wenselijk. Alliander geeft zelf aan dat inhouding van dividend een optie is, maar dat dit minder gewenst is omdat aandeelhouders een vergoeding dienen te krijgen voor het verstrekte kapitaal. Bovendien zou dat een gat slaan in de begrotingen van de aandeelhouders (voor de provincie Noord-Holland bedroeg het dividend de afgelopen vijf jaar gemiddeld € 10 miljoen per jaar). Uitstel van het investeringsprogramma is ook een optie, maar is zeer ongewenst vanwege de noodzakelijke investeringen in de energietransitie en de urgentie van vervanging van oude kabels en leidingen".	Olthof
3	EFB	Liberaal NH	Grethe van Geffen	21-22	Lening Alliander: de lening heeft een rentepercentage van 2,075%. Zoals de kaderbrief al beschrijft, zijn er grote onzekerheden rond zaken als inflatie. Betekent dit (vooralsnog theoretisch) dat als over 2 jaar de gemiddelde rente in de markt terug is op 3%, de provincie met deze lening een verliesgevend project is aangegaan? Zijn er risico's rond het afgesproken rentepercentage?	De rentevergoeding bestaat uit een 10-jaars basisrente en een opslag daarbovenop van 1,975%, in totaal 2,075%. Zoals bij elke vaste renteperiode bestaat gedurende de looptijd de kans dat de rente wijzigt. Overigens is sprake van een extra bate ten opzichte van de situatie waar deze middelen conform het Schatkistbankieren renteloos uitstonden bij het Ministerie van Financiën.	Olthof
4	EFB / M&B	Liberaal NH	Grethe van Geffen	23	Hier staat: *Om als provincie Noord-Holland verder te gaan voldoen aan de BIO investeren we in de komende jaren in technische voorzieningen op het terrein van informatieveiligheid en security. Het gaat*	Vanuit de provincie Noord-Holland wordt voor het beheer van bijvoorbeeld bruggen en tunnels samengewerkt met contractanten. Bij het beheer van deze objecten maken leveranciers in de regel gebruik van ICT-systemen. In de diverse	Stigter/Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					hierbij om Security Information and Event Management (SIEM), Security Operations Center (SOC) en Mobile Device Management (MDM). *Deze voorzieningen gaan we binnen de hele provincie inzetten, dus zowel voor de werkplek en de applicaties als voor de ICT-omgeving met betrekking tot de objecten in de openbare ruimte (bijvoorbeeld bruggen en tunnels).* Via het Mobiliteitsprogramma worden er al forse kosten opgenomen in het programma voor centrale bediening bruggen en tunnels, daarbij wordt ook beveiliging genoemd. Betaalt 'ICT' daar bovenop extra kosten voor de ICT-omgeving, met andere woorden: besluiten wij via M&B over het volledige kostenplaatje of zijn er daarnaast nog kosten vanuit het algemene ICT-programma, hoe is dat ingericht en om welk bedrag gaat het dan?	contracten die de provincie heeft, zijn afspraken gemaakt met betrekking tot bijvoorbeeld ICT-veiligheid en deugdelijk beheer van applicaties en ICT-omgevingen. Vanuit de kaderbrief wordt het voorstel gedaan voor de implementatie van een zogeheten SIEM/SOC. Dit betreft een belangrijke aanvullende maatregel op het gebied van cybersecurity, waarbij monitoring wordt ingericht op de complete ICT-omgeving van de provincie. Verdacht gedrag en afwijkende handelingen worden door deze software gedetecteerd, waarna een team van security-specialisten adequaat kan reageren. Dit betreft dus een extra maatregel tegen mogelijke aanvallen door kwaadwillenden. De inrichting van het SIEM/SOC wordt bekostigd vanuit het ICT-programma en is aanvullend ten opzichte van de al lopende beheerkosten voor bijvoorbeeld bruggen en tunnels.	
5	M&B / RWK	Liberaal NH	Grethe van Geffen	p. 28-29	Het programma SWUNG heeft een sterke relatie met mobiliteit. Hoe komt dit terug in mobiliteitsprogramma's in de commissie M&B, of gaat dit uitsluitend behandeld worden in het kader van de Omgevingswet in de commissie RWK? Met andere woorden, hoe houdt mobiliteit een sturende rol in plaats van een afgeleide te worden van wat elders wordt bepaald?	Het programma SWUNG moet nog gaan starten en zal lopen via de portefeuille Leefbaarheid, gezondheid en milieu en de Statencommissie NLG. Met het programma SWUNG en het bijbehorende actieplan geluid leggen we onze ambities vast ten aanzien van geluid, zowel verkeersgeluid als industriegeluid. Het goed aanhaken van de Statencommissie M&B bij te maken keuzes ten aanzien van verkeersgeluid, in de uitwerking van het SWUNG programma is vanzelfsprekend.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
6	EFB	D66	Arja Kapitein	16	In de tabel Omvang Algemene Reserve staat dat de begrote uitgaven uit de Algemene Reserve in 2022 tot en met 2024 69 miljoen is. Hoe verhoudt deze 69 miljoen zich tot de positieve saldi uit de kaderbrief voor deze jaren (verderop in de kaderbrief)?	Daar zit geen direct verband tussen. De genoemde uitgaven van €69 miljoen zijn uitgaven waar eerder al over besloten is. Het gaat dus om zogenaamde 'gelabelde' bedragen. De positieve saldi in de jaren 2022 t/m 2024 komen voort uit het saldo van de verwachte ontvangsten en uitgaven in die jaren.	Olthof
7	EFB	D66	Arja Kapitein	18, 19	Op 'Regel 0' staan bedragen van de Vigerende meerjarenraming begroting 2022. Voor de jaren 2024, 2025 en 2026 staan ook bedragen ingevuld. Hoe zijn deze bedragen voor deze jaren opgebouwd?	De saldi op regel 'O' zijn het financiële startpunt van de Kaderbrief. Deze saldi zijn opgebouwd uit de verwachte ontvangsten en uitgaven zoals die bekend waren bij de voorgaande begroting 2022. Met andere woorden dit is het saldo van de door uw Staten in het verleden vastgestelde besluiten. Hierbij is dit voor het jaar 2022 geactualiseerd tot en met de eerste begrotingswijziging.	Olthof
8	RWK	VVD	Bas de Wit	4	"Het stroomnetwerk is overbelast, waardoor er te weinig ruimte is om nieuwe woonwijken van stroom te voorzien." Hierover enkele vragen: - Heeft het college ook in beeld wat de effecten zijn voor de ontwikkeling, nieuwvesting en uitbreiding van bedrijven en/of bedrijventerreinen in onze provincie? - Hoeveel bedrijven worden inmiddels geconfronteerd met krapte op het net, en in welke gebieden is dit aan de orde? Welk vooruitzicht kan bedrijven geboden worden (door de provincie en anderen) in dergelijke gebieden, en hoe wordt daarover gecommuniceerd?	Ja, Bedrijven en bedrijventerreinen hebben in grote delen van Noord-Holland bij uitbreiding, verduurzaming en nieuwvestiging problemen om capaciteit voor de levering van elektriciteit te krijgen. De regionale netbeheerder houdt bij welke partijen een capaciteit hebben aangevraagd maar deze vanwege netcongestie niet kunnen krijgen. Zowel voor afname of teruglevering. Wij hebben vanwege privacy-regels geen inzicht in deze lijst. Op hun website publiceert de regionale netbeheerder Liander de kaarten met in welke gebieden congestie voorkomt, zie https://www.liander.nl/transportcapaciteit/noord-holland. Met de netbeheerders Liander en TenneT, gemeenten en EZK werken we samen om netuitbreidingen zo snel mogelijk te realiseren, slimme oplossingen voor netcongestie te	Stigter

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						realiseren en het net van de toekomst te programmeren. We communiceren daarover ook met bijvoorbeeld het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, het platform bedrijventerreinen en kantoorlocaties van de MRA, SADC, het Economic Forum, de Westfriese bedrijvengroep en een aantal brancheorganisaties.	
9	RWK	VVD	Bas de Wit	5	"Onze inzet in deze gesprekken is niet alleen om prestatieafspraken over wonen, klimaat en het landelijk gebied te maken, maar ook om de benodigde randvoorwaarden in te vullen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is." Hierover enkele vragen: - Als blijkt in de toekomst dat de provincie de prestatieafspraken niet (tijdig) kan realiseren, welke consequenties heeft dat dan mogelijk? U vraagt het Rijk om randvoorwaarden in te vullen. In welke mate zijn er ook randvoorwaarden door de provincie zelf in te vullen, welke zijn dat en wanneer zijn deze ingevuld?	Op dit moment valt nog geen inschatting te maken van de eventuele consequenties van het niet halen van prestatieafspraken door provincies. In algemene zin is het de verantwoordelijkheid van de Rijksoverheid om bestuurlijke arrangementen en noodzakelijke randvoorwaarden aan te passen, wanneer blijkt dat onvoldoende voortgang wordt geboekt met een oplossen van een probleem. Binnen Europese en landelijke kaders kunnen provincies eigen financiële en beleidsmatige (bijvoorbeeld ruimtelijke) randvoorwaarden formuleren voor beleid, die zelfbindend zijn voor de provincie, maar waar ook gemeenten, burgers en bedrijven zich aan dienen te houden	GS
10	EFB	VVD	Bas de Wit	5	"We zullen keuzes moeten maken." Wanneer dienen deze keuzes gemaakt worden, in welke mate zijn deze keuzes onomkeerbaar en op basis van welke informatie dienen wij deze keuzes te maken?	Met deze passage over het maken van keuzes is bedoeld het spanningsveld te schetsen omdat er sprake is van allerlei concurrerende claims in het schaarse open ruimte in de provincie. In theorie zijn keuzes bijna altijd omkeerbaar, in de praktijk is het terugdraaien van eerdere keuzes doorgaans lastig. Het is uiteindelijk aan PS om te maken keuzes te bekrachtigen, op basis van de informatie die dan (onder meer over de uitwerking van het regeerakkoord van het kabinet) beschikbaar is.	GS

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
11	EFB	VVD	Bas de Wit	7	"In onze begroting verwerken wij dit bedrag structureel omdat wij ervan uitgaan dat bij het eindigen van de compensatieregeling voorzien zal zijn in een alternatieve oplossing." Hierover enkele vragen: - Heeft het ministerie zich al uitgelaten over het voorzien in een alternatieve oplossing? - Is in IPO-verband hierover gesproken, en wat doen andere provincies? Wat vindt de accountant van het structureel begroten van dit bedrag?	- Ad 1: nee - Ad 2: Ja, maar er is geen gezamenlijk standpunt ingenomen en gecommuniceerd. De accountant heeft alleen een rol in het controleren van de jaarstukken. De accountant bemoeit zich niet bij het tot stand komen van de kaderbrief en/of begroting.	Olthof
12	EFB	VVD	Bas de Wit	7	"We zijn als provincies, via het IPO, in overleg met Rijk over de gevolgen van deze wijziging en over wat kansrijke alternatieve provinciale belastingen zouden kunnen zijn." Hierover enkele vragen: - Welke opties liggen op tafel op dit moment ter verkenning van oplossingsrichtingen? - Wanneer wordt in IPO-verband standpunt bepaald richting het ministerie inzake de wenselijkheid van bepaalde oplossingsrichtingen? Hoe wordt PS bij bovenstaand proces betrokken?	Er is geen uitputtende lijst met opties die op tafel liggen voor alternatieve provinciale belastingen. In IPO verband zijn de volgende opties besproken: Ingezeten- en vestigingsheffing, Provinciale OZB, Voertuigenbelasting en opcenten op de kilometerheffing. In IPO verband is de samenwerking erop gericht dat de voorwaarden die van de gezamenlijke provincies voor de nieuw in te richten financieringssystematiek worden vermeld in de contourennota die het Rijk voor het zomerreces uit zal brengen. Hiertoe is in IPO verband een standpunt ingenomen en gecommuniceerd naar het Rijk. PS zijn hierover geïnformeerd door GS per brief van 17 mei 2022. Na het zomerreces zullen de in de contourennota opgenomen voorwaarden samen met rijk en gemeenten verder moeten worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Provinciale Staten worden in de reguliere P&C cyclus betrokken bij dit proces. Als er behoefte is aan extra input dan gaan wij daarover graag met u in overleg.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
13	NLG	VVD	Bas de Wit	9	"De situatie in Oekraïne is boven alles een humanitaire ramp. De economische effecten ervan zien we vooral in de hogere energieprijzen." De situatie heeft ook effecten op de voedselvoorziening, omdat voor bepaalde producten (zoals tarwe, gerst, maïs, zonnebloemolie) zowel Oekraïne als Rusland grote producten zijn. Eerder in PS heeft GS toegezegd over de impact van de oorlog op de voedselketen te gaan spreken met relevante partijen (reactie op motie CDA). Hierover enkele vragen: - Heeft u, bijvoorbeeld in IPO-verband, met de minister of met de agrarische sector, gesprekken gevoerd over de effecten van de oorlog op de voedselvoorziening en, zo ja, wat zijn de conclusies daaruit? Heeft u aanleiding om het landbouwbeleid in Noord-Holland aan te passen naar aanleiding van de effecten op de voedselvoorziening van de oorlog, waarom wel/niet en, zo nee, wanneer maakt u opnieuw een beoordeling of het beleid aanpassing verdient?	Met o.a. LTO, BIONEXT, de greenports, het netwerk Voedsel verbindt en met Wageningen Economic Research hebben wij gesproken over gevolgen voor de land- en tuinbouw. In de gesprekken met de minister(-als trekker op het GLB-dossier) over het GLB-NSP komt ook de invloed van de crisis aan de orde. Er wordt onderzocht hoe het NSP wellicht wellicht kan bijdragen. Voor provincies is het nu -meer dan voor de crises- niet bespreekbaar dat de basis inkomenssteun verder wordt verlaagd. De gevolgen van de crisis worden vooral op Europees en nationaal niveau gevoerd (vergelijkbaar met BREXIT). Het onderwerp komt maandelijks terug op de landbouw en visserijraad. Ook in het Comité van de Regio's spreken we veelvuldig over voedselzekerheid. Er is geen aanleiding om op provinciaal niveau het landbouwbeleid aan te passen. De Oorlog in Oekraïne vraagt juist om versnelling van verduurzaming van het voedselsysteem zoals wij ook met onze Voedselvisie beogen. De voedselzekerheid is volgens de minister niet in het geding, maar de situatie legt wel bloot op welke punten het Europese voedselsysteem afhankelijk is van kritische grondstoffen, energie en kunstmest. EU werkt aan nadere analyses over de verwachte grote veranderingen op de landbouwmarkten, energie, voedselzekerheid. Ook werkt zij aan een analyse voor mogelijke maatregelen om de landbouwmarkten te ondersteunen met eventuele inzet van de crisisreserve en handelsstromen open te houden en over de relatie met de langere termijn om tot een meer weerbaar en duurzaam voedselsysteem te komen (in lijn met de Green Deal en de Boer tot Bord strategie).Op Europees en Rijksniveau vinden enkele interventies plaats. Voorbeeld: Het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) is akkoord met een derogatie voor biologische diervoeders, omdat er een groot tekort is aan biologische	Zaal

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						grondstoffen, mede door de oorlog in Oekraïne. Hierdoor is het toegestaan om een klein percentage niet-biologische grondstoffen te verwerken in biologisch voer voor varkens en pluimvee. Wij volgen de ontwikkelingen	
14		VVD	Bas de Wit	13	"Het aantal ha's natuur per inwoner is in Noord-Holland 11 ha per inwoner terwijl dat in Nederland gemiddeld 30 ha per inwoner is." Hierover enkele vragen: - In welke mate is deze indicator voor Noord-Holland goed te vergelijken met het landelijk gemiddelde? - In hoeverre wordt de bevolkingsdichtheid en aanwezige industrie hierin meegenomen? In hoeverre wordt in provinciaal beleid gestuurd op deze indicator (tot het landelijk gemiddelde)?	De waarde van deze indicator zit vooral in de trend; groeit de oppervlakte natuur mee met de groei van de bevolking. Hierop wordt niet direct gestuurd, al is de afronding van de NNN een doel waardoor de oppervlakte natuur groeit. Deze indicator laat over de tijd zien hoe deze groei zich verhoudt tot de bevolkingsgroei (in hectare per 1000 inwoners). De aanwezige industrie is niet in deze indicator meegenomen	Zaal
15	NLG	VVD	Bas de Wit	18	Op pagina 18 zien wij EUR 4,3 mln staan voor faunaschade in de periode 2023-2026 (toevoeging op begroting vanwege hogere kosten op basis van 2021). De provincie heeft in 2020 beleid afgekondigd ter verlaging van de faunaschade. Waarom zien wij in de meerjarenbegroting geen daling van de bedragen voor faunaschade? Hoe verhoudt zich dat tot (de effectiviteit van) het ganzenbeleid waarin een daling van de schade wordt beoogd?	De omvang van de tegemoetkoming in de kosten van faunaschade aan agrarische gewassen wordt grotendeels beïnvloed door factoren die wij niet zelf in de hand hebben, zoals de weersomstandigheden en de grasprijs. Deze bepalen immers in sterke mate hoezeer de schade voor agrarische ondernemers oploopt. Daarnaast constateren wij dat grondeigenaren nog niet van alle mogelijkheden tot bejaging gebruik maken die de provincie biedt. Gebaseerd op de afspraken van 2020 is in het Faunabeheerplan ganzen van de FBE, gecoördineerd beheer geïntroduceerd. Dit beheer is in 2022 gestart in enkele gebieden en zal in de komende jaren ook in de rest van de provincie tot uitvoering komen. Wij gaan ervan uit dat op de iets langere termijn de resultaten hiervan terug te zien zijn de omvang van de	Rommel

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						schade, maar moeten tegelijkertijd onze eigen, provinciale invloed hierop als beperkt kwalificeren. Om die reden gaan we nu uit van een structurele begrotingspost van € 10 miljoen. Wij hebben zeer frequent contact met de uitvoeringsorganisatie BIJ12 over de ontwikkeling van de faunaschade.	
16	NLG	VVD	Bas de Wit	23	"Ook bij Provincie Noord-Holland zal extra inzet op het Stikstofdossier de komende jaren onverminderd nodig zijn. Dit vraagt om extra capaciteit en inhuur van specifieke kennis (€ 568.000 per jaar)." Hierover enkele vragen: - Om wat voor functieprofielen gaat dit? Wat is de basis voor het benodigd bedrag ad EUR 568.000,-, en welke ontwikkelingen zouden ervoor kunnen zorgen dat dit bedrag verder toeneemt?	De € 568.00O is het bedrag dat op jaarbasis nodig is voor een jurist, een programma-secretaris, twee communicatieadviseurs en op incidentele basis juridisch advies van de externe huisadvocaat. De hoeveelheid opgaven in het landelijk gebied neemt toe, zoals ook blijkt uit het regeerakkoord van het huidige kabinet. Bovendien bedeelt het Rijk de provincies een centrale rol als 'gebiedsautoriteit' toe bij de uitvoering van gebiedsprocessen in het landelijk gebied. Wij sluiten niet uit dat dit in de komende jaren nog gevolgen zal hebben voor de omvang van de ambtelijke organisatie of de externe inhuur. In combinatie met de krapte op de arbeidsmarkt kan dit nog financiële consequenties hebben. Wij informeren uw Staten hierover zodra deze ontwikkelingen zich voordoen.	Rommel
17	NLG	VVD	Bas de Wit	23	"Tot op heden konden de kosten hiervoor worden opgevangen binnen het Programma Groen. Dit is echter, mede door de gestegen kosten voor onderzoeks- en adviesopdrachten, niet langer mogelijk. De kosten bedragen € 325.000 per jaar."	Voor veel van de beheerplannen is nu het moment aangebroken dat de evaluatie en de eventuele opvolgende herziening van de beheerplannen uitgevoerd moeten worden. Dit vindt plaats in een zesjaars-cyclus. De inspanning voor evaluatie en herziening komt	Rommel

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					Hoe komt het dat de kosten voor onderzoeks- en adviesopdracht stijgen? Graag duidelijkheid over de scoope van de opdrachten (diepte onderzoek), aantal onderzoeken en prijseffect (arbeidsuren).	dan ook in pieken. Daarbij komt dat de kosten voor onderzoeks- en adviesopdrachten stijgen. De oorzaak hiervoor is de grote vraag naar specifieke kennis (ecologen en stikstofdeskundigen). Dat maakt dat er op een onderzoeksopdracht minder inschrijvingen binnenkomen, de concurrentie minder is en de prijzen stijgen.	
18	NLG	VVD	-		"GS concretiseert de provinciebrede aanpak in een Provinciebrede Uitvoeringsagenda (instemming van GS voorzien eerste helft 2022). Daarin wordt aangegeven welke aangrijpingspunten er zijn voor de vier sectoren om bij te dragen aan de reductiedoelen." Hierover enkele vragen: - Hoe relateert deze uitvoeringsagenda aan de stikstofaanpak van het kabinet, met name op basis van de brief van 1 april van de minister voor Natuur en Stikstof? - Welke elementen zullen onderdeel zijn van de provinciebrede aanpak, anders dan in de gebiedsprocessen? Op welke manier worden de vier sectoren betrokken bij de opstelling van de uitvoeringsagenda? Welke aandachtspunten en uitdagingen hebben zij daarbij aangegeven?	De exacte consequenties van de brief van de minister van Natuur & Stikstof zullen komende maanden door het ministerie geconcretiseerd worden, onder andere in het Nationaal Programma Landelijk Gebied. Hoewel wij nog niet exact kunnen aangeven wat deze consequenties zijn – het NPLG is nog niet gereed – is ons duidelijk dat onze aanpak van de stikstofproblematiek goed aansluit op de rijksaanpak. Dit leiden wij af uit de sterke focus van het ministerie op gebiedsprocessen in het landelijk gebied, en de centrale rol van de provincies die het Rijk ons hierin toebedeeld. Dit sluit goed aan op onze intensivering van de gebiedsprocessen in de afgelopen twee jaar. Voor drie van de vier sectoren hebben wij vanaf begin 2020 al gerichte overlegtafels stikstof ingericht. Omdat mobiliteit vooral een zaak is van generieke maatregelen en deze sector van oudsher een stevige overlegstructuur heeft, is daarvoor niet een aparte tafel ingericht. In elk gremium worden sectorspecifieke zaken uitgewisseld en wordt gekeken hoe partners en provincies elkaar kunnen ondersteunen en versterken.	Rommel

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
19		VVD	E. van der Maas	6	Paragraaf 2.2 laatste zin: met welke opdrachtgevers wordt gewerkt, wat is het proces en wat wordt bedoeld met het afwegingskader?	Alle (grote) opdrachtgevers in de bouw, of hun vertegenwoordigers, delen periodiek hun ervaringen met elkaar om van elkaar te leren hoe om te gaan met de prijsstijgingen, de contracten waarin deze prijsstijgingen voelbaar zijn en contracten die in voorbereiding zijn. Het proces is eenvoudig delen van de stand van zaken. Het gaat om opdrachtgevers als Rijkswaterstaat, Rijkvastgoedbedrijf, Aedes/wooncorporaties, ProRail, (Unie van) Waterschappen, enkele gemeenten, etc. Er is geen gezamenlijk afwegingskader, iedere organisatie bepaalt zelf hoe ze wil omgaan met de ontwikkelingen en relaties met de markt.	Olthof
20		VVD	E. van der Maas	6	Paragraaf 2.3, onder Opcenten: op welke wijze is of wordt PS betrokken bij het overleg tussen IPO en het Rijk met betrekking tot alternatieve provinciale belastingen na 2025? Welk tijdspad is hiervoor en welke alternatieven worden onderzocht?	Er is geen uitputtende lijst met opties die op tafel liggen voor alternatieve provinciale belastingen. In IPO verband zijn de volgende opties besproken: Ingezeten- en vestigingsheffing, Provinciale OZB, Voertuigenbelasting en opcenten op de kilometerheffing. In IPO verband is de samenwerking erop gericht dat de voorwaarden die van de gezamenlijke provincies voor de nieuw in te richten financieringssystematiek worden vermeld in de contourennota die het Rijk voor het zomerreces uit zal brengen. Hiertoe is in IPO verband een standpunt ingenomen en gecommuniceerd naar het Rijk. PS zijn hierover geïnformeerd door GS per brief van 17 mei 2022. Na het zomerreces zullen de in de contourennota opgenomen voorwaarden samen met rijk en gemeenten verder moeten worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Provinciale Staten worden in de reguliere P&C cyclus betrokken bij dit proces.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						Als er behoefte is aan extra input dan gaan wij daarover graag met u in overleg.	
21		VVD	Erik van der Maas	13	Bullet energieverbruik: er wordt aangegeven dat de trend stijgend is. Wat zijn de onderliggende waarden, hoe stijgen die verhoudingsgewijs en welke maatregelen zijn er voor handen om deze trend te keren?	Door de schaalindeling lijkt de fluctuatie wat groter dan het feitelijk is. Als u doorklikt naar het thema 'Energieverbruik' in het dashboard Energietransitie in NH waarin meer details worden weergegeven kunt u zien dat de trends in energieverbruik weergegeven per sector t/m 2019 in NH vrij vlak zijn gebleven. Verder in het dashboard kunt u zien dat bijvoorbeeld voor de gebouwde omgeving het energieverbruik per woning daalt maar dat er wel een toename is in het energieverbruik in de dienstverlening vooral toe te schrijven aan de groeiende vraag in de sector 'informatie en communicatie' (lees datacenters). Voor een overzicht van mogelijke maatregelen om deze trend te keren verwijzen wij naar het klimaatakkoord, de jaarlijkse monitoringsrapportage van PBL en RVO en naar ons Actieprogramma Klimaat.	Stigter
22		VVD	Erik van der Maas	15	Paragraaf 4.1.3: welke CPB raming wordt gebruikt, lage, basis of hoge ontwikkeling van het CPI?	Voor de meerjarenraming is gebruik gemaakt van de basis ontwikkeling.	Olthof
23		VVD	Nick Roosendaal	13	Negatieve indicatoren: waarom is de daling van het aantal passagiers op Schiphol in het licht van de brede welvaart zoals genoemd bij de indicatoren, geen positieve indicator?	Schiphol wordt in de Brede Basismonitor op twee manieren bekeken: 1) als bijdrage aan de internationale bereikbaarheid door de hubfunctie (zoals ook verwoord in de Omgevingsvisie + MER) en 2) vanuit de effecten op de omgeving (geluid, lucht). In 2021 is het aantal passagiers en de netwerkkwaliteit (de connectiviteit met wereldwijde bestemmingen) sterk gedaald door de coronapandemie. Op het laatste is genormeerd a.d.h.v. het aantal passagiers. Door de sterke daling kleurt het vakje rood.	GS

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					Hoeveel was de daling van de biodiversiteit in onze drukbevolkte provincie jaar op jaar en geeft dat geen beter beeld dan ons te vergelijken met het Nederlands gemiddelde?	Op de achterliggende indicatorpagina 'Biodiversiteit' in de Brede Basismonitor wordt middels de Living Planet Index ook voor Noord-Holland per jaar (over de periode 1990 – 2019) aangegeven hoe de biodiversiteit zich ontwikkelt.	
					Waarom is een dalig van het fijnstof geen positieve indicator? Als we onder het gemiddelde in NL zouden zitten maar meer gaan uitstoten zou dat in deze methodiek een positieve indicator zijn.	De indicator fijnstof is voor de staat van Noord-Holland genormeerd t.o.v. andere provincies. Voor de ontwikkeling door de tijd kleurt de indicator groen omdat de emissies fijnstof afnemen. Het streven van de provincie Noord-Holland is om in 2030 te voldoen aan de WHO normen zoals vastgesteld in 2005. De nu gebruikte cijfers zijn niet omgerekend naar het aantal blootgestelden dat boven de norm zit. Hierdoor kunnen we niet direct een koppeling maken met de WHO-advieswaarden. Bij de doorontwikkeling van de monitor doen we dit wél.	
					Waarom is de stijging van het aantal hecatares in zichzelf geen positieve indicator die we jaarlijks willen volgen om te kunnen bij sturen?	De indicator 'totaal ingericht natuur voor het NNN' in hectare is opgenomen in de Brede Basismonitor en is bij de doorsnede 'ontwikkeling in de tijd' ook positief gekleurd	
					Waarom is ondanks mitigerende risicomaatregelen het risico op overstromingen in N-H groter dan in het Rivierengebied van Limburg, Gelderland, Brabant en Overijssel waar we de afgelopen jaren effectief overstromingen hebben meegemaakt?	Voor deze indicator hebben we gekeken naar gebieden met een overstromingsrisico van hooguit eenmaal in een mensenleven (kansorde 1/100 per jaar – middelgrote kans). Om te komen tot het potentieel aantal getroffen personen is deze kaart samengevoegd met de bevolkingsdichtheid per hectare. Het gaat hier dus om het aantal personen per hectare dat een middelgrote kans heeft om getroffen te worden door een overstroming.	

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					Bruto regionaal product: aangezien het aantal banen in N-H groter is dan de beroepsbevolking en er per saldo meer mensen van buiten N-H bij ons werken dan omgekeerd mag je verwachten dat het bruto regionaal product hoger licht dan in andere provincies. Waarom is dit een nuttige indicator en waarop willen we sturen, meer werkenden van buiten de provincie zodat het gemiddelde BRP verder stijgt?	In Nederland worden 0,97 personen per hectare potentieel getroffen bij een overstroming van middelgrote kans. Noord-Holland zit daar met 1,66 personen boven. Klopt, dit is niet een indicator waarop wij sturen. In de brede basismonitor 2022 komt ook het absolute BBP.	
					Waarom is een gemiddeld hoog opleidingsniveau een groene indicator voor de welvaart in brede zin als de tekorten in de economie bij de lager en gemiddeld hoog opgeleiden bestaan (landbouw, schoonmaak, schilders en overige bouwmedewerkers, politie, enz.)?	Voor de Brede Basismonitor volgen wij hier de regionale monitor van het CBS. Daar worden meer hoogopgeleiden positief geduid.	
					Waarom richten ons met de indicatoren voor fosfaat en stikstof op de industrie omdat daar effectiever op gestuurd kan worden en gemiddeld met minder overheidsmiddelen meer beleidswinst kan worden bereikt?	Fosfaat en stikstof zijn direct overgenomen uit de regionale monitor van het CBS. Bij de monitor 2022 brengen we alle sectoren in beeld.	
					Wie beoordeelt de samenhang van de indicatoren en wanneer worden de gebruikte indicatoren, hun nut en eenduidigheid als stuurinstrument voor de realisatie van de (strategische) provinciale beleidsspeerpunten ter evaluatie besproken in PS?	Dat gaat in overleg. Wij volgen het beleid maar de keuze voor indicatoren is ook sterk afhankelijk van de beschikbare data. Bij de bespreking in de rekeningencommissie kunt u hiervoor uw wensen kenbaar maken.	
24		VVD	Nick Roosendaal	15	Waarom passen we voor de indexering op provinciale budgetten de CPB ramingen toe en volgen we niet de CAO stijging van de ambtenarensalarissen als eenduidige begrotingsrichtlijn voor indexatie en	Er is sprake van specifieke indexaties. Voor de onderhoudsbudgetten gebruiken we de zogenaamde Grond- Weg- en Waterbouw (GWW) index. Voor OV-concessies hanteren we de Dova index. Voor de capaciteitskosten volgen we de	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					begrotingsdiscipline? Of is er sprake van verschillende specifieke indexaties per genoemd onderdeel, waarbij fractievergoedingen dan in ieder geval de indexatie van de salariskosten kunnen volgen?	CAO ontwikkelingen voor het loongedeelte en de CPI voor de materiele overhead. De fractievergoedingen worden geïndexeerd op basis van de CPI index.	
25		VVD	Nick Roosendaal	28	Paragraaf 15: implementatie SWUNG-2. Welke uitwerking kan de integratie van de regelgeving uit de Wet Geluidhinder voor geluid van (spoor)wegen in het instrumentarium van de Omgevingswet hebben voor woningbouw rondom OV knooppunten / treinstations en spoorwegen?	Het Rijk is verantwoordelijk voor SWUNG met betrekking tot hoofdwegen (d.w.z. rijkswegen) en spoorwegen, deze implementatie is reeds afgerond. Voor deze (spoor)wegen zijn reeds geluidsproductieplafonds vastgesteld. Geluids-productieplafonds stellen een heldere grens aan de toelaatbare hoeveelheid geluid en voorkomen een onbelemmerde groei van geluid door toenemend verkeer bij zowel bestaande als nieuwe woningen. Wij staan aan de lat om geluidproductieplafonds vast te stellen voor provinciale wegen en industrieterreinen van regionaal belang. Bij vaststelling van het plafond hebben wij enige ruimte om strengere normen toe te staan dan wettelijk is vastgesteld, er is dus sprake van een beleidskeuze. Het is van belang dat nieuwe ontwikkelingen in het aandachtsgebied van de provinciale weg worden getoetst aan dat plafond, en dat bij overschrijding van dat plafond mitigerende maatregelen worden getroffen. Het is de gemeente om, bij nieuwbouw rekenschap te nemen van de geluidproductieplafonds. Dat kan dus invloed hebben op de keuze voor nieuwbouw. Ook kan dit van invloed zijn op de mate van mitigerende maatregelen aan de weg die nodig zijn om de ontwikkeling mogelijk te maken. Daarentegen is het ook zo dat voor ontwikkelingen langs provinciale wegen die	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						binnen het geluidproductieplafonds passen er niet altijd uitgebreide procedures noodzakelijk zijn. Hierdoor wordt het t.o.v. de huidige wetgeving eenvoudiger om bijvoorbeeld kleine wijzigingen aan de weg uit te voeren.	
26		VVD	Joost van Gilse	13	Er staat: “Het woningtekort in Noord-Holland (4,8% tekort) is beduidend hoger dan streefnorm van 2% van het Rijk. De trend is overigens dat dit percentage daalt.” Kunt u aangeven hoe dit percentage de afgelopen jaren is gedaald? Wat ligt hieraan ten grondslag?	Tijdens de coronapandemie was de bevolkingsgroei erg laag. Daardoor groeide de woningvoorraad harder dan het aantal huishoudens.	Loggen
27		VVD	Joost van Gilse	13	Er staat: “De betaalbaarheid van woningen daalde fors naar 35% in 2018 (was in 2015 nog 54%). Recentere cijfers zijn nog niet beschikbaar.” Kunt u aangeven hoe deze indicator werkt en waarom het meest recente cijfer 2018 betreft?	Deze indicator is gebaseerd op de WOZ-waarde van woningen. Woningen onder de 200 duizend zijn hierbij als betaalbaar aangemerkt. Helaas lopen deze gegevens sterk achter in de tijd. Wij zijn hiervoor afhankelijk van het CBS. Voor de monitor 2022 komen we met een actueler alternatief.	Loggen
28		VVD	Joost van Gilse	13	Er staat: “Het percentage bebouwd terrein (het percentage van Noord-Holland dat bebouwd is) is 17,1%, in Nederland is dit 10,7%.” Waarom ziet u dit als een negatieve indicator voor brede welvaart? Het zegt immers niets over intensief grondgebruik? Is het in uw ogen beter voor een brede welvaart om de bebouwing meer uit te smeren over de provincies? Een verschil tussen landelijke gebieden en stedelijke gebieden kan toch juist onderdeel zijn van een brede welvaart?	Deze indicator is vooral opgenomen n.a.v. de doelen uit de Omgevingsvisie (zoveel mogelijk binnenstedelijk ontwikkelen en het behoud van openheid van het landschap). De gewenste trend van deze indicator is daarmee geen of beperkte groei. De ontwikkeling in de tijd laat zien of dit lukt.	Loggen
29		VVD	Klaas-Jeroen Terwal	5/6	- Is er al een eerste doorkijk op hoofdlijnen te geven welke provinciale infrastructurele projecten die nu in de realisatiefase van het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI) zitten getroffen worden door schaarste aan	Een doorkijk is alleen met voorbeelden te geven, omdat ieder project in een andere fase verkeert en verschillend materiaalgebruik en dus kostenontwikkelingen en leverbetrouwbaarheid kent. De algemene gedragslijn is per project te	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					grondstoffen en daarmee leveringsonzekerheden en stijgende prijzen? - Is bij deze getroffen projecten een eerste grove schatting te maken wat de kostenoverschrijdingen en/of vertragingen zullen zijn? - Wat doet de provincie om deze risico's op kostenoverschrijdingen en/of vertragingen waar mogelijk te minimaliseren?	onderzoeken wat de materiaalkosten of vertragingen zijn, en hierover in gesprek te gaan met de aannemer. Voor lopende contracten wordt de GWW-indexering toegepast, of maatwerk afgesproken volgens een indexeringsregeling in het contract, gebruikmakend van het 'aanzienlijkheidsbeginsel' (een deel van de kostenstijgingen zijn ondernemersrisico en dus voor risico van de opdrachtnemer). Voor nieuwe aanbestedingen zal waar mogelijk de raming worden aangepast, en worden de aanbiedingen afgewacht. Het project Centrale Bediening heeft te maken met leveringsproblemen van ict-onderdelen; overwogen wordt deze zelf, anticiperend op nieuwe aansluitingen, in te kopen.	
30		VVD	Klaas-Jeroen Terwal	7	- Wanneer kan de door de minister van BZK aangekondigde 'contourennota' verwacht worden? - Wordt deze met PS gedeeld en voorzien van een duiding/reactie van GS en/of het IPO? - Welke kansrijke alternatieve provinciale belastingen worden er besproken in het overleg tussen het IPO en het Rijk?	- Wij verwachten dat BZK voor het zomer reces de contourrennota uitbrengt. - Na het zomerreces zullen de in de contourennota opgenomen voorwaarden samen met rijk en gemeenten verder moeten worden uitgewerkt en geconcretiseerd. Provinciale Staten worden in de reguliere P&C cyclus betrokken bij dit proces. Als er behoefte is aan extra input dan gaan wij daarover graag met u in overleg. Er is geen uitputtende lijst met opties die op tafel liggen voor alternatieve provinciale belastingen. In IPO verband zijn de volgende opties besproken: Ingezeten- en vestigingsheffing, Provinciale OZB, Voertuigenbelasting en opcenten op de kilometerheffing.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
31		VVD	Miriam van Meerten-Kok	8	“Ook hebben we gezien, dat het flexibele deel van de arbeidsmarkt, die in onze provincie oververtegenwoordigd is, de economie kwetsbaar kan maken in tijden van crisis, maar ook een extra impuls kan geven aan herstel.” Heeft u hier voorbeelden van of cijfers over? Heeft u cijfers over de samenstelling van het flexibel deel van de arbeidsmarkt? Is de “samenstelling” van het flexible gedeelte hetzelfde gebleven als voor de coronacrisis of heeft hier verandering in plaats gevonden?	Het CBS bedoelt met het flexibele deel van de arbeidsmarkt werknemers die een flexibele arbeidsrelatie hebben, zoals een tijdelijk contract, flexibele uren per week (oproepkracht) of werkzaam via een uitzendbureau. in Nederland (2021) heeft 33% van de werknemers een flexibele arbeidsrelatie, in Noord-Holland is dat met 33,4% vergelijkbaar. De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de coronamonitor voor het flexibele deel ook naar zelfstandigen gekeken (zzp’ers, eenmanszaken, freelancers), aangezien deze groep in het algemeen werkzaamheden verricht op basis van kortlopende contracten. Deze tijdelijke banen en contracten verdwijnen snel in tijden van crisis, zoals de coronacrisis, als de productie terug gebracht moet worden, zoals in de horeca en de industrie. In tijden van herstel groeit de vraag naar arbeid. Omdat de drempel voor werkgevers om tijdelijke werknemers in dienst te nemen lager is dan voor vaste dienstverbanden, kan een grote flexibele schil helpen om snel te herstellen. In Noord-Holland is 18,7% van de werkzame beroepsbevolking een zelfstandige, terwijl dit zo voor 15,8% in Nederland is (cijfers 1e kwartaal 2022). Volgens het CBS nam in Nederland in 2021 het aantal banen met een flexibele werkrelatie fors toe, maar in totaal nog altijd minder dan voor de coronacrisis. Ook het aantal vaste banen nam toe in ongeveer dezelfde verhouding.	Zaal
32		VVD	Miriam van Meerten-Kok	13	“Werkloosheid is in 2020 meer gestegen in Noord-Holland dan in Nederland totaal. Dit komt overen met de veel sterkere economische krimp van de provincie ten opzichte van…. Dit komt door onze specifieke sectorstructuur.”	In Noord-Holland zien we dat het aantal vacatures in alle sectoren in het eerste kwartaal van 2022 (bijna 86.000 vacatures) sterk is gegroeid ten opzichte van het laatste kwartaal van 2021 (ruim 72.000 vacatures). Ter vergelijking: in het vierde kwartaal van 2019	Zaal

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					Heeft de provincie – nu de economie weer groeit – signalen dat in bepaalde sectoren de vraag naar personeel structureeel groter zal zijn dan het aanbod? Zo ja, in welke specifieke sectoren zal dit het geval zijn? En kan dit effect hebben op de verdere ontwikkeling van de economie?	(voor corona), waren er ruim 54.000 vacatures. Op sectorniveau zien we vooral een grote groei in de horeca, landbouw, handel, vervoer en opslag, ICT, onroerend goed, zorg, en cultuur, sport & recreatie. Maar ook alle overige sectoren hebben te maken met meer vacatures. Voor de meeste van de 'groei' sectoren geldt dat zij sterk gekrompen zijn als gevolg van de maatregelen tegen corona. Tot op zekere hoogte kan de groei dus verklaard worden als een terugveereffect en geen structureel effect. Tegelijk is er al enige tijd sprake van meer vacatures dan arbeidsaanbod (werkloosheid) in Nederland. Tegen de 86.000 vacatures in Noord-Holland staan momenteel 63.000 werklozen. Dit kan wel een structureel effect zijn en zal kunnen leiden tot problemen in sectoren en een lagere economische groei.	
33	NLG	CDA	Willemien Koning	23	Naar we begrijpen is uitwerking Stikstofbeleid nog zeer onduidelijk. Waarop zijn bedragen in kaderbrief aangaande stikstofbeleid gebaseerd en hoe groot is de kans dat er veel meer of minder nodig is?	De bedragen op pagina 22, regel 11 'Aanpak stikstofopgave en actualisatie Natura 2000 beheerplannen' zijn voor de jaren 2023 t/m 2025 opgebouwd uit extra capaciteit en inhuur van specifieke kennis (zie antwoord op vraag 16) en middelen voor herziening van Natura2000 beheerplannen (totaal € 0,9 miljoen), voor 2023 aangevuld met € 0,45 voor activiteiten gericht op ondersteuning van de agrarische sector voortkomend uit de medio 2022 vast te stellen 'Provinciebrede uitvoeringsagenda stikstof'. Het is correct dat de toekomstige ontwikkelingen sterk afhankelijk zijn van het rijksbeleid dat nog in de maak is. Wij informeren uw Staten over actuele ontwikkelingen wanneer deze zich voordoen.	Rommel
34	EFB	CDA	Christa Kuiper	24	Er worden heel veel extra kosten gemaakt voor de uitvoering van de VTH taken met betrekking tot	Op dit moment is het wettelijk niet mogelijk om leges te heffen voor het in behandeling nemen	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					Tata Steel (zie 13/14). Welk deel van deze kosten wordt nu en de toekomst bijvoorbeeld via leges en dergelijke bij Tata Steel in rekening gebracht en vindt zo een deel van de dekking van deze kosten plaats?	van aanvragen voor omgevingsvergunningen voor milieu. Met de invoering van de Omgevingswet verandert dit en komt die mogelijkheid er wel. PS stellen de legesverordening en legestarieven vast. Er is nu dus nog niet te zeggen welk deel van de kosten voor VTH-taken bij Tata Steel kan worden gedekt met inkomsten uit leges. Overigens mogen alleen de kosten van de vergunningverlening worden doorberekend in de leges en niet de kosten van toezicht en handhaving.	
35	EFB	CDA	Christa Kuiper	28	Er wordt onder r. 15 een indicatief bedrag aangegeven voor de implementatie van SWUNG - 2. Hoe worden de gevolgen van de SWUNG-2 financieel in de begroting verwerkt? Stel dat uit deze onderzoeken blijkt dat langs een aantal provinciale wegen de geluidsnormen worden overschreden en dat daarvoor door de provincie geluidwerende maatregelen moeten worden getroffen. Is er een indicatie hoeveel (delen van) provinciale wegen mogelijk niet aan de nieuwe geluidsnormen zullen voldoen?	De eerste stap is om goed inzicht te krijgen welke stappen we moeten zetten om SWUNG-2 te implementeren, daartoe wordt de komende maanden een plan van aanpak gemaakt. In dit plan van aanpak moet ook duidelijk worden welke financiële middelen we nodig hebben voor de implementatie zelf, zoals o.a. het verzamelen van de data voor het vaststellen van de geluidproductieplafonds, de inrichting van een monitor systeem en de personele inzet die hiervoor nodig is. Dit plan van aanpak moet Q1 2023 gereed zijn. Onderdeel van de implementatie SWUNG-2 voor provinciale wegen is ook een nieuwe saneringsoperatie waarvan verwacht wordt dat die ongeveer 20 jaar zal gaan duren. De provincie Noord-Holland stelt voor haar provinciale wegen niet alleen de geluidproductieplafonds vast maar moet ook een saneringslijst vaststellen. Op deze saneringslijst komen dan de geluidgevoelige objecten te staan waar straks de wettelijke	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						grenswaarden worden overschreden en waar we mogelijk mitigerende maatregelen (zoals stil asfalt, geluidsscherm of gevelisolatie) moeten gaan nemen. In de komende jaren zal er een saneringsprogramma of meerdere saneringsprogramma's opgesteld moeten gaan worden waarin is uitgewerkt hoe de sanering opgepakt zal gaan worden en wat de geluidbelasting zal zijn na het treffen van maatregelen. Een saneringsprogramma kan onderdeel gaan uitmaken van het Actieplan geluid die elke vijf jaar wordt vastgesteld, maar kan ook als separaat saneringsprogramma worden vastgesteld. Voor deze nieuwe saneringsoperatie heeft het Rijk een nieuwe saneringsregeling opgesteld. Deze regeling vervangt de oude Subsidieregeling sanering verkeerslawaai en bevat de nieuwe regels voor het verkrijgen van een rijksbijdrage voor sanering verkeerslawaai onder de Omgevingswet. Dit betekent dat het Rijk subsidie beschikbaar stelt voor het treffen van doelmatig maatregelen. Indien we meer willen doen dan de verplichte sanering dan zal dat een beleidskeuze zijn waarvoor we zelf dan de financiële middelen moeten aanwenden. Op dit moment kunnen GS geen indicatie geven. Vanuit het IPO is de omvang van de sanering en daarbij komende kosten al eens onderzocht. In 2020 is ingeschat dat het voor NH om circa 2000 woningen zal gaan. Dit is gebaseerd op oude gegevens uit 2011 waarbij het aangelegde stil asfalt in het afgelopen decennia niet is	

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						meegenomen. Dit kan mogelijk dus een overschatting geven.	
36	EFB	PVV	I. Bezaan	3	"Naast onnoemlijk menselijk leed en grote vluchtelingenstromen schaadt de oorlog in Oekraïne de wereldhandel, waardoor de negatieve effecten van de coronacrisis nog eens worden versterkt. Dit merken we ook in Noord-Holland. De energieprijzen zijn tot ongekende hoogte gestegen, de inflatie is flink toegenomen en bouwprojecten staan onder druk door de beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en de sterke toename van de prijzen van deze grondstoffen." VRAAG Kunt u een schatting geven in hoeverre het massaal bijdrukken van euro's door het ECB, alsmede de hoge energiebelastingen van het Rijk invloed hebben op respectievelijk de inflatie en energieprijzen? En kunt u aangeven waarom deze zaken niet duidelijk worden benoemd in de Kaderbrief? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.	Nee, wij doen als provincie geen zelfstandig onderzoek naar de achterliggende oorzaken van de inflatie en energieprijzen maar volgen hierin de publicaties van Centraal Planbureau. Het Centraal Planbureau (CPB) levert als onafhankelijk onderzoeksinstituut beleidsrelevante economische analyses en ramingen. De in de kaderbrief opgenomen economische analyses zijn gebaseerd op de CPB raming van maart 2022. De beschrijving van de trends en ontwikkelingen op pagina 3 bevat daarnaast alleen hoofdlijnen en heeft niet tot doel om volledig/uitputtend te zijn in alle achterliggende oorzaken/mechanismen achter de genoemde trends en ontwikkelingen.	Olthof
37	EFB	PVV	I. Bezaan	4	"De arbeidsmarkt toont zich in onze provincie ook zeer veerkrachtig. Op dit moment bestaat er in veel sectoren alweer een nijpend tekort aan arbeidskrachten." VRAAG Welke (aanvullende) activiteiten gaat de provincie ondernemen (al dan niet met relevante partners) om het onbenutte Noord-Hollandse arbeidspotentieel waar mogelijk 'te ontsluiten', teneinde nijpende tekorten aan arbeidskrachten tegen te gaan? Graag een gemotiveerd antwoord.	Met de incidentele middelen uit het Economisch Herstel- en duurzaamheidsfonds zijn in alle 5 de arbeidsmarktregio's samen met het technisch bedrijfsleven Servicepunten Technologie (SPT) ingericht. De provincie stelt vouchermiddelen voor oriëntatie, begeleiding en opleiding voor zij-instromers beschikbaar in aanvulling en als verbindingsmiddelen op de bestaande activeringsinstrumenten van de gemeenten in de arbeidsmarktregio. Het aantal kandidaten met (enige) afstand tot de arbeidsmark vormt op dit	Zaal

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						moment een steeds groter aandeel van de clienten van de SPT's. Met ons reguliere beleid willen we de campusvorming voor preventieve inclusieve opleidingen en leer- en ontwikkellocaties stimuleren door zogenaamde vakgerichte entree-opleidingen te faciliteren en hieraan ook een leergemeenschap met alle stakeholders op dit terrein te verbinden.	
38	EFB	PVV	I. Bezaan	5	"Veel van deze belemmeringen kunnen we als provincie niet zelfstandig oplossen, omdat andere partijen hiervoor verantwoordelijk zijn. Met name het Rijk is van groot belang als het gaat om financiering, normering en wet- regelgeving. Het is daarom cruciaal dat we heldere afspraken met het Rijk maken. Deze onderhandelingen voeren we op dit moment. Onze inzet in deze gesprekken is niet alleen om prestatieafspraken over wonen, klimaat en het landelijk gebied te maken, maar ook om de benodigde randvoorwaarden in te vullen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is." VRAAG Kunt u (indien mogelijk) de Staten periodiek (bv. via brieven) op de hoogte houden van de onderhandelingen? Graag een gemotiveerd antwoord.	Ja, dat is mogelijk. Noord-Holland is samen met de andere provincies in IPO-verband in overleg met het Rijk over genoemde prestatieafspraken.	GS
39	EFB	PVV	I. Bezaan	7	"Op de langere termijn heeft de door het Rijk aangekondigde invoering van Betalen naar Gebruik na 2025 grote invloed op de provinciale inkomsten. Door deze invoering is de kans groot dat de motorrijtuigenbelasting (MRB) geheel of gedeeltelijk komt te vervallen en daarmee ook de grondslag voor de provinciale opcenten. We zijn als provincies, via het IPO, in overleg met Rijk	In het overleg in IPO verband wordt zowel gekeken naar de inkomsten, als naar de uitgavenkant. Eén van de voorwaarden die we als gezamenlijke provincies mee hebben gegeven aan Rijk is dat de provincies een stabiel eigen belastinggebied hebben en een open huishouding. Zie hiervoor	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					over de gevolgen van deze wijziging en over wat kansrijke alternatieve provinciale belastingen zouden kunnen zijn." VRAAG Wordt er in het genoemde overleg ook aandacht besteed aan scenario's, waarbij provincies proberen zoveel mogelijk te bezuinigen op taken en de eigen organisatie, zodat provinciale belastingen niet nodig zijn? Graag een gemotiveerd antwoord.	ook de brief van GS aan PS van 17 mei waarin ook de motivatie achter deze voorwaarde is opgenomen.	
40	EFB	PVV	I. Bezaan	12	"In de overheid is het aantal banen relatief het meeste gestegen met ruim 2.000 banen (+3%)." VRAAG Kunt u aangeven waar deze stijgingen hebben plaatsgevonden, waardoor deze ontwikkeling komt en wat de (geschatte) kosten en baten zijn voor betreffende overheden? Graag een gemotiveerd antwoord.	Bij nader onderzoek is helaas gebleken dat deze cijfers niet kloppen. In de sector 'overheid' was er tussen 2020 en 2021 sprake van een groei van 0,9%, niet 3%. De gemiddelde groei van sectoren in Noord-Holland was in die periode 0,7%. De sector 'overheid' behoort daarmee niet tot de grootste stijgers in aantal banen. Tussen 2020 en 2021 waren de bouw, het onderwijs en de zorg de sectoren met de grootste stijging. De werkgelegenheidscijfers komen uit het Lisa werkgelegenheidsregister van Nederland. De onderzoekers die de data voor dit register bijhouden, hebben een correctie met terugwerkende kracht toegepast op het aantal banen binnen de sector 'overheid' in 2020, die ook door werkt in 2021. Dit was ten tijde van het schrijven van de Kaderbrief nog niet bekend. Het gaat om een correctie met terugwerkende kracht met betrekking tot de gemeente (organisatie) Amsterdam.	Zaal
41	RWK	PVV	J. van Hooff	13	"De betaalbaarheid van woningen daalde fors naar 35% in 2018 (was in 2015 nog 54%). Recentere cijfers zijn nog niet beschikbaar." VRAAG	Deze indicator is gebaseerd op de WOZ-waarde van woningen. Woningen onder de 200 duizend zijn hierbij als betaalbaar aangemerkt. Helaas lopen deze gegevens sterk achter in de tijd. Wij zijn hiervoor afhankelijk van het CBS. Voor de	Loggen

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					Kunt u aangeven wat onder 'betaalbaarheid' wordt verstaan, wat de provincie (aanvullend) kan en wil doen om deze negatieve trend tegen te gaan, alsmede wanneer recentere gegevens bekend zijn? Graag een gemotiveerd antwoord.	monitor 2022 komen we met een actueler alternatief. Hierin volgen we ook de landelijke discussie over betaalbaarheid. Voor wat de provincie doet om de trend te keren verwijzen wij naar het Masterplan Wonen.	
42	RWK	PVV	J. van Hooff	13	"Het totale energieverbruik is in Noord-Holland groter dan gemiddeld in andere provincies. De trend is ook stijgend." VRAAG Kunt u de meest recente gegevens presenteren (en eventuele verwachtingen voor de nabije toekomst), alsmede toelichten hoe energie uit o.a. zon en wind deze stijging kan opvangen? Graag een gemotiveerd antwoord.	In het dashboard Energietransitie in NH worden de laatste trends weergegeven in navolging van de landelijke Klimaatmonitor. Medio dit jaar komen we met een update van het dashboard. De toename in wind- en zonne-energie zorgen voor een verduurzaming van de energiemix die uit onze stopcontacten komt. Daardoor verminderd de CO2-uitstoot gerelateerd aan het verbruik van elektriciteit. De productie van hernieuwbare energie heeft niet direct een invloed op het stijgen of dalen van het energieverbruik.	Stigter
43	RWK	PVV	J. van Hooff	4	"Naast onnoemlijk menselijk leed en grote vluchtelingenstromen, schaadt deze oorlog de wereldhandel, waardoor de negatieve effecten van de coronacrisis nog eens worden versterkt. Dit merken we ook in Noord-Holland. Het aantal vluchtelingen neemt toe. Bouwprojecten staan onder druk omdat de prijs van grondstoffen sterk toeneemt." VRAAG Is er voor het College een grens inzake het aantal asielzoekers en vluchtelingen die de Noord-Hollandse samenleving kan opvangen? Zo ja, welke grens heeft u voor ogen en is deze aan het kabinet voorgelegd? Zo nee, waarom heeft u geen grens? Graag een gemotiveerd antwoord.	Nee, het is niet aan het College van GS om te bepalen om een grens te bepalen. Asielbeleid is een verantwoordelijkheid van de EU en van lidstaten. Wij zijn als provincie niet in de positie om een eigen asielbeleid te formuleren.	Loggen

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
44	M&B	PVV	M. Deen	6	“De genoemde prijsstijgingen en schaarste aan grondstoffen kunnen bij een gelijkblijvend investeringsvolume vanuit opdrachtgevers leiden tot een verlaging van de totale realisatie- en personele capaciteit in de GWW-markt om opdrachten uit te voeren. Dit vormt een risico voor het behalen van de provinciale ambities/doelstellingen waarbij we samenwerken met (of opdrachtgever zijn voor) partijen in deze markt. Dit risico wordt groter naarmate de tijd voortschrijdt en de situatie ongewijzigd blijft. Voor de korte termijn zal binnen lopende projecten naar oplossingen gezocht worden, en ook bij nieuwe aanbestedingen zal goed naar het risicoprofiel en indexeringsregelingen in de contracten gekeken worden. Met andere opdrachtgevers wordt samengewerkt om tot afgewogen handelingsperspectieven voor de wat langere termijn te komen. VRAAG Waar liggen mogelijke oplossingsrichtingen voor de provincie, teneinde zoveel mogelijk projecten inzake noodzakelijk beheer, onderhoud, vervanging en de verbetering van de provinciale infrastructuur te realiseren? Graag een gemotiveerd antwoord.	De probleemschets bestaat uit 2 onderdelen: de capaciteit in de markt en de financiering van de infrastructuur. Wij hebben financiële opgaven voor het bouwen en onderhouden van onze infrastructuur. De structurele lasten op onze begroting voor het onderhouden en vervangen van versleten infrastructuur nemen de komende jaren en decennia enorm toe. Dit gaat ten koste van de beleidsruimte in de begroting. Bovendien ontbreekt in de begroting ruimte voor het dekken van de structurele lasten van een belangrijk deel van de studieportefeuille in het iMPI voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Tot slot is de omvang van onze aangekondigde ambities op onze infrastructuur enorm, maar zijn de structurele lasten om deze ambities te kunnen realiseren op onze infrastructuur nog niet geregeld in de begroting. Bovenop deze opgaven komen de actuele uitdagingen van de kostprijsstijgingen in de infrasector en de schaarste van grondstoffen. Er zijn vorig jaar verschillende draaiknoppen gepresenteerd in het BOT-overleg met de commissies MB en EFB, waarmee de opgaven kunnen worden aangepakt. Dat kan door lasten te verlagen of baten te verhogen voor meer begrotingsruimte voor infrastructuur. Voorafgaande de commissievergaderingen van MB en EFB van 20 juni 2022 wordt in een Technische Briefing worden deze draaiknoppen verder uitgewerkt, worden financiële scenario’s gepresenteerd en een werkwijze voorgesteld om hierop te blijven sturen. De schaarste van grondstoffen kan voor de middellange termijn aangepakt worden door	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						onze huidige inzet op circulair bouwen te versnellen. Door sloopafval als grondstof in te zetten en onderdelen te hergebruiken, voorkomen we dat nieuwe grondstoffen nodig zijn voor onze infraprojecten. De capaciteit in de markt kan alleen worden behouden als de GWW aantrekkelijk blijft voor bedrijven, voor personeel en voor jonge mensen die een studie kiezen. Daar is de gehele GWW-sector zich bewust van. Met alle betrokkenen zal samengewerkt moeten worden om een goed toekomstperspectief te creëren.	
45	RWK	GL	Gielen	12	Vacatures: hoeveel van de vacatures in Noord-Holland bevinden zich in de energiesector?	Het aantal openstaande vacatures in de energievoorziening is 200 in het 1e kwartaal van 2022 in Noord-Holland. Het aantal vacatures in deze sector wisselt sinds 2011 tussen de 100 en 200 per kwartaal. De energievoorziening (SBI code 'D') bestaat uit de afdelingen zoals: Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht Productie van elektriciteit, transmissie en distributie van elektriciteit en aardgas Productie van elektriciteit Productie van elektriciteit door thermische, en nucleaire installaties Productie van elektriciteit door windenergie Productie van elektriciteit door zonnecellen, en waterkracht Beheer en exploitatie van transportnetten voor elektriciteit, aardgas en warm water Distributie van elektriciteit en gasvormige brandstoffen via leidingen	Zaal

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						Handel in elektriciteit en in gas via leidingen Productie van biogas Productie en distributie van stoom, warm water en gekoelde lucht Productie en distributie van stoom, warm water en gekoelde lucht (bron CBS)	
46	RWK	GL	Gielen	22	In welke post vloeit de extra rentebate van 1,1 miljoen op de lening aan Alliander terug?	Dat wordt meegenomen als voordeel in het renteresultaat.	Olthof
47	EFB	GL	R. Zaal	13	Als donkerrood en dus negatief voor de Brede Welvaart staat dat door de COVID-crisis het totale aantal reizigers in 2020 met zo'n 70% daalde ten opzichte van 2019. Het Dashboard Brede Welvaart staat hier niet ter discussie, wel de door GS opgestelde nota die blijkbaar de daling van het aantal passagiers als negatief voor de brede welvaart beschouwt. Kan GS dat toelichten?	Schiphol wordt in de Brede Basismonitor op twee manieren bekeken: 1) als bijdrage aan de internationale bereikbaarheid door de hubfunctie (zoals ook verwoord in de Omgevingsvisie + MER) en 2) vanuit de effecten op de omgeving (geluid, lucht). In 2021 is het aantal passagiers en de netwerkkwaliteit (de connectiviteit met wereldwijde bestemmingen) sterk gedaald door de coronapandemie. Op het laatste is genormeerd a.d.h.v. het aantal passagiers. Door de sterke daling kleurt het vakje rood.	Olthof
48	EFB	GL	R. Zaal	Algemeen	Op verschillende beleidsterreinen, waaronder de RESsen en RO/wonen, wordt door de provincie ambtelijke ondersteuning geleverd aan gemeenten. Welke zijn die beleidsterreinen en hoe groot is de ambtelijke inzet daarbij?	Het is lastig onze ambtelijke inzet te berekenen vanuit het idee dat de provincie ambtelijke ondersteuning geeft aan gemeenten. In weze staat namelijk een groot deel van onze provinciale ambtelijke organisatie in het reguliere beleidswerk doorlopend in verbinding met collega's bij gemeenten en bij het Rijk. Onze organisatie kent wel een team regiomanagers, dat zich specifiek bezig houdt met het verbeteren van samenwerking tussen gemeenten, regio's en de provincie.	GS
49	NLG	GL	Rien Cardol	13	De biodiversiteit in Noord-Holland blijft dalen, nu naar 88,2 (LPI) t.o.v. heel NL 101,4. Hoe is dit	Over de periode 1990-2019 vertoont de Living Planet Index in Noord-Holland een dalende trend. Deze index geeft het gemiddelde van	Rommel

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					verschil te verklaren, terwijl juist het duingebied wordt geacht zeer biodivers te zijn?	soorten die vooruit en soorten die achteruit gaan. Het klopt dat de duinen zeer biodivers zijn. De trend in deze duingebieden is echter niet dusdanig stijgend dat het de gemiddelde trend omhoog kan halen. De duinen zijn dus biodivers, maar worden volgens de trend niet veel biodiverser vooralsnog. Gemiddeld genomen over alle ecosystemen heen zien we nu dus een dalende trend. Oorzaken hiervoor zijn het verdwijnen van 'groene' elementen in het landschap en schaalvergroting in het landgebruik. Verder wordt de toename van stikstofdepositie in verband gebracht met de toename van stikstofminnende soorten, ten koste van de meer zeldzamere soorten. Dit wordt ook aangeduid als vergrassing en verruiging van het open duin en moerassen. Positieve ontwikkelingen zijn er ook, zoals in oude bossen, die meer soorten herbergen en de verbetering van waterkwaliteit in de Harger- en Pettemerpolder waardoor veel soorten weer teruggekomen zijn in dit gebied. Zie ook het overzicht Biodiversiteit in Noord-Holland 2021 op onze website	
50	NLG	GL	Rien Cardol	23	Extra capaciteit stikstof en natuur/NNN: zijn hierin ook de kosten voor uitvoering GGA al meegenomen?	Nee, dat is niet het geval. De uitbreiding van de ambtelijke capaciteit voor de gebiedsprocessen wordt grotendeels gefinancierd uit rijksmiddelen voor natuur, stikstofreductie, klimaat en water.	Rommel
51	M&B	GL	Nicole van der Waart	6	Hoe zijn de gederfde opcenten per provincie bepaald? (voor NH de jaarlijkse compensatie van €15,6 miljoen., zie p 20)	Het IPO heeft voorgesteld om gebruik te maken van de verdeelsleutel die door de Raad voor het Openbaar Bestuur (ROB) is vastgesteld. Dit model kan gebruikt worden om het aandeel van (semi) elektrische auto's in het totaal aan auto's te voorspellen.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
52	M&B	GL	Nicole van der Waart	6	Wanneer wordt de contouren nota van BZK verwacht over de uitwerking en de invoering (tijdpad) van een alternatief belastinggebied	BZK heeft aangegeven de contourennota voor het zomer reces aan de Staten Generaal aan te bieden.	Olthof
53	NLG	FVD	Johan Dessing	23	Onder 5.2 “inhoudelijke beleidsvoorstellen kaderbrief 2023” is de eerste alinea van de toelichting bij post 11 “Aanpak stikstofopgave en actualisatie Natura 2000 beheerplannen” niet helemaal duidelijk en er wordt om opheldering gevraagd met de vragen 1 t/m 4. Onder dezelfde paragraaf 5.2 worden bij post 14 “Uitvoering VTH-taken (inclusief Roadmap Plus), transitie naar groen staal en gezondheidsonderzoeken” grote jaarlijkse ramingen opgevoerd: volgens de tabel op pag. 25 is voor de begroting 2023 een geraamd bedrag van 3,7 tot 4,1 miljoen euro nog niet gedekt en voor 2024 en 2035 is een totaal van 3,2 tot 3,6 miljoen euro nog niet gedekt. Over de beheersing van dit risico middels “herijkingsmomenten” (p. 27) worden de vragen 5 t/m 8 gesteld, temeer omdat een groot deel van deze ramingen structureel zijn. Wordt in de eerste alinea onder 11 op pagina 23 aangaande de IPO-begroting 2022 bedoeld, dat de totale kosten voor het “Programma Vitaal Platteland” in 2022 gestegen zijn, hetgeen met name veroorzaakt wordt door gestegen kosten van het “Interprovinciale Programma Stikstof en Natuur” (IPSN) in 2022? Zo niet, wat wordt er dan precies bedoeld?	Dat klopt. Zie hiervoor ook de toelichting zoals opgenomen op pagina 36 van de Eerste Begrotingswijziging 2022 onder 5.2.3: ‘*Voor de bijdrage aan BIJ12 voor Vitaal Platteland en Interne organisatie wordt een budget opgenomen. De stijging van de bijdrage voor Vitaal platteland (€ 803.000) wordt met name veroorzaakt door gestegen kosten voor het ‘Interprovinciale Programma Stikstof en Natuur’ (IPSN). Doordat de totale begroting van BIJ12 stijgt, worden ook de kosten van de interne organisatie hoger (€ 415.000). Verwacht wordt dat de lasten voor de ‘Bijdrage Interne Organisatie’ aan BIJ12 de komende jaren minimaal op eenzelfde niveau blijven. Uit de ‘IPO Begroting 2022’ blijkt tevens dat het IPO in ieder geval t/m 2025 de lasten voor ‘Vitaal platteland’ i.v.m. het IPSN op eenzelfde niveau heeft geraamd. Bij de Begroting 2023 (Kaderbrief 2023) zal worden voorgesteld beide posten dan ook meerjarig te ramen.*’.	Rommel

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
54	NLG	FVD	Johan Dessing	23	En wordt in deze alinea bedoeld, dat voor de jaren 2023 t/m 2025 geen verdere stijging geraamd wordt door IPO van de totale kosten voor het “Programma Vitaal Platteland”, waarvan de kosten voor IPSN steeds deel uitmaken? Zo niet, wat wordt er dan precies bedoeld?	. Dat valt lastig te zeggen. Het IPO meldt in de toelichting op haar Begroting 2022 het volgende: ‘*In de begroting IPO Den Haag zijn – in lijn met de wens van de AV – geen PM-posten opgenomen. Alleen de kosten die met zekerheid zijn te verwachten zijn opgenomen in de begroting, uiteraard wegende dat in de loop van het jaar, zoals altijd maar zeker met een nog te vormen nieuw kabinet, bijstelling van ambities en afspraken en dus ook begroting nodig zal zijn.*’	Rommel
55	NLG	FVD	Johan Dessing	27	Wat wordt er inhoudelijk aan PS voorgelegd bij de herijkingsmomenten (p. 27, midden) gezien het feit dat er op dit moment geen dekkingsvoorstel is voor de grote structurele bedragen vanaf 2023?	De middelen zijn structureel noodzakelijk. De omvang van deze middelen zijn gebaseerd op een inschatting van de benodigde werkzaamheden op basis van de informatie die nu voorhanden is. De komende periode en jaren zullen de in de planning benodigde activiteiten steeds scherper worden. Op basis van die informatie zal tijdens de herijkingsmomenten een voorstel aan PS worden voorgelegd voor wijziging van structurele bedrag.	Olthof
56	NLG	FVD	Johan Dessing	27	Welke bijsturing is er naar aanleiding van deze herijkingsmomenten mogelijk?	Zie hiervoor. Op basis van de meest recente informatie worden voorstellen voor aanpassingen aan PS voorgelegd.	Olthof
57	NLG	FVD	Johan Dessing	27	Wanneer is een eerste herijkingsmoment voorzien, gezien de ongedekte ramingen van 3,7 tot 4,1 miljoen euro al voor 2023?	Op het moment dat nieuwe, aangescherpte planning vanuit Tata Steel beschikbaar komt over de snelheid en het ritme van vergunningsaanvragen.	Olthof
58	NLG	FVD	Johan Dessing	27	Wat is de planning voor latere herijkingsmomenten?	Met de behandeling van de provinciale begroting in PS.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
59	EFB	JA21	G.J.W. Hartog	6 en 19	'De verwachte inkomsten via het provinciefonds nemen de komende jaren toe' (blz. 6). Opwaartse bijstelling raming Provinciefonds (blz.19). Vraag: Draagt een deel label "bestemming" (welk deel) of zijn deze inkomsten naar eigen inzicht 'vrij' te besteden?	Deze middelen zijn geheel vrij te besteden.	Olthof
60	EFB	JA21	G.J.W. Hartog	19 en 20	Opcenten motorrijtuigenbelasting blijven ongewijzigd. 'Het tarief in Noord-Holland blijft hiermee het laagste in Nederland.' Vraag: Dit lijkt aantrekkelijk voor leasebedrijven om het autopark in NH te registreren. Zijn daar cijfers over bekend en bestaat er inzicht in hoe het percentage leaseparkregistraties in N-H zich verhoudt tot andere provincies? Compensatie gederfde opcenten als gevolg van vrijstelling MRB elektrische voertuigen provincies. Vraag: Wat is het percentage elektrische lease auto's en wat is de verwachte groei en prognose in PNH? Dit met het oog op de berekende compensatie.	Op basis van de gewichtsuitdraai per 31-03-2022 die wij van de Belastingdienst hebben ontvangen blijkt het volgende: - Als alleen gekeken wordt naar het aandeel van leasevoertuigen van Grootwagenparkhouders (GWH's) met het vestigingsadres in Noord-Holland ten opzichte van het totaal aan leasevoertuigen in Nederland dan staan in Noord-Holland ongeveer 30% van de leasevoertuigen ingeschreven (zie tabel hierna) - Daarnaast is er nog een categorie van leasevoertuigen waarbij het vestigingsadres van de GWH niet bepalend is voor bepaling van de opcenten maar de NAW- gegevens van de berijder. Het aandeel van Noord-Holland in dit totaal is ongeveer 20% (zie tabel hierna) - Het percentage electrische leaseauto's op basis van de gewichtsuitdraai per 31-03-2022 bedraagt ongeveer 5%. Per 31-03 stonden 68.918 electrische auto's ingeschreven in Noord-Holland op een totaal van 1.386.300 auto's. Wij verwachten in de komende jaren een verdere groei van het aandeel electrische auto's. Hoeveel dat precies gaat zijn is lastig te voorspellen op dit moment.	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
						-	

Overzicht verdeling voertuigen van GWH's per provincie

aansprakelijken		**31-3-2022**
Groningen	pers.auto's	1.782
	motoren	1
Friesland	pers.auto's	7.748
	motoren	8
Drenthe	pers.auto's	306
	motoren	0
Overijssel	pers.auto's	14.565
	motoren	9
Gelderland	pers.auto's	11.386
	motoren	10
Zuid-Holland	pers.auto's	21.619
	motoren	31
Limburg	pers.auto's	4.147
	motoren	11
Noord-Holland	pers.auto's	161.243
	motoren	101
Utrecht	pers.auto's	130.338
	motoren	44
Noord-Brabant	pers.auto's	105.145
	motoren	140
Zeeland	pers.auto's	854
	motoren	0
Flevoland	pers.auto's	90.935
	motoren	42
TOTAAL-GENERAAL	pers.auto's	**550.068**
	motoren	**397**

Legenda
Aansprakelijken:
Provinciale opcenten worden berekend a.d.h.v. het vestigingsadres v
De provincie is hier dus afhankelijk van het vestigingsadres; verhuizi
bedrijf naar een andere provincie lijdt tot inkomstenderving van opce

Overzicht verdeling voertuigen van GWH's per provinc

verplichtingnemers		**31-3-2022**
Groningen	pers.auto's	5.304
	motoren	2
Friesland	pers.auto's	6.031
	motoren	4
Drenthe	pers.auto's	4.958
	motoren	1
Overijssel	pers.auto's	19.804
	motoren	10
Gelderland	pers.auto's	27.410
	motoren	22
Zuid-Holland	pers.auto's	72.639
	motoren	69
Limburg	pers.auto's	16.086
	motoren	7
Noord-Holland	pers.auto's	56.737
	motoren	56
Utrecht	pers.auto's	26.843
	motoren	28
Noord-Brabant	pers.auto's	36.054
	motoren	23
Zeeland	pers.auto's	4.467
	motoren	0
Flevoland	pers.auto's	8.745
	motoren	3
TOTAAL-GENERAAL	pers.auto's	**285.078**
	motoren	**225**

Legenda

Verplichtingnemer:

Provinciale opcenten worden berekend a.d.h.v. de NAW-geg
het voertuig. De GWH zorgt voor de betaling van de rekening
vangt de provinciale opcenten.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
61	NLG	JA21	G.J.W. Hartog	20 en 21	Faunaschade. Het eigen risico ganzenschade is met 15% verhoogd van 5% naar 20%. Het budget wordt desondanks structureel verhoogd met een overigens gelijkblijvend bedrag van €4,3 miljoen per jaar. Reden: in 2021 zijn de kosten hoger dan verwacht. De verhoging is niet alleen substantieel maar ook structureel. Om die reden is het belangrijk om zicht te krijgen op wat er toe geleid heeft dat de kosten in 2021 zoveel hoger zijn uitgevallen dan verwacht. Vragen: -Wat is er de oorzaak van dat de kosten in 2021 zoveel hoger zijn uitgevallen dan verwacht? -Het hogere budget voor schade uitkeringen is kennelijk afgeleid op de daadwerkelijke kosten van 2021. Welke berekening ligt aan de begrote meerkosten ten grondslag? -Wat is uw inschatting/prognose voor de ontwikkelingen op gebied van schade. U begroot dit vlak. Waarom heeft u geen reden om aan te nemen dat de kosten de komende jaren meer dan exponentieel stijgen? -Worden beleidswijzigingen voorbereid die gericht zijn op het voorkomen van nog meer Faunaschade dan voor 2021 was verwacht?	1. Zie ons antwoord op vraag 15 2. Zie ons antwoord op vraag 15 3. Zie ons antwoord op vraag 15 Op dit moment niet. In ons beleid neergelegd in de brief van 4 juni 2020 wordt sterk ingezet op mogelijkheden om de standganzen te reduceren. Wij onderschrijven het planmatig beheer zoals door de Faunabeheereenheid Noord-Holland faunabeheerplan is voorgesteld op basis waarvan de benodigde populatieontheffing en vergunningen zijn verleend en die zijn doorgezet naar de grondgebruikers. Via de FBE stimuleren wij agrarische grondgebruikers om beheermogelijkheden optimaal te benutten. Tevens verwachten wij veel van het zgn. gecoördineerd beheer wat wordt uitgevoerd in de natuur- en waterrijke gebieden en wat effect zal hebben op de aantallen ganzen.	Rommel
62	M&B	JA21	G.J.W. Hartog	6	Ontwikkelingen grond-, weg- en waterbouw. ‘Met andere opdrachtgevers wordt samengewerkt om tot afgewogen handelingsperspectieven voor de wat langere termijn te komen. Vragen:	- Zoals ook ministers Harbers en De Jonge in hun intentieverklaring met de markt (https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2022/05/31/intentieverklaring-samen-doorbouwen-in-onzekere-tijden-tegen-stijgende-bouwkosten) aangeven is het gezamenlijke belang van opdrachtgevers en markt om de sector	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					-Wat dient onder 'afgewogen handelingspectieven voor de wat langere termijn' te worden verstaan? -Welke activiteiten worden ondernomen om tot afgewogen handelingsperspectieven voor de langere termijn te komen en wat zijn globaal de (meer)kosten van deze activiteiten? -Wat is de betekenis van het hebben van 'afgewogen handelingspectieven voor de wat langere termijn' voor de uitvoeringsagenda? -Kunt u aangeven wat de inspanningen op dit vlak aan concrete resultaten heeft opgeleverd?	gezond te houden. De capaciteit in de markt kan alleen worden behouden als de GWW aantrekkelijk blijft voor bedrijven, voor personeel en voor jonge mensen die een studie kiezen. Daar is de gehele GWW-sector zich bewust van. Met alle betrokkenen zal samengewerkt moeten worden om een goed toekomstperspectief te creëren. De schaarste van grondstoffen kan voor de middellange termijn aangepakt worden door onze huidige inzet op circulair bouwen te versnellen. Door sloopafval als grondstof in te zetten en onderdelen te hergebruiken, voorkomen we dat nieuwe grondstoffen nodig zijn voor onze infraprojecten. [zie ook vraag 44] - Er wordt met diverse opdrachtgevers kennis en inzicht gedeeld [zie ook vraag 19] - Handelingsperspectieven kunnen leiden tot strategische keuzes in de uitvoeringsagenda. Bij de behandeling van het IMPI hopen wij hier meer duidelijkheid over te kunnen geven. - Tot dusver heeft samenwerking en afstemming de bevestiging gegeven dat alle opdrachtgevers vergelijkbare situaties ervaren, en dat ieder project in een andere fase verkeert en verschillend materiaalgebruik en dus kostenontwikkelingen en leverbetrouwbaarheid kent. De algemene gedragslijn is per project te onderzoeken wat de materiaalkosten of vertragingen zijn, en hierover in gesprek te gaan met de aannemer. [zie ook vraag 29]	
63	M&B/ EFB	JA21	G.J.W. Hartog	5/6 en 15	Heeft betrekking op 2.2 ontwikkelingen grond-, weg- en waterbouw en 4.1.3. toepassen indexering op provinciale budgetten. Op blz. 6 lezen we dat prijsstijgingen en schaarste aan	- Ja dat is correct - Nee dat is nu nog niet bekend, gezien de zeer recente ontwikkelingen tav grondstofprijzen. Bij de behandeling	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					grondstoffen een risico vormen voor het behalen van de provinciale ambities. Op blz. 15 staat dat provinciale begroting voor de indexatie ontwikkelingen, de CPB-ramingen tot uitgangspunt neemt. Vragen: -Is het correct om aan te nemen dat de recente prijsstijgingen tot gevolg hebben dat de begrote middelen niet voldoende zijn om op voorgenomen wijze uitvoering te geven aan het IMPI? -Bestaat er zicht op wat recente en nog verwachte prijsstijgingen betekenen voor het uitvoeren van IMPI? -Bestaat bij GS de wens of ziet GS de noodzaak tot het maken van strategische keuzes in de uitvoering? Denk daarbij aan het uitstellen of misschien juist versnellen van projecten; het maken van keuzes tussen investeringen of onderhoud, eventuele verschraling of afschalen van investeringen of onderhoud. -Op welke wijze is GS voornemens om PS te betrekken bij het maken van strategische keuzes in de uitvoering?	van het IMPI hopen wij hier meer duidelijkheid over te kunnen geven - Dit is een politieke vraag, die wij hier niet kunnen beantwoorden - Via de behandeling van het IMPI in het najaar zullen PS worden betrokken bij de keuzes in de uitvoering	
64	NLG/ EFB	JA21	G.J.W. Hartog	27	Transitie groen staal. Voor de komende jaren verwacht de OD NZKG structureel meer geld nodig te hebben dan begroot. De benodigde bedragen worden genoemd maar de benodigde dekking ontnreekt. Hiervoor verwijst GS naar het Rijk die hiervoor middelen ter beschikking zou moeten stellen. Het gaat voor 2023 om een bedrag van ca. €2,4 miljoen en voor de jaren	De OD NZKG anticipeert inderdaad op de noodzakelijke extra werkzaamheden voor het beoordelen van vergunningen en het houden van toezicht hierop in het geval Tata Steel de transitie maakt naar groen staal. Voor dit moment gaat het om het opbouwen van kennis op dit gebied (2 fte). Op dit moment zijn door Tata Steel nog geen vergunningen aangevraagd en worden dus nog geen activiteiten verricht	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					daarna om bedragen van tussen de €2,7 en €3,1 miljoen per jaar. Vragen: -Is het juist dat de OD NZKG anticipeert op de extra inspanningen en hiervoor de benodigde inspanningen verricht en zonodig verplichtingen aangaat terwijl nog niet zeker is of het Rijk bereid is om de extra middelen ter beschikking te stellen? -Welke verplichtingen worden In dat kader aangegaan en wat betekent dit voor de provinciale begroting indien het Rijk niet of niet volledig bijdraagt in de behoefte aan extra middelen?	voor het beoordelen hiervan. Op het moment dat Tata Steel wel vergunningen aanvraagt dan is de OD NZKG verplicht om deze, namens GS, binnen wettelijke termijnen te beoordelen. Dit staat los van mogelijke extra middelen vanuit het Rijk. Op dit moment 2 fte voor de opbouw van benodigde kennis. De OD NZKG zijn met Tata Steel in overleg over de planning van de aanvragen voor vergunningen voor de transitie naar groen staal. De inspanningen – en daarmee de financiering – van de OD NZKG worden zo goed mogelijk afgestemd op deze planning. In de huidige krappe arbeidsmarkt, vraagt het aantrekken van personeel echter tijd. De provincie is bevoegd gezag en financieel verantwoordelijk voor de VTH-taken bij Tata Steel. Een deel van de kosten voor vergunningsaanvragen kan onder de Omgevingswet worden gedekt via leges (uw Staten stellen de legesverordening vast). In het geval het Rijk niet bijdraagt dan zal het andere deel moeten worden bekostigd uit de provinciale begroting.	
65	RWK /EFB	JA21	G.J.W. Hartog	22 en 28/29	Implementatie SWUNG-2. ‘De kosten die opgegeven worden in dit voorstel voor de Kaderbrief zijn dus indicatief, mogelijk is deze indicatie onjuist en zal er opnieuw over beslist moeten worden.’ Vragen: -Binnen welke termijn kan GS duidelijkheid verschaffen of de indicatie juist is? -Kan de implementatie van SWUNG-2 (mede) tot gevolg hebben dat de provincie fysieke	De eerste stap is om goed inzicht te krijgen welke stappen we moeten zetten om SWUNG-2 te implementeren, daartoe wordt de komende maanden een plan van aanpak gemaakt. In dit plan van aanpak moet ook duidelijk worden welke financiële middelen we nodig hebben voor de implementatie zelf, zoals o.a. het verzamelen van de data voor het vaststellen van de geluidproductieplafonds, de inrichting van een monitor systeem en de personele inzet die	Olthof

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	Pagina	Vraag	Antwoord	Portefeuille-houder GS
					investeringen/aanpassingen moet doen in/rond provinciale wegen/installaties? -Kan GS een inschatting maken (al is het een grove) van de financiële consequenties voor het geval de indicatie (zie citaat) inderdaad onjuist is?	hiervoor nodig is. Dit plan van aanpak moet Q1 2023 gereed zijn. De provincie Noord-Holland stelt de Geluid Productie Plafonds vast. Dat geeft aan wat onze ambitie is. Daar waar straks normen overschreden worden zullen we mitigerende maatregelen moeten nemen. Dit zal onderdeel uit maken van het opnieuw op te stellen Actieplan Geluid. Voorbeeld van een mitigerende maatregel is stil asfalt. Onderdeel van SWUNG-2 is ook een saneringsplan. Voor wat betreft de sanering heeft het Rijk een nieuwe saneringsregeling opgesteld. Deze regeling vervangt de oude Subsidieregeling sanering verkeerslawaai en bevat de nieuwe regels voor het verkrijgen van een rijksbijdrage voor sanering verkeerslawaai onder de Omgevingswet. Dit betekent dat het Rijk subsidie beschikbaar stelt voor het treffen van doelmatig maatregelen. Indien we meer willen doen dan de verplichte sanering dan zal dat een beleidskeuze zijn waarvoor we zelf dan de financiële middelen moeten aanwenden. Op dit moment is het te onduidelijk en kunnen GS niet een indicatie geven. Zie ook antwoord technische vraag 35.	

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

J. Koning

CZ/FIN

Telefoonnummer +31235144992

koningj@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 JUNI 2022

Kenmerk

1841307/1849078

Uw kenmerk

Betreft: Overwegingen GS bij kaderbrief 2023

Geachte leden,

Hierbij informeren we uw Staten over de (beleids)voorstellen die onderdeel zijn geweest van de afweging in GS over de te maken financiële keuzes bij het opstellen van de kaderbrief, maar waar wij niet toe hebben besloten gezien de grote (financiële) onzekerheden op dit moment.

Inleiding

Zoals gemeld in de kaderbrief hebben we er als GS voor gekozen om prudent financieel beleid als uitgangspunt te hanteren bij het opstellen van de kaderbrief 2023. We zijn als GS terughoudend geweest met het opnemen van nieuw beleid en nieuwe projecten/activiteiten in deze kaderbrief. Voor de overwegingen achter dit besluit verwijzen wij naar de kaderbrief zelf.

In de kaderbrief is de volgende toezegging opgenomen:

'Wel maken we voor uw Staten inzichtelijk welke voorstellen op tafel hebben gelegen waar het positieve begrotingssaldo ook voor ingezet zou kunnen worden. Wij zullen deze voorstellen, voorzien van een toelichting, ter informatie aan uw Staten toezenden voor de behandeling van de kaderbrief in de commissies.'

Via deze brief geven wij invulling aan deze toezegging.

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

Overzicht niet opgenomen kaderbriefvoorstellen

Voorstel	2022	2023	2024	2025	2026	Incidenteel(I)/ structureel(s)
1. Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen iMPI	-	0,1	0,1	0,2	0,3	S
2. Cofinanciering Europese projecten 2023-2027	-	2	1,2	-	-	I
3. Bibliotheek indexering	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	S
4. Doorontwikkeling Huis van Hilde	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	S
5. Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed	-	0,5	0,5	0,6	0,6	S
6. Knooppuntontwikkeling Alkmaar Noord, fase 1	-	1,2	-	-	-	S
7. Doorpakken met de mobiliteitstransitie – Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfietsroutes) **Bestaande uit:**	3,2	10	-	-	-	I
a. Onderzoek/inwinning data opstarten	*0,1*	*0,2*	-	-	-	*I*
b. Ontwikkelen Veerpontenbeleid/aanpak		*0,2*	-	-	-	*I*
c. Op niveau houden subsidieregeling Kleine Infra		*3,1*	-	-	-	*I*
d. Subsidie buiten uitvoeringsregeling voor een aantal grote fietsprojecten	*3*	*5,9*	-	-	-	*I*
e. Realiseren ketenreisvoorzieningen		*0,6*	-	-	-	*I*
f. Stimulering gebruik doorfietsroutes door goede bewegwijzering	*0,1*	*0,1*	-	-	-	*I*
g. Gedragsbeïnvloeding		*0,1*	-	-	-	*I*
8. Burgerparticipatie en scholierenprogramma	-	-	0,2	0,2	0,2	S
9. Sterke gemeenten, sterke regio's	-	0,4	0,4	0,4	-	I
10. Masterplan Wonen	-	PM	PM	PM	PM	-

Toelichting per voorstel

1. Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen iMPI

De prijzen voor materialen die nodig zijn voor het bouwen van infrastructuur zijn enorm gestegen. In 2021 zijn de prijzen voor de Grond-, Weg- en Waterbouwsector gestegen met circa 11,6%. Voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen hebben we, conform het 'nee tenzij' beleid voor indexeren, geen mechanisme om het beschikbare budget voor de dekking van kapitaallasten te corrigeren voor inflatie. Dit betekent dat de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen onder de huidige prijzen ingepast moeten worden in de bestaande begroting die niet wordt gecorrigeerd voor de prijsstijgingen. Kredietverhogingen van realisatieprojecten als gevolg van de kostprijsstijgingen gaan ten koste van de beschikbare budgetruimte voor verbeter- en uitbreidingsprojecten in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI).

Dit voorstel ziet op het toepassen van indexatie van de investeringsruimte in de begroting op basis van de daadwerkelijke GWW prijsstijgingen door een jaarlijkse bijstelling op basis van de actuele GWW prijsindex. Bij de gepresenteerde cijfers is als uitgangspunt een indexatie in 2022 ten opzichte van 2021 met 11,6% genomen. Meerjarig is gerekend met het langjarig gemiddelde van 2%.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat de bestaande begroting het financieel kader blijft voor de te programmeren verbeter- en uitbreidingsinvesteringen en dat prijsstijgingen in de GWW sector een nadelig effect hebben op het aantal te realiseren projecten of op de scope van uit te voeren projecten.

2. Cofinanciering Europese projecten 2023-2027

In totaal is in 2022 en 2023 een bedrag van €4 miljoen gereserveerd voor provinciale cofinanciering bij Europese regelingen. Dit bedrag blijkt onvoldoende om aan de huidige ambities te voldoen. Dit komt mede door de verplichte bijdrage aan het programma Kansen voor West III (KVWIII - €1,1 miljoen voor uitvoeringskosten), de bijdrage aan de uitvoeringskosten van het nieuw opgerichte Just Transition Fund (JTF - naar verwachting €1,2 miljoen euro) en doordat een deel van de reserve is aangewend ter mitigatie van het risico van onze deelneming in de ROM InWest (€2 miljoen). Dit voorstel heeft tot doel om het budget in de reserve weer aan te vullen met €3,2 miljoen (het totaal van de onvoorziene kosten voor het JTF en de deelneming in de ROM), zodat het mogelijk blijft om in 2023 en 2024 cofinanciering voor Europese projecten beschikbaar te stellen.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat tijdens de huidige programmaperiode (2022-2027) geen provinciale cofinanciering beschikbaar is voor projecten in Kansen voor West en Interreg. Dit maakt het voor potentiële aanvragers lastiger de dekking van hun project rond te krijgen.

Er is een alternatief beschikbaar om vanuit de bestaande begroting de benodigde uitgaven voor de Europese cofinanciering te dekken. De in dit voorstel geraamde middelen voor cofinanciering Europese projecten worden ingezet ten behoeve van projecten gericht op de versterking van de arbeidsmarkt. Dit doel past goed binnen de doelen waarvoor het Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds (hierna 'EHDF') is opgericht. Het is dus een optie om de begrote kosten binnen de begroting op te vangen door een deel van de middelen uit de 2e tranche van het fonds economisch herstel duurzaamheid hiervoor in te zetten.

3. Bibliotheek indexering

De Wet Stelsel Openbare Bibliotheken regelt de verantwoordelijkheden en taken van de deelnemers aan het bibliotheeknetwerk. Voor provincies zijn hierin drie provinciale kerntaken benoemd: Interbibliothecair Leenverkeer (IBL), Bibliotheek Innovatie en Netwerktaken. Alle provincies laten deze taken conform de wet uitvoeren door een provinciale ondersteuningsinstelling (POI). Provincie Noord-Holland subsidieert Probiblio voor het uitvoeren van deze taken in Noord-Holland. Deze organisatie ontvangt ook subsidie vanuit de provincie Zuid-Holland.

Sinds 2010 is er geen indexering voor de Loon- en Prijscompensatie (LPC) geweest van het bedrag dat Probiblio ontvangt voor de uitvoering van deze taken. Sinds het verzakelijken van de subsidierelaties verstrekt de provincie uitsluitend activiteitensubsidies. Deze worden niet automatisch geïndexeerd. Dit betekent dat loon- en prijsstijgingen opgevangen moeten worden binnen het bestaande subsidiebudget. De belangrijkste kosten van Probiblio zijn loonkosten. De organisatie is verplicht om de geldende CAO te volgen.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat onze bijdrage ongewijzigd blijft en dus niet geïndexeerd wordt. Aangezien de jaarlijkse kosten voor Probiblio wel

stijgen, kunnen per saldo minder taken worden uitgevoerd. Dit kan er op termijn toe leiden dat de organisatie de in de Bibliotheekwet en in het recent afgesloten landelijk bibliotheekconvenant opgenomen taken niet naar behoren kan uitvoeren. Mede omdat er in tegenstelling tot de meeste andere provincies sinds 2010 geen indexatie meer is toegepast.

4. Doorontwikkeling Huis van Hilde

Museum Huis van Hilde is een icoon van en voor de provincie. Het laat bezoekers kennis maken met het archeologische erfgoed in een bijzonder gebouw in Castricum. Met de verkregen museumstatus is het vertellen en beleven van de geschiedenis nadrukkelijker naast collectiebeheer en onderzoek komen te staan. Uit het reguliere archeologiebudget wordt alles gefinancierd omtrent Huis van Hilde: collectiebeheer, in stand houden depot, beheer gebouw Huis van Hilde, onderzoeken en uitvoering publiekstaken museum Huis van Hilde. In de afgelopen jaren zijn extra (capaciteits)kosten vrijwel allemaal binnen het eigen budget opgelost, waarbij ook in beperkte mate budget voor collectiebeheer en onderzoek voor onderwaterarcheologie is benut voor collectiebeheer en onderzoek voor archeologie (vindplaats Velsen 2).

Dit is echter niet houdbaar op de langere termijn zonder dat het inhoudelijke doel ondergeschikt raakt. Met het personeelsbudget (structureel € 267.400) kan de organisatie zich ontwikkelen tot een modern museum met een rol in het maatschappelijk debat, ontmoetingsplaats in de regio en icoon van de provincie. Dit voorstel voorziet in incidentele middelen (€ 150.000 in 2022 en € 75.000 in 2023) om een aantal aanpassingen aan het gebouw te financieren zodat de verhuurmogelijkheden groeien (zoals geluiddicht maken van tribune, afsluitbaar maken van winkel, streaming lezingen mogelijk maken). Dit ondersteunt de opdracht die al eerder aan Huis van Hilde is meegegeven om stabiele inkomsten te genereren. Daarnaast zijn in het voorstel structurele middelen (€ 50.000) opgenomen die zouden worden ingezet voor het op peil houden van onderzoek, publicaties en educatie.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat het niet lukt om de brede invulling van de wettelijke taak van collectiebeheer en museale taak in de lucht te houden. Aangezien de wettelijke taak niet verwaarloosd kan worden, leidt dit tot afschalen van de publieke toegankelijkheid tot tentoonstelling en tot versobering van de kennisverspreiding over het archeologisch erfgoed.

5. Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed

De provincie ontvangt sinds 2012 een decentralisatie-uitkering van het Rijk van € 2.6 mln. voor de restauratie Rijksmonumenten en een van € 83.333 voor het steunpunt monumenten en archeologie. Deze decentralisatie-uitkeringen worden, net als alle andere decentralisatie-uitkeringen, niet geïndexeerd. Indirect wordt via de indexatie die het rijk toepast op het accres als onderdeel van de algemene uitkering van het provinciefonds wel een indexatie toegepast. De decentralisatie-uitkeringen tellen voor het Rijk mee bij de te indexeren uitgaven via het accres. Provincies besluiten zelf hoe het ontvangen accres wordt ingezet. Dit accres is, conform het 'nee tenzij beleid' voor indexeren van de provincie tot op heden niet doorgevoerd ten bate van de bovengenoemde erfgoedmiddelen. Het opgenomen bedrag in dit voorstel is een inschatting van de aanvullende kosten bij het toepassen van indexatie waarbij de uitgaven voor erfgoed in 2023 eenmalig te corrigeren voor de prijsstijgingen sinds 2012 en deze indexatie daarna jaarlijks in de begroting mee te nemen. Vanwege de grote en toenemende restauratiebehoefte, de prijsstijgingen in de restauratiemarkt en de groeiende behoefte aan ondersteuning van gemeenten bij de erfgoedtaken, ziet dit voorstel op het toepassen van indexatie op de uitgaven voor erfgoed vanaf 2023.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat de budgetten voor de erfgoedtaken waarover een bestuurlijke afspraak met het Rijk is gemaakt, namelijk de subsidiering van restauratie van Rijksmonumenten en het steunpunt monumenten en

archeologie, niet meegroeien met het prijspeil. Dit kan er op termijn toe leiden dat er per saldo minder restauratieprojecten kunnen worden gesubsidieerd en het steunpunt minder activiteiten kan uitvoeren.

6. Knooppuntontwikkeling Alkmaar Noord, fase 1

De Voortgangsrapportage OV-fonds 2021 geeft inzicht in de besteding van de middelen van het OV-fonds. Hierin is beschreven wat de stand van zaken is van de projecten op de Investeringsagenda OV-fonds en welke projecten en aanvragen op kortere termijn worden verwacht. Ook is aangegeven dat nog 8 miljoen euro te besteden was en dat het aantal projecten waarover we met de verschillende regio's in gesprek zijn (en op de prioritaire lijst van de Investeringsagenda zijn opgenomen) de beschikbare 8 miljoen euro overstijgt. Met het besluit van 23 november 2021 om een bijdrage van 8 miljoen euro te reserveren voor de ontwikkeling van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid is het totale OV-fonds toebedeeld.

Een van de projecten die op de prioritaire lijst van de Investeringsagenda is opgenomen en die in de Voortgangsrapportage 2021 is opgenomen als verwacht project (verwachte financiële aanvraag), is Alkmaar Noord. Prioritaire projecten zijn projecten, waarbij we al enige tijd als samenwerkingspartner betrokken zijn, waarvoor al draagvlak in de regio is, die voldoen aan de doelstellingen en die naar verwachting op korte termijn tot een financiële aanvraag komen. Projecten op de investeringsagenda betreffen veelal complexe gebiedsontwikkelingen die forse langetermijninvesteringen vragen van zowel publieke als private partijen.

De ontwikkeling van beide knooppunten in Alkmaar dragen bij aan de urgente woningbouwvraag en aan de bereikbaarheid binnen de regio en richting de MRA. Eind 2021 is de integrale gebiedsvisie voor knooppunt Alkmaar Noord vastgesteld door de gemeenteraad van Alkmaar. De visie betreft de ontwikkeling van het knooppunt tot een gebied met (meer) gemengd programma (naar schatting 800 woningen, werklocaties en voorzieningen), betere langzaam verkeerroutes, een forse verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en de ontwikkeling van een mobiliteitshub. Voor de eerste fase van de gebiedsontwikkeling, die eind 2022/begin 2023 van start gaat, bestaat een tekort van circa € 1,15 miljoen euro. Hierbij gaat het onder andere om de inrichting van het noordelijke stationsplein en de aanleg van een groene as met langzaam verkeer routes richting de Hoornse Vaart. Hiervoor wordt naar verwachting in Q1 2022 een subsidieverzoek ingediend bij de provincie. Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat er binnen de bestaande programmering onvoldoende ruimte is om de gevraagde provinciale bijdrage volledig toe te kennen.

7. Doorpakken met de mobiliteitstransitie - Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfietsroutes) Bestaande uit:

a. Onderzoek/inwinning data opstarten
b. Ontwikkelen Veerpontenbeleid/aanpak
c. Op niveau houden subsidieregeling Kleine Infra
d. Subsidie buiten uitvoeringsregeling voor een aantal grote fietsprojecten
e. Realiseren ketenreisvoorzieningen
f. Stimulering gebruik doorfietsroutes door goede bewegwijzering
g. Gedragsbeïnvloeding

Een investering in de fiets zorgt naast een betere bereikbaarheid voor een verminderde CO2 uitstoot, minder stikstofdepositie, een minder hoge energievraag, meer ruimte voor woningbouw, een gezondere leefomgeving en gezondere inwoners. Daarom staat in het Coalitieakkoord dat vervoer per fiets meer aandacht krijgt. Er is afgesproken het fietsbeleid te intensiveren en te investeren in nieuwe doorfietsroutes in de regio.

Om te bepalen waar en op welke manier het best geïnvesteerd kan worden, is inwinning van de juiste data cruciaal. Daarnaast is voldoende (subsidie)budget nodig om gemeenten te ondersteunen bij de realisatie van routes. En vervolgens om inwoners te stimuleren hier gebruik van te maken.

De spitspont bij Velsen wordt in het coalitieakkoord genoemd als belangrijk onderdeel van het regionale fietsnetwerk, waarvan GS willen dat deze behouden blijft. Daarnaast is uitgesproken dat middelen ter beschikking worden gesteld om knelpunten in het aanbod van fietsenstallingen bij OV-knooppunten op te lossen. De maatregelen uit dit voorstel met kortetermijnacties volgens uit deze ambities. Concreet gaat het om:

- Onderzoek/inwinning data opstarten (€300.000).
- Ontwikkelen Veerpontenbeleid/aanpak (€150.000),
- Op niveau houden subsidieregeling Kleine Infra (€3.075.000),
- Subsidie buiten uitvoeringsregeling voor een aantal grote fietsprojecten (o.a. 2e elektrische pont Velsen, verbeteren fietstunnel onder station Uitgeest en fietsverbinding Heilooërbos) (€8.897.500),
- Realiseren ketenreisvoorzieningen (€ 624.000)
- Stimulering gebruik doorfietsroutes door goede bewegwijzering (€150.000)
- Gedragsbeïnvloeding (€50.000).

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat voor diverse gewenste verbeteringen in het regionale fietsnetwerk en de ketenreis vooralsnog geen dekking wordt geregeld in de begroting. Ook kunnen de genoemde subsidies buiten uitvoeringsregeling uit het voorstel niet worden verleend. Geen bijdrage aan de (elektrische) spitspont Velsen verkleint de kans dat deze wordt gecontinueerd. Bij fietstunnel station Uitgeest en fietsverbinding Heilooërbos gaat het om meekoppelkansen met werkzaamheden van ProRail, die er na 2023 niet meer zijn. Geen bijdrage aan deze projecten heeft daardoor als consequentie dat deze verbeteringen aan het regionale fietsnetwerk niet gerealiseerd worden. Dit geldt ook voor de grote hoeveelheid kleinere fietsprojecten die vallen binnen de subsidieregeling kleine infra voor gemeenten. Door het (nu) niet continueren van de subsidieregeling kleine infra is de consequentie bovendien dat gemeenten ook voor de jaren erna minder fietsverbeteringen zullen inplannen.

8. Burgerparticipatie en scholierenprogramma

In het coalitieakkoord is de ambitie uitgesproken om participatie van inwoners te versterken. Daarvoor is voor deze coalitieperiode incidenteel extra budget beschikbaar gesteld voor de jaren 2020 tot en met 2023. Uit dit budget is onder meer een adviseur inwonersparticipatie aangesteld. Samen met een werkgroep uit uw Staten werkt deze adviseur aan uitgangspunten voor inwonersparticipatie. Inmiddels hebben uw Staten ook de Agenda Bestuurlijke Vernieuwing en participatie vastgesteld, waar ook deze functie onderdeel van uitmaakt. Dit voorstel is bedoeld om voor deze functie structureel budget beschikbaar te stellen zodat de werkzaamheden ook doorgang kunnen vinden na 2023.

Daarnaast wordt uit het extra budget voor actieve communicatie en inwonersparticipatie in het coalitieakkoord ook een projectleider voor het scholierenprogramma Baas van Noord-Holland gefinancierd. Met het programma wil de provincie zoveel mogelijk jongeren bereiken en hen kennis laten maken met politiek en de provincie. Dit gebeurt op verschillende manieren. Onder andere met de gastles Belastingbazen, het Provinciespel, een break-inbox voor MBO-studenten en Scholierenbattles. Ook werkt de projectleider samen met de griffie aan initiatieven rond jongerenparticipatie en het betrekken van jongeren bij de politiek, zoals Op weg naar het Lagerhuis en de NJR Provinciestrijd. Ook na 2023 willen we dit scholierenprogramma voortzetten. Daarom stellen we voor om ook voor deze functie structureel budget beschikbaar te stellen.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat er vooralsnog geen dekking beschikbaar is in de begroting om de genoemde initiatieven na 2023 voort te zetten.

9. Sterke gemeenten, sterke regio's

Veel van de provinciale ambities, zeker in regionale of gebiedsgerichte processen, kunnen alleen in samenwerking met gemeenten gerealiseerd worden. Gemeenten doen steeds vaker een beroep op de provincie om hen daarbij te ondersteunen of als samenwerkingspartner op te treden, dan wel de regie te pakken.

De provincie biedt deze ondersteuning ook vanuit onze verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het lokale bestuur. In 2013 is het beleidskader 'Bestuurskrachtige regio's in Noord-Holland vastgesteld (PS 18 november 2013). De uitgangspunten van het beleidskader zijn actueel. Op grond van het beleidskader is een Uitvoeringsregeling "Versterken bestuurskracht Noord-Holland" vastgesteld (GS 5 november 2019). Met deze regeling ondersteunt de provincie gemeenten ten aanzien van:

- bestuurskrachtonderzoek zowel individueel als regionaal,
- onderzoeken naar de gewenste vorm of samenwerkingspartner,
- het organiseren van regionale bijeenkomsten voor raadsleden ten behoeve van het bevorderen van de regionale samenwerking;
- het opstellen van een regionale samenwerkingsagenda;
- het opstellen van een regionale visie op de toekomstige bestuurlijke organisatie.

Deze regeling vervalt op 1 januari 2023. Gemeenten worden dan niet meer op deze wijze ondersteunt.

Dit voorstel is bedoeld om de huidige regeling aan te passen aan de actuele ontwikkelingen en om deze te verlengen tot en met 2025. De focus zou dan komen te liggen op:

- Adviezen/ onderzoeken/procesbegeleiding lokale en regionale bestuurskracht en uitvoeringskracht,
    - Maatwerktrajecten voor een duurzame verbetering van bestuurskracht in brede zin
- Versterken van (regionale) samenwerking,
    - Waaronder de doorontwikkeling van regionale samenwerking, raadsledenbijeenkomsten en samenwerkingsagenda's
- Ondersteuning voor het experimenteren met nieuwe vormen van democratische besluitvorming (nadere uitvoering motie maatwerk democratie),
    - Bijvoorbeeld door Thorbecke experimenten zoals een federatiegemeente te ondersteunen
- Pilot met data & kennisdelen.
    - De positie van lokale bestuurders en ambtenaren versterken met meer kennis, betere vaardigheden en een sterker netwerk

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat de provincie Noord-Holland haar gemeenten en regio's in mindere mate kan ondersteunen voor versterking van de bestuurskracht en daarmee de uitvoeringskracht.

10. Masterplan Wonen

In het Masterplan Wonen 2.0 worden diverse opties uitgewerkt voor de actieve inzet van instrumenten om woningbouw te versnellen en betaalbaar te houden. Te denken valt aan actief grondbeleid op binnenstedelijke locaties, financieringsarrangementen (bv fonds betaalbare koop, subsidies aan gemeenten) en investeringen via flankerend beleid (bijvoorbeeld in mobiliteit). Het is op dit moment echter nog niet mogelijk om een (onderbouwd) bedrag te noemen voor het Masterplan Wonen. De kosten en de risico's kunnen nu nog niet worden bepaald. In de 2.0 versie worden aan de hand van de

instrumentenkoffer en inzet in grote projecten concrete voorstellen uitgewerkt, met financiële onderbouwing, die vervolgens aan GS en PS worden voorgelegd.

Het niet opnemen van dit voorstel heeft als consequentie dat er vooralsnog geen dekking beschikbaar is in de begroting om de instrumentenkoffer in 2023 direct in te kunnen zetten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9975
Extern Zaak ID	1840636
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	5.a.1
Titel	Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Brief aan PS over stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	30 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**

Toelichting

De steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector worden verlengd tot 31 december 2022. In lijn met de afspraken met rijksoverheid besluit de provincie Noord-Holland daarom om 100% van de exploitatiebijdrage tot en met december 2022 uit te betalen. Zo kunnen de vervoerders in Noord-Holland met verminderde reizigersinkomsten toch voldoende kwalitatief openbaar vervoer blijven aanbieden.

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 contactpersonen
Dhr. L. Warmerdam
BEL/MOB

Telefoonnummer
Lody.warmerdam@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 MEI 2022

Kenmerk
1840636/1840649

Uw kenmerk

Betreft: Stand van zaken Beschikbaarheids-vergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over ons besluit om de exploitatiebijdrage aan de concessiehouders van onze ov-concessies tot eind 2022 vast te stellen op het niveau van de vervoerplannen 2020, zoals oorspronkelijk vastgesteld voorafgaand aan de uitbraak van het coronavirus (inclusief index-toepassing). Dit besluit hangt samen met het besluit van de rijksoverheid om de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) te verlengen tot en met 31 december 2022.
Tevens informeren wij u over de actuele reizigersaantallen in de Noord-Hollandse ov-concessies en de voortgang van de acties die zijn opgenomen in het transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland, dat gezamenlijk met de concessiehouders is opgesteld.

Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer
Sinds het uitbreken van het coronavirus en de daaropvolgende maatregelen van de rijksoverheid in maart 2020 zijn de reizigersaantallen - en daarmee de reizigersopbrengsten - in het openbaar vervoer fors afgenomen. De verliezen van de concessiehouders als gevolg van de lagere reizigersopbrengsten worden momenteel grotendeels opgevangen met de provinciale exploitatiebijdrage die voor 100% wordt uitgekeerd én de BVOV van de rijksoverheid. De huidige regeling voor de BVOV loopt tot 1 september 2022. In haar brief aan de Tweede Kamer van 14 april 2022 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat medegedeeld dat de BVOV onder dezelfde voorwaarden wordt verlengd tot 31 december 2022. De verlenging van de BVOV heeft als gevolg dat tot 31 december 2022 de kosten van de concessiehouders van rijkswegen worden vergoed tot 93% of 95%. Dit gebeurt op basis van de kosten 2019, geïndexeerd naar 2022 en na aftrek van de reizigersopbrengsten, de SOV-middelen (bijdrage voor de OV-studentenkaart) en de exploitatiebijdragen van de decentrale overheden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

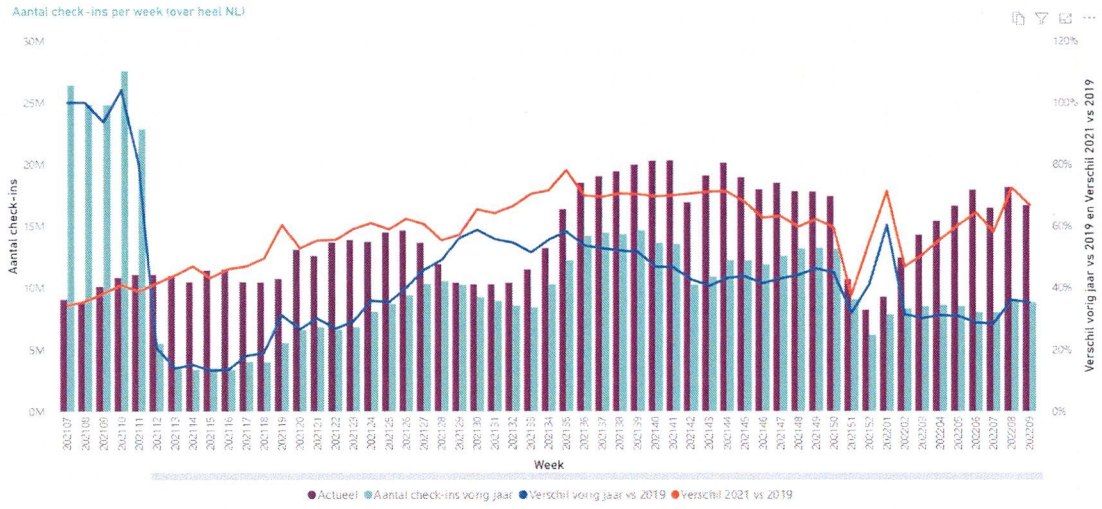
Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De Staatssecretaris schrijft op basis van gegevens van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) dat het haar verwachting is dat tegen eind 2022 het aantal reizigers zich hersteld zal hebben tot 88% ten opzichte van 2019. Op basis hiervan is besloten tot verlenging van de regeling tot eind 2022 en niet verder. Het creëren van een vangnet voor de periode september 2022 tot september 2024 was de wens van de decentrale OV autoriteiten en de vervoerders zoals vertegenwoordigd in het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB). In IPO verband is daarom geageerd tegen dit kabinetsbesluit, zie nieuwsbericht IPO d.d. 15 april 2022.

Herstel van het aantal reizigers

De afgelopen maanden laten een wisselend beeld zien voor wat betreft het herstel van de reizigersaantallen in de provinciale OV-concessies. In oktober 2021 was een herstel zichtbaar tot gemiddeld 73%, na de lockdown van december zakte dit tot gemiddeld 52% ten opzichte van 2019. Inmiddels zien we weer herstel tot gemiddeld 75% t.o.v. 2019.

Figuur 1 Ontwikkeling instappers in het OV t/m week 9-2022



De verwachting is dat het herstel zich de komende maanden zal voortzetten maar dat volledig herstel nog wel tot 2025 zal duren. Gelijktijdig verwachten we dat de reizigersaantallen niet overal meer volledig zullen herstellen. Dit geldt vooral voor regio's of buslijnen waar voor de uitbraak van de coronacrisis al sprake was van (te) beperkte reizigersgroei of zelfs krimp.

Transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland

Voorwaarde voor de BVOV 2021 was dat concessieverleners en concessiehouders transitieplannen/herijkingsplannen zouden opstellen. Op 11 mei 2021 hebben GS ingestemd met het transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland. Het transitieplan bevat intenties en voorstellen om het tijdelijk tekort aan reizigersopbrengsten als gevolg van de coronacrisis (deels) op te vangen (na het beëindigen van de BVOV). Daarnaast worden voorstellen gedaan om de OV-concessies toekomstbestendig en meer flexibel te maken en reizigers terug te winnen in het openbaar vervoer.

Onze oorspronkelijke planning was om de acties in het transitieplan in oktober 2021 gereed te hebben, zodat maatregelen per 1 januari 2022 geëffectueerd konden worden. In de praktijk blijkt dat de uitwerking van enkele voorstellen meer tijd vergt, als ook dat er vanuit de rijksoverheid sprake was van een vangnetconstructie die van invloed was op de uitwerking van de acties. De voortzetting van de BVOV en de ontwikkeling van de reizigersaantallen zorgen er bovendien voor dat bepaalde maatregelen uit het transitieplan niet eerder dan 31 december 2022 ingevoerd hoeven te worden. In het transitieplan zijn momenteel de volgende zaken uitgewerkt:

- Extra investeringen in Zero Emissie
- Overname regeling/herfinanciering regeling voertuigen
- Extra marketing inspanningen door vervoerders om reizigers terug te krijgen in het OV
- Versnelde introductie van het Nieuwe OV Betalen (zie ook Verzamelbrief stand van zaken en ontwikkelingen Openbaar Vervoer Noord-Holland 1776809/1776831)
- Flexibilisering van concessievoorwaarden waardoor beter ingespeeld kan worden op wijzigingen in de vervoervraag en de financiële kaders
- Ontwikkelen van aantrekkelijke landelijke prijsaanbiedingen voor reizigers
- Vervolgstappen in de agenda voor wat betreft landelijke onafhankelijke reisinformatie via 9292 en MaaS-waardige OV-concessies
- Betere afstemming tussen vervoerders, bijvoorbeeld als het gaat om calamiteiten, bijzondere weersomstandigheden en de communicatie naar reizigers
- Ontwikkelen van een op de huidige (bus)concessiesystematiek aansluitend BRT afspraken/concessiekader

Met het transitieplan willen we bereiken dat er meer en meer tevreden reizigers komen in het OV, een betere benutting van de investeringen in duurzaam materieel in de concessies, meer flexibiliteit in de concessies om beter in te kunnen spelen op veranderende vervoervraag en financieel gezonde concessies voor provincie en vervoerder.

Vervoerplannen 2023

Het wegvallen van de BVOV maakt dat het aanpassen van het voorzieningenniveau afhankelijk is van de verwachte reizigersaantallen en -opbrengsten. Doel is het voorzieningenniveau zo veel mogelijk gelijk te houden aan het niveau van 2021. Wel kunnen er aanpassingen doorgevoerd worden die aansluiten bij de gewijzigde vervoervraag. Op dit moment zijn Connexxion en Transdev voorstellen aan het uitwerken voor de vervoerplannen 2023. Deze zullen voor advies voorgelegd worden aan het Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Noord-Holland (ROCOV-NH) en de gemeenten. Op hoofdlijnen stelt Connexxion/Transdev voor december 2022 het volgende voor:

Concessie Gooi en Vechtstreek

In de ov-concessie Gooi en Vechtstreek zou de dienstregeling per 2023 verder uitgebreid worden. Dit als onderdeel van de bieding van

Transdev. Door de achterblijvende reizigersaantallen/opbrengsten stelt Transdev voor deze uitbreiding meer geleidelijk door te voeren, passend bij het herstel van de vervoervraag. Dit betreft vooral de hoogfrequente R-netlijnen. Ook de voorstellen voor aanvullende mobiliteit zullen voorlopig nog niet geïmplementeerd worden.

Concessie Noord-Holland Noord
In 2022 heeft Connexxion voorstellen gedaan voor de herijking van de concessie. Uitgangspunt daarbij was om bus, trein en fiets meer te integreren. De ontvangen reacties op deze voorstellen waren zeer divers. Rode draad van de reacties is wel dat partijen behoudend zijn in de wens om veranderingen door te voeren. Met dit uitgangspunt is Connexxion momenteel een nieuw vervoerplan aan het opstellen voor 2023. Belangrijkste wijzigingen zijn het aanpassen van het Flex systeem, het versnellen van tegenspitsritten, aanpassing van frequenties op de gewijzigde vervoervraag.

Concessie Haarlem-IJmond
De dienstregeling in de regio IJmond is in december 2021 reeds aangepast. Voor 2023 worden in deze regio beperkte aanpassingen verwacht in lijn met de ontwikkeling van de reizigersaantallen.

Tot slot
Het verlengen van de BVOV tot eind 2022 is een positieve ontwikkeling. Echter laat het herstel van de reizigers in het OV een onzeker verloop zien en is het coronavirus nog altijd onder ons. Het is de gedeelde wens van de NOVB-partners om het voorzieningenniveau de komende jaren minimaal vergelijkbaar te houden met het niveau 2021. Ook om mee te kunnen groeien met de weer aantrekkende reizigersaantallen. Die ontwikkeling moet de basis bieden voor verdere doorgroei de komende jaren in lijn met het Toekomstbeeld OV 2040. Ook in verband met de onontkoombare en gewenste bijdrage die OV moet leveren aan de grote maatschappelijke opgaven, zoals wonen en verstedelijking, leefomgevingskwaliteit, klimaat, stikstof en brede welvaartsspreiding. Om dit financieel mogelijk te maken én te voorkomen dat het tegenovergestelde in praktijk moet worden gebracht, is een vangnet tot 2025 gewenst en noodzakelijk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris R.M. Bergkamp

voorzitter A.Th.H. van Dijk

Kopie aan:
- Portefeuillehouders van de gemeenten in de provinciale OV-concessies ontvangen een afschrift via de PVVB-en;
- Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9972
Extern Zaak ID	1776809
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	5.a.2
Titel	Stand van zaken en ontwikkelingen openbaar vervoer Noord-Holland (incl. afdoeningsvoorstel M169-2021)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Bijlage - Voortgangsrapportage 1 - Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 1776809-1776838.pdf
Brief aan PS met verzamelbrief stand van zaken en ontwikkelingen openbaar vervoer Noord-Holland.pdf
M169-2021 AANGENOMEN Betaalbaarheid OV.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	30 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**

Toelichting

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de staat van het openbaar vervoer en het voorzieningenniveau. Het gaat hierbij onder andere om de betaalbaarheid van het OV als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit, de vertraging van de zero emissie bussen in de Gooi en Vechtstreek n.a.v. leveringsproblemen door de situatie in Oekraïne, de introductie van het Nieuwe OV Betalen met pinpas en de voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2021-2023 over diverse studies naar Hoogwaardig Openbaar Vervoer van het afgelopen jaar in de Zuid-Kennemerland en IJmond, ZaanIJ en ‘t Gooi.

Provincie Noord-Holland

Voortgangsrapportage 1

Onderzoeksagenda Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT)

Kenmerk : 1776809/1776838
Versie : 12 mei 2022 | Sector Mobiliteit

Inhoud

1. Inleiding 2
1.1 Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 2
1.2 Onderzoeksagenda ROVT 2
1.3 Leeswijzer 2
2. Jaarlijkse verantwoording 2021 3
2.1 Lijst met ambities 3
2.2 Algemene bevindingen 3
3. Status ambities 5
3.1 Ambities Zuid-Kennemerland en IJmond (ambities 78, 80, 81/88, 79, 160 en 166) 5
3.2 HOV ZaanIJ Amsterdam - Zaandam (ambitie 107) 6
3.3 HOV R-net 321 Huizen-Amsterdam Zuid 7
4. Financiën en evaluatie 8
4.1 Minder bestedingen dan begroot 8
4.2 Evalueren 8
BIJLAGE I – Tabel onderzoeksagenda 10

1. Inleiding

In de provincies Noord-Holland en Flevoland wordt ongeveer 25% van het BNP van heel Nederland verdiend. Binnen deze twee provincies vormt de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het economisch kloppend hart. Hier wonen en werken respectievelijk 2,4 miljoen en er ruim 1,3 miljoen mensen. Er komen in Noord-Holland tussen 2021 en 2040 minimaal 230.000 woningen en ruim 200.000 banen bij. Dat betekent 40% meer verkeer van mensen én goederen. Verbindingen binnen de MRA ontwikkelen zich razendsnel en de capaciteit en kwaliteit van de huidige netwerken groeien snel naar hun maximum.

De provincie Noord-Holland heeft in het coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken!' meer aandacht voor de ontwikkeling van openbaar vervoer. Openbaar vervoer, wonen en OV-knooppunten zijn onlosmakelijk verbonden onder de opgave 'Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid'. De ontwikkeling van knooppunten, vanuit de regionale ontwikkelagenda's en het OV-knooppuntenprogramma en de deur-tot-deur reis dragen bij aan een beter functioneren van het OV-netwerk en het bereikbaar houden van bestaande woningen en bereikbaar maken van nieuwe woningen.

1.1 Regionaal OV Toekomstbeeld 2040

Eind 2019 is door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040[1] (ROVT) vastgesteld. In 2020 zijn deze partijen tot een gezamenlijk plan van aanpak gekomen met als doel een voorkeursnetwerk met de daarbij horende ambities te realiseren in Noord-Holland en Flevoland. Hoogwaardige OV-verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro vormen de basis van dit doel. Deze hoogwaardige verbindingen vormen samen met lokale buslijnen het totale OV-netwerk.
Zoals afgesproken worden de ambities als volgt nader onderzocht en verdiept:

- Spoorambities worden zoveel mogelijk meegenomen in het proces van het Landelijk OV Toekomstbeeld en de Regionale Ontwikkelagenda's Noord-Holland en Flevoland (samenwerking tussen NS, provincie en regio).
- Metro-ambities worden meegenomen en nader onderzocht binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.
- Regionale HOV-ambities (tram/bus) worden, al dan niet gezamenlijk, nader onderzocht door de OV-autoriteiten (de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam).

1.2 Onderzoeksagenda ROVT

Omdat niet alle ambities tegelijkertijd kunnen worden opgepakt, is er een volgorde bepaald. Zo is voor de provincie Noord-Holland de 'Onderzoeksagenda provincie Noord-Holland Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040'[2] opgesteld en in maart 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. Hiermee is besloten dat onderzoeken naar de regionale HOV-ambities tot en met 2023 plaatsvinden en zijn financiële middelen voor proces en onderzoek beschikbaar gemaakt. In deze jaarlijkse voortgangsrapportage worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van de in 2021 opgepakte ambities en de benodigde vervolgstappen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt eerst de jaarlijkse verantwoording 2021 beschreven. In hoofdstuk 3 staat per ambitie de huidige status en vervolgplanning aangegeven, waarbij ook wordt aangegeven hoe Provinciale Staten tussentijds zijn geïnformeerd. Het stuk sluit af met een financiële verantwoording en een evaluatie in hoofdstuk 4.

[1] Kenmerk 1299760/1308784
[2] Kenmerk 1547008/1547111

2. Jaarlijkse verantwoording 2021

In deze rapportage wordt verantwoording afgelegd over de ambities geagendeerd voor 2021 op de onderzoeksagenda ROVT (bijlage I). In deze initiatieffase worden de ambities uit het ROVT verder uitgewerkt en eerste varianten onderzocht. Naast een goede verkenning van de ambities heeft het onderzoek in de initiatieffase als doel om de ambities op hoofdlijnen uit te werken. Initiatieven met betrekking tot de provinciale infrastructuur worden opgenomen in het Integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) en initiatieven met betrekking tot lijnvoering en frequentie worden geprogrammeerd in de concessies. Voor elke ambitie wordt ingegaan op de vervolgstappen die nodig zijn om ambities verder te brengen.

2.1 Lijst met ambities

In 2021 stond onderstaande lijst met ambities geagendeerd. Voor deze ambities waren er, conform de zes criteria onderzoeksagenda ROVT, voldoende signalen op groen om snel en tegelijkertijd te onderzoeken. Sommige ambities in de regio Zuid-Kennemerland zijn in de initiatieffase vanwege de samenvallende regionale scope samen opgepakt in één studie. Dit betreft de HOV-studie tussen Haarlem-Schiphol/Amsterdam. Over deze ambities wordt ook gezamenlijk gerapporteerd in deze rapportage. Over de overige ambities wordt per stuk gerapporteerd.

Ambities Onderzoeksagenda ROVT 2021

Nr.	Ambitie	Status	Trekker
78	Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp	Lopend traject	PNH
79	Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout	Lopend traject	PNH
80	Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude	Lopend traject	PNH
81 88a 88b	Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9	Lopend traject	PNH
107	Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam-Zaandam (HOV ZaanIJ)	Lopend traject*	VRA
160	HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	Lopend traject	PNH
166	Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort	Lopend traject	PNH
Geen nr.	HOV-verbinding 321 Hilversum – Amsterdam Zuid	Lopend traject	PNH

** De Vervoerregio Amsterdam betrekt deze ambitie bij het project HOV ZaanIJ waar provincie Noord-Holland als agendalid betrokken is.*

2.2 Algemene bevindingen

De tien ambities uit de Onderzoeksagenda ROVT zijn voortvarend opgepakt. Met de resultaten uit de initiatieffase kunnen plannen voor verbeteringen in het HOV-netwerk verder worden uitgewerkt. Waar ambities nauw met elkaar samenhangen (zoals bijvoorbeeld in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland) zijn deze ook in samenhang onderzocht. Diverse ambities zijn concessie overstijgend en waar nodig is samengewerkt met de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast zijn stakeholders (gemeenten, Rijkswaterstaat, belangenorganisaties Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer en Reizigersvereniging Rover, Schiphol, NS en de

Metropoolregio Amsterdam) al in vroegtijdig stadium betrokken en geconsulteerd over keuzes vooraf en tijdens de uitvoering. Hierdoor is er in de regio veel draagvlak voor de resultaten.

Besteding middelen
In 2021 is in totaal minder geld besteed aan onderzoeken dan begroot (zie Hoofdstuk 4 Financiën). De reden hiervoor is dat een aantal ambities uit de onderzoeksagenda in verband met technische samenhang in één gebiedsstudie konden worden onderzocht (zie paragraaf 3.1). Hiermee is een efficiëntievoordeel behaald. Daarnaast zijn de kosten voor studies die gezamenlijk met partners werden uitgevoerd gedeeld. Hierdoor vielen de totale kosten lager uit. De niet-bestede middelen komen ten goede aan doelstellingen op het gebied van OV, ketenreis en OV-Knooppunten in het OV Fonds.

Capaciteit uitvoering en realisatie
In samenwerking met andere overheden is het gelukt om met alle geplande onderzoeken in 2021 te beginnen. Voor de meeste ambities is vervolgonderzoek nodig (zie Hoofdstuk 3). Een nadrukkelijk aandachtspunt is de geringe ambtelijke capaciteit in de regio. In de Onderzoeksagenda ROVT hebben we nadrukkelijk de wens uitgesproken om ambities gezamenlijk met gemeenten en andere partners verder te brengen in verband met draagvlak en mede-eigenaarschap. Door de beperkte beschikbare ambtelijke capaciteit gaan voorbereidingen en uitvoering van onderzoeken minder snel dan gepland.

Impact covid-19
De impact van covid-19 is in de initiatieffases van 2021 meegenomen als beïnvloedende factor. Het is zeer lastig te voorspellen wat de langdurige impact van covid-19 zal zijn, maar in ieder geval de komende jaren is de impact beter zichtbaar. In het transitieplan OV[3] wordt uitgegaan van diverse scenario's voor de terugkeer van de reiziger. Op zijn vroegst zal het reizigersniveau in 2025 weer op het niveau van 2019 komen. Dit kan impact hebben op de voorspellingen uit het Regionaal OV Toekomstbeeld en de ambities die hier op zijn gebaseerd. De ambities zijn gebaseerd op stevige groei van reizigers en werkgelegenheid, maar de komende jaren kunnen een ander beeld laten zien. Daarbij is er ook voor het OV mogelijk een structureel effect van thuiswerken en spitsmijden. Daarom is het van belang om bij de uitvoering van initiatieffases goed een vinger aan de pols te blijven houden of een ambitie nog wel in lijn is met de oorspronkelijke perspectieven.

Financiële middelen voor realisatie
Voor investeringen zijn zeer beperkte financiële middelen beschikbaar bij zowel de provincie als onze partners. Er ligt een opgave om het met onze partners nadrukkelijk te hebben over welke ambities we gezamenlijk kunnen oppakken. Over financiële middelen om projecten uiteindelijk te realiseren moeten nog afspraken gemaakt worden. Daarbij kijken we ook naar wat niet kan, zo voorkomen we dat we ambities onderzoeken die nooit tot uitvoering komen.

[3] Kenmerk 1611262/1611310

3. Status ambities

3.1 Ambities Zuid-Kennemerland en IJmond (ambities 78, 80, 81/88, 79, 160 en 166)

Opgave
De regio Amsterdam groeit in een enorm tempo. Ook de verbindingen vanuit de westkant van de Metropoolregio Amsterdam ontwikkelen zich razendsnel. Het bestaande OV-netwerk tussen Haarlem en Amsterdam is in de laatste tien jaar aanzienlijk verbeterd door de komst van een hoogwaardige busverbinding over de A9 naar de Zuidas. De capaciteit en kwaliteit van het huidige Hoogwaardig Openbaar Vervoer netwerk groeien echter snel naar hun maximum. De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlem en Amsterdam zijn daarom met een studie gestart om te kijken op welke manier de huidige capaciteit van het HOV verder uitgebreid kan worden. We houden daarbij rekening met de toekomstige ontwikkelingen in de regio (korte termijn: <2025, middellange termijn: 2030 en lange termijn: 2040), zoals de woningbouwopgave.

Doelen
- Onderzoek naar een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)-systeem van Haarlem/Zuid-Kennemerland naar Schiphol/Amsterdam die een bijdrage levert aan het verbeteren van de capaciteit en kwaliteit van het huidige HOV-netwerk. Dit netwerk groeit namelijk snel naar het maximum. Het onderzoek levert daardoor een bijdrage aan de bereikbaarheid van de Westkant van de MRA naar 2040.
- Uitwerken van een ontwikkelperspectief op corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam en inpassing routewijzigingen, wijzigingen (zero emission) materieel en aantakkende HOV-verbindingen.

Scope
De studie bestaat uit drie fasen:
- Fase 1: een brede probleemanalyse van de westkant MRA (***afgerond***);
- Fase 2: een ontwikkelperspectief en groeipad voor de corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam tot 2040 (***afgerond***); en
- Fase 3: Uitwerking ontwikkelperspectief Bus Rapid Transit Haarlem-Schiphol/Amsterdam (***2022/2023 – zie planning***).

In fase 3 wordt het ontwikkelperspectief Bus Rapid Transit uit fase 2 op de corridor uitgewerkt. Hierbij is nadrukkelijk aandacht voor de inpassing van het product, de aanlanding van het HOV in Haarlem en Amsterdam en gevolgen voor aantakkende HOV-verbindingen uit de regio Zuid-Kennemerland en IJmond en het onderliggend OV-netwerk.

Organisatie
De provincie Noord-Holland is samen met de Vervoerregio Amsterdam en gemeenten Haarlem en Amsterdam opdrachtgever in deze studie. In fase 3 worden ook Rijkswaterstaat en de gemeente Haarlemmermeer betrokken als opdrachtgever.

Planning
Eind 2021 zijn fase 1 en 2 van het onderzoek afgerond. Op 17 december 2021 heeft het laatste bestuurlijk overleg voor fase 1 en 2 plaatsgevonden. Tijdens dat overleg is ook vooruit gekeken naar het vervolg (fase 3 – afronding initiatieffase). De Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid is over voortgang geïnformeerd. Inmiddels is in het eerste kwartaal van 2022 een plan van aanpak voor vervolg opgesteld en is gestart met een aanbesteding om een bureau te selecteren voor ondersteuning bij de uitvoering van fase 3. Streven is dat medio mei 2022 wordt gestart met het

onderzoek. Uitvoering en oplevering van het onderzoek wordt verwacht in het eerste of tweede kwartaal van 2023.

3.2 HOV ZaanIJ Amsterdam - Zaandam (ambitie 107)

De opgave
De regio Amsterdam en de noordelijke IJ-oevers, Zaanstad en Purmerend ontwikkelen zich snel. Het aantal inwoners in Amsterdam Noord groeit in een hoog groeiscenario van 100.000 nu tot mogelijk 210.000 inwoners op lange termijn. Het aantal inwoners van Zaanstad groeit van 161.000 tot zeker 200.000, maar mogelijk zelfs 235.000 inwoners.

Een deel van de nieuwe woningen in Zaandam is voorzien in Kogerveldwijk en de Achtersluispolder, dit zijn versnellingslocaties woningbouw van het ministerie van BZK. Andere woningbouwlocaties binnen de invloedsfeer van de ZaanIJ-corridor zijn Poelenburg, Zaandam Centrum-Oost, de NDSM-werf, Buiksloterham, het Hamerkwartier en Haven-Stad Noord. Ook groeit het bezoek aan de Zaanse Schans tot 3 miljoen per jaar. Door groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers groeit ook het aantal OV-reizigers en ontstaat er druk op het huidige HOV-netwerk. Uit de probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam[4] blijkt dat de kwaliteit en capaciteit van het HOV op de ZaanIJ-corridor naar verwachting rond 2026-2028 de grens zal bereiken, waarna het aanbod kwalitatief en kwantitatief niet meer voldoet aan de vraag.

Doelen
- Het doel van het project HOV ZaanIJ is om de bereikbaarheid van de ZaanIJ-corridor te optimaliseren met een opwaardering van het OV-systeem op de lange termijn. Daarnaast willen we de bereikbaarheid van de ZaanIJ-corridor op de korte termijn optimaliseren.
- In de huidige fase van het project wordt onder het rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid van de oplossingsrichtingen voor de korte termijn (snelfietsroute en verbindingen over water) en de lange termijn (opwaarderen van het OV met (regio)tram, BRT of metro).

Scope
De studie richt zich geografisch op de verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam Centraal. Tussen 2026-2028 is de capaciteit en kwaliteit van het HOV op de ZaanIJ-corridor niet meer voldoende. Naast dat er oplossingen op korte termijn nodig zijn, is er voor de lange termijn een opwaardering van het OV nodig. Hiervoor worden de zichtjaren 2030-2040 aangehouden.

Organisatie
De provincie Noord-Holland neemt als agendalid deel aan de stuurgroep en draagt het project via de bestuurlijke betrokkenheid van gedeputeerde Olthof een warm hart toe. Statenleden zijn geïnformeerd over de resultaten en vervolgafspraken door middel van een Statenbrief[5]. De provincie levert conform deze afspraken geen personele capaciteit of financiële bijdrage aan de vervolgstudie.

Planning
In juli 2022 worden de resultaten van de studie verwacht. Het wordt in het najaar geagendeerd in de Programmaraad Samen Bouwen aan Bereikbaarheid ter besluitvorming. De verwachting is dat daarna een voorkeursbesluit kan worden genomen voor de te ontwikkelen OV-systeemkeuze.

[4] Kenmerk 1566485/1566507
[5] Kenmerk 1566485/1566500

3.3 HOV R-net 321 Huizen-Amsterdam Zuid

De opgave
In de Gooi en Vechtstreek groeit de bevolking en als gevolg daarvan neemt de verstedelijkingsdruk toe. Tegelijk laat de toekomstverkenning welvaart en leefomgeving zien dat werkgelegenheid zich met name concentreert in de grote steden Amsterdam en Utrecht. Er is sprake van een toenemende spreiding van wonen en werken met fors groeiend woon-werkverkeer tot gevolg. Mensen reizen vaker en verder van huis naar werk. Met de hoogwaardige OV-bus waren werklocaties als Amsterdam Bijlmer Arena en Amsterdam Amstel al goed bereikbaar. Alleen naar de economische toplocatie Amsterdam Zuid was nog geen directe verbinding beschikbaar.

Doelen
- Realisatie van nieuwe HOV R-net verbinding 321 tussen Huizen en Amsterdam Zuid.
- Goede aansluiting op OV-knooppunten Crailo en P+R Muiden.

Scope
Per 11 juli 2021 is de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek gestart. In de concessie zijn twee spitslijnen geïntroduceerd:
- de lijn Huizen naar Amsterdam Zuid (lijn 221); en
- de lijn Huizen naar Utrecht Uithof (lijn 200).

De nieuwe spitslijn 221 tussen het Gooi en de Zuidas in Amsterdam doet in Huizen de vaste R-nethaltes aan en dat geldt ook voor de route langs de A1 richting Muiden en Diemen. Bij ziekenhuis Tergooi in Blaricum, het P+R-terrein in Muiden en de Diemerknoop zijn aansluitingen op overige buslijnen en R-net. Vervolgens wordt in Amsterdam Zuid een lus gereden waarbij op Station RAI overstapmogelijkheden zijn op trein en metro.

Organisatie
De provincie Noord-Holland werkt als concessieverlener in de regio Gooi en Vechtstreek samen met vervoerder Transdev om deze verbinding te realiseren. Aandachtspunt hierbij is de aanlanding op Amsterdam-Zuid waar beperkt ruimte beschikbaar is. Dit wordt besproken met de gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam in het project Mobiliteitsplan Zuidflank.

Planning
De bestaande lijn 221 is (deels) voorloper van de ambitie HOV R-net 321tussen Gooi en Vechtstreek en Amsterdam Zuid. De planning is om deze HOV-verbinding gefaseerd te introduceren met de ingang van de volgende fase van de nieuwe concessie Gooi en Vechtstreek. Deze volgende fase gaat in per december 2022.

4. Financiën en evaluatie

Voor de nadere uitwerking van de ambities in Noord-Holland is onderzoeks- of procesbudget beschikbaar vanuit het Bestedingsplan OV Fonds.

Dit budget is gekoppeld aan de jaarschijven van het coalitieakkoord. Het gaat hier expliciet om de verdiepende onderzoeken voor de ambities. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn middelen nog niet georganiseerd. Dit is deels afhankelijk van de initiatieffase die eerst moet plaatsvinden. In die fase wordt ook aandacht besteed aan de wijze van financiering van de uitvoering, waarbij ook wordt gekeken naar de mogelijkheden van cofinanciering van bijvoorbeeld partneroverheden. In de verdiepende onderzoeken komt dit vraagstuk terug. Indien een ambitie de initiatieffase doorlopen heeft, kan deze promoveren naar de studiefase van het iMPI en wordt de ambitie geprogrammeerd in de structuur van de iMPI of via de concessies.

Zoals in de Voordracht 39 | 2020, behorende bij het Bestedingsplan OV Fonds, staat, worden investeringsbeslissingen per maatregel / project ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en ter informatie verstuurd aan Provinciale Staten. Dit is nu nog niet aan de orde.

4.1 Minder bestedingen dan begroot

Er is in 2021 minder besteed dan er was begroot. Dit komt door kostenbesparingen als het bundelen van ambities in één studie en het delen van kosten met mede-opdrachtgevers. Deze kostendeling was vooraf niet voorzien, de bijdragen van derden liep soms wel op tot 60%. De provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam droegen hier meestal het grootste aandeel aan bij als OV-autoriteiten. De gemeenten zijn gevraagd bij te dragen en om als mede-opdrachtgever op te treden om zo betrokkenheid en draagvlak te creëren. Daarnaast is de ambtelijke capaciteit bij zowel provincie Noord-Holland als regionale partners zeer beperkt. Het is daarom niet mogelijk om alle ambities tegelijkertijd op te pakken en alle middelen te besteden. De niet bestede middelen blijven geoormerkt voor het OV-Fonds en worden besteed aan ambities op het gebied van OV, ketenreis en OV-Knooppunten.

Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT)	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Raming jaarschijven (duizend euro)		200	350	350
Uitgegeven (duizend euro)		50	-	-

4.2 Evalueren

In 2023 en 2024 ontvangen Provinciale Staten jaarlijks een voortgangsrapportage. In deze rapportages wordt inzicht geboden in de resultaten en voortgang van initiatiefonderzoeken in met name Noord-Holland Noord (2022) en Gooi en Vechtstreek (2023). In 2023 wordt de Onderzoeksagenda ROVT geëvalueerd. Daarnaast zal in 2023 ook het toegezegde ‘Handelingskader ROVT’ worden opgeleverd (conform punt 7 Wijzigingsoverzicht ‘Onderzoeksagenda ROVT’[6]. Met dit handelingskader wordt inzichtelijk voor belanghebbenden hoe nieuwe ambities worden beoordeeld en wanneer deze kansrijk zijn om aan de onderzoeksagenda toe te voegen.

[6] Kenmerk: 1547008/1557901

Actueel houden opgaven met brede blik
In onze bevindingen beschrijven we dat ontwikkelingen als covid-19, ambtelijke capaciteit en financiële opgaven leiden tot voortschrijdend inzicht. Daarnaast is in 2021 door Provinciale Staten het Perspectief Mobiliteit[7] vastgesteld en is in samenwerking met de Metropoolregio Amsterdam het Multimodaal Toekomstbeeld 2040 opgeleverd. Hiermee is het belang van de mobiliteitstransitie in samenhang met de verstedelijkingsopgave beschreven. Het verminderen, veranderen verbeteren van mobiliteit is de werkwijze. Deze werkwijze in combinatie met het voortschrijdend inzicht van de gewijzigde realiteit leiden ertoe dat het belangrijk is om in volgende initiatieffases goed de actuele opgave in beeld te krijgen én nadrukkelijk de mobiliteitstransitie en passende rollen voor actieve mobiliteit, openbaar vervoer en auto in het netwerk te onderzoeken. Het voornemen is om dit nadrukkelijker te doen en hierover te rapporteren in onze komende voortgangsrapportage.

Duidelijkere status initiatieffase
In het afgelopen jaar is ook gebleken dat het ontbreken van een formele status voor de initiatieffase ertoe leidt dat er onduidelijkheid bestaat over de status en het proces. Zo is voor partners niet altijd even duidelijk hoe vervolgstappen eruit kunnen komen te zien en is intern de verhouding met bestaande processen in het iMPI nog niet volledig uitgedacht. In lijn met de professionalisering van het iMPI wordt gezamenlijk verder nagedacht over de status van de initiatieffase en de conclusies die kunnen worden getrokken. Hierbij is van belang dat duidelijk is dat een initiatieffase er ook toe kan leiden dat een opgave niet verder wordt bestudeerd, omdat oplossingen niet kansrijk zijn of niet binnen de beleidskaders van het Perspectief Mobiliteit passen. Ook zijn andere maatregelen dan infrastructurele maatregelen mogelijk, hierbij kan men denken aan maatregelen als mobiliteitsmanagement.

[7] Kenmerk 1674057/1674139

BIJLAGE I – Tabel onderzoeksagenda

Omschrijving ambitie [bouwsteennummer conform ROVT]	Ordening	Onderzoeksjaar
Nieuwe HOV-verbinding Bollenstreek (Lisserbroek, Noordwijk - Schiphol) [153]	0	2020
Doorstromingsmaatregelen HOV-Bus Kruispunt Schouw ongelijkvloers [115]	0	2020
HOV-verbinding Wijckerpoort/Wijckermolen (HOV station Beverwijk) [164]	0	2020
Onderzoeksjaar 2021		
Doorstromingsmaatregelen & Frequentieverhoging HOV-Bus Amsterdam - Zaandam [107]	1	2021
Wijziging materieelinzet dubbelgelede bussen Haarlem - Hoofddorp [78]	1	2021
Routewijziging HOV-bus IJmuiden - Schiphol via Haarlem Spaarnwoude [80]	1	2021
Vluchtstrookgebruik A9 HOV-Bus Haarlem - Amsterdam Zuid / Schiphol Noord [81]	1	2021
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Nieuwe bus/tramtunnel Haarlem [88]		
Nieuwe HOV-Bus Haarlem - Schiphol via A9/A5 / Verrailen Haarlem - Schiphol - Amsterdam Zuid langs A9 [88]		
Routewijziging N5-bus naar station Haarlem laten aantakken op Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout [79]	1	2021
HOV-verbinding Heemskerk - Beverwijk - A9 - Amsterdam/Schiphol [160]	1	2021
Doorstromingsmaatregelen N5 bus Heemstede - Zandvoort [166]	1	2021
HOV-verbinding 321 Hilversum – Amsterdam Zuid [concessie]	1	2021
Onderzoeksjaar 2022		
Opwaarderen busverbinding HOV Hoorn - Medemblik / Wervershoof [118]	2	2022
Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen [111]	2	2022
Onderzoeksjaar 2023		
Opwaarderen busverbindingen Amsterdam - 't Gooi over de A1 [161]	3	2023
Nieuwe HOV-verbinding Hoofddorp - Uithoorn - Hilversum / Breukelen [54]	3	2023
Onderzoeksjaar na 2023		
Intensiveren HOV IJmuiden - Amsterdam Sloterdijk [87]	4	2023>
Nieuwe HOV-verbinding Lelystad - Hoorn [7]	4	2023>
Nieuwe HOV-verbinding (Almere -) Blaricum - Utrecht Uithof [27]	4	2023>

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 contactpersonen
Dhr. L. Warmerdam
Dhr. K. de Bruijn
BEL/MOB

Lody.warmerdam@noord-holland.nl
Kaz.de.bruijn@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 MEI 2022

Kenmerk
1776809/1776831

Uw kenmerk
-

Betreft: Verzamelbrief stand van zaken en ontwikkelingen Openbaar Vervoer Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over diverse ontwikkelingen in het openbaar vervoer (OV) in Noord-Holland. Tot 2040 komen er 250.000 woningen en 200.000 banen bij in Noord-Holland. De bevolking groeit en dat betekent dat er iedere dag meer mensen op weg zijn naar hun bestemming. De samenleving stelt steeds hogere eisen aan gezondheid en leefbaarheid en we hebben met zijn allen afgesproken dat de CO_2-uitstoot door verkeer in 2030 substantieel is afgenomen. Om de leefbaarheid te verbeteren, de afgesproken kllimaatdoelen te halen en te voorkomen dat we straks allemaal stil staan zet de provincie zich in voor voldoende en betrouwbaar openbaar vervoer.

In deze brief worden de volgende punten behandeld: betaalbaarheid als uitgangspunt in het 'Perspectief Mobiliteit' (1674057/1674139), ontwikkelingen als Zero Emissie busvervoer, personele problemen in het OV, het Nieuwe OV Betalen en de verantwoording Onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld. Over de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) bent u separaat geïnformeerd (1840636/1840649).

Betaalbaarheid van het OV
Naar aanleiding van de behandeling van het Perspectief Mobiliteit is door Provinciale Staten een motie aangenomen om betaalbaarheid als uitgangspunt op te nemen in het Perspectief Mobiliteit (M169-2021 'Betaalbaarheid OV: Betaalbaarheid OV voor de gebruikers'). In onderstaande alinea's wordt toegelicht hoe wij hier mee om willen gaan.

In het door Provinciale Staten vastgestelde Perspectief Mobiliteit staat betaalbaarheid van het OV als volgt beschreven:
"Als opdrachtgever en tariefbevoegd gezag bepaalt de provincie bij de aanbesteding van de busconcessies welke tarieven de uitvoerend vervoerders mogen vragen en welke bijdrage zij van ons ontvangen per

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

gereden dienstregelinguur (DRU)[1]. Binnen deze contouren probeert de provincie zoveel en zo goed mogelijk openbaar vervoer per regio af te spreken met de vervoerder. Op deze wijze stuurt de provincie op betaalbaar regionaal OV voor zowel overheid als reiziger".
Betaalbaarheid voor de reiziger is daarmee een uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit. Desalniettemin zijn de reiskosten voor een deel van de inwoners een financiële drempel om met het OV te kunnen reizen. Omdat het binnen de financiële kaders van de OV-concessies niet mogelijk is om tarieven generiek te verlagen, is het alleen mogelijk om naar maatwerk te zoeken. Een van de instrumenten die hiervoor kan worden ingezet is doelgroepenbeleid. Dit is een mogelijkheid die wij onderzoeken.

Doelgroepsgericht beleid betaalbaarheid OV
De reizigersopbrengsten en de provinciale bijdrage vormen samen de inkomsten van een vervoerder, waarbij de vervoerder voor wat betreft de reizigersopbrengsten opbrengstverantwoordelijk is. Betaalbaarheid is voor de provincie aan belangrijk onderwerp. Op basis van het Landelijk Tarieven Kader kunnen bepaalde doelgroepen leeftijdskorting krijgen. Ook zijn er speciale kaartsoorten voor visueel gehandicapten en voor begeleiders van mensen met een beperking. De vervoerder biedt zelf kortingsproducten aan voor doelgroepen als gezinnen, jongeren of reizigers van 65 jaar en ouder. Kortingsproducten of compensatie voor doelgroepen zijn doelgerichte methoden om betaalbaarheid van het OV voor specifieke groepen te bevorderen, zonder generieke maatregelen toe te passen. Generieke maatregelen zijn bijvoorbeeld algemene kortingen die worden toegepast op elke reiziger - ongeacht persoonlijke kenmerken of sociaaleconomische status. Dit soort maatregelen zijn kostenintensief en komen ook groepen ten goede die dit niet nodig hebben.

Samenwerking gemeenten en Vervoerregio noodzakelijk
Idealiter worden doelgroepskortingen ingevoerd voor minima (inwoners met een laag inkomen), maar provincie en vervoerders mogen dit soort persoonsgegevens niet registreren op basis van de AVG (de vraag is of armoedebeleid via het OV gevoerd kan worden). Alleen gemeenten zijn hiervoor bevoegd en de aangewezen partij om minima-kortingen in te voeren. Wij werken graag met gemeenten samen om te onderzoeken hoe een doelgroepgerichte korting kan worden ingevoerd en hoe de provincie Noord-Holland hen daarbij kan ondersteunen.
Over het onderwerp vervoerarmoede blijven we ook in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam. Tevens is het wenselijk om mogelijke maatregelen in samenwerking met de Vervoerregio te ontwikkelen en uit te voeren, omdat een groot deel van de inwoners van Noord-Holland ook binnen OV-concessies reist waar de Vervoerregio opdrachtgever van is.

Financiële consequenties doelgroepenkorting
Instrumenten zoals doelgroepenkorting kosten maatschappelijk geld. Het betreft immers een daling van de reizigersopbrengsten en die zal gecompenseerd moeten worden. Daarom is maatwerk belangrijk om

---

[1] *DRU: elk uur (periode van "opgeteld" 60 minuten) dat de verschillende door vervoerders ingezette bus- en autovoertuigen in de dienstregeling rijden. De subsidiebijdrage vanuit de provincie Noord-Holland wordt per DRU berekend.*

niet aan een te grote groep korting te geven. Een eventueel voorstel voor doelgroepenkorting zal dan ook consequenties hebben voor de financiële kaders van de OV-concessies.

Met deze inzet op doelgroepsgericht beleid in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam stellen wij voor de motie M169-2021 'Betaalbaarheid OV: Betaalbaarheid OV voor de gebruikers' als afgedaan te beschouwen.

Personele problemen in het openbaar vervoer
Transdev/Connexxion heeft de provincie geïnformeerd dat ook zij last hebben van de krapte op de arbeidsmarkt. Door een hoge uitstroom van chauffeurs (vanwege pensionering), de krappe arbeidsmarkt en ziekteverzuim (vanwege thuisisolaties door corona) bestaat helaas de kans dat er in de zomerperiode onvoldoende chauffeurs beschikbaar zijn om de volledige dienstregeling te rijden.

Transdev/Connexxion heeft inmiddels extra campagnes opgestart om nieuw personeel te werven en daarnaast wordt er extra personeel ingehuurd bij touringcarbedrijven. De vraag is echter of dit voldoende is om in de zomerperiode (wanneer er ook vakantieverlof verstrekt moet worden) de volledige dienstregeling te kunnen uitvoeren.

Transdev/Connexxion werkt op dit moment aan een noodplan mocht dit onverhoopt niet het geval zijn. Reizigers zullen hierover tijdig geïnformeerd worden door de vervoerder. Dit noodplan zal vóór uitvoering door de provincie worden getoetst.

Instroom elektrische bussen Gooi en Vechtstreek
In de concessie Gooi en Vechtstreek is verduurzaming van de busvloot onderdeel van de aanbieding van Transdev. Vanaf april 2022 rijden de eerste elektrische bussen in de regio. Ook is inmiddels nagenoeg alle laadinfrastructuur in bedrijf gesteld. De afspraak is dat per 10 juli 2022 alle dieselbussen in Gooi en Vechtstreek vervangen zouden worden door elektrische bussen. Door het wereldwijde tekort aan chips en leveringsproblemen als gevolg van de oorlog in Oekraïne wordt deze datum niet gehaald. De huidige planning is dat de laatste elektrische bus eind 2022 wordt geleverd. Vanaf dat moment is de concessie Gooi en Vechtstreek de eerste volledige Zero Emissie concessie in Nederland.

EMV betalen/Nieuwe OV betalen
In december 2021 is Trandev in de concessie Gooi en Vechtstreek gestart met het nieuwe OV/EMV betalen (Europay/Mastercard/Visa). Het reizen/betalen met de bankpas zal in 2024 de OV chipkaart gaan vervangen. In het tweede kwartaal van 2022 zal het nieuwe OV betalen geïntroduceerd worden in de concessie Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De verwachting is dat in het derde kwartaal 2022 het nieuwe OV betalen landelijk uitgerold zal worden. Met het nieuwe OV betalen is een OV chipkaart niet meer nodig. Het nieuwe betalen via bankpas, telefoon, horloge etc. zal naar verwachting resulteren in groei van het aantal OV reizigers. Overigens is het in de toekomst mogelijk om te reizen op een barcode (bijvoorbeeld in combinatie met een evenement) of een anonieme reiskaart.

Het nieuwe OV betalen wordt in eerste instantie geïntroduceerd naast de huidige OV chipkaart. Vooralsnog kan met de nieuwe betaalwijze alleen worden gereisd op vol tarief (regulier OV chipkaart tarief voor volwassenen) en niet op abonnement of met kortingsproduct. De komende tijd zal een nieuw tarievenhuis opgesteld worden voor het nieuwe OV betalen. Hierover communiceert de vervoerder naar de reiziger en zullen wij u begin volgend jaar nader informeren.

Verantwoording Onderzoeksagenda Regionaal OV Toekomstbeeld
Eind 2019 is door de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) vastgesteld (1299760/1308784). In 2020 zijn deze partijen tot een gezamenlijk plan van aanpak gekomen. Dit plan heeft als doel om in 2040 een voorkeursnetwerk met de daarbij horende ambities te realiseren in Noord-Holland en Flevoland. Hoogwaardige OV-verbindingen (HOV) voor onder andere bus, tram en metro vormen de basis van dit netwerk.

Onderzoeksagenda en jaarlijkse voortgangsrapportage
Omdat niet alle ambities tegelijkertijd kunnen worden opgepakt, is er een volgorde bepaald. Zo is voor de provincie Noord-Holland de *'Onderzoeksagenda provincie Noord-Holland Vervolg uitwerking Regionaal OV Toekomstbeeld 2040'* opgesteld en in maart 2021 vastgesteld door Provinciale Staten (kenmerk 1547008/1547111).

Hiermee is besloten dat onderzoeken naar de regionale HOV-ambities tot en met 2023 plaatsvinden en zijn financiële middelen voor proces en onderzoek beschikbaar gemaakt. Bijgaand treft u de jaarlijkse voortgangsrapportage aan. Hierin worden Provinciale Staten geïnformeerd over de voortgang van de in 2021 opgepakte ambities en de benodigde vervolgstappen. In de voortgangsrapportage wordt gewezen op de gewijzigde situatie sinds het ROVT in 2019 is opgesteld en dat het belangrijk is voortschrijdend inzicht mee te nemen in vervolgstappen. Zoals de gevolgen van de coronacrisis en het werken binnen de kaders van het Perspectief Mobiliteit.

Tussentijdse voortgang studies besproken
Provinciale Staten zijn al eerder inhoudelijk geïnformeerd over een aantal projecten op de agenda. De probleemanalyse HOV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam (kenmerk 1566485/1566507) stonden in maart 2021 op de B-agenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Op 14 februari 2022 zijn de resultaten van fase 1 en 2 van de studie HOV Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 op de B-agenda van de Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid besproken (kenmerk 1766926/1766930).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
C.J. Loggen

1 bijlage(n)
Voortgangsrapportage 1 - Onderzoeksagenda vervolg ROVT 2021-2023

M169-2021/PS 13-09-2021
AANGENOMEN

motie
vergadering Provinciale Staten – 13 september 2021
agendapunt 12 - Perspectief Mobiliteit

‘Betaalbaarheid OV’ opnemen als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,

Constaterende dat:

- de provincie Noord-Holland een grote verantwoordelijkheid heeft op het gebied van regionale mobiliteit, o.a. als uitvoerder van wettelijke taken als concessieverlener van OV-concessies en aanleg, beheer en instandhouding van provinciale infrastructuur;
- de provincie middels het Perspectief Mobiliteit een instrument heeft gecreëerd waarlangs we in de toekomst plannen leggen om te kunnen beoordelen of we op de goede weg zijn;
- de kosten voor het gebruik van het OV voor veel van onze inwoners hoog zijn, soms zelfs te hoog;

Overwegende dat:

- het van groot belang is te zorgen voor goed OV in onze provincie;
- het van groot belang is te zorgen voor bereikbaar OV in zoveel mogelijk delen van onze provincie;
- ook in de toekomst kwalitatief goed OV gewaarborgd moet zijn, vooral voor inwoners die niet kunnen of willen beschikken over een auto;
- het goed is te streven naar ‘meer gebruikers van het OV’, en daarbij de kosten voor de gebruikers zo laag mogelijk te houden.

Besluit het college van GS op te roepen:

- ‘Betaalbaarheid OV voor de gebruikers’ opnemen als uitgangspunt voor verdere uitwerking van mobiliteitsvraagstukken in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland.

Wim Hoogervorst SP	Wil van Soest 50PLUS/PvdO	Süleyman Koyuncu DENK	Eric Jensen JA21
Nicole van de Waart GroenLinks	Marco Deen PVV	Sandra Doevendans PvdA	

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10074
Extern Zaak ID	1841686
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	5.b
Titel	C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid (van C-agenda, punt 9a)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
BRS brief inzake Cumulatie_getekend met dagstempel.pdf
Brief aan PS over BRS-brief Cumulatie luchtvaartgeluid.pdf
Agenderingsverzoek PvdD Brief BRS Luchtvaartgeluid.docx

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Overdracht vanuit GS	6 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022

Toelichting

De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) maakt zich grote zorgen over de voortgang van het dossier cumulatie luchtvaartgeluid. Daarom is door de BRS besloten de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening in te lichten via een brief.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v. dhr. M.G.J. Harbers en mevrouw V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties
t.a.v. dhr. H.M. de Jonge
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Cc:
Vaste kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurlijke Regie Schiphol

Uw contactpersoon

Mw. S. Willemsen

BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654

willemsens@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 MEI 2022

Kenmerk

1841686/1841691

Betreft: Cumulatie luchtvaartgeluid

Excellentie,

De vier provincies en 56 gemeenten in de Schipholregio maken zich grote zorgen over de voortgang van het dossier cumulatie luchtvaartgeluid. Uit de gezamenlijke impactanalyse die we in 2021 hebben laten uitvoeren blijkt dat er een grote impact is op de woningbouw in de Randstad, waarbij de bouw van ca 70.000 woningen gevaar loopt. In de regio's rond luchthavens is dit een urgent thema, omdat ontwikkelaars nu al moeten voorsorteren op de voorgestelde verzwaring van de cumulatieregel.

Met de door u voorgestelde verzwaring van de cumulatieformule verandert de daadwerkelijke geluidbelasting in de omgeving niet. U werpt alleen extra belemmeringen op voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Dit staat versnelling van de woningbouw in de Randstad in de weg (verzwaring van de motivering en daarmee extra juridische risico's en kosten). Wij vragen u daarom deze regel niet langer boven de markt te laten hangen, maar in te trekken.

De Schipholregio wil, net als u, werken aan een gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Maar dat vraagt een instrumentarium dat aansluit bij de systematiek die we ook voor andere geluidsbronnen hanteren, zoals normering van de bron en het stellen van grens- en standaardwaarden voor een afweging in de ruimtelijke ordening. Hierover hebben wij in onze zienswijzen meerdere suggesties gedaan.

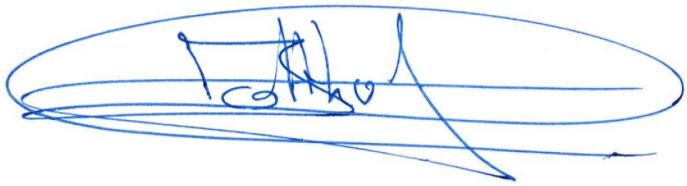
Wij nodigen u graag uit om uw eerder gedane belofte tot overleg gestand te doen en hier op korte termijn met ons over in gesprek te gaan.

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

Met vriendelijke groet,

Namens alle leden van de BRS*,



Jeroen Olthof
Voorzitter Bestuurlijke Regie Schiphol

*BRS: samenwerkingsverband van vier provincies en 56 gemeenten.

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. S. Willemsen
BEL/BS

Telefoonnummer +31235143654
willemsens@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 1 JUNI 2022

Kenmerk
1841686/1844061

Betreft: BRS-brief Cumulatie luchtvaartgeluid

Geachte leden,

Inzake de actieve informatieplicht zenden wij u bijgevoegde brief ter kennisname toe.

Achtergrond
De BRS (Bestuurlijke Regie Schiphol) maakt zich grote zorgen over de voortgang van het dossier cumulatie luchtvaartgeluid. Daarom is in de BRS-vergadering van 12 mei 2022 besloten de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hierover in te lichten via een brief.

Als voorzitter van de BRS heeft de portefeuillehouder luchtvaart van de provincie Noord-Holland, namens de BRS, de brief aan de minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening verzonden met een cc aan de vaste kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat. U treft deze brief ter informatie aan in de bijlage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

C.J. Loggen

1 bijlage

BRS-Brief Cumulatie luchtvaartgeluid

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

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/indiener: Partij voor de Dieren/Fabian Zoon

Naam commissie en datum: M&B, NLG, maandag 20 juni '22

o Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 9a

van: maandag 20 juni '22

onderwerp: Luchtvaart/Schiphol: Cumulatie luchtvaartgeluid
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.

Het behandeldoel

Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet

- welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen
Gedeputeerde Olthof heeft op 17 mei jl. in de rol van voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) een brief aan minister Harbers (I&W), staatssecretaris Heijnen (I&W) en minister de Jonge (BZK) gestuurd. Daarin vraagt de BRS om nieuwe geluidsregels voor Schiphol *in te trekken*, zodat de bouw van 70.000 woningen in de regio Schiphol door kan gaan.

De Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet voorziet erin dat luchtvaartgeluid zwaarder meeweegt bij het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting dan voorheen. De reden hiervan is dat in de eerdere rekenregels in de Wet geluidhinder de hinderlijkheid van het luchtvaartgeluid en het aandeel daarvan in het gecumuleerde geluid werd onderschat. Er is sprake van 'een aanmerkelijk hoger percentage ernstige hinder dan voordien werd aangenomen.'

De geactualiseerde regels hebben als gevolg dat gebieden waar volgens de huidige wettelijke geluidnormen voor luchtvaartlawaai geen bezwaren tegen woningbouw zijn, met de nieuwe rekenregels een kwalificatie 'slecht' of zelfs 'zeer slecht' leefgebied krijgen.

GS wil met de lobbybrief voor elkaar krijgen dat tóch grootschalig nieuwbouw kan plaatsvinden in gebieden met de kwalificatie 'slecht' of 'zeer slecht' leefgebied. En verdedigt dit door te zeggen dat de nieuwe regels nieuwbouw voorkomt, maar niet bijdragen aan een verbetering van de leefkwaliteit voor de bestaande omwonenden[1].

[1] Vragen over lobbymail van VVD-gedeputeerde Loggen aan Tweede Kamer om nieuwe geluidsregels Schiphol te omzeilen - Noord-Holland - Partij voor de Dieren

De PvdD-fractie heeft hierover een aantal vragen aan gedeputeerde Olthof en aan collega Statenleden.

- wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)

Vragen aan gedeputeerde Olthof:

1. Kan gedeputeerde Olthof, in de rol van gedeputeerde Leefbaarheid en Gezondheid & Milieu, uitleggen hoe hij verantwoordt dat hij bij het Rijk lobbyt om een goed onderbouwde wettelijke aanscherping van geluidsregels Schiphol in te trekken? Negeert de gedeputeerde hiermee niet gezondheidsnormen?
2. Kan gedeputeerde Olthof, in de rol van voorzitter van de BRS, aangeven hoe binnen de BRS (4 provincies, 56 gemeenten) de verhouding ligt tussen voorstanders en tegenstanders van deze brief?
3. Is de gedeputeerde het met de PvdD eens dat de politieke keuze is: gezond wonen in een gezonde leefomgeving (minder vliegtuigbewegingen) of ongezond wonen in een ongezonde leefomgeving (blijven bouwen en een gelijk of groter aantal vliegtuigbewegingen)?

Vraag aan andere fracties:

4. Wat vinden de collega Statenleden van de lobby van de provincie en de BRS bij het Rijk om de aangescherpte geluidsnormen in te trekken?

Commissie M&B 20 juni 2022

Rondvraag gedeputeerde Olthof
De heer Terwal (VVD) over het voorlopig afblazen van de verlenging van de Koopvaardersschutsluis

1 juni ontving Provinciale Staten een brief van Gedeputeerde Staten waarin werd medegedeeld dat de verlenging van de Koopvaardersschutsluis voorlopig wordt afgeblazen, waarbij gehoopt moet worden dat van uitstel geen afstel komt. Dit besluit is niet in lijn met de provinciale ambities om in het kader van de modal shift goederenvervoer over water te stimuleren zoals onder meer verwoord in het eind vorig jaar vastgestelde Perspectief Mobiliteit en de onlangs vastgestelde Agenda Slimme en Schone Logistiek. Ook staat dit besluit haaks op de gewekte verwachtingen bij de gemeente Den Helder, Port of Den Helder en bij onder meer de binnenvaartschippers waarvan hun branchevereniging Koninklijke Binnenvaart Nederland recent zijn ongenoegen uitte in de media [1]. Hierover de volgende vragen:

1. In hoeverre worden de vastgestelde provinciale ambities om goederenvervoer over water te stimuleren doorkruist door het besluit om de Koopvaardersschutsluis voorlopig niet te verlengen?

2. Ontstaat hiermee niet het beeld dat de provincie ambities met de mond belijdt, maar in de praktijk niet tot uitvoering brengt?

3. Betoont de provincie zich, evenals bij de plannen over de Duinpolderweg, niet een onbetrouwbare samenwerkingspartner door tegen de verwachtingen in van de gemeente Den Helder, Port of Den Helder en de binnenvaartschippers de door hen gehoopte verlenging van de Koopvaardersschutsluis voorlopig af te blazen?

4. Wat vindt de gedeputeerde van de geopperde suggestie van de Koninklijke Binnenvaart Nederland om door hergebruik van de sluisdeuren de kosten van de verlenging omlaag te brengen waardoor het project wellicht alsnog doorgang kan vinden?

[1] https://www.nhnieuws.nl/nieuws/304899/binnenvaart-boos-uitstel-verlenging-zeesluis-den-helder-gemiste-kans



OV Ombudsman

Kwartaalrapportage
1 januari 2022 – 31 maart 2022

Onderwerpen:

Onterechte boetes OV-Fiets

Haltes overslaan door bussen

Stormen leggen OV plat

Inhoud

1. Inleiding 3
2. Samenvatting en aanbevelingen 4
Samenvatting 4
Aanbevelingen 5
3. Resultaten 6
4. Trends 9
a. Onterechte boetes na terugbrengen OV-fietsen 9
b. Haltes overslaan door bussen 11
c. Stormen leggen OV plat 13
5. Cijfers januari – maart 2022 15
Tabel 1. Klachten per categorie 15
Tabel 2. Klachten per vervoerder 16
Tabel 3. Categorie versus vervoerder 17
Tabel 4. Klachten per vervoerder binnen de categorie vervoerbewijs 20
Tabel 5. Klachten per concessie 23

1. Inleiding

OV Ombudsman heeft als doel reizigers te ondersteunen die klachten hebben over het openbaar vervoer en die zich door OV-bedrijven niet begrepen voelen of de juiste weg niet weten. Dat gebeurt door klachten te registreren en – waar mogelijk en zinvol – te bemiddelen. De binnengekomen klachten bieden een kans om structurele tekortkomingen bloot te leggen.

We onderscheiden drie functies van OV Ombudsman:

1. wegwijsfunctie
2. bemiddelingsfunctie
3. verzamel- en signaleringsfunctie

OV Ombudsman voert de volgende taken uit:

1. Het doorverwijzen bij standaardklachten naar de betreffende vervoerder (wegwijsfunctie)

Klachten horen in eerste instantie te worden afgehandeld door de instantie over wie de klacht gaat. OV Ombudsman helpt reizigers op een laagdrempelige manier aan de juiste informatie over rechten, plichten, vervoersvoorwaarden en klachtenprocedures.

2. Het begeleiden van bijzondere klachten (bemiddelingsfunctie)

Reizigers moeten eerst hun klacht bij de vervoerder hebben ingediend alvorens zij bij OV Ombudsman terecht komen voor bemiddeling.

3. Het bundelen en rapporteren van klachten, het signaleren van trends in klachten en het doen van aanbevelingen op basis van deze trends (verzamel- en signaleringsfunctie)

OV Ombudsman registreert alle klachten die reizigers voorleggen en stelt op basis daarvan objectieve signaalrapportages op die inzicht bieden in klachten- en vragenpatronen. Overheden en vervoerders kunnen de signaalrapportages analyseren en gebruiken voor beleidsvorming, bedrijfsvoering en het verbeteren van het openbaar vervoer. Ook belangenorganisaties kunnen de rapportages gebruiken voor hun beleidsontwikkeling en lobbywerk.

De rapportages en de daarin eventueel opgenomen aanbevelingen zijn terug te herleiden tot klachten van reizigers die zijn binnengekomen bij OV Ombudsman.

2. Samenvatting en aanbevelingen

Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van de hoofdlijnen van deze rapportage over het eerste kwartaal van 2022. Hierin doen we ook enkele aanbevelingen voor verdere verbetering van het openbaar vervoer.

Samenvatting

In het afgelopen kwartaal meldden zich acht reizigers die een boete van € 350 hadden gekregen van NS, omdat zij hun OV-Fiets niet zouden hebben ingeleverd, terwijl ze zeker wisten dat ze dat wel hadden gedaan. In 2020 en 2021 schreef OV Ombudsman ook al over dit probleem. Het inleveren van een OV-Fiets wordt niet altijd goed geregistreerd door NS, vooral na sluitingstijd van de stalling of bij een onbemande stalling. De reiziger krijgt dan een boete van € 350. NS heeft gewerkt aan verbetering van de interne processen. De verbetering houdt onder andere in dat een medewerker van de klantenservice een verplichte set vragen stelt om de kans te vergroten dat de fiets wordt teruggevonden. Indien van toepassing verleent NS coulance, wanneer de NS-medewerker de OV-fiets niet aantreft, maar bijvoorbeeld wel de sleutel in de sleutelbox zit.

In het eerste kwartaal meldden zich toch weer enkele reizigers bij OV Ombudsman die onterechte boetes hadden gekregen en bot vingen bij NS klantenservice. Na bemiddeling door OV Ombudsman schold NS de boetes voor deze gebruikers van de OV-Fiets alsnog kwijt.

NS heeft laten weten dat dit werd veroorzaakt door een fout in het interne proces. Hier zijn opnieuw afspraken over gemaakt. Door een betere samenwerking tussen de eerstelijns klantenservice van NS en het tweedelijns klachtenteam, verwacht NS dat het minder vaak zal voorkomen dat OV-fiets klanten onterechte boetes zullen krijgen. Ook wordt gewerkt aan een betere afstemming met betrokken afdelingen en de OV-fietslocaties op stations.

Bovendien introduceert NS in 2022 een nieuw OV -fietsslot, waarbij de OV-chipkaart de sleutel is van de OV-Fiets. Via een app kan de reiziger zien of de rit goed is afgesloten. Daardoor zullen situaties als boven omschreven hopelijk minder vaak voorkomen. Het nieuwe OV-Fietsslot wordt geleidelijk uitgerold over alle fietslocaties.

In hoofdstuk 4.2 schrijft OV Ombudsman over het overslaan van haltes door buschauffeurs. In het eerste kwartaal ontving OV Ombudsman meerdere klachten van reizigers over bussen, die de halte, waar zij staan te wachten, voorbij rijden. Soms moeten deze busreizigers een half uur of langer wachten op de volgende bus. Dit alles leidt er toe dat reizigers minder vertrouwen krijgen in het OV. Enkele busvervoerders, aan wie wij deze klachten voorlegden, laten weten het erg vervelend te vinden voor de reizigers, dat de bus doorrijdt, terwijl de reiziger verwacht in de bus te kunnen stappen. Klachten over het doorrijden bij een halte worden in het algemeen doorgezet naar de teammanager, die het met de chauffeur bespreekt. Vervoerders benadrukken dat het belangrijk is, zeker bij haltes waar meerdere buslijnen vandaan vertrekken, met een signaal, zoals hand opsteken, duidelijk te maken dat je mee wilt.

Tenslotte besteden we aandacht aan de ontregeling van de dienstregeling van het openbaar vervoer in heel Nederland door de stormen Dudley, Eunice en Franklin, die in februari over Nederland raasden. Verschillende OV-bedrijven zagen zich genoodzaakt om op vrijdag 20 februari de dienstregeling af te schalen of zelfs helemaal stil te leggen.

Bussen gingen nog de weg op, maar dat zou kunnen veranderen als de storm verder zou aantrekken. OV-bedrijven kondigden aan dat vanaf 14.00 uur geen treinen meer zouden rijden. Helaas bleek in de loop van de ochtend dat vele treinen al eerder dan 14.00 uur niet meer reden. Hier werden reizigers door verrast. De informatievoorziening was niet optimaal.

Aanbevelingen

Op basis van de signalen die OV Ombudsman in het eerste kwartaal van 2022 heeft ontvangen, doen wij de volgende aanbevelingen:

1. Het registreren van teruggebrachte OV-fietsen gaat niet altijd goed. Dat is een technisch probleem dat niet bij de reiziger neergelegd mag worden. Gelijk een boete van € 350 euro opleggen voordat duidelijk is wat er aan de hand is, gaat te ver, vindt OV Ombudsman. NS heeft toegezegd de afhandeling van klachten over onterechte boetes te verbeteren door een beter intern proces. OV Ombudsman vindt dat de technische problemen bij het inleveren van OV-Fietsen niet op het bordje van de reiziger mogen komen en verwacht vanaf de eerste melding van de reiziger bij NS een coulante houding van de vervoerder.

2. Het is erg frustrerend wanneer je als reiziger bij een bushalte staat te wachten en de bus je bij de halte laat staan. Dit komt regelmatig voor. OV Ombudsman vindt het belangrijk dat OV-bedrijven aan dit soort klachten voldoende aandacht besteden. Wij vragen OV-bedrijven om dergelijke klachten als aparte categorie te registreren als dat nog niet het geval is. Dan is het ook eenvoudiger om met het rijdend personeel hierover in gesprek te gaan.

3. De informatievoorziening bij calamiteiten is lastig. Maar wanneer het om een voorzienbare calamiteit gaat en je als OV sector naar buiten brengt om vanaf een bepaald tijdstip geen treinen meer te laten rijden, dan is het anders. Dan moet je als reiziger erop kunnen vertrouwen dat je tot dat tijdstip nog op je bestemming kunt komen. Dat was op vrijdag 20 februari niet altijd het geval. OV Ombudsman vindt dat OV-bedrijven aan reizigers reële informatie moeten verstrekken. Als het afschalen al eerder start, laat dan ook weten dat de dienstregeling niet meer betrouwbaar is of haal het tijdstip naar voren.

4. Bij calamiteiten die het hele land raken, zorgen de afzonderlijke vervoerbedrijven voor hun eigen reisinformatie aan hun reizigers. Maar reizigers reizen soms over concessiegrenzen heen en dus met meerdere vervoerders. Het zou daarom beter zijn dat de gezamenlijke OV-bedrijven hun handen ineen slaan en de reisinformatie op elkaar afstemmen met daarnaast ruimte voor regiospecifieke informatie bij calamiteiten.

3. Resultaten

OV Ombudsman registreert klachten van reizigers die er zelf niet uitkomen met een OV-bedrijf. Op grond van deze klachten doen we aanbevelingen voor verbetering van het openbaar vervoer (zie hoofdstuk 2 van deze rapportage). In het belang van reizigers bemiddelen wij bij klachten, wanneer we kans zien op verbetering. In dit hoofdstuk doen we verslag van enkele van de resultaten die hierbij (mede) dankzij OV Ombudsman in het eerste kwartaal van 2022 zijn geboekt.

Fietsreserveringssysteem NS

NS zal in de zomer van 2022 niet opnieuw een systeem invoeren met verplichte reservering voor het meenemen van fietsen in de trein. OV Ombudsman schreef in de kwartaalrapportage over het derde kwartaal van 2021 over de proef met de fietsreservering. Reizigers dienden hierover vorig jaar veel klachten in. Een reservering gaf geen garantie op een plek voor de fiets. Het reizen werd minder flexibel en het systeem was niet handhaafbaar. Nog lastiger was dat reizigers, die hun overstap niet haalden, niet zeker waren van een beschikbare plek in de volgende trein. Dit kon betekenen dat ze vastliepen op het station.

OV Ombudsman is blij dat NS van een reserveringssysteem in de zomer afziet. Wel start NS vanaf 7 maart op het traject Gouda – Alphen aan de Rijn een nieuwe proef voor fietsreservering voor een periode van drie maanden. OV Ombudsman ziet daar het nut niet van in. Daarnaast is geconstateerd dat er vooral in de zomer te weinig ruimte is voor het meenemen van fietsen in de huidige treinen. Het zou goed zijn als daar aan gewerkt wordt.

Defecte liften en roltrappen

In de kwartaalrapportage over het vierde kwartaal van 2021 besteedde OV Ombudsman aandacht aan de problemen met defecte liften en roltrappen op stations en defecte uitrolplanken in bussen, die gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van het OV. Ook schreef OV Ombudsman in diezelfde rapportage dat het niet mogelijk is om abonnementen met een verschillend betaalregime (reizen op rekening en reizen op saldo) op één OV-chipkaart te plaatsen.

Kamerleden Van Ginneken (D66) en Van der Graaf (ChristenUnie) stelden naar aanleiding van deze kwartaalrapportage over beide onderwerpen vragen aan de staatssecretaris van het ministerie van I&W, mevrouw Vivianne Heijnen. De staatssecretaris heeft in een kamerbrief van 21 maart 2022 antwoorden op deze vragen gegeven.

De staatssecretaris schrijft dat in het afgelopen jaar enkele tientallen liften en roltrappen langere tijd defect zijn geweest. Ze zegt toe om met ProRail te praten over het opnemen van een maximale tijd, waarbinnen een reparatie moet worden uitgevoerd. Dit zou in het nog af te sluiten nieuwe bestuursakkoord een plek moeten krijgen.

Wanneer een lift langer dan 4 uur in storing is of wanneer gepland onderhoud wordt uitgevoerd, kan de reiziger via een telefoonnummer op een sticker, die op de lift geplakt wordt, contact opnemen met de NS Servicedesk voor advies over een reisalternatief en/of voor vervangend taxivervoer. De taxikosten komen voor rekening van ProRail. Verder wordt de mogelijkheid ontwikkeld om in de toekomst via de NS-app actuele informatie over defecten ten aanzien van liften en roltrappen te delen met reizigers. NS is hiervoor afhankelijk van ProRail, die de relevantie informatie hierover moet aanleveren aan het dataloket NDOV. Het is nog onduidelijk vanaf wanneer dat gaat gebeuren.

De staatssecretaris erkent dat het niet mogelijk is om gebruik te maken van zowel een abonnement op basis van Reizen op Rekening als een abonnement op basis van Reizen op Saldo op één OV-chipkaart. Dit probleem zal blijven bestaan, tot de nieuwe betaalwijze in het OV onder de naam OV Pay overal is ingevoerd. Bij OV Pay staan de abonnementen niet meer 'op de OV-chipkaart', maar in de backoffice van het betaalsysteem. De verwachting is dat reizigers de OV-chipkaart zeker tot eind december 2023 zullen gebruiken. De minister vindt het niet doelmatig, gezien de verwachte levensduur van de OV-chipkaart, om verder te investeren in de OV-chipkaart. Dat betekent dat reizigers met deze abonnementen dit probleem blijven houden, tot ze overstappen naar één van de nieuwe betaalwijzen.

Verkeerde halteweergave bij EBS

OV Ombudsman ontving een klacht van een reiziger die regelmatig met bussen van EBS in de regio Den Haag reist. Ze merkt dat het kastje in de bus regelmatig een verkeerde op- of uitstaphalte registreert, waardoor te veel saldo wordt afgeschreven Elke keer moet de reiziger bij EBS een declaratieverzoek indienen om de kosten terug te krijgen. Deze kosten worden wel vergoed, maar na een half jaar declaraties indienen is ze het zat en wendt ze zich tot OV Ombudsman.

In deze regio deed zich in het voorjaar van 2021 eenzelfde probleem voor. Ook toen werd te veel saldo afgeschreven, omdat verkeerde haltes werden weergegeven. OV Ombudsman had toen namens een andere reiziger bemiddeld.

We namen opnieuw contact op met vervoerder EBS, die ons liet weten dat het oude probleem in 2021 was opgelost, maar helaas was bij de introductie van de nieuwe dienstregeling op 9 januari 2022 opnieuw een fout geslopen in de weergave van de haltes. Hierdoor herkent de apparatuur bepaalde haltes op deze buslijn niet, waardoor bij het in- of uitchecken een verkeerde halte wordt weergegeven. Voor de ene klant kan dit nadelig uitpakken, voor een andere klant juist voordelig. De verkeerde weergave van de halte is inmiddels opgelost. Er zijn geen nieuwe restitutieverzoeken binnengekomen, aldus EBS. Daarnaast wil de vervoerder extra waarborgen inbouwen, zodat dergelijke problemen bij een volgende dienstregelingswijziging sneller opgespoord en verholpen kunnen worden.

Storm gooit roet in het eten

Een reiziger heeft twee treintickets gekocht bij NS International voor het traject Rheine – Berlijn voor zichzelf en zijn vriendin voor een reis naar Polen. Bij de Poolse vervoerder PKP boekt hij twee tickets van Berlijn naar Katowice (met een overstap in Poznan). Op de avond voor vertrek krijgt hij bericht van NS dat zijn trein naar Berlijn niet rijdt in verband met de stormen Dudley en Eunice. Hij kan omboeken door contact met NS op te nemen. Hij ziet dat treinen vanaf een ander vertrekstation dan Rheine wel naar Berlijn rijden. Daarom belt hij meteen met NS International om de tickets om te boeken. Maar dat blijkt nog niet zo eenvoudig. Hij belt en whatsappt uren, maar krijgt geen gehoor bij NS.

Omdat de trein naar Berlijn is geannuleerd en ze geen alternatieve trein kunnen boeken, zijn de treintickets van Berlijn naar Katowice waardeloos geworden. Ze geven honderden euro's uit om alsnog op tijd op hun bestemming aan te komen. De kosten van de tickets die ze niet konden gebruiken zijn € 150. Enkele dagen later krijgt de reiziger een reactie van NS, dat hij een claim kan indienen via een link/formulier op een website van NS. De wachttijd bij dit formulier is 8 weken. Als hij vraagt waar hij zijn beklag kan doen, wordt hij verwezen naar hetzelfde formulier.

Meneer neemt contact op met OV Ombudsman. Op basis van de Europese verordening is NS verplicht de kaartjes van de reis die bij NS International zijn gekocht terug te betalen. Het slechte weer is geen reden voor overmacht. We vinden dat de reiziger een wat klantvriendelijker en vooral snellere oplossing heeft verdiend. Het was immers NS die de trein heeft geannuleerd en daarna niet bereikbaar was. Na onze bemiddeling krijgt meneer snel bericht. NS vergoedt op korte termijn de kosten van de treintickets van Rheine naar Berlijn (€ 79,90). De kosten van de tickets van Berlijn naar Katowice worden niet vergoed, omdat deze tickets bij de Poolse vervoerder gekocht zijn.

Tegenstrijdige informatie over restitutie bij Blauwnet

Een reiziger loopt tijdens zijn reis met de trein vertraging op bij Blauwnet. Meneer dient iets meer dan een maand later een verzoek tot geld terug bij vertraging in bij Keolis. Het verzoek van meneer wordt echter afgewezen, omdat hij, zoals in de meegestuurde algemene voorwaarden staat, een verzoek tot geld terug bij vertraging binnen 30 dagen vanaf de reisdatum had moeten indienen. Maar op de site van Keolis staat een termijn van drie maanden. De gedupeerde reiziger stuurt Keolis een link mee naar de website waarop de termijn van 3 maanden staat. De klantenservice gaat hier niet inhoudelijk op in en handhaaft het standpunt dat hij te laat is.

Nadat OV Ombudsman is ingeschakeld, stellen wij vast dat er sprake is van tegenstrijdige informatie tussen wat op de website staat en wat in de algemene voorwaarden staat. Wij vragen Keolis om hun afwijzing van het verzoek tot een vergoeding te heroverwegen. Dat heeft succes. Keolis zegt toe de informatie aan te zullen passen, zodat overal dezelfde informatie staat. Bovendien laat Keolis weten het verzoek van meneer tot geld terug bij vertraging alsnog in behandeling te nemen. De klacht is hiermee succesvol afgehandeld.

4. Trends

Op basis van de klachten die OV Ombudsman in de maanden januari, februari en maart heeft ontvangen, beschrijven we in dit hoofdstuk de belangrijkste trends in deze klachten.

a. Onterechte boetes na terugbrengen OV-fietsen

In het afgelopen kwartaal meldden zich acht reizigers die een vervelende ervaring hadden met OV-Fiets, onderdeel van NS. Zeven van hen hadden een OV-Fiets geleend, leverden die weer in en kregen vervolgens een boete van € 350, omdat zij, volgens NS, hun fiets niet hadden ingeleverd. In één geval had een OV-reiziger een OV-Fiets willen lenen, maar dit lukte niet vanwege een technisch probleem. Zonder één meter gefietst te hebben, kreeg zij toch een boete voor het niet inleveren van een fiets.

> *Op 4 februari heb ik een OV-fiets ingeleverd. Na een aantal dagen kreeg ik een mail van NS dat ik de fiets niet zou hebben ingeleverd, terwijl ik zeker wist dat ik dit wel had gedaan. Ik nam contact op met NS. De medewerker zou de fiets elektronisch afsluiten, waardoor er niks openstond. Toen kreeg ik weer een mail, waarin werd verteld dat ik een boete van € 350 euro zou krijgen als ik niks in zou leveren (sleutel of de fiets). Omdat ik de fiets heb ingeleverd, kon ik uiteraard niks meer inleveren. Wat er waarschijnlijk is gebeurd: de kluis zat niet goed op slot, waardoor de volgende persoon de fiets heeft meegenomen zonder registratie. Ik check altijd of er op de display komt te staan 'Dank u wel voor het gebruik van OV-fiets', net als nu. Ook heb ik de kluisdeur nogmaals gecheckt en er was niks aan de hand. Ik heb de fiets niet gestolen en gewoon netjes ingeleverd. Ik heb meerdere malen contact gehad met de NS, maar zij blijven stellig bij het punt dat ze alles hebben gecontroleerd en dat ik de fiets zou hebben gestolen.*

> *Op 12 Januari heb ik een OV-fiets geleend op locatie Haarlem Fiets Inn om 07:46 uur en deze dezelfde dag teruggebracht rond 23:05 uur. Ik kreeg een paar dagen later een mail dat mijn OV-fiets niet is ingeleverd. Als reactie heb ik gebeld en verteld dat ik de fiets wel heb teruggebracht. Op 17 januari kreeg ik een mail dat mijn fiets als verloren wordt beschouwd en dat er € 350 euro in rekening werd gebracht. Ik heb hierna meerdere malen contact gehad met NS. Ze gingen controleren of de fiets er inderdaad stond, maar deze werd niet gevonden. Ik ben vervolgens dinsdag 18 januari naar de fietsenstalling gegaan en daar heb ik de fiets aangetroffen, netjes geparkeerd in de stalling. De verhuurder heeft vervolgens de fiets gescand en gaf aan dat er geen melding was dat de fiets te laat is ingeleverd. Ik heb foto's genomen van de fiets en waar hij stond. In het volgende contact met NS kreeg ik te horen dat ik een proces verbaal in moest dienen bij de politie en dat dit de enige mogelijkheid was om het op te lossen. Dit proces verbaal is dus op basis van een gestolen fiets, terwijl de fiets niet gestolen is en ik kan aanwijzen en ik heb foto's van waar de fiets staat. De NS klantenservice kan mij niet verder helpen.*

Dit is geen nieuw probleem. Wij schreven er al over in onze kwartaalrapportages over het derde kwartaal van 2020 en het eerste kwartaal van 2021. Het inleveren van een OV-Fiets wordt niet altijd goed geregistreerd door NS, vooral na sluitingstijd van de stalling of bij een onbemande stalling. Vaak moet de reiziger in zo'n situatie de fiets in een fietskluis zetten. In het systeem wordt de registratie soms niet vastgelegd. Het lijkt dan of de fiets niet is ingeleverd en de reiziger krijgt een boete van € 350 (vorig jaar

bedroeg de boete nog € 250). De reizigers krijgen soms zelfs het advies om naar de politie te gaan om de fiets als gestolen te melden, terwijl zij zeker weten dat ze de fiets hebben ingeleverd. Omdat het regelmatig mis ging, heeft OV Ombudsman NS vorig jaar gevraagd om de procedure voor het inleveren van de OV-Fiets te verbeteren. Ook vroegen wij toen, gezien de technische problemen bij het inleveren, de reiziger niet gelijk een boete, maar vaker het voordeel van de twijfel te geven.

NS erkende vorig jaar dat er ruimte voor verbetering was in de procedure bij het inleveren van de OV-Fiets, zoals betere informatie over wat te doen, wanneer de fietskluis vol zit. Ook zou de klantenservice vaker coulance toepassen, wanneer de OV-fiets niet wordt aangetroffen, maar wel de sleutel in de sleutelbox zit of wanneer de reiziger niet eerder een boete heeft ontvangen voor vermissing of diefstal van een OV- fiets.

Helaas is gebleken dat de NS klantenservice in het eerste kwartaal van 2022 niet zo coulant was naar reizigers, die dit overkwam. Bemiddeling door OV Ombudsman leidt er in alle gevallen toe dat NS de boete alsnog kwijtscheldt. Achteraf is gebleken dat de NS klantenservice de klachten van deze reizigers per abuis niet heeft doorgezet naar het klachtenteam, de tweedelijns afdeling van NS, die zich bezighoudt met complexe zaken en waar beoordeeld wordt of coulance op zijn plaats is.

NS vindt het erg vervelend dat de afhandeling bij klachten over boetes bij een niet goed geregistreerde, maar wel ingeleverde OV-fiets niet altijd goed is gegaan. Er zijn opnieuw afspraken gemaakt met de klantenservice van NS en de tweedelijns klachtenafdeling om klanten beter te helpen. Ook is er een betere afstemming met betrokken afdelingen en de OV-fietslocatie op stations. Er wordt per geval gekeken wat er fout is gegaan en of de reiziger recht heeft op kwijtschelding van de boete. Dit moet ervoor zorgen dat reizigers met boetes voor het zogenaamd niet inleveren van de OV-Fiets eerder en beter geholpen worden.

NS heeft inmiddels op stations Amersfoort, Apeldoorn, Beverwijk, Den Bosch en Harderwijk een nieuw OV-fietsslot geïntroduceerd, waarbij de OV-chipkaart de sleutel is van de OV-fiets. De reiziger kan de OV-fiets openen met zijn/haar OV-chipkaart zonder eerst langs een servicemedewerker te hoeven gaan. Ook bij het inleveren van de fiets speelt de OV-chipkaart een belangrijke rol. Met het inleveren hoeft de reiziger de fiets alleen nog in de OV-Fietszone te plaatsen en de fiets op slot te zetten. Via de app kan de reiziger zien of de fiets goed is afgesloten. Binnenkort introduceert NS ook nog de functie met een push-melding, waarbij de reiziger een bericht ontvangt op het moment dat de OV-Fiets is afgesloten. Daardoor zullen onterechte boetes voor het zogenaamd niet inleveren van de fiets hopelijk minder vaak voorkomen. Het nieuwe fietsslot wordt geleidelijk uitgerold over alle locaties.

b. Haltes overslaan door bussen

Iedereen die regelmatig met het openbaar vervoer reist weet dat je te maken kunt krijgen met vertragingen en uitval van treinen, bussen, trams en metro's. De meeste reizigers kunnen daar best begrip voor opbrengen. Er is minder begrip wanneer de bus, waarop je staat te wachten bij de bushalte, doorrijdt zonder te stoppen. OV Ombudsman krijgt hier regelmatig klachten over. Niet alleen dit kwartaal, maar ook in voorgaande kwartalen klagen reizigers hier over. Soms moeten reizigers wel een half uur of langer wachten op de volgende bus. Dit leidt er toe dat reizigers minder vertrouwen krijgen in het OV.

Onderstaand enkele voorbeelden van klachten van het afgelopen kwartaal. OV Ombudsman adviseert reizigers die zich bij ons melden altijd om hun klacht zo gedetailleerd mogelijk (lijnnummer, halte, tijdstip) te melden bij de vervoerder. We hebben de betreffende OV-bedrijven om een reactie gevraagd.

> *Ik sta bij bushalte 't Merk in Huizen te wachten op lijn 100 van Connexxion om 10 uur op 14 maart. De bus komt eraan, ik maak contact met de buschauffeur, maar hij rijdt gewoon door en laat mij bij de halte staan. De volgende bus komt pas over een half uur. Hierdoor kom ik te laat op mijn werk. (Connexxion/Gooi en Vechtstreek).*

> *Buschauffeur van de bus van 19:54 uur bij Ellenaar richting Helmond reed verder zonder te stoppen, terwijl ik duidelijk op de bus wachtte. Ik had ook netjes een mondkapje op, maar ik werd compleet genegeerd en moet nu een andere route nemen. (Hermes/Zuidoost Brabant.*

> *We waren met 4 mensen op de bushalte. De buschauffeur reed gewoon door en hij stopte niet. We hebben toch met onze hand gezwaaid om hem/haar te laten stoppen. Het is gebeurd om 20:46 uur bij de halte Neude. (U-OV/Regio Utrecht).*

> *Ik wacht bij de bushalte van lijn 34, Halte Socrateslaan te Utrecht, op de bus van 15:13 uur. Bus komt eraan om 15:15 uur. Ik gebaar dat ik wil instappen, de buschauffeur draait zijn hoofd de andere kant op en rijdt gewoon door. Een passant, die dit zag gebeuren, vond dit ook erg asociaal. Graag zou ik willen dat hier iets mee wordt gedaan, want dit is niet de eerste keer. (U-OV/Regio Utrecht)*

> *Bussen in Assen komen 3 minuten eerder en rijden dan gewoon door. Ik stond letterlijk bij die bushalte. Rijdt die bus gewoon door terwijl hij mij zag en de volgende bus ging pas over 50 min. (Qbuzz/concessie GD)*

> *De buschauffeur deed voor mijn neus de deur dicht. Ik rende toen naar bushalte Huisdoorn, aangezien ik wist dat de bus daar ook langskwam en er eerst een stoplicht was. Ik kwam op tijd aan en zwaaide naar de*

chauffeur dat ik mee wou en hij reed gewoon door. De bus vertrok om 19:25 bij Doorn Centrum. Het gaat om lijn 56 richting Wijk bij Duurstede (U-OV/Regio Utrecht)

Qbuzz heeft laten weten het erg vervelend te vinden voor reizigers dat de bus doorrijdt, terwijl de reiziger verwacht in de bus te kunnen stappen. Klachten over het doorrijden bij een halte worden doorgezet naar de teammanager, die het met de chauffeur zal bespreken. Wanneer de reiziger dat wenst, vraagt de klantenservice om een terugkoppeling van dit gesprek om dit aan de reiziger te kunnen communiceren. Ook worden dergelijke klachten maandelijks besproken met de teammanagers om hierop te kunnen bijsturen.

Volgens Qbuzz, waar ook U-OV onder valt, rijden chauffeurs niet bewust de halte voorbij. Wel houden sommige chauffeurs vast aan de (ongeschreven) regel dat reizigers een signaal moeten geven door middel van het opsteken van een hand om te laten zien dat zij mee willen. Volgens de chauffeurs is het niet altijd duidelijk of iemand mee wil, omdat veel reizigers tijdens het wachten op hun telefoon kijken. Zeker bij haltes waar meerdere bussen stoppen binnen korte tijd, kiest de chauffeur er wel eens voor om dan door te rijden, aldus Qbuzz.

Het OV-bedrijf wil het aantal klachten over doorrijden bij een halte graag verlagen. Daarom besteedt men veel aandacht aan het instrueren van chauffeurs om (oog)contact te maken met de reiziger om te toetsen of deze mee wil met de betreffende bus.

Connexxion vindt het belangrijk dat reizigers hun klachten melden, zodat de vervoerder kan traceren welk chauffeur hierbij betrokken was om hem/haar daarop aan te spreken. Klachten over dit onderwerp werden tot nu toe geregistreerd onder de categorie ‘houding personeel’. Naar aanleiding van ons contact met Connexxion over bovenstaande klachten heeft de vervoerder recent besloten om de klachtcategorie ‘bushalte overgeslagen’ op te nemen in het systeem voor de interne vastlegging.

Ook Connexxion benadrukt dat het belangrijk is om bij haltes, waar meerdere buslijnen vandaan vertrekken, met handopsteken duidelijk te maken dat je mee wilt. Het handopsteken is geen wettelijke verplichting, maar zo maak je wel extra duidelijk dat je mee wilt, aldus de vervoerder.

c. Stormen leggen OV plat

Op 16, 18 en 20 februari trokken in korte tijd drie stormen over Nederland, Dudley, Eunice en Franklin. Verschillende OV-bedrijven zagen zich genoodzaakt om op 18 februari, de dag van de zwaarste storm, de dienstregeling af te schalen of zelfs helemaal stil te leggen.

NS en ProRail kondigden aan dat er vanaf 14.00 uur geen treinen meer rijden. Dit gold ook voor Arriva in de provincies Friesland, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Limburg. De Valleilijn van Connexxion zou in de ochtend al afschalen om vanaf 14.00 uur niet meer te rijden. Ditzelfde gold voor de Breng-treinen. De MerwedeLingelijn zou zo lang mogelijk volgens planning blijven rijden, maar vervolgens ook om 14.00 uur stoppen met rijden. Bussen gingen nog de weg op, maar dat zou kunnen veranderen als de storm verder zou aantrekken.

Omdat het tijdstip van 14.00 uur vaak genoemd werd, dachten veel reizigers dat ze 's morgens nog naar hun werk konden gaan om dan rond de middag één van de laatste treinen van die dag te nemen. Helaas bleek in de loop van de ochtend dat veel treinen al eerder gestopt waren met rijden.

> *Wegens de verwachte storm heb ik op 18 februari om 13.00 uur mijn werkzaamheden beëindigd, zodat ik om 14.00 uur thuis zou zijn. Toen ik in de trein van Haarlem naar Amsterdam CS zat, kregen wij tot mijn verrassing de mededeling van NS, dat al het treinverkeer in Amsterdam eerder die dag al was platgelegd. Dat was NIET volgens de eerdere mededeling van de NS. Ze zouden immers pas om 14.00 uur stoppen met rijden. Vervolgens heb ik op een aangekondigde metro staan wachten. Terwijl de hele tijd door GVB werd omgeroepen dat de metro's vanaf 14.00 uur niet meer zouden rijden, bleek de metro ook voor 14.00 uur al niet meer te rijden. Vervolgens ben ik met vele reizigers een OV-fiets gaan huren om thuis te komen. De door mij gemaakte kosten van de OV-fiets, (die ik de volgende dag ook nog eens terug moet brengen) zou ik graag terug willen hebben van NS. Want ik heb een treinabonnement, waarmee ik mijn reis betaald acht en ik was naar mijn idee op tijd vertrokken. OV maatschappijen zouden beter moeten communiceren op welk tijdstip ze daadwerkelijk gaan stoppen met rijden. Dat geldt ook voor de app die niet klopte.*

De stormschade in heel Nederland door omgevallen bomen leidde ertoe dat op zaterdag de treinenloop nog flink verstoord was.

> *Afgelopen weekend heeft het gestormd, waardoor alle treinen uitvielen. Dat kan natuurlijk gebeuren. De volgende dag reden er wel weer bussen maar was er vanuit NS geen vervangend vervoer geregeld. Ik heb een NS weekend vrij abonnement, waardoor ik nu hoge kosten heb moeten maken om thuis te komen met de bus. Daarnaast heeft NS via de NS app gecommuniceerd dat zaterdag vanaf 15:00 uur weer treinen zouden rijden vanaf Dordrecht, terwijl dit pas uren later het geval was. Hierdoor heb ik extra kosten voor de bus gemaakt.*

> *De storm Eunice is in de nacht van vrijdag op zaterdag weggetrokken uit Nederland. Rond het middaguur op zaterdag zie ik op de spoorkaart van Nederland met alle actueel rijdende treinen, dat op de NS trajecten nog helemaal geen treinen rijden. Arriva (in Noord-Nederland en Limburg), Connexxion (op de valleilijn), Blauwnet (in Overijssel) laten wel al treinen rijden.*

Duidelijke en actuele informatievoorziening bij calamiteiten is in dergelijke omstandigheden belangrijk. Veel OV-bedrijven hadden bekend gemaakt dat ze hadden besloten om niet meer te rijden vanaf 14.00 uur. Reizigers verwachten dan dat ze om 13.00 uur nog met de trein naar huis kunnen. Maar dat bleek niet altijd het geval. Vanwege logistieke redenen of omdat het personeel op een bepaald station de rit beëindigt, reden meerdere treinen al voor 14.00 uur niet meer. Sommige vervoerders hebben hun reizigers in detail geïnformeerd vanaf wanneer ze gingen afschalen, maar andere reizigers werden verrast.

Reizigers zijn erbij gebaat, als vervoerders in een dergelijke situatie de reisinformatie meer op elkaar zouden afstemmen. Omdat hier sprake was van een voorzienbare calamiteit (het KNMI had immers een weeralarm afgegeven), mag je verwachten dat hier van tevoren al over wordt nagedacht. Verder is het belangrijk dat de informatie klopt en realistisch is. Informeer reizigers desnoods dat het openbaar vervoer vanaf 11.00 uur zeer onregelmatig rijdt en vanaf 14.00 uur helemaal niet meer. Dan kunnen de OV-bedrijven vanaf 11.00 uur afschalen en dan kan de reiziger zelf bepalen of hij tussen 11.00 uur en 14.00 uur een gokje wil wagen.

5. Cijfers januari – maart 2022

Dit hoofdstuk biedt een cijfermatig overzicht van de klachten die in het eerste kwartaal van 2022 bij OV Ombudsman zijn ingediend. Dit kwartaal ontving OV Ombudsman 492 klachten. Bij 85 van deze 492 ingediende klachten (17%) heeft OV Ombudsman actief bemiddeld.

Het totaal aantal klachten is lager dan het vorige kwartaal. Toen dienden 530 reizigers een klacht in bij OV Ombudsman. Het aantal klachten is hoger dan in het eerste kwartaal van 2021, toen 404 reizigers zich tot OV Ombudsman wendden met een klacht.

In onderstaande tabellen ziet u hoe de klachten zijn onderverdeeld in categorieën en trefwoorden. Zoals u van ons gewend bent, lichten wij de cijfers toe bij tabel 3, 4 en 5. De onderwerpen die eerder in deze rapportage besproken zijn, komen hier niet nogmaals aan bod.

Tabel 1. Klachten per categorie

Categorie	**januari**	**februari**	**maart**	**Totaal**	**%**
Boetebeleid	9	10	8	**27**	**5,5 %**
Dienstregeling	32	13	21	**66**	**13,4 %**
Dienstuitvoering	32	53	60	**145**	**29,5 %**
Informatievoorziening	4	4	7	**15**	**3,0 %**
Personeel	10	13	24	**47**	**9,6 %**
Station- en haltevoorziening	6	6	8	**20**	**4,1 %**
Veiligheid en overlast	3	6	7	**16**	**3,3 %**
Vervoermiddel	15	8	8	**31**	**6,3 %**
Vervoerbewijs	41	35	49	**125**	**25,4 %**
	152	***148***	***192***	***492***	

In tabel 1 ziet u het absolute aantal klachten. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Tabel 2. Klachten per vervoerder

Maand / Vervoerder	Januari	Februari	Maart	**Totaal**	**%**
9292	0	0	2	**2**	**0,4 %**
Arriva	13	13	12	**38**	**7,5 %**
Breng	0	0	3	**3**	**0,6 %**
Connexxion	15	7	9	**31**	**6,1 %**
EBS	2	1	3	**6**	**1,2 %**
GVB	6	4	2	**12**	**2,4 %**
Hermes	2	0	2	**4**	**0,8 %**
HTM	2	3	3	**8**	**1,6 %**
Keolis	9	8	16	**33**	**6,5 %**
KS OV-chipkaart	5	3	9	**17**	**3,4 %**
NS	80	82	97	**259**	**51,2 %**
NS International	3	7	10	**20**	**4,0 %**
OV Algemeen	0	3	1	**4**	**0,8 %**
Qbuzz	3	5	6	**14**	**2,8 %**
RET	6	6	12	**24**	**4,8 %**
U-OV	8	12	10	**30**	**6,0 %**
	154	***154***	***197***	***505***	

Het totaal aantal klachten in tabel 2 is hoger dan het absoluut aantal klachten. Dit komt omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Tabel 3. Categorie versus vervoerder

Categorie vs Vervoerder	**Boetebeleid**	**Dienstregeling**	**Dienstuitvoering**	**Informatievoorziening**	**Personeel**	**Station- en haltevoorziening**	**Veiligheid en overlast**	**Vervoermiddel**	**Vervoerbewijs**	**Totaal**	**%**
9292	0	0	2	0	0	0	0	0	0	**2**	**0,4%**
Arriva	2	9	18	0	3	0	1	1	4	**38**	**7,5%**
Breng	0	0	1	0	1	0	0	1	0	**3**	**0,6%**
Connexxion	1	6	13	0	4	0	1	1	5	**31**	**6,1%**
EBS	0	1	0	2	2	0	0	0	1	**6**	**1,2 %**
Flixbus	0	0	1	0	0	0	0	0	0	**1**	**0,2 %**
GVB	2	2	3	0	1	1	1	0	2	**12**	**2,4%**
Hermes	0	1	2	0	0	0	1	0	0	**4**	**0,8%**
HTM	3	0	2	0	2	0	1	0	0	**8**	**1,6%**
Keolis Nederland	5	5	11	0	3	2	0	1	6	**33**	**6,5%**
KS OV-chipkaart	0	0	0	3	0	0	0	0	14	**17**	**3,4%**
NS	13	38	66	6	18	15	7	18	78	**259**	**51,2%**
NS International	0	1	6	1	0	0	0	1	11	**20**	**4,0%**
OV Algemeen	0	0	0	0	0	0	1	3	0	**4**	**0,8%**
Qbuzz	0	1	9	0	2	0	0	0	2	**14**	**2,8%**
RET	1	3	4	0	6	1	2	3	4	**24**	**4,8%**
U-OV	0	7	12	2	6	1	1	1	0	**30**	**6,0%**
	27	***74***	***149***	***14***	***48***	***20***	***16***	***30***	***127***	***505***	

Het aantal klachten in tabel 3 kan hoger zijn dan het absolute aantal klachten, omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

In tabel 3 zijn de klachten uitgesplitst per vervoerder per categorie. De categorieën waaraan de meeste klachten werden toegekend zijn dienstuitvoering en vervoerbewijs. Onder dienstuitvoering vallen klachten over onder andere vertragingen, uitval van ritten en volle treinen, bussen, trams en metro's. De klachten binnen de categorie vervoerbewijs staan per trefwoord uitgesplitst in tabel 4.

Capaciteit treinen Arriva

Enkele reizigers klagen over te volle treinen van Arriva (concessie Noordelijke treindiensten). Een reiziger nam in maart om 16:47 uur de trein van Groningen hoofdstation naar station Winschoten. Hij merkt op dat deze trein rond dit tijdstip elke dag overvol is, omdat Arriva kortere treinen inzet. Hierdoor moeten veel mensen staan. Een andere reiziger klaagt over trein 302 vanaf Groningen hoofdstation naar Weener in Duitsland. De trein was om 15:17 uur zo vol dat ze 'kont aan kont stonden', aldus de reiziger. Ook hier was sprake van een kortere trein dan anders. De volle treinen worden waarschijnlijk mede veroorzaakt doordat Arriva op het traject Groningen-Winschoten vanaf 7 februari minder treinen laat rijden, omdat de spoorbrug over het Wildervanckkanaal vaker voor de scheepvaart open gaat. Als de treinen die wel rijden dan ook nog korter zijn dan normaal, is de kans op drukke treinen natuurlijk erg groot.

Arriva liet op ons verzoek weten dat de materieelinzet aangepast wordt als een rit op een bepaalde tijd structureel veel reizigers heeft. Daarnaast worden aan de hand van voorspellingen soms preventief langere of extra treinen ingezet. In het algemeen geldt, aldus Arriva, dat een voertuig pas druk ('vol') is als alle zitplaatsen bezet zijn (volgens het geldende ov-protocol op de website van de rijksoverheid). De vervoerder begrijpt dat de perceptie van drukte door eenieder anders wordt ervaren. Door de oproep aan reizigers om buiten de spits te reizen, de inzet van een druktemelder in de reisplanner en LED-displays aan de buitenzijde van de trein, die tonen of er veel, weinig of geen zitplaatsen in de coupé zijn, probeert Arriva de drukte zo veel mogelijk te spreiden.

Informatievoorziening

Bij 33 van de 149 klachten in de categorie dienstuitvoering klaagden reizigers over informatievoorziening. Dit had betrekking op de uitval van treinen en bussen tijdens de voorjaarsstormen in februari. Maar reizigers klagen ook over de informatievoorziening bij andere vertragingen of uitval. Ook komt het regelmatig voor dat de informatie in de app niet overeenkomt met de werkelijkheid.

Op 29 maart strandde een trein van NS op het treintraject tussen stations Rotterdam Centraal en Breda. In de trein zaten ongeveer 200 reizigers. De trein vertrok om 09.44 uur vanuit Rotterdam Centraal, maar kwam tussen Dordrecht en Breda stil te staan. Een evacuatietrein raakte defect en moest terugkeren. Pas na 6 uur waren alle reizigers uiteindelijk op de plaats van bestemming. Reizigers klaagden onder andere over het feit dat ze niet goed geïnformeerd werden, maar ook dat er niet gezorgd werd voor wat eten en drinken.

Een reiziger meldt dat na 4 uur wachten in de trein er eindelijk een evacuatietrein kwam, waar iedereen mocht instappen. Na nog een uur gewacht te hebben in de evacuatietrein werd hem verteld dat deze trein ook kapot was en dat er een derde trein moest komen. Hij snapt dat de techniek NS soms in de steek laat, maar hij vindt dat de informatievoorziening sterk verbeterd kan worden.

NS heeft laten weten dat de gang van zaken rond het stranden van deze trein geëvalueerd wordt met als doel hier lessen uit te trekken voor de toekomst. In het tweede kwartaal van 2022 zal hierover meer bekend worden.

Een andere reiziger klaagt over de slechte aanduiding van de vertrektijden van tram 22 van Utrecht Centraal naar het Science Park. Halverwege de trap naar het instapperron staat op het bord dat een tram vanaf B4 zal vertrekken over 4 minuten. Beneden is geen enkele tram te zien en op B4 is géén aankondiging te zien. Hij ziet wel dat er vanaf B3 over 11 minuten een tram vertrekt en ook vanaf B2 (over 8 minuten). Er komt als eerste een tram aanrijden op B3, waar veel mensen instappen. Even later komt er ook een tram op B2 en veel later dan beloofd een tram op B4. In totaal staan er dan drie trams startklaar. Een display toont de tekst: "de tram met de lichten aan vertrekt als eerste", maar alle drie trams hebben hun lichten aan. Als eerste vertrekt de tram vanaf B4, helemaal leeg. Deze tram was als laatste gearriveerd. Daarna vertrekt de tram vanaf B3, terwijl de tram op B2 nog blijft staan.

Mondkapjesplicht

In de categorie vervoermiddel zijn onder andere klachten over het dragen van een mondkapje in het openbaar vervoer opgenomen. Ook in het eerste kwartaal van 2022 ontving OV Ombudsman hierover meerdere klachten. Sommige mensen vinden dat deze plicht te lang duurt; anderen vinden dat er niet genoeg gehandhaafd wordt; ook komt het voor dat reizigers met een ontheffing klagen dat hun ontheffing niet serieus genomen wordt. Het kabinet heeft half maart besloten om de mondkapjesplicht in het OV per 23 maart af te schaffen. Uiteraard kunnen mensen er nog wel zelf voor kiezen om in het openbaar vervoer een mondkapje te dragen.

Tabel 4. Klachten per vervoerder binnen de categorie vervoerbewijs

Categorie vervoerbewijs	Aanschaf	Abonnementscombinaties	Achteraf betalen	Administratiekosten/incasso	Blokkeren/deblokkeren	Fietsen, bagage, huisdieren mee	Geldigheid	In- en uitchecken	Informatievoorziening	Instap/basistarief	Kaartautomaten	Klantenservice	Klassewissel	Kortingsproducten	Kosten van de kaart	Levertijd	Ongebruikte vervoersbewijzen	Ophalen reisproduct	Opladen/automatisch opladen	Opzeggen/verlengen/overzetten	Restitutie	Tariefhoogte	Toegankelijkheid	Totaal	%
Arriva	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6	2,3 %
Connexxion	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	4	0	0	11	4,2 %
EBS	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3	1,1 %
GVB	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	5	1,9 %
Keolis Nederland	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	3	4	0	14	5,3 %
KS OV-chipkaart	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	6	1	8	0	0	22	8,3 %
NS	9	4	6	2	3	3	0	14	12	1	1	7	0	0	0	1	16	2	1	11	36	33	1	163	61,7 %
NS International	8	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	5	1	1	0	0	1	0	0	1	4	1	0	25	9,5 %
Qbuzz	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	6	2,3 %
RET	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	1	0	8	3,0 %
	18	**4**	**7**	**3**	**5**	**3**	**3**	**24**	**16**	**2**	**1**	**16**	**1**	**1**	**2**	**2**	**20**	**5**	**7**	**14**	**62**	**46**	**1**	**263**	

Het aantal klachten in de categorie vervoersbewijs is hoger dan het totaal aantal klachten omdat één klacht betrekking kan hebben op meerdere vervoerders en omdat er bij de registratie aan één klacht meerdere trefwoorden binnen een categorie kunnen worden toegekend. Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

In tabel 4 zijn de klachten binnen de categorie vervoerbewijs uitgesplitst per vervoerder en per trefwoord. In totaal zijn 263 trefwoorden toegekend aan de klachten binnen deze categorie. Het absolute aantal klachten binnen de categorie vervoerbewijs is 125, zoals te zien is bij tabel 1. De trefwoorden die het vaakst zijn toegekend binnen de categorie vervoerbewijs zijn restitutie, tariefhoogte en in- en uitchecken.

Twee soorten abonnementen op één kaart

In de kwartaalrapportage over het vierde kwartaal van 2021 besteedde OV Ombudsman aandacht aan het probleem van twee soorten abonnementen (Reizen op Saldo en Reizen op Rekening) op één kaart. Ook dit eerste kwartaal meldden zich enkele reizigers bij OV Ombudsman met een soortgelijke klacht.

Een student komt erachter dat hij sinds 2020 het volle tarief in het weekend betaalt met zijn NS Flex abonnement en studentenreisrecht op één OV-chipkaart. Hij kan zich niet herinneren dat hij bij de aanschaf van NS Flex hiervoor gewaarschuwd is. Van NS krijgt hij een vergoeding over wat hij over drie maanden te veel heeft betaald. Dat betekent dat de extra kosten van de overige maanden voor zijn eigen rekening komen.

Tickets NS International

Elf reizigers dienden een klacht in over problemen bij de aanschaf van tickets bij NS International. Het gaat hierbij om problemen bij het annuleren van tickets wegens corona, het niet toepassen van korting op de tickets of een dubbele afschrijving van het bedrag van het ticket.

Een reiziger met twee Railplustickets voor € 15 per ticket hoorde van een NS-medewerker dat hij hiermee 15% korting zou krijgen op geboekte reizen met de trein naar Duitsland. Bij het boeken van twee tickets naar Hamburg gaf hij in het bestelmenu aan dat hij een Railpluskaart had. Helaas werd de korting niet toegepast en betaalde hij het volle tarief. Toen hij contact opname met NS International, hoorde hij dat de korting alleen gold als hij een ticket van het duurste tarief (full-flex) had gekocht. Op de website van NS International stond echter dat je 15% korting krijgt op het standaardtarief. Er werd niet gesproken over non-, middle- of full-flex. Bemiddeling door OV Ombudsman leverde de volgende oplossing op: als de reiziger zijn Railpluskaarten opstuurt, krijgt hij de kosten (€ 30) teruggestort. De reiziger is hiermee akkoord gegaan. Het goede nieuws is bovendien dat dankzij de bemiddeling door OV Ombudsman NS International de informatie op de website heeft aangepast. Hier staat nu duidelijk vermeld dat de korting alleen geldt bij het full-flex tarief.

Tariefhoogte

Bij NS valt het aantal klachten over tariefhoogte op (33 stuks). Een deel van deze klachten heeft te maken met het afschaffen van het bij-abonnement, waar OV Ombudsman in de vorige kwartaalrapportage over schreef. Door het afschaffen van deze bij-abonnementen bij een regulier abonnement van een partner moeten flink wat mensen een eigen abonnement aanschaffen. Dit leidt tot hogere kosten.

Middagspits

Ook klagen mensen nog steeds over de middagspits voor houders met een oud Voordeelurenabonnement en over de regels rond het reizen met keuzedagen. De keuzedagen zijn alleen geldig in de daluren. Het tijdstip van inchecken bepaalt of iemand met zijn keuzedag reist of op saldo tegen vol tarief.

Restitutie

De klachten over restitutie (62 in totaal) gaan onder andere over het terugvragen van geld als er iets mis is gegaan met in- en uitchecken. Een reiziger met een Jaarabonnement Schiphol van Connexxion checkte in

voor zijn rit met de bus, maar toen hij wilde uitchecken, waren alle apparaten buiten gebruik vanwege een storing. En dat was niet de eerste keer dat hem dit overkwam. Hierdoor was het volledige instaptarief afgeschreven. Dit is terug te vragen via www.uitcheckgemist.nl, maar het is voor te stellen dat het erg vervelend als je dit meerdere keren moet doen.

Een moeder vraagt waarom het niet mogelijk is om tijdelijk een geprinte versie van een abonnement te krijgen, wanneer je je OV-chipkaart verloren bent. Het aanvragen van een nieuwe kaart kan immers een aantal dagen duren. Haar zoon heeft € 58,80 aan kosten gemaakt, terwijl hij een Keolis jaarabonnement heeft.

OV Ombudsman vroeg Keolis om mee te denken. De vervoerder liet weten dat de voorwaarden vermelden dat de reiziger, bij het kwijtraken van een OV-chipkaart, zelf verantwoordelijk is voor het aanvragen van een vervangende kaart en de bijbehorende kosten. Echter, in de productvoorwaarden van dit specifieke product, was deze bepaling niet opgenomen. Keolis heeft daarom de kosten alsnog vergoed. Wel liet de vervoerder weten dat de bepaling, die de verantwoordelijkheid van Keolis uitsluit, alsnog wordt toegevoegd aan de productvoorwaarden. OV Ombudsman zou liever zien dat Keolis alsnog een duplicaat abonnement verstrekt bij diefstal of kwijtraken van de OV-chipkaart of bij een defecte kaart.

Tabel 5. Klachten per concessie

verlener	Concessie	vervoerder	januari	Februari	maart	Totaal	%
Gemeente Almere	Busvervoer Almere	Keolis Nederland	3	2	1	**6**	**1,3%**
Metropoolregio RDH	Bus Rotterdam	RET	2	1	4	**7**	**1,5%**
Metropoolregio RDH	Haaglanden Stad	HTM	0	0	2	**2**	**0,4%**
Metropoolregio RDH	Haaglanden Streek	EBS	2	0	2	**4**	**0,8%**
Metropoolregio RDH	Parkshuttle Rivium	Connexxion	0	0	0	**0**	**0,0%**
Metropoolregio RDH	Rail Haaglanden	HTM	2	3	1	6	1,3%
Metropoolregio RDH	Rail Rotterdam (incl. Randstadrail DH-Rtd)	RET	4	5	9	18	3,9%
Metropoolregio RDH	Voorne-Putten en Rozenburg	EBS	0	1	0	1	0,2%
Ministerie van IenW	HRN (Hoofdrailnet)	NS	80	80	96	256	55,4%
OV-bureau GD	GD Concessie	Qbuzz	1	2	4	7	1,5%
OV-bureau GD	HOV Groningen – Drenthe	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Drenthe en Overijssel	Vechtdallijnen	Arriva	1	0	0	1	0,2%
Provincie Flevoland	Stadsvervoer Lelystad	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Friesland	N- en Zuidwest-Friesland en Schiermonnikoog	Arriva	2	2	0	4	0,8%
Provincie Friesland	Zuidoost-Friesland en Wadden	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Gelderland	Achterhoek/Rivierenland	Arriva	4	1	2	7	1,5%
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Gelderland	Arnhem-Nijmegen	Breng	0	0	3	3	0,6%
Provincie Gelderland	Trein Ede/Wageningen - Barneveld - Amersfoort	Connexxion	2	0	0	2	0,4%
Provincie Gelderland	Veluwe	Keolis Nederland	0	0	0	0	0,0%
Provincie Gelderland en Overijssel	IJssel-Vecht	Keolis Nederland	3	3	5	11	2,4%
Provincie Groningen en Friesland	Noordelijke treindiensten	Arriva	2	3	3	8	1,7%
Provincie Limburg	Limburg	Arriva	2	4	3	9	1,9%
Provincie Noord-Brabant	Oost-Brabant	Arriva	0	0	0	0	0,0%
Provincie Noord-Brabant	West-Brabant	Arriva	0	2	3	5	1,0%
Provincie Noord-Brabant	Zuidoost-Brabant	Hermes	2	0	2	4	0,8%
Provincie Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	Connexxion	1	0	1	2	0,4%
Provincie Noord-Holland	Haarlem-IJmond	Connexxion	1	0	0	1	0,2%
Provincie Noord-Holland	Noord-Holland Noord incl. Texel	Connexxion	0	0	1	1	0,2%
Provincie Overijssel	Midden-Overijssel	Keolis Nederland	0	0	0	0	0,0%
Provincie Overijssel	Regio Twente	Keolis Nederland	0	0	4	4	0,8%
Provincie Overijssel	Zwolle - Kampen en Zwolle – Enschede	Keolis Nederland	2	1	4	7	1,5%
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht	Keolis Nederland	2	1	3	6	1,3%
Provincie Utrecht	Regio Utrecht	U-OV	8	12	10	30	6,5%
Provincie Zeeland	Zeeland	Connexxion	1	0	1	2	0,4%
Provincie Zuid-Holland	Alphen a/d Rijn-Leiden trein extra spitsdiensten	NS	0	0	1	1	0,2%
Provincie Zuid-Holland	Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem	Qbuzz	2	3	2	7	1,5%
Provincie Zuid-Holland	Hoeksewaard en Goeree-Overflakkee	Connexxion	6	4	4	14	3,0%
Provincie Zuid-Holland	Treindienst Gouda-Alphen a/d Rijn	NS	0	1	0	1	0,2%
Provincie Zuid-Holland	Zuid-Holland Noord	Arriva	2	1	1	4	0,8%
Vervoerregio Amsterdam	Amstelland-Meerlanden	Connexxion	4	3	2	9	1,9%
Vervoerregio Amsterdam	Stadsvervoer Amsterdam	GVB	6	3	2	11	2,4%
Vervoerregio Amsterdam	Waterland	EBS	0	0	1	1	0,2%
Vervoerregio Amsterdam	Zaanstreek	Connexxion	0	0	0	0	0,0%
			147	**138**	**177**	**462**	

Tabel 5 biedt een overzicht van klachten per verlener en per concessiegebied. Het totaal aantal klachten in deze tabel is lager dan het absolute aantal klachten dat in het vierde kwartaal werd ingediend. Klachten waar geen concessiegebied aan hangt, zoals klachten over Klantenservice OV-chipkaart en OV Algemeen, ontbreken in deze tabel. Sommige concessiegebieden worden twee keer genoemd. Dit komt omdat sommige concessies bij twee concessieverleners thuishoren. Dit geldt onder andere voor de concessie IJsselmond (provincies Flevoland en Overijssel) en Blauwnet (provincies Overijssel en Drenthe). Vanwege afrondingsverschillen kunnen de percentages licht afwijken.

Aangepaste dienstregelingen

In het eerste kwartaal ontving OV Ombudsman 74 klachten in de categorie dienstregeling. Het gaat hierbij zowel om klachten over de jaarlijkse aanpassingen in de dienstregeling als om tijdelijke aanpassingen, bijvoorbeeld door personeelstekort vanwege corona. Reizigers klagen over langere reistijd en minder bussen per uur. Opvallend is dat meerdere reizigers klagen over het feit, dat het reizen met het openbaar vervoer als minder veilig wordt ervaren. Als redenen hiervoor worden genoemd dat men 's avonds langer moet wachten op een bushalte of een P+R locatie of omdat men langer moet lopen of fietsen om bij een bushalte te komen.

Vanaf zondag 6 februari heeft **U-OV** in de daluren een aangepaste dienstregeling ingevoerd en rijden er minder bussen. Ook een aantal lijnen richting Utrecht Science Park zijn geschrapt.

> *Ik heb al jaren een abonnement bij U-OV, maar de laatste tijd zijn zo veel ritten afgeschaft, dat ik mezelf afvraag waarom ik voor dit abonnement betaal. Ik werk in het UMC ziekenhuis in Utrecht en ik heb nachtdiensten en weekenddiensten, maar er is dan geen vervoer! Waarom zijn er in het weekend geen diensten, al is het maar in de ochtend! Er zijn meerdere mensen en collega's uit IJsselstein die hier last van hebben. Kunnen er misschien kleine busjes ingezet worden ?*

Meerdere reizigers klagen over de afgeschaalde dienstregeling van **Arriva**. Het betreft lijn 182 van Alphen aan de Rijn naar Leiden in Zuid-Holland, die teruggebracht is tot een uurdienst.

> *Arriva heeft de tijden van buslijn 182 aangepast naar 1x per uur. Dit houdt in dat ik, als ik in Leiden moet werken, een half uur te vroeg of een half uur te laat ben. Heb ik dienst in Leiderdorp, dan ben ik 45 minuten te vroeg of te laat. Omdat ik in een ziekenhuis werk, is er weinig flexibiliteit mogelijk wat werktijden betreft. In de wintermaanden durf ik echt niet te fietsen op het traject naar beide locaties, omdat ik de eerste 5 km in het donker zonder lantaarnpalen over een afgelegen weg moet rijden.*

> *Sinds 9 januari jl. zijn de bustijden van lijn 182 (traject Alphen aan den Rijn - Leiden en andersom) gewijzigd van 2 keer naar 1 keer per uur. Dit betekent voor mij als student met een bijbaan dat ik minder mogelijkheden heb om op school en op mijn werk te komen. Als ik om 14:30 uur op de Hogeschool Leiden moet zijn, moet ik de bus van 13:11 uur richting Leiden Centraal nemen en ben ik bijna 45 minuten te vroeg op school. Dit geldt ook voor mijn werk. Ik nam altijd de bus van 7:23 uur richting Leiden. In de huidige situatie moet ik de bus van 7:10 uur nemen en ben ik om 7:21 uur op locatie; dit is bijna 40 minuten voor werktijd. Ik kan toch niet de enige zijn, die last heeft van steeds slechter openbaar vervoer. Het wordt steeds duurder en er rijden steeds minder voertuigen op mijn trajecten.*

In september kondigde concessieverlener MRDH aan dat lijn 73 van **EBS** tussen station Lansingerland Zoetermeer en busstation Centrum West een laatste kans kreeg om zich te bewijzen. Het is nog niet duidelijk of deze buslijn door Zoetermeer door de MRDH per augustus 2022 daadwerkelijk uit de dienstregeling wordt genomen.

> *De MRDH is van plan de financiering voor lijn 73 te beëindigen. Er is dan helemaal geen OV meer in het oostelijk deel van Zoetermeer- Dorp. Momenteel is de dienstregeling van lijn 73 al flink uitgekleed. Hij rijdt alleen doordeweeks overdag.*

De provincie Zuid-Holland en vervoerder **Connexxion** hebben veel wijzigingen doorgevoerd in het aantal buslijnen in de concessie Hoekse Waard Goeree Overflakkee (HWGO). De lijnen, waar weinig reizigers gebruik van maakten, zijn minder vaak gaan rijden, worden gecombineerd of zijn komen te vervallen.

> *De dienstregeling van de buslijn die ik altijd nam van halte Weespad, Ooltgensplaat naar OV-knooppunt P+R Den Bommel, om vanaf daar door te reizen naar Rotterdam, heeft met de nieuwe dienstregeling in schoolvakanties geen eerdere bus dan om 7:07 uur. Voorheen was dat 6:16 uur. Ik moet dagelijks naar mijn werk in Rotterdam-Noord en kom daar momenteel om 8:17 uur aan. Volgens de nieuwe dienstregeling wordt dat vanaf 10 januari 8:59 uur. Daardoor zal ik te laat zijn op mijn werk. Ik ben werkzaam met cliënten in de gehandicaptenzorg.*

Connexxion heeft in het concessiegebied Hoekse Waard Goeree Overflakkee 'OV-op-Maat' geïntroduceerd. Dit is een bus die vooral 's avonds en in het weekend rijdt en waarvoor reizigers moeten reserveren. De busjes rijden naar en van overstaphaltes, waar vaste buslijn aankomen of vertrekken. Maar dit is niet voor iedereen een goede oplossing. In onderstaande klacht leidt het wegvallen van de reguliere buslijn 135 tot een veel langere reistijd, meer overstappen en vooral 's avonds tot een gevoel van onveiligheid bij de (ouders van) de reiziger.

> *Mijn dochter reist veel met de bus van Ooltgensplaat naar Middelharnis. Ze maakt gebruik van buslijn 135, omdat het op de fiets 20 km heen en 20 km terug is. Nu rijdt Connexxion met kleine busjes, waar maar een aantal mensen in kunnen. Als die kleine bussen vol zitten, moet je wachten op de volgende bus, met als gevolg dat ze te laat op school komt. Ik betaal € 88 per maand om haar veilig en op tijd naar school en werk te krijgen. Dan komen we bij het probleem van OV op Maat. Mijn dochter staat soms 20 minuten in het donker te wachten, wat totaal niet veilig is. Omdat de beltaxi maar 5 km verder rijdt, moet ze overstappen op een andere bus om in Middelharnis te komen. Ook is er geen goede aansluiting als ze klaar is met werken. Normaal ging bus 135 vanuit het centrum van Middelharnis rechtstreeks naar Ooltgensplaat, om 21:17 uur en was ze om 22:00 uur thuis, veilig en snel...Nu moet ze wachten op buslijn 436 van 22.00 uur. Ze staat 3 kwartier in het donker te wachten, dan komt de bus naar Den Bommel N59. Daar moet ze de beltaxi hebben, maar het kan wel 20 minuten duren, voordat die eraan komt. Dan staat ze op een carpool in het donker te wachten en komt ze pas om 23:15 u thuis. Normaal deed ze er 40 minuten over, nu ruim 2 uur. Ik vind het openbaar vervoer hier ontzettend rot geworden, er zijn geen aansluitingen meer, het busje zit vol waardoor je te laat op school komt, maar vooral de veiligheid is weg.*

Citaat van voormalig staatssecretaris van het ministerie van Verkeer en Waterstaat Tineke Huizinga bij de oprichting van OV loket in 2008:

"Elke dag reizen meer dan twee miljoen mensen met het openbaar vervoer. Soms hebben reizigers reden tot klagen. Vaak weten reizigers de verantwoordelijke vervoerder en/of overheid in zo'n geval zelf wel te vinden. Dat is echter niet altijd het geval. De reiziger is zich vaak niet bewust met welke vervoerder hij heeft gereisd. Hij bepaalt vooraf het traject dat hij wil afleggen en kiest voor het meest passende vervoermiddel, afhankelijk van de omstandigheden. Een bewuste keus voor een vervoerbedrijf is doorgaans niet aan de orde. Reizigers hebben bovendien soms tijdens één reis te maken met verschillende vervoerders, die bovendien in de loop van de tijd (na een concessieronde) kunnen wisselen. En over sommige zaken gaat niet de concessiehoudende vervoerder, maar de concessieverlenende overheid. Kortom: de reiziger weet niet altijd wat hij precies kan doen en bij wie hij moet zijn."

Van: Wilma de Jong <wilma@ovombudsman.nl>
Verzonden: dinsdag 17 mei 2022 10:17
Aan: Wilma de Jong <wilma@ovombudsman.nl>
CC: Tomas Bekker <Tomas@ovombudsman.nl>; Julie-Anne Siebe <julie-anne@ovombudsman.nl>; Peter van den Boogaard <denboog@hotmail.com>; Peter van den Boogaard <peter@ovombudsman.nl>
Onderwerp: kwartaalrapportage OV Ombudsman Q1 2022

Geachte relatie,

Hierbij stuur ik u onze nieuwe kwartaalrapportage over het eerste kwartaal van 2022. In deze rapportage besteden we onder andere aandacht aan boetes voor gebruikers van OV-Fietsen, bussen die doorrijden bij de halte en de stormen in februari waardoor reizigers te maken kregen met uitval van een groot deel van het openbaar vervoer. U vindt de kwartaalrapportage ook op onze website via deze link.

Voor vragen kunt u terecht op telefoonnummer 033-4220455.

Met vriendelijke groet,

Wilma de Jong
communicatieadviseur
(aanwezig op maandag, dinsdag en vrijdag)

OV Ombudsman

T: 033-4220455
Postbus 2132
3800 CC Amersfoort
www.ovombudsman.nl

Disclaimer: *Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n). Deze e-mail mag niet worden doorgestuurd, openbaar gemaakt of verveelvoudigd worden zonder de toestemming van de afzender. De OV ombudsman betracht grote zorgvuldigheid bij het verzenden van e-mail. De OV ombudsman kan echter niet garanderen dat deze e-mail juist, volledig, tijdig en virusvrij wordt overgebracht. In een dergelijk geval is de OV ombudsman op geen enkele wijze aansprakelijk voor enige schade, direct dan wel indirect, in welke vorm dan ook.*

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9798
Extern Zaak ID	1840442
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.b
Titel	Mobiliteit: Voornemen werkbezoek Californië september 2022 (C-agenda M&B 20-06-2022)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Bijlagen
brief aan PS over reisvoornemen gedeputeerde Olthof werkbezoek aan Californië.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	23 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**

Toelichting

Gedeputeerde Olthof is voornemens van 5 tot en met 10 september 2022 deel te nemen aan een Nederlandse handelsmissie naar Californië die in het teken staat van slimme en schone mobiliteit in stedelijke regio's.

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
J.C. de Veer
BU/BSP

Telefoonnummer +31235143066
veerj@noord-holland.nl

Verzenddatum

18 MEI 2022

Kenmerk
1840442/1840650

Uw kenmerk

Betreft: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof werkbezoek aan Californië

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof naar Californië.

Inleiding
Gedeputeerde Olthof is voornemens van 5 tot en met 10 september 2022 deel te nemen aan een Nederlandse handelsmissie naar Californië die in het teken staat van slimme en schone mobiliteit in stedelijke regio's. De handelsmissie wordt georganiseerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RvO). Met de handelsmissie reizen mee het Koningspaar, Liesje Schreinemacher, minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking (o.v.b.), Ernst Kuipers, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, Vivianne Heijnen, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en Nederlandse bedrijven en kennisinstellingen.

Naast de handelsmissie zal de gedeputeerde onder andere bezoeken afleggen aan bestuurders van de staat Californië, de Moss Landing Power Plant (grootste batterijopslag ter wereld) en een aantal toonaangevende bedrijven in het kader van het Coast to Coast programma waarin de provincie Noord-Holland al sinds 2012 kennis en ervaringen uitwisselt met Californië om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken. De samenwerking is in 2015 vastgelegd in het zogenaamde Under2 Memorandum of Understanding (MoU) tussen de provincie Noord-Holland en de staat Californië.

Het doel van de reis is om bedrijven en instellingen te ontmoeten die de mobiliteit van de toekomst vorm geven, kennis uit te wisselen en te verkennen welke mogelijkheden er zijn voor verdere samenwerking.

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

Thema's die centraal staan tijdens deze handelsmissie zijn:

a. Multimodaliteit in de stad:
   - Fiets en fietsparkeren
   - Openbaar vervoer
   - Deelmobiliteit
   - Mobiliteitshubs
b. Digitale mobiliteit:
   - Mobility as a Service (MaaS)
   - Verkeersmanagement/ Intelligente Transport Systemen (ITS)

Dit past binnen het vastgestelde Uitvoeringsprogramma Economie 2021-2023 waarin internationalisering een strategisch doel uitmaakt en wordt aangegeven dat de provincie de Leidraad voor Internationale Zaken hanteert voor internationale activiteiten. Dit is een raamwerk voor de provincie om keuzes te maken en de kansen voor internationale samenwerking op provinciale opgaven, kennisuitwisseling en een optimaal vestigingsklimaat beter te benutten. Deze reis past binnen de gestelde kaders van de Leidraad. Tevens past het binnen de Focus Smart Mobility 2022-2025 waarmee de provincie zich voorbereidt op de vier mobiliteitstransities (Digitalisering, Elektrificatie, Deelsystemen en Automatisering) en deze aanwendt om de provinciale opgaven te realiseren. Hierin zijn bijzonder veel aansluitingen en synergiën tussen de Bay Area en de Randstad.

Goede en aansprekende voorbeelden zijn "Housing & Transportation" in de Bay Area waar net als in de Randstad enorme opgaven liggen rond verstedelijking en inzet van schone en slimme vervoersoplossingen. High Speed Rail Line van San Francisco naar LA met Mobility Hubs op de nieuwe treinstations zowel in de stedelijke gebieden in Silicon Valley als landelijke gebieden in Central Valley, en knooppuntontwikkeling ("Transit Oriented Development") zijn cruciaal om de bevolkingsgroei in Californië te kunnen opvangen in 15-20 jaar tijd van 40 miljoen inwoners naar 50 miljoen.

Tevens kijken we hierbij naar deelmobiliteit en de rol van regionale overheden maar ook de rol van aanbieders van deelmobiliteitsoplossingen zoals UBER, LYFT en Tesla die in Californië zijn gevestigd.

Het volgen van het Rijksprogramma is goed te combineren met een eigen programma voor de gedeputeerde. Zo willen we samen met het Nederlands Consulaat inzetten op verdieping van de samenwerking met de Governor's office in Californië om zo kennis uit te wisselen op het gebied van beleidsvorming en -uitvoering conform de afspraken uit de eerder genoemde Under2MoU. De uitwisseling van ervaringen en best practices is behulpzaam om de uitdagingen die we in Noord-Holland hebben het hoofd te bieden.

De gedeputeerde neemt deel aan de handelsmissie om:

1. op bestuurlijk niveau de banden aan te halen in de samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en Californië die al sinds 2012 bestaat;
2. contacten aan te halen met een aantal bedrijven en organisaties en ter plekke deuren te openen voor Noord-Hollandse bedrijven en kennisinstellingen die meereizen;
3. contacten te leggen in het Nederlandse netwerk dat deelneemt aan de handelsmissie, op bestuurlijk niveau en bij bedrijven die meereizen;
4. ingangen bij Amerikaanse bedrijven en overheden te verkrijgen die een bijdrage kunnen leveren aan de doelstelling van de provincie om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken;

Tot slot

Na deze reis zullen wij u spoedig informeren middels een reisverslag.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Van: Voorbij, Edwin <E.Voorbij@hollandrijnland.nl>
Verzonden: donderdag 19 mei 2022 16:46
Aan: griffie@lisse.nl; griffie@haarlemmermeer.nl; Griffie Hillegom <griffie@hillegom.nl>; gemeente@teylingen.nl; Griffie Noordwijk <griffie@noordwijk.nl>; statengriffie@pzh.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Theme cafe en rondrit Din- en Bollenstreek 17 juni 2022

Ls.

Holland Rijnland organiseert een themacafe en rondrit rond het thema “bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek”. Hierbij ontvangt u een eerste aankondiging van deze bijeenkomst met als doel een beeld te krijgen van de belangstelling zodat de locatie en de (grootte van) de bus hier op aanpast kunenn worden.

Het definitieve programma volt ongeveer een week voor het evenement plaatsvindt.

Het verzoek aan u deze brief door te zetten aan de gemeenteraadsleden en de staten leden.

Met vriendelijke groet,

Edwin Voorbij

HOLLAND RIJNLAND
WAAR DE RANDSTAD TOT BLOEI KOMT

Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden
071 - 523 9090
www.hollandrijnland.nl

IBAN: NL87BNGH0285113992
KvK: 27365539
BTW: NL813768068B01

Aan de Raadsleden van de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen en de
Leden van Provinciale Staten Noord- en Zuid Holland

Datum: 19 mei 2022
Kenmerk:
Telefoon:
E-mail: e.voorbij@hollandrijnland.nl

Onderwerp: Aankondiging thema café bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Geacht raads- of statenlid,

De bereikbaarheid van de (Noordelijke-) Duin en Bollenstreek is al lange tijd onderwerp van aandacht. De afgelopen maanden heeft Holland Rijnland samen met de gemeenten Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen en de Provincie Zuid-Holland gewerkt aan de opstelling van een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Deze MKBA zal, zover nu voorzien, op 15 juni aangeboden worden aan de Provinciale Staten van Zuid-Holland.

De gemeente Haarlemmermeer en de Provincie Noord- en Zuid Holland hebben elk een even groot belang bij een goede bereikbaarheid van het gebied, maar ook bij het oppakken van oplossingen van knelpunten er van. Het is daarom belangrijk om met elkaar in gesprek te treden over de beschikbare informatie en een gezamenlijk beeld te schetsen naar verbetering van de bereikbaarheid.

Wij nodigen u daarom uit voor een themacafe over de Bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek te houden op ***17 juni vanaf 14:00 uur***. We zullen met een bus langs de belangrijkste knelpunten gaan. De locatie en het startpunt is nog niet bekend maar zal in de Duin- en Bollenstreek zijn. Om een beeld te krijgen hoeveel deelnemers we kunnen verwachten, vragen wij u zich aan te melden. U kunt dat doen via email e.voorbij@hollandrijnland.nl onder vermelding van ”Thema café Duin- en Bollenstreek”. Het definitieve programma, inclusief lijst deelnemers, ontvangt u ongeveer een week voor het thema café plaats vindt.

Met vriendelijke groet,

Edwin Voorbij
Senior strategisch adviseur Mobiliteit Holland Rijnland

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10011
Extern Zaak ID	1844564
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.d
Titel	Ruimte/Bereikbaarheid: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid (C-agenda RWK 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/O&I

Bijlagen
Brief aan PS over voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	30 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**

Toelichting

De provincie Noord-Holland werkt samen met de gemeente Haarlem aan de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem: Haarlem Nieuw-Zuid. Eind 2021 hebben GS een reservering uit het OV-fonds toegekend aan dit OV-knooppunt, op voorwaarde dat er wordt gekozen voor de variant die zowel inhoudelijk als financieel het meest optimaal is. Op 24 mei neemt het college van B&W van Haarlem een besluit over het voorstel aan de gemeenteraad. Het definitieve besluit over de voorkeursvariant wordt naar verwachting eind juni door de gemeenteraad genomen.

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
J.A.P. Hengstmengel
BEL/OI

Telefoonnummer +31235143627
hengstmengej@noord-holland.nl

Verzenddatum
27 MEI 2022

Kenmerk
1844564/1844595

Uw kenmerk

Betreft: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om kennis te nemen van de voorgenomen voorkeursvariant van de gemeente Haarlem voor OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

Inleiding
De provincie Noord-Holland werkt samen met de gemeente Haarlem aan de komst van een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem: Haarlem Nieuw-Zuid. Eind 2021 heeft de gemeenteraad Haarlem besloten om het aantal varianten voor dit OV-knooppunt terug te brengen tot twee principe-modellen: een maaiveldmodel (noordvariant) en een ongelijkvloers model (korte tunnelvariant). Op 24 mei heeft het college van B&W van Haarlem besloten om de noordvariant als voorkeursvariant voor te stellen aan de gemeenteraad. Naar verwachting neemt de gemeenteraad hierover op 30 juni een definitief besluit.

Reservering OV-fonds
Op 25 november 2021 hebben wij u per brief geïnformeerd over ons besluit om een reservering van € 8 miljoen uit het OV-fonds toe te kennen aan Haarlem Nieuw-Zuid, op voorwaarde dat er wordt gekozen voor de variant die zowel inhoudelijk als financieel het meest optimaal is. In de afgelopen maanden zijn beide varianten ruimtelijk verder uitgewerkt om ze beter te kunnen toetsen op potenties en kwetsbaarheden. Deze exercitie heeft geleid tot een beoogde voorkeursvariant van de gemeente Haarlem: de noordvariant.

De noordvariant komt het meest tegemoet aan het realiseren van de opgaven en ambities (zie verkennend locatie-onderzoek Haarlem Nieuw-Zuid bij Nota GS, kenmerk 1500481/1500487) en de voorwaarden die we per brief hebben meegegeven aan de gemeente Haarlem bij de toekenning van de reservering (kenmerk 1663860/1738061). Daarnaast heeft de noordvariant de meeste kans op een sluitende businesscase.

Vervolg
Na vaststelling van de voorkeursvariant door de gemeenteraad wordt een nader onderzoek naar de definitieve locatie van de fietsparkeervoorziening opgestart. Ook worden de benodigde (programma's van) eisen opgesteld om daarmee de definitiefase af te

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

ronden en de ontwerpfase te kunnen starten. Daarnaast werkt de gemeente aan het sluitend maken van de business case. Naar verwachting wordt eind 2022 de definitieve subsidieaanvraag ingediend bij de provincie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9881
Extern Zaak ID	1835695
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.e
Titel	Mobiliteit: Resultaten SPES-onderzoek Noord-Holland Noord (C-agenda M&B 20 -06-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
SPES Noord-Holland Noord eindrapport.pdf
Brief aan PS over resultaten van het samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)-onderzoek stadslogistiek Noord-Holland Noord.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	6 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022

Toelichting

Stadslogistiek is een groeiende sector en een belangrijke pijler van de regionale economie. Om de groei in goede banen te leiden en de verduurzaming van het goederenvervoer te versnellen in Noord-Holland Noord is onderzocht wat de omvang van de stadslogistiek is en welke mogelijkheden gemeenten hebben om deze te verduurzamen. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de provincie Noord-Holland. De resultaten van dit onderzoek zijn nu bekend en worden openbaar gemaakt.

SPES Noord-Holland Noord

Lokaal en regionaal advies duurzame stadslogistiek

Erik Regterschot, Nienke Buikema, Marten Bolt

19 april 2022

Inhoudsopgave

Introductie **3**

Aanpak *4*

Instrumentarium duurzame stadslogistiek *5*

Quick scan huidige situatie stadslogistiek **6**

Lokale aanpak duurzame stadslogistiek **8**

Westfriesland

- Stede Broec 10
- Enkhuizen 11
- Drechterland 12
- SED gemeenten 13
- Hoorn 14
- Koggenland 16
- Medemblik 18
- Opmeer 20

Alkmaar

- Alkmaar 23
- Bergen 25
- Uitgeest 26
- Castricum 27
- Heiloo 28
- BUCH-gemeenten 29
- Heerhugowaard (2022: Dijk en Waard) 30
- Langedijk (2022: Dijk en Waard) 31
- Dijk en Waard 32

Kop van Noord-Holland

- Texel 34
- Den Helder 37
- Schagen 40
- Hollands Kroon 42

Lokale aanpak duurzame stadslogistiek **44**

Regionale aanpak duurzame stadslogistiek **47**

Schagen: autoluw gebied *48*

Alkmaar en BUCH: goederenhub *49*

Texel en Den Helder: kans veerterminal *50*

Westfriesland: kans door ZE-zone Hoorn *51*

Toelichting instrumenten samenwerking *52*

Pakketkluizen *53*

Bijlage: verantwoording

Royal HaskoningDHV

Introductie

- Vanuit het Klimaatakkoord moeten de 30 tot 40 grootste Nederlandse steden in 2030 een zero-emissiezone (hierna: ZE-zone) voor stadslogistiek invoeren. Gemeenten en provincies hebben de doelstellingen en afspraken van het Klimaatakkoord onderschreven.
- Het Rijk stelt via het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (hierna: SPES) subsidies beschikbaar om zero-emissiezones voor stadslogistiek te onderzoeken.
- In Noord-Holland Noord zijn verschillende gemeenten ook bezig met ZE-zones voor stadslogistiek: Hoorn en Alkmaar.
- ZE-zones in deze centrumgemeenten kunnen voor omliggende gemeenten een effect hebben, ook voor de regionale verkeersstromen. Tegelijkertijd liggen er kansen voor betere bereikbaarheid en een gezondere leefomgeving door efficiëntere stadslogistiek. De provincie Noord-Holland wil met dit onderzoek achterhalen wat de gevolgen voor de gemeenten zijn en wat gezamenlijk gedaan kan worden om de verduurzaming van het goederenvervoer te stimuleren in Noord-Holland Noord.
- Het is dus belangrijk om voor Noord-Holland Noord inzicht te krijgen in de regionale effecten van stadslogistiek. Ook om in te kunnen spelen op regionale ontwikkelingen. Zoals de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (Noord-Holland) en de uitkomsten van het SPES-onderzoek voor de Vervoerregio Amsterdam (hierna: VRA).
- Uit deze VRA-studie blijkt dat een reële kans bestaat dat gemeenten aan de randen van de Vervoerregio Amsterdam niet profiteren van de centrale zones.
- Sommige vervoerders clusteren hun schone voertuigen in de zones vanuit efficiëntie. Sterker; de beïnvloeding kan negatief uitpakken voor gemeenten die verder van de zones af liggen.
- Voor Noord-Holland Noord is het dus ook relevant te onderzoeken wat het invoeren van deze zones voor de rest van de regio zullen betekenen. Ook relevant om aan te haken bij ontwikkelingen in de MRA voor de landsdelige aanpak duurzame stadslogistiek die het Rijk wenst. Dit om te voorkomen dat Noord-Holland Noord een ‘blinde vlek’ op de kaart van Nederland wordt.

Aanpak

Uit dit plan van aanpak komt een duidelijk punt op de horizon. Dit geeft duidelijkheid voor ondernemers in de regio.

Onderdeel van deze aanpak is ook een concrete routekaart op met tussenstappen op weg naar het punt op de horizon. Met concrete initiatieven waar al energie op zit, om uitstootvrije stadslogistiek te realiseren. Doelen van dit onderzoek zijn:

- Inzicht in ambities en ontwikkelingen van stadslogistiek in Noord-Holland Noord. Hoe groot is stadslogistiek? Zijn er regionale relaties? Wat willen gemeenten met stadslogistiek?
- Inzicht in mogelijkheden van gemeenten en provincie om stadslogistiek te verduurzamen.
- Inzicht in gevolgen van bovenstaande inzichten bij het bedrijfsleven in Noord-Holland Noord.
- Een voorstel welke stappen genomen kunnen worden. Per gemeente uitgesplitst, met een indicatie van laadbehoefte, en een regionale aanpak. Dit plan van aanpak is opgesteld door bureaustudie naar kernwinkelgebieden en gesprekken met ambtenaren. Vervolgens is toepasbaarheid van het instrumentarium samen met en per gemeente bepaald.
- Een voorstel voor het aansluiten op de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek MRA, die door VRA en provincie NH wordt opgesteld.

Dit document bestaat uit:

- Quick scan van de huidige situatie van stadslogistiek in Noord-Holland Noord (op basis van dashboard logistieke stromen)
- Een advies per gemeente
- Een advies over mogelijke regionale projecten

Lokaal en regionaal advies zijn opgesteld aan de hand van bureau-onderzoek en gesprekken met medewerkers van de verschillende gemeenten.

Per gemeente is een gesprek gevoerd, waarna vervolggesprekken plaats hebben gevonden in samenstellingen van gemeenten waar gemeentegrensoverschrijdende kansen liggen om de logistiek te verduurzamen.

Het advies per gemeente is opgesteld aan de hand van het instrumentarium duurzame stadslogistiek. Dit instrumentarium bevat generieke instrumenten die een gemeente kan gebruiken voor beleidsdoelen, zoals leefbaarheid of verblijfsklimaat. De instrumenten zijn gebaseerd op wetgeving, wettelijke taken, en verantwoordelijkheden van gemeenten.

Het instrumentarium is getoetst bij de betrokken gemeenten: wat kunnen zij doen en wat ligt voor de hand? Per gemeente is voorgesteld welke instrumenten kansrijk lijken. Tot slot is dit document besproken met Transport en Logistiek Nederland en Evofenedex.

Instrumentarium duurzame stadslogistiek

De in dit document opgestelde adviezen zijn gestoeld op het instrumentarium duurzame stadslogistiek dat Royal HaskoningDHV heeft opgesteld. Dit instrumentarium bevat instrumenten die een gemeente kan gebruiken om beleidsdoelen met betrekking tot leefbaarheid en verblijfsklimaat te halen. De instrumenten zijn gebaseerd op wetgeving, en wettelijke taken en verantwoordelijkheden van gemeenten. De betrokken gemeenten in dit onderzoek hebben ingestemd met de analyse van juist deze instrumenten.

Instrument	Omschrijving
Zero-emissiezone voor stadslogistiek (bestel- en vrachtvoertuigen)	Het invoeren van een zone waar per 2025 in principe alleen uitstootvrije bedrijfsvoertuigen zijn toegestaan, met overgangsregelingen voor vracht (ZE per 2030) en bestelauto's (ZE per 2028). Insteek: centrum en eventueel omliggende wijken. Praktijk: veelal centrum (binnenstad). Kan eventueel in kleinere kernen, mits bevoorrading via achterzijde of laadplein mogelijk blijft. Deze maatregel is een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van duurzame stadslogistiek (en dus co_2-reductie).
Autoluw/privileges	Geen specifieke ZE-maatregel, maar wel een belangrijke indirecte maatregel. Gehele afsluiting van straat of gebied voor al het verkeer, eventueel uitgezonderd venstertijden voor laden en lossen (of bestemmingsverkeer). Via privileges elektrische voertuigen wel toegang geven (eventueel met beperkingen in plaats/tijd). Belangrijk hierbij is het zo veel mogelijk borgen van ruime en uniforme algehele venstertijden (07.00-12.00 uur).
Eigen inkoop gemeente	Stellen van harde eisen of gunningscriteria met betrekking tot ZE bestel- of vrachtvoertuigen in eigen inkoop of aanbestedingen van werken (bijvoorbeeld groenonderhoud). Harde eisen werken hierbij regulerend, gunningscriteria stimulerend.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Met het verlagen van parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen kan het aantrekkelijker worden gemaakt om over te stappen van een uitstotend voertuig naar een zero-emissie voertuig. Vereiste is dat parkeertarieven hoog genoeg zijn om dit voordeel voor zero-emissie voertuigen te creëren.
Voorrang parkeervergunning voor zero-emissie voertuigen	Het verkorten van de wachttijd voor een parkeervergunning voor zero-emissie voertuigen ten opzichte van uitstotende voertuigen. Vereiste is dat er een wachttijd voor parkeervergunningen bestaat, zodat deze verkort kan worden.
Faciliteren oplaadinfra	Creëren van specifieke oplaadpleinen voor elektrische voertuigen (bestel- en vrachtvoertuigen). Daarnaast faciliteren in herkomstgebieden (depots op bedrijventerreinen) waarbij met name gastgebruik kan worden gepromoot. Hieronder valt ook het faciliteren van snellaadinfra op hubs aan de randen van de stad of op bovenliggend wegennet.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Gunstigere of gratis leges rekenen voor ZE bestel- of vrachtvoertuigen vergeleken met voertuigen op fossiele brandstoffen. Interessant voor RVV-ontheffingen of ontheffingen in relatie tot tijdelijke verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld verhuizingen).
Handhaving	Strikter handhaven van gebieden met beperkte toegang, veelal via ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Dit instrument schept een gelijk speelveld en geeft privileges meerwaarde.
Ontheffingenbeleid	Aanscherpen van het ontheffingenbeleid (Voor alle voertuigen) in gebieden die beperkt toegankelijk zijn (venstertijden- of voetgangersgebied). Doorgaans is beleid te ruim (te veel ontheffingen) waardoor sprake is van overlast en eventuele privileges voor ZE voertuigen weinig meerwaarde hebben.
Communicatie	Communiceren van lokale voorbeeldinitiatieven en subsidiemogelijkheden. Vaak in samenwerking met of door lokale ondernemersverenigingen.
Pakketkluizen	Het faciliteren van pakketkluizen op strategische locaties.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

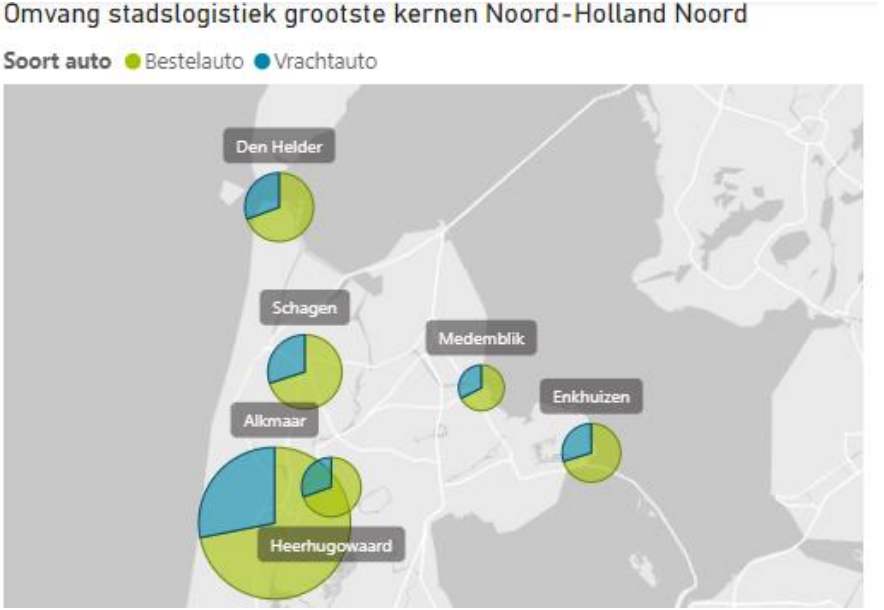
Quick scan huidige situatie stadslogistiek

- *Aantallen voertuigen*
- *Interstedelijke relaties van logistieke stromen*
- *Relaties met andere steden en gemeenten*

Omvang stadslogistiek Noord-Holland Noord

- In onderstaande tabel is de dagelijkse omvang van de stadslogistiek (bestel- en vrachtauto's) weergegeven voor de grote kernen in Noord-Holland-Noord. Onder stadslogistiek wordt verstaan het aantal bestel- en vrachtvoertuigen dat wordt ingezet voor winkel- en horecabevoorrading, inclusief bouwverkeer.
- *NB: bestel- en vrachtverkeer naar woningen is niet opgenomen in deze raming.*
- Wat opvalt in de regio is het relatief hoge aantal bestelauto's (±70% van alle stadslogistieke bewegingen). Veruit de grootste stadslogistiek vindt plaats in Alkmaar, met ook een uitschieter in aantal bestelauto's in het venstertijdengebied. In de overige plaatsen is de omvang van stadslogistiek aanzienlijk kleiner.

Plaats	Vrachtauto's	Bestelauto's	Totaal
Enkhuizen	55 (29,7%)	130 (70,3%)	185
Medemblik	33 (32,7%)	68 (67,3%)	101
Den Helder	77 (30,7%)	174 (69,3%)	251
Schagen	86 (30,0%)	201 (70%)	287
Heerhugowaard	58 (30,4%)	133 (69,6%)	191
Alkmaar (centrum)	222 (28,1%)	569 (71,9%)	791
Alkmaar (venstertijdengebied)	*122 (26,0%)*	*348 (74%)*	*470*
Totaal	**531**	**1275**	**1806**



Voor verantwoording cijfers zie Bijlage 1

Royal HaskoningDHV

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Lokale aanpak duurzame stadslogistiek

Advies per gemeente

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Westfriesland

Stede Broec
Enkhuizen
Drechterland
Hoorn
Koggenland
Medemblik
Opmeer

Gemeente Stede Broec

Kernwinkelgebied:
- Winkelcentrum Streekhof (Bovenkarspel, 61 winkels) is de grootste kern in de gemeente

Toegangsbeleid:
- Gewicht, lengte, breedte, of hoogte (hierna: GLBH)-beperkingen: Rondom het winkelcentrum zijn gewichtsbeperkingen ingesteld. (2.5-5.0 ton), vanwege kleine bruggen. Er zijn genoeg alternatieve aanrijdroutes, dus levert geen probleem op.
- In de gemeente Stede Broec zijn geen venstertijden ingesteld.

Parkeerbeleid:
- In Stede Broec kan gratis geparkeerd worden. Wel wordt parkeerduur op sommige plekken gelimiteerd:
  - bij winkelcentrum Streekhof geldt een parkeerschijf in de blauwe zone, **maximaal 2** uur parkeren
  - bij Het Postkantoor met parkeerschijf geldt een blauwe zone, **maximaal 4** uur parkeren
- Verder zijn er ook plekken bedoeld specifiek voor houders van gehandicapten parkeerkaarten

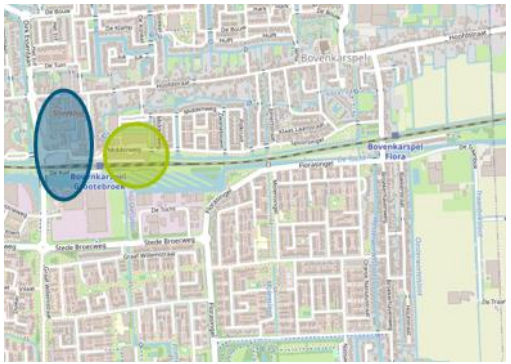
Bijzonderheden:
- Ambtelijke fusie Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland
- Winkelcentrum Streekhof is groot winkelcentrum waar veel vrachtverkeer op af komt. De hoeveelheden bevoorradende voertuigen passen niet bij de relatief kleine kern waar het winkelcentrum in ligt. Een idee is om te werken met een hub bij het winkelcentrum en vanaf daar over te laden.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid
Blauw: parkeerschijfzone max. 2 uur
Groen: parkeerschijfzone max. 4 uur

Royal HaskoningDHV

Gemeente Enkhuizen

Kernwinkelgebied:
- Het centrum van Enkhuizen telt 110 winkels

Toegangsbeleid:
- Rondom het kernwinkelgebied gelden venstertijden tussen 8:00 en 11:00 uur (elke dag)
- GLBH-beperkingen:
  - In de binnenstad van Enkhuizen geldt voor voertuigen een lengtebeperking 14,5 meter
  - Bij de spooronderdoorgang van de N505 ten westen van Enkhuizen geldt een hoogtebeperking van 445cm, dit is weinig beperkend gezien de maximale lengte van vrachtwagens
  - Op de N307 (Markerwaarddijk) geldt een hoogtebeperking van 448 cm, dit is weinig beperkend gezien de maximale lengte van vrachtwagens

Parkeerbeleid:
- In de binnenstad van Enkhuizen is parkeren alleen toegestaan met vergunning:
  - Dichtbij de winkels maximaal **drie uur mag** parkeren. Op het Albert Heijnplein (Molenweg) maximaal **twee uur.**
  - Er zijn drie soorten bedrijvenvergunningen: 1. voor medewerkers van bedrijven die in de binnenstad zijn gevestigd, 2. voor bedrijven die voor het onderhouden van klantcontacten in de binnenstad zijn en 3. de zorgparkeerverguning
  - Belangrijkste langparkeerterrein bij het station
  - Vanwege de hoge parkeerdruk in het centrum spelen er discussies over gratis parkeren met vergunning. Er zit op dit moment een maximum aan het aantal vergunningen dat wordt uitgegeven.

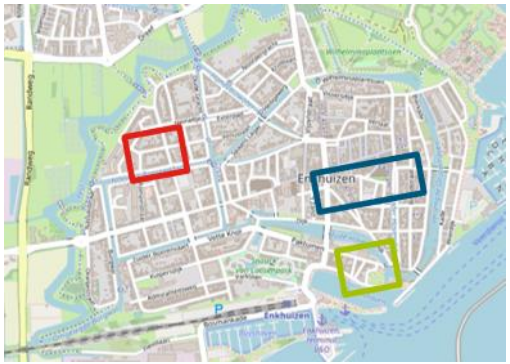
Bijzonderheden:
- Ambtelijke fusie Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland
- Oude binnenstad en redelijk groot winkelbestand trekken veel toeristen, problemen met vrachtwagens die weg zoeken door nauwe straatjes
- Kansen liggen in het verbeteren van de leefbaarheid door middel van parkeerbeleid en vrachtverkeer



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
- Paars: venstertijdengebied
- Rood: hoogtebeperkingen



Parkeerbeleid
- Rood: maximaal 2 uur
- Blauw: maximaal 3 uur
- Groen: 5 uur

Royal HaskoningDHV

Gemeente Drechterland

Kernwinkelgebied:
- 14 winkels

Toegangsbeleid:
- Enkele gewichtsbeperkingen (‘t Roems, ‘t Akkertje, Kranenburglaan 2.5 - 6 ton) door oude bruggen. Deze liggen niet op route naar winkels
- Hoogtebeperking (467 cm) op noordelijk gelegen N505. Weinig relevant want hoger dan standaard voertuighoogte
- In Drechterland gelden geen venstertijden.
- Inrijverbod doorrijdend vrachtverkeer van Enkhuizen naar Bovenkarspel vanwege smal wegprofiel. De vraag is hoe dat juridisch gehandhaafd moet worden.

Parkeerbeleid: gratis parkeren
- Bij het winkelcentrum in Hoogkarspel **maximaal 2 uur** parkeren
- Parkeren in Drechterland is **overal gratis**

Bijzonderheden:
- Ambtelijke fusie Stede Broec, Enkhuizen en Drechterland
- Wordt gesproken over een vrachtwagenverbod vanwege overlast (trillingen) en drukte



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
GLBH-beperkingen in rode gebieden



Parkeerbeleid
Maximaal 2 uur in rode gebied

Royal HaskoningDHV

SED gemeenten - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Mogelijke regionale effecten van ZE-zone Hoorn: potentie voor regionale aanpak
Autoluw/privileges	Hoog	Reeds voetgangersgebied in Enkhuizen, hier zouden privileges voor elektrisch vervoer toegepast kunnen worden om overlast van vrachtverkeer in de oude binnenstad te beperken. Hier ligt ook een kans door de nabijheid van Hoorn, waar een zero-emissie zone ingevoerd gaat worden.
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Gemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geen effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	Kosten RVV ontheffing: € 17,75**.** Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt. Vooral relevant voor Enkhuizen en Stede Broec in verband met klachten over vele pakketdiensten.

Gemeente Hoorn

Kernwinkelgebied:
- 260 winkels

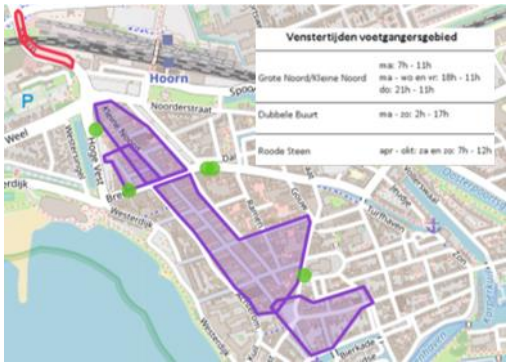
Toegangsbeleid:
- Rood: maximale hoogte (435 cm), alternatieve routes beschikbaar
- Groen: laad- en losplekken 08.00-18.00 uur
- Paars: venstertijden
  - Grote Noord/Kleine Noord: ma 07.00-11.00, ma-wo en vr 18.00-11.00, do 21.00-11.00
  - Dubbele Buurt: ma-zo 2.00-17.00
  - Roode Steen: apr-okt za-zo 07.00-12.00
  - Vaste ontheffingen voor bewoners en bedrijven; incidentele ontheffingen voor bijzondere situaties; uit te breiden met parkeerontheffing; geen zero emissie artikel

Parkeerbeleid:
- Terreinen voor dagparkeren en parkeerplekken in de binnenstad (vaak maximaal 2 uur), gratis parkeren Nieuwe Wal bij Julianapark

Bijzonderheden:
- G40 gemeente: ambitie ZE-zone opgenomen in mobiliteitsvisie



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
- Rood: hoogtebeperking (435 cm)
- Paars: venstertijdengebied



Parkeerbeleid
- Zwart parkeerverbod (binnenstad ma-za 8.00-23.00 uur, koopzondag 12.00-17.00 uur)

Royal HaskoningDHV

Gemeente Hoorn - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Hoog	Hoorn is bezig met de uitwerking van een mogelijke zero-emissie zone vanaf 2026.
Autoluw/privileges	Hoog	Doordat Hoorn een oude binnenstad met smalle straatjes heeft liggen er kansen voor een autoluw gebied met privileges. Fietslogistiek wordt meegenomen in de uitwerking van de zero-emissie zone in Hoorn
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden. Door dit regionaal aan te pakken (bijvoorbeeld samen met SED-gemeenten en Medemblik) kunnen schaalvoordelen ontstaan.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Laag	Door de grote zones met parkeerverboden en relatief lage parkeertarieven wordt de doelmatigheid hiervan in Hoorn beperkt geacht.
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	De kosten voor een verkeersontheffing zijn € 12,68. Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Koggenland

Kernwinkelgebied:
- 21 winkels

Toegangsbeleid:
- Voertuigen langer dan 6 meter mogen niet worden geparkeerd buiten de daarvoor aangelegde parkeervakken voor vrachtwagens.
- Op de parkeerterreinen bij winkelcentrum de Vijverhof in Avenhorn geldt voor vrachtwagens van maximaal 11 meter beperkte openstelling van maandag tot en met vrijdag van 07.00-10.00 uur
- Op de weg ‘Grosthuizen’ geldt een hoogtebeperking van 405 cm. Dit is geen belangrijke weg voor bevoorrading

Parkeerbeleid:
- Geen betaald parkeren.
- Ontheffing nodig voor voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,4 meter
- Blauwe zones (max. 2 uur parkeren) in winkelgebied Obdam en Vijverhof in Avenhorn.
  - In Obdam levert dit problemen op voor omwonenden die hun auto niet kwijt kunnen.

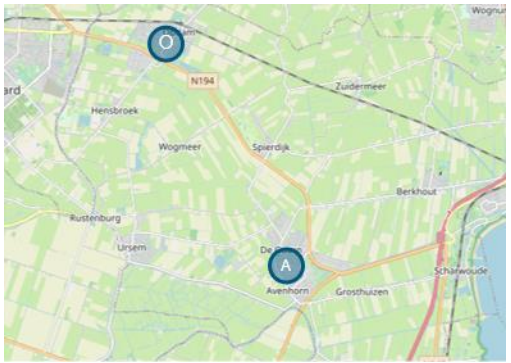
Bijzonderheden:
- Te weinig parkeerplaatsen op eigen terrein van bedrijventerreinen, waardoor op straat wordt geparkeerd. Vrachtwagens ervaren hier overlast van doordat zij bepaalde terreinen daardoor niet meer kunnen bereiken. Gemeente is bezig om hier een plan van aanpak voor op te stellen.



Kernwinkelgebied
Winkelcentrum Vijverhof



Toegangsbeleid
Hoogtebeperking (405 cm) in rode gebied



Parkeerbeleid
Blauwe zones in Avenhorn (A) en Opdam (O)

Royal HaskoningDHV

Gemeente Koggenland - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebied te klein
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geen effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 31,20; Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Beperkt	Mogelijk interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Beperkt	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Medemblik

Kernwinkelgebied:
- Het centrum van Medemblik bestaat uit 72 winkels, namelijk:
  - (4 musea, 9 mode, 35 shops, 23 horeca, 1 overig)

Toegangsbeleid:
- Vrachtwagens die bestemmingsverkeer zijn mogen het centrum van Medemblik in, m.u.v. enkele wegen
- GLBH beperkingen Oostersingel & Vlietsingel (zuid van centrum)
  - Verboden voor vrachtwagens (C07 bord) ; hoogtebeperking (400 cm), lengtebeperking (2.200 cm), breedtebeperking (300 cm), maximale massa (50.000 kg)
  - Centrum zuid vanuit zuidoosten met omweg alsnog te benaderen
- Geen venstertijden

Parkeerbeleid:
- Medemblik kent geen betaald parkeervergunningenstelsel. Gratis parkeren wordt als positief ervaren
- Een blauwe zone van maximaal 1,5 uur parkeren geldt op de Nieuwstraat, Kaasmarkt, Saliebarak, Gedempt Achterom tussen Nieuwstraat en Waaigat, Bagijnhof tussen Nieuwstraat en Torenstraat, Van Houweningenpark tussen perceelnummer 7 en T-splitsing Bagijnhof
- Bewoners van het oostelijk deel van Westereiland kunnen kosteloos een parkeervergunning (parkeerkaart) aanvragen tussen Westereiland 67 en kruising Westereiland/Hoogesteeg. (de vier voorste parkeervakken gemeten vanaf de Hoogsteeg vallen niet onder deze zone) Als maximum geldt één vergunning op één of twee kenteken(s) per woning. Voor bewoners die beschikken over een garagebox worden wel leges gerekend.
- Project voor buitendijks parkeren bij Stedelijke parkeerplaats in samenwerking met Hollands Kroon en de provincie Noord-Holland.

Bijzonderheden
- Men ervaart minimale overlast van logistieke bewegingen, er zijn geen klachten over
- Zware voertuigen leveren soms overlast op, met name op de Westersiingel, in mindere mate op de Pekelharinghaven, de Bangert en het Bagijnhof. Om overlast te voorkomen zijn sommige wegen voor zwaar verkeer afgesloten of alleen bereikbaar zijnde bestemmingsverkeer
- Afvalinzameling loopt stroef, vanuit gemeente loopt een initiatief ondernemers te activeren richting afvalbundeling. Plekken worden samen met ondernemers aangewezen.
- In gesprek met grote bevoorraders hoe te verduurzamen. Door middel van kennissessies worden ondernemers meegenomen in de geleerde lessen van grote bedrijven.
- Laadinfrastructuur is punt van zorg.
- Geïnteresseerd in gezamenlijk introducerend overleg met Hoorn, provincie en Enkhuizen



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

Hoogtebeperking (400 cm), lengtebeperking (2200 cm), breedtebeperking (300 cm), maximale massa (50000 kg) in rode gebied



Parkeerbeleid

Rode gebied is blauwe zone

Royal HaskoningDHV

Gemeente Medemblik - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Mogelijke regionale effecten van ZE-zone Hoorn: potentie voor regionale aanpak
Autoluw/privileges	Beperkt	Mogelijk ligt hier een kans door de oude binnenstad
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	De nabije gemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geen effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 47,80; Dit is in vergelijking met de rest van de regio ongeveer gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Beperkt	Mogelijk interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Beperkt	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Opmeer

Kernwinkelgebied:

- Het centrum van Spanbroek telt 25 winkels

Toegangsbeleid:

- In of rondom Opmeer zijn geen venstertijdengebieden
- In of rondom Opmeer zijn geen GLBH beperkingen

Parkeerbeleid:

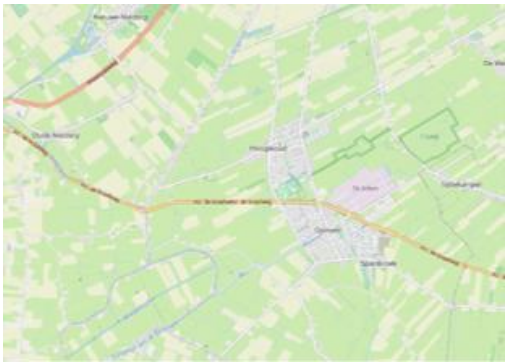
- Voertuigen langer dan 6 meter of hoger dan 2,40 meter zijn niet standaard toegestaan; hier zijn ontheffingen voor nodig.
- Bij het winkelcentrum Spanbroek/Opmeer geldt een parkeerschijfzone. Hier mag van maandag t/m vrijdag van 9.00 tot 18.00 en zaterdag tussen 9.00 en 17.00 **m**aximaal twee uur geparkeerd worden met een parkeerschijf. Buiten de werkingstijden mag vrij geparkeerd worden in de vakken.

Bijzonderheden:

- Tuincentrum de Boet in Hoogwoud tijdens kerstshow 1000 verkeersbewegingen per dag. Tijdens kerstshow eenrichtingsverkeer Hereweg/Middenweg
- Klachten over grote vrachtwagens supermarkten door bevoorrading die via oude smalle lintweg Koninginneweg verloopt en dus de hoofdinfrastructuur dichtzetten



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Geen toegangsbeleid



Parkeerbeleid

- Blauw: parkeerschijfzone, max 2. uur parkeren
- Rood: langparkeren

Royal HaskoningDHV

Gemeente Opmeer - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebied te klein
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Buitendienst rijdt al elektrisch, maar de grote voertuigen nog niet. Omvang (ingehuurd) wagenpark beperkt, maar signaalwaarde van dit instrument is hoog. In samenwerking met andere gemeenten is opschaling denkbaar.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren dus geef effect
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	€ 16,00; Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Ontheffingenbeleid	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Regio Alkmaar

Alkmaar
Bergen
Uitgeest
Castricum
Heiloo
Heerhugowaard (2022: Dijk en Waard)
Langedijk (2022: Dijk en Waard)

Gemeente Alkmaar

Kernwinkelgebied:
- 550 winkels in het venstertijdengebied

Toegangsbeleid:
- Venstertijden: Venstertijden in zowel het groene als gele gebied van kaart 2. Hier geldt dat:
  - Van 07:00 tot 11:00 en van 17:00 tot 19:30 in de binnenstad van Alkmaar en Noorderkade van maandag t/m zaterdag.
  - Vrijdag tijdens het kaasmarktseizoen (4 april tot en met 29 september) geldt dat toegang mogelijk is tussen 07:00 en 10:00 en 17:00 en 19:30.
  - Verscheidene ontheffingen mogelijk, zie bijlage
- GLBH beperkingen: enkel hoogtebeperkingen onder de spooronderdoorgangen door de stad. Vooral de bergerweg (westzijde centrum) van belang, aangezien de maximale hoogte met 385 cm onder de maximale hoogte van een vrachtwagen ligt.

Parkeerbeleid:
Terreinen voor dagparkeren & parkeerplekken in de binnenstad (betaald)
- Binnenstad en Spoorbuurt: maandag t/m zaterdag: 09:00 - 21:00. Zondag: 12:00 - 17:00
- Goedeburen: maandag t/m vrijdag 09:00- 17:00. Overige wijken: maandag t/m zaterdag: 09:00- 20:00 en zondag: 12:00- 17:00

Bijzonderheden:
- Energie in pakketkluizen en privilegeblokken vanwege vele kleine voertuigen (PostNL/DHL)
- Camerahandhaving aanwezig rondom binnenstad, maar effectiviteit is nog niet zoals gewenst Kans voor logistieke hub (ook voor BUCH gemeenten) aan zuidwestkant
- Problemen met laden en lossen vóór venstertijdengebied (bijvoorbeeld Ritsevoort)
- G40 gemeente: concept plan van aanpak ZE-zone ligt klaar



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Groen & oranje: venstertijdengebied



Parkeerbeleid
- Grijs: parkeerverbod
- Oranje, rood en geel: betaald
- Groen: gratis

Royal HaskoningDHV

Gemeente Alkmaar - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Hoog	Alkmaar is een G40-gemeente en moet vanuit het Klimaatakkoord een zero-emissie zone invoeren.
Autoluw/privileges	Hoog	Interessant gezien omvang kernwinkelgebied en oud karakter. Wel met de kanttekening dat privileges vaak resulteren in kleinere voertuigen, waarover nu al overlast van een veelheid aan busjes wordt gemeld
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Gemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden. Door dit regionaal aan te pakken kunnen schaalvoordelen ontstaan.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Hoog	Interessant gezien grootte van het betaald parkeren gebied
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente is te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	€12,85; Dit is in vergelijking met de rest van de regio al relatief laag en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus laag.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Bergen

Kernwinkelgebied:
- 100 winkels (& horeca) in het centrum

Toegangsbeleid:
- Geen venstertijden voor laden en lossen in Bergen
- Geen GLBH-beperkingen binnen Bergen
- Enkele GLBH-beperkingen op aanrijdroutes vanuit Alkmaar.
  - Gewichtsbeperking (50000 kg) op Huiswaarderweg tussen N245 en N9
  - Hoogtebeperking (385 cm) op Bergerweg bij onderdoorgang spoor station Alkmaar

Parkeerbeleid:
- betaald parkeren binnenstad, namelijk:
  - Zone A (rood) parkeren max 1,5 uur 10:00-19:00.
  - Zone B (bruin) parkeren onbeperkt 10:00-19:00
  - Zone D (paars) met vergunning 10:00-19:00
  - Zone E (groen) parkeerschijfzone 10:00-19:00
- Vooral op mooie dagen veel overlast van parkeren. Wens om dat regionaal op te pakken.

Bijzonderheden
- Ambtelijke fusie Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo (BUCH)
- Van de BUCH gemeenten kan Bergen voorop lopen met verduurzamen logistiek
- Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zou een uitkomst zullen zijn dat er venstertijden in het centrum ingevoerd worden om overlast te beperken. Dit wordt duidelijk in het ontwerp omgevingsvisie.
- Wens om vanuit verkeersveiligheid groot vrachtverkeer op één tijd te concentreren en rest met kleiner en duurzamer vervoer te bevoorraden.



Kernwinkelgebied


Toegangsbeleid
Rood: GLBH beperking


Parkeerbeleid

Royal HaskoningDHV

Gemeente Uitgeest

Kernwinkelgebied
- 35 winkels

Toegangsbeleid:
- Geen venstertijden
- Meerdere GLBH beperkingen, namelijk:
  - Molenwerf (noordkant kaart, parallel aan snelweg A9), max massa 15.000 kg i.v.m. brug)
  - Geeterweg (noordkant kaart, midden) – max massa: 30.000 kg i.v.m. bruggen
  - A9 (oostkant kaart) - max hoogte 470cm

Parkeerbeleid:
- Nergens in de gemeente geldt betaald parkeren
- Bijna overal kan vrij geparkeerd worden
- Er zijn twee gebieden waar een blauwe zone geldt. Hier dient de parkeerschijf gebruikt te worden en mag maximaal 2 uur gratis geparkeerd worden. Dit zijn:
  A. Rond het Anna van Renesseplein (supermarkt & stationsgebied)
  B. Floraronde (woonwijk)

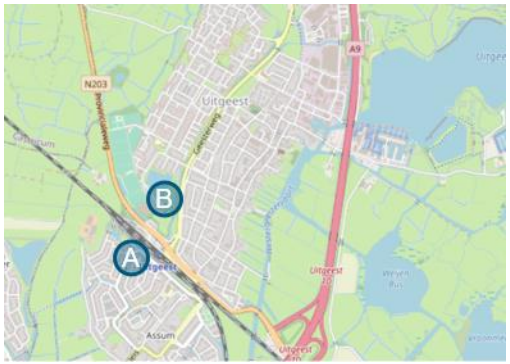
Bijzonderheden
- Ambtelijke fusie Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo (BUCH)



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid

Royal HaskoningDHV

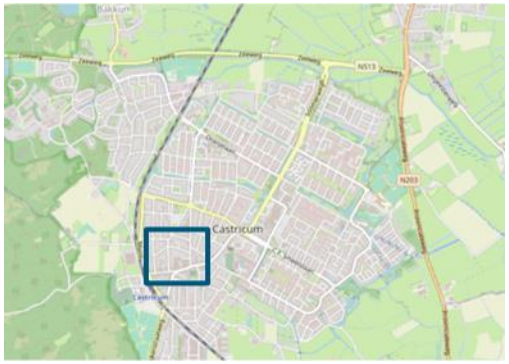
Gemeente Castricum

Kernwinkelgebied:
- 70 winkels (19 dagelijks + 51 niet-dagelijks) *(meest recente informatie, uit 2012)*

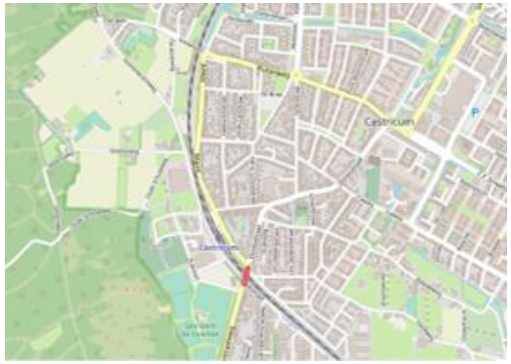
Toegangsbeleid:
- GLBH beperking: De toegangsweg aan de zuidkant van Castricum kent een hoogtebeperking op maximaal 435 cm (i.v.m. spooronderdoorgang) Het kernwinkelgebied bevindt zich hier rechtstreeks aan. Impact is gering aangezien de meeste vrachtwagens lager dan 4 meter zijn en het kernwinkelgebied ook via andere windrichtingen goed te bereiken is.
- Venstertijden: Castricum kent geen venstertijden

Parkeerbeleid:
- De gemeente kent drie verschillende parkeerzones, namelijk:
  - De blauwe zone, welke zich bevindt rond het centrum. (groen op kaart)
    - Hier kan maximaal 2 uur geparkeerd worden met een parkeerschijf. Deze zone geldt maandag t/m zaterdag 8:00-18:00 en langs de Stationsweg van maandag t/m vrijdag 8:00-18:00. De zone is te herkennen aan het groene gebied op de derde kaart.
    - Twee uitzonderingen: langs de stationsweg maximaal 1 uur parkeren; bij stichting dorpshuis de kern maximaal 3 uur parkeren
    - Bewoners kunnen een ontheffing krijgen voor het parkeren in dit gebied
  - Betaald parkeren nabij het strand (rood op kaart)
  - Vrij parkeren voor de rest van Castricum

Bijzonderheden
- Ambtelijke fusie Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo (BUCH)
- Castricum zal op termijn venstertijden moeten invoeren vanuit de verkeersveiligheid van de doorfietsroute die door het centrum loopt
- Pilot autoluwe dorpsstraat lijkt geen succes, en wordt nog geëvalueerd.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Rode gebied max hoogte 435 cm



Parkeerbeleid
- Groen: gratis max. 2 uur
- Rood: betaald 9:00-20:00 uur

Royal HaskoningDHV

Gemeente Heiloo

Kernwinkelgebied:

- Winkelcentrum ‘t Loo, 40 winkels

Toegangsbeleid:

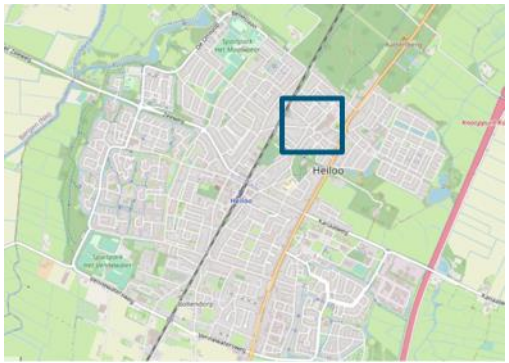
- GLBH beperkingen: enkel hoogtebeperking nabijgelegen A9 (450 cm); niet relevant want voldoende hoog voor regulier vervoer en genoeg alternatieve wegen
- Venstertijden: Heiloo kent geen venstertijden

Parkeerbeleid:

- Betaald parkeren in blauwe zone of met parkeerontheffing. De blauwe zone geldt:
  - Maandag t/m donderdag 08:00-18:00. vrijdag 08:00-21:00 en zaterdag 08:00-18:00.
  - Blauwe zone: Rond het winkelcentrum ‘t Loo, in het stationsgebied, rondom de Wilgenlaan, Molenweg, Schoutslaan, Breedelaan en tussen Stationsweg en Heerenweg (voor Breedelaan geldt in overleg met de scholen een parkeertijd van 10 minuten).
  - In de blauwe zone max. 2 uur gratis parkeren met een parkeerschijf
- De blauwe zone is geplaatst:
  A. Rond het winkelcentrum 't Loo.
  B. In het stationsgebied.
  C. Rondom de Wilgenlaan, Molenweg, Schoutslaan, Breedelaan en tussen Stationsweg en Heerenweg (voor Breedelaan geldt in overleg met de scholen een parkeertijd van 10 minuten).

Bijzonderheden

- Verkeersplan vastgesteld met focus op veiligheid, luchtkwaliteit en woningbouwontwikkelingen.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid

Royal HaskoningDHV

BUCH gemeenten - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Hoog	In de toekomst worden mogelijk venstertijden ingevoerd in Bergen en Castricum. De wens voor kleiner vervoer in Bergen biedt kansen voor het invoeren van privileges.
Eigen inkoop gemeente	Hoog	Omvang (ingehuurd) wagenpark beperkt, maar signaalwaarde van dit instrument is hoog. In samenwerking met andere gemeenten is opschaling denkbaar. Hierbij kunnen de geleerde lessen uit andere gemeentes in de regio worden meegenomen.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Laag	Alleen betaald parkeren in Bergen en Castricum bij het strand, maar ook problemen met hoge parkeerdruk.
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Hoog	Bergen: € 93,45, Uitgeest: € 63,10, Castricum: € 93,00, Heiloo: € 73,20; Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld tot hoog. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt tot hoog.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt. Kansen liggen door vele forensen rondom pakketkluizen op belangrijke OV-knooppunten.

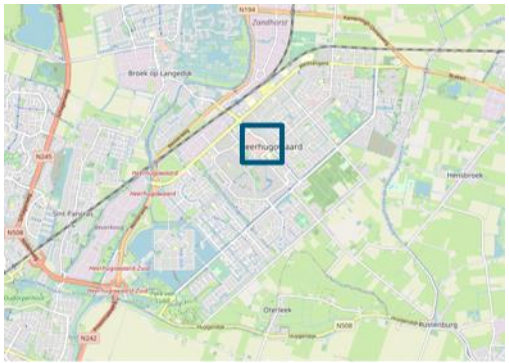
Gemeente Heerhugowaard (2022: Dijk en Waard)

Kernwinkelgebied:
- 150 winkels in Stadshart

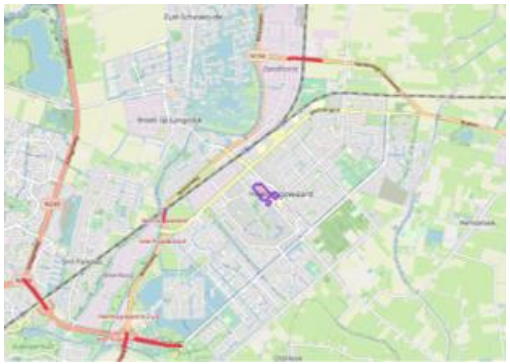
Toegangsbeleid:
- GLBH beperkingen: enkele hoogtebeperkingen op de uitvalswegen (N2, N194, N508) rondom Heerhugowaard. Dit levert geen substantiële impact op, want hoogtebeperkingen (max: 430cm – 550cm) zijn ruim hoger dan standaard voertuighoogte;
- Venstertijden: nabij het voetgangersgebied rond het stadshart (Parelhof, Kwarts, Coolplein en het pad Jade) gelden dagelijks venstertijden van 07:00-20:00 voor laad- en losverkeer. (was korter, maar uitgebreid om intensiteit te spreiden)

Parkeerbeleid:
- Rond het Stadshart (winkelcentrum Middenwaard en het Coolplein) zijn er betaalde parkeergarages en betaalde parkeerterreinen;
- Op straat alleen parkeren met een parkeervergunning;
- Gratis parkeren bij P+R locaties (het NS-station).

Bijzonderheden:
- Vanaf 1 januari fusie tussen Heerhugowaard en Langedijk tot gemeente Dijk en Waard
- Tweede winkelgebied (Centrumwaard, 65 winkels) rondom Middenweg
- Stationsgebied in ontwikkeling, wordt onderdeel van stadshart, stedelijke verdichting



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Paarse gebied is venstertijdengebied



Parkeerbeleid
- Grijs: vergunninghouder gebied
- Geel: betaald
- Groen: gratis

Royal HaskoningDHV

Gemeente Langedijk (2022: Dijk en Waard)

Kernwinkelgebied:
- 43 winkels in winkelcentrum Broekerveiling

Toegangsbeleid:
- Venstertijden: Langedijk kent geen venstertijden
- GLBH beperkingen: de oostelijk gelegen N242 (noord-zuid) en N194 (west-oost) kennen hoogtebeperkingen van 405 cm respectievelijk 465 cm in verband met onderdoorgangen. Gezien de maximale hoogte van vrachtwagens zorgt dit niet voor substantiële invloed op het kernwinkelgebied

Parkeerbeleid:
- Binnen de bebouwde kom van gemeente Langedijk mogen geen grote voertuigen geparkeerd worden die (tijdens de week): lengte meer dan 600 cm en hoogte meer dan 204 cm
- Campers, kampeerauto's, caravans en kampeerwagens tot een lengte van maximaal 6 meter en een hoogte van maximaal 2,4 meter mogen niet langer dan 8 dagen geparkeerd worden.
- Aan parkeren voor personenvervoer zijn geen beperkingen opgelegd.

Bijzonderheden:
- Vanaf 1 januari fusie tussen Heerhugowaard en Langedijk tot gemeente Dijk en Waard



Kernwinkelgebied
Winkelcentrum Broekerveiling



Toegangsbeleid
In rode gebied hoogtebeperkingen



Parkeerbeleid
Oranje gebieden niet toegankelijk voor grote voertuigen

Royal HaskoningDHV

Gemeente Dijk en Waard - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebieden te klein
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Omvang (ingehuurd) wagenpark beperkt, maar signaalwaarde van dit instrument is hoog. In samenwerking met andere gemeenten is opschaling denkbaar. Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst. In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	Mogelijk beperkt effect in Heerhugowaard
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Hoog	Heerhugowaard: Geen kosten vermeld op de website Langedijk: € 111; Dit is in vergelijking met de rest van de regio relatief hoog en is het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus hoog.
Handhaving	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Ontheffingenbeleid	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Kop van Noord-Holland

Texel

Den Helder

Schagen

Hollands Kroon

Gemeente Texel

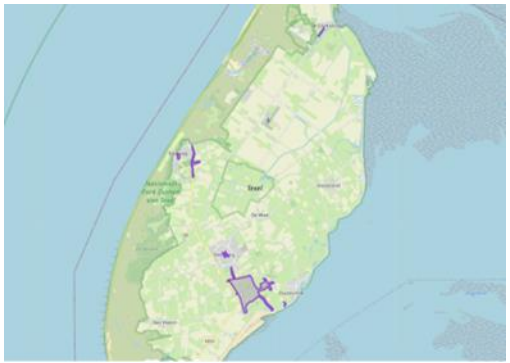
Kernwinkelgebied:
- Kernwinkelgebied Den Burg; 75 winkels (horeca & shopping)

Toegangsbeleid:
- Op deze wegen (paarse) is het niet toegestaan met een vrachtwagen, bakwagen of trailer te rijden. Er is sprake van drie categorieën
  - Weverstraat (centrum Den Burg) is wandelgebied met vensters (07:00-11:30; 18:00-21:00). Met name voor leefbaarheid, bevalt goed. Ontheffing mogelijk
  - Hogeberggebied is altijd afgesloten, behalve voor bestemmingsverkeer, vanuit landschappelijk oogpunt
  - Overige afgesloten wegen zijn te klein voor vrachtverkeer

Parkeerbeleid:
- Betaald onbeperkt parkeren met vooraf gekocht Texel e-vignet. Bij de dorpen en bij de strandslagen is er tussen 08:00-20:00. Er zijn uitzonderingen:
  - Den Burg: max. 2 uur in de binnenring, P-terrein van AH max. 1 uur, P-terrein Vogelenzang max. 2 uur, Parkstraat en Burgwal max. 0,5 uur
  - De Koog: P-terrein Lidl en De Brink max. 2 uur. Ouderschild: Heemskerckstraat tussen J.C. Rijpstraat en Barentzstraat: maximaal 2 uur; er komen ook zones van max 1 uur
- Qua capaciteit is handhaving lastig, maar de betalingsbereidheid is zeer hoog



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid
Blauwe gebied: parkeren Texel e-vignet

Royal HaskoningDHV

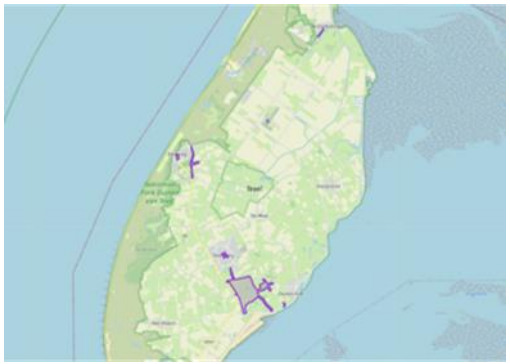
Gemeente Texel (2)

Bijzonderheden:

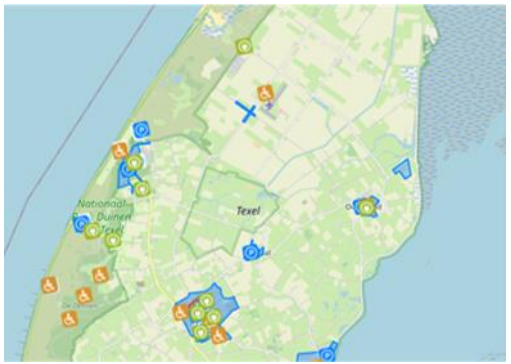
- Er zijn weinig ambities van het bestuur voor het verduurzamen van goederentransport. Een ambtelijke gedachtegang is een ZE-zone in de duinen.
- Men wil wel de toerist zoveel mogelijk uit de auto krijgen. Recreatieve fietspaden door duinen en bossen worden opgeknapt
- Meest kenmerkende knelpunt is de gigantische stroom aan vracht- en personenverkeer dat door Den Helder gaat. Er zijn onderzoeken geweest over het combineren van pakketstromen richting Texel. Veelbelovend, maar Schoolplein bedrijfsbelangen en strategieën lijken moeilijk uit te lijnen
- Potentie raakvlak Texel en Den Helder. Hier lopen al gesprekken voor, tot nog toe weinig resultaat. Boot als mogelijk instrument gezien om beleid toe te passen (bijvoorbeeld geen uitstotende vrachtwagens meer op de boot toestaan, of het toepassen van een reserveringssysteem)
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma ‘De Kop werkt!’, waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid



Parkeerbeleid

Blauwe gebied: parkeren Texel e-vignet

Royal HaskoningDHV

Gemeente Texel - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Hoog	Mogelijke kans om vanaf veerterminal Den Helder alleen nog zero-emissie bestel- en vrachtauto's toe te laten
Autoluw/privileges	Hoog	Mogelijk interessant in verblijfsgebieden waar veel toeristen komen
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking (mogelijk binnen 'De Kop werkt!) zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Kans vanwege aanwezigheid betaald parkeren en gemak van kopen e-vignet
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 43,40: Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Den Helder

Kernwinkelgebied:
- 143 winkels; Er is een ontwikkeling gaande waarin het winkelgebied getransformeerd wordt naar woongebied, in verband met langdurige leegstand. Er komen supermarkten voor terug
- Zie rechterplaatje: het blauwe gebied ten noorden van Beatrixstraat is kernwinkelgebied

Toegangsbeleid:
- In sommige stegen GLBH beperkingen max lengte 1040 cm, vanwege gebrek aan ruimte
- Voetgangersgebied is de laatste jaren verkleind, omdat dit woongebied geworden is
- In de voetgangersgebieden gelden venstertijden. Recent is het avondvenster afgeschaft, waarmee venstertijden nu lopen tussen 23:00-11:00, in de gebieden zoals aangegeven in paars. Ontheffing mogelijk

Parkeerbeleid:
- Tot 2017 was er betaald parkeren in het centrum. Dit was een groot item in de verkiezingen van 2014, waarna het is afgeschaft. Sindsdien blauwe zones (maandag t/m zaterdag 09:00-18:00) waar parkeren kan voor max. 3 uur. Het is de vraag of dit voor lang zo blijft, want het scheelt veel inkomsten. Politiek wordt hier nu niet over gesproken
- Bewoners de ondernemers binnen een blauwe zone kunnen een ontheffing aanvragen.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
- Rood:
  - Californiëstraat (centrum) max lengte 940cm
  - Havengebied: gewichtsbeperkingen. Zeedoksluis verouderd, tijdelijke maatregel
- Paars: Venstertijden



Parkeerbeleid
- Rood: betaald
- Blauw: maximaal 3 uur
- Groen: gratis

Royal HaskoningDHV

Gemeente Den Helder (2)

Bijzonderheden:

- Raakvlak met gemeente Texel door de haven van de veerboot
- Winkelcentrum Kroonpassage wordt gesloopt, waardoor de soorten winkels en bereikbaarheid anders worden. Men ziet dit als een kans om kleinere voertuigen andere routes te laten rijden. Dit is voor supermarkten nog onbespreekbaar.
- Het is moeilijk bedrijven zich te laten vestigen in Den Helder. Men is blij als deze er toch komen, dus veel interesse tot faciliteren
- Den Helder ligt aan het einde van de logistieke keten en ervaart dus ook weinig mogelijkheden om processen bij bedrijven te veranderen.
- Men staat open voor regionale initiatieven
- Ambtelijk is over een ZE-zone nagedacht, maar dit blijkt lastig uitvoerbaar omdat het centrum tegen een provinciale weg ligt, die beheerd wordt door RWS en waarmee potentieel andere gemeenten kunnen worden belemmerd
- Den Helder denkt na over snellaadlocaties voor particulieren; na toelichting ziet men ook relevantie voor laadinfra voor zwaardere voertuigen
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma ‘De Kop werkt!’, waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid

- Rood:
  - Californiëstraat (centrum) max lengte 940cm
  - Havengebied: gewichtsbeperkingen. Zeedoksluis verouderd, tijdelijke maatregel
- Paars: Venstertijden



Parkeerbeleid

- Rood: betaald
- Blauw: maximaal 3 uur
- Groen: gratis

Gemeente Den Helder - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Hoog	Voetgangersgebied afgelopen jaren verkleind omdat het woongebied is geworden. Wel kans om venstertijden te verkorten naar ochtend om overlast ‘s nachts te voorkomen. Toegangsbeperkingen nodig als zero-emissie zone wordt ingevoerd in Texel.
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	In Hollands Kroon en Schagen zijn grote delen van het wagenpark elektrisch. In regionale samenwerking (mogelijk binnen ‘De Kop werkt!) zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Betaald parkeren recent afgeschaft in gemeente
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	€ 49,95: Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Hoog	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Hoog	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Schagen

Kernwinkelgebied:
- 157 winkels + 50 horeca in het centrum van Schagen

Toegangsbeleid:
- Vrachtwagenverbod in de Thorbeckestraat. Dit verbod is ingevoerd vanwege de ervaren overlast in de smalle straten. Het verbod werd vaak overtreden, daarom komen er nu camera's ter handhaving. Sinds kort is dit ook een éénrichtingsweg geworden.
- Er speelt een discussie om het gebied rondom de markt autovrij/autoluw te maken. Er is veel draagvlak om daar iets mee te doen
- In Schagen is niet genoeg draagvlak voor een breder autoluw plan. Eind 2021 komt er wel een nieuw verkeersplan. Dit is een tussenvorm met minder parkeerplaatsen, al blijven de winkels bereikbaar aan de voorkant. Er is nog geen uitgangspuntennota. Venstertijden worden nog niet overwogen

Parkeerbeleid:
- Parkeren in Schagen is gratis. In het centrum wordt gewerkt met blauwe zones, waar maximaal twee uur geparkeerd mag worden.

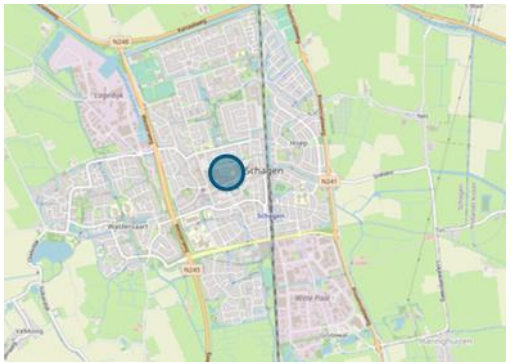
Bijzonderheden:
- Schagen volgt over het algemeen op grotere steden, bij ontwikkelingen zoals ook logistiek
- Karakteristiek is dat er veel landbouwverkeer door de kern rijdt. Dit is wel groot, maar niet gerelateerd aan stadslogistiek
- Kenmerkend is dat men beschikt over een 'supermarktboulevard', bestaande uit 4-6 supermarkten direct naast het centrum
- Schagen heeft een sterke regiofunctie in een gebied waar mensen afhankelijk zijn van de auto. Zet dus vooral in op elektrische auto's, in plaats van minder auto's. De aanleg van laadinfrastructuur loopt wel nog vraag gestuurd
- Schagen heeft een duurzaamheidsprogramma (fietsstimulering etc.) en zet in op een sterk centrum
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma 'De Kop werkt!', waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied
Kernwinkelgebied



Toegangsbeleid
Rode gebied hoogtebeperking (435cm) i.v.m. laag viaduct



Parkeerbeleid
Blauwe zone

Royal HaskoningDHV

Gemeente Schagen - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Beperkt	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Beperkt	In zuidoosthoek Markt wordt autoluwe zone ingericht. Eerder is geen draagvlak gebleken om zone groter te maken.
Eigen inkoop gemeente	Beperkt	Is al duurzaam wat betreft gemeente zelf: rijden alleen elektrisch, wat nog rijdt op fossiel wordt op termijn ook vervangen door elektrisch. In Opmeer rijdt de buitendienst met elektrische voertuigen. In regionale samenwerking (mogelijk binnen 'De Kop werkt!) zouden de geleerde lessen gedeeld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen betaald parkeren in gemeente
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Connexxion heeft aangegeven op termijn oplaadpunt te willen bij station Schagen. Voor laadinfra logistiek wens om samen optrekken binnen provincie
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Beperkt	€ 54,70: Dit is in vergelijking met de rest van de regio gemiddeld. Het effect van het verlagen van leges voor zero-emissie voertuigen dus beperkt.
Handhaving	Beperkt	Interessant om regionaal op te pakken en schaalvoordelen te creëren.
Ontheffingenbeleid	Beperkt	In afwachting van landelijk uniform geadviseerd ontheffingenbeleid om lappendeken aan verschillende wetten en regels per gemeente te voorkomen. Rol voor provincie in informatieverstrekking aan vervoerders en verlader op regionaal niveau.
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Regionale samenwerking mobipunten met sociale functies in Schagen, Den Helder en Hollands Kroon, mogelijkheid om uit te breiden met pakketkluizen (die zijn er nu nog niet). Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Gemeente Hollands Kroon

Kernwinkelgebied:

- Er zijn 22 kernen verdeeld over een groot grondgebied. Er zijn vier grotere kernen: Anna Paulowna (20 winkels), Hippolytushoef (17 winkels), Wieringerwerf (24 winkels) en Nieuwe Niedorp (16 winkels).

Toegangsbeleid:

- Voor sommige straten gelden GLBH beperkingen, meestal op gewicht of hoogte. Dit is vooral gezien praktische mogelijkheden, niet zozeer vanwege ontmoediging
- Er zijn veel oude bruggen met gewichtsbeperkingen, daarnaast zijn niet alle wegen breed genoeg voor groot verkeer. Dit betreft wel met name landbouwwegen die minder belangrijk zijn voor winkellogistiek

Parkeerbeleid:

- Parkeerbeleid is er niet; wel een plan waarin staat hoeveel parkeerplaatsen waar moeten komen

Bijzonderheden:

- Er zijn geen grotere mobiliteitsplannen, die lijken er ook niet aan te komen
- Er komen binnen kernen wel eens klachten voor dat er vrachtwagens verkeerd staan. Dit wordt vaak lokaal aangepakt met maatwerk zonder hele baanbrekende oplossingen
- Veel mensen ervaren overlast van trillingen, dit is een groter probleem. Dit geldt met name in Westerland en Nieuwe Niedorp. Hier staan veel oude huizen
- Gemeente is wel benieuwd hoe ZE-zones invloed kunnen hebben op Hollands Kroon, en wat de rol van fietskoeriers zou kunnen zijn
- De gemeente maakt onderdeel uit van regionaal stimuleringsprogramma ‘De Kop werkt!’, waarin samen met de andere gemeentes in de Kop van Noord-Holland wordt gewerkt aan een toekomstbestendige regio.



Kernwinkelgebied

- Donkerblauw: Anna Paulowna
- Paars: Hippolytushoef
- Lichtblauw: Wieringerwerf
- Oranje: Nieuwe Niedorp



Toegangsbeleid

Rode gebieden: GLBH beperkingen i.v.m. infrastructurele limieten



Parkeerbeleid

Geen actief parkeerbeleid

Royal HaskoningDHV

Gemeente Hollands Kroon - instrumentarium

Instrument	Kansrijkheid	Omschrijving
Zero-emissie (ZE) zone voor stadslogistiek	Laag	Omvang gemeente te klein om kosten tegen baten op te laten wegen
Autoluw/privileges	Laag	Kernwinkelgebieden te klein en geen toegangsbeperkingen
Eigen inkoop gemeente	Laag	Groot deel wagenpark is al elektrisch. De gemeente wil het eigen wagenpark zoveel mogelijk van zero-emissie voertuigen voorzien. Buurgemeente Opmeer werkt al met elektrische voertuigen in de buitendienst.. In regionale samenwerking zouden de geleerde lessen en ervaringen uitgewisseld kunnen worden.
Gunstigere parkeertarieven voor zero-emissie voertuigen	N.v.t.	Geen parkeerbeleid
Voorrang parkeervergunning zero-emissie voertuigen	Laag	Geen wachtlijsten, dus geen verkorting van wachttijd voor ZE-voertuigen mogelijk.
Faciliteren oplaadinfra	Beperkt	Gemeente te klein om zelf logistieke oplaadinfra op te pakken. Hier zou een rol voor de provincie Noord-Holland, Noordkop of Noord-Holland Noord kunnen liggen.
Gunstigere leges voor zero-emissie voertuigen	Laag	RVV ontheffing: € 80,35. Dit is relatief hoog vergeleken met de rest van de regio. Er is nog geen sprake binnen de gemeente van deze leges verlagen voor zero-emissie voertuigen.
Handhaving	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Ontheffingenbeleid	N.v.t.	Geen toegangsbeperkingen
Communicatie	Beperkt	Regionaal op te pakken, bijvoorbeeld door het delen van inspirerende voorbeelden en showcases van Zero Emissie Stadslogistiek
Pakketkluizen	Hoog	Pakketkluizen kunnen uit vanaf een laag aantal pakketjes per dag. Het is aan de gemeente om hier voorwaarden aan te stellen. De uitvoering wordt ingevuld door de markt.

Lokale aanpak duurzame stadslogistiek

Conclusie

Instrumentarium duurzame stadslogistiek

Zoals op pagina 5 geïntroduceerd, zijn de in dit document opgestelde adviezen gestoeld op het instrumentarium duurzame stadslogistiek dat Royal HaskoningDHV opgesteld heeft. Dit instrumentarium bevat instrumenten die een gemeente kan gebruiken om beleidsdoelen met betrekking tot leefbaarheid en verblijfsklimaat te halen. De instrumenten zijn gebaseerd op wetgeving, en wettelijke taken en verantwoordelijkheden van gemeenten. De betrokken gemeenten in dit onderzoek hebben ingestemd met de analyse van juist deze instrumenten.

Op de volgende slide zijn de instrumenten die per gemeente zijn toegepast nader toegelicht. In het advies per gemeente zijn deze instrumenten gescoord hoe kansrijk deze instrumenten in de betreffende gemeenten kunnen zijn om bij te dragen aan doelstellingen voor duurzame stadslogistiek. Deze score is gebaseerd op een analyse van onderzoek naar relevante beleidsdocumenten, informatie van websites van gemeenten en interviews met vervoerders en beleidsmedewerkers van betrokken gemeenten. Onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen weer waar per instrument de score op is gebaseerd Bij het scoren van de maatregelen per gemeente hebben wij de volgende niveaus van ‘kansrijk’ gehanteerd:

- Laag (rood): weinig tot geen effect;
- Beperkt (oranje): er is een effect, maar dat effect is beperkt;
- Hoog (groen): effectiviteit van maatregelen zou grote positieve invloed kunnen hebben op schonere en slimmere logistiek.

Zero-emissie-zone	Autoluw i.c.m. privileges	Eigen inkoop gemeente	Parkeer-tarieven ZE	Voorrang parkeerver-gunning ZE	Faciliteren laadinfra	Gunstigere leges ZE	Handhaving	Ontheffingen beleid	Communicatie	Pakket-kluizen
Verplicht voor G40 gemeenten. Voor middelgrote steden kan dit ook gunstig effect hebben	Historisch centrum, zero-emissie zones in omliggende gemeenten	Schaalvoordelen spelen een rol, mogelijk bij middelgrote gemeentes of kleinere gemeentes in samenwerking	Aanwezigheid betaald parkeren	Aanwezigheid wachtlijsten parkeervergunning	Hierin ligt vooral een rol voor de provincie om dit bovenlokaal op te pakken	Hoogte van huidige leges	Huidig aanwezig ontheffingen beleid, klachten zoals gebleken uit interview gemeente	Huidig aanwezig ontheffingen beleid, klachten zoals gebleken uit interview gemeente	Hierin ligt vooral een rol voor de provincie om dit bovenlokaal op te pakken	Pakketkluizen spelen quitte vanaf een laag aantal pakketten per dag

Overzichtstabel alle gemeenten

Gemeente↓	Instrument →	Zero-emissie-zone	Autoluw i.c.m. privileges	Eigen inkoop gemeente	Parkeertarieven ZE	Voorrang parkeerverguning ZE	Faciliteren laadinfra	Gunstigere leges ZE	Handhaving	Ontheffingenbeleid	Communicatie	Pakket-kluizen
Westfriesland												
SED-gemeenten												
Hoorn												
Koggenland												
Medemblik												
Opmeer												
Alkmaar												
Alkmaar												
BUCH-gemeenten												
Dijk & Waard												
Kop van Noord-Holland												
Texel												
Den Helder												
Schagen												
Hollands Kroon												
Toelichting			Mogelijk regionaal op te pakken				Regionaal op te pakken		Regionaal op te pakken	Landelijk/regionaal op te pakken	Regionaal op te pakken	Rendabel vanaf 5 pakketten

Kansrijk | Mogelijk kansrijk | Weinig kansrijk | Nv.t.

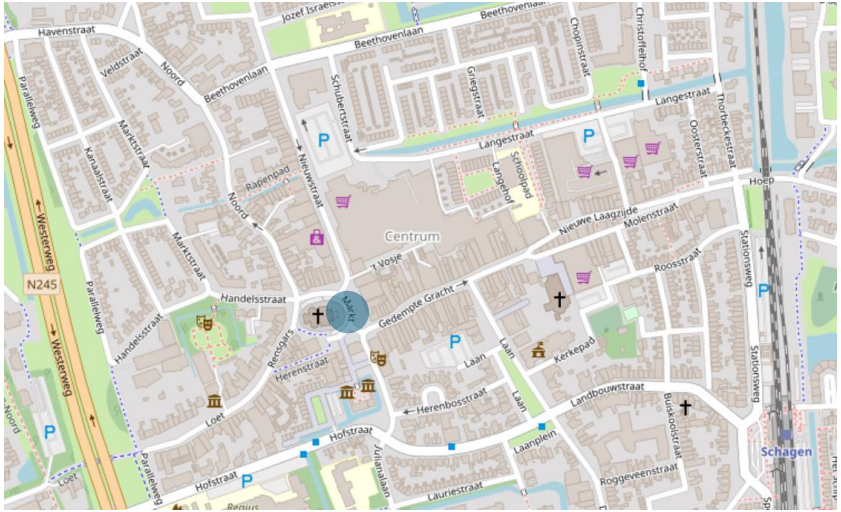
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Regionale aanpak duurzame stadslogistiek

Grensoverschrijdende knelpunten en kansen

Schagen: autoluw gebied

- Schagen wil rondom de kerk een autovrij plein creëren om te verblijven.
- De zuidoosthoek van de kerk wordt dan autovrij, waarbij verkeer uit het noorden nog naar het westen kan, en verkeer uit het zuiden nog naar het oosten kan, maar er geen doorgang tussen noord en zuid is.
- Voor venstertijden en andere beperkingen is geen draagkracht, voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers wel.
- In de Thorbeckestraat geldt een vrachtverbod maar is ook éénrichtingsverkeer ingesteld na veel meldingen van overlast. De meldingen zijn sindsdien verminderd. Een verzoek om te handhaven door middel van camera's werd niet geaccepteerd door het OM omdat deze werd aangevraagd voor de verandering naar éénrichtingsweg en de situatie nu dus is veranderd.
- Interessant om hier te bekijken wat regionaal kan (relatie met kop van Noord-Holland of regio Alkmaar) en de rol van de provincie Noord-Holland te bespreken.



Royal HaskoningDHV

Alkmaar & BUCH-gemeenten: goederenhub

- In Bergen wordt veel overlast ervaren van vrachtverkeer, daarom is er eerder gekeken naar het bundelen van goederenstromen. Ook in de andere gemeenten binnen de ambtelijke samenwerking bestaat hier draagvlak voor. In Bergen speelt het verminderen van uitstoot omdat de gemeente omringd is met Natura2000-gebieden.
- De BUCH gemeenten zijn samen echter te klein en de logistieke stromen zijn niet dik genoeg om zelf iets van de grond te krijgen.
- In het collegeprogramma van Alkmaar staat dat er een cargo hub wordt onderzocht, vanwege overlast van veelheid vrachtverkeer in de binnenstad.
  - Pakketkluizen en privileges voor schonere voertuigen worden opgepakt vanuit de gemeente
- Door het afstemmen van beleid worden logistieke vervoerders getriggerd om te bundelen. Hierbij kan worden gedacht aan eisen stellen als alleen zero-emissie voertuigen of bepaalde tijden.
- Winst is vooral te halen bij kleinere ondernemingen en speciaalzaken die vaker en in kleinere hoeveelheden beleverd worden
- Huidige fase is dat men de goederenhub wel wil, maar nog geen concreet idee is. De ambitie is uitgesproken en omarmd door colleges. Nu moeten er handen en voeten aan de uitwerking worden gegeven. Hier ligt een kans voor de provincie Noord-Holland.

Texel en Den Helder: kans veerterminal

- Geen grote overlast van logistiek op Texel. Bevoorradend verkeer moet door Den Helder om Texel te bereiken.
- Een aantal pakketbezorgers bezorgt niet op Texel. Deze laten soms de pakketten achter bij Vliegveld de Kooi, waar het wordt opgehaald door lokale bezorgers van het eiland. Met vervoerders zou gesproken kunnen worden over hoe stromen te combineren zijn op het Kooipunt en waar voor hen de winst zit. Hierdoor zouden mogelijk meer partijen in belevering op Texel kunnen voorzien, wat een winstpunt is voor ondernemers en bewoners.
- Grote partijen hebben bezorging vaak al efficiënt ingericht. Er is wel winst te behalen bij de andere segmenten van belevering (MKB) die vaak meer particuliere leveranciers in dienst hebben
- Den Helder voert blauwe zones in tegen parkerend Texelverkeer
- Een punt van zorg is voor de gemeente Den Helder dat de zero-emissie zones die op andere plekken in de provincie worden ingevoerd, met als vrees dat Den Helder het ‘afvoerputje’ wordt waar zolang het mag de vervuilende voertuigen blijven rijden.
  - Om negatieve gevolgen van het invoeren van zero-emissie zones elders te voorkomen zouden regionaal stappen gezet kunnen worden
- Er is geen inzicht in hoeveel vervoer naar Texel plaatsvindt. Ook is niet helder welke distributiebedrijven in Den Helder zitten.
- Eerste stap zou kunnen zijn het weren van de oudste, meest vervuilende bestel- en vrachtwagens op de boot naar Texel. Dit zou op Texel en in Den Helder leefbaarheidswinst op kunnen leveren. Door het voorkomen van luchtvervuiling kunnen andere plannen ruim baan krijgen.
- Een andere stap die genomen kan worden is het in kaart brengen van de logistieke stromen, bijvoorbeeld door middel van een rondvraag onder ondernemersverenigingen.
- De provincie Noord-Holland zet in op vervolgonderzoek om de mogelijkheden te verkennen.

Westfriesland: kansen door ZE-zone Hoorn

- Raakvlak vanwege logistieke beleveringsroutes in Westfriesland
- Vooral interessant voor historische centra: Hoorn, Medemblik, Enkhuizen:
  - In Hoorn wordt hinder ervaren van zware voertuigen. Hoorn moet vanuit het Klimaatakkoord een zero-emissie zone invoeren.
  - Op het bedrijventerrein WFO in Medemblik liggen mogelijk kansen om waterstoftankinfrastructuur aan te leggen, faciliterend voor logistiek vervoer.
  - Het centrum van Enkhuizen wordt autoluw gemaakt. Vrachtverkeer moet daar ook prominent in door vele hinder (schade en voertuigen die zich vastrijden).
  - In Hoorn en de SED-gemeenten is overlast van bevoorrading door e-commerce partijen.
- Er liggen kansen voor een dubbele regionale aanpak met het stimuleren van duurzame logistiek en beperken van vervuilende bevoorrading. Onderdelen hiervan kunnen zijn:
  - Gezamenlijk afstemmen gevolgen van ZE-zone Hoorn
  - Gezamenlijk afstemmen potentiële maatregelen zoals venstertijden, vrachtwagenverboden of privileges
  - Gezamenlijke inkoop van uitstootvrije voertuigen
  - Regionale werkgroep stadslogistiek met vervoerders en brancheorganisaties

Regionale samenwerkingsinstrumenten

- Handhaving, ontheffingen, vergunningen en venstertijden: interessant om te bepalen welke ontheffingen afgestemd kunnen worden op regionaal niveau. Ook interessant om te kijken hoe handhaving geregeld kan worden: goed handhaven kost veel geld. De provincie kan hier een rol in spelen. Bijvoorbeeld samen opschaling realiseren, een aanvraag coördineren, of een loketfunctie opstarten. Het is belangrijk om een lappendeken aan regels te voorkomen, dat is zeer verwarrend voor vervoerders, en daarmee contraproductief voor het bereiken van doelstellingen. In de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek kunnen zulke afspraken gemaakt worden.

- Communicatie: Eerder is een SPES-onderzoek verricht voor de Vervoerregio Amsterdam, om te onderzoeken wat regionale gevolgen zijn van de zones in onder andere Amsterdam. Een van de resultaten is dat het bereiken van MKB-ondernemers lastig is. Hieruit is een vervolgtraject gestart in de Zaanstreek via SPES, om een communicatietraject te bepalen: hoe deze midden- en kleinbedrijven te bereiken. De provincie kan hier een rol in spelen.

- Faciliteren laadinfra: Goede laadinfrastructuur is een randvoorwaarde voor goede duurzame stadslogistiek. Realisatie is echter duur. De provincie kan hier een rol in spelen. Bijvoorbeeld samen opschaling realiseren, een aanvraag coördineren, of een loketfunctie opstarten.

- Pakketkluizen: In sommige gemeenten wordt overlast ervaren van pakketbezorgers. De provincie kan hier een rol in spelen. Bijvoorbeeld een provinciaal beleid opstellen, regelgeving laten afstemmen, samen opschaling realiseren, of een loketfunctie opstarten. Zie verdere uitwerking op de volgende pagina.

Pakketkluizen (1/2)

Analyse naar pakketkluizen: Een potentiële kans?
Pakketkluizen worden door zowel de markt als verschillende overheden gezien als een potentiële kans in het verbeteren van stadslogistiek. Hierin kunnen ze bij te dragen beleidsdoelen zoals het stimuleren van innovatieve concepten, duurzaamheid en leefbaarheid.

Gesprekken met de markt en overheden leveren vier essentiële aspecten op
Om een beeld te krijgen van de huidige situatie, de knelpunten en mogelijke kansen zijn verkennende gesprekken gevoerd met zowel marktpartijen als overheden. Voor marktpartijen waren dit vervoerders die zich bezig houden met het totaalvervoer (o.a. PostNL, DHL, DPD) en zogenaamde focusexploitanten die zich specifiek richten op pakketkluizen (o.a. De Buren, Izipack, Lockster). Binnen de overheden is de provincie Noord-Holland gesproken, alsook onder andere de gemeentes Alkmaar, Harderwijk en Amstelveen. Vier onderwerpen kwamen hierbij naar voren: (1) product, (2) locatie, (3) technische inrichting, (4) juridisch.

1. Product: Er zijn verschillende pakketkluisproducten te onderscheiden
De gesprekken laten zien dat de pakketkluis is onder te verdelen in drie sub-producten, aangegeven in onderstaande figuur middels de groene kleur. Dit is de standaard '*pakketkluis' (*waar pakketjes door alle vervoerder in kunnen worden gelegd) de '*pakketkluis met last-mile service'* (waarbij de totaalvervoerder haar pakket bij een centraal gelegen hub van de focusexploitant levert, die vervolgens het laatste stuk richting de pakketkluis uitvoert) en de '*pakketkluis met totaalvervoer'* (zoals deze door totaalvervoerder wordt uitgevoerd). Tevens zien we dat de kluis een sterke interactie heeft met retail- en thuis-pakketpunten. Onderstaand figuur geeft een overzicht van de gevonden productstructuur.

Welk pakketkluisproduct gebruikt wordt heeft een substantiële invloed op de werkzaamheid en impact van de kluis. Hierbij valt te denken aan de te reduceren voertuigbewegingen, de totale hoeveelheid benodigde kluizen en de interactie met andere vormen van stadslogistiek.



2. Locatie: Tot dusver weinig plaatsing op publieke grond, bij locatiekeuze spelen verschillende factoren
Een belangrijk onderscheid is te maken tussen kluizen geplaatst op private grond en op publieke grond. De tweede van deze is namelijk substantieel complexer door de juridische aspecten waarmee rekening gehouden moet worden (zie kop 4). Veel marktpartijen ervaren het aanvraagproces als langzaam doordat niet scherp is waaraan zij moeten voldoen in een vergunningsproces, wat sommige partijen doet besluiten zich te beperken tot plaatsing privaat terrein.

Over het algemeen voldoen gunstige locaties - vanuit het aanbiedersperspectief - aan een sterk verkeersvolume. Verder spelen ook factoren als demografie, toegankelijkheid en bereikbaarheid een rol. Opvallend is dat totaalvervoerders verder ook nog hun netwerk als zeer belangrijke factor meenemen. Daardoor zoeken zij vaker voor een specifieke plek.

3. Technische Inrichting: vaak vergelijkbaar, veelal maatwerk mogelijk
Op het gebied van technische inrichting zijn weinig onderscheidende factoren gevonden. Wel blijken een goede stroomvoorziening en vlakke ondergrond belangrijke uitgangspunten voor iedere kluis. Daarnaast moet rekening gehouden worden met installatiemogelijkheden en connectiviteit. Partijen geven aan dat er bijna altijd wel maatwerk toe te passen is

→

Pakketkluizen (2/2)

4. Juridisch: Eerste inzichten in benodigde procedures
Op juridisch gebied zijn er nog weinig vastgestelde uitgangspunten, zo blijkt uit gemeenten die het vergunningsvraagstuk voor pakketkluizen veelal anders inschatten. Voor het verwerven van inzichten zijn daarom interne juridische analyses uitgevoerd. Hieruit komt naar voren dat er in ieder geval rekening gehouden dient te worden met de 'omgevingsvergunning bouw' en waarschijnlijk ook 'omgevingsvergunning strijdig gebruik'. Tevens lijken er mogelijkheden voor een tweede route, in dit geval vergunningsvrij, binnen het Besluit Omgevingsrecht (Bor). Dit is tenminste eenmaal gedaan in Nederland, maar het is de vraag of dit wenselijk en effectief is gezien latere interactie met onder andere de welstand.

Aanvullend hierop geldt dat, indien het gebruik van gronden of bouwwerken in strijd is met een bestemmingsplan, de vergunning in afwijking van het bestemmingsplan slechts wordt verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Wat betreft het stellen van eisen aan pakketkluizen, lijkt de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) het meest geschikte instrument. Een interessante casus is het stellen van een maximum aan het aantal te verlenen vergunningen, daar er hiermee een schaars recht verleend wordt en er hiervoor dus aanvullende eisen gelden.

Tenslotte worden er kansen gezien voor de omgevingswet (welke gemeentes flexibiliteit in het bestemmingsplan gaat opleveren) en zien we dat participatie verplicht is. Verder zien we dat gemeenten beperkt lijken in het kiezen van voorkeursaanbieders door het verlenen van vergunningen, dus dat uitgezocht moet worden of en hoe dat kan via aanbestedingen.

De kennis op dit gebied is constant in ontwikkeling, waarbij snelle stappen gemaakt worden in de beschikbare inzichten. De verwachting is dat in de komende periode meer en meer ervaring zal worden opgedaan in de praktische uitvoering van dit vraagstuk voor verschillende gemeenten.

Ervaring provincie Noord-Holland: Actueel thema, kans voor samenwerking
De provincie ziet dat dit een actueel thema is, maar dat er verschillend over gedacht wordt door gemeenten. Verder is de provincie voorstander van concurrentie. Aanvullend denkt de provincie dat de financiële ondersteuning niet voor de hand liggend is. Na gemeenteraadsverkiezingen (2022) wil de provincie peilen onder gemeenten of er animo is voor een bredere samenwerking.

Ervaring Hilversum: Kansrijk onderwerp, sluit aan bij sociale vragen
Hilversum is nog niet heel ver met pakketkluizen, maar denkt er wel over na en is ook actief in andere vormen van stadslogistiek, zoals een goederenhub voor ondernemers. Een pakketkluis kan voor Hilversum bijdragen aan duurzaamheids- leefbaarheids- en verkeersdegeneratiedoelen. De ruimte in Hilversum is schaars, maar er lijken kansen te zijn voor het combineren van vraagstukken. Een voorbeeld hiervan zijn de sociaal-onveilige expeditiehoven in de binnenstad, die baat kunnen hebben bij meer leven. Tegelijkertijd is het belangrijk om de socialere rol van de retail-pakketpunten in het oog te houden. De gemeente stelt dat het de ontwikkeling naar kluizen zou kunnen stimuleren door een 'launching customer' rol te nemen.

Ervaring Hoorn: Enthousiast over onderwerp, benadrukt integrale aanpak
In Hoorn staan nog geen pakketkluizen, maar in principe is men enthousiast over het idee van nieuwe stadslogistiek, zowel ambtelijk als bestuurlijk. In Hoorn heeft men een wekelijkse commissie die aanvragen als deze zou beoordelen. Het is nog onbekend tegen welke zaken men aan zou lopen. Wel wordt benadrukt dat het belangrijk is om pakketkluizen op een goed doordachte en integrale manier te implementeren.

Bijlage 1: Verantwoording omvang stadslogistiek

Verantwoording omvang stadslogistiek

- Voor de inschatting is gebruik gemaakt van kentallen van RHDHV die gebaseerd zijn bevoorradingsonderzoeken in ca. 7000 winkels in Nederland. Zie voor meer informatie: Stedelijke Distributie, meer dan Luchtkwaliteit
- De kentallen zijn voor Noord-Holland geactualiseerd op basis van beschikbare voertuigtellingen uit Alkmaar; daar zijn met ANPR-data alle inkomende bestel- en vrachtvoertuigen in het venstertijdengebied geregistreerd. Om die reden is voor Alkmaar ook de specifieke raming opgenomen voor het venstertijdengebied (dat wordt afgesloten door ANPR).
- De kentallen geven alleen inzicht in de bevoorradingsstromen, niet in bestel- en vrachtverkeer gerelateerd aan **bouwwerkzaamheden** (nieuwbouw, verbouw, herstel, reparatie). Om deze aantallen inzichtelijk te maken is gebruik gemaakt van een multiplier, die is gebaseerd op onderzoeken in Zwolle (RHDHV, 2022, cordontellingen) en CBS-data (2021). Hieruit blijkt dat bouwverkeer circa 30% van het totale, binnenstedelijke bestelverkeer bedraagt. Voor vrachtverkeer in de specifieke gebieden (zonder grote bouwprojecten) gaan wij uit van een 10% extra vrachtvoertuigen.

Aantal voertuigen per gebied

Voertuigbewegingen per dag	Enkhuizen		Medemblik		Den Helder		Schagen		Heerhugowaard		Alkmaar binnen venstertijden		Alkmaar centrum	
	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel	vracht	bestel
Supermarkt	4,4	0,9	4,4	0,9	8,7	1,8	8,7	1,8	8,7	1,8	0,0	0,0	4,4	0,9
Overige dagelijkse boodschappen	9,8	16,4	4,9	8,2	13,6	22,7	16,9	28,2	13,6	22,7	17,5	29,1	33,3	55,5
Mode en luxe	10,4	34,5	4,4	14,5	15,0	50,0	18,8	62,7	13,9	46,4	31,4	104,5	53,2	177,3
Vrije tijd	3,6	9,1	1,8	4,5	3,3	8,2	4,7	11,8	3,3	8,2	26,9	67,3	12,4	30,9
In en om huis	5,1	10,2	2,5	5,1	4,4	8,7	6,5	13,1	2,5	5,1	0,0	0,0	20,4	40,7
Overige	1,1	3,9	0,0	0,0	1,1	3,9	0,4	1,5	0,5	1,9	5,0	17,9	3,1	11,2
Horeca	15,4	25,0	11,9	19,3	23,7	38,5	22,0	35,7	10,1	16,4	29,9	48,5	74,7	121,3
	50	**100**	**30**	**53**	**70**	**134**	**78**	**155**	**53**	**103**	**111**	**267**	**201**	**438**
Multiplier voor bouwverkeer	**55**	**130**	**33**	**68**	**77**	**174**	**86**	**201**	**58**	**133**	**122**	**348**	**222**	**569**

Aantal verkooppunten centra

Aantal verkooppunten:	Enkhuizen	Medemblik	Den Helder	Schagen	Heerhugowaard	Alkmaar binnen venstertijden	Alkmaar centrum
supermarkt	2	2	4	4	4	0	2
Overige dagelijkse boodschappen	18	9	25	31	25	32	61
Mode en luxe	38	16	55	69	51	115	195
Vrije tijd	10	5	9	13	9	74	34
In en om huis	14	7	12	18	7		56
Overige	8		8	3	4	37	23
Horeca	35	27	54	50	23	68	170
	125	66	167	188	123	326	541

Bronnen:

- Regionale Retailvisie Kop van Noord-Holland (2018)
- Retailvisie Medemblik (2018)
- Winkelplan Middenwaard (website)
- Detailhandelsmonitor Noord Holland (webbased, 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

- 1 JUNI 2022

Kenmerk

1835695/1838382

Uw kenmerk

Betreft: Resultaten van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)-onderzoek stadslogistiek Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
- Resultaten van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES)-onderzoek stadslogistiek Noord-Holland Noord

Inleiding
Om de stadslogistiek efficiënter te maken en te verduurzamen zijn overheid en bedrijfsleven sinds 2014 aan de slag met de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek. In het Klimaatakkoord van 2019 hebben Rijk, provincies, gemeenten, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties afgesproken dat er in 2025 30-40 zero-emissiezones zijn voor stadslogistiek in de grotere gemeenten. Gemeenten bepalen zelf of dergelijke zones ingevoerd worden. Gemeenten en regio's kunnen daarin ondersteund worden met onderzoeksgelden van het Rijk. Dit gebeurt in het kader van het Samenwerkingsproject Expertpool Stadslogistiek (SPES). In 2021 en 2022 hebben wij die gelden benut om een onderzoek uit te laten voeren naar stadslogistiek in Noord-Holland Noord. Dit onderzoek betreft een actie uit de op 4 april 2022 door u vastgestelde Agenda Slimme en Schone Logistiek. Daarom sturen wij u dit onderzoek ter kennisneming toe.

Resultaten en vervolgactie
Het onderzoek heeft inzichtelijk gemaakt hoe groot de stadslogistieke sector is, waar per gemeente kansen liggen om maatregelen te nemen voor efficiëntere en duurzamere stadslogistiek, en welke maatregelen regionaal opgepakt moeten worden. Er zijn duidelijke kansen om stappen naar efficiëntere stadslogistiek te realiseren volgens de onderzoekers. Op pagina 46 van het onderzoek is een overzichtstabel te vinden.

Deze resultaten worden meegenomen in het opstellen van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland. Deze agenda stellen we samen op met de Vervoerregio Amsterdam en de Amsterdam Economic Board, bedrijfsleven en gemeenten. De agenda betreft niet alleen een actie uit de Agenda Slimme en Schone Logistiek en maar past ook binnen de opgaven van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-

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

Holland en Flevoland en het Platform Smart Mobility MRA. Deze uitvoeringsagenda wordt opgesteld om de landelijke uitvoeringsagenda stadslogistiek naar de regio te vertalen, nieuwe afspraken te maken om kansen te benutten, en te zorgen voor een gelijk en overzichtelijk speelveld voor bedrijven in de transitie naar zero-emissie stadslogistiek.

Tot slot
Het doel is om eind 2022 een door publieke en private partijen gedragen Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

B.A

voorzitter

C.J. Loggen

1 bijlage(n)

SPES-onderzoek stadslogistiek Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10031
Extern Zaak ID	1768827
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.f
Titel	Infrastructuur: Verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis (C-agenda M&B 20-06-2022)
Organisatieonderdeel	BU/INFRA

Bijlagen
Brief aan PS over verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	6 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022

Toelichting

De provincie ziet geen noodzaak om de Koopvaardersschutsluis nu te verlengen. Eerder was al duidelijk dat de omvaarroute via de Boerenverdrietsluis niet nodig was voor de renovatie van de Koopvaardersschutsluis. De provincie blijft, los van de werkzaamheden aan de Koopvaardersschutsluis, wel samenwerken met de gemeente Den Helder en andere stakeholders aan een aantrekkelijke route voor recreatieschepen via de Boerenverdrietsluis.

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. Visser en R. Baltus
BU/Infra/BSP

Telefoonnummer +31235145281
visserr@noord-holland.nl
baltusr@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 1 JUNI 2022

Kenmerk
1768827/1829312

Uw kenmerk

Betreft: verlengingsopgave Koopvaardersschutsluis

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Stand van zaken van het project Koopvaardersschutsluis.

De voorbereiding van de renovatie voor de Koopvaardersschutsluis is een nieuwe fase ingegaan. Een eerder plan hiervoor ging uit van een stremming van negen maanden en een omvaarroute via de Boerenverdrietsluis in Den Helder. Het ontwerp en de aanpak is nu zover gevorderd dat de renovatie en verlenging niet gelijktijdig hoeven plaats te vinden. Tegen aanzienlijk lagere maatschappelijke kosten kan de sluis worden gerenoveerd zonder gebruik te maken van de omvaarroute en door de verlengingsopgave uit te stellen. In deze brief lichten we dit nader toe.

Renovatie Koopvaardersschutsluis en visie Noordhollandsch Kanaal
Door een bacterie gaan de damwanden van de Koopvaardersschutsluis in Den Helder achteruit. Deze belangrijke zeesluis en toegangspoort van en naar het Noordhollandsch Kanaal moet daarom worden gerenoveerd. Na onderzoek blijkt dat de scheepvaart tijdens de renovatie de sluis kan blijven gebruiken. Omdat er geen langdurige afsluiting van de Koopvaardersschutsluis nodig is, is er geen harde noodzaak om de verlengingsopgave gelijktijdig met de renovatie uit te voeren. Daarbij komt dat onderzoek naar goederenvervoer over water (2019) concludeert dat de kosten voor het opwaarderen van de vaarweg – waar een verlenging van de Koopvaarderschutsluis aan moet bijdragen - zeer hoog zijn. Daarnaast komt door de stijgende grondstofprijzen dit onderdeel van het project onder druk te staan.

Uitstel verlenging 5 tot 8 jaar
Daarom hebben wij besloten de verlenging niet binnen het project te realiseren maar om deze uit te stellen. Nader onderzoek kan uitwijzen of een verlenging in de toekomst een bijdrage kan leveren aan het versterken van de haveneconomie en de ontwikkeling van het goederenvervoer. Dit wordt onderzocht in het kader van de Ontwikkeling van het Maritiem Cluster, een samenwerkingsverband tussen de gemeente Den Helder, Defensie/Koninklijke Marine en de

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 waarover wij u per brief van 14 maart 2022 (kenmerk 1528212/1782248) hebben geïnformeerd. Het gaat om een uitstel van 5 tot 8 jaar, waarbij de levensduur van onderdelen van het bewegingswerk en de besturing van de Koopvaardersschutsluis meewegen. De voorbereidingen voor de renovatie gaan door zoals gepland. Door het uitstellen van de verlengingsopgave, besparen we op de totale maatschappelijke kosten die nodig zijn om de sluis toekomstbestendig te maken.

Samenwerking met de gemeente Den Helder
De provincie blijft, los van de werkzaamheden aan de Koopvaardersschutsluis, wel samenwerken met de gemeente Den Helder en andere stakeholders aan een aantrekkelijke route voor recreatieschepen via de Boerenverdrietsluis. De komende maanden zullen we samen met de gemeente Den Helder de consequenties voor de daartoe in maart 2020 afgesloten samenwerkingsovereenkomst inzichtelijk maken en waar nodig nieuwe afspraken maken.

Financiële opgave van de renovatie
De renovatie van de Koopvaardersschutsluis is een onontkoombare onderhoudsmaatregel. De wijze waarop dit het beste kan worden aangepakt is nu inzichtelijk. De financiële consequenties zullen in het iMPI worden opgenomen en naar verwachting in maart 2023 aan u ter besluitvorming worden voorgelegd met de bijpassende kredietaanpassing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

C.J. Loggen

afschrift aan:

B&W gemeente Den Helder

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10094
Extern Zaak ID	1846310
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.g
Titel	Bereikbaarheid: Besluitvorming haven Boekelermeer (C-agenda M&B 20-06-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Brief onderbouwing Alkmaar.pdf
Brief aan PS over stand van zaken havenontwikkeling Boekelermeer, Alkmaar.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022

Toelichting

In de vergadering van 13 september 2021 hebben Provinciale Staten (PS) besloten tot een andere verdeling van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar (IPB). Een deel van dit budget komt ten goede aan de ontwikkeling van de Haven Boekelermeer. Gedeputeerde Staten hebben, onder voorbehoud van goedkeuring door PS, besloten om dit budget toe te kennen als subsidie aan de gemeente Alkmaar, ten behoeve van de realisatie van de haven Boekelermeer.

gemeente ALKMAAR

AANGETEKEND

INGEKOMEN 7 APR. 2022

Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Onderwerp
Havenontwikkeling Alkmaar verzoek
toekenning bijdrage IPB

Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlagen
	202203312887578	-
Uw brief van	**Behandeld door**	**Datum**
	Unit VGD	5 april 2022

Geacht college,

Provinciale Staten heeft op 13 september 2021 op verzoek van de gemeente Alkmaar besloten om de resterende middelen van het Investeringspakket Bereikbaarheid van Alkmaar (IPB) anders in te zetten. Daarbij is een bedrag van € 7,5 miljoen gereserveerd als bijdrage aan de havenontwikkeling met keerfaciliteit voor schepen op het bedrijventerrein Boekelermeer in Alkmaar.
Wij vragen u nu om de gereserveerde bijdrage aan de gemeente toe te kennen. In deze brief motiveren wij de toegevoegde waarde van deze haven met keerfaciliteit, vertellen de stand van zaken en gaan in op de nautische uitgangspunten.

Modal Shift: van weg naar water
Het is druk en wordt steeds drukker op de autowegen, met alle negatieve gevolgen voor bereikbaarheid en duurzaamheid. Verplaatsing van goederenvervoer naar het water levert een bijdrage aan de oplossing. Er is voldoende capaciteit op de waterwegen voor extra scheepvaart. Dan moet er wel een haven zijn waar schepen lading kunnen halen en brengen.

Welke bijdrage levert deze haven in de Boekelermeer aan de modal shift? Met andere woorden: hoeveel vrachtwagenbewegingen zijn er niet nodig door deze nieuwe haven?

De gemeente is in gesprek met diverse bedrijven die zich in het havengebied willen vestigen of daar al in de buurt zitten, veel grondstoffen nodig hebben en gebruik willen gaan maken van vervoer over water. Het initiatief voor de haven is begonnen met het innovatieve bedrijf SCW Systems dat biomassa nodig heeft voor hun productie van groen gas. Datzelfde bedrijf ontwikkelt een nieuwe bedrijfsactiviteit voor de CO2 positieve productie van grondstoffen voor de bouw. Een nieuw bedrijf naast het havengebied gaat door biomassavergisting groen gas produceren. Een andere nieuwkomer handelt in bouwmaterialen. Deze laatste partij wil ook de openbare kade exploiteren. Daar kunnen ladingen voor derden (projectladingen, containers e.d.) worden verzorgd. Als de ladingen van deze bedrijven over water vervoerd worden komt dat naar verwachting overeen met een besparing van circa

60.000 vrachtwagenbewegingen per jaar in het begin met een doorgroei naar meer dan 150.000 na een aantal jaren. Afhankelijk van andere nieuwkomers en initiatieven van bestaande bedrijven kan die besparing verder toenemen.
Er komt nog meer scheepvaart in de haven. Dat betreft echter geen nieuwe scheepvaart maar verplaatsing van bestaande scheepvaart van elders in Alkmaar langs het Noord-Hollands kanaal naar de Boekelermeer. Deze verplaatsingen zijn vooral van belang vanwege hun gevolgen voor de Leeghwaterbrug.

Leeghwaterbrug: minder vaak open
De brug is een berucht obstakel in de Alkmaarse ringweg. De brugopeningen leiden regelmatig tot lange files. In de jaren voor de vernieuwing van de brug ging deze jaarlijks ruim 2000 keer open. De provincie heeft in 2019 onderzocht hoe vaak de brug open gaat voor kerende schepen. Dat betreft circa 500 openingen ofwel 25% van het totaal aantal brugopeningen. Hierbij is enkel rekening gehouden met het huidige scheepvaartgebruik. De groei van de beroepsvaart door de havenontwikkeling is hier niet in meegenomen.

Door de keerfaciliteit in het havengebied hoeft de Leeghwaterbrug niet meer open voor kerende schepen en wordt een spitssluiting van de Leeghwaterbrug in de toekomst voor de provincie bespreekbaar. De haven komt namelijk ten zuiden van de brug en het meeste goederenvervoer over water van en naar Alkmaar speelt zich af tussen Alkmaar en Zaanstad. In de haven vestigt zich ook een bedrijf in jachtenbouw en opslag dat nu nog ten noorden van de Leeghwaterbrug ligt. Voor hun schepen hoeft de brug ook niet zo vaak meer open omdat hun meeste klanten ten zuiden van Alkmaar zitten. De nieuwe keerfaciliteit wordt groot genoeg voor het goederenvervoer om te kunnen keren.

Mobiliteitsbeleid Alkmaar: vervoer over water integraal onderdeel onderzoek stadslogistiek
Alkmaar kiest voor een binnenstedelijke groei, waardoor de stedelijkheid van Alkmaar verder toeneemt. Langs het kanaal in Alkmaar ligt een aantal verouderde bedrijventerreinen die de gemeente Alkmaar komende jaren wil transformeren tot moderne woon/werkmilieus. Hierdoor ontstaat ruimte voor binnenstedelijke woningbouw van circa 15.000 woningen.

Uit onderzoek van adviesbureau Goudappel blijkt dat de groei en bijbehorende verdichting ervoor zorgt dat zonder maatregelen de bereikbaarheid van Alkmaar onder druk komt te staan. Tegelijkertijd biedt deze verstedelijking ook kansen: Alkmaar kan op mobiliteitsgebied een zogenaamde systeemsprong maken, doordat de verstedelijking vanwege de groeiende nabijheid van meer producten en diensten ervoor zorgt dat mobiliteit op een andere manier ingericht kan worden. Het gevolg van een systeemsprong is dat het autobezit en autogebruik minder hard groeit, mits er goede alternatieven beschikbaar zijn. Om deze systeemsprong en bijbehorende mobiliteitstransitie goed te kunnen begeleiden gaat Alkmaar de komende tijd een Mobiliteitsstrategie opstellen. In deze mobiliteitsstrategie worden de belangrijkste mobiliteitsopgaven voor Alkmaar gedefinieerd, zowel voor de hoofdinfrastructuur als het mobiliteitsgedrag. Vervoer over water is één van de thema's die in de Mobiliteitsstrategie aan de orde komen.

Als onderdeel van de Mobiliteitsstrategie wordt in 2022/2023 onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de bevoorrading van winkels en horeca in de Alkmaarse binnenstad zoveel mogelijk via het water plaats te laten vinden. Het uitgangspunt hierbij is dat de haven in de Boekelermeer het overslagpunt is voor deze goederen, zowel voor vervoer over water naar Alkmaar toe als voor de distributie binnen de stad. Dit onderzoek vormt tevens een uitwerking van het Regionaal MobiliteitsProgramma, waarin onder andere ingezet wordt op een modal shift in het goederenvervoer en het efficiënter omgaan met goederenstromen. De provincie Noord-Holland wordt als belangrijke partner betrokken bij de totstandkoming van deze Mobiliteitsstrategie.

Bouwhub: vervoer van bouwmateriaal over water bij transformatie kanaalzone

De haven is ook op verschillende andere manieren betrokken bij de verstedelijking. De gemeente gaat onderzoeken wat bij deze transformatie de mogelijkheden zijn voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen over water en wat de rol van de haven daarbij kan zijn. Veel van die bouwlocaties liggen langs of vlakbij het kanaal en zijn dus over water prima bereikbaar. Dan hoeft er minder zwaar vrachtverkeer de weg op en rijdt er ook minder zwaar verkeer door de stad. Dit onderzoek gaat ook vanwege de nautische aspecten in samenspraak met de provincie.

De haven speelt ook een rol als nieuwe vestigingsplaats voor een aantal bedrijven die in het kader van de transformatie verplaatst moeten worden. Die verplaatsing is essentieel om circa 2000 van die nieuwe woningen te kunnen bouwen.

Tanken en transport van waterstof

Schepen moeten brandstof kunnen innemen. De haven is een logische plek. De gemeente houdt bij de gronduitgifte rekening met ruimte voor deze voorziening. Het wordt een voorziening voor duurzame brandstof. Dat ondersteunt de overstap van fossiele naar schonere aandrijving van schepen. In de directe omgeving van het havengebied wordt in de nabije toekomst waterstof als groene energiedrager geproduceerd. Daar wordt dan gebruik van gemaakt. Deze bunkerfaciliteit is onderdeel van een bredere ambitie om waterstof op bedrijventerrein Boekelermeer in te gaan zetten voor verwarming en als bijdrage aan de oplossing voor de netcongestie van Liander. Waterstof kan over water vanaf en naar de bunkerfaciliteit worden vervoerd. De waterstofeconomie zal komende jaren sterk groeien.

Verkeerstechnische voordelen voor de scheepvaart

De haven met keerfaciliteit is een aantrekkelijk alternatief voor schippers die overwegen om achteruit naar het Alkmaarder Meer terug te varen.

In het havengebied liggen alle schepen langs de kades buiten de vaarweg. In de huidige situatie liggen die schepen nog in de vaarweg afgemeerd.

gemeente ALKMAAR

Stand van zaken

De gemeente heeft de gronden voor de havenontwikkeling aangekocht en een schetsontwerp laten maken. Wij willen de haven in design & construct verder laten ontwerpen en realiseren en daarvoor een partij opdracht geven. Voor deze stap is zekerheid nodig over de uitgangspunten voor het ontwerp en de financiële bijdrage van de provincie Noord-Holland. Mede afhankelijk van de besluitvorming bij de provincie hoopt de gemeente dat het eerste schip in de eerste helft van 2023 kan afmeren. Bij de aanbesteding houdt de gemeente de duurzaamheid in het oog. Er wordt met name ingezet op zo veel mogelijk circulariteit van bouwstoffen.

Nautische uitgangspunten voor de haven

De provincie bepaalt hoe groot de schepen in het Noord-Hollands kanaal maximaal mogen zijn. Op dit moment zijn schepen met een lengte tot en met 86 meter (klasse M6) toegestaan. De provincie is bereid om onder voorwaarden voor schepen met een lengte tot en met 110 meter (M8) toestemming te verlenen. De Wilhelminasluis in Zaanstad is ontworpen voor klasse M8.

De gemeente sluit voor de maatvoering aan bij de provinciale ontwikkelingen en laat de haven met keerfaciliteit ontwerpen op basis van een maximale scheepslengte van 110 meter. Tegelijk met het realiseren van de haven laat de gemeente ook werkzaamheden in het Noord-Hollands kanaal zelf uitvoeren. De bodem van het kanaal ter plaatse van de haven wordt aangepast zodat een vlakke bodem vanuit het midden van het kanaal tot in de haven ontstaat. Ook wordt de beschoeiing tegenover de haven door de gemeente vernieuwd. De huidige is niet sterk genoeg om de krachten van de waterdruk door manoeuvrerende schepen te weerstaan.

Financiële bijdrage provincie

De provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar maken nog afspraken hoe de financiële bijdrage wordt ingezet en over eigendom en beheer van de keerfaciliteit

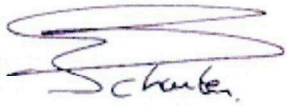
Afronding

Wij zijn van mening dat hier een goed plan ligt voor een belangrijke ontwikkeling in onze regio. Wij hopen dat u bereid bent om de gereserveerde bijdrage van €7,5 miljoen om te zetten in een toekenning zodat wij de realisatie van de haven voortvarend ter hand kunnen nemen.

Met vriendelijke groet,

Het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar,

mw. drs. A.M.C.G. (Anja) Schouten, burgemeester



W. (Wim) van Twuijver, secretaris



Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas

51671 Gemeente Alkmaar
Geestersingel 140, 1815BB ALKMAAR

PostNL frankering betaald

R Aangetekend

D–A–1

AAN HET COLLEGE V GEDEPUT
STATEN VAN DE PROVINCIE NH
Postbus 3007
2001DA Haarlem

NL 3SYAVE108193

Brief aangetekend



3SYAVE108193

* postadres
postbus 53
1800 bc alkmaar

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

D. Schrama

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145124
schramad@noord-holland.nl

Verzenddatum

8 JUNI 2022

Kenmerk

1846310/1846317

Uw kenmerk

Betreft: Stand van zaken havenontwikkeling Boekelermeer, Alkmaar

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Havenontwikkeling Boekelermeer.

Inleiding
Op 13 september jl. hebben uw Staten ingestemd met de herallocatie van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar (Voordracht 2021/45). In deze herallocatie is onder andere een reservering van € 7,5 miljoen opgenomen voor de ontwikkeling van een haven bij het bedrijventerrein Boekelermeer, in Alkmaar. U heeft destijds vragen gesteld bij de reservering van de bijdrage voor de aanleg van de haven Boekelermeer. Zo had u vragen over de doelstellingen, kansen en ambities die bereikt worden met de aanleg van een haven en welke provinciale belangen samenhangen met de aanleg van de haven. Er is toegezegd u hierover op een later moment verder te informeren. Deze informatie krijgt u in deze brief.

Doelstellingen, kansen en ambities
De gemeente Alkmaar heeft de doelstellingen, kansen en ambities die, met de aanleg van een haven, worden behaald nader uitgewerkt in een brief (zie bijlage 1). Uit deze onderbouwing blijkt dat het project bijdraagt aan het realiseren van meerdere provinciale beleidsdoelen.

De binnenhaven heeft enkele directe voordelen. Ten eerste verbeteren we de doorvaarbaarheid en veiligheid van het Noordhollandsch Kanaal door de keermogelijkheid die gecreëerd wordt zodat er niet meer achteruit gevaren hoeft te worden. Ten tweede verbeteren we de doorstroming op de ring van Alkmaar (N242) doordat we een kwart minder brugopeningen van de Leeghwaterbrug verwachten. En ten slotte versterken we de modal shift kansen voor goederenvervoer over water in de regio door de openbare kades. Hiermee past deze ontwikkeling binnen de ambities van het Perspectief Mobiliteit, het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland, en de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

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

In een breder perspectief versterkt de binnenhaven ook de mogelijkheden voor woningbouw langs het kanaal en versterken we de lokale duurzame economie op het bedrijventerrein de Boekelermeer.

Voorwaarden
Naast de toezeggingen die de gemeente doet in haar brief worden op dit moment nog nadere afspraken gemaakt tussen de provincie en de gemeente Alkmaar onder welke voorwaarden de reservering beschikbaar wordt gesteld. Zo wordt er gesproken over het inzetten van een deel van de reservering als investering voor de noodzakelijke versterking van de oever aan de oostelijke kant van het Noordhollandsch Kanaal, ter hoogte van de haven. Daarnaast wordt er ook gesproken over bijkomende beheerlasten. U wordt hierover op een later tijdstip via het iMPI geïnformeerd.

Reservering
Wij zijn voornemens de bijdrage aan de gemeente Alkmaar als subsidie beschikbaar te stellen en zullen deze dan ook opvoeren op de Lijst Subsidie Buiten Uitvoeringsregeling. Deze zal in september 2022 aan uw Staten ter besluitvorming worden voorgelegd. Wij zullen ons voornemen aan de gemeente kenbaar maken.

Tot slot
De gemeente Alkmaar is de trekker van het project en zal hiermee ook verantwoordelijk zijn voor de communicatie en participatie rondom dit project. De provincie blijft hierbij nauw betrokken. Wanneer het project is opgeleverd zullen wij u hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Brief van het college van B&W van de gemeente Alkmaar aan Gedeputeerde Staten

Van: Voorbij, Edwin <E.Voorbij@hollandrijnland.nl>
Verzonden: vrijdag 10 juni 2022 16:26
Aan: griffie@lisse.nl; griffie@haarlemmermeer.nl; Griffie Hillegom <griffie@hillegom.nl>; gemeente@teylingen.nl; Griffie Noordwijk <griffie@noordwijk.nl>; statengriffie@pzh.nl; Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: bustour 17 juni 2022

Ls.

Hierbij ontvangt u de bevestiging en tijd en locatie van de bustour en themacafe op 17 juni aanstaande.

De raads- en statenleden die zich apart hebben aangemeld ontvangen deze brief tevens bij het ons bekende emailadres.

Het verzoek is om deze brief door te zetten naar alle raads en statenleden.

Met vriendelijke groet,

Edwin Voorbij

HOLLAND RIJNLAND
WAAR DE RANDSTAD TOT BLOEI KOMT

Schuttersveld 9, 2316 XG Leiden
Postbus 558, 2300 AN Leiden
071 - 523 9090
www.hollandrijnland.nl

IBAN: NL87BNGH0285113992
KvK: 27365539
BTW: NL813768068B01

Geachte Bestuurder, Raadslid en Statenlid

Datum: 10 juni 2022
Kenmerk:
Telefoon: 06-13787404
E-mail: e.voorbij@hollandrijnland.nl

Onderwerp: Bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Geachte lezer,

Onlangs heeft u de uitnodiging ontvangen voor een themacafe en bustocht rond het thema “bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek”. Hierbij ontvangt u de bevestiging en de locatie gegevens.

Datum:	17 juni 2022
Startlocatie:	“De Loft”, Heereweg 345 in Lisse (voormalige Tuinbouwschool).
Inlooptijd:	vanaf 13:45
Start presentatie:	ca 14:00 uur onder het genot van en drankje en hapje
Start rondrit:	ca 14:30 uur
Eindtijd:	ca 17:00 uur

De presentatie zal kort ingaan op de meest recente ontwikkelingen rond de Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Tijdens de rondrit met de bus zullen wij enerzijds stilstaan (waar mogelijk fysiek) bij de belangrijkste knelpunten in het mobiliteitssysteem als ook het mogelijke pakket aan oplossingsrichtingen. Hierbij is de verbetering van de Oost-West als de Noord-Zuid gerichte mobiliteit van even groot belang. De relatie met de Haarlemmermeer is opgenomen in het programma.

Wij hopen u te verwelkomen 17 juni!

Met vriendelijke groet,

Edwin Voorbij
Senior Strategisch adviseur Holland Rijnland

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10043
Extern Zaak ID	1844872
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.i
Titel	Bereikbaarheid: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland (C-agenda M&B 20-06-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Brief aan PS over Onderdoorgang Broek in Waterland.pdf
Bijlage met links bij brief aan PS over Onderdoorgang Broek in Waterland

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022

Toelichting

De provincie Noord-Holland werkt aan een studie naar de eventuele aanleg van een onderdoorgang in de N247. Deze weg doorkruist nu Broek in Waterland en de grote woningbouwopgave in de regio vraagt om een robuuste oplossing voor dit grootste knelpunt op de N247. In een vervolgstudie moet onder andere duidelijk worden hoeveel ruimte een onderdoorgang in gaat nemen, wat de gevolgen voor het verkeer zijn en wat de kosten voor aanleg en onderhoud zullen zijn. Het uitwerken van aangedragen bewonersvarianten kostte meer tijd waardoor de studie langer duurt dan gepland.

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. Derix

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144406
derixb@noord-holland.nl

Verzenddatum

13 JUNI 2022

Kenmerk

1844872 / 1844890

Uw kenmerk

Betreft: Onderdoorgang Broek in Waterland

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland

Inleiding
De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang van de N247 bij Broek in Waterland is in maart 2021 gestart. Deze vervolgstudie gaat in co-creatie met Arcadis, Dorpsraad Broek in Waterland en de provincie Noord-Holland. De flessenhals op de N247 in Broek in Waterland is het grootste regionale knelpunt in de regio Waterland. Door de grote woningbouwopgave aan de noordkant zal de doorstroming en bereikbaarheid verder verslechteren. Het niet oplossen van dit knelpunt zal directe gevolgen hebben voor het regionale wegennetwerk.

Het doel van deze vervolgstudie is de haalbaarheid en maakbaarheid van een mogelijke onderdoorgang in de N247 inzichtelijk te maken (zie projectsite: https://bit.ly/3PGOHuw). Op basis van de ontwerpen, kostenramingen en onderzoeken zal blijken of het doel kan worden gehaald. In een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse zullen de varianten objectief met elkaar worden vergeleken. Er komt geen voorkeursvariant uit deze studie. Op basis van de resultaten is per onderwerp een goed onderbouwde afweging te maken.

De vervolgstudie valt binnen het programma Bereikbaarheid Waterland. De gemeenten Purmerend, Edam-Volendam, Waterland, Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) willen samen met de provincie de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland verbeteren, zonder dat de leefbaarheid en natuurwaarde er op achteruit gaan.

Voor actuele inhoudelijke informatie kunt u terecht op de samenwerkingssite die voor dit project is gemaakt:
https://onderdoorgangn247biw.pleio.nl/

Co-creatie
Inmiddels hebben vier bijeenkomsten plaatsgevonden waar tussentijds

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

opgeleverde producten zijn getoond aan alle geïnteresseerde bewoners en belanghebbenden uit de regio Waterland. Er zijn sessies geweest over de definitieve situatie en over de fasering tijdens de bouw. Het laatste atelier vond plaats in september 2021. In december 2021 is een eerste visualisatie gedeeld met direct aanwonenden van het noordelijk deel van Broek in Waterland. Op die locatie is de minste fysieke ruimte aanwezig om een onderdoorgang in te passen. Omdat er weinig ruimte lijkt over te blijven voor de inpassing van groen hebben deze bewoners zelf twee subvarianten aangedragen. Arcadis heeft beide op schetsniveau uitgewerkt om de effecten hiervan in beeld te brengen. Subvariant 1 gaat uit van het verleggen van de aansluiting van Broek in Waterland op de N247 naar de zuidzijde van het dorp. Daardoor zou een soort van klaverbladaansluiting in de Broekermeerpolder komen te liggen. Subvariant 2 gaat uit van het verlengen van de onderdoorgang aan de noordzijde van het dorp waarbij de op- en afrit boven deze onderdoorgang komen te liggen.

Dit heeft geleid tot de volgende varianten:

- Een actualisatie van de bovengrondse variant (rotondes en goede ongelijkvloerse verbinding voor het langzaam verkeer is voorzien;
- Een onderdoorgang met een rijstrook en vluchtstrook per rijrichting (80km/u);
- Een onderdoorgang met een rijstrook en busstrook per rijrichting (80km/u);
- De bewonersvariant waarin de onderdoorgang wordt verlengd aan de noordkant. De noordelijke variant is volgens de eisen en randvoorwaarden van de provincie praktisch uitvoerbaar.

Studiekosten tot nu toe
Voor de gunning van de opdracht voor de vervolgstudie was een inschatting gemaakt van de studiekosten. Hiervoor was door de partners van Bereikbaarheid Waterland in totaal een budget vrijgemaakt van €550.000. Na ontvangst van de aanbiedingen bleek dat dit budget niet toereikend was voor de gevraagde onderzoeken, ontwerpen en kostenramingen. Op 23 maart 2021 hebben wij besloten dit budget op te hogen naar €900.000. Een deel van deze kosten wordt betaald door de gemeenten Waterland, Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam.

De input uit de bijeenkomst, de gevolgen voor de planning en de stand van zaken met betrekking tot de kosten zijn als tussenstand met de stuurgroep gedeeld waarna zij een advies hebben gegeven.

De tussenstand
Verhoging studiebudget
Wij hebben besloten het studiebudget te verhogen naar €1.100.000. Dit is nodig vanwege:

- De hoge grondwaterstanden bij het aangrenzend project Het Schouw. Hierdoor hebben wij extra peilbuizen in en rondom Broek in Waterland laten aanbrengen om risico's verder te minimaliseren;

- Het verlengen van het co-creatieproces. Er zijn twee subvarianten van bewoners uitgewerkt en meer bijeenkomsten georganiseerd. Bovendien was het vanwege Corona niet altijd mogelijk alle

overleggen volgens planning te laten plaatsvinden. Wij proberen nu de studie uiterlijk in oktober 2022 af te ronden.

Prognose stijging realisatiekosten
De varianten die momenteel worden uitgewerkt worden duurder. Dat geldt ook voor de bovengrondse variant die reeds eerder is uitgewerkt.

Onderdeel van de lopende opdracht voor Arcadis is de kostenraming uit 2017 van de 2x1 basisvariant (80km/h) met vluchtstroken te controleren en indexeren naar prijspeil 2022. De bovengrondse en twee ondergrondse varianten, die momenteel worden uitgewerkt, zullen op basis van deze nieuwe eenheidsprijzen en percentages worden opgesteld. De kosten van de basisvariant zijn in 2017 geraamd op € 89 miljoen met een marge van +/-30%. De afgelopen jaren zijn de materiaalkosten aanzienlijk gestegen. Vooral projecten met kunstwerken waarin veel staal en beton nodig is, hebben hiermee te maken. Een extra uitdaging in dit project is de 11 meter diepe bouwkuip in veengebied. Woningen zijn vaak niet of op houten palen gefundeerd waardoor trillingvrij en zonder grondwaterverlaging gewerkt zal moeten worden. Daardoor komen de totale kosten van die variant nu uit op € 155 miljoen (marge +/- 20%).

Van deze toename is circa 30% projectgerelateerd en 70% algemeen. Gebleken is dat in de voorgaande studie rekening was gehouden met een te smalle onderdoorgang. Tevens zijn de risico-opslagen vanwege de omgeving en grondwaterproblemen elders verhoogd. De algemene kostenverhoging komt door het duurder worden van materialen en loonkosten.

Daarmee komt de haalbaarheid van een onderdoorgang onder druk te staan. Overigens is dit iets wat voor alle infraprojecten in onze provincie zal gaan gelden. De bewonersvariant, waarbij de onderdoorgang aan de noordzijde wordt verlengd tot voorbij de meest noordelijke woning, zal naar schatting 40 miljoen extra gaan kosten.

Tot slot

Besluit
De Stuurgroep heeft kennis genomen van bovenstaande tussenstand van de vervolgstudie en geadviseerd de studie volgens de oorspronkelijke opdracht af te ronden. De inpassing op het smalste deel van het tracé en de prognose voor de realisatiekosten zetten de haalbaarheid mogelijk onder druk. Desalniettemin kan er pas een integrale afweging plaatsvinden wanneer de ontwerpen, de kostenramingen en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (met objectieve en subjectieve onderdelen) zijn afgerond. Wij hebben besloten dit advies over te nemen zodat er op basis van feiten een besluit kan worden genomen over dit project.

Uitnodiging voor volgend atelier
Het volgend atelier waar de eerste conceptontwerpen worden besproken met bewoners en belanghebbenden is op 6 juli 2022. Wij nodigen u uit om hierbij als toehoorder aanwezig te zijn zodat u zelf kennis kunt nemen van de meningen van de aanwezigen. Gedeputeerde de heer J. Olthof zal hierbij aanwezig zijn. Een aparte uitnodiging hiervoor volgt. Na de zomervakantie volgt nog één atelier waarin de resultaten van de onderzoeken en de MKBA worden gepresenteerd. Afsluitend zal er een inloopavond komen waarin de eindresultaten van deze vervolgstudie

worden getoond, U kunt daar in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden over deze resultaten.

Co-creatieproces uniek
Tevens willen wij u met trots wijzen op een landelijke publicatie van Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen (LVKK), die aan alle raadsleden in Nederland wordt verstrekt. Het co-creatieproces is uniek in Nederland en wordt gezien als een voorbeeld van participatie tussen bewoners en overheid. In de publicatie worden 11 voorbeelden beschreven, waarbij het voorbeeld uit Broek in Waterland het enige is waarbij een provincie betrokken is. U kunt deze publicatie downloaden via de volgende link: https://www.lvkk.nl/fileadmin/nieuws/GoedvoorElkaarDorpen.pdf

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage bij brief van GS aan PS

Betreft: Onderdoorgang Broek in Waterland

Helaas werken de links op de eerste pagina van de PDF-versie van de brief niet. Hieronder de juiste adressen.

1. Eerste link gaat naar:

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/Onderdoorgang_N247_Broek_in_Waterland

2. Tweede link gaat naar:

https://onderdoorgangn247biw.pleio.nl/

Aan de leden gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Provinciehuis Noord-Holland.
Bezwaarschrift.
Dreef 3
Postbus 123
2000 MD Haarlem

Schagen, 14 juni 2022

Betreft: bezwaar tegen besluit G.S. d.d. 1 juni 2022 “afzien van verlenging van de Koopvaarders-schutsluis”

Geachte leden van Gedeputeerde- en Provinciale Staten.

Middels deze brief”, met bijlagen, maken wij bezwaar tegen het besluit van G.S. om af te zien van de verlenging van de Koopvaardersschutsluis (KVSS) tijdens de komende renovatiewerkzaamheden en wel om de navolgende redenen;

- Op 29 mei 2018 is al besloten door G.S. , geaccordeerd door P.S, tot opwaardering en verlenging van de KVSS, in aanvulling op het besluit van 23 mei 2017 tot renovatie. Destijds werd de opening van de nieuwe sluis voorzien in 2022.
- Het besluit van 1 juni jl. tot uitstel van de verlenging is in volledige tegenspraak met het eigen Coalitie Akkoord “ Duurzaam Doorpakken” waarin wordt gekozen “voor het actief stimuleren van goederen vervoer over water”
- Juist door NU te verlengen naar 115 meter, waardoor schepen met de lengte van 110 m. x 11,40 m. breedte kunnen passeren, geeft visie aan een zekere toekomst en doet recht aan de bereikbaarheid en ontsluiting van Noord Holland via het enige grotere vaarwater door Noord Holland
- Op dit moment is de transitie naar nieuwe voorstuwingsmotoren volop bezig van gasolie naar waterstof, methanol en/of elektriciteit waardoor bedrijven nu keuzes maken voor hun nieuwe schepen. De zekerheid van een Klasse V ontsluiting via de KVSS geeft zekerheid aan de investering voor de beste exploitatie van een nieuw schip. Een investering in een nieuw schip betekend een exploitatietijd van ca 40 jaar in tegenstelling tot bijv. een vrachtauto die een exploitatie tijd heeft van ca 5 jaar.
- De Koninklijke Marine is op dit moment volop aan het investeren in een zeer omvangrijke expansie van nieuwe schepen, werkzaamheden en ruimte bij de entree in Den Helder. De bereikbaarheid naar reparatiewerven via de KVSS is van belang om werkgelegenheid tenminste vast te kunnen houden en tot nieuwe ontwikkelingen in de directe omgeving te komen.
- De expansie van de Koninklijke Marine leidt tot meer druk op de direct aan zee gelegen gronden, waardoor de bedrijven zich op ontsluiting via de sluis zullen moeten concentreren.

- Zeegaande coasters zullen als HUB voor hun overslag gebruik maken van bijv. de Kooyhaven die anders onbereikbaar blijft. Denk hierbij aan de rol van Den Helder bij onderhoud van “Wind op Zee “ en Waterstof overslag.
- Bij nieuwe ontwikkelingen langs het Noord Hollands kanaal is duidelijk welke vervoerscapaciteit inzetbaar is. Het vervoer over water wordt door elke vervoersexpert gezien als de beste oplossing in de klimaatproblematiek. Het heeft tenslotte de laagste uitstoot per ton en er is nog veel ruimte voor schaalvergroting
- U als lid van P.S. heeft veel geïnvesteerd om het toerisme in Noord Holland te stimuleren, met name buiten Amsterdam. De passagiersvaart maakt een grote opmars en vraagt om inzet met grotere schepen. Wordt er niet vergroot naar Klasse V dan zal dit in de kiem smoren.
- De verlenging van de sluis geeft kansen op een vermindering van het verziltingsprobleem tijdens het schutten. Door de bestaande deuren te handhaven bij de verlenging en in combinatie met de nieuwe deuren, ontstaat de mogelijkheid “getrapt” te schutten. Hierdoor ontstaan 2 kolken, waardoor de “kleine scheepvaart” enkel geschut kan worden in de korte kolk. Door hier optimaal gebruik van te maken, zal het zoutbezwaar afnemen waardoor met name de bollenteelt, akker- en tuinbouw voordeel zullen hebben met het behouden van zoetwater. In 2018 hebben wij met elkaar vastgesteld dat dit dringend noodzakelijk is.
- De keuze om het Noord Hollands Kanaal op te waarderen door zowel de Wilhelmina- als KVSS te vergroten naar Klasse V zal de opmaat zijn naar een betere aansluiting op de huidige schaalvergroting van de Nederlandse binnenvaart en daarmee de concurrentiepositie van de aangelegen bedrijven verbeteren zoals in 2018 door G.S. en P.S. onderkent. Dit geld met name voor de containervaart. Nadien zullen op momenten van groot onderhoud een aantal bruggen in de loop der jaren moeten worden opgewaardeerd, als ook het kanaalprofiel. Tot die tijd zal er middels ontheffingen en specifieke maatregelen de Klasse V schepen hun reizen kunnen maken en hun weg vinden.

In de bijlagen kunt u dit nader lezen in de ondersteuningen die wij hebben mogen ontvangen.

In Nederland kennen we het spreekwoord dat zegt “Van uitstel komt afstel ” en daarbij ligt voor u nu een voorbeeld van en dat alleen om reden dat het “plotseling “duurder is geworden. De scheepvaart in Nederland en wij als vertegenwoordigde vereniging mochten ervan uitgaan dat in 2022 de renovatie en verlenging naar Klasse V sluis zou zijn gerealiseerd op basis van het besluit van G.S. in 2018.
Doordat het project niet voortvarend ter hand is genomen en onnodig is vertraagd in al die jaren, o.a. door voortdurend wijzigen van project organisatie, zou nu de beschikbaarheid van geld een probleem zijn. Dat kunt u onze leden, de Koninklijke Marine, de NH-bedrijven, het toerisme, de bollenteelt natuurlijk niet aandoen. Ook vanuit transitie en klimaat oogpunt zou dat een flagrante tegenstellening zijn naar de scheepvaart in relatie tot alle andere maatregelen die u wel neemt als Provincie en geld voor beschikbaar stelt voor zoveel andere sectoren.
Juist door het nu voortvarend realiseren en doorzetten van de koppeling ontstaat er voor de ondernemer duidelijkheid en maakt het zijn beslissing om te investeren juist in deze tijd van transitie eenvoudiger.

In onze wereld wordt de afspraak altijd bezegeld met “een man een man, een woord een woord!” Wij rekenen erop dat dit nu ook het geval is en G.S. het besluit van 1 juni jl. over KVSS terugdraait naar onze originele afspraak en kunnen we ons samen beroepen op bestuurlijke betrouwbaarheid.

In de bijlage vindt u onze Schuttevaer visie “De ware koers” en divers ondersteuningen van leden en bedrijven als ook overheden ter ondersteuning van ons bezwaarschrift.
Natuurlijk willen wij onze argumenten mondeling toelichten om NU de verlenging voor de komende 100 jaar voor het Noord Hollands kanaal te ondersteunen en daarmee uw visie van 2018 overeind te houden.

Hoogachtend,

Dhr. H. Stammes

Voorzitter Koninklijke BLN-Schuttevaer
Afdeling Noord Holland

Dhr. A. de Weerd

Regiovertegenwoordiger en Secretaris
Afdeling Noord Holland

Bijlagen;

- Ware Koers 2030 Schuttevaer
- Besluit G.S d.d. 30 mei 2018
- Reactie Port of Den Helder
- Reactie Boat & Bike Tours
- Reactie Spaansen Holding , Winkel
- Reactie Damen Shipyards -Den Helder
- Ministerie BZK - intentieverklaring ”Samen doorbouwen in onzekere tijden”

WARE KOERS NH 2030

"over het water waar het kan,
over de weg als het moet"

Visie van de afdeling Noord-Holland van Koninklijke BLN-Schuttevaer

KONINKLIJKE
BLN-SCHUTTEVAER



10 VISIEPUNTEN VOOR NOORD-HOLLAND IN 2030

Visie 1: Een robuuste hoofdstructuur voor goederen- en personenvervoer over water

Onder een robuust vaarwegennet wordt verstaan: een toekomstbestendig, klimaatbestendig netwerk van nautisch veilige vaarwegen met een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Voor dit robuust vaarwegennet moet het uitgangspunt zijn om de doorgaande vaarwegen in Noord-Holland geschikt te maken voor de moderne gangbare schepen in de binnenvaart.

De binnenvaart is belangrijk voor Noord-Holland en moet ook goed worden gefaciliteerd. Op de bijbehorende kaart staan de belangrijkste vaarwegen aangegeven. Deze vaarwegen moeten zijn afgestemd op de eisen van de scheepsklassen. Per vaarweg is een doorkijk naar de toekomst gegeven. Uiteraard moeten de bijbehorende kunstwerken ook zijn afgestemd op deze vaareisen conform de nieuwste richtlijnen. Als onderdeel van het robuust zijn, moeten ook omvaarroutes beschikbaar zijn, zodat economische locaties op meerdere manieren bereikbaar zijn.

De ambitie is, dat in 2030 alle vaarwegvakken en kunstwerken zijn afgestemd op het gebruik. Bij groot onderhoud en bij de bouw van nieuwe kunstwerken wordt conform de eisen van de vaarwegklassen gebouwd.

Wachttijden zijn minimaal door geautomatiseerde bedieningsregelingen en konvooivaart, ook tijdens de spits. Er is voldoende kennis en capaciteit aanwezig bij de beheerders voor een veilig en betrouwbaar 24-uurs gebruik van de vaarwegen.

Visie 2: Vervoer over water de meest duurzame vorm van transport

Vervoer over water is de efficiëntste mobiliteit om goederen en personen te transporteren. Waar wegen dichtslibben door een teveel aan verkeer, bieden onze waterwegen nog ruim voldoende capaciteit. Daarnaast is vervoer over water milieuvriendelijk en veilig. Ook in Noord-Holland zijn de kansen volop aanwezig voor het verladend bedrijfsleven om hun carbon footprint te verkleinen door meer aan- en af te voeren via het water.

De binnenvaartbranche zelf is druk doende om verder te verduurzamen. Het “meten aan de pijp” door middel van de Green Deal, is hierop één van de antwoorden. De Green Deal, getekend door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, brancheorganisaties, bedrijven en onderzoeksinstituten, stelt zich ten doel om aan boord van binnenschepen de daadwerkelijke uitstoot te meten en inzichtelijk te maken. Dit is belangrijk om het gewenste maatwerk per schip (bijvoorbeeld katalysatoren) te leveren bij het verder verduurzamen. Om uitstoot te verminderen, is de binnenvaart ook aan het zoeken naar andere brandstofbronnen zoals LNG en biodiesel. De ontwikkeling van elektrisch varen en brandstofcellen op waterstof bieden op langere termijn perspectief. Het streefbeeld moet zijn, dat binnenvaart met afstand de schoonste modaliteit is. Stimuleringssubsidies zullen dit proces kunnen versnellen.

De ambitie van rijk en provincies moet zijn om meer en schoner vervoer over water te faciliteren. Meer vervoer over water om de wegen te ontlasten en daarmee makkelijker de klimaat doelstellingen te gaan halen en de veel betere milieuprestaties van de binnenvaart ten opzichte van het vrachtverkeer over de weg staan centraal in het regeerakkoord. Juist ook met de Omgevingsvisie 2050 streeft de provincie Noord-Holland naar een duurzamere samenleving. Het is voor rijk, provincies en bedrijfsleven zaak hier op korte termijn gericht en concreet invulling aan te geven.

Visie 3: Bruggen vervangen door aquaducten

Doel is om verkeersstromen ongehinderd hun bestemming tijdig te laten bereiken. Door het ontvlechten van de kruisende verkeers- en vaarwegen zijn grote economische- en milieuwinsten te behalen. Bij het vervangen van bruggen of bij nieuwbouw is juist het ontvlechten mogelijk door aanleg van aquaducten. Hierbij moet niet alleen naar de eenmalige investeringskosten worden gekeken met zijn gekapitaliseerde exploitatiekosten en onderhoudskosten, maar juist moeten ook de extra maatschappelijke bedrijfskosten van vertragingen van weg- en scheepvaartverkeer bij het op elkaar wachten worden meegenomen. Bij een dergelijke kosten/baten analyse zal blijken, dat een aquaduct overall goedkoper is dan een beweegbare brug. Door verkeersstromen van elkaar te scheiden worden ook irritaties over en weer tussen de verschillende verkeerssoorten vermeden en kunnen beide mobiliteiten optimaal presteren met de beste milieuresultaten.

Visie 4: Vervoer over water volledig ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends voor de toekomst

Naast de hiervoor genoemde maatregelen op het gebied van verduurzaming doen zich in de binnenvaart tal van nieuwe en innovatieve ontwikkelingen voor op het gebied van:

- technologische vernieuwing: zoals semi autonoom varen (bijv. Roboat-concept Amsterdam);
- digitalisering: zoals Blauwe Golf in Zuid- en Noord-Holland;
- "Just in time delivery": zoals procesplanning tussen leverancier en klant;
- WATERTRUCK-plus: innovatief concept van kleine duwbakken voor kleinschalige vaarwegen.

Het is ook voor de overheid van belang deze ontwikkelingen op de voet te volgen en mede te faciliteren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur.

Visie 5: Voldoende Regionale Overslag Centra (ROC's) functioneren om het daarvoor in aanmerking komende goederentransport over water te faciliteren

In Noord-Holland boven het Noordzeekanaal zijn nog relatief weinig binnenvaart-containerterminals. Alleen langs het Noordzeekanaal zijn enkele terminals.
Meer noordelijk in dit gebied met meer dan één miljoen inwoners en veel bedrijvigheid zijn nog geen binnenvaartterminals of goed geoutilleerde binnenhavens, waarvan het bereikbaarheidsprofiel is afgestemd op de toekomstige economische activiteiten.
Hiermee wordt bovendien veel milieuwinst geboekt. Hier ligt een regierol voor de provincie Noord-Holland, die deze rol helaas nog niet heeft opgepakt in tegenstelling tot andere provincies. Concreet moet er op korte termijn een mobiliteitsplatform (provincie NH, Bureau Voorlichting Binnenvaart, Ontwikkelingsbedrijf NH-N, BOVAG, ProRail en kansrijke groene bedrijven) komen, dat gericht is op het bijeenbrengen van goederenstromen, die in plaats van over de weg (gedeeltelijk) beter over het water kunnen worden vervoerd. Mogelijke locaties voor Regionale Overslag Centra zijn:

- Alkmaar/Boekelermeer
- Schiphol – Oost
- Oude Zeug/Enkhuizen/Hoorn
- Den Helder/Kooyhaven

Visie 6: Alle kleine vaarwegen zijn behouden en waar mogelijk verbeterd en/of ontsloten voor gebruik door recreatievaart

Veiligheid bij het gebruik van de vaarwegen blijft een belangrijk aandachtspunt, vooral waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar ontmoeten. Zeker op druk door beroepsvaart bevaren wateren moet gestreefd worden naar alternatieve vaarroutes voor de recreatievaart.

Voor de kleine vaarwegen geldt "houden wat je hebt en verbeteren waar mogelijk". Met het oog op de toekomst dient er rekening mee te worden gehouden om ook de kleinere vaarwegen geschikt te maken en te benutten voor nieuw ontwikkelde vervoersstromen, -technieken en recreatievaart.

De provincie Noord-Holland heeft in 2016 de "Visie op de waterrecreatie in Noord-Holland 2030" vastgesteld. De provincie verdient een compliment met deze visie en met de regierol om alle betrokken beheerders en gebruikers bij elkaar te brengen. Twee belangrijke instrumenten bij de verdere uitwerking zijn de *Regionale Ambitiekaarten* en de *Beheeragenda*. Met name het vaarwegbeheer door waterschappen als functionele overheidslichamen vraagt extra aandacht. Zowel waterschappen als rijk en provincie dienen voldoende financiële middelen beschikbaar te stellen voor een adequaat vaarwegbeheer en tijdige realisatie van de vastgestelde plannen.

Wij pleiten er voor de bestaande classificering A t/m D in de *Basisvisie Recreatie Toervaartnet (BRTN) 2015 -2020* uit te breiden met categorieën voor grote en kleine sloepen, de E en F categorie. Het afdoende scheiden van beroeps- en recreatievaart is van groot belang voor een optimale vaarveiligheid.

Visie 7: Het vervoer van personen over water optimaal geregeld

Gespecificeerd naar de verschillende vormen van vervoer van personen over water:

- Het vervoer van personen over water in stedelijke gebieden is als volwaardige vorm van openbaar vervoer ingevoerd.
- Binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) kan de toerist via een veerdienst gemakkelijk toeristische bestemmingen bereiken.
- Er is in Noord-Holland een uitgebreid netwerk van faciliteiten voor de riviercruisevaart, dagpassagiersvaart (rondvaart en hospitality) en de motor- en zeilchartervaart gerealiseerd.

Openbaar vervoer over water zorgt voor minder druk op de weg en kan in veel gebieden worden toegepast. Aansluitende openbaar vervoer netwerken dragen bij aan vermindering van de filedruk in de Randstad. Overal waar water is zijn verschillende passagiersvaart rederijen actief. Steeds meer ontdekken toeristen en bewoners de mogelijkheden van het vervoer over water om kennis te maken met de omgeving. Door het optimaal benutten van het vele water in Noord-Holland kunnen we de bezoekersstromen (toerisme) beter verdelen over de provincie.

Visie 8: Alle kansrijke locaties voor vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen worden benut voor het vervoer over water

Bij de locatiekeuze van te bouwen woningen en andere projecten moet erop gelet worden, dat deze keuze niet ten koste gaat van het (toekomstige) gebruik van de aanwezige vaarweginfrastructuur. Voor een gezonde toekomst voor het goederen- en personenvervoer over water moeten de grachten, vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen bereikbaar en bruikbaar blijven. Het ongebreideld langs het water bouwen voor het korte termijn gewin moet worden voorkomen.

De verantwoordelijkheid voor het in goede banen leiden van deze ontwikkelingen op het gebied van de Ruimtelijke Ordening ligt bij gemeenten en provincie.

Visie 9: De arbeidsmarkt voor het werken in de binnenvaart is nog aantrekkelijker gemaakt door modern praktijkgericht nautisch onderwijs en opleidingen met Europese erkenning

De sector profileert zich als aantrekkelijke werkgever door haar duurzame concept, haar aantrekkelijke arbeidsomstandigheden en goede verdiensten.

Examens worden afgenomen volgens de nieuwste Europese standaards, waardoor de flexibele inzet van werknemers binnen deze sector in Noord-Holland, Nederland, maar ook binnen Europa zijn toegenomen. Hierdoor biedt de sector een baangarantie en goede doorgroeimogelijkheden met een leven lang begeleide leerweg.

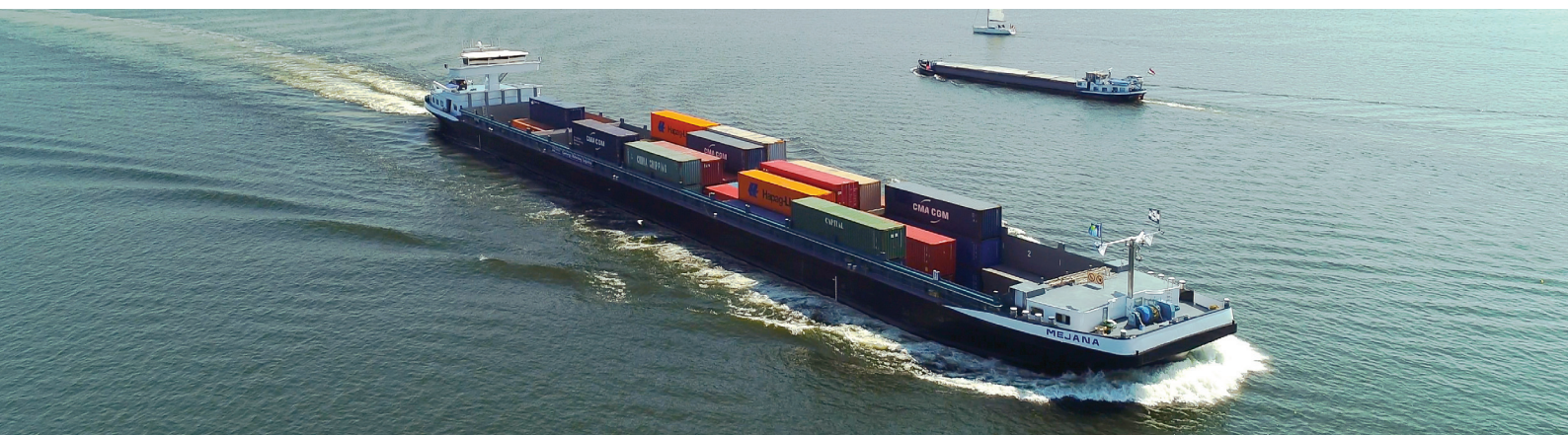
Gespecialiseerde opleidingsinstituten in de Regio werken nauw samen met de sector om innovaties en trends om te zetten naar aantrekkelijk onderwijs.

Visie 10: in 2030 zijn de punten uit deze visie "Ware koers NH 2030" gerealiseerd

Om dit te bereiken zullen wij blijvend en periodiek overleg voeren met alle betrokken overheden, doelgroepen en belanghebbenden voor de binnenvaart.

Een nadere toelichting op bovenstaande visiepunten is te vinden in het "Achtergrondrapport bij de visie Ware koers NH 2030" via de link: www.bln.nl/nieuws/achtergrondartikel-visie-noord-holland.

KONINKLIJKE BLN-SCHUTTEVAER




Toekomstige Regionale Overslag Centra's :
Alkmaar/Boekelermeer
Schiphol - Oost
Oude Zeug/Enkhuizen/Hoorn
Den Helder/Kooyhaven
Ware Koers 2030:
Toekomstig C.E.M.T. klasse V
Hoofdvaarwegen C.E.M.T. Va en VI
Basisnet goederenvervoer en passagiersvervoer
Den Helder
Enkhuizen
Hoorn
Heiloo
Castricum
IJmuiden
Hoofddorp
Aalsmeer
Bussum
Hilversum

Provincie Noord-Holland

OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018

AGENDA

Onderwerp	Besluit
1. Ontwerp provinciaal inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg ter inzage leggen	Het college besluit: 1. het ontwerp provinciaal inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg vast te stellen; 2. kennis te nemen van de aanmeldingsnotitie en besluiten op basis daarvan geen MER op te laten stellen; 3. het ontwerp provinciaal inpassingsplan N241 A.C. de Graafweg ter inzage te leggen; 4. de gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.
2. Ontwerpwijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening met betrekking tot NNN, strandzonering en kleinschalige ontwikkeling	Het college besluit: 1. het ontwerpbesluit tot wijziging van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) met betrekking tot Natuurnetwerk Nederland (NNN), strandzonering en kleinschalige ontwikkeling vast te stellen; 2. Provinciale Staten het ontwerpbesluit toe te zenden met bijgevoegde brief voor bespreking in de betreffende PS-commissies; 3. de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening te machtigen naar aanleiding van de bespreking in de PS-commissies wijzigingen in het ontwerpbesluit aan te brengen, voordat dit ter inzage wordt gelegd; 4. het ontwerpbesluit van 6 juli t/m 14 september 2018 ter inzage te leggen; 5. de gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.
3. Subsidie regionaal energie-besparingsprogramma woningen	Het college besluit: 1. de Uitvoeringsregeling subsidie regionaal energiebesparings-programma woningen Noord-Holland 2018 vast te stellen; 2. het subsidieplafond van onder 1 genoemde uitvoeringsregeling voor 2018 vast te stellen op € 1.000.000,-; 3. de onder 1 en 2 genoemde besluiten te publiceren in het Provinciaal Blad; 4. Provinciale Staten over deze besluiten te informeren door verzending van de brief.
4. Pallas geheimhouding	Het college besluit: 1. op grond van artikel 55, eerste lid, Provinciewet, in samenhang met de belangen genoemd in artikel 10, eerste lid, sub c, van de Wob, geheimhouding op te leggen op de Businesscase Pallas en de rapportage van Strategy&; 2. op grond van artikel 25, tweede lid, van de Provinciewet, deze documenten onder geheimhouding ter inzage te leggen voor PS bij de statengriffie en aan PS te verzoeken de geheimhouding te bekrachtigen in hun eerstvolgende vergadering door middel van bijgevoegde brief en voort te laten duren tot de exploitatie van de Pallas-reactor is beëindigd; 3. de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor uitstel te verlenen voor het opmaken van de jaarrekening 2017 tot 1 juli 2018.

Provincie Noord-Holland

OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018

Onderwerp	Besluit
5. Beantwoording Statenvragen nr. 51 van de heer A.E. van Liere en de heer F.A.S. Zoon (PvdD) over de door de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur geadviseerde reductie van de veestapel	Het college stelt de antwoorden vast. *De definitieve tekst van de antwoorden van deze Statenvragen is nog in bewerking. In beginsel zijn de antwoorden een week na dit besluit beschikbaar.*
6. De Kop Werkt! Jaarverslag 2017	Het college besluit: 1. het jaarverslag 2017 van het programma 'De Kop Werkt!' vast te stellen; 2. het jaarverslag 2017, voor wensen en bedenkingen voor het vervolg van het programma De Kop Werkt!, aan Provinciale Staten te sturen door middel van brief.
7. Zienswijze op de conceptbegroting 2019, de tweede begrotingswijziging 2018 en de voorlopige jaarrekening 2017 van de OFGV	Het college besluit: 1. kennis te nemen van de conceptbegroting 2019, de tweede begrotingswijziging 2018 en de voorlopige jaarrekening 2017 van de Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek (OFGV); 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de conceptbegroting 2019, de tweede begrotingswijziging 2018 en de voorlopige jaarrekening 2017 van de OFGV naar voren te brengen.
8. Zienswijze op de ontwerpbegroting 2019 en de jaarrekening 2017 van de RUD NHN	Het college besluit: 1. kennis te nemen van de ontwerpbegroting 2019 en de jaarrekening 2017 van de Regionale Uitvoeringsdienst Noord- Holland Noord (RUD NHN); 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de ontwerpbegroting 2019 en de jaarrekening 2017 van de RUD NHN naar voren te brengen.
9. Ontwerpbegroting 2019 en jaarstukken 2017 Omgevingsdienst IJmond	Het college besluit: 1. kennis te nemen van de Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 van de Omgevingsdienst IJmond; 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 naar voren te kunnen brengen.
10. Ontwerpbegroting 2019 en jaarstukken 2017 Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	Het college besluit: 1. kennis te nemen van de Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied; 2. inliggende voordracht aan Provinciale Staten te zenden opdat Provinciale Staten in staat worden gesteld hun zienswijze op de

Provincie Noord-Holland

OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018

Onderwerp	Besluit
	Ontwerpbegroting 2019 en de jaarstukken 2017 naar voren te kunnen brengen.
11. Verbinding A8-A9: aanwijzen van het Golfbaanalternatief tot voorkeursalternatief	Het college besluit: 1. kennis te nemen van de inspraakreacties, de adviezen van de commissie voor de m.e.r., de ARO en het aanvullend geluidsonderzoek Broekpolder; 2. de Nota van Beantwoording vast te stellen; 3. het Golfbaanalternatief aan te wijzen als het Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 als resultaat van de Planstudiefase; 4. na afronding van het landschapsplan een definitief go - no go besluit voor te leggen aan PS; 5. in gesprek te gaan met het Rijk en de regionale partners in het project om te komen tot een sluitende begroting voor het Golfbaanalternatief; 6. de statenvoordracht Voorkeursalternatief Verbinding A8-A9 en het ontwerpbesluit vast te stellen en aan te bieden aan PS met bijgaande brief; 7. ten laste van het algemeen voorbereidingsbudget TWIN-H een bedrag van € 1 miljoen beschikbaar te stellen als voorbereiding en dit bedrag niet eerder aan te wenden dan nadat PS het besluit over het voorkeursalternatief hebben genomen; 8. de portefeuillehouder Mobiliteit te machtigen om redactionele wijzigingen in de voordracht en het persbericht door te voeren.
12. Initiatiefvoorstel GroenLinks inzake onderzoek naar de mogelijkheden van een lightrail-netwerk in de metropoolregio Amsterdam	Het college besluit: 1. kennis te nemen van het initiatiefvoorstel "Onderzoek naar de mogelijkheden van een lightrail-netwerk in de Metropoolregio Amsterdam" van GroenLinks; 2. geen separate notitie op te stellen over de mogelijkheden van een lightrail netwerk in de MRA; 3. Provinciale Staten hierover te informeren door middel van brief; 4. de gedeputeerde te machtigen voor redactionele aanpassingen.
13. Promotie verlenging KVSS naar planfase PMI bij eerstvolgende actualisatie	Het college besluit: 1. het project "Renovatie damwandconstructie Koopvaarderschutsluis (KVSS)" in Den Helder, op te nemen in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) bij de eerstvolgende actualisatie als project in de planfase en daarbij de volgende maatregelen nader uit te werken: a. verlengen van de kolk van 85 meter naar 115 meter (CEMT-klasse 4 incl. verplaatsen van de sluisdeuren); b. besluit tot inzetten van onderhandeling met de gemeente Den Helder om over te gaan tot het ombouwen van de Boerenverdrietsluis (BVS) tot schutsluis. Daarbij deuren aanbrengen op 40 meter kolklengte en op 92 meter kolklengte opdat deze sluis als (toekomstige) omvaarroute kan dienen ten tijde van de werkzaamheden aan de KVSS en tevens in de toekomst gebruikt kan worden om kleine

Provincie Noord-Holland

OPENBARE BESLUITENLIJST VAN DE VERGADERING VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-HOLLAND OP 29 MEI 2018

Onderwerp	Besluit
	schuttingen ten behoeve van recreatievaart uit te voeren.
14. Beantwoording Statenvragen nr.50 van mw. E.M. van Duijn (PvdA) over fietsveiligheid	Het college stelt de antwoorden vast. *De definitieve tekst van de antwoorden van deze Statenvragen is nog in bewerking. In beginsel zijn de antwoorden een week na dit besluit beschikbaar.*
15. Tweede Actualisering PMI 2018-2023	Het college besluit: 1. Provinciale Staten te vragen de volgende uitvoeringskredieten voor PMI-projecten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van € 35.993.143,-, waarvan na aftrek van bijdragen van derden/ subsidies ter grootte van € 12.041.943,-, uiteindelijk € 23.951.200,- ten laste van de kapitaallasten PMI of reserve kapitaallasten Openbaar Vervoer komt: a. alg-13 Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo (GGA Alkmaar) (verhoging krediet) € 470.000,-; b. alg 29b Vervangen Zaanbrug (verhoging krediet) € 4.577.500,-; c. HOV-03 HOV in 't Gooi (Huizen-Hilversum) (verhoging krediet) € 650.000,-; d. HOV-05 HOV Schiphol Oost, ged. Stationsplein-Fokker Logistics Park (verhoging krediet) € 18.700.000,-; e. HOV-07 HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ) (verhoging krediet) € 6.506.500,-; f. HOV-15 Uitrol productformule R-net € 2.914.143,-; g. N231-16 Trajectbenadering N231b, ged. N201-N232 (verhoging krediet) € 1.300.000,-; h. N236-06 Reconstructie N236, deel 1: Loosdrechtdreef-Gein Zuid (verhoging krediet) € 300.000,-; i. N241-06 Herinrichting kruispunt N241-Langereis (verhoging krediet) € 225.000,-; j. N502-03 Trajectbenadering N502c, ged. Callantsoog-Callantsogervaart € 350.000,-; 2. Provinciale Staten te vragen de volgende uitvoeringskredieten voor PMO-projecten beschikbaar te stellen voor een totaalbedrag van € 8.525.000,-, die ten laste komen van de kapitaallasten Investeringen (vaar)wegen: a. N203 vervangen brug Krommenie A-01 (19D03) en brug Krommenie B-01 (19D04) en rehabilitatie wegvakken 2 en 4 (verhoging krediet) € 6.325.000,-; b. Trajectbenadering N231b-01 (verhoging krediet) € 2.200.000,-; 3. Provinciale Staten voor te stellen het krediet "N242-23 Verlagen wegdek Langebalkbrug" af te sluiten; 4. Provinciale Staten voor te stellen het krediet Programma N201+ van € 657.080.000,- af te ramen met € 6.380.000,- en dit bedrag in te zetten voor het ontstane dekkingstekort van project Westfrisiaweg; 5. Provinciale Staten voor te stellen het resterende krediet Programma N201+ van € 650.700.000 voor een bedrag van € 632.000.000,- af te

Beste Andries,

Ook ik ben hevig teleurgesteld over het voornemen om nu niet te gaan verlengen.
De redenen voor mij, vanuit de Port of Den Helder beredeneerd zijn de volgende:

1.
Bij de ontwikkeling van de Kooyhaven zou het enorm helpen als de Kooyhaven bereikbaar is voor schepen tot 110 meter.
Met name ten aanzien van de energietransitie en wind op zee is een geschikte locatie de Kooyhaven indien deze bereikbaar is met pontons van 110x 11,40. De diepgang hoeft dan niet opgeschaald te worden naar Cemt Va, maar de breedte en lengte zijn zeker medebepalend.

2.
De afhandeling van de riviercruise stuikt nu al op de afmetingen daar de huidige riviercruise voor het merendeel al groter is dan de 86 meter en met ontheffing 92 meter.
We ontvangen nu de grotere riviercruise noodgedwongen in de buitenhaven, maar dat is zowel voor de Port of Den Helder, als voor de Gemeente Den Helder geen gewenste situatie.
De riviercruise willen we graag faciliteren aan de Flaneerkade, maar deze is onbereikbaar vanwege de afmetingen van de huidige Koopvaardersschutsluis.

Ik hoop dat jullie gedeputeerde J. Olthoff van voldoende argumenten kunnen voorzien om zijn besluit te heroverwegen.
Ik heb deze info ook gedeeld met de Gemeente.

Met een hartelijke groet,

Ary Rijke
Havenmeester / PSO
E-mail: arijke@podh.eu
Telefoon: +31 (0)223 613 955
Mob.: +31 (0)6 82 59 29 01

Het Nieuwe Diep 33 – Havenkantoor, 1781 AD Den Helder
Postbus 4058, 1780 HB Den Helder
www.portofdenhelder.eu Twitter @portofdenhelder

PORT OF DEN HELDER North Sea Energy Gateway

Geachte lezer,

De afdeling Noord-Holland van de Koninklijke Binnenvaart Nederland heeft ons gevraagd aan te geven of wij behoefte hebben aan een verlenging van de Koopvaarders schutsluis te Den Helder. Middels dit schrijven zouden ik graag bij u willen aandringen deze verlenging uit te voeren.

Sinds jaar en dag maakt Boat Bike Tours gebruik van het Noord Hollands kanaal met 1 van zijn succesvolste routes. Elke zaterdag vertrekt de reis “Noord-Holland en Texel” vanuit Amsterdam via Zaandam en Alkmaar naar Den Helder. Hierna voert de reis over het IJsselmeer terug naar Amsterdam waar de reis na een week weer eindigt.

Op deze route is lange tijd het schip “De Holland” (78 meter) ingezet. Door het succes van dit product kwam er behoefte aan meer capaciteit. Binnen de beperkingen van het kanaal is toen het schip “De Willemstad” gecontracteerd. Dit schip is met zijn 91,5m lengte het absolute maximum wat er op dit moment kan en mag varen op deze vaarweg. Hiervoor is vereist dat er jaarlijks door de provincie een ontheffing wordt afgegeven. Hoewel deze tot op heden telkens wordt verleend is dit voor de bedrijfszekerheid zeker niet ideaal.

Inmiddels is het nodig gebleken nogmaals extra capaciteit toe te voegen. Het schip “Poseidon” vaart in 2022 de helft van haar seizoen ook op deze “Noordroute”. Dit schip vertrekt telkens een dag later en is daardoor nooit op dezelfde ligplaats als De Willemstad. Dit is belangrijk daar er slechts beperkte aanmeermogelijkheden zijn in de verschillende havens.

Met de nasleep van Covid-19 in het achterhoofd is er niet acuut behoefte aan nog meer capaciteit op deze route. Daar voorbij kijkend zijn op de langere termijn verdere groeimogelijkheden in Noord-Holland beperkt. Onze bestseller in deze regio vind voornamelijk aftrek bij de Duitstalige markten. Voor deze passagiers is een Check-in in het weekend essentieel. Dit maakt dat een derde schip toevoegen op andere start dag geen optie is. Verdere groei zal beperkt mogelijk zijn door het toevoegen van extra afvaartweken. Voor zover dit kan binnen het “fietsseizoen”. Hierna zal groei enkel mogelijk zijn door grotere schepen te laten varen. Binnen de strenge maximum afmetingen die nu gelden op het kanaal en in de sluis zit hier een duidelijke grens aan.

Voor context is het belangrijk te melden dat Boat Bike Tours een touroperator is en geen rederij. Dit betekend dat wij eigenaar van het product zijn maar vervolgens via verschillende rederijen de schepen contracteren. Vrijwel alle passagiersschepen die in de afgelopen jaren gebouwd zijn of gepland staan om te bouwen zijn 110 meter in lengte of langer. Elke meter dat de sluis verlengd wordt geeft ons een grotere keuze in schepen die we zouden kunnen inzetten in Noord-Holland.

Uiteraard is de Koopvaarder schutsluis niet het enige kunstwerk dat het bevaren van het kanaal met grotere schepen bemoeilijkt. Op vele plaatsen zullen grotere of kleinere aanpassingen gedaan moeten worden om dit veilig mogelijk te maken. Maar zolang deze sluis, als een kurk, het kanaal gesloten houd is het in onze ogen ook onwaarschijnlijk dat er verder geïnvesteerd gaat worden in het traject Zaandam – Den Helder. Het verlengen van de sluis is een goede eerste stap in het verder ontwikkelen van de regio Noord-Holland.

Met vriendelijke groet,

Sil Faas
Product development
Boat Bike Tours BV.

SPAANSEN GROEP B.V.

Aan de leden gedeputeerde Staten en Provinciale Staten
Provinciehuis Noord-Holland
Dreef 3
Postbus 123
2000 MD HAARLEM

Schagen, 11 juni 2022

Betreft: bezwaar tegen besluit G.S. d.d. 1 juni 2022 "afzien van verlenging van de Koopvaardersschutsluis"

Geachte leden van Gedeputeerde- en Provinciale Staten,

Met veel ongeloof hebben wij vernomen dat de verlenging van de KVSS is uitgesteld / afgesteld. Spaansen Grondstoffen en Logistiek BV vervoert als sinds jaar en dag bouwgrondstoffen over het water. Het Noord Hollands kanaal is samen met de Waddenzee en IJsselmeer in Noord Holland de belangrijkste vervoersader.

Steeds meer zien wij dat schaalvergroting het middel is om: de vervoerscapaciteit te behouden, inzet van mensen en middelen optimaal te benutten en het meest klimaatvriendelijk ons bedrijf te runnen. Dit zijn zaken die altijd al speelden en in deze tijden nog meer benadrukt worden.

Spaansen is de afgelopen periode aan het inventariseren hoe wij onze vloot kunnen optimaliseren. Echter een investering in scheepvaart en zeevaart is er één die je voor minimaal 25 jaar doet. De praktijk is vaak meer dan 50 jaar. Positieve ontwikkeling zien wij in het verlengen van de sluis bij Zaandam en de ontwikkeling van de nieuwe haven in Alkmaar. Beide zorgen voor een mogelijkheid tot schaalvergroting naar klasse V.

Op het moment dat de KVSS geen klasse V wordt, lijkt mij de opwaardering tussen Zaandam en Alkmaar voor de helft weggegooid geld. Immers een doorvaart naar het noorden wordt voor zeer lange tijd uitgesteld.

Johan Spaansen
Spaansen Groep B.V.

Op al onze overeenkomsten zijn de Algemene Voorwaarden van toepassing, gedeponeerd bij de KvK.

Goedemorgen heer de Weerd,

Voor het huidige aanbod aan schepen van onze klanten, waarvan inmiddels de Koninklijke Marine de grootste is,
volstaat de huidige lengte van de sluiskolk.

Gezien de toekomstplannen van een aantal van onze klanten, zal men bij vervanging van de diverse vaartuigen kiezen
voor meer lengte, daar vergrote van de diepgang door meerdere beperkingen elders een probleem zal zijn.

Ook de Kon. Marine en de Kustwacht gaat bij vervanging in de toekomst naar grotere (en langere) vaartuigen, die
anders niet meer voor onze werf kunnen komen.

Ook wij zien het afblazen van de verlenging, uitgevoerd samen met groot onderhoud als een gemiste kans.

U hiermede naar behoren te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groeten

Jelle Loosman

Algemeen Directeur

DAMEN SHIPYARDS DEN HELDER
P.O.Box 114 1780 AC Den Helder
Zwarte Pad 1 1781 AH Den Helder (The Netherlands)

Phone: +31(0) 223 616641
Mobile: +31(0) 6 22241733
Fax: +31(0) 223 615391

E-mail: jelle.loosman@damen.com
WWW: www.damen.com

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Intentieverklaring

‘Samen doorbouwen in onzekere tijden’

De oorlog in Oekraïne

Rusland is Oekraïne binnen gevallen met zeer ernstige gevolgen. Burgers vechten met gevaar voor eigen leven voor hun land of moeten vluchten om zichzelf of hun naasten en geliefden in veiligheid te brengen. Het ontbreekt veel mensen aan eerste levensbehoeften en de economie is grotendeels stilgevallen. Gezinnen worden verscheurd door de verschrikkingen van de oorlog. De ernst van de situatie en het hiermee gepaard gaande persoonlijk leed voor de Oekraïners raakt ons diep en waar dat kan willen we helpen. Individueel maar ook als partijen in de ontwerp-, bouw-, techniek- en infrasector. Dat willen we doen met bijvoorbeeld (tijdelijke) huisvesting en waar mogelijk ook met (tijdelijk) werk voor naar ons land gevluchte Oekraïners.

Ingrijpende gevolgen voor de bouw- en infrasector

De oorlog heeft ook ingrijpende economische gevolgen voor de Nederlandse economie. Dat geldt ook voor de bouw en alle daarbij betrokken partijen. Er is sprake van sterk stijgende energieprijzen en toenemende schaarste aan grondstoffen en onderdelen. Dit heeft een impact in de hele toeleverings- en productieketen. Deze ontwikkeling was al langer gaande, maar wordt door het huidige conflict versterkt. Er ontstaan hierdoor snel toenemende onzekerheden, van ontwerp tot en met de oplevering van projecten. Dat leidt er tevens toe dat ook het aanbieden en accepteren van offertes en sluiten van nieuwe contracten voor zowel opdrachtgevers als opdrachtnemers risicovoller en onzekerder is geworden. We zien nu al dat projecten uitgesteld worden en dat projecten vertraagd worden door de prijsstijgingen en verstoringen in de keten. Daarmee ontstaat discontinuïteit in de bouwproductie. Dat heeft grote gevolgen voor zowel de korte als de langere termijn. Dit geldt zowel voor de bouw als voor onderhoud, met als gevolg dat maatschappelijke opgaven zoals circulariteit, de energietransitie, verduurzaming en het oplossen van de woningnood in het gedrang komen.

Samen in vertrouwen doorbouwen

Het belang van doorbouwen aan Nederland is voor iedereen groot. Er ligt een enorme onderhoudsopgave in de infrastructuur, het woningtekort moet de komende jaren snel worden teruggedrongen en de versnelling in de verduurzaming van de gebouwde omgeving is urgenter dan ooit. Partijen willen zich daarom gezamenlijk inzetten voor het bevorderen van continuïteit: in productie en bouwstromen, in behoud van personeel en werkgelegenheid, en in realisatie van de urgente maatschappelijke opgaven. Zoveel als mogelijk moet worden voorkomen dat lopende projecten en nieuwe contractvorming vertragen of stil komen te liggen.

De snel gewijzigde geopolitieke situatie versterkt ook de noodzaak om onze afhankelijkheid van Russisch gas en fossiele brandstoffen versneld af te bouwen en de noodzakelijke innovatie richting biobased, klimaatadaptief, natuurinclusief en circulair bouwen, digitalisering in de bouw, en het conceptueel en industrieel bouwen en emissievrij bouwen verder te versnellen. Partijen willen zich daarom ook in deze nieuwe crisis gezamenlijk blijven inzetten op product- en procesinnovatie.

Dat vergt een gemeenschappelijk perspectief, waarbij partijen zich rekenschap geven van elkaars positie en belang, en daarnaar in redelijkheid en billijkheid handelen, ook vanuit het bredere publieke en maatschappelijk belang. Dit handelingsperspectief beoogt in principe niet een aanpassing van bestaande juridische afspraken tussen partijen of de aanpassing van budgettaire kaders. Die zijn in veel gevallen gegeven. Het betreft een afspraak over de uitgangspunten waarmee we elkaar tegemoet treden bij individuele casussen, een gemeenschappelijke referentie om tot werkbare oplossingen te komen in individuele gevallen, in het vertrouwen dat in veel gevallen een oplossing gevonden kan worden die gegeven de moeilijke en onzekere omstandigheden zowel de opdrachtgever als de opdrachtnemer past. Dit kunnen bijvoorbeeld afspraken zijn over herprioritering, herontwerp, aanbesteding- en vergunningprocedures, over flexibilisering en eventueel temporisering in programmering en realisatie.

De uitgangspunten voor deze intentieverklaring zijn:

- dat financiële risico's niet eenzijdig bij één partij in de keten worden neergelegd; noch in zijn geheel bij de consumenten, opdrachtgevers, opdrachtnemers en/of belastingbetalers;
- dat opdrachtgevers- en nemers in goed onderling overleg – ook richting onderaannemers –, rekening houdend met elkaars belangen, tot afspraken zullen komen over hoe met risico's van prijsstijgingen en leverings-problemen in aanbestedingen en nieuw te sluiten contracten om te gaan;
- dat partijen in goed onderling overleg tot afspraken komen over hoe te handelen in het geval bestaande contractuele afspraken door de crisis niet (tijdig) kunnen worden nagekomen;
- dat partijen zich in onderling vertrouwen en gezamenlijk in zullen zetten voor het zo goed mogelijk op gang houden van de bouwstromen.

Tot slot

Partijen spreken de wens en verwachting uit dat met dit gemeenschappelijk handelingsperspectief een proces is gestart gericht op vermindering van risico's, beperken van schade en bevorderen van continuïteit in de bouw-productie en werkgelegenheid. Met de naleving van de bovengenoemde uitgangspunten willen partijen een diepe en langdurige terugval in de ontwerp-, techniek-, bouw- en infraproductie, alsook in de renovatie-, verbouw- en verduurzamingswerkzaamheden en daarmee gepaard gaande terugval in werkgelegenheid en voortgang op maatschappelijke vraagstukken als klimaat en duurzaamheid zoveel als mogelijk voorkomen.

Partijen spreken af gezamenlijk de vinger aan de pols te houden in het periodieke bouwoverleg ('het Bouwberaad') tussen overheid en marktpartijen. Verdere besprekingen zullen waar nodig per deelsector of deelopgave worden gevoerd. Indien gewijzigde inzichten en omstandigheden dat nodig maken zullen aanvullende afspraken worden gemaakt en maatregelen worden genomen.



Deze verklaring wordt ondersteund door:
Aedes, IPO Interprovinciaal Overleg, Koninklijke Bouwend Nederland, Koninklijke NL Ingenieurs, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NEPROM Nederlandse Vereniging van Projectontwikkeling Maatschappijen, NVTB Nederlandse Vereniging Toeleverende Bouw-materialenindustrie, Rijksvastgoedbedrijf, Rijkswaterstaat, Techniek Nederland, TKI Urban Energy, TNO, VNG Vereniging van Nederlandse Gemeenten, BNA Branchevereniging Nederlandse Architectenbureaus, Unie van Waterschappen.

Kon docu[illegible]:en niet opnemen in de bundel

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10054
Extern Zaak ID	1631151
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	8.k
Titel	C- NAAR B-VERZOEK PVDD VOOR M&B 12-09-2022: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/GRN

Bijlagen
Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten
Brief aan PS over toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten.pdf
Agenderingsverzoek PvdD M&B C naar B - Onderzoek naar aanrijdingen met herten

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	6 juni 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	12 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022

Toelichting

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het ‘Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026’ goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

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
C.A. van der Baan
BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143088
baanc@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 1 JUNI 2022

Kenmerk
1631151/1831214

Uw kenmerk

Betreft: Toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het literatuuronderzoek '*Kansrijke maatregelen om aanrijdingen met hoefdieren te voorkomen op de Zeeweg (N200)*' dat Wageningen Universiteit in opdracht van de provincie Noord-Holland heeft uitgevoerd.

Aanleiding literatuuronderzoek

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten (GS) het '*Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026*' goedgekeurd. De belangrijkste onderbouwing voor dit faunabeheerplan is dat de huidige aantallen damherten negatieve effecten hebben op de soortenrijkdom in de Amsterdamse Waterleidingduinen en Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Hierdoor zijn de Natura 2000-doelstellingen niet haalbaar. Eén van de andere redenen om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. In het besluit van GS over het faunabeheerplan is toegelicht dat meer inzicht in de aanrijdingen met damherten wenselijk is.

Daarom is door ons een onderzoeksopdracht uitgezet bij Wageningen Universiteit. Wageningen Universiteit heeft voor dit literatuuronderzoek de beschikbare wetenschappelijke kennis bij elkaar gebracht en geanalyseerd. Het onderzoek gaat in op factoren die in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

Belangrijkste conclusies

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat het verkleinen van de populatie damherten door faunabeheer uitvoerbaar en effectief is. Momenteel vindt er in de Amsterdamse Waterleidingduinen en het Nationaal Park Zuid-Kennemerland ook al populatiebeheer plaats, op basis van het eerder benoemde faunabeheerplan. Daarnaast heeft Wageningen Universiteit de effecten van faunarasters (hekwerk van minimaal 2 meter hoog) in combinatie met faunapassages (natuurbruggen) en het

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

wilddetectiesysteem (apparaat dat dieren op de weg registreert en vervolgens signaleringsborden activeert) bekeken.

Vervolg

In juni 2022 wordt het onderzoek gepubliceerd op de website van Wageningen Universiteit. Om verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren is de provincie al langere tijd in gesprek met de gemeente Bloemendaal en de terreinbeherende organisaties. Daarover informeren wij u in een afzonderlijke brief.

Wij hopen u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter C.J. Loggen

1 bijlage: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: Partij voor de Dieren/Ines Kostić

Naam commissie en datum: M&B, 12 september 2022

o Verzoekt de brief op de NLG C-agenda onder nr. 18n van maandag 13 juni 2022 en M&B C-agenda onder nr. 8k van maandag 20 juni 2022

onderwerp: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten
ter bespreking te verplaatsen naar de M&B B-agenda van 12 september 2022

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.

Het behandeldoel
Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet

Welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen
We leven met dieren om ons heen. Zij zijn medebewoners van onze provincie. Burgers accepteren steeds minder inbreuken op dierenwelzijn en doding van dieren. Ze verwachten ook steeds meer van verschillende overheden om dieren beter te beschermen.[1][2] De provincie heeft met haar beleid veel invloed op dieren en hun leefomgeving: denk aan infrastructurele werken en mobiliteit.
De wegen die wij aanleggen en gebruiken doorkruisen het leefgebied van dieren en brengen hun levens en familieverbanden in gevaar. Dat vraagt om verantwoordelijkheid van de provincie om te zoeken naar manieren om niet alleen de mensen op de weg, maar ook de dieren steeds beter te beschermen. Het streven van de provincie is het aantal verkeersslachtoffers naar nul te brengen; dat zou voor menselijke en dierlijke slachtoffers het uitgangspunt moeten zijn.

De Zeeweg (N200) is een provinciale weg waar gemiddeld 25 herten en reeën per jaar worden aangereden. 86% van de aanrijdingen vindt plaats tussen 18u en 06u. Op de C-agenda staat een onderzoek van Wageningen Universiteit dat breed kijkt naar mogelijke maatregelen om aanrijdingen met hoefdieren te voorkomen en te verminderen, en welke van die maatregelen toepasbaar zijn op de Zeeweg. Het gaat om een literatuuronderzoek, dus is het vooral een overzicht van oplossingen waar eerder enig onderzoek naar is gedaan.

Het effect van het doden van dieren is niet eenduidig (wisselende conclusies) en hangt van de context af. De onderzoekers geven aan dat het doden van dieren kan werken in de context van de Zeeweg, maar plaatsen daar een belangrijke kanttekening bij: een 'aanvaardbaar aantal' aanrijdingen kan, indien wordt ingezet op doden, pas worden bereikt als de populatie herten flink is verkleind, maar daarbij is er een risico dat de populatieomvang te klein wordt om gezond te zijn.

Het rapport noemt daarom nog een tal van niet-dodelijke ingrepen die effectief kunnen zijn om niet alleen de situatie voor mensen, maar ook voor de dieren veiliger te maken. Dat gaat om gerichte maatregelen die te maken hebben met de inrichting van de weg en de berm, de mate en wijze van weggebruik en het gedrag van de weggebruikers. Zo kan een combinatie van specifieke niet-dodelijke maatregelen, zoals faunarasters (in combinatie met faunapassages), snelheidsverlaging (al dan niet tijdelijk en al dan niet over het hele traject) en

[1] RDA Zienswijze Doden van dieren aan het licht | Zienswijze | Raad voor Dierenaangelegenheden
[2] https://www.ioresearch.nl/actueel/zeven-op-tien-nederlanders-vinden-plezierjacht-onacceptabel/

wilddetectiesystemen, effectief worden ingezet, waardoor tot 100% reductie in het aantal aanrijdingen kan worden bereikt. De komst van de wolf zou ook effectief zijn, maar de onderzoekers kunnen niet inschatten hoe lang het duurt voordat de wolf zich in het gebied vestigt. Het verder realiseren van ecologische verbindingszones kan dat versnellen.

Brief van GS
De brief van GS aan PS over dit onderzoek, lijkt de conclusies van het onderzoek te willen samenvatten. Maar onder het kopje "Belangrijkste conclusies" opent GS direct met: "Uit het literatuuronderzoek blijkt dat het verkleinen van de populatie damherten door faunabeheer uitvoerbaar en effectief is." Dit is niet alleen een onvolledige weergave van het onderzoek van Wageningen, want Wageningen plaatst stevige kanttekeningen bij afschotmaatregelen, maar is ook sturend in de vele opties die Wageningen schetst. Wageningen benadrukt regelmatig juist de effectiviteit van een mix van niet-dodelijke middelen, maar dat laat GS niet goed zien in haar brief.

Om verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren is de provincie al langere tijd in gesprek met de gemeente Bloemendaal en de terreinbeherende organisaties. GS zegt PS daarover later in een aparte brief te informeren.

Wij nemen aan dat GS van plan is de resultaten van het onderzoek van Wageningen mee te nemen en maken ons op basis van de brief van GS zorgen over de keuzes die eventueel zullen worden gemaakt.

Voorzichtiger omgaan met levens van dieren
In het laatste rapport van de Raad voor Dierenaangelegenheden (RDA, de adviesraad op het gebied van dierenwelzijn voor overheden) worden overheden aangespoord om voorzichtiger om te gaan met de keuze om dieren te doden en steeds te blijven zoeken naar mogelijkheden om het doden van dieren te voorkómen.[3] Soms worden, om diverse redenen, niet-dodelijke oplossingen over het hoofd gezien. Wanneer niet-dodelijke alternatieven niet beschikbaar zijn op de korte termijn, is het goed te investeren in onderzoek en innovatie, zodat we steeds vooruitgang blijven boeken op dit gebied. RDA heeft een afwegingskader opgesteld die overheden kunnen gebruiken bij besluiten die zij nemen in dit verband.

Dat vergt een actieve houding van de provincie. De provincie heeft ook verklaard dat 'de doelstelling altijd is om slechts in uiterste gevallen over te gaan tot doden'. Niet-dodelijke oplossingen worden echter soms niet gezien en komen niet vanzelf tevoorschijn. Ze vragen om voortdurende reflectie, om meer actief overleg met o.a. dierenwelzijnsorganisaties en inzet op onderzoek en innovatie.

Met dit stuk willen we samen met de commissie GS aansporen om in het geval van de Zeeweg (en breder in provinciaal verkeer) zich maximaal in te zetten voor niet-dodelijk oplossingen. Dan laten we als partijen en als provincie zien dat onze uitspraak dat we de voorkeur geven aan niet-dodelijke oplossingen, niet slechts woorden zijn, maar daadwerkelijk beleid waar de provincie zich actief voor inspant. Daarnaast is het goed om als provincie onze verantwoordelijkheid te nemen voor het feit dat we met onze beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit het leefgebied en levens van dieren beïnvloeden en we daarom ook steeds ons best zouden moeten doen om die impact zo klein mogelijk te maken en het aantal dierlijke slachtoffers zoveel mogelijk naar beneden te brengen.

<u>Wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)</u>

1. Is de commissie bereid om samen met ons GS aan te sporen om in het geval van de Zeeweg zich maximaal in te zetten voor niet-dodelijk oplossingen?

2. Is de commissie bereid om GS aan te sporen om als het gaat om mobiliteit en verkeer, zich actief in te blijven spannen naar verkeersveiligheid voor mensen én dieren, waarbij steeds wordt gestreefd om ook het aantal dierlijke slachtoffers naar beneden te krijgen? Hiervoor kan bijvoorbeeld actiever overleg met dierenwelzijnsorganisaties worden gevoerd en meer ingezet op onderzoek en innovatie.

3. Is de commissie het met ons eens dat we de provinciale inspanningen op dat gebied af en toe zouden

[3] RDA Zienswijze Doden van dieren aan het licht | Zienswijze | Raad voor Dierenaangelegenheden

moeten evalueren, zodat we steeds blijven leren en verbeteren?

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9843
Extern Zaak ID	1825147
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	10.a
Titel	Havens/Energie/Milieu: Brief GS aan PS inz. herziening convenant Energiehaven (C-agenda RWK en NLG 13-6-2022 en M&B 20-6-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/IOT

Bijlagen
Brief aan PS over herziening convenant Energiehaven.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	16 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**

Toelichting

Om te komen tot de Energiehaven in IJmuiden hebben in 2020 de Staat der Nederlanden, Provincie Noord-Holland, gemeente Velsen, Port of Amsterdam, Zeehaven Ijmuiden en Tata Steel een convenant gesloten. Het convenant heeft een looptijd tot 1 juni 2022. Echter, om de energiehaven te kunnen realiseren is meer tijd nodig. Derhalve wordt het convenant verlengd, tevens wordt de Minister van Economische Zaken en Klimaat uitgenodigd actief te participeren in het traject.

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

E. Wiltink

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144615

Erik.wiltink@noord-holland.nl

Verzenddatum

11 MEI 2022

Kenmerk

1825147/1825155

Uw kenmerk

Betreft: Herziening convenant Energiehaven

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de voortgang van het project Energiehaven en specifiek over het besluit van het College om het convenant Energiehaven IJmond te verlengen. We zijn dit convenant in 2020 aangegaan met het Rijk, TATA Steel IJmuiden BV, Zeehaven IJmuiden NV, Port of Amsterdam NV en de gemeente Velsen om tot de realisatie van een Energiehaven te komen.

Het is de ambitie dat in 2050 alle energie in Nederland uit duurzame bronnen komt. Windenergie op zee levert hier een belangrijke bijdrage aan. Voor de bouw en het onderhoud van windparken op zee zijn haventerreinen van voldoende omvang nodig. Met de Energiehaven wordt beoogd een dergelijk haventerrein van circa 15 hectare te realiseren.

In het convenant zijn tussen de partijen afspraken gemaakt om medio 2022 tot een go/no go besluit te komen voor de aanleg en exploitatie van de Energiehaven. Zo staan er afspraken in over het saneren van het baggerdepot de Averijhaven, de plek waar de Energiehaven voorzien is, en de Rijksbijdrage aan het project. Ook het voornemen om een consortium op te richten voor de exploitatie van de Energiehaven en het doorlopen van de juridische procedures, staan in het convenant beschreven.

De afgelopen twee jaar is hard gewerkt aan bovenstaande punten. In 2021 is gestart met het verwijderen van de verontreinigde bagger uit het baggerdepot. De baggerspecie (ongeveer 850.000 m3) wordt in opdracht van Rijkswaterstaat uit het depot gehaald en opgeslagen in één van de overige Rijksdepots, zodat de Averijhaven een nieuwe bestemming kan krijgen. Daarnaast zijn grote stappen gezet in het doorlopen van de benodigde ruimtelijke en juridische procedures en is de Energiehaven technisch verder uitgewerkt.

Op het vlak van de businesscase lopen we tegen het probleem aan dat er sprake is van een onrendabele top die op dit moment niet is afgedekt. Dit heeft verschillende oorzaken:

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 markt voor windmolens is er een die zich razendsnel ontwikkelt. Zo worden de windmolens steeds groter, wat aanvullende technische eisen voor het inrichten van de Energiehaven met zich mee brengt;
- Voor het dempen van de haven werd in eerste instantie uitgegaan dat dit grotendeels met staalslakken gerealiseerd kon worden. De laatste inzichten maken duidelijk dat dit nu niet mogelijk is en dat de staalslakken voor een deel door zand vervangen moeten worden, wat kostenverhogend is;
- Tot slot zijn de actuele grondstofprijzen (zoals van staal) en brandstoffen in de businesscase verwerkt. Deze zijn de afgelopen maanden flink gestegen, wat ook in hogere kosten resulteert.

De ontstane onrendabele top in de businesscase leidt ertoe dat er op dit moment nog geen nadere afspraken en vervolgstappen over de Energiehaven gemaakt kunnen worden.

Wel is door alle bij de Energiehaven betrokken partijen aangegeven dat de aanleg van de Energiehaven ten behoeve van de energietransitie nuttig en noodzakelijk is. Sterker nog, met de recente ontwikkelingen op het gebied van de energievoorziening in Nederland, wordt alleen maar meer urgentie voor de Energiehaven ervaren. Zo is in de Routekaart Wind op Zee 2030 van het Rijk een verdubbeling van de ambitie en een halvering in tijd uitgesproken. Voldoende en goed gelegen haventerreinen zijn hiervoor cruciaal.

Daarom is door het Rijk, TATA Steel IJmuiden BV, Zeehaven IJmuiden NV, Port of Amsterdam en de gemeente Velsen besloten het convenant Energiehaven IJmond te verlengen. Waarbij de inspanning erop gericht is te komen tot een sluitende businesscase zodat de Energiehaven gerealiseerd kan worden. Hiertoe wordt onder meer verkend of het project in aanmerking komt voor Europese subsidies.

Gezien de belangrijke rol die de Energiehaven kan vervullen voor de nationale en regionale ambities van de energietransitie, wordt het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat uitgenodigd te participeren in dit project.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	9791
Extern Zaak ID	1771864
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	20 juni 2022
Agendapunt	11.a
Titel	Brief GS aan PS inz. Auditopvolging peildatum maart 2022 (c-agenda NLG 13-6-2022 en EFB en M&B 20-6-2022)
Organisatieonderdeel	AD/CC

Bijlagen
brief aan PS over auditopvolging peildatum maart 2022.pdf
1 Notitie auditopvolging peildatum 1 maart 2022 analyse bestuurlijke aanbevelingen
1a Bijlage bij 1771864/1772067 notitie auditopvolging peildatum maart 2022 actieplan eindrapport randstedelijke rekenkamer OD NZKG
2 Auditopvolgingslijst bestuurlijke aanbevelingen per 1 maart 2022

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	23 mei 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 mei 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Economie Financiën en Bestuur	20 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**20 juni 2022**

Toelichting

Auditopvolging is een instrument om de overgenomen aanbevelingen van de externe accountant, de Randstedelijke Rekenkamer, de provinciearchivaris en Concerncontrol systematisch door te voeren. Het dient tevens als verantwoordingsinstrument naar PS en sturingsinstrument voor PS. Per halfjaar wordt gerapporteerd aan de directie, GS en PS.

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.M. Bierhuizen
AD/CC

Telefoonnummer +31631690638
bierhuizenj@noord-holland.nl

Verzenddatum
18 MEI 2022

Kenmerk
1771864/1771887

Uw kenmerk

Betreft: Auditopvolging peildatum maart 2022

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

- Auditopvolging peildatum maart 2022

Wij hebben de auditopvolging peildatum maart 2022 in onze vergadering van 17 mei 2022 vastgesteld.

Auditopvolging is een instrument om de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant, de provinciearchivaris en Concerncontrol systematisch door te voeren in beleid en uitvoering. Het dient tevens als verantwoordingsinstrument naar PS en sturingsinstrument voor PS. Per halfjaar wordt gerapporteerd aan de auditstuurgroep, GS en PS.

Bijgaand ontvangt u de *notitie auditopvolging* en de *auditopvolgingslijst per 1 maart 2022*. De notitie bevat een analyse van de status van de openstaande aanbevelingen per 1 maart 2022. De stand van zaken zelf ligt vast in de genoemde lijst.

De volgende auditopvolging waarmee wij u informeren, is de auditopvolging peildatum september 2022.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Notitie auditopvolging
- Auditopvolgingslijst per 1 maart 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

Provincie Noord-Holland

Kenmerk: 1771864/1772067

Uw contactpersoon
J.M. Bierhuizen
AD/CC

Telefoonnummer +31631690638
bierhuizenj@noord-holland.nl

19 april 2022

Betreft: Auditopvolging per 1 maart 2022

Memo

Inleiding
De auditopvolgingslijst is een instrument om de opvolging van aanbevelingen systematisch en periodiek te monitoren en eventuele risico's binnen de organisatie onder de aandacht te brengen. Hierbij geeft de auditopvolgingslijst inzicht in de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen uit onderzoeken van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant, de provinciearchivaris en van de concerncontroller van de provincie Noord-Holland.

Aan de hand van de auditopvolgingslijst rapporteert de concerncontroller per halfjaar (in maart en september) aan Gedeputeerde Staten over de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten per bijgaande brief over deze voortgang.

De opvolging betreft de mate waarin de maatregelen zijn ingevoerd die de proceseigenaren hebben toegezegd naar aanleiding van de aanbevelingen uit de onderzoeken. De proceseigenaren van de maatregelen zijn werkzaam bij een van de directies van de provincie Noord-Holland. Of en de mate waarin de maatregelen het gewenste effect hebben, is geen onderdeel van de auditopvolging.

De externe accountant en provinciearchivaris richten zich wel op de effectiviteit van de genomen maatregelen als onderdeel van hun reguliere controle, respectievelijk inspectie. De Randstedelijke Rekenkamer voert voor een deel van haar onderzoeken opvolgingsonderzoeken uit om te bepalen of de maatregelen effect hebben gehad. Ook de concerncontroller doet dit.

De auditopvolging is tot stand gekomen op basis van de ontvangen input van de proceseigenaren.

In afwijking van voorgaande auditopvolgingsrapportages is er een bijlage bij de auditopvolgingsnotitie gevoegd. Dit betreft een rapportage van de OD NZKG waarin zij rapporteert over aan haar gerichte aanbevelingen in het rapport ‘stof tot nadenken’ van de Randstedelijke Rekenkamer. Over de in dit rapport aan GS gerichte aanbevelingen rapporteren wij in de auditopvolgingslijst.

Voorliggende notitie geeft een samenvatting van de auditopvolging tot 1 maart 2022. Hieronder geven wij een analyse van de stand van zaken.

De volgende tabel bevat de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen per 1 maart 2022 afgezet tegen de voortgang per 1 september 2021.

	Totaal	Reken kamer	Accountant	Concern control	Provincie archivaris
Openstaand per 1 september 2021	29	7	15	7	0
Nieuwe aanbevelingen	27	14	13	0	0
Totaal aanbevelingen waarover dit memo rapporteert	**56**	**21**	**28**	**7**	**0**
Afgeronde aanbevelingen	*18*	*6*	*6*	*6*	*0*
Vervallen aanbevelingen	*12*	*3*	*9*	*0*	*0*
Totaal afgerond/ vervallen	**30**	**9**	**15**	**6**	**0**
Openstaande aanbevelingen per 1 maart 2022	**26**	**12**	**13**	**1**	**0**

Tabel 1: Verloop aanbevelingen auditopvolging in de periode van 1 september 2021 tot 1 maart 2022

Analyse
In de afgelopen periode zijn 18 aanbevelingen afgerond en 12 komen te vervallen. Van de 12 vervallen aanbevelingen gaat het in het geval van de Randstedelijke Rekenkamer om aanbevelingen die niet worden overgenomen. In het geval van de 9 aanbevelingen van de accountnant betreft het aanbevelingen die één of meerdere keren zijn herhaald. Deze aanbevelingen krijgen de komende periode extra aandacht. Het vervolg van deze analyse gaat in op de opvolging van de aanbevelingen ten aanzien van de interne bedrijfsvoering, het provinciaal beleid en aspecten inzake beheer en onderhoud. Hierbij gaan wij uit van de status die de proceseigenaren van de maatregelen hebben opgegeven. De status van de opvolging van sommige aanbevelingen verdient door interpretatieverschillen in enkele gevallen enige nuancering. Dit hebben wij dan als zodanig aangegeven.

Oude en doorgeschoven aanbevelingen
Op uw verzoek informeren wij u apart over de punten waarvan de planning niet is gehaald en één of meerdere keren zijn doorgeschoven.

De afgelopen periode is de deadline van een 11-tal aanbevelingen uitgesteld naar een later moment.

Er bestaan grote verschillen in de oplostijd van aanbevelingen. Dit heeft enerzijds te maken met het verschil in aard en complexiteit van de vraagstukken, anderzijds zijn in het verleden niet altijd heldere afspraken gemaakt over de zogenaamde ‘definition of done’; waardoor in de loop der tijd een andere interpretatie kan ontstaan over wanneer een aanbeveling adequaat

is afgehandeld. Tot slot worden in voorkomende gevallen om moverende redenen prioriteiten verlegd.

In de auditopvolgingslijst is de status inzichtelijk gemaakt en gemarkeerd welke deadline is doorgeschoven.

Bedrijfsvoering

Procesbeschrijvingen
Uw externe accountant heeft in de afgelopen jaren aanbevelingen gedaan ten aanzien van (de kwaliteit van) procesbeschrijvingen. Het gaat er hierbij onder meer om dat dergelijke beschrijvingen worden gebaseerd op risicoanalyses. Binnen het project processen centraal (programma financiële hygiëne) zijn kwaliteitsafspraken geïmplementeerd die borgen dat risicoanalyses en interne beheersing op het vlak van rechtmatigheid en getrouwheid standaard onderdeel uitmaken van deze beschrijvingen. De meest relevante procesbeschrijvingen zijn goeddeels afgerond en zijn getoetst door de accountant. De feedback van de accountant wordt verwerkt. Nog niet alle procesbeschrijvingen zijn gereed. In volgorde van belangrijkheid worden de overige processen de komende periode uitgewerkt en vastgelegd. In het najaar 2021 is de verantwoordelijkheid vanuit het project overgedragen aan de lijn.

Aanbestedingsprocedure projecten boven de Europese aanbestedingsgrenzen
De aanbeveling om een centrale database in te richten voor het bewaren van risicoanalyses en evaluaties met als doel om het lerend vermogen te vergroten is deels opgevolgd.

Sinds 2020 werkt de provincie met een procesvastleggingstool waarbinnen procesrisico's en de bijbehorende beheersmaatregelen opgeslagen worden. De verkenning naar de systeemtechnische ondersteuning van risicomanagement door middel van GRC[1] software, is afgerond. De aanbesteding wordt voorbereid. Door wijziging in prioriteiten is de opvolgingstermijn hiervan verschoven naar het vierde kwartaal van 2022.

Risicomanagement
Het thema risicomanagement komt aan bod in een aantal onderzoeken uit de auditopvolging. De aanbevelingen om risicomanagement te verbeteren door onder meer procesbeschrijvingen te baseren op risicoanalyses en door de belangrijkste beheersmaatregelen te beschrijven die de risico's afdekken zijn opgevolgd. Binnen het project processen centraal zijn kwaliteitsafspraken gemaakt die borgen dat alle relevante procesbeschrijvingen hieraan voldoen. Risico's zijn daarnaast inmiddels een vast onderdeel op de agenda van de periodieke voortgangsgesprekken in de organisatie, waarmee de risicobewustwording wordt vergroot.

[1] GRC: Governance Risk Compliance

Beleid

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen
De Randstedelijke Rekenkamer beval PS in haar rapport van 14 december 2015 aan om met uw college af te spreken een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te ontwikkelen en om deze visie vast te leggen in beleid en de risicogerichte benadering hierin mee te nemen.

De provincie heeft in een eerder stadium besloten de opvolging van deze aanbeveling te koppelen aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijk toezichtskader voor het interbestuurlijk toezicht. Deze ontwikkeling vindt plaats op landelijk niveau. Het project zou in 2019 worden afgerond maar heeft vertraging opgelopen. De inhoudelijke behandeling in het Vakberaad Gemeentefinanciën heeft geleid tot bijstelling van de conceptversie en dient ter vaststelling voorgelegd te worden aan de colleges van alle provincies. Voordat besluitvorming in de colleges plaatsvindt wordt het toezichtkader ter consultatie voorgelegd aan een aantal gemeenschappelijke regelingen. In april 2022 ligt het gemeenschappelijk toezichtskader voor ter vaststelling in uw college.

Stof tot nadenken
In maart 2021 heeft de Randstedelijke Rekenkamer het rapport ‘stof tot nadenken’ uitgebracht. Hierin zijn aanbevelingen opgenomen over de rol van provincie Noord-Holland bij de uitvoering van VTH taken; de informatievoorziening aan PS en het herstel van vertrouwen naar de omgeving. Er zijn inmiddels verschillende acties hiervoor opgestart en deze worden geborgd in het programma Tata Steel 2020 – 2050. De OD NZKG heeft namens GS een ontwerp geurbesluit genomen voor Tatasteel. De ingediende zienswijzen liggen voor ter beoordeling en worden verwerkt in het definitieve geurbesluit.

Uw college heeft in december 2021 de beleidsnota uitvoering en handhaving VTH 2022 vastgesteld. Het informatieprotocol VTH uitvoering is door uw college vastgesteld. Langs verschillende lijnen wordt actief gewerkt aan het herstel van het vertrouwen in het openbaar bestuur. Monitoring hierop vindt plaats middels periodieke opiniepeilingen. De eerste peiling vond plaats in 2021-K4. Gewerkt wordt aan een omgevingsoverleg om in een nieuwe vorm met de omgeving om te gaan.

Naast aanbevelingen gericht aan GS, waarover in de auditopvolgingslijst wordt gerapporteerd, bevat het rapport ‘stof tot nadenken’ aanbevelingen die zijn gericht aan de OD NZKG. OD NZKG heeft gerapporteerd over de voortgang van deze aanbevelingen. De voortgangsrapportage treft u ter informatie aan als bijlage bij deze notitie.

Bron van bescherming
In september 2021 heeft de Randstedelijke Rekenkamer in het rapport Bron van Bescherming een aantal aanbevelingen gedaan. De aanbeveling om de bekendheid van de provinciale regelgeving voor beschermingsgebieden te vergroten is opgevolgd. Het advies met betrekking tot de aangegeven begrenzingen wordt niet opgevolgd, om te voorkomen dat regels dubbel

worden gesteld. De aanbeveling tot risicobeheersing van intrekgebieden buiten de beschermingsgebieden gebeurt via het CBG programma.

De overige aanbevelingen op het vlak van beschermingsmaatregelen, de samenwerking en communicatie hierin met de omgeving en de bewaking van de voortgang van de maatregelen zijn in onderlinge samenhang overgenomen als onderdeel van de in het Ontwerp Regionaal Waterprogramma Noord-Holland opgenomen evaluatie en de actualsatie van de gebiedsdossiers drinkwater en bijbehorende uitvoeringsprogramma's, waar verdere monitoring van deze onderwerpen wordt ondergebracht.

Kabinet

Provinciale weerbaarheid tegen ondermijning
Interne Audit heeft in augustus 2020 het onderzoek afgerond naar provinciale weerbaarheid tegen ondermijning. In 2021 vond hierop een vervolgonderzoek plaats. De aanbevelingen uit het weerbaarheidsbeeld zijn tezamen met de aanbevelingen uit het onderzoek dat door Interne Audit is uitgevoerd door de directie overgenomen. De verschillende aanbevelingen hebben alle een eigenaar gekregen die verantwoordelijk is voor het direct overnemen van een aanbeveling of voor het uitwerken van een plan van aanpak gericht op de overname ervan. Het gaat om het vergroten van de kennis en het bewustzijn van medewerkers, het organiseren en verwerken van signalen, het versterken van de functie van HRM, het uitvoeren van een onderhoudsprogramma kwetsbare processen en het aanhaken van de weerbaarheid van verbonden partijen. Het Team Weerbaar Noord-Holland en de Coördinator Integriteit blijven betrokken bij het versterken van de weerbaarheid van de eigen organisatie.

Bijlage: Actieplan eindrapport Randstedelijke Rekenkamer (OD NZKG)

Actieplan eindrapport Randstedelijke Rekenkamer

Stof tot nadenken

Maart 2022, Mario Bakker

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoud

1 INLEIDING 3

2 STAND VAN ZAKEN OPVOLGING AANBEVELINGEN RANDSTEDELIJKE REKENKAMER 4

Ebbehout 31, 1507 EA
Zaandam

www.odnzkg.nl

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

1 Inleiding

Naar aanleiding van het besluit van Provinciale staten van de provincie Noord-Holland, heeft de Randstedelijke rekenkamer de kwaliteit van de uitvoering van VTH-taken en de rol van de provincie onderzocht aan de hand van een aantal casussen ("Stof tot nadenken", rapport van 28 januari 2021). Uit dit onderzoek zijn diverse conclusies en aanbevelingen voortgekomen.

De ODNZKG heeft het initiatief genomen om alle conclusies aanbevelingen en de daaruit voortgekomen acties in één document ("het actieplan") te bundelen.

De aanbevelingen richten zich op zowel Gedeputeerde Staten van Noord Holland (GS) als de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG). Voor de helderheid zijn alle aanbevelingen in deze notitie opgenomen, maar alleen de OD aanbevelingen zijn concreet uitgewerkt.

Bij de onderdelen die de OD NZKG direct betreffen zijn één of meer acties geformuleerd om invulling te geven aan de betreffende aanbevelingen. In dit actieplan zijn bij verschillende onderdelen aandachtspunten genoemd, die kunnen worden vertaald naar verbetering van de werkprocessen.

De OD NZKG is al geruime tijd bezig om interne verbeteringen door te voeren. Daarin is onderscheid gemaakt in verbeteringen rondom het dossier Tata Steel en algemene verbeteringen voor de gehele organisatie. Deze verbeteringen zijn vastgelegd in de volgende documenten:

- Uitvoeringsprogramma Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving (VTH) Tata Steel 2020-2022 (November 2020)
- Programma Tata, opvolging acties en aanbevelingen programma Tata (7 mei 2021)
- Programma Optimaliseren Stand van zaken proces melden Tata Steel (21 mei 2021)
- Programma Tata Steel 2020 – 2050 Samenwerken aan een gezonde en veilige IJmond (17 november 2020)
- Melding overlast behandelen (21 mei 2021)

Dit document legt een relatie tussen de aanbevelingen en acties uit de bovenstaande plannen. Dat betekent dat voor details voor de stand van zaken verwezen wordt naar de diverse verbeterprogramma's. Wel geeft dit document inzicht in de algemene stand van zaken ten aanzien van de volgende aspecten:

- Beschrijving van de actie
- Actiehouder (GS/OD NZKG + functionaris)
- Beschrijving belangrijkste mijlpalen
- Stand van Zaken
- Mate waarin de actie is afgerond/geïmplementeerd, voorzien van de codering in:
  - Actie nog niet geformuleerd (wit)
  - Actie nog niet gestart (rood)
  - Actie nog niet gereed, wel gestart, loopt achter op de planning (oranje)
  - Actie gestart en loopt conform planning (lichtgroen)
  - Actie volledig afgerond en geïmplementeerd (donkergroen)

Het overzicht betreft de situatie maart 2022.

| 2 | Stand van zaken opvolging aanbevelingen Randstedelijke Rekenkamer

In dit hoofdstuk zijn de aanbevelingen van de Randstedelijke rekenkamer integraal opgenomen.

Centrale onderzoeksvraag

Hoe verloopt de uitvoering van de VTH-taken bij Tata Steel en Harsco en welke verbeteringen zijn daarbij mogelijk?

Om de voortgang van de geformuleerde actiepunten te duiden is gekozen voor het "stoplichtmodel". Per kwartaal wordt een voortgangsrapportage opgesteld. De eerstvolgende rapportage zal derhalve op 1 september 2021 worden gepresenteerd.

	Actie nog niet geformuleerd
	Actie nog niet gestart
	Actie nog niet gereed, wel gestart, loopt achter op de planning
	Actie gestart en loopt conform planning
	Actie volledig afgerond en geïmplementeerd

GS = Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

OD = Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

TS = Tata Steel

Aanbevelingen Randstedelijke rekenkamer

Aanbeveling 1a Versterk rollen GS en ODNZKG

Versterk de rollen van GS en de OD NZKG, door via beleidskaders duidelijker aan te geven wat GS van de OD NZKG verwachten. Indien GS andere besluitvorming wensen in de uitvoering van VTH-taken door de OD NZKG, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, stel dan beleid vast waarmee de OD NZKG andere besluiten kan nemen. Probeer het overnemen en overdoen van besluitvorming van de OD NZKG te voorkomen.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Formuleer beleidskaders	GS	Bestuurlijke afspraak maken met betrekking tot afstand en nabijheid PNH en OD NZKG	Afspraak is gemaakt.	
		Vastgestelde beleidskaders	Beleidstekorten zijn geïnventariseerd en geagendeerd bij I&W.	

Aanbeveling 1b Alternatieve grenswaarden geur

Stel zo snel mogelijk alternatieve grens- en richtwaarden met betrekking tot geur vast voor Tata Steel.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Vastgestelde alternatieve grenswaarden voor geur	GS	Alternatieve grens-en richtwaarden voor geur die ook juridisch toepasbaar en houdbaar zijn op de situatie TS.	Het geurbesluit is geactualiseerd. Op het concept zijn meerdere zienwijzen binnengekomen die worden verwerkt tot een definitief besluit.	

Aanbeveling 1c Meer bestuurlijke en beleidsmatige interventies

Zet vaker bestuurlijke en beleidsmatige interventies in, wanneer GS resultaten willen bereiken die niet wettelijk en afdwingbaar zijn binnen de reguliere uitvoering van VTH-taken, zoals het aankaarten van knelpunten op landelijk of Europees niveau of het voeren van bestuurlijke gesprekken met het bedrijf.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Overzicht maken van wenselijke bestuurlijke interventies	GS	OD maakt op verzoek van GS overzicht van wenselijke bestuurlijk interventies richting ministerie IenW. Beoordelen welke interventies haalbaar zijn binnen redelijke termijn.	Beleidstekorten zijn geïnventariseerd en geagendeerd bij I&W.	
Uitvoeren interventies	GS, in samenwerking met OD	Ministerie IenW verzoek sturen voor aanpassingen beleid en regelgeving	Het afgelopen jaren zijn meerdere brieven aan I&W verstuurd op dit punt.	
Resultaten verwerken	OD	Resultaten vertalen in aangepast beleid en verwerken in vergunningen en eventueel aanpassingen van toezicht.	In afwachting van stappen I&W.	

Aanbeveling 2a Altijd vooroverleg

Stimuleer bedrijven om vergunningaanvragen altijd via een vooroverleg te bespreken om het proces van vergunningverlening te versnellen.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Stimuleer organiseren van vooroverleg	OD – Teammanagers Regulering Milieu & Industrie en Milieu & Leefomgeving	Reeds vastgelegd in Uitvoeringskader regulering (DR besluit 2 februari 2021).	Vooroverleg is niet wettelijk afdwingbaar; stimuleren kan op zichzelf positief effect hebben.	
		Organiseer communicatietraject naar bedrijven, mede in relatie tot komst ow.	Actie is vertraagd in relatie tot de Omgevingswet. Wel wordt de boodschap reeds actief uitgedragen door de OD NZKG.	
		Bestaande werkinstructie aanpassen	Aanpassing is onderdeel van het Uitvoeringskader regulering	
		Aantal vooroverleggen monitoren	Monitoring vindt reeds plaats. Dashboard is in afronding.	
Buiten behandeling stellen	OD – Teammanagers Regulering Milieu & Industrie en Milieu & Leefomgeving	Reeds vastgelegd in Uitvoeringskader regulering (DR besluit 2 februari 2021).	DR besluit is genomen.	
		Korte training "Uitvoeringskader Regulering" en werkinstructie zaakeigenaren	Heeft plaatsgevonden, maar zal worden herhaald. Actie nog niet gestart, prioriteit voor 2022	

		Brief sturen aan opdrachtgevers, zodat de werkwijze OD helder is. Monitoring door teammanagers	Nog niet gestart Monitoring vindt plaats.	

Aanbeveling 2b Betrek wettelijke adviseurs

Betrek de partijen die wettelijk adviesrecht hebben proactiever en eerder in het vergunningverleningsproces, bijvoorbeeld door aanvragen van Tata Steel en Harsco vroeg in het vergunningverleningsproces met hen te bespreken.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Maandelijks overleg met GGD en OD IJmond	OD – Zaakeigenaren Tata Steel	Organiseer overleggen. Eerste evaluatie uitvoeren voor 1 juli 2022	Reguliere overleggen zijn georganiseerd.	
ILT	OD – Zaakeigenaren Tata Steel	Periodiek overleg georganiseerd per kwartaal.	Reguliere overleggen zijn georganiseerd.	
Rijkswaterstaat	OD – Zaakeigenaren Tata Steel	Ingevoerd	Reguliere overleggen zijn georganiseerd.	

Aanbeveling 2c Volledige administratieve processen

Zorg voor een volledige en actuele beschrijving van de administratieve processen en pas deze toe in de dagelijkse praktijk.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Inrichten administratieve procedure om LOD's te volgen en te innen	OD – P&I	Gereed Maandelijks monitoren invorderen en innen LOD's.	Gereed, overdracht door GS vanaf 1 juli 2021 Dashboard is functioneel.	
Audit doorlichten administratieve processen	OD – ph BV	Audit is uitgevoerd. Aanbevelingen uitvoeren, waaronder weghalen kwetsbaarheid door administratieve processen bij OD neer te leggen	De audit 2022 is opgeleverd. Aanbevelingen worden verwerkt door de OD NZKG. Wordt jaarlijks uitgevoerd.	

Aanbeveling 2d Verbeter publicatie V en H besluiten

Verbeter de publicatie van vergunningen en handhavingsbesluiten op de website van de OD NZKG, door te zorgen voor een complete en overzichtelijke weergave.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Alle besluiten Tata Steel toegankelijk via site	OD - Regiebureau	Alle besluiten vindbaar op de site. Organiseer continuïteit	Gereed	
Toegang tot alle vergunningen/besluiten/ Onderzoeken van Tata Steel in e-Depot	OD - P&I	Toegankelijk maken van alle documenten Tata Steel Thans zijn archiefverzoeken mogelijk via de site (is handwerk)	e-Data portaal operationeel, doorontwikkeling nodig op: Communcatie georganiseerd. Batchgewijs worden stukken toegevoegd.	
Digitale vergunning Tata Steel via geografische tool	OD - P&I	Via digitale kaart raadplegen van vigerende vergunningen	Per 1 juli 2021 operationeel voor Tata Steel, doorontwikkeling nodig op: Rechtstreeks van toepassing zijnde regels AB. Verkenning loopt.	

			Checks zijn ingebouwd.	
Bovenstaande acties voor overige bedrijven binnen OD NZKG	OD – DR (ph R&E)	Idem	Verkenning naar het wel of niet aansluiten bij het (landelijke) AADV traject loopt.	

Aanbeveling 3a Behaal termijnen V-verlening

Stuur bij vergunningverlening meer op het halen van de termijnen waarbinnen het bedrijf gegevens moet aanleveren en leg meer verantwoordelijkheid bij het bedrijf.

Zie ook acties geformuleerd onder aanbeveling 2a.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Uitvoeringskader Regulering implementeren Tata Steel	OD – Teammanagers Regulering Milieu & Industrie en Milieu & Leefomgeving	Uitvoeringskader opgesteld en door DR vastgesteld (2 feb 2021).	Gereed Monitoring per kwartaal uitvoeren voor buiten behandeling stellen en vergunningprocedures	
Uitvoeringskader Regulering implementeren Overige bedrijven	OD – Teammanagers Regulering Milieu & Industrie en Milieu & Leefomgeving OD - DR (ph R&E)	Toepassen werkinstructie in alle werkzaamheden Regulering	Implementatietraject uitvoeringskader is gestart	
		Mijlpalen escalatie en gelijkwaardigheidscommissie.	Plan van aanpak is in ontwikkeling.	
		Implementatie uitvoeringskader naar werkprocessen, trainingen, etc. Ook in relatie tot omgevingswet.	Verschillende trajecten tot implementatie zijn in uitvoering.	
		Altijd Actuele Digitale Vergunning (AADV)	Deelname pilot fase	
		Monitoring processen	Qlikview genereert overzichten	

Aanbeveling 3b Handel voortvarend en betrek GS

Handel voortvarender bij de uitvoering van VTH-taken, door te zoeken naar de mogelijkheden die er zijn in plaats van te handelen vanuit wat er niét kan. Betrek GS zodra de OD NZKG knelpunten ziet die niet op te lossen zijn binnen de reguliere uitvoering van VTH-taken.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Planning vergunningen TS Voorbeelden: - BREF-LVIC - Schrootpark 3	OD - Programmamanager OD – Teammanager Milieu & Industrie/	Planning opstellen aanpassen vergunningen	Planning gereed tot einde 2022	
Scherper vergunnen ihkv SLA	OD – Teammanager Expertise Milieu en Duurzaamheid	Directie besluit	Besluit genomen door DR.	

		Plan van Aanpak opstellen en uitvoeren	Uitvoering gestart voor Tata Steel Voor de overige bedrijven worden in 2022 pilots uitgevoerd.	
Frequent overleg OD-PNH	OD – Programmamanager Tata Steel	Weeksignaal Projectkameroverleg	Weeksignaal wordt uitgevoerd. Wekelijks projectkameroverleg is georganiseerd.	
Toezicht en handhaving Tata Steel Voorbeelden: - Wekelijkse geurronde - Onderzoek methode dakemissies - SIFA inspecties filters - Systeemverbetering bedrijfsmeldingen - Handhaving op Rauwe Kooks - Handhaving op Zwarte Sneeuw - Intensief toezicht Kooksfabriek 2 - ZZS rapportage handhavings perspectief	OD - Programmamanager OD – Teammanager T&H Milieu & Industrie / OD - Team Intensief toezicht (IHB)	Planning opstellen Uitvoeren geplande acties	Inspectieplan is begin 2022 afgerond Het inspectieplan is nu in uitvoering. Daarnaast is een financieringsvoorstel geagendeerd door de OD NZKG bij de PNH.	
Overige bedrijven	OD – Teammanagers Milieu & Industrie en Milieu & Leefomgeving	Idem voor overige bedrijven	Middels brancheplannen en de basisbeeld methodiek is programmering en monitoring geborgd.	

Aanbeveling 4a aan GS Duidelijke kaders

Stel duidelijke kaders op met betrekking tot waarover, op welke manier en wanneer de OD NZKG GS moet informeren over de uitvoering van VTH-taken bij Tata Steel en Harsco. Maak daarbij onderscheid tussen reguliere en politiek-bestuurlijke zaken.

Zie ook aanbeveling 1a en 1b.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Bestuurlijke kaderstelling	GS OD ondersteuning (DR)	(Regionaal) uitvoerings-en handhavingsbeleid vastleggen tav Tata Steel en Harsco.	De 'Beleidsnota uitvoering en handhaving Noord-Holland 2022' is op 30 november 2021 vastgesteld met input van de OD NZKG. In 2022 volgt een nieuwe nota.	

Aanbeveling 4b aan OD NZKG Vergroot bestuurlijke sensitiviteit

Vergroot de bestuurlijke sensitiviteit binnen de OD NZKG, om beter in te kunnen schatten waarover, op welke manier en wanneer GS geïnformeerd moeten worden over de uitvoering van VTH-taken bij Tata Steel en Harsco.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
	OD - DR (ph AD)	Risico- en aandachtsdossiers voor bestuurder.	Periodiek overleg GS-OD	

Vergroot bestuurlijke sensitiviteit		Uitvoeren klanttevredenheidsonderzoek bij alle opdrachtgevers	Korte inventarisatie afgerond	
Opstellen organisatie programma	OD – DR (ph AD)	Opstellen programma ter verdere verbetering van de professionaliteit, o.a. vergroten sensitiviteit, kennisborging, samenwerking en intervisie	Het Algemeen Bestuur van de OD NZKG heeft de strategische agenda op 9 februari 2022 vastgesteld. Onderdeel hiervan is de pijler 'de OD van nu en morgen' waarin deze zaken terugkomen.	

Aanbeveling 5 aan GS Informatieprotocol

Zorg dat het informatieprotocol, waarin richtlijnen worden opgenomen wanneer PS geïnformeerd moeten worden over ontwikkelingen ten aanzien van Tata Steel en Harsco, zo spoedig mogelijk wordt opgesteld en leg dit voor aan PS. Evalueer na één jaar de werking met PS.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Informatieprotocol aan PS	GS	Informatieprotocol opstellen Vaststelling door PS Evaluatie na 1 jaar	Informatieprotocol is opgesteld. Vastgesteld op 7 december 2021 door GS en op 10 januari 2021 behandeld in de Statencommissie NLG.	

Aanbeveling 6 aan OD NZKG Centraal meldpunt klachten

Zorg ervoor dat de OD NZKG het centrale meldpunt voor klachten wordt. In ieder geval door het indienen van klachten te vergemakkelijken met een gebruiksvriendelijk klachtenformulier, waardoor een particulier initiatief als Stofmelder niet meer nodig is. Koppel daarnaast aan de indieners van klachten beter terug wat er met hun klacht is gebeurd. Op deze manier is de kans groter dat de nuttige input van omwonenden voor toezicht en handhaving wordt behouden en zij niet meer gebruik hoeven te maken van (onder andere) handhavingsverzoeken.

Actie	Actiehouder	Mijlpalen	Stand van zaken	Status
Besluit bestuurlijk overleg Industrie en gezondheid IJmond gemeenten dd. 10-9-2020. OD wordt centraal punt voor meldingen en informatievoorziening Doel is toegankelijke en eenduidige informatievoorziening.	OD – P&I	Verbeteren vindbaarheid website OD. Apart Tata meldformulier. Eén meldingsapp (maakt andere apps overbodig) Stofmelder integreren of overnemen (TS) Filteren en doorzetten meldingen naar GGD en duiding door GGD Eenduidige criteria klachtenbehandeling 24/7 klachtbehandeling	Zie "Stand van Zaken Optimaliseren overlast melden Tata Steel" (21 mei 2021), implementatie-planning tot einde 2022. Tata meldformulier App is operationeel voor TS Uitrol App naar overige bedrijven is in ontwikkeling. Gereed Afspraken over doormelding en samenwerking zijn gemaakt. Op basis van analyse meldingen wordt een Q&A voor geur en gezondheid opgesteld door de GGD i.s.m. de OD NZKG. Gereed Zie Deloitte onderzoek.	

		Toezicht ter plaatse intensiveren (TS) Maatwerkterugkoppeling en contact afstemmen of belevingswereld melder Track&trace melders Realtime inzicht in meldingen	Onderdeel van inspectieplan 2022. Meldingen systeem Engage is operationeel en voorzien van werkinstructie (zie document Engage).	
Opdracht Deloitte 3-5-2021 verbetering proces behandeling overlast meldingen bij OD NZKG (DR 19-1-2021).	OD – P&I	Onderzoek uitvoeren. Aanbevelingen beoordelen. Besluiten nemen. Implementatie.	Geplande afronding Q2 2022. Eind Q1 levert een werkgroep binnen de OD NZKG een advies op aan de Directieraad.	
Ongepland toezicht op basis van meldingen	OD – teammanager Milieu&Industrie	Analyses meldingen gaan input leveren voor ongeplande bezoeken aan Tata (TS)	Geïmplementeerd en onderdeel van het inspectieplan 2022.	

Aanbeveling 7 aan GS en OD NZKG Beter betrekken omgeving

Herstel het vertrouwen van de omgeving door de omgeving beter te betrekken bij de uitvoering van VTH-taken door na te gaan aan welke informatie de omgeving behoefte heeft en probeer zo veel mogelijk aan die informatiebehoefte tegemoet te komen. De omgevingsmanager, die begin 2020 is ingesteld, en de opening vaneen fysieke locatie kunnen hierin een rol spelen. Maak daarbij een onderscheid tussen de politiek/bestuurlijke verzoeken voor de provincie en de technische vragen voor de OD NZKG. Logischerwijs moeten de provincie en OD NZKG hun reacties op elkaar afstemmen en als één overheid en met één boodschap richting de omgeving communiceren. Door het beter betrekken van de omgeving kan in de relatie tussen omwonenden en de provincie en OD NZKG een juridisering bij de uitvoering van de VTH-taken wellicht voorkomen worden, waardoor de OD NZKG meer tijd en capaciteit heeft voor het uitvoeren van al haar VTH-taken.

Actie	**Actiehouder**	**Mijlpalen**	**Stand van zaken**	**Status**
Visie en Missie OD NZKG	OD – DR (ph AD)	Bestaande visie en missie actualiseren en actief uitdragen.	Een geactualiseerde visie is onderdeel van de Strategische Agenda. Vastgesteld door het AB van de OD NZKG 9 februari 2022 vastgesteld. In gesprek met de organisatie volgt actualisatie van de missie.	
Opstellen communicatie strategie TS	OD – Control & Communicatie	Plan opstellen waarin het juiste verhaal wordt verteld dat leidt tot meer begrip dmv: - Algemene informatiebijeenkomsten. - Joint fact finding met bewoners. - Dashboard. - EMJV analysetool. - Rapportagekalender.	Afronding staat gepland voor Q2/2022. Er zijn reeds meerdere acties ingezet, zoals informatiebijeenkomsten op thema's en Joint Fact Finding.	
Openen kantoor Wijk aan Zee TS	OD - omgevingsmanager	Openen locatie per 1 feb 2021.	Gereed	
Gesprekstafels TS	OD - omgevingsmanager	Starten gesprekstafels Oa direct betrekken bij afwegingen over normstelling	Ingevoerd	
Proactief informeren	OD - omgevingsmanager ism communicatie)	Ten minste wekelijkse update	Gereed	

website OD TS				
Enquête bewoners TS	GS	PNH wil verbetering betrokkenheid omgeving meten dmv enquête	Enquête is uitgevoerd. IPSOS rapport is beschikbaar.	
OD Algemeen	OD - Teammanager TH Milieu&Industrie	DR besluit, uitwerking gebiedsgerichte aanpak	Format uniforme werkwijze is afgerond, vaststelling in een latere fase.	

Bestuurlijke Aanbevelingen
Stand van zaken per 1 maart 2022

Toelichting:
In bijgaand overzicht zijn alle nog openstaande aanbevelingen opgenomen uit onderzoeksrapporten van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant en Concerncontrol. Bij de aanbevelingen wordt aangegeven uit welk onderzoeksrapport deze afkomstig is/zijn en hoeveel van de aanbevelingen uit dit onderzoek er zijn afgerond.

- aanbeveling is afgerond
- deadline is ongewijzigd
- deadline is eenmaal doorgeschoven
- deadline is meerdere malen doorgeschoven
- aanbeveling is vervallen

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen

Auteur onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer
Vastgesteld op: 14 december 2015

Openstaande aanbevelingen: 1 /4

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
1	Spreek met GS af om een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te ontwikkelen en om deze visie vast te leggen in beleid. Spreek af dat de risicogerichte benadering hierin wordt meegenomen.	Wij zijn bereid hieraan mee te werken. Voor het uitoefenen van het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen is op dit moment een ambtelijk beoordelingskader beschikbaar. Voor de begrotingscyclus 2016 zal dit kader worden toegepast. Daarbij zal het toezicht in lijn met het Gemeenschappelijk toezichtskader 2014 worden uitgevoerd. Dit houdt in dat een risicogerichte benadering daarvan onderdeel uitmaakt. Afhankelijk van de resultaten van de begrotingsronde 2016 zal worden bezien of wij een nadere visie dienen vast te stellen.	KAB/IBT	2017-K1	De eindversie is in concept gereed. De koepels IPO en VNG zijn akkoord. Met het Rijk is nog overleg gaande over een eventuele technische aanpassing van de wet voor wat betreft het ingaan van de termijn met betrekking tot preventief toezicht. Afhankelijk van de handelingssnelheid zou deze aanpassing nog toegevoegd kunnen worden aan het GTK. Voor het Vakberaad Gemeentefinanciën september 2021 zal het GTK GR ter afhandeling aldaar worden geagendeerd. Wellicht kan aan dit langlopende traject dan in 2021-K3 een eind komen.	2021-K3	Naar verwachting zal het gemeenschappelijk toezichtkader voor de gemeenschappelijke regelingen in april 2022 aan GS ter vastelling worden aangeboden.	2022-K2

Aanbestedingsprocedure projecten boven EU-grenzen

Auteur onderzoek: Concerncontrol
Vastgesteld op: 3 oktober 2017

Openstaande aanbevelingen: 1 /7

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
2	Neem beheersmaatregelen gericht op risicomanagement bij aanbestedingen en de uitvoering van het project, niet alleen risico's en beheersmaatregelen ten aanzien van rechtmatigheid maar ook aanbesteding specifieke (flankerende) risico's. Het benoemen van risicocategorieën (bijvoorbeeld bestuurlijke risico's, omgevingsrisico's, financiële risico's enzovoorts) draagt er aan bij dat risicoanalyses gestructureerd plaatsvinden. Hiervoor kunnen de beschrijvingen van B&U als voorbeeld dienen.	De aanbeveling ten aanzien van het uitvoeren van structurele risicoanalyses wordt overgenomen. Deze processtap is inmiddels opgenomen in de concept AO Europees aanbesteden. Daarmee wordt een risicoanalyse (specifiek gericht op het aanbestedingsproces) uitgevoerd bij elke Europese aanbesteding, en worden de risico's en beheersmaatregelen tijdens het proces opgevolgd. Er zal worden verkend of de B&U aanpak voor risicobeheersing organisatiebreed voor projecten kan worden toegepast. Nu al wordt deze aanpak bij B&U aanbestedingen, maar incidenteel ook bij aanbestedingen voor andere directies uitgewisseld en geeft een B&U risicoadviseur in voorkomende gevallen advies.	CZ/SI ism CC	2018-K4	Het proces Europees aanbesteden is in Engage gereed voor beoordeling door accountant. Dit proces van beheersrisico's in beeld gebracht. In het onderzoek wordt echter naast beheersmaatregelen ook gesproken over aanbestedings specifieke risico's. Dit onderdeel van het advies zal in 2021-K3 opgepakt worden.	2022-K1	Het inkoopproces in Engage is inmiddels door de accountant beoordeeld. Verbeteringen worden bij de jaarlijkse actualisatie meegenomen. Binnen het inkoopproces wordt er ook gekeken naar aanbestedingsspecifieke risico's. Dit maakt onderdeel uit van het proces.	afgerond
3	Richt een centrale database in waar de risicoanalyses en evaluaties worden bewaard om zo het lerend vermogen binnen de provincie te versterken;	De aanbeveling inzake het inrichten van een centrale database voor het bijhouden en opvolgen van risicoanalyses en evaluaties zullen wij verkennen in concernbreed verband. Het lijkt namelijk effectiever om dit op te pakken voor alle grotere projectrisico's en evaluaties en niet alleen die rond het aanbestedingsproces.	AD/CC	2018-K4	PNH beschikt over verschillende instrumenten voor risico-registratie en beheersing, waaronder Engage voor procesrisico's. In het najaar 2021 wordt geinvesteerd in een key control dashboard waarbinnen verschillende anderssoortige risico's zoals risico's op het vlak van de informatiebeveiliging worden beheerst. De implementatie hiervan wordt uiterlijk in 2022-K2 verwacht.	2022-K2	Definition of done - De GRC/ ISMS tool is geimplementeerd Status - De functionele eisen zijn uitgewerkt. - Een marktverkenning heeft plaatsgevonden - De aanbesteding is in de voorbereidingsfase Deadline De implementatie van de GRC/ ISMS in het 2e kwartaal is niet gehaald. Gestreefd wordt om de implementatie ultimo boekjaar af te ronden.	2022-K4

Managementletter 2018

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 27 november 2018

Openstaande aanbevelingen: 2 /17

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
8	**Volledige en juiste verantwoording van inkomende subsidies** De provincie ontvangt van diverse subsidiegevers subsidie. (...) De provincie heeft momenteel geen inzicht in de maatregelen die dit betreft. Er is geen sprake van een centrale registratie van inkomende subsidies en de functie om de volledigheid van inkomende subsidies te bewaken is binnen uw organisatie niet belegd. Wij adviseren u een inventarisatie van (rechten op) inkomende subsidies te maken en in de organisatie in te regelen dat de volledigheid van de verantwoorde inkomende subsidies periodiek wordt vastgesteld. De nadruk ligt daarbij ook op de manier waarop de provincie zorgt dat subsidiebaten juist (in overeenstemming met de geleverde prestaties) worden toegerekend aan het jaar.	In onze begroting en administratie zijn uiteraard de ontvangsten in het kader van de subsidies opgenomen en in beeld. Het punt wat de accountant maakt is dat wij moeilijk kunnen aantonen of deze registratie volledig is. Wij zullen bij de jaarrekening 2018 een eerste inventarisatie maken van de ontvangen subsidies en de wijze van toerekenen (op basis van geleverde prestaties). Voor de langere termijn zal onderzocht worden of de centrale registratie ook structureel in de organisatie ingericht moet worden met de daarbij behorende ambtelijke capaciteit.	CZ BEL B&U	2019-K3	Dit punt zou conform het jaarplan van de sector CZ/Financiën worden uitgewerkt in 2021. De focus ligt in 2021 echter nog vooral op de volledige en juiste verantwoording in de jaarrekening. Begin 2022 zal het proces ook structureel in kaart worden gebracht om de volledigheid en juistheid hiervan te kunnen gaan borgen.	2022-K2	Proces zal in 2022 in kaart gebracht worden. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021 aanbeveling 11**	2023-K3
9	**Juiste toerekening van subisidielasten** Inzicht in de naleving van voorwaarden door en voortgangsinformatie van organisaties waaraan uw provincie subsidie verstrekt, zijn van belang voor de juiste toerekening van subsidielasten aan boekjaren. In de huidige situatie volgt uw provincie niet het stelsel van baten en lasten bij het verantwoorden van subsidielasten. Wij zijn in overleg met uw organisatie om de consequenties en te ondernemen acties voor de verslaggeving 2018 en verder te bepalen. Verwerking van de subsidielasten in overeenstemming met het stelsel van baten en lasten heeft naar verwachting een materiële invloed op uw financiële positie (en gerealiseerd resultaat 2018).	De toerekening van de subsidielasten heeft in de achterliggende weken de nodige aandacht gehad. Er is overleg geweest met de accountant, de andere provincies en de (landelijke) commissie BBV. De uitkomst is dat provincies hier verschillend mee omgaan, maar dat de huidige lijn van onze provincie niet overeenkomt met de lijn van de accountant en de commissie BBV. Kortgezegd betekent dit dat subsidielasten niet geboekt moeten worden op het moment dat de beschikking verleend wordt, maar op het moment dat de onderliggende prestaties door de subsidieontvanger zijn gerealiseerd. Zowel voor onze balansposities (reserves, verplichtingen) als voor onze procedures (informatieverstrekking vanuit de subsidieontvangers) heeft dit grote consequenties. Wij zijn in overleg met de accountant om hier in praktische zin voor de jaarrekening 2018 invulling aan te geven. Wij spreken daarbij onze zorg uit over de werklast (in en extern) en de communicatie richting de subsidieontvangers omdat de provincie een betrouwbare partner wil zijn die geen bestaande afspraken openbreekt. Het IPO is al geruime tijd in gesprek met BZK en de Commissie BBV over de "V&A verwerking subsidies" in de begroting/jaarrekening van de provincies. De provincies hebben de volgende bezwaren aangegeven: - de V&A leidt tot aanzienlijke extra administratieve lasten dat indruist tegen het doel van het Rijksbrede Subsidiekader: extra aanpassingen in bestaande subsidieverdelingen, subsidieprocessen en subsidiebeschikkingen. Daarnaast moeten extra afspraken gemaakt worden over voortgangsrapportages, personele inzet voor bewaking van de ontvangst van de voortgangsrapportages en verwerking hiervan in het subsidiedossier en de boekinhouding. Ook voor de subsidieontvanger betekent dit veel extra inspanningen. - De V&A leidt tot grote financiële verschuivingen in begroting en jaarrekening en daarmee tot veranderingen in de financiële positie. De PNH is bezig met het treffen van voorbereidingen om in oktober 2019 een brief naar subsidieontvangers te sturen om informatie op te vragen over de mate van realisatie van de afgesproken activiteiten per jaareinde en om deze informatie te verwerken. Hiermee geeft de PNH zo goed mogelijk opvolging aan de richtlijn van de Commissie BBV.	CZ/FIN	2019-K3	Definition of done - Administratie ingericht - Financiële Verordening op dit punt aangepast - Financiële Verordening vastgesteld door Provinciale Staten Status De voorbereiding voor uitvoering is gereed. De laatste stap hierin is het vastleggen van de wijze van toerekening in de Financiële Verordening o.g.v. artikel 216 PW. Deze wijziging is reeds verwerkt in de verordening welke in het vierde kwartaal 2021 ter vaststelling aan Provinciale Staten zal worden aangeboden. Deadline wijzigt van 2021-K3 naar 2021-K4 **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald;** **Accountantscontrole 2019, aanbeveling 8.**	2021-K4	Definition of done - Administratie ingericht - Proces aangepast op de nieuwe methodiek - Financiële Verordening op dit punt aangepast - Financiële Verordening vastgesteld door Provinciale Staten Status De noodzakelijke aanpassingen in de administratie en processen zijn geimplementeerd, er wordt gewerkt in lijn met de nieuw voorgeschreven methodiek met betrekking tot het toerekenen van subsidielasten. De laatste stap hierin is het vastleggen van de wijze van toerekening in de Financiële Verordening o.g.v. artikel 216 PW.Het grensbedrag voor de juiste toerekening van de subsidielasten ad 1,5 mnl. euro is opgenomen in artikel 3.5 van de vastgestelde financiele verordening 2021 **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Accountantscontrole 2019, aanbeveling 8** - **Managementletter 2021, aanbeveling 12**	afgerond
16	**(Fraude)risico-analyse** Uw organisatie beschikt momenteel niet over een analyse van risico's (waaronder frauderisico's) voor de belangrijkste bedrijfsprocessen, zoals investeren, inkopen, betalen, salarissen, subsidieverstrekken, diverse opbrengststromen, managementschattingen en het beheersen van verbonden partijen. De beschikbare procesbeschrijvingen zijn niet actueel en geven te weinig inzicht in de belangrijkste interne beheersmaatregelen die de risico's afdekken. Wel begrijpen wij uit de gesprekken dat veel aandacht bestaat voor risicomanagement. Fraude-analyse en -preventie zijn nog geen zichtbaar onderdeel van uw interne beheersing. Wel merken wij uit gesprekken met uw medewerkers dat belang wordt gehecht aan het vermijden en ontdekken van fraude. Periodiek overleg in uw directieteam en tussen de directie en het college van gedeputeerde staten over de frauderisicoanalyse draagt bij aan het actueel houden van het inzicht in de kwetsbare plekken in uw organisatie. Mogelijke onderwerpen zijn de aard, frequentie en diepgang van de uitgevoerde frauderisicoanalyses, de uitkomst daarvan en de manier waarop de organisatie de frauderisico's opvolgt en monitort.	Voor de primaire processen subsidies, salarissen, inkopen en aanbestedingen zijn de risico-analyses voor een belangrijk deel in concept aanwezig. De verdere borging en vastlegging is nog wel punt van aandacht. Er lopen op dit moment diverse initiatieven in de organisatie om de processen te verbeteren. Wij zullen de gesignaleerde punten van de accountant hierbij betrekken. In overleg met de integriteitscoördinator is in 2018 een eerste concept fraude-risico-analyse opgesteld. Wij zullen deze voor de afronding van het jaarrekening 2018 gereed maken	AD/CC	2019-K2	Definition of done - Fraudebeleidsnota opgesteld - Frauderisico-analyse opgesteld Status De risico-analyse en beleidsnota zijn in voorbereiding. Verwacht wordt dat de beleidsnota in K4-2021 ter vaststelling aan PS wordt aangeboden. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald;** **Accountantscontrole 2019, aanbeveling 6** **Accountantscontrole 2020, aanbeveling 10.**	2021-K4	Definition of done - Vastgesteld provinciaal fraudebeleid. - De frauderisico-analyse voor de belangrijkste bedrijfsprocessen is uitgevoerd Status - Provinciaal fraudebeleid is opgesteld, waarbinnen de PDCA cyclus op dit vlak is beschreven. - De procesrisico's in de beschreven processen in de processentool zijn gecategoriseerd, waarmee de frauderisico's expliciet zijn gemaakt. - Een meer uitgebreide frauderisico-analyse is in voorbereiding, waarbij voor de borging de proceseigenaren zullen worden betrokken. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021, punt 6** - **Managementletter 2021, punt 7**	2022-K4

Accountantscontrole 2018

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 8 juli 2019

Openstaande aanbevelingen: 1 /14

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
3	Risicomanagement moet verbeteren door procesbeschrijvingen te baseren op risicoanalyses, door de keycontrols te beschrijven die de risico's afdekken en door frauderisicobeheersing en -preventie zichtbaar onderdeel te maken van uw interne beheersing. In processen is onvoldoende functiescheiding en interne controle ingebouwd, waardoor fouten en onzekerheden niet of pas achteraf worden gesignaleerd. De ICT die relevant is voor financiële processen biedt onvoldoende basis om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen en ondersteunt een meer procesmatige inrichting van de interne beheersing niet.	Binnen de organisatie is eind vorig jaar het project "processen centraal" opgestart. Processen die een groot financieel belang hebben en/of risicovol zijn (subsidie, inkoop/aanbesteding) zijn in kaart gebracht. Het project is erop gericht om de eigen wensen in het kader van lean, kwaliteit en ISO te verbinden aan de eisen inzake betrouwbaarheid en rechtmatigheid die de accountant heeft benoemd. Daarbij zullen we per proces de risico's, beheersmaatregelen en interne controles in beeld brengen inclusief een jaarlijkse toets hierop. Daarnaast is aandacht voor de follow up van de door de accountant uitgevoerde IT-audit	CZ	2020-K4	**Geautomatiseerde beheersmaatregelen** De accountant geeft aan dat de ICT die relevant is voor financiële processen onvoldoende basis biedt om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen. Binnen het project processen centraal werken we aan de opzet om application controls vast te kunnen leggen in de processentool. We streven er naar de opzet van de application controls in de processentool gedurende 2021 uit te werken; zodat aansluitend de processen op kwaliteitsniveau A met deze gegevens kunnen worden verrijkt. Aansluitend dient een inventarisatie uitgevoerd te worden naar de bestaande geautomatiseerde beheersmaatregelen in de systemen van de provincie; en beoordeeld te worden of deze voldoende basis bieden voor de interne beheersing. De streefdatum blijft ongewijzigd.	2021-K4	**Geautomatiseerde beheersmaatregelen** Definition of done De constatering van de accountant dat de ICT die relevant is voor financiele processen onvoldoende basis biedt om op te kunnen steunen bij de accountantscontrole is veelomvattend. Immers de provincie maakt voor haar bedrijfsvoering gebruik van meerdere systemen, ieder met een eigen mate waarin ICT de interne beheersing ondersteund. De geautomatiseerde ondersteuning definieren wij als zgn. automated controls. Status Een inventarisatie dient uitgevoerd te worden naar de bestaande geautomatiseerde beheersmaatregelen in de systemen van de provincie voor de belangrijkste processen. Beoordeeld dient te worden of deze voldoende basis bieden voor de interne beheersing, welke leemten er zijn en de omvang hiervan. De uitkomst hiervan bepaalt op proces- en systeemniveau op welke termijn hierin kan worden voorzien.	2023-K4

Managementletter 2019

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 26 november 2019

Openstaande aanbevelingen: 1 /9

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
3	**Verdeelsleutels investeringen-onderhoud** De verantwoording van investeringen in en onderhoud van wegen en vaarwegen vraagt om een scherp onderscheid tussen bedragen die dienen te worden geactiveerd en afgeschreven of direct ten laste van de exploitatie moeten worden gebracht. Uw organisatie werkt aan een systematiek die zo goed mogelijk rekening houdt met het voorgeschreven onderscheid en tegelijk de praktische uitvoerbaarheid van verantwoording en administratie borgt.	Intern wordt gewerkt aan het vereenvoudigen van de administratie rondom gecombineerde projecten met verschillende dekkingsbronnen (nieuwe investeringen, vervanging, onderhoud). Onderdeel hiervan is de te hanteren verdeelsleutel. Met de accountant is overeenstemming dat hiervoor de zogenaamde SSK raming wordt gebruikt, op basis waarvan ook het uitvoeringskrediet en -budget wordt aangevraagd. Van belang hierbij is dat er een duidelijke splitsing is gemaakt naar dekkingsbron. De methodiek wordt op dit moment verder uitgewerkt en daarna geïmplementeerd.	CZ/FIN B&U/KBI	2020-K4	Er is een uitgewerkt voorstel wat de afgelopen periode nader is geconcretiseerd en waarin diverse praktische uitwerkingen zijn opgenomen. Implementatie staat in het 2021-K4. Dit betreft voornamelijk het uitrollen/uitleggen van de systematiek. Deadline wijzigt van 2021-K3 naar 2021-K4	2021-K4	Er is een uitgewerkt voorstel wat de afgelopen periode nader is geconcretiseerd en waarin diverse praktische uitwerkingen zijn opgenomen. De implementatie (waaronder het uitleggen en uitrollen) van de eerste vereenvoudiging in systematiek heeft in Q4 plaatsgevonden. In 2022 vindt mogelijk een tweede beoordeling en vereenvoudiging van de methodiek plaats.	2022-K4

Accountantscontrole 2019

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 29 juni 2020

Openstaande aanbevelingen: 1 /12

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
2	**Risicomanagement en procesbeschrijving** Risicomanagement moet verbeteren door procesbeschrijvingen te baseren op risicoanalyses, door de keycontrols te beschrijven die de risico's afdekken en door frauderisicobeheersing en -preventie zichtbaar onderdeel te maken van uw interne beheersing. In 2019 is gestart met het beschrijven van de belangrijkste processen van uw provincie. Tot heden hebben wij een beperkt deel van de beschrijvingen ontvangen. Wij adviseren u om dit project in 2020 af te ronden.	Op dit moment zijn circa 50 à 60 (deel)processen beschreven in een nieuwe tool voor de vastlegging van processen. Dit is een belangrijke basis om de kwaliteit van de processen te kunnen monitoren en hierop controles uit te kunnen voeren. De risico-analyse per proces en de key-controls zullen verder uitgewerkt worden. Met de accountant is afgesproken dat bij de interimcontrole 2020 (najaar 2020) de procesbeschrijvingen inhoudelijk verder beoordeeld zullen worden.	CZ/ Processen centraal	2021-K2	**Voortgang procesbeschrijvingen** De eerste tranche aan processen is ultimo 2020 op het vereiste kwaliteitsniveau gebracht. De tweede procestranche is gereed om bij de interimcontrole in september 2021 door de accountant kunnen worden meegenomen. Voor enkele relevante processen is door de proceseigenaar besloten de voortgang te temporiseren. Het project processen centraal wordt m.i.v. het vierde kwartaal ondergebracht in de lijn, waarna de voortgang expliciet wordt neergelegd bij de proceseigenaren. De uitkomst van de controle door de accountant in het derde kwartaal is bepalend om vast te stellen of dit punt adequaat is afgerond. Om deze reden verschuift de deadline met een kwartaal tot het moment dat de accountantscontrole heeft plaatsgevonden. Deadline wijzigt van 2021-K2 naar 2021-K3	2021-K3	Definition of done - Risico-analyses en interne beheersing als onderdeel van procesbeschrijvingen zijn geimplementeerd. Status - De opzet van de processentool voorziet in de mogelijkheid om procesrisico's en beheersmaatregelen vast te leggen. - Een kwaliteitsmodel is ontwikkeld waarin is vastgelegd dat processen op A niveau worden voorzien van risico's en beheersmaatregelen - Een consistentiecheck is belegd bij VIC om te toetsen of op een juioste manier rekening wordt gehouden met de risico's en interne beheersing	afgerond
3	**Functiescheiding** In enkele processen (inkopen en memoriaalboekingen) is in 2019 onvoldoende functiescheiding en interne controle ingebouwd, waardoor fouten en onzekerheden mogelijk niet of pas achteraf worden gesignaleerd.	In de procesbeschrijvingen wordt de controle-technische functiescheiding inzake inkoop en memoriaalboekingen opgenomen. Voor de memoriaalboekingen zijn vanaf medio 2019 waarborgen ingebouwd (4-ogenprincipe, eisen aan de onderbouwing) om fouten en onzekerheden te voorkomen.	CZ/ Processen centraal	2020-K4	**Functiescheiding inkoopproces** De procesbeschrijving inkoop is gereed; rekening houdend met de controletechnische functiescheiding. De procesbeschrijving wordt ter toetsing voorgelegd aan de accountant in het 3e kwartaal van 2021. Om deze reden verschuift de deandline van 2021-K2 naar 2021-K3. **Functiescheiding memorialen** Voor memorialen is het proces beschreven en 'live', de functiescheiding is hierin geborgd en wordt ook (automatisch) afgedwongen door gebruik te maken van de workflow in Topdesk. Voor memorialen is punt dus afgedaan	2021-K3	Definition of done - De minimaal noodzakelijke controletechnische functiescheiding in het inkoop- en memorialenproces is beschreven. Status In de procesbeschrijvingen zijn de functiescheidingen uitgewerkt.	afgerond
7	**Rechtmatigheid** Met ingang van 2021 dient het college van gedeputeerde staten een rechtmatigheidsverantwoording af te geven. (...). Uw organisatie moet een proces inrichten waarbij het college van gedeputeerde staten zelf tot een oordeel kan komen over de financiële rechtmatigheid van transacties.	In de organisatie worden voorbereidingen getroffen om de rechtmatigheidsverantwoording te implementeren. Met onze goed functionerende Verbijzonderde Interne Controle zijn wij goed voorgesorteerd op deze ontwikkeling.	AD/CC	2020-K4	Definition of done - Proces in beschreven in Engage proces - Proces is geimplementeerd en proefgedraaid. Status - De procesbeschrijving is onderhanden en zal in K4 beschikbaar zijn. - Inmiddels is bekend geworden dat de rechtmatigheidsverantwoording pas vanaf begrotingsjaar 2022 zal ingaan. Voor 2021 worden Gedeputeerde Staten reeds meegenomen in het Verbijzonderde Interne Controleplan 2021/2022 en de tussentijdse uitkomsten van de rechtmatigheidsonderzoeken. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald; Accountantscontrole 2020, aanbeveling 11.**	2021-K4	Definition of done - Proces is beschreven in Engage proces - Proces is geimplementeerd en proefgedraaid. Status - De provincie is in afwachting van de definitieve wetgeving op dit vlak. - De procesbeschrijving kan hierop worden aangepast zodra de wetgeving definitief is. Deadline - De deadline is verzet in afwachting van de de defintieve wetgeving. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** **- Accountantscontrole 2020, punt 11**	2022-K4

Managementletter 2020

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 1 december 2020

Openstaande aanbevelingen: 1 /9

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
5	**Risicomanagement en proces-inrichting** Koppel de beschreven processen duidelijk aan de beschrijving van de boekingsgangen in het nog af te ronden Accounting Manual.	De aanbeveling om procesbeschrijvingen te koppelen aan een beschrijving van de boekingsgangen in het nog af te ronden Accounting Manual maakt onderdeel uit van de planning. Het streven is om dit per jaareinde op hoofdlijnen voor de belangrijkste boekingsgangen af te ronden.	CZ/ Processen centraal	2021-K4	**Processen in relatie tot boekingsgangen** De processentool Engage Process is ingericht zodat de relatie met boekingsgangen die worden beschreven in het accounting handboek kan worden gelegd. Hiermee hebben we de mogelijkheid om de koppeling met het accounting manual te leggen beschikbaar. Zodra het handboek gereed is zullen de procesbeschrijvingen worden verrijkt met deze data. We verwachten dat het accounting handboek in de loop van 2021 gereed komt; en de koppelingen voor einde boekjaar zijn te leggen.	2021-K4	Definition of done - De systematiek is ingericht om de procesbeschrijvingen en accounting manual te kunnen koppelen. - Er zijn procesafspaken gemaakt die borgen dat de koppelingen goed worden onderhouden. - De procesbeschrijvingen en boekingsgangen die beschikbaar zijn in de accounting manual bevatten cross-referenties. Status - De beschrijving van de accounting manual is onderhanden (CZ) - De accounting manual voorziet in verwijzingen naar de procesbeschrijvingen in Engage process Deadline - De deadline om dit af te ronden in 2021 is niet gehaald	2022-K4

Accountantscontrole 2020

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 22 juni 2021

Openstaande aanbevelingen: 4/11

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
2	**IT beheersing** De ICT die relevant is voor financiële processen biedt onvoldoende basis om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen en ondersteunt een meer procesmatige inrichting van de interne beheersing niet. Nog niet alle verbeteradviezen naar aanleiding van onze vorige controles zijn opgevolgd. Een belangrijk aandachtspunt voor de interne beheersing is de voortgang in verbeteringen op het gebied van ICTbeheermaatregelen, door het belang van een goed beveiligde IT-omgeving voor uw bedrijfsvoering en informatievoorziening en vanuit het oogpunt van continuïteit en betrouwbaarheid. Uw medewerkers verwachten dat de resterende tekortkomingen in de zomer van 2021 zijn opgelost.	De geconstateerde aandachtspunten worden onderschreven. De adviezen voor verdere verbetering zijn afgelopen jaar nadrukkelijk onderdeel geweest van het verder op orde krijgen van het IT beheer en hebben daar waar nodig geleid tot aanpassingen in het beheer of het verkrijgen van het benodigde inzicht. Genoemde verbeterpunten zijn ons inziens inmiddels opgelost. Afspraak is dat Noordbeek bij de interim controle 2021 voor deze punten toetst of zij in voldoende mate worden beheerst. *a) Het incomplete autorisatiebeheer in de Active Directory (AD)* betrof manco's bij gebruikers-, beheer en systeemaccounts. Hiervoor is beleid bepaald en geschoond. Door een periodieke rapportage hebben we zicht op de betreffende accounts. *b) Onvoldoende toezicht op de functie Data Base Administrator (DBA)* De provincie baseert zich in dit verband op de zgn. 3402 verklaring van de serviceprovider(s). In deze verklaring zijn de afspraken over beheersing en informatiebeveiliging opgenomen van de serviceproviders (waar onder de DBA werkzaamheden). De 3402 verklaring is een internationale outsourcing standaard, die door een onafhankelijke, daartoe bevoegde instantie (vaak een accountantskantoor) wordt afgegeven. *c) Geen eigen beheer van de Configuration Management Database (CMDB).* Het CMDB beheer vindt extern plaats. Momenteel is het interne beheer in ontwikkeling maar nog niet operationeel. Dit is niet van invloed op het jaarrekeningproces. *d) De incomplete continuïteitsmaatregelen.* De continuïteit- en beveiligingsmaatregelen zijn continu een punt van aandacht. De serviceorganisaties (SSO's) maken periodiek back-ups en testen periodiek het recover/restore proces. Gezien de laatste ontwikkelingen, het corrupt raken van back-ups door hacking, beoordelen we samen met de SSO's of hierover voldoende adequate afspraken zijn gemaakt.	CZ/CID	2021-K4	ad c) Het project om het PNH deel van de CMDB in eigen beheer te nemen loopt nog. De planning zoals die is aangegeven (afronding 2021-K4), is nog steeds actueel. De overige aandachtspunten beschouwen wij als afgerond. ad a) Wat betreft de aanbeveling beheeraccounts en systemaccounts zijn naast een significante vermindering van de aantallen zowel beleidsmatig als procesmatig afspraken gemaakt, waarmee is voldaan aan de implementatie van de ordening en opschoning van AD accounts en de rapportage. Binnen de provincie is op de devices (laptops) in principe twee-factor-authenticatie afgedwongen en externen krijgen altijd het verzoek om een extra factor voor authenticatie vanuit Microsoft Azure AD. I ad b) De aanbeveling met betrekking tot de DBA werkzaamheden, maakt onderdeel uit van de jaarlijkse auditwerkzaamheden. De externe IT auditor van onze shared service organisation (SSO) heeft geoordeeld dat de beheer processen op orde zijn en dit vastgelegd in een zogenaamde ISAE3402 rapportage. Tussentijds wordt maandelijks over de DBA werkzaamheden gerapporteerd door de SSO. Op basis van de beschikbare rapportages en maandelijkse werkzaamheden zien wij op dit moment geen reden om aanvullende beheersmaatregelen te implementeren, ad d) Continuiteit dient ons inziens primair vanuit de jaarrekeningcontrole te worden bezien en derhalve gericht te zijn op de werkzaamheden die Mybrand in dit verband uitvoert. Mybrand is de SSO organisatie waarbij SAP in beheer is. Om te voldoen aan de aanbeveling is met Mybrand middels het contract een aantal beheersdoelstellingen afgesproken, waarover periodiek in de servicelevelrapporten wordt gerapporteerd. Naast periodieke rapportage/bewaking wordt Mybrand jaarlijks door een externe IT-auditor getoetst op afgesproken beheerdoelstellingen en de daaraan gerelateerde beheersmaatregelen. De hierover afgegeven ISAE3402 verklaring geeft aan dat er geen afwijkingen zijn geconstateerd m.b.t de gestelde beheersmaatregelen. De provincie ziet dan ook geen continuiteitsrisico i.h.k.v. de	2021-K4	c) Het project om te komen tot een eigen CMDB is een complexe project waarbij de doorlooptijd langer is geweest dan wenselijk. Het project bevindt zich momenteel in de afrondende fase en zal naar verwachting begin tweede kwartaal opgeleverd worden. De overige punten waren al eerder afgerond. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021 , aanbeveling 8** - **Managementletter 2021, aanbeveling 9**	2023-K2
4	**Potentiële kwetsbaarheid jaarrekeningtraject** *Achtergrond* Het jaarrekeningtraject is in belangrijke mate afhankelijk van een beperkt aantal medewerkers. *Advies* Om kwetsbaarheid van uw organisatie voor het volgend jaarrekeningtraject te vermijden zorgt u voor verdere verbreding van kennis binnen uw organisatie.	De Provincie is zich bewust van deze kwetsbaarheid. De medewerkers betrokken in het jaarrekeningproces zijn ook verantwoordelijk voor het tot stand komen van de overige P&C producten. Er is aandacht voor de verbreding van de kennis.	CZ/FIN	2022-K1	Door projectmatiger te gaan werken en door aanpassing van de organisatorische inrichting binnen de sector financiën komt hier meer sturing op. Er wordt aangewerkt om externe kennis te vervangen voor kennis in huis en door versterking van het team Financieel beheer. Na interne goedkeuring (Directie en OR) kan gestart worden met de inrichting.	2022-K1	OR en Directie hebben ingestemd met het inrichtings en ontwikkelplan van Financiën. Het versterken van de financiële organisatie is hierin gebord. Uitbreiding van kennis en formatie is reeds in gang gezet en verambtelijking in functies heeft plaatsgevonden. Daarnaast is in de werkgroepen voor het jaarrekeningtraject een grotere verdeling van verantwoordelijkheden doorgevoerd.	afgerond
6	**SiSa** *Achtergrond* Met de SiSa-bijlage legt u verantwoording af over de besteding van de middelen die de provincie ontvangt van het Rijk. Omdat in 2020 totaal 17 veelal meerjarige regelingen onder de SiSa-verantwoording zijn gebracht, is de SiSa-bijlage uitgebreider dan in eerdere jaren, toen over 4 regelingen verantwoording werd afgelegd. Dit leidt tot een aanzienlijke extra administratieve last voor uw medewerkers en controlewerk voor ons. Uw verbijzonderde interne controlemedewerkers en wij hebben de SiSa-controle dit jaar tijdens de jaarrekeningcontrole samen uitgevoerd. Dit gaf aanleiding tot diverse aanpassingen die in de definitieve tabel zijn gecorrigeerd. *Advies* Wij adviseren om de verantwoordelijkheid voor de SiSa-bijlage centraal in de lijn te beleggen. Dit stelt de verbijzonderde interne controle in staat om gedurende het jaar al controles uit te voeren, vermindert de kans op afwijkingen en draagt bij een succesvolle afrekening van de SiSabijdragen met het Rijk.	We onderschrijven het belang om de verantwoordelijkheid voor de SiSa-bijlage centraal in de lijn te beleggen. De organisatie is inmiddels gestart uitvoering te geven aan dit punt.	CZ/FIN	2022-K4	De SiSa keten wordt beschreven en geïmplementeerd, als onderdeel van de keten inkomende subsidies en specifieke uitkeringen. Voor de jaarrekening 2021 zal dit vooral nog een handmatig / coördinatieproces zijn. We werken toe aan eigenaarschap in de lijn en een duidelijke beschrijving van de keten, dit vergt meer tijd (deadline daarom 2022-k4). Definition of done: - Sisa-keten is in de volle breedte beschreven. - De werkzaamheden zijn in de lijn belegd, (over alle directies heen). - Bij de jaarrekening 2021 blijkt dat dit proces adequaat functioneert.	2022-K4	Het proces SISA verantwoording is beschreven. Het proces voor aanvragen en administreren SISA wordt conform eerdere planning in de loop van 2022 opgepakt. Verantwoordelijkheid voor verzamelen stukken en opstellen verantwoording is in 2021 belegd bij VIC. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021, aanbeveling 13**	2022-K4
7	**Oostelijke Vechtplassen** *Achtergrond* Uw provincie heeft via het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen afspraken gemaakt over de realisatie van een groot aantal projecten in het gebied Oostelijke Vechtplassen. De verdeling van verantwoordelijkheden over verschillende partijen en de wisselende verhoudingen in financiering en bevoorschotting van de projecten maken de administratievoering en verantwoording van deze projecten complex. De realisatie van projecten tot en met 2020 is nog van relatief beperkte omvang. *Advies* Wij adviseren u in 2021, voordat de omvang van de projecten toeneemt, de administratie op eenduidige en inzichtelijke wijze in te richten.	We onderschrijven de complexiteit van de administratievoering en verantwoording van genoemde projecten en zijn voornemens hierop de administratie beter in te richten.	BEL/Groen	2022-K1	In het voorjaar van 2021 zijn de financiële risico's en enkele kwesties waarover nadere afspraken gemaakt moeten worden, in kaart gebracht door de projectcontroller. Deze zijn gedeeld met de stuurgroep en worden nu verder uitgewerkt en opgepakt. Het doel is om de afspraken te verwerken in de administratie, dat hiernaar gehandeld wordt en dat de projecten beheersbaar zijn. Om de kwetsbaarheid van de organisatie te verminderen zal de ingehuurde projectcontroller worden vervangen door een vaste kracht. Deze zal de uitvoering van de aanbeveling verder oppakken.	2022-K1	Begin 2022 is gestart met gesprekken met data analisten over de mogelijkheden van een integraal OVP sturingssysteem. Met de afdeling financieel beheer zijn we in gesprek hoe de financiële data en geldstromen in de bestaande SAP applicatie geïntegreerd kunnen worden en binnen de bestaande regelgeving. Dit is later opgestart dan gepland i.v.m. capaciteitsknelpunten/ De deadline van 2022-K1 is daarmee niet gehaald en schuift door naar 2022-K4. Inmiddels is de ingehuurde programmacontroller vervangen door een vaste kracht. Om de stabiliteit van dit complexe programma verder te verbeteren, wordt nog gezocht naar een backup voor de controller. Het rapport 'Voorstel voor herziening organisatie en inhoud Gebiedsakkoord OVP' is in de Stuurgroep van februari jl. vastgesteld. Dit jaar zal er gewerkt worden aan een Uitvoeringsprogramma 2.0 en aanpassingen aan de governance van het Gebiedsakkoord.	2022-K4
8	**Lokale heffingen** *Achtergrond* De paragraaf lokale heffingen moet inzicht geven in hoe bij de berekening van tarieven van heffingen, die hoogstens kostendekkend mogen zijn, wordt bewerkstelligd dat de geraamde baten de geraamde lasten niet overschrijden. Ook moet worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten ten grondslag liggen aan deze berekeningen en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd. De jaarstukken geven wel inzicht in de dekkingspercentages van de leges, maar de hiervoor genoemde informatie is niet beschikbaar. Voor het beeld van de jaarstukken 2020 achten wij dit niet materieel en heeft het ontbreken van de informatie geen invloed op ons oordeel. *Advies* Wij adviseren om deze informatie wel op te nemen in de jaarstukken van volgend jaar.	Over de jaren 2019/ 2020 is gestructureerd onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van de leges. Aan het advies van de accountant om meer inzicht te geven in de uitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen zal met ingang van de volgende jaarrekening invulling worden gegeven.	CZ/FIN	2022-K3	Er vindt een nader onderzoek plaats naar de beleidsregels en te hanteren grondslagen. Na afronding van dit verdiepende onderzoek zullen de uitgangspunten in de paragraaf van de planning &control documenten opgenomen worden. Dit zal naar verwachting vanaf de begroting 2023 en Jaarstukken 2021 zijn. Definition of done - De beleidsuitgangspunten die ten grondslag liggen aan deze berekeningen en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd zijn opgenomen in de paragraaf lokale heffingen van zowel de begroting als de jaarstukken.	2022-K3	Bij de jaarrekening 2021 is er bekeken welke specifieke informatie nog ontbreekt binnend de paragraaf. De provincie zit onder de 100% kostendekkenheid. Deze informatie is opgenomen in de paragraaf. Bij het opstellen van de begroting 2023 zal hier wederom aandacht voor zijn. In 2022 wordt het verdiepende onderzoek naar de beleidsregels en te hanteren grondslagen afgerond.	2022-K3
11	**Rechtmatigheidsverantwoording 2021** *Achtergrond* Met ingang van 2021 dient het college van gedeputeerde staten naar verwachting een rechtmatigheidsverantwoording af te geven. *Advies:* Richt een proces in waarbij het college van gedeputeerde staten zelf tot een oordeel kan komen over de financiële rechtmatigheid van transacties.	De provincie neemt dit advies over. De organisatie treft voorbereidingen om het proces van de totstandkoming van de rechtmatigheidsverantwoording adequaat in te richten. Met de Verbijzonderde Interne Controle is de provincie goed voorgesorteerd op deze ontwikkeling.	AD/CC	2021-K4	Definition of done - Proces in beschreven in Engage proces - Proces is geïmplementeerd en proefgedraaid. Status - De procesbeschrijving is onderhanden en zal in K4 beschikbaar zijn. - Naar verwachting zal de rechtmatigheidsverantwoording vanaf verslagjaar 2022 ingaan. Voor 2021 worden Gedeputeerde Staten reeds meegenomen in het Verbijzonderde Interne Controleplan 2021/2022 en de tussentijdse uitkomsten van de rechtmatigheidsonderzoeken.	2021-K4	Dit is een herhaalde aanbeveling vanuit **Accountantscontrole 2019, aanbeveling 7**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen

Managementletter 2021

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 23 november 2021

Openstaande aanbevelingen: 3/13

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaa+J1	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
1	**Misbruik en oneigenlijk gebruik** De accountant adviseert een specifiek beleidsplan op te stellen en de naleving hierop te toetsen op het vlak van Misbruik en Oneigenlijk gebruik.	Aangezien M&O een directe relatie heeft met fraudebeleid, stellen we voor M&O onderdeel uit te laten maken van het fraudebeleid dat in januari 2022 ter besluitvorming aan provinciale staten zal worden voorgelegd. Analoog aan de frauderisicoanalyse wordt in overleg met de proceseigenaren ook een risicoanalyse M&O uitgevoerd.	AD/CC		Definition of done - M&O beleid is geformuleerd en vastgesteld Status - Het M&O Beleid is opgenomen in de overkoepelende nota fraudebeleid. - Het fraudebeleid is vastgesteld voor de directie en het college van gedeputeerde Staten Hiermee is invulling gegeven aan het advies.	afgerond
2	**Risicomanagement en proces-inrichting** Pas de procesbeschrijvingen aan naar aanleiding van de inhoudelijke beoordeling van de accountant.	De feedback van de accountant wordt inhoudelijk beoordeeld, waar de organisatie dit nodig acht zullen procesbeschrijvingen hierop worden aangepast.	CZ BEL diverse proceseige naren AD/CC	2022-K3	Definition of done - de feedback van de accountant is waar nodig verwerkt in de procesbeschrijvingen. Status - De status verschilt per procesbeschrijving. Voor een aantal processen is hieraan invulling gegeven, voor andere processen is dit onderhanden. Deadline - De deadline varieert per proces, afhankelijk van de prioriteitstelling van de verantwoordelijke proceseigenaar.	2022-K3
3	**Risicomanagement en proces-inrichting** Vul de beschrijvingen aan met een analyse en conclusie of de procesinrichting voldoet of wijzigingen behoeft.	De voorgestelde analyse is reeds ingebed in het proces in de vorm van een zogenaamde consistentiecheck.	AD/CC		Definition of done - In het proces om te komen tot procesbeschrijvingen op A kwaliteit is geborgd dat een analyse wordt uitgevoerd of de procesbeschrijving voldoet. Status - De voorgestelde analyse is ingebed in het proces in de vorm van een zogenaamde consistentiecheck, die is belegd bij de Verbijzonderde Interne Controle (VIC)	afgerond
4	**Risicomanagement en proces-inrichting** Bewaak de voortgang van het gehele project om te borgen dat essentiële processen met voorrang worden beschreven	Het project volgde de ambities van de lijnorganisatie. Met de overdracht van het project naar de lijn is de verantwoordelijkheid in de lijn belegd. Proceseigenaren bepalen de focus en prioriteit en bewaken de voortgang.	CZ/F IN BEL diverse proceseige naren	2022-K4	Definition of done - Proceseigenaren bepalen de focus en prioriteit en bewaken de voortgang Status - Vanaf het 4e kwartaal is het project processen centraal afgerond en de verantwoordelijkheid voor de voortgang belegd bij de proceseigenaren. - Voor Financiën zijn enkele primaire processen beschreven. In 2022 zullen de belangrijkste primaire processen beschreven worden. - Een basisversie van het accountingmanual is gereed. In 2022 wordt dit nader uitgebreid zodat alle boekingsgangen beschreven zijn. - Vervolgens wordt de mogelijkheid onderzocht dit manual te koppelen aan Engage. Verwachting dat dit eind 2022 voor de belangrijkste processen is afgerond. - Processen met lagere prioriteit worden na 2022 beschreven.	2022-K4
5	**Risicomanagement en proces-inrichting** Koppel de beschreven processen duidelijk aan de beschrijving van de boekingsgangen in het nog af te ronden Accounting Manual.	De aanbeveling om procesbeschrijvingen te koppelen aan een beschrijving van de boekingsgangen in het Accounting Manual maakt onderdeel uit van de planning.	CZ/FIN		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Managementletter 2020, aanbeveling 5**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
6	**Frauderisico-analyse** De accountant adviseert na te gaan of frauderisico's voldoende worden afgedekt.	Binnen de provincie wordt fraudebeleid geformuleerd. Dit beleid wordt in januari 2022 ter besluitvorming voorgelegd aan provinciale staten. Belangrijke onderdelen hierin betreffen de frauderisico-analyse en het mitigeren van deze risico's met beheersmaatregelen. Impliciet wordt een groot deel van deze risico's reeds afgedekt vanuit kruisbestuiving met maatregelen die reeds zijn ingericht voor rechtmatigheids- en getrouwheidsrisico's.	AD/CC i.s.m. CZ/FIN		Dit is een herhaalde aanbeveling vanuit **Managementletter 2018, aanbeveling 16**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
7	**Frauderisico-analyse** De accountant adviseert de frauderisico-analyse periodiek te agenderen in de directie en het college van gedeputeerde staten.	Dit aspect is opgenomen in het concept fraudebeleid. Een frauderisico-analyse wordt opgesteld en zal met directie en gedeputeerde staten worden besproken.	AD/CC		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Managementletter 2018, aanbeveling 16.** De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
8	**Betrouwbaarheid ICT omgeving** *Continuïteitsplannen* Wij constateerden in 2020 dat er geen integraal continuïteitsplan aanwezig was voor de IT. Wel zijn afspraken gemaakt over de continuïteit van Verseon, dat wordt gebruikt voor documentbeheer en de opslag van belangrijke e-mails. De Provincie beschikt ook nu nog niet over afspraken over het borgen van de continuïteit van de volledige IT-dienstverlening, Dit blijft een aandachtspunt voor 2022.	De provincie werkt aan een integraal continuïteits- en calamiteitenplan voor de IT.	CZ/CID		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Accountantscontrole 2020, aanbeveling 2**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
9	**Betrouwbaarheid ICT omgeving** *Accountbeheer en Active Directory* Het onderzoek naar het accountbeheer en de inrichting van de Active Directory is uitgevoerd op 8 november. In de uitvoering van dit gedeelte van het onderzoek is enige vertraging opgetreden doordat op het eerder afgesproken tijdstip door de provincie geen toegang tot de relevante informatie kon worden verschaft. De uitkomsten van dit onderzoek zullen wij, na afronding van hoor en wederhoor met uw organisatie, mondeling toelichten en toevoegen aan de definitieve managementletter (AANPASSEN)	De provincie werkt aan een integraal continuïteits- en calamiteitenplan voor de IT.	CZ/CID		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Accountantscontrole 2020, aanbeveling 2**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
10	**Interne beheersing** De accountant adviseert functiescheiding af te laten dwingen door de financiële systemen voor de processen van inkoop en memorialen.	In de huidige processen is handmatige controletechnische functiescheiding aanwezig. We breiden de controls uit om aan te tonen dat de functiescheiding heeft gewerkt. De ambitie is dat op termijn geautomatiseerde controls in de plaats komen van de handmatige beheersmaatregelen. Dit is afhankelijk van de technische mogelijkheden van software applicaties.	CZ/SI en CZ/FIN	2023-K4	Bij aanschaf van het purchase to pay (p2p) systeem zal deze voorwaarde meegenomen worden.	2023-K4
11	**Verantwoording inkomende subsidies en bijdragen van derden** De accountant geeft aan dat het grensbedrag voor de juiste toerekening van de subsidielasten aan boekjaren nog vastgesteld dient te worden.	De directie heeft directeur Concernzaken benoemd als keteneigenaar en opdracht gegeven om de opzet en inrichting van de keten inkomende subsidies te verzorgen waarbinnen de volledigheid van de baten worden geborgd.	CZ directeur		Dit is een herhaald advies van **Managementletter 2018, aanbeveling 8**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
12	**Verwerking van projectsubsidies** De accountant geeft aan dat het grensbedrag voor de juiste toerekening van de subsidielasten aan boekjaren nog vastgesteld dient te worden.	De provincie is geheel voorgesorteerd op de nieuwe werkwijze om subsidielasten toe te rekenen aan de boekjaren waarin de prestatie wordt geleverd. De financiële verordening ligt binnen afzienbare tijd voor ter vaststelling door Provinciale staten.	CZ/SI en AD/CC		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Managementletter 2018, aanbeveling 9**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
13	**SiSa** De accountant adviseert om de juistheid, tijdigheid en volledigheid van de SiSa-verantwoording in de komende jaarrekeningen te borgen.	De provincie onderkent het belang van een centrale coördinatie op de SiSa verantwoording en de kwalitatieve inhoud van de verantwoording. De coördinatie wordt centraal belegd binnen Financiën. Daarnaast is de werkgroep SiSa uitgebreid waardoor de realisatie van de SiSa-verantwoording niet afhankelijk is van één persoon. Daarbij wordt zowel tijdens de tussentijdse afsluitingen als in de voorbereiding op de jaarrekening, specifieke aandacht besteed aan de juistheid, tijdigheid en volledigheid van de SiSa-verantwoording.	CZ/FIN		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Accountantscontrole 2020, aanbeveling 6**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen

Samen weerbaar tegen ondermijnende criminaliteit

Auteur onderzoek: Concerncontrol

Vastgesteld op: 22 juni 2021

Openstaande aanbevelingen: 0 /5

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
1	Intensiveer vanuit de Agenda Weerbaar Noord-Holland de verbinding met provinciale beleidsterreinen waarbij ondermijnende criminaliteit op lokaal niveau een vraagstuk is/kan zijn. Gebruik hierbij het bij dit rapport gevoegde overzicht met instrumenten en projecten die andere provincies toepassen.	Met de in 2020 vastgestelde Agenda Weerbaar Noord-Holland zet de provincie Noord-Holland in op (1) het versterken van de eigen weerbaarheid, (2) de inzet van eigen beleidsinstrumenten voor de preventieve aanpak van ondermijning (bijvoorbeeld op bedrijventerreinen en vakantieparken) en (3) het bijdragen aan het versterken van de lokale weerbaarheid. Uit het voorliggende onderzoek blijkt dat andere provincies grotendeels ook deze insteek kiezen. Om uiteenlopende redenen verschilt de invulling en focus hiervan per provincie wel. Het rapport constateert dat de actievere rol van de provincies de laatste jaren in de versterking van weerbaarheid door de ketenpartners wordt gewaardeerd en dat de provincies door de gemeenten, de RIEC's en andere partners ook steeds sneller en vaker als bondgenoot worden gezien. Het is goed om dit te kunnen constateren. Een belangrijke aanbeveling van het onderzoek is om weerbaarheid en de aanpak van ondermijning ook meer aandacht te geven in het regulier beleid van de provincie en ook vaker te kiezen voor een integrale benadering. Gezien de verscheidenheid aan eleidsthema's (e.g. bedrijventerreinen, vakantieparken, het buitengebied, jachthavens) waar ondermijnende criminaliteit kan spelen, zal bestuurlijke samenwerking soms noodzakelijk zijn, zowel binnen het college van Gedeputeerde Staten als in de samenwerking op deze dossiers met de gemeenten. Ik kan me dan ook goed vinden in deze aanbeveling. Dit onderzoek geeft geen aanleiding om de koers zoals wij die ingezet hebben met de Agenda Weerbaar Noord-Holland te wijzigen. Wel geeft het aanleiding om initiatieven en best practices nog meer met elkaar te delen. Vanzelfsprekend kan dit Noord-Holland en de Agenda Weerbaar Noord-Holland verder helpen en mogelijk ook aanknopingspunten bieden voor het ontplooien van nieuwe initiatieven. Het versterken van de informatiepositie van gemeenten is voor Noord-Holland een belangrijk doel. Met de door de provincie gesubsidieerde aansluiting op Meld Misdaad Anoniem, de uitrol van de uickscan Gemeentelijke Weerbaarheid en de onlangs gepubliceerde Handreiking nformatiegericht Handelen Vakantieparken zetten we hier als Noord-Holland al flink op in. Het blijft daarbij wel goed om over onze grenzen heen te kijken en te zien hoe andere provincies dit doen en om open te staan voor nieuwe ideeën.	KAB	2023-K2	Op 6 juli 2021 is de voortgangsrapportage Agenda Weerbaar Noord-Holland vastgesteld door GS. In het kader van de Agenda Weerbaar NH werkt de provincie langs 3 verschillende actielijnen in diverse projecten samen met gemeenten, de Hoge School van Amsterdam, adviesbureaus en de drie Regionale Informatie- en Expertise Centra (RIEC's). Op overlappende beleidsterreinen is er contact met andere provincies Zo is er met Gelderland afstemming over de aanpak op bedrijventerreinen en met Utrecht afstemming over het inzetten van een bestuurlijk interventieteam. De lijst is hierbij ook gebruikt. Daarnaast wordt deelgenomen aan periodieke interprovinciale weerbaarheids bijeenkomsten en is er rechtstreekse afstemming met andere provincies.	2023-K2	De samenwerking met andere provincies is de afgelopen maanden voortgezet. Periodiek actualiseren alle provincies het overzicht met instrumenten en projecten.	afgerond
2	Zoek voor het concretiseren van het vervolg van de uitvoering van de Agenda Weerbaar Noord-Holland andere provincies op om gericht van elkaar te leren voor het versterken van de lokale weerbaarheid. Gebruik daarbij het bijgevoegde overzicht.		KAB	2023-K2	Zie 1.	2023-K2	Zie 1.	afgerond
3	Overweeg waar relevant het tegengaan van ondermijnende criminaliteit mee te nemen in regulier provinciaal beleid, bijvoorbeeld in het beleid van de provincie ten aanzien van bedrijventerreinen en recreatie-/vakantieparken.		KAB	2023-K2	Er is regelmatig contact met de collega's van de sector Regionale Economie en Erfgoed (REE) met betrekking tot ondermijning-recreatiesector en ondermijning-bedrijventerreinen. Op het gebied van de recreatiesector is een handreiking ontwikkeld die gemeenten helpt om zicht te krijgen of ondermijnende criminaliteit speelt op hun recreatieparken. Met betreking tot bedrijventerreinen is er een gezamenlijke bijeenkomst georganiseerd met REE en kijken we momenteel of we op het gebied van data kunnen samenwerken. Daarnaast is er via de HIRB regeling ook de mogelijkheid voor gemeenten en ondernemers om de veiligheid op het bedrijventerreinen te vergroten door geld van deze regeling te gebruiken voor parktoezicht en/of beveiligingscamera's.	2023-K2	Er is gestart met de uitrol van de handreiking informatie gericht handelen vakantieparken, in samenwerking met de collega's van de sector REE/recreatie. Met collega's van sector REE/bedrijventerreinen en de Hoge school van Amsterdam wordt dit jaar een kennisbijeenkomst georganiseerd voor gemeenten over de aanpak van ondermijning op bedrijventerreinen.	afgerond
4	Streef vakinhoudelijke samenwerkingsverbanden na voor het tegengaan van ondermijnende criminaliteit en draag dit gezamenlijk uit in externe communicatie. Een suggestie kan zijn om in een bepaalde week met externe partners aandacht te vragen voor het tegengaan van ondermijnende criminaliteit. Een specifiek thema op dit gebied kan centraal worden gesteld, zoals ondermijnende criminaliteit in de landbouwsector of op recreatieparken.		KAB	2023-K2	In externe communicatie wordt de samenwerking met andere beleidsvelden reeds uitgedragen. Hiervoor is dit jaar ook een aparte webpagina over ondermijning op de site van Noord-Holland gekomen. De organisatie van een themaweek heeft momenteel door de beperkte personele capaciteit van het team niet de grootste prioriteit.	2023-K2	De communicatie en samenwerking met diverse beleidsterreinen vindt continue plaats.	afgerond
5	Stimuleer als provincie gemeenten om beleidsterreinen die te maken (kunnen) hebben met vormen van ondermijnende criminaliteit met elkaar te verbinden.		KAB	2023-K2	De hierboven genoemde handreiking vakantieparken is hier reeds een voorbeeld van. Daarnaast worden gemeenten door deelname aan de Quickscan Gemeentelijke Weerbaarheid gestimuleerd om interne weerbaarheid niet meer te zien als enkel een verantwoordelijkheid van de OOV afdeling, maar als een organisatiebrede verantwoordelijkheid.	2023-K2	Als gevolg van de quickscan gemeentelijke weerbaarheid en de ondersteuning (gefinancierd vanuit het RIEC en Provincie) bij de opvolging van de aanbevelingen is de aanpak van ondermijning een organisatiebrede verantwoordelijkheid geworden.	afgerond

Stof tot nadenken

Auteur onderzoek: Randstedelijke rekenkamer

Vastgesteld op: 8 maart 2021

Openstaande aanbevelingen: 8/14

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Status/ Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
1a	*Rol van provincie bij uitvoering VTH-taken* Versterk de rollen van GS en de OD NZKG, door via beleidskaders duidelijker aan te geven wat GS van de OD NZKG verwachten. Indien GS andere besluitvorming wensen in de uitvoering van VTH-taken door de OD NZKG, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, stel dan beleid vast waarmee de OD NZKG andere besluiten kan nemen. Probeer het overnemen en overdoen van besluitvorming van de OD NZKG te voorkomen.	Samenwerking rondom Tata Steel en Harsco is cruciaal. Voor ons is de OD NZKG een belangrijke samenwerkingspartner, maar ook de gemeenten, de OD IJmond, de GGD en de Brzo-partners zijn belangrijke partners. Deze samenwerking geven we vorm in alle openheid en met respect voor eikaars rollen en bevoegdheden. In het Programma Tata Steel 2020 - 2050 hebben we uitgewerkt hoe we hier invulling aan geven. Daarnaast hebben wij het Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022 van de OD NZKG vastgesteld. Het Programma Tata Steel en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma VTH vormen belangrijke kaders waarmee wij aangeven wat wij van de OD NZKG verwachten. Op het niveau van de omgevingsdiensten gelden, gezamenlijk met de deelnemende gemeenten, regionale VTH-strategieën of-beleidskaders. Hierin zijn de doelen bij de uitvoering van VTH-taken op het niveau van de OD's vastgelegd. In dezelfde documenten is ook vastgelegd hoe de taken door de OD's worden uitgevoerd. Aanvullend daarop biedt de Beleidsnota uitvoering en handhaving Noord-Holland 2020 een integraal kader waarbinnen onze VTH-taken moeten worden uitgevoerd. Deze beleidsnota actualiseren we in het eerste kwartaal van 2021. Zo willen we het bijvoorbeeld mogelijk maken om bij nieuwe vergunningen scherper te vergunnen bij industriële bedrijven, onder meer door de onderkant van de BBT-bandbreedte op te zoeken. Vanuit ons Programma Gezonde Leefomgeving en in het licht van de invoering van de Omgevingswet verkennen we waar het aspect gezondheid kan worden meegenomen in vergunningen. Met deze inzichten vullen we de beleidsnota in 2021 verder aan met onze visie voor de uitvoering van VTH-taken. We maken hierin duidelijk welke plek het thema gezondheid in de VTH-uitvoering krijgt en hoe dit bijdraagt aan een betere uitvoering van de bevoegdheden en taken door de omgevingsdiensten. Het is niet onze bedoeling om besluitvorming van de OD NZKG over te nemen en over te doen. We treden op als één overheid. Daarvoor overleggen we sinds 201 9 al periodiek op ambtelijk en bestuurlijk niveau met de IJmondgemeenten, de OD NZKG, de OD IJmond en de GGD Kennemerland. Op basis van een extern nderzoek naar de fouten bij het invorderen van vier dwangsommen van Harsco Metals, maken we in het eerste kwartaal van 2021 met de OD NZKG afspraken om dit proces geheel door de OD NZKG in ons mandaat uit te laten voeren. Ons besluit om tijdelijk de bevoegdheden voor het invorderen van dwangsommen zelf uit te oefenen, eindigt daarmee. Ter nuancering betreft dit een taak waar op jaarbasis ongeveer 1 00 uur is gemoeid. Dit ten opzichte van de circa 20.000 uur die met alle VTH- en verwante taken rondom Tata Steel zijn gemoeid. De provincie is in sommige van de onderzochte casussen sterk betrokken geweest bij taken die de OD NZKG in mandaat uitvoert. Bijvoorbeeld met aanvullend juridisch advies van onze huisadvocaat. Dit betroffen casussen met grote maatschappelijke en politiek-bestuurlijke aandacht. Bijvoorbeeld de stofemissies (grafietregens) van Harsco Metals en de hogere stofuitstoot van de sinterkoelers. De afgelopen anderhalf jaar hebben we gewerkt aan de wijze waarop de provincie en de OD NZKG effectief kunnen samenwerken in het dossier Tata Steel. De vaststelling van het Programma Tata Steel en het bijbehorende uitvoeringsprogramma VTH van de OD NZKG in november 2020 was een belangrijke stap in dat proces. Om deze programma's op te stellen is intensief samengewerkt. Hiermee is een goede basis gelegd voor zowel de provincie als de OD NZKG om ieder vanuit de eigen rol effectief op te treden.	BEL	2021-K4	Definition of done: Vaststellen nieuwe nota VTH beleid door GS Dit is voor een belangrijk deel opgenomen in het Programma Tata Steel 2020 - 2050 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 - 2022. Eind 2021 willen wij de nieuwe nota VTH beleid vaststellen. Daarin wordt o.a. opgenomen welke plek het thema "gezondheid" in de VTH-uitvoering heeft. Het overnemen/overdoen van besluitvorming komt niet als zodanig voor. In voorkomende gevallen is er wel intensieve samenwerking met de OD NZKG over specifieke besluiten die grote maatschappelijke of politiek-bestuurlijk aandacht hebben. De rollen over en weer worden daarbij gerespecteerd, samenwerking en hulp over een weer zijn bedoeld om tot betere besluiten te komen.	2021-K4	GS hebben op 13 december 2021 de Beleidsnota uitvoering en handhaving VTH 2022 vastgesteld. Deze is op 10 januari 2022 in de commissie Natuur Landbouw & Gezondheid behandeld.	afgerond
1b	*Rol van provincie bij uitvoering VTH-taken* Stel zo snel mogelijk alternatieve grens- en richtwaarden met betrekking tot geur vast voor Tata Steel.	Tot het najaar van 2020 liep een onderzoek naar de geuremissie van Hoogoven 6 en de Kooksfabrieken (door Witteveen+Bos in opdracht van de OD NZKG). Met behulp van drones hebben we de geuremissie binnen de grenzen van Tata Steel scherper in beeld gebracht. We verwachten dat de OD NZKG namens ons begin 2021 een definitief besluit kan nemen over geur bij Tata Steel op basis van ons provinciale geurbeleid. Hiermee stellen we ook alternatieve grens- en lichtwaarden voor geur vast voor Tata Steel.	BEL	2021-K4	Definition of done: Besluit genomen over nieuw geurbesluit voor Tata Steel. Dit wordt concreet uitgewerkt bij het nemen van een nieuw geurbesluit voor Tata Steel. We verwachten dit besluit dit jaar defnitief te kunnen nemen.	2021-K4	De OD NZKG heeft op 10 november 2021 namens GS een ontwerp-geurbesluit genomen voor Tata Steel. De OD NZKG beoordeelt op dit moment de ingediende zienswijzen en verwerkt deze beoordeling in het definitieve geurbesluit. Het definitieve geurbesluit wordt verwacht in Q2 van 2022,	2022-K2
1c	*Rol van provincie bij uitvoering VTH-taken* Zet vaker bestuurlijke en beleidsmatige interventies in, wanneer GS resultaten willen bereiken die niet wettelijk en afdwingbaar zijn binnen de reguliere uitvoering van VTH-taken, zoals het aankaarten van knelpunten op landelijk of Europees niveau of het voeren van bestuurlijke gesprekken met het bedrijf.	Deze aanbeveling omarmen we. Aanvullend op de uitvoering van de VTH-taken, die wettelijk en afdwingbaar is, zetten we bestuurlijke en beleidsmatige acties in. Het onderdeel 'Bestuurlijk en beleidsmatig' in hoofdstuk 5 van het Programma Tata Steel is hier specifiek aan gewijd. Dit is een belangrijk onderdeel van ons handelen in het dossier Tata Steel. Ook voor de ontwikkelingen op de lange termijn en voor de uitdagingen die de energietransitie met zich meebrengen is bestuurlijk en beleidsmatige actie nodig. Dit is beschreven in hoofdstuk 6 van het Programma Tata Steel. Een goed voorbeeld is de bouw van de Rozaslakhal door Tata Steel. Deze hal is onder meer na meerdere bestuurlijke gesprekken van ons met Tata Steel gebouwd. Hier blijft het uiteraard niet bij. We spreken andere overheidslagen, zoals het Rijk en in het verlengde daarvan de Europese Unie, aan en stimuleren hen wanneer we kansen zien voor verbetering. Veel acties in de categorie bestuurlijk en beleidsmatig betreffen (technische)maatregelen bij Tata Steel. Met de recente aankondiging van Tata Steel om € 300 miljoen te investeren, sluit Tata Steel voor een belangrijk deel aan bij de punten die in dit verband in het programma Tata Steel zijn genoemd.	BEL	2021-K4	Verschillende acties die bij deze aanbeveling passen zijn opgenomen in het programma Tata Steel 2020 - 2050. In de brief aan het Rijk naar aanleiding van het RIVM rapport van april 2020 kaarten wij verschillende knelpunten in de regelgeving aan, inclusief een verzoek aan het Rijk om ook op Europees niveau aan te sturen op de actualisatie van regelgeving. Verder dringen wij bij Tata Steel voortdurend aan op het zo snel mogelijk realiseren van maatregelen die niet wettelijk en afdwingbaar zijn. In het programma Tata Steel 2020 -2050 staan verschillende van deze maatregelen opgesomd. Ondertussen is een belangrijk deel van deze maatregelen opgenomen in de Roadmap+ van Tata Steel. Voorts is de planning en uitvoering (ook in termen van effecten) van de Roadmap+ o.a. op aandringen van de provincie in mei 2021 verder geconcretiseerd en aangescherpt. Het betreft een doorlopend proces. (Toekomstige) interventies zijn beschreven in programma Tata Steel 2020 - 2050 en worden voor reguliere VTH-taken in algemene zin opgenomen in nota VTH beleid.	2021-K4	De Beleidsnota uitvoering en handhaving VTH 2022 is vastgesteld.	afgerond

4a	*Informatievoorziening OD NZKG aan GS* Stel duidelijke kaders op met betrekking tot waarover, op welke manier en wanneer de OD NZKG GS moet informeren over de uitvoering van VTH-taken bij Tata Steel en Harsco. Maak daarbij onderscheid tussen reguliere en politiek-bestuurlijke zaken.	Bij het mandaatbesluit van ons college aan de OD NZKG hebben we als bijlage een algemene instructie gevoegd met uitgangspunten over het omgaan met het mandaat in relatie tot bestuurlijke besluitvorming. Hierin benoemen we de situaties benoemd waarin de directeur het initiatief neemt om bij individuele besluiten ons, als bevoegd gezag, in de gelegenheid te stellen aanwijzingen te geven. Omwille van een gelijk speelveld voor bedrijven, blijft dit in beginsel beperkt tot kwesties van principieel juridische aard, beleidsmatig principiële aard, of politiek- of bestuurlijk-gevoelige aard. De directeur van de OD NZKG dient ons op basis van het mandaatbesluit tijdig (dus zo vroeg mogelijk) te informeren. Dit zijn kaders met betrekking tot waarover, op welke manier en wanneer de OD NZKG ons dient te informeren over de uitvoering van VTH-taken. Deze afspraken gelden ook voor Tata Steel en Harsco Metals en zijn voor iedereen te raadplegen. Zo borgen we dat we niet worden overspeeld met informatie en dat we de voor een goede invulling van onze verantwoordelijkheid en rol de noodzakelijke informatie ontvangen. Verder is afgesproken dat we, indien gewenst, de commissie halfjaarlijks in een besloten vergadering informeren over de ontwikkelingen op het gebied van VTH. Aanvullend bieden we aan de commissie technische briefings aan. De huidige informatievoorziening draagt ertoe bij dat wij en de OD NZKG onze eigen rol kunnen nemen, we geven elkaar daarvoor de ruimte. De OD NZKG maakt steeds een afweging wat voor onze rol belangrijke en noodzakelijke informatie is. Zo krijgen we van de OD NZKG de informatie die we nodig hebben voor de uitvoering van onze taak en het nemen van onze verantwoordelijkheid. Daarnaast voeren we - zoals in uw rapport in tabel 8.1 is weergegeven-met grote regelmaat overleg op alle niveaus zodat we informatie voortdurend uitwisselen over de uitvoering van VTH-taken bij Tata Steel en Harsco Metals. De portefeuillehouder geeft tijdens de vergadering van de commissie NLG een mondelinge toelichting op de inhoud van de brief. Daarnaast informeren we Provinciale Staten ook tussentijds over ontwikkelingen bij Tata Steel en Harsco Metals wanneer daar aanleiding toe is. Hiertoe is zowel ambtelijk als in de relatie met de OD NZKG geïnvesteerd in politiek-bestuurlijke sensitiviteit. Daarnaast zijn we bezig met het opstellen van het bedoelde informatieprotocol. Onze verwachting is dat dit in het eerste kwartaal van 2021 aan Provinciale Staten kan worden aangeboden. We zullen de afspraken in het mandaatbesluit met de OD NZKG evalueren en waar nodig aanpassen.	BEL	2021-K4	Definiton of done: Vaststelling informatieprotocol door GS. We werken hiervoor aan een informatieprotocol, we verwachten dit dit jaar vast te stellen. Los daarvan is er wekelijks vast overleg tussen de provincie en de OD NZKG waarin informatie wordt gedeeld en afgestemd.	2021-K4	GS hebben op 13 december 2021 de Informatieprotocol VTH-uitvoering vastgesteld. Dit is op 10 januari 2022 in de commissie Natuur Landbouw & Gezondheid behandeld.	afgerond
5	*Informatievoorziening GS aan PS* Zorg dat het informatieprotocol, waarin richtlijnen worden opgenomen wanneer PS geïnformeerd moeten worden over ontwikkelingen ten aanzien van Tata Steel en Harsco, zo spoedig mogelijk wordt opgesteld en leg dit voor aan PS. Evalueer na één jaar de werking met PS.	We informeren Provinciale Staten periodiek, voorafgaand aan de commissievergadering per brief over de ontwikkelingen inzake het dossier Tata Steel en Harsco Metals. Dit is zo afgesproken in de vergadering van de commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid (NLG) van 25 november 201 9. Hiermee geven we uitvoering aan motie M22-2019. De portefeuillehouder geeft tijdens de vergadering van de commissie NLG een mondelinge toelichting op de inhoud van de brief. Daarnaast informeren we Provinciale Staten ook tussentijds over ontwikkelingen bij Tata Steel en Harsco Metals wanneer daar aanleiding toe is. Hiertoe is zowel ambtelijk als in de relatie met de OD NZKG geïnvesteerd in politiek-bestuurlijke sensitiviteit. Verder is afgesproken dat we, indien gewenst, de commissie halfjaarlijks in een besloten vergadering informeren over de ontwikkelingen op het gebied van VTH. Aanvullend bieden we aan de commissie technische briefings aan. Daarnaast zijn we bezig met het opstellen van het bedoelde informatieprotocol. Onze verwachting is dat dit in het eerste kwartaal van **2021** aan Provinciale Staten kan worden aangeboden.	BEL	2021-K4	Zie 4a, we werken hiervoor aan een informatieprotocol, we verwachten dit dit jaar vast te stellen.	2021-K4	GS hebben op 13 december 2021 de Informatieprotocol VTH-uitvoering vastgesteld. Dit is op 10 januari 2022 in de commissie Natuur Landbouw & Gezondheid behandeld.	afgerond
7	*Vertrouwen omgeving* Herstel het vertrouwen van de omgeving door de omgeving beter te betrekken bij de uitvoering van VTH-taken door na te gaan aan welke informatie de omgeving behoefte heeft en probeer zo veel mogelijk aan die informatiebehoefte tegemoet te komen. De omgevingsmanager, die begin 2020 is ingesteld, en de opening van een fysieke locatie kunnen hierin een rol spelen. Maak daarbij een onderscheid tussen de politiek/bestuurlijke verzoeken voor de provincie en de technische vragen voor de OD NZKG. Logischerwijs moeten de provincie en OD NZKG hun reacties op elkaar afstemmen en als één overheid en met één boodschap richting de omgeving communiceren. Door het beter betrekken van de omgeving kan in de relatie tussen omwonenden en de provincie en OD NZKG een juridisering bij de uitvoering van de VTH-taken wellicht voorkomen worden, waardoor de OD NZKG meer tijd en capaciteit heeft voor het uitvoeren van al haar VTH-taken.	In het Programma Tata Steel 2020 - 2050 staan concrete acties om het contact met de omgeving te verbeteren. Zo is de omgevingsmanager van de OD NZKG gestart, wordt het centraal klachtenloket Tata Steel verbeterd en is een klachtencoördinator aangesteld. En per 1 februari 2021 openen we een kantoor van de OD NZKG in dorpshuis De Moriaan in Wijk aan Zee en worden door de OD NZKG gesprekstafels georganiseerd. Al deze gesprekken en verbeterde informatievoorziening zijn ook bedoeld om bij te dragen aan een vermindering van de genoemde juridisering en om het vertrouwen in van de omgeving te herstellen. We verwachten dat het enige tijd kan duren alvorens dit vertrouwen breed is hersteld. Het is cruciaal om met de omgeving in gesprek te blijven en voortdurend te laten zien welke concrete stappen we als overheden zetten en welke resultaten daarvan verwacht kunnen worden.	BEL	2023-K3	De omgevingsmanager is in 2020 bij de OD NZKG aangesteld, het fysieke kantoor is in februari 2021 geopend. Vanwege de coronamaatregelen is vooralsnog zeer beperkt mogelijk geweest om hier "inloopuren" o.i.d. te organiseren. De OD NZKG heeft in 2021 verschillende gesprekstafels georganiseerd over drie concrete resultaten die werk OD NZKG betreffen: Het klachtenproces, inspectie/signaalfunctie omwonende en het opstellen van inspectieonderwerpen. Verder wordt de informatie op de websites stap voor stap verbeterd en zetten wij ons er voor in om met omwonenden een proces te starten voor "gezamenlijk feitenonderzoek" naar aanleiding van de berichtgeving over omwonenden die zelf metingen willen verrichten bij en rond Tata Steel. Tot slot wordt in het najaar de eerste "opiniepeiling" gehouden onder onwonenden van Tata Steel. Die peiling moet o.a. meer zicht geven op de mate waarin de omgeving wel of geen vertrouwen heeft in de verschillende overheden. Het is op dit moment niet duidelijk in hoeverre alle beelden en meningen volledig naar voren komen in de maatschappelijke discussie rond Tata Steel. Het betreft een doorlopend (verbeter)proces. We beschouwen de aanbeveling als afgerond na analyse van vier "opiniepeilingen". Eerste peiling in 2021-K4 en vierde peiling in 2023-K2.	2023-K3	De eerste opiniepeiling is Q4 2021 afgerond. Samen met de IJmond-gemeenten wordt daarnaast gewerkt aan een 'omgevingsoverleg' waarvan het de bedoeling is om in een nieuwe vorm met de omgeving in gesprek te gaan.	2023-K3

Bron van bescherming

Auteur onderzoek: Randstedelijke rekenkamer

Vastgesteld op: 13 september 2021

Openstaande aanbevelingen: 3 /6

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 september 2021	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline
1	Vergroot de bekendheid van de provinciale regelgeving voor beschermingsgebieden door de regels actief onder de aandacht te brengen bij gemeenten, bedrijven en bewoners. Ca na welke lessen er geleerd kunnen worden van andere provincies en trek zo mogelijk samen op met drinkwaterbedrijven en/of andere provincies.	Het onderzoek van de rekenkamer heeft plaatsgevonden in een periode dat er nog sprake was van een veelheid aan provinciale verordeningen. Een groot deel van deze verordeningen, waaronder de Provinciale Milieuverordening waarin de regels ter bescherming van drinkwaterbronnen zijn opgenomen, is eind 2020 opgenomen in de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020. Over deze verordening is uitgebreid gecommuniceerd, met name ook naar gemeenten. Regelgeving is gebundeld en in kaartlagen integraal zichtbaar gemaakt. Daarmee wordt de bekendheid van gebieden en regels vergroot. Specifiek gericht op burgers en bedrijven is bebording rond grondwaterbeschermingsgebieden aangebracht waar dit ontbrak. Hierover is gecommuniceerd in lokale media. Indien in de toekomst blijkt dat elementen uit de omgevingsverordening onvoldoende bekend zijn dan zullen wij bepalen of extra initiatieven nodig zijn. In het geval van grondwaterbescherming voor drinkwatervoorziening doen wij dit in nauw overleg met omgevingsdienst en drinkwaterbedrijven. Zo mogelijk kan daarbij ook worden opgetrokken met andere provincies, IPO en VEWIN.	BEL/OMB			Deze aanbeveling is overgenomen en is onderdeel van communicatie over de omgevingsverordening.	afgerond
2	Zorg dat de door de gemeenten aangegeven begrenzingen en (verwijzingen naar) regels voor beschermingsgebieden aansluiten op die van de provincie. Overweeg ook om bij een eventueel verder uitstel van het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) hiervoor een instructieregel op te nemen in de Omgevingsverordening. Deel de overweging met PS. De begrenzingen en (verwijzingen naar) regels voor beschermingsgebieden zijn niet altijd goed In gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen. Hierdoor kan er onduidelijkheid ontstaan over de begrenzing en regels in de beschermingsgebieden. Met de komst van het DSO worden begrenzingen en (verwijzingen naar) regels van zowel de gemeenten als provincie op dezelfde plek zichtbaar. Over de inwerkingtreding en precieze uitvoering van het DSO bestaat nog onzekerheid. Indien gemeenten de begrenzingen en (verwijzingen naar) regels niet in hun eigen plannen overnemen dan is het nog belangrijken dat er bij die gemeenten aandacht komt voor de provinciale regelgeving.	De aanwijzing van de grondwaterbeschermingsgebieden en het stellen van regels gebeurt in de Omgevingsverordening. Als uitgangspunt voor deze verordening geldt dat regels niet dubbel worden gesteld. Als in de omgevingsverordening iets is vastgelegd geldt het voor iedereen en worden anderen, in dit geval de gemeenten, niet verplicht gesteld dit over te nemen. Naast dat dit niet nodig is, is het ook onwenselijk. Het vaststellen van regels verloopt namelijk niet gelijktijdig omdat bijvoorbeeld het wijzigen van een omgevingsverordening en het wijzigen van een bestemmingsplan een eigen dynamiek hebben. Er kunnen ongewenste afwijkingen ontstaan.	BEL/OMB			Deze aanbeveling wordt niet overgenomen, zie motivatie in bestuurlijke reactie.	vervallen
3	Pas de begrenzing van het grondwaterbeschermingsgebied in Loosdrecht aan zodra de vergunning voor deze winning is aangepast. Communiceer hierover richting gemeenten, bedrijven en bewoners. Na de overgang van de winning in Loosdrecht van de provincie Utrecht naar de provincie Noord-Holland in 2002 is het beschermingsniveau nooit gelijkgetrokken met het niveau van de andere winningen. Omdat de hoeveelheid water dat gewonnen wordt in Loosdrecht sterk is teruggebracht is dit punt minder actueel geworden. Het herberekenen en aanpassen van de grenzen dient (na aanpassing van de vergunning) echter nog wel plaats te vinden, omdat voor initiatiefnemers in deze gebieden helder	In overleg met het drinkwaterbedrijf is geconcludeerd dat de huidige bescherming adequaat is. Zodra de vergunning is gewijzigd zal de begrenzing indien nodig worden aangepast. Dit zal overigens nog circa 5 jaar duren omdat eerst vervangende capaciteit moet worden gerealiseerd.	BEL/OMB			Deze aanbeveling wordt indien nodig t.z.t. uitgevoerd (ca. 2026).	vervallen
4	Overweeg om net zoals de provincie Utrecht onderzoek te doen naar de risico's van grondwater in het deel van het intrekgebied dat buiten het beschermingsgebied ligt. Deel de overweging met PS. In de Omgevingsverordening zijn geen regels opgenomen ter bescherming van het intrekgebied buiten het grondwaterbeschermingsgebied. Over de Utrechtse grond waterwinningen is aangegeven dat een groot deel van het gewonnen water uit dit deel van het intrekgebied kan komen. Eventuele verontreinigingen kunnen (op termijn) van invloed zijn op de kwaliteit van het gewonnen water.	Voor de duingebieden geldt dat de intrekgebieden binnen het beschermingsgebied vallen. De beschermingsgebieden zijn zelfs groter dan de intrekgebieden. Een deel van het water uit de duinen stroomt niet naar de winningen maar naar de duinrand. De ruime begrenzing hangt samen met de eigendomssituatie en geeft ruimte voor optimalisatie van winning in het gebied, bijvoorbeeld aanleg van extra diepinfiltratiemiddelen. In het Gooi zijn de intrekgebieden wel groter dan de beschermingsgebieden. Buiten de beschermingsgebieden is in deze regio volop aandacht voor risico's en risicobeheersing. Dit gebeurt via het CBG programma. De aanbeveling van de rekenkamer is feitelijk al opgevolgd.	BEL/OMB			Deze aanbeveling is overgenomen en is onderdeel van programma CBG.	afgerond
5	Overweeg om de ontheffingsmogelijkheden voor de grondwaterbeschermingsgebieden verder te specificeren. Deel de overweging met PS. De provincie heeft er bewust voor gekozen om het begrip 'groot openbaar belang' niet te definiëren, omdat het per geval en per locatie kan verschillen of een project of ontwikkeling als groot openbaar belang kan worden aangemerkt. Volgens geïnterviewden is het een zorgpunt dat de voorwaarden waaronder een ontheffing in grondwaterbeschermingsgebieden verleend kan worden niet voldoende zijn ingekaderd.	In een aparte paragraaf in de omgevingsverordening wordt invulling gegeven aan het begrip groot openbaar belang. Het belang moet naar aard en omvang voldoende zwaarwegend zijn. Dit betekent dat het in ieder geval moet gaan om een algemeen belang en dus niet om een puur particulier of individueel belang. Daarnaast gelden nog twee andere criteria, namelijk er is geen alternatief en risico's zijn verwaarloosbaar. Of zich ooit een situatie voordoet die aan alle drie de eisen voldoet moet nog blijken, maar als dat het geval is kan een ontheffingsverzoek redelijkerwijs niet worden geweigerd. Een nadere specificatie is voor deze unieke situatie op voorhand niet mogelijk. Het betreft incidenteel maatwerk.	BEL/OMB			Deze aanbeveling wordt niet overgenomen, zie motivatie in bestuurlijke reactie.	vervallen
6	Verken op welke gebieden de provincie meer kan bijdragen aan de beschermingsmaatregelen die andere partijen nemen en aan het tegengaan van verontreinigingen waar andere partijen verantwoordelijk voor zijn. Deel de uitkomsten met PS en geef aan welke acties uitgevoerd worden.	In het ontwerp Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 hebben wij opgenomen dat wij de gebiedsdossiers zullen evalueren en actualiseren. In deze dossiers worden risico's en maatregelen in beeld gebracht. Wij zullen de verkenning binnen dit kader uitvoeren.	BEL/OMB	2023-K4		6 t/m 11 Deze aanbevelingen worden in samenhang overgenomen als onderdeel van de in het Ontwerp Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022 - 2027 opgenomen evaluatie en actualisatie van gebiedsdossiers drinkwater en bijbehorende uitvoeringsprogramma's. Achtereenvolgens zullen in de planperiode 2022-2027 de volgende stappen worden gezet: · evaluatie en actualisatie gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's (2022 - 2023) · uitvoering en bewaken voortgang (2023 - 2027)	2023-K4
7	Ca na hoe de samenwerking met de drinkwaterbedrijven verder kan worden geïntensiveerd en geef hier in overleg met de drinkwaterbedrijven vorm aan. De drinkwaterbedrijven en de provincie weten elkaar te vinden, maar de drinkwaterbedrijven geven aan dat het overleg frequenter kan en er behoefte is aan meer samenwerking.	Wij zullen in overleg met de drinkwaterbedrijven bepalen op welke punten intensivering nodig is en hoe dit vorm kan worden gegeven.	BEL/OMB	2023-K4			
8	Zorg voor voldoende ambtelijke capaciteit voor het behartigen van het drinkwaterbelang en vergroot intern de bekendheid van de zorgplicht drinkwater en de regelgeving voor beschermingsgebieden. Het blijven uitvoeren (en verbeteren) van bestaande maatregelen en het opstarten van nieuwe maatregelen vraagt de inzet van voldoende ambtelijke capaciteit. In een van de gesprekken is aangegeven dat de provincie relatief weinig capaciteit heeft in vergelijking met bijvoorbeeld de provincie Utrecht. Door meer interne kennisdeling krijgen ook degenen die niet dagelijks met de bescherming van drinkwaterbronnen bezig zijn de zorgplicht beter in beeld.	Wij onderschrijven de suggestie niet dat de zorgplicht voor drinkwater en de regelgeving in de provinciale organisatie onvoldoende bekend zijn. Dat het beeld bestaat dat er in Noord-Holland relatief weinig ambtelijke capaciteit aanwezig is kan te maken hebben met het feit dat de zorg grotendeels is ingebed in bredere programma's, zoals CBG, en niet op zichzelf staat. Wij hebben geen indicaties van maatregelen die moeten worden verbeterd of van nieuwe risico's waar maatregelen nodig zijn. Wij zullen dit verder toetsen bij evaluatie en actualisatie van de gebiedsdossiers en de benodigde capaciteit dan opnieuw bepalen.	BEL/OMB	2023-K4			
9	Actualiseer de gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's. Ca daarbij na welke lessen geleerd kunnen worden van de actualisaties in andere provincies. Ca in de geactualiseerde dossiers ook in op de waterkwantiteit en de doelen van de Kaderrichtlijn Water voor drinkwaterbronnen. De gebiedsdossiers dateren van 2013-2014 en meerdere betrokken partners geven aan dat de dossiers verouderd zijn en dat de provincie haar regierol bij het actualiseren van de gebiedsdossiers niet oppakt. De Stuurgroep Water adviseert de gebiedsdossiers zes jaarlijks te actualiseren. Maatregelen in de uitvoeringsprogramma's baseren zich op de problemen en risico's die in de	Wij hebben in ons ontwerp regionaal waterprogramma opgenomen dat wij de gebiedsdossiers zullen evalueren en actualiseren. Het waterkwantiteitsvraagstuk is hiervan geen onderdeel, de doelen van de Kaderrichtlijn Water (geen toename van de zuiveringsinspanning) uiteraard wel. Voor wat betreft het waterkwantiteitsvraagstuk verwijzen eveneens naar ons ontwerp regionaal waterprogramma waarin is opgenomen dat wij participeren in onderzoek naar nieuwe winplaatsen. Met betrekking tot het advies van de Stuurgroep Water om elke zes jaar de gebiedsdossiers te actualiseren verwijzen wij naar onze reactie op de tweede conclusie in het rapport en naar aanbeveling 8.	BEL/OMB	2023-K4			
10	Organiseer structureel gebiedsgesprekken. Zorg daarbij dat de vertegenwoordigers van de betrokken partijen vanuit verschillende relevante expertises aan tafel zitten. Gebiedsgesprekken tussen de provincie, het drinkwaterbedrijf en de gemeente waar onder andere de status van ruimtelijke ontwikkelingen wordt besproken vinden niet structureel plaats. De gebiedsgesprekken zijn de afgelopen vier Jaar niet gehouden.	Wij zullen dit doen, te beginnen met de genoemde evaluatie van de huidige gebiedsdossiers. Wij zullen de frequentie van de overleggen met betrokken partijen bepalen. Vanwege de raakvlakken met andere beleidsvelden (met name ruimtelijke ontwikkeling en milieu) zullen wij aansluiting zoeken bij bestaande overlegstructuren zoals bij het programma GBG. Op deze manier willen wij conform wensen van geïnterviewden samenhang aanbrengen tussen preventie, sanering en beheersing van verontreiniging.	BEL/OMB	2023-K4			
11	Bewaak de voortgang van de maatregelen uit de uitvoeringsprogramma's en communiceer hierover richting de betrokken partijen.	In onze reactie op conclusie 2 hebben wij aangegeven dat alle maatregelen zijn uitgevoerd of in uitvoering zijn. In de hiervoor genoemde gebiedsgesprekken zullen wij de voortgang bespreken.	BEL/OMB	2023-K4			

12	Ca met de OD NZKG in gesprek over mogelijke verbeteringen van het toezicht en de handhaving in de beschermingsgebieden. Bespreek ook welke gevolgen dit heeft voor de benodigde capaciteit van de OD NZKG. Deel de uitkomsten met PS en geef aan welke acties uitgevoerd worden.	Wij nemen de aanbeveling over. Binnen de OD NZKG is een 'Uniform Uitvoeringsniveau' vastgesteld. Een van de uitgangspunten hierbij is het Risico en Informatie Gestuurd Werken. Dit betekent dat de inzet van de OD NZKG grotendeels wordt bepaald door analyses van informatie (ofwel signalen) uit het werkveld. Zie ook volgend punt.	BEL/OMB	2022-K4		Deze aanbevelingen worden verwerkt in de VTH opdrachten aan ODNZKG (jaarlijks).	2022-K4
13	Volg de aandachtspunten die uit de gebiedsschouwen komen op en communiceer over de voortgang richting de betrokken partijen. Uit de door de OD NZKG uitgevoerde gebiedsschouwen zijn meerdere aandachtspunten gekomen. De opvolging van de aandachtspunten wordt niet systematisch bijgehouden.	Wij zullen de aanbevelingen uit de gebiedsschouwen betrekken in het hiervoor genoemde 'Uniforme Uitvoeringsniveau'. In plaats van eens in de drie jaar een aparte schouw voor één onderwerp uit te voeren willen wij door goede informatie uitwisseling continue de situatie volgen. Op deze manier kunnen ongewenste situaties worden voorkomen en kan indien nodig tijdig worden ingegrepen.	BEL/OMB	2022-K4			2022-K4
14	Omschrijf in de beleidsdocumenten wat verstaan wordt onder een 'redelijke' en 'goede' drinkwaterprijs. Of overweeg om de drinkwaterprijs niet op te nemen als doelstelling. De termen redelijke en goede drinkwaterprijs zijn in het beleid opgenomen bij de doelen en ambities, echter is niet nader toegelicht wat hieronder wordt verstaan. De drinkwaterprijs is sterk afhankelijk van andere partijen en de provincie heeft daar	Wij kunnen een redelijke drinkwaterprijs niet precies kwantificeren. Dit betekent niet dat een dergelijk kwalitatief doel geen betekenis heeft. Aan het kwalitatieve doel zijn onze eigen inspanningen verbonden, zoals een goede bescherming, uitvoering van het programma Gebiedsgericht Beheer het Gooi en participatie in de ontwikkeling van nieuwe winplaatsen.	BEL/OMB			Deze aanbeveling wordt niet overgenomen, zie de Bestuurlijke reactie voor motivatie in bestuurlijke reactie.	vervallen

BAC Mobiliteit

Op 16 juni 2022

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Conceptagenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit
Vergaderdatum en -tijd	Donderdag 16 juni 2022, 10:30 – 12:00 uur
Locatie	IPO-kantoor, Herengracht 23, Den Haag, "Van Zuylenzaal"
Deelnemers	Fleur Gräper-Koolwijk (voorzitter) Marcel van Bijnen (secretaris) Nelleke Vedelaar (DR), Jan de Reus (FL), Avine Fokkens (FR), Helga Witjes (GD), Maarten van Gaans (LB), Jeroen Olthof (NH), Suzanne Otters - Bruijnen (NB), Bert Boerman (OV), Arne Schaddelee (UT), Harry van der Maas (ZL), Frederik Zevenbergen (ZH), Ad Nederlof (IPO), Astrid Weij (IPO) en Florien Labree (IPO)
Verhinderd	

1. Opening, mededelingen, agenda en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

b. Vaststellen verslag BAC 21 april 2022

2. Strategische agenda/bespreekpunten

a. Ronde langs de portefeuilles

Betreft een korte bespreking van de actuele stand van zaken ten aanzien van het OV en schriftelijke informatie over de voortgang en proces plan van eisen HoofRailNet-concessie en voortgang bestuursakkoord Toegankelijkheid.

b. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda

Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

c. Versnellingsafspraken en afweegkader grootschalige woningbouw

Betreft de versnellingsafspraken en afweegkader grootschalige woningbouw en de mogelijkheid om aanvullingen en aanscherpingen mee te geven ten behoeve van het geschetste proces.

d. Financieringssystematiek 2025

Betreft een bespreking van de actuele stand van zaken ten aanzien van proces, taakopdracht en governance van het traject van de financieringssystematiek 2025.

e. Gebruiksvergoeding 2023

Betreft het voorstel om in te stemmen met de voorgelegde zienswijze op de brief van ProRail en de bespreking of de gezamenlijke provincies een brief aan de Staatsecretaris willen sturen over de gebruiksvergoeding.

3. Hamerstukken

a. Bestuursakkoord Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI)

Betreft het voorstel om in te stemmen met het Bestuursakkoord Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) en deze samen met het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen en de Samenwerkingsagenda KCI voor te leggen aan het IPO-bestuur.

b. Beprijzing servicekosten EMV-betalen en aanschafprijzen nieuwe OV-chipkaart

Betreft het voorstel om in te stemmen met de voorstellen van de OV-bedrijven ten aanzien van de beprijzing van de servicekosten die samenhangen met EMV-betalen en de aanschafprijzen voor de nieuwe OV-chipkaart.

4. Ter kennisname

a. Dashboard Klimaatmonitor DGWW2030

Betreft het kennisnemen van de ontwikkeling van het Dashboard Klimaatmonitor DGWW2030 en de financiële bijdrage van de gezamenlijke provincies.

b. Uitgangspuntenkader decentralisatie regionale treindiensten

Betreft het kennisnemen van het uitgangspuntenkader decentralisatie regionale treindiensten en de ambtelijke reactie van IPO/DOVA hierop.

c. Uitgegane position papers / consultatiereacties

In de bijlagen vindt u: 1. Position Paper IPO en VNG Commissiedebat Spoor, 2. Concept Intentieverklaring “Samen doorbouwen in onzekere tijden” en 3. Consultatiereactie IPO wijziging Wegenverkeerswet 1994.

5. Rondvraag en sluiting