Bundel van de Mobiliteit & Financien van 23 november 2015

Agenda documenten

- 5.b. Presentatie aacountant
- 7.a. inspraak mw. De Jong
- 7.a. inspraak mw. De Jong Bijlage 1 Verkeer
- 7.a. inspraak De Jong Bijlage MER
- 7.a. inspraak De Jong Bijlage Flora & Fauna wet
- 7.a.inspraak mw. Schuitemaker
- 7.a. inspraak mw. E.Meurs
- 7.a. inspraak mw. Van Rijn
- 7.b. inspraak dhr. Blijlevens
- 7.b.bijlage inspraak Monitor ProvNH2010
- 7.b. bijlage bij inspraak blz 9 gebiedsontsluitingsweg
- 7.b. bijlage bij inspraak besluitenlijst_raad_28-2-2012_(voor_publ)
- 7.b. bijlage bij inspraak 2011 SVOW WU effecten van invoering 60km
- 7.b. bijlage bij inspraak 2005 Huisarts en Wetenschap (geluidsoverlast gezondheidsproblemen
- 3. dhr. F. Sanders Parking Twaalfmaat
- 3. P.Heneweer Bundeling Doelgroepenvervoer
- voorvisie verslag MenF 23112015

1 Opening en Mededelingen

2 Vaststelling van de agenda

- Agenda
- Brief agenda 23 november

3 Inloophalfuur

4 Vaststellen van

a. het verslag van de vergadering van 26 oktober

b. lange termijn agenda (nazending)

c. toezeggingenlijst (nazending)

d. C-agenda

- conceptverslag MF_20151026(2)
- Toezeggingen
- Termijnagenda (1)
- C-Agenda(1)

5 A-agenda Auditcommissie/Financien

5.a Voordracht Rapport Randstedelijke Rekenkamer inz. toezicht financiën gemeenschappelijke regelingen (VD-95)

- Eindrapport Financieel toezicht GR-en NH
- Infographic Randst. Rekenkamer fin. toezicht gemeensch. reglingen
- voodracht

5.b Voordracht Controleprotocol Accountantcontrole Jaarstukken 2015 en 2016 (VD-96)

- 1 Def. Oplegmemo protocol 2015-2016(1)

3.Controleprotocol

2. Def. Voordracht controleprotocol 2015-2016(1) (1)

5.c Voordracht Laatste Begrotingswijziging 2015 (VD-97)

Brief GS aan PS

Voordracht

Begrotingswijziging

5.d Voordracht Vaststellen Legestarieven 2016 (VD-90)

1.Brief

2.Voordracht

3.Tarieventabel 2016

4.Transponeringstabel

5.Overzicht (raming) legesopbrengsten 2014-2017

5.e Voordracht Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015, Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland (VD-91)

Fonds nazorg gesloten stortplaatsen NH Begroting 2016

Brief GS aan PS inzake Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 201 5, Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland

Voordracht Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015 en 2016

6 B-agenda Auditcomissie/Financien

6.a Eindrapportage 5-puntenprogramma Versterking Concerncontrol en financiële functie

Eindrapportage 5-puntenprogramma

Beleidsplan Koersen op control Provincie Noord-Holland 2015-2019

Brief GS aan PS Eindrapport 5 punten programma

0. Oplegmemo Statengriffie

7 A-agenda Mobiliteit

7.a Voordracht TWINH aansluiting A9 Heiloo (VD-98)

Brief GS aan PS

Voordracht

Projectomschrijving aansluiting A9 Heiloo

7.b Voordracht eerste actualisering PMI 2016-2020 (VD-99)

Brief GS aan PS

Voordracht

Stand van zaken

8 B-agenda Mobiliteit

8.a Opsplitsen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi

brief GS aan PS

8.b Voortgangsrapportage N23 Westfrisiaweg, 2e tertiaal 2015

brief GS aan PS

Voortgangsrapportage tertiaal 2 2015

9 C-agenda Financien

9.a Bestuur/ Financien/ Natuur/ Water: Begrotingspost Regionale samenwerking

Brief GS aan PS. Begrotingspost Regionale samenwerking

9.b Financien; Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen

brief GS aan PS over Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen

Uitvoeringsrichtlijn

10 Rondvraag portefeuille mw. Post

11 C-agenda Mobiliteit/Financiën

11.a Afschrift reactie GS op voorstel dhr. Heneweer voor kleinschalig vervoer in de Noordkop.

Afschrift reactie GS op voorstel kleinschalig vervoer in Noordkop

11.b Mobiliteit; Brief GS aan PS over besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland.

brief GS aan PS over besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland.

11.c Reactie GS op WOB verzoek werkzaamheden parkeerterrein Westerveld Project: HOV Velsen

Brief GS aan PS

11.d Bereikbaarheid: Stand van zaken aanbesteding Truckparking

Brief GS aan PS stand van zaken Truckparking

11.e GS-besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland

brief GS aan PS over besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland.

11.h Afschrift bezwaar aan GS inzake overdracht oude N201 aan Uithoorn

Afschrift bezwaarschrift aan GS inzake overdracht oude N201 aan Uithoorn

11.i Ombudsman OV loket pleit voor meer coulance

‘Openbaar vervoer veel te snel met boetes bij incheck-problemen’

Persberich en Rapport OV loket

Persbericht OV loket Rapportage Q3 2015

Rapportage OV loket Q3 2015

11.j Vekeersveiligheid centrum Aalsmeer;afschrift brief P. Tuning aan Onderzoeksraad voor de Veiligheid

Afschrift brief P.Tuning aan onderzoeksraad voor Veiligheid

12 C-agenda Personeel en organisatie

12.a Interne Zaken/Communicatie: Brief GS inz. Beleidsplan Beheer en gebruik Paviljoen Welgelegen

Brief GS inz. Beleidsplan Beheer en gebruik Paviljoen Welgelegen

12.b Digitalisering: Brief GS inz. digitalisering subsidieproces

(brief staat zowel op de C-agenda van de cie M&F en EEB).

Brief GS inz. digitalisering subsidieproces

13 Rondvraag portefeuille dhr. Remkes/dhr. Loggen

13 Sluiting

Statencommissie M&F
Provincie Noord-Holland

23 november 2015

Building a better working world

Uw opdracht

The better the question. The better the answer.
The better the world works.

Building a better working world

Opdracht van Provinciale Staten

Voldoet de jaarrekening aan de in de wet gestelde eisen?

- Getrouw beeld (in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten en de Wet normering topinkomens)
- Financiële rechtmatigheid van de baten en lasten, alsmede de balansmutaties.
- Verenigbaarheid van het jaarverslag met de jaarrekening.

Uitkomsten: managementletter, verslag van bevindingen en controleverklaring

Belangrijkste elementen normenkader

Externe wet & regelgeving zoals

- Besluit begroting en verantwoording
- Wet normering topinkomens
- Single information single audit
- Europese aanbestedingswet
- Aanbestedingswet

Interne regelgeving

- Financiële verordening
- Subsidieverordening en beleidsregels

Verantwoordelijkheden

The better the question. The better the answer.
The better the world works.

Building a better working world

Verantwoordelijkheden

Verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten

- Naleven van wettelijk voorschriften
- Borgen van de financiële rechtmatigheid
- Opzetten van een werkende interne beheersing die materiële afwijkingen voorkomt
- Voorkomen en ontdekken van fraude
- Opmaken van de jaarrekening

Richting de accountant

- Toegang verschaffen tot alle relevante informatie
- Onbeperkte toegang verschaffen tot personen binnen de organisatie
- Melden van fraude

Verantwoordelijkheden EY

EY heeft zich te houden aan

- Controleverordening en controleprotocol
- Nederlandse controlestandaarden
- Besluit accountantscontrole decentrale overheden
- Wet ter voorkoming van witwassing en financieren van terrorisme (melding ongebruikelijke transacties)
- Controleprotocol Wet normering topinkomens

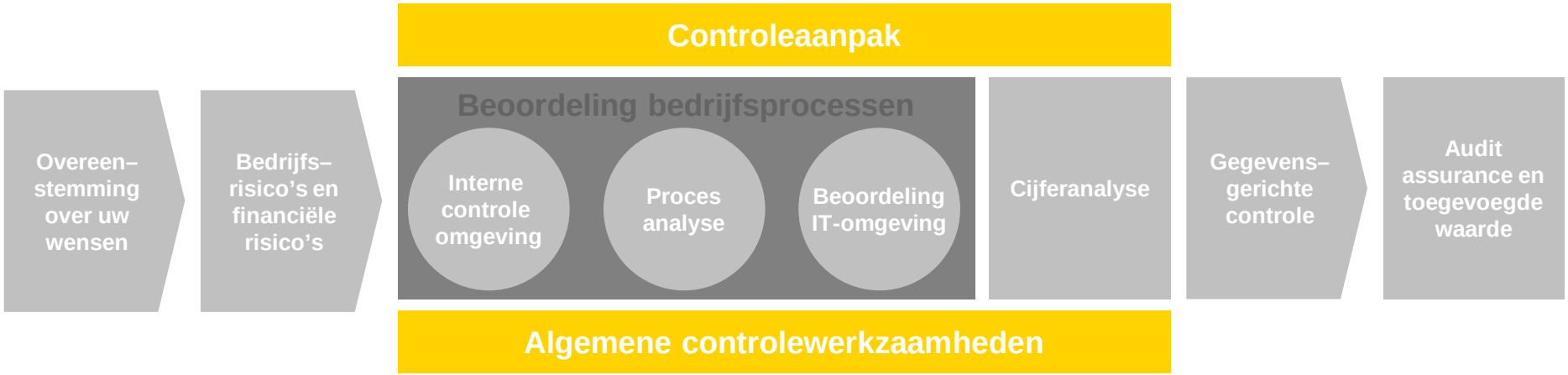
Waarborgen van de onafhankelijkheid en objectiviteit

Plan 2015

The better the question. The better the answer.
The better the world works.

Building a better working world

Roadmap

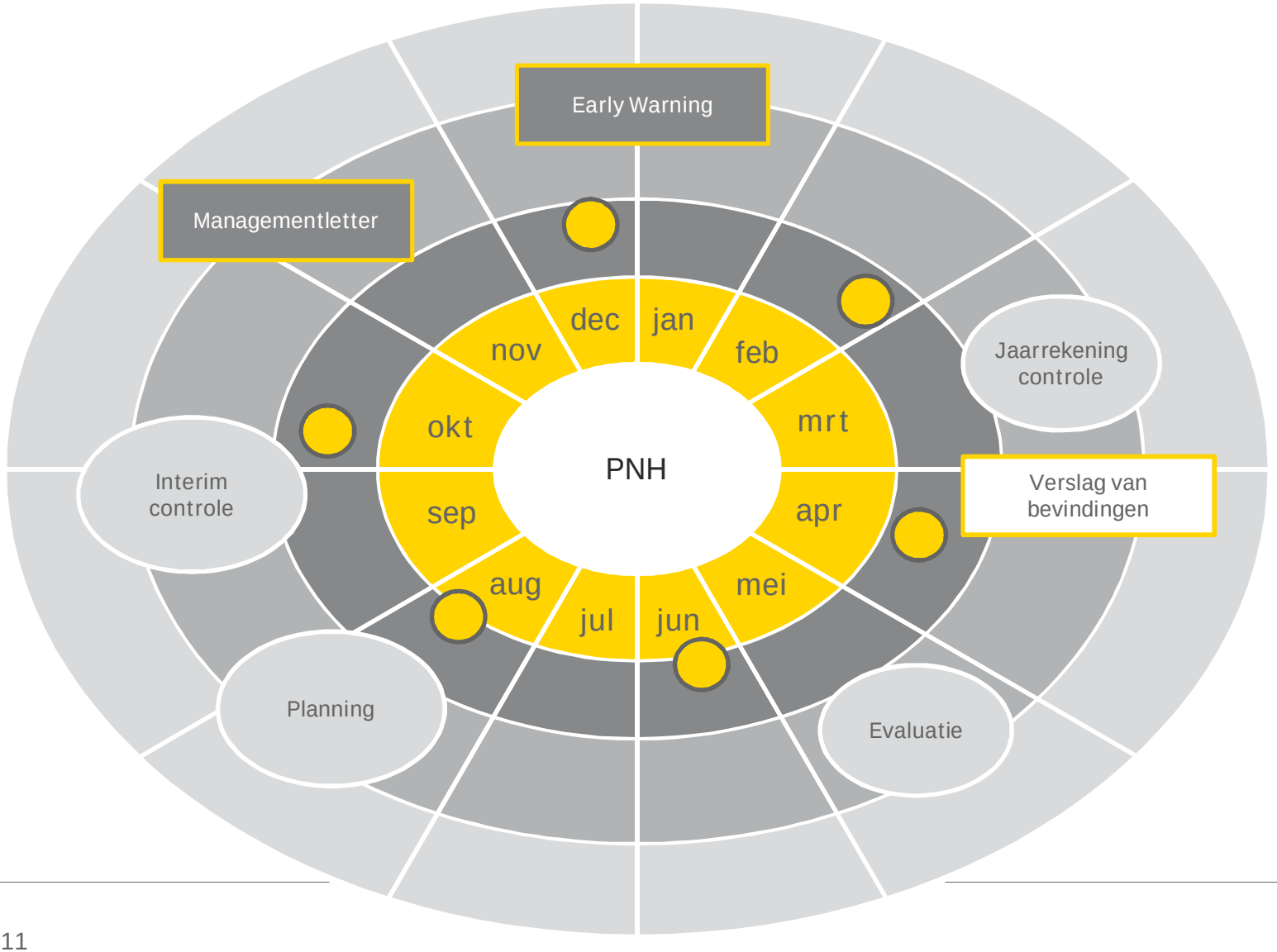

Controleaanpak
Overeen–stemming over uw wensen
Bedrijfs–risico's en financiële risico's
Beoordeling bedrijfsprocessen
Interne controle omgeving
Proces analyse
Beoordeling IT-omgeving
Cijferanalyse
Gegevens–gerichte controle
Audit assurance en toegevoegde waarde
Algemene controlewerkzaamheden

Wanneer ziet u ons terug?

The better the question. The better the answer.
The better the world works.

Building a better working world

Planning


Early Warning
Managementletter
Jaarrekening controle
Interim controle
Verslag van bevindingen
Planning
Evaluatie
PNH
dec
jan
feb
mrt
apr
mei
jun
jul
aug
sep
okt
nov

Heilloze Weg

Provinciale Commissie Mobiliteit & Financien
Datum: 23 november 2015

Geachte voorzitter, dames en heren,

Op uw agenda staat onder punt 7 de Aansluiting A9 bij Heiloo. Stichting Heilloze Weg heeft grote bedenkingen tegen, en vele vragen bij deze aansluiting. Wij doen een dringend beroep op u om de onrust en de onduidelijkheden rond deze aansluiting weg te nemen vóórdat u besluit dit project te promoveren naar de Realisatiefase.

Omdat andere insprekers ingaan op de aspecten Groen en Verkeer, beperk ik mij vanuit de Stichting Heilloze Weg tot 4 aspecten; nut en noodzaak, financiën, communicatie en besluitvorming.

Nut en Noodzaak
Alkmaar wil al sinds de jaren '70 haar gemeentegrens naar het zuiden verleggen en zuidelijk van Alkmaar een westelijke aftakking van de A9. Regeren is vooruitzien. Echter, toen en nu wordt een wissel getrokken op de toekomst: áls er straks meer woningen zijn, áls straks de Boekelermeer vol is... Maar op dit moment, 40 jaar later, zijn de woningen er nog niet en staat de Boekelermeer grotendeels leeg. Er geen acute verkeersproblemen gerezen als dagelijkse files of overschrijding van de verkeerslimieten op de wegen in Castricum/ Akersloot/Limmen en Heiloo. De Raad van State stelt duidelijk dat de urgentie voor "een ontsluitingsweg" ontbreekt, zolang de huidige wegen hun verkeerslimieten nog niet bereikt hebben. Dan nog is de vraag of een extra aansluiting A9 de beste oplossing is om eventuele toekomstige overschrijding van de verkeerslimieten te voorkomen. Want over 40 jaar vanaf nu is sprake van een geheel andere bevolkingssamenstelling en automobiliteit. In 2040 is meer dan de helft van de bevolking 65 plus, de beroepsbevolking zal zijn gekrompen, thuiswerken, flexibele werktijden, internetwinkelen, gedeelde en dus minder werkplekken, etc.. Dit eist fundamentele herziening van de plannen!
(Bron: Planbureau voor de leefomgeving, STEC rapport 2014)

Financiën
Volgens de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (ONS) bedragen de totale kosten van de aansluiting €33 miljoen. Gedeputeerde Staten spreken op 3 november van €36,576 miljoen. Volgens het college van B&W Heiloo zijn in deze €33 miljoen alle aanverwante kosten inbegrepen, waaronder grondverwerving, aanpassing onderliggend wegennet, etc. Over de totale kosten bestaat nog steeds grote onduidelijk, gezien de tientallen vragen in de Commissie Openbaren Ruimte Heiloo 18 november jl.
Vraag: geef een duidelijk en gespecificeerd overzicht van alle kosten van de aansluiting én de aanpassingen van het onderliggend wegennet en geef daarbij aan of deze onderdeel uitmaken van de ONS of zo niet, uit welke andere pot deze worden gefinancierd.

Vraag: geef duidelijk aan of alle gronden inmiddels verworven zijn, wat de totale geraamde kosten voor grondverwerving zijn, welk deel daarvan reeds gerealiseerd is cq, welke kosten voor grondverwerving nog worden verwacht.

In oktober 2015 dook een post van €2,2 miljoen aan extra kosten op die verdeeld zal worden over Alkmaar, Castricum en Heiloo. Voorts blijkt dat de opgetreden vertraging in het PWN project tot kosten zal leiden. Deze extra kosten kunnen niet ten laste komen van de risicopot van 5,2 miljoen van de Provincie; want die is inmiddels leeg na een tegenvaller van ruim 5 miljoen vanwege BTW en Rijkswaterstaat.
Vraag: zitten deze 2,2 miljoen en PWN kosten in de ONS, zo niet, uit welke ander pot(ten) worden ze gefinancierd?

Volgens de ONS zal de aansluiting A9 deels gefinancierd wordt uit de verkoop van 2400 woningen in Zandzoom en Zuiderloo, en deels uit de verkoop van bedrijfskavels in de Boekelermeer Heiloo.
Vraag : uit welke pot wordt het gat gefinancierd dat is ontstaan nu er in Zandzoom en Zuiderloo slechts 1815 woningen worden gebouwd én later dan gepland. Dito, uit welke pot wordt het gat gefinancierd dat is ontstaan nu er minder bedrijfskavels worden verkocht én later dan gepland?

Om de gaten in de financiering op te vullen worden opmerkelijke financiële constructies bedacht. Zo wordt de spoortunnel gefinancierd uit de Algemene Dienst via een lening van de gemeente aan zichzelf. Hierbij is sprake van een risicomarge van 15% oftewel €1,5 mln.
Vraag: uit welke pot worden het risico en de tegenvallers gefinancierd?

Voorts zijn er samenwerkingsverbanden met private investeerders in de vorm van Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappijen, anterieure overeenkomsten en opmerkelijk langlopende contracten (*Ballast Nedam heeft een wegonderhoudscontract met Heiloo voor 18 jaar, Castricum heeft grond verkocht aan de GEM maar heeft als 49% aandeelhouder in deze GEM niet de zeggenschap maar loopt wel substantieel risico: Driessen Vastgoed uit Limmen heeft 51% van de aandelen).*
Vraag: is het aanleggen van de aansluiting A9 in contracten met private partijen een onderdeel van de voorwaarden van samenwerkings/verkoopcontracten?
Vraag: welke risico's lopen de gemeenten via investeringsvehikels en hoe worden eventuele risico's en tegenvallers gefinancierd?

Driessen Vastgoed heeft vele belangen in Zandzoom, Zuiderloo, Boekelermeer en bij de afslag A9 via: Zandzoom CV, Exploitatie Maatschappij Limmer Strandwal, Beheer en Exploitatiemaatschappij Wind & Water en is eigenaar van AZ Sportterein 't Lood en het bedrijfspand van BAZA/ Picturae in de Boekelermeer, etc.

Driessen heeft via dochterbedrijf Menor Investments ook belangen in Ballast Nedam, dat in 2007, op verzoek van Hooijmaijers een bedrag van 3500,- excl. BTW (via een valse factuur aan een makelaar) overboekte naar de VVD voor de verkiezingskas! Ballast Nedam dat haar grond in Zuiderloo weer aan Heiloo moest terugverkopen omdat de zaken en de woningverkopen tegenzaten en dat nu zelf overgenomen wordt door een Turks bouwbedrijf Renaissance. Opmerkelijke zaken!

Vraag: Pleeg integriteitsonderzoek vóórdat samenwerkingsverbanden en aanbestedingen worden gestart.

Communicatie
Een College van B&W heeft een actieve informatieplicht opdat de gemeenteraad weloverwogen en goed gefundeerd besluit kan nemen (*gemeentewet art 169 en 180*).

Gebleken is dat de colleges van B&W van Heiloo en Castricum hun gemeenteraden niet tijdig en niet volledig inzage hebben gegeven in alle onderzoeksrapporten inzake de aansluiting A9

Gebleken is dat beide colleges hun gemeenteraden in diverse raadsvoorstellen en andere beslisstukken, besluiten cq. instemming hebben gevraagd waarbij de colleges ver vooruitlopend op de besluitvorming al zijn uitgegaan van de realisatie van de aansluiting A9. Het scenario van niet aanleggen is niet belicht, terwijl het project nog steeds in de Planfase staat**! .**
Vraag: is er sprake van actief informeren en zorgvuldige besluitvorming als de colleges in de voorstellen en stukken aan de raad informatie over de aansluiting A9 wegmoffelen en zo impliciete besluitvorming forceren?

Tot op heden heeft het college van B&W in Heiloo geen informatieavond over de aansluiting A9 voor haar inwoners georganiseerd, terwijl veel inwoners direct de gevolgen van de aansluiting zullen ondervinden en dit onderwerp sterk leeft getuige de handtekeningenactie "Afslag A9 Heiloo? Nee!" Pas op 30 november, vlak voordat de raad op 7 december het voor Heiloo zeer ingrijpende besluit inzake de aansluiting A9 zal nemen, heeft de betreffende wethouder een eerste informatie avond georganiseerd. En pas nadat de voltallige raad hem hiertoe, via een motie op 9 november, onder druk had gezet!
Vraag: is er sprake van zorgvuldige besluitvorming als de colleges de inwoners niet informeren en hen geen mogelijkheid bieden tot inspraak?

Dat de raadsleden onvoldoende geïnformeerd zijn blijkt uit de vergadering van de Commissie Openbare Ruimte op 18 november, waar de commissieleden ruim 60 vragen hebben gesteld over de financiën, de natuurcompensatie, het tracé, etc. van de aansluiting A9. De wethouder wilde deze vragen niet individueel beantwoorden maar stak een eigen verhaal of 'waaruit de antwoorden wel zouden blijken'. Heilloze Weg maakt zich ernstig zorgen of alle vragen naar behoren inhoudelijk beantwoord zullen zijn en of alle kritiek is verwerkt, als de gemeenteraad van Heiloo zich op 7 december over de kwestie buigt.
In Castricum is de aansluiting A9 zelfs niet als apart onderwerp geagendeerd in de gemeenteraad!
Vraag: is er sprake van actief informeren en zorgvuldige besluitvorming als colleges niet ingaan op individuele vragen cq. geen mogelijkheid bieden vragen te stellen?

Net zo als de Overeenkomst Nieuwe Strandwal er door Heiloo2000 en VVD net één week voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2014 is doorgedrukt, wordt nu het besluit tot realisatie van de aansluiting door gemeenten en Provincie doorgedrukt. Schande!

Het bestuur van stichting Heilloze Weg:
T. Bakker, M. Boterman, E. de Jong, E. Meurs.

Weergave inspraak in de Commissie voor Openbare Ruimte, Gemeente Heiloo, 18-11-2015

Door: Ton van Dril, bewoner Stationsweg 56

Betreft: Afslag A9

Geachte Commissie

U staat voor een ingewikkelde afweging. Er spelen veel belangen en de toekomst is onzeker.

U heeft dus veel kennis en wijsheid nodig om een goede afweging te maken. Ik ben bewoner van de Stationsweg, maar mijn dagelijks werk is het ondersteunen van beleidsmakers met feitelijke, vaak kwantitatieve informatie. Ik stel vast dat er nog informatie ontbreekt om een goede afweging te maken over de Afslag A9. Ik geef u twee voorbeelden:

Ten eerste informatie over alternatieven voor de ontsluiting naar het dorp, in het bijzonder een knip in de Kanaalweg ter hoogte van het viaduct. Tot deze oplossing is indertijd besloten bij het vaststellen de Bestuursovereenkomst Wonen in het Groen Heiloo/Limmen[1]. Dit was het integrale plan voor Zuiderloo en Zandzoom, zuidelijke ontsluiting Boekelermeer, Afslag bij de Lagelaan en de natuurontwikkeling. Deze knip in de Kanaalweg ter hoogte van het viaduct is nu niet onderzocht als alternatief om de verkeersoverlast in het dorp te beperken. Gevolg is dat het verkeer op de Ypesteinerlaan, Kanaalweg en Stationsweg enorm toeneemt tot boven de maximale capaciteit. Het college lijkt nu niet meer te kiezen voor een enkele aan- en afrit bij de Lagelaan, maar een tweede bij de Kanaalweg. Indertijd was in de DHV-rapportage al vastgesteld dat de Kanaalweg en Stationsweg dat niet aan kunnen. Ik vraag u om samen met de bewoners varianten te onderzoeken.

Ten tweede de aanpassing van de Stationsweg om verkeer te beperken. Dit is opgenomen in het Verkeersplan 2008 stond gepland voor 2011 maar is nog steeds niet uitgevoerd. U heeft niet duidelijk onderzocht de downgrading van de stationweg voor effect heeft op de verkeersintensiteit na aansluiting op de A9, zowel voor de Stationsweg als voor bijvoorbeeld Kerkelaan en Ypestein. Is die ontsluiting via de Kanaalweg dan nog wel mogelijk?

Ik wil graag dat u meer ruimte schept voor open overleg over maatregelen en varianten tussen de deskundige ambtenaren en betrokken bewoners. En dat u open staat voor alternatieven. Dat ook de door belanghebbenden gewenste informatie boven tafel komt, zoals de huidige telgegevens en de toekomstige geluidbelasting en luchtverontreiniging op de bestaande woonstraten. En dat we ons niet straks voor het blok gezet voelen door reeds genomen besluiten en te te krappe budgetten.

Dat betekent dus pas op de plaats, nu geen bestemmingsplanprocedure starten maar eerst overleg met de bewoners over oplossingen. Dat kan u straks heel veel tijd schelen in beroeps- en bezwaarprocedures.

[1] Deze is nu grondslag aan de overeenkomst nieuwe strandwal (ONS 2014)

Bijlage 1 MER

Bij een MER wordt altijd een onderbouwing van NUT en NOODZAAK gevraagd en of er geen alternatieven zijn. Dus is het nodig? Waarom daar? Zijn er alternatieven? Gezien de gewijzigde omstandigheden rond de aansluiting A9 is dit opnieuw een cruciale vraag.

Even op een rij:
2010: variantennota aansluiting A9 opgesteld
2012: ministerie Infrastructuur en Milieu geeft toestemming voor huidige variant.
Voor de huidige variant is geen MER uitgevoerd. Onderbouwing gemeente: economisch noodzaak ivm Boekelermeer en Zuiderloo/Zandzoom.
2015: visie, feiten en onderbouwing blijken achterhaald.
Boekelermeer loopt niet, er is in de hele regio een aanbod aan bedrijfsruimte dat 3 x zo hoog is als de vraag. Zelfs Alkmaar bevestigt dat zij kritisch naar het overaanbod wil kijken. Zandzoom is van GREX naar Materiele Vaste Activa omgeboekt, Zuiderloo is ingeperkt; van de 2400 woningen worden er slechts 1815 gebouwd en later dan gepland. Voorts kent Heiloo een enorme vergrijzing, waar er huizen vrijkomen.

Of er wel of geen MER noodzakelijk is, kan niet alleen afhangen van een stikstofmeting zoals de Provincie nu beweert. Er is in 2012 toestemming verleend voor deze variant, maar dit houdt niet in dat er geen MER hoeft plaats te vinden! Bij een MER moet nut, noodzaak aantoonbaar zijn, plus de onderbouwing waarom dit de beste variant zou zijn (en dat er geen alternatieven zijn).

In dit geval is een zelfs een uitgebreide MER vereist om de volgende redenen:

Op grond van het feit dat er een nieuwe 80 km weg wordt aangelegd die belangrijke nadelige gevolgen heeft voor EHS/NNN gebied is een uitgebreide MER wettelijk verplicht. Zoals de Provincie in haar antwoord eerder al aan gaf, gaat er een forse toename van verkeer komen op bijvoorbeeld Kanaalweg (68%), en andere wegen. Bovendien ontstaat er een enorme schade aan natuurgebied. Verder stelt het rapport van Arcadis dat de stikstof uitbreiding zich meters gaat verplaatsen en uitbreiden - ook richting Eilandspolder wat beschermd gebied is - wat verzuring en vermesting betekent op de omliggende natuurgebieden.

Er is voor de huidige variant van de afslag A9 een mitigerend rapport opgesteld, maar dat is zeer globaal: er wordt bijvoorbeeld gesteld dat de Noordse woelmuis wel kan verhuizen naar een eiland. Maar of dit gaat werken is onbekend. En wat doe je met de Noordse woelmuis tijdens de werkzaamheden zelf? Bovendien zitten er in het gebied nog meer bedreigde sooren (2 en 3) die volgens de bijlage IV van de Habitatrichtlijn (opgesteld door de EU) beschermd zijn. De huidige variant voor de afslag betekent een enorme aanslag op natuurgebied dat voor een deel NNN-gebied is of daar aan grenst.

Provincie geeft aan dat een MER waarschijnlijk niet hoeft, maar:

Visie 2012 is achterhaald, dus opnieuw kijken naar Nut en Noodzaak van de huidige variant afslag A9. Eventueel kijken naar andere varianten uit Variantennota 2010. Alsnog een MER indienen waarin *actuele stand van zaken en visie* voor huidige vanriant is onderbouwd, met de kennis van nu.

Tijdens de werkzaamheden - zo stelt rapport Arcadis op blz 9 - gaan aanwezige habitatten in de polder verloren, en sowieso tijdens gebruik fase van de weg een permanente verstoring.

De huidige variant betekent *nodeloze opoffering* natuurgebied en *enorme bedragen aan compensatie* voor de habitatrichtlijnsoorten. Het is nog onbekend of het compensatieplan afdoende is en wat de aanpassingen qua kosten uiteindelijk gaan worden. Quickscans en rapport mitigerende maatregelen van Arcadis zijn globaal en onvoldoende en vragen om nader onderzoek. Gevolg: kosten compensatie zijn nog niet te overzien.

Er zijn geen belangen die een ontheffing van de Habitatrichtlijnsoorten aannemelijk maakt. Alleen het laatste belang kan aangevoerd worden: dwingende redenen van groot openbaar belang en economische aard, GPH vindt dat die er niet zijn en dat die visie en ook de huidige plannen afslag A9 (in huidige variant) zoals die er nu ligt achterhaald zijn. Daarom nogmaals dringend het verzoek voor een MER voordat het plan in de realisatie-fase komt.

Voorbeelden van aanwezige Tabel 3 soorten volgens de habitatrichtlijnen:
Zoogdieren: de 6 a 7 vleermuissoorten (vleermuiswaarden).
Rode lijst-soorten het bevertje (plant) en de hermalijn
De Noordese woelmuis en de waterspitsmuis in ruitvelden Heilooer Die
Rugstreeppad in de bollenvelden
Broedvogels: Arcadis spreekt van weidevogels en watersnip, maar er zijn ook waarnemingen hier bekend van de jaarrond beschermde nesten van de buizerd en de ransuil. Bovendien bevindt de bedreigde grutto zich in deze omgeving.

In het raadsvoorstel heeft men het over "eilandjes voor de (zeer zeldzame) Noorde Woelmuis. Hier wordt veel te licht over gedacht. Die Noordse Woelmuis leeft nu in de rietboorden van de Die. Ze houden van een natte ondergrond en riet. Die kun je niet zomaar verplaatsen naar "eilandjes".

Het verkeer dat nu over de Die gaat komen zal zeker dit gebied verstoren. En wat doe je in de tussentijd - tijdens de werkzaamheden - met de Noordese Woelmuis?

Een brede brug voor de vleermuizen: dan mag die ook wel 4 meterhoog worden.

Kortom: er worden ideeën geopperd die helemaal niet realistisch zijn, noch uitgewerkt, noch getoetst.

Bijlage 2 Flora & Faunawet

Het onderzoek van Arcadis is niet voldoende voor het verlenen van een ontheffing van de Flora & Fauna wet. Evenmin volstaat het onderzoek van Arcadis als vervanging van een Mileu Effect Rapportage.

Onderstaand een korte uitleg over waaraan een aanvraag voor een ontheffing van de Flora- en Faunawet aan moet voldoen. In de aanvraag moet:

1. het plangebied exact omschreven worden
2. de planning bekend zijn (ivm met het inschatten van de schade op de ff)
3. en moet er onderzoek worden gedaan naar de aanwezige ff.

Dit onderzoek is niet vrijblijvend en dient aan bepaalde voorwaarden te doen. Voor alle soortgroepen zijn specifieke onderzoeksmethodes opgesteld. Je dient per soortgroep aan te geven hoe en wanneer je onderzoek hebt gedaan.

Voor vleermuizen is bv het Vleermuisprotocol 2013 opgesteld. (http://www.netwerkgroenebureaus.nl/nieuws/113-vleermuisprotocol-2013-uitgebracht-27-maart-2013)

Voor libellen http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/8063A917-629D-4267-8683-A1A9D3C10801/0/handleidinglandelijkmeetnetlibellenpub.pdf .

En http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/natuur-milieu/methoden/dataverzameling/handleidingen/default.htm

Kortom, voor vaatplanten, vogels, zoogdieren, herpetofauna, ongewervelden (libellen en bv platte schijfhoren die trouwens aanwezig geacht worden in het Die). dient de daartoe voorgeschreven onderzoeksmethode te worden gevolgd.

Voor elke waargenomen tabel 2 of 3 soort dient de functie van het gebied voor die soort omschreven worden. Bv vaste rust- en verblijfplaats, essentieel foerageer gebied, voortplantingsplaats, groeiplaats.

Hoe is de soort vertegenwoordigd in de regio (tabel 3) of landelijk (tabel 2). Komt de gunstige staat van instandhouding in het geding als de soort wordt aangetast in het plangebied?

De gunstige staat van instandhouding moet beschreven zijn in het onderzoek.

Indien de tabel 2 en 3 soorten worden verstoord of verblijfplaatsen definitief verdwijnen, dan moeten er mitigerende (verzachtende) en/of compenserende maatregelen worden toegepast die in kwaliteit en kwantiteit gelijk of beter zijn dan de huidige functies voor de soort.

Bij compensatie of mitigatie moet het aangeboden alternatief functioneel zijn voordat de werkzaamheden beginnen. Dat varieert van enkele maanden tot een jaar of soms nog langer.

Bij tabel 3 soorten kan er alleen aantasting van de functionaliteit plaatsvinden met de juiste belangen. Deze belangen zijn wettelijk vastgelegd. Zie onderstaande uitleg.

In de natuurtoets moet een alternatieven afweging staan. Kunnen de werkzaamheden, projecten etc **redelijkerwijs** niet op andere locaties worden uitgevoerd waar de ff niet of minder wordt aangetast.

Er dient een ecologisch werkprotocol opgesteld te worden die bij de uitvoerders aanwezig is tijdens werkzaamheden.

De werkzaamheden moeten begeleid worden door een deskundige van de soort die aangetast wordt.

Onderzoekgegevens mogen voor tabel 2 soorten niet ouder zijn dan 5 jaar en voor tabel 3 soorten niet ouder dan 3 jaar.

Het onderzoek moet ook uit veldbezoek bestaan. Dus alleen bronnen onderzoek zoals een zoogdieratlas of waarneming sites is niet voldoende.

Het onderzoek dient altijd in de meest geschikte tijd voor een soort plaats te vinden. Dus geen vegetatieonderzoek in oktober of amfibieën onderzoek in de winter.

Toelichting belangen

1. Voor soorten die zijn opgenomen in bijlage IV van de Habitatrichtlijn kan alleen ontheffing verleend worden ten behoeve van belangen genoemd in de Habitatrichtlijn. Het aangevraagde belang is niet genoemd in de Habitatrichtlijn. Verzocht wordt voor één of meer van de onderstaande belangen aan te vragen en te onderbouwen:
- de bescherming van de flora en fauna.
- de veiligheid van het luchtverkeer.
- de volksgezondheid of openbare veiligheid.
- dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard en voor het milieu wezenlijke gunstige effecten.

2. Voor vogels kan alleen ontheffing verleend worden ten behoeve van belangen genoemd in de Vogelrichtlijn. Het aangedragen belang is niet genoemd in de Vogelrichtlijn. Dit betekent dat indien er voor een project geen andere bevredigende oplossing voorhanden is, dit project slechts doorgang kan vinden als sprake is van een in of bij de wet genoemd belang dat ook is opgenomen in de Vogelrichtlijn. Verzocht wordt voor één of meer van de onderstaande belangen aan te vragen en te onderbouwen:
- de bescherming van flora en fauna.
- de veiligheid van het luchtverkeer.
- de volksgezondheid of openbare veiligheid.

3. Op de soortenbijlage van het aanvraagformulier is aangegeven dat ontheffing wordt aangevraagd voor soorten die vermeld staan op de Vogelrichtlijn, bijlage IV van de Habitatrichtlijn en/of Bijlage I van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. In verband met het voorkomen van deze soorten moet worden aangetoond dat er voor het overtreden van verbodsbepalingen geen andere bevredigende oplossing is. Verzocht wordt een beschrijving te geven van of aan te geven waar in het projectplan een beschrijving te vinden is van:

- mogelijke alternatieven (zoals locaties en/of werkwijzen), die wellicht geen of minder effect hebben op de soorten waarvoor wordt aangevraagd en de reden waarom geen gebruik wordt gemaakt van deze alternatieven;
- de maatregelen die genomen worden om te garanderen dat zorgvuldig wordt gehandeld zodat schade aan exemplaren van de soort wordt voorkomen;
- de maatregelen die genomen worden om eventuele niet te voorkomen schade aan exemplaren van de soort te herstellen (compenserende maatregelen).

Het Malevoort

Commissie Mobiliteit & Financiën
23 november 2015

Geachte voorzitter, dames en heren,

De Provincie en de gemeenten stevenen af op een snelle besluitvorming over de Afslag. Veel te snel. In de laatste commissie Openbare Ruimte van Heiloo op 18 november zijn vele vragen gesteld aan het college. Vragen die beantwoord moeten zijn vóór een raadsbehandeling.

Voor het Malevoort is één zaak van groot belang; de toezeggingen van de achtereenvolgende college's van B&W uit de afgelopen decennia dat de route via Vennewatersweg/ Malevoort geen kustroute gaat worden, zowel voor forensen als kustverkeer. Het meest recente verkeerskundig onderzoek dat het college heeft doen opstellen door Goudappel & Coffeng geeft op dit punt geen duidelijkheid; het recreatieve verkeer is niet onderzocht.

Bovenal is het onderzoek twijfelachtig. De gehanteerde prognoses kloppen niet met door gemeente verrichte tellingen en eerdere verkeersplannen. De meest recente telingen uit 2014 zijn niet gebruikt. De conclusie van de wethouder dat er geen toename van verkeer ten gevolge van de afslag zal zijn is daarmee volstrekt prematuur. En in tegenspraak met de antwoorden van Gedeputeerde Staten waaruit blijkt dat de afslag leidt tot een verkeerstoename op de Vennewatersweg van 25%!

Ook weigert het college stelselmatig het overleg met de inwoners van Heiloo West te openen. Inwoners maken zich ernstig zorgen over de veiligheid (twee scholen), de luchtkwaliteit (Natura2000 gebied) en de geluidshinder. Het college wil nu na besluitvorming het overleg gaan organiseren, kortom als het kalf verdronken is.

Deze gang van zaken laat zien dat het college een groot deel van Heiloo niet serieus neemt. Het college komt herhaalde toezeggingen gewoon niet na. Hierdoor is dit college volstrekt onbetrouwbaar.
Het resultaat van dit alles zal zijn dat Heiloo West met de gebakken peren blijft zitten.

Verzoek:
Wij verzoeken u er voor zorg te dragen dat de overheid haar toezeggingen gestand doet en tot een verantwoorde besluitvorming komt, inclusief overleg met Heiloo West.

Maar niet alleen Heiloo West ondervindt de nadelige gevolgen van de afslag A9. Gedeputeerde Staten van NH stellen in hun antwoord dat de aansluiting A9 ook leidt tot een verkeerstoename in en door Heiloo op de Kanaalweg +64%, Stationsweg +28%, Zeeweg +25%. Wat betekent dit voor de aantakkende wegen en wijken: Hogeweg? Ypesteinerlaan?
Om het verkeer in goede banen te leiden legt het college allerhande noodverbanden aan en ontkent dat deze een relatie met de afslag A9 hebben.

Zo stelt het college van B&W Heiloo dat een spoortunnel en een aanpassing Kanaalweg geen relatie hebben met de afslag A9. Beide en andere infrastructurele aanpassingen blijken hoe dan ook noodzakelijk om de verkeerstoename als gevolg

van de aansluiting te verwerken en zijn wel degelijk gerelateerd aan de aansluiting A9. Het college noemt de aansluiting A9 overigens zelf ook expliciet als reden voor de verkeerstoename die de reconstructie van de Kanaalweg noodzakelijk maakt in haar aanvraag voor een BDU subsidie.

Er ontbreekt tot op heden een overall, actueel en uitgebalanceerd verkeersplan waarin alle verkeerseffecten van de afslag, én te nemen maatregelen om deze effecten op te vangen, zijn meegenomen. In het onderzoek van Goudappel & Coffeng zijn het kust-, recreatie- en spitsverkeer niet meegnomen Voor dit onderzoek is geen gebruik gemaakt van de meest recente tellingen uit 2014. Evenmin is stilgestaan bij alle verkeersmaatregelen in onderlinge samenhang (afsluiten Kapellaan, eenrichtingsverkeer Westerweg, sluipverkeer Hogeweg en Ypesteinerlaan, etc).

Verzoek: Stel een overall verkeersplan op, op basis van de verkeerstellingen uit 2014 mét alle verkeerseffecten én te nemen maatregelen in onderlinge samenhang.

De aansluiting A9 houdt de gemoederen al sinds 1970 bezig. Grote aanjager is de gemeente Alkmaar die een tweede, zuidelijke ontsluiting van bedrijventerrein Boekelermeer wil. De argumentatie was onder meer dat er veel meer woon/werkverkeer zou ontstaan, ervan uitgaande dat 1 hectare bedrijventerrein 30 arbeidsplaatsen zou opleveren. Inmiddels blijkt dat er met name kapitaalintensieve bedrijven zijn gekomen. De werkelijke cijfers nu zijn dat 1 hectare staat voor slechts 5 werkplekken. Het meeste verkeer dat straks van de nieuwe ontsluiting gebruik zal maken, is dan ook bestaand verkeer dat een andere route kiest. Volgens een recente uitspraak van de Raad van State is het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg pas noodzakelijk als verkeerslimieten op bestaande wegen (Rijksweg/Kennemerstraatweg) overschreden worden. Dat is met het kleine beetje extra woon/werkverkeer voor de Boekelermeer niet het geval! Ook de nieuwbouw in Heiloo creëert niet zoveel extra verkeer dat dit tot onacceptabele overschrijding van de verkeerslimieten leidt op korte termijn, als het al tot overschrijding leidt!

Verzoek: Stel een prognose op van de verkeersintensiteiten op de kritieke wegen, met als basis van de verkeerstellingen uit 2014 en de neerwaarts bijgestelde ramingen van woon/werkverkeer.

De uitkomsten van de bewoners-informatieavond op 30 november a.s. zijn onbekend.
De informatieavonden met Het Malevoort zijn nog niet ingepland. Het Malevoort vindt het forceren van besluiten over de aansluiting A9 nog vóór eind 2015 onverantwoord en getuigen van zeer onzorgvuldige besluitvorming.

Het Malevoort
22 november 2015

GROENPLATFORMHEILOO

Commissie Mobiliteit & Financiën

23 november 2015

Geachte voorzitter, dames en heren,

Over enkele weken besluiten de Provincie en de betrokken gemeenten over de aansluiting A9 bij Heiloo. In Heiloo staat dit onderwerp op de agenda van de Gemeenteraad op 7 december. In de Commissie Openbare Ruimte van 18 november jl. bleek dat het onderwerp absoluut nog niet rijp is voor raadsbehandeling. Alle partijen stelden in totaal zo'n 60 verschillende vragen over het project, uitten kritiek en eisten meer informatie en duidelijkheid. Het is zeer de vraag of de Gemeenteraad op 7 december voldoende antwoorden, informatie en duidelijkheid heeft om een weloverwogen besluit te kunnen nemen.

Daarom beoordeelt GroenPlatformHeiloo de besluitvorming over de aansluiting A9 in december als veel te prematuur en het zoveelste bewijs van onzorgvuldige besluitvorming. Dit heeft GroenPlatformHeiloo ook daags na 18 november aan de fractievoorzitters van Heiloo2000, VVD, PvdA, CDA, D'66 en NCPN middels een brief laten weten.

Waarom vindt GroenPlatformHeiloo deze beslissing prematuur en onzorgvuldig?

1. Milieu Effect Rapportage

Van de diverse varianten voor de aansluiting A9 is in 2012 gekozen voor de huidige variant zonder dat hiervoor een MER is opgesteld. Inmiddels zijn de argumenten om voor deze variant te kiezen achterhaald. Het is de vraag of de aansluiting A9 nog van groot openbaar belang is. En zo ja, of niet een milieu vriendelijker variant gekozen moet worden. Immers:

- er komen in Zandzoom en Zuiderloo veel minder woningen dan gepland en later,
- het bedrijventerrein Boekelermeer staat nog grotendeels leeg,
- per hectare levert dit bedrijventerrein maar 5 arbeidsplaatsen en geen 30 zoals gepland en dus minder woon/werkverkeer,
- volgens de recente uitspraak van de Raad van State is een ontsluiting van Zandzoom pas urgent als verkeerslimieten op wegen overschreden worden.

Omdat de argumenten voor deze variant achterhaald zijn én omdat het hier gaat om belangrijk cultuurhistorisch erfgoed (*het kenmerkende verkavelingspatroon en de Limmerdijk die aan de basis stond van het ontstaan van Kennemerland*) én omdat het gaat om de aanleg van een nieuwe 80 km weg die belangrijke nadelige gevolgen heeft voor EHS/NNN gebied, dient de keuze voor deze variant heroverwogen te worden en dient voor de te kiezen variant wel degelijk een uitgebreide MER opgesteld te worden (bijlage 1).

Vraag: Heroverweeg de keuze voor deze variant van de aansluiting A9 op grond van actuele stand van zaken en visie. Onderbouw de gekozen variant met de kennis van nu en stel een (uitgebreide) MER op.

2. Natuurcompensatie

De huidige variant voor de afslag A9 betekent nodeloze opoffering van natuurgebied en enorme bedragen aan compensatie voor de habitatrichtlijnsoorten. Het is nog onbekend of het compensatieplan afdoende is, en wat de aanpassingen qua kosten uiteindelijk gaan worden. Quickscans en het rapport mitigerende maatregelen voor Flora & Fauna van Arcadis uit maart 2014 zijn te globaal en onvoldoende. Er is geen gedegen onderzoek gedaan naar de aanwezige flora en fauna. Het onderzoek voldoet niet aan de in de wet gestelde voorwaarden. Voor alle soortgroepen gelden specifieke onderzoeksmethodes en deze zijn niet gevolgd (bijlage 2). Aanvullend onderzoek is noodzakelijk. Gevolg: de kosten en baten van compensatie zijn nog niet te overzien.

De Provincie in haar rol van bevoegd gezag, verklaart pas medewerking te verlenen aan de vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet, als ook aan de vereisten van het compensatiebeleid wordt voldaan. Volgens de wet is natuurcompensatie verplicht en moet deze compensatie twee jaar functioneel zijn voordat er gestart mag worden met de aanleg van de aansluiting. Het feit dat deze natuurcompensatie twee jaar moet kunnen functioneren voor de aanleg aansluiting A9 wordt gestart is geheel buiten de discussie gebleven.

Verzoek: Aanvullend onderzoek op basis waarvan wel de wettelijk vereiste adequate en afdoende natuurcompensatie gerealiseerd kan worden.

Voor de goede orde het volgende: het gaat om de Rode Lijst soorten zijn Zoogdieren (6 a 7 vleermuissoorten), Noordse woelmuis en Waterspitsmuis, Hermelijn, Amfibieen: Rugstreeppad, Vogels, Weidevogels w.o.,Grutto en Watersnip.
Ter aanvulling: In het raadsvoorstel heeft men het over eilandjes voor de zeer zeldzame Noordse woelmuis. Die kun je niet zo maar verplaatsen naar eilandjes!
Een brede brug voor vleermuizen: die moet dan wel 4 meter hoog worden!
Kortom er worden naar de raad toe ideeën geopperd die niet realistisch zijn, niet uitgewerkt en niet getoetst.

3. Habitatrichtlijnen

Bovenal zijn er geen belangen die een ontheffing van de Habitatrichtlijnsoorten aannemelijk maken. Alleen het laatste belang kan aangevoerd worden: dwingende redenen van groot openbaar belang en economische aard. GroenPlatformHeiloo is van mening dat die er niet zijn en dat de visie en ook de huidige plannen afslag A9 (in huidige variant) zoals die er nu liggen achterhaald zijn.

Verzoek: Nogmaals dringend het verzoek om een MER op te stellen vóórdat het plan in de realisatie-fase komt.

4. Milieu effect metingen zijn niet actueel en te beperkt van scope.

De door Arcadis gedane onderzoeken, die volgens het college van B&W de enige en meest recente onderzoeken naar milieu effecten zijn, blijken slechts quick scans te zijn en dateren van februari/maart 2014. Deze onderzoeken zijn niet volledig en actueel. Zo zijn er geen

luchtkwaliteit metingen (stikstof/fijnstof/CO2 emissies) gedaan in en rond Heiloo nabij de wegen die de grootste verkeerstoename te verwerken krijgen (Stationsweg 28%!) .
Verzoek: Extra onderzoek naar luchtkwaliteit in en rond Heiloo op de wegen die het meeste verkeer te verwerken krijgen.

5. Communicatie
Op grond van de gemeentewet art. 169 en 180 heeft het college een actieve informatie-plicht. De quick scans en de onderzoeken inzake leefmilieu en natuur dateren van begin 2014 en zijn onder druk van GroenPlatformHeiloo pas in oktober 2015 openbaar gemaakt. Herhaaldelijk heeft GroenPlatformHeiloo de Provincie verzocht haar de definitieve natuurtoets en compensatieplan te verstrekken. Tot op heden geen reactie. Totaal onduidelijk is nog steeds waar en wanneer de natuurcompensatie wordt gerealiseerd. Bovenal vindt GroenPlatformHeiloo dat de inwoners van Heiloo onvoldoende geïnformeerd zijn en onvoldoende gelegenheid is geboden om hun standpunten en vragen duidelijk te maken resp. te stellen.
Door het niet opstellen van een MER is de inwoners van Heiloo op verwerpelijke wijze de wettelijk verplichte mogelijkheid om geïnformeerd te worden en om inspraak uit te oefenen, volledig ontnomen! En het onderwerp leeft enorm onder de inwoners! Dagelijks zetten tientallen inwoners hun handtekening onder de petitie tegen de aansluiting A9. De uitkomsten van de bewoners-informatieavond op 30 november a.s. zijn onbekend. Samenvattend : Er zijn nog te veel vragen onbeantwoord. Er is nog te veel informatie niet gedeeld. Er is nog te veel onderzoek te doen. En de inwoners van Heiloo zijn nu een paar weken voor de raad besluit, nog steeds niet gehoord. GroenPlatformHeiloo vindt dat het onderwerp Aansluiting A9 daarom nog lang niet rijp is voor een raadsbehandeling op 7 december in Heiloo.

Els Meurs, Voorzitter GroenPlatformHeiloo
21 november 2015

Geachte commissieleden, geachte overige aanwezigen,

De berichten over de eventuele aanleg van een oprit en afslag van de A9 in Heiloo bereikten mij via de Uitkijkpost, de plaatselijke krant van Heiloo.
Mijn zorg was onmiddellijk gewekt: ik woon namelijk op gehoorsafstand van de Zeeweg, de weg die van Heiloo naar Egmond aan zee en naar Egmond aan den Hoef loopt.
Ik verwacht dat een oprit en afslag veel verkeer gaat genereren naar de Egmonden, dóór Heiloo heen, ook over de Zeeweg.

Heiloo heeft al heel wat verkeer, met het daarbij behorende lawaai, te verwerken:

- aan de oostkant de A9, dag en nacht geraas
- wat naar het westen de Kennemerstraatweg, een drukke provinciale weg
- nog wat westelijker de spoorlijn met veel treinverkeer
  en in heel Heiloo
- het vliegverkeer: Heiloo ligt geregeld onder een aanvliegroute van Schiphol

Het meest westelijke deel van Heiloo is nog betrekkelijk rustig, op de vliegtuigen na. Met de ontsluiting van de A9 zal ook dit deel van Heiloo drukker worden, vooral met verkeer dat naar de Egmonden gaat, inclusief het strandverkeer.
Het zuidoostelijke deel en het centrum van Heiloo worden nog drukker dan ze al zijn. Bovendien rijdt het verkeer over de A9 dag en nacht; daardoor zullen de oprit en afslag ook ’s nachts verkeer te verwerken krijgen.

Lawaaiiger, ook ‘s nachts, drukker, onveiliger, meer luchtverontreiniging, in een groot deel van Heiloo en minder cultuurlandschap.

Als ik me tot West-Heiloo beperk zijn het niet enkel bewoners van en rond de Zeeweg, zoals ik, die te lijden zullen krijgen maar ook bewoners van de Vennewatersweg en Het Malevoort - een weg pal langs zes woonwijken met drie scholen en een winkelcentrum, een weg waaraan veel achtertuinen grenzen.

Ik begrijp dat een afslag ook voordelen heeft: voor bedrijven, voor de doorstroming van het verkeer over de rotonde in Alkmaar en voor bewoners van omliggende gemeentes.
Voor mij wegen de nadelen zwaar.
Ik vind dat gemeente Heiloo onvoldoende oog en oor heeft gehad en heeft voor de nadelen, voor de belangen van veel inwoners.

En dan nog de financiën: in deze tijd is er geen geld voor zorg die mensen nodig hebben. Willen we nu wel heel veel geld uitgeven aan een afslag met tunnel enzovoorts?
Welke keuze maken provincie en gemeente?

Ik denk dat door de aanleg van de oprit en afslag het welzijn van veel inwoners van Heiloo op verschillende fronten meer in de verdrukking gaat komen.
Ik ga last krijgen van meer verkeersdrukte en -lawaai en dat vind ik heel erg.

Dank u voor uw aandacht.

Els van Rijn-Zandstra
Bosrank 37 1852 XS Heiloo

inspreken Provinciale Staten

spreektijd: maximaal 5 minuten

Geachte leden van de Statencommissie.

Mijn dank dat ik hier nu mag inspreken.

Mijn betoog gaat over de plannen van de provincie om de N243 te reconstrueren.

Laat ik positief beginnen.

Deze keer heeft men geluisterd naar de aanwonenden en er iets mee gedaan.
Zo is er reeds een inhaalverbod ingesteld.
komen er bermtegels,
de uitvoegstroken mogen blijven,
bomen worden niet gekapt,
en de wegbewijzering wordt aangepast.

Ik wil ook gezegd hebben,
dat er ook negatieve punten[i] zijn,
zoals de geleiderails,
dat er geen maatregels getroffen worden betreffende geluidshinder,
en dat de VRI op de Molendijk vervangen wordt door een rotonde.

En dat er veel rotondes komen, een idee uit 2012, vind ik een uitstekend idee.

Gedeputeerde mw. Post houdt vast aan het idee
dat de N243 een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is.

Ik, en anderen met mij, deel haar mening niet.

De N243 van Alkmaar richting Hoorn
telt over een afstand van een krappe 15 km door de Schermer en de Beemster,
maar liefst een 100-tal[ii] erftoegangen,
waarvan een groot aantal agrarische bedrijven betreft.

Daardoor is de N243 eerder een woonwijk, dan een gebiedsontsluitingsweg.

Graag zien we
dat deze weg in zijn geheel afgewaardeerd wordt tot een erftoegangsweg (ETW)
en wel hierom:

1. *CROW norm voor een gebiedsontsluitingsweg (GOW)*

Gedeputeerde, mw. Post, vindt
dat de N243 een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is en moet blijven.
Hierbij let ze slechts op één criterium:
verkeersaantallen.

In onze optiek is het ten onrechte een gebiedsontsluitingsweg (GOW).
Niet toevallig volgens dezelfde normen van de CROW.
Een gebiedontsluitingsweg (GOW) heeft namelijk géén erftoegangen.

Deze weg daarentegen heeft er wel heel veel op een heel kort traject.

Bovendien is het bij gebrek aan beschikbare ruimte
onmogelijk om de N243 Duurzaam Veilig in te richten
als gebiedsontsluitingsweg (GOW).

2. *nieuwe verkeersaantallen*

In opdracht van de provincie heeft het bureau Goudappel-Coffeng[iii] becijferd,
wat het effect op de verkeersstroom op de N243 is,
nadat de N23-Westfrisiaweg gerealiseerd is.

Ik heb het rapport wel opgevraagd, maar nog niet mogen ontvangen.

De cijfers heb ik echter wel gezien, mooie cijfers trouwens.
Cijfers, die een afwaardering naar een erftoegangsweg (ETW) rechtvaardigen
volgens de CROW-norm.

3. *verkeersveiligheid*

De reconstructie heeft tot doel om de weg veiliger te maken.
Voor ons aanwonenden is de weg ontegenzeggelijk gevaarlijk
en geeft het ons een onveilig gevoel.
Wonderwel scoort de N243 niet hoog op de lijst van gevaarlijke provinciale wegen.[iv]

Wil men deze weg echt veiliger maken,
dan wijs ik u graag op een wetenschappelijke studie van de SWOV i.s.m. de WU[v]
Hierin wordt aangetoond, dat een erftoegangsweg (ETW)
veel veiliger is dan een gebiedsontsluitingsweg (GOW).

Met veel veiliger bedoel ik,
dat met het afwaarderen van de onderzochte wegen
het aantal ongevallen met maar liefst, let op, 24% is afgenomen. *(pilot: Schermer)*

4. *verkeersdoorstroming*

Men beoogt een vlotte verkeersdoorstroming te behouden.
Is er dan een vlotte verkeersdoorstroming?
Het dunkt me van niet en ik durf te betwijfelen of dat verbetert na de reconstructie.

Ik schets u de situatie.

Omdat het plaatselijk landbouwverkeer ook gebruik moeten maken van de hoofdrijbaan,
wordt de snelheid eruit gehaald en stokt de stroming. *(No farmers, no food)*

Inhalen is zo goed als onmogelijk vanwege het drukke verkeer ook in tegengestelde richting.

Ik wil de provincie graag uitdagen om onderzoek te laten doen

a. naar de snelheid waarmee het doorgaand verkeer
   daadwerkelijk over de N243 gaat
   nu het een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is.

b. En hoe het zit met de doorstroomsnelheid als de plannen gerealiseerd zouden zijn.

c. En natuurlijk ook wat er gebeurt met de doorstroomsnelheid
   als hij afgewaardeerd wordt naar een erftoegangsweg.

Ik raad dat de verschil marginaal is.

5. *visie politiek gemeente Beemster*

Ik wil opmerken dat ook de gemeente Beemster pleit voor een afwaardering van de N243. In februari 2012 is hierover een motie ingediend die unaniem is aangenomen.[vi]

Resumé.

1. Wij zijn van oordeel dat de N243 afgewaardeerd moet worden.
   a. op basis van de CROW-norm: het grote aantal erftoegangen en
   b. bij gebrek aan ruimte om de weg Duurzaam Veilig in te richten.

2. Berekeningen van Goudappel-Coffeng tonen aan dat verkeersaantallen op de N243 dusdanig afnemen dat volgens de CROW-norm afwaardering gelegitimeerd is.

3. Uit onderzoek is gebleken dat erftoegangswegen (ETW) veel veiliger zijn dan gebiedsontsluitingswegen (GOW).

4. Het argument dat afwaardering de verkeersdoorstroming zou verminderen, willen we graag onderbouwd zien met een onderzoek.

5. Ook de Beemster politiek is voorstander van afwaardering van de N243.

   Tot slot:
   Ter verhoging van de verkeersveiligheid
   en vermindering van de geluidsoverlast
   en om het doorgaand verkeer te ontmoedigen,
   pleiten we ervoor dat de weg wordt aangelegd als erftoegangsweg
   met een apart fietspad, twee VRI's en 6 rotondes[vii].

Ik dank u voor uw aandacht.

---

[i] *aanvullende informatie*
[ii] *bron telling: Stef Bakker, omgevingsmanager project N243*
[iii] *Goudappel Coffeng (Samenvatting)*
[iv] *ongevallencijfers provinciale wegen Noord-Holland (Monitor blz. 30)*
[v] *swov-wu Dijkstra et al.*
[vi] *besluitenlijst 28-02-2012 (punten 9a en 9b)*
[vii] aanvullende informatie

Provincie Noord-Holland

Monitor verkeer en verkeersveiligheid Provinciale Wegen Noord-Holland 2010

Beleidsinformatie 2005 – 2009

Provincie Noord-Holland

Directie Beheer en Uitvoering
Ingenieursdiensten Geodata en Innovatie (IGI)

Postbus 205
2050 AE Overveen
Tel. 023-5145297

INHOUD

Management Samenvatting **5**

Inleiding opbouw rapport **6**

DEEL I Monitor Algemeen **7**

1a Ontwikkeling verkeersveiligheid geheel Noord-Holland 9
1b Ontwikkeling ernstige slachtoffers op provinciale wegen 10
1c Vergelijking met provinciale wegen met wegen andere beheerders 12
1d Vergelijking provinciale wegen NH met provinciale wegen van andere Provincies 13
1e Ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op provinciale wegen 13

DEEL II Verkeersveiligheid gemeenten N-H **15**

2a Cijfers en ontwikkeling Regiegebieden 17
2b Verkeersveiligheidscijfers Regiegebied NH-Overig in kaart 18

DEEL III Gevaarlijke Locaties **27**

3a Risicocijfers provinciale wegen Noord-Holland 29
3b Ongevallenconcentraties van 2006-2008 32

DEEL IV Incident Management **35**

4a Incident Management: IM-Ongevallenkaarten 37

DEEL V Duurzaam Veilig en EHK **41**

5a Duurzaam Veilig Score 42
5b Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken 44

DEEL VI Verkeersgegevens **47**

6a Verkeersintensiteiten 48
6b Toe- afname intensiteiten 50
6c Vrachtverkeer 52
6d Reistijden 54
6e Mobiliteit 56

DEEL VII Conclusies en Aanbevelingen 59

5a Conclusies 61
5b Aanbevelingen 62
5b Resultaten 62

Colofon

Management samenvatting

Sinds 2004 geeft de directie B&U van de provincie Noord-Holland jaarlijks de rapportage Monitor Verkeer en Verkeersveiligheid uit, waarin de ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid op het provinciale wegennet zijn weergegeven. In dit rapport worden gegevens gebruikt uit de periode 2005-2009.

Doel

Het in beeld brengen van de ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en in het bijzonder op de wegen in beheer bij provincie. Deze basisinformatie dient voornamelijk als ondersteuning bij de signaleringsfunctie(monitoring), voortkomend uit het "Veilig" uit het algemene doel (van het PVVP) van de Provincie Noord-Holland: ***vlot en veilig door noord-holland***

Voor de gevaarlijke locaties uit de "Monitor" van 2009 zijn inmiddels verbeteringsmaatregelen die binnen de reguliere taakuitoefening en beschikbare budgetten van B&U uitvoerbaar zijn. Het uitvoeren van deze maatregelen is inmiddels in gang gezet.

PVVP Monitor

Eind vorig jaar is, in opdracht van de Directie Beleid, het rapport "PVVP-Monitor" opgeleverd.
In dat rapport wordt het gehele Provinciale Verkeers- en Vervoersplan gemonitord. De gegevens uit de beide Monitor-rapportages overlappen elkaar enigszins. Mogelijk zullen de beide rapporten in de toekomst geïntegreerd worden.

Conclusies

De belangrijkste conclusies uit dit rapport zijn:

- De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in geheel Noord-Holland volgt de landelijke, dalende tendens.
- In het gebied waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid, laten de gemeentelijke wegen een licht dalende lijn in het ongevallenbeeld zien.
- Bij de uitgesplitste verkeersveiligheidscijfers naar politieregio laten Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Gooi- en Vechtstreek een zeer positieve totaalscore zien. De politieregio's Amsterdam Amstelland en Kennemerland komen als meest onveilig naar voren.
- Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op de provinciale wegen in Noord-Holland is met 24 doden 2009 ten opzichte van 2008 (=17) gestegen. Daarentegen laat de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden over de jaren 2000 tot en met 2009 een zeer gunstig beeld zien; namelijk een daling van zo'n 30%.
- Bij de vergelijking van het aantal ernstige slachtoffers per km/jaar scoren de provinciale wegen van Noord-Holland slecht ten opzichte van de andere provincies.
- Het wegvak van de N201 in de omgeving van de A4 komt in vrijwel alle hoofdstukken van het rapport voor als de locatie met de meeste verkeersproblemen.

Inleiding / opbouw rapport

Deze rapportage bevat verkeers en verkeersveiligheidsgegevens van de provincie Noord-Holland

Het rapport kent de volgende opbouw:

deel I: verkeersveiligheid/verkeersgegevens, monitor algemeen
In het algemene deel wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in (geheel) Noord-Holland geschetst. Tevens wordt er een vergelijking gemaakt met de andere provincies.

Ook worden de ontwikkelingen van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid, over de periode 2005-2009, op de ***wegen in beheer bij de provincie Noord-*Holland** in beeld gebracht.

deel II: verkeersveiligheid, gemeenten Noord-Holland
In deel II worden de verkeersveiligheidscijfers van de gemeenten in Noord-Holland belicht. Hierbij wordt gefocust op de gemeenten waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

deel III: verkeersveiligheid, gevaarlijke locaties

Risicocijfers:	In deel III worden de provinciale wegen (N-H) met risicocijfers beoordeeld op verkeersveiligheid.
Ongevallenconcentraties:	In het hoofdstuk Ongevallenconcentraties worden die kruispunten en korte wegvakken in beeld gebracht waarop in de laatste jaren veel slachtoffers (absolute aantallen) zijn gevallen.

deel IV: gegevens Incident Management
In deel IV worden de gegevens van Incident Management gebruikt als aanvullende methode om ongevallenconcentraties te signaleren.

deel V: verkeersveiligheid, Duurzaam Veilig en EHK
Voor elke provinciale weg is een 'Duurzaam-Veilig-Score' berekend op basis van de CROW publicaties 116 en 203. Hiermee is een indruk gegeven van de Duurzaam-Veilig-inrichting van het provinciale wegennet. Daarnaast is geïnventariseerd in hoeverre de wegen zijn gemarkeerd volgens de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken.

deel VI: verkeersgegevens bereikbaarheid
In deel zes wordt de (auto)bereikbaarheid in Noord-Holland in belicht. De volgende items worden in kaart gebracht:

- verkeersintensiteiten
- vrachtverkeer
- reistijden
- mobiliteit

deel VII: conclusies
In dit hoofdstuk worden de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken samengevat weergegeven.

DEEL I: MONITOR ALGEMEEN

In het algemene deel wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in (geheel) Noord-Holland geschetst.
Ook worden de ontwikkelingen van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid, over de periode 2005-2009, op de ***wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland*** in beeld gebracht.

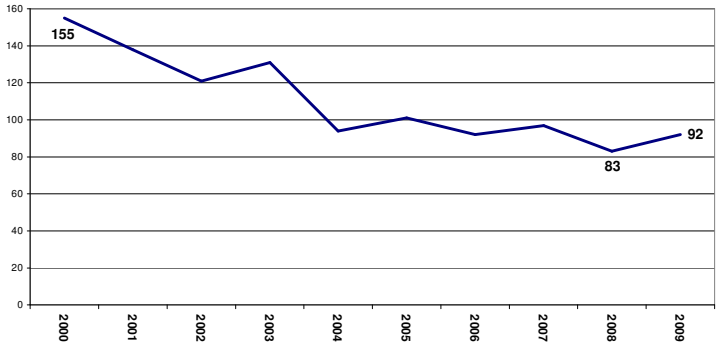
I ALGEMENE ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID EN MOBILITEIT

1a Ontwikkeling verkeersveiligheid geheel Noord-Holland

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Noord-Holland is met 92 doden in 2009 gestegen ten opzichte van 2008 (=83). De afgelopen 10 jaar vertoont echter een duidelijke dalende tendens.

DODELIJKE SLACHTOFFERS NOORD-HOLLAND

De ontwikkeling van het aantal dodelijke slachtoffers geeft geen compleet beeld van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Hieronder zijn ook de gegevens van ziekenhuis-gewonden verwerkt en zijn de cijfers van Noord-Holland verdeeld in de regiegebieden.

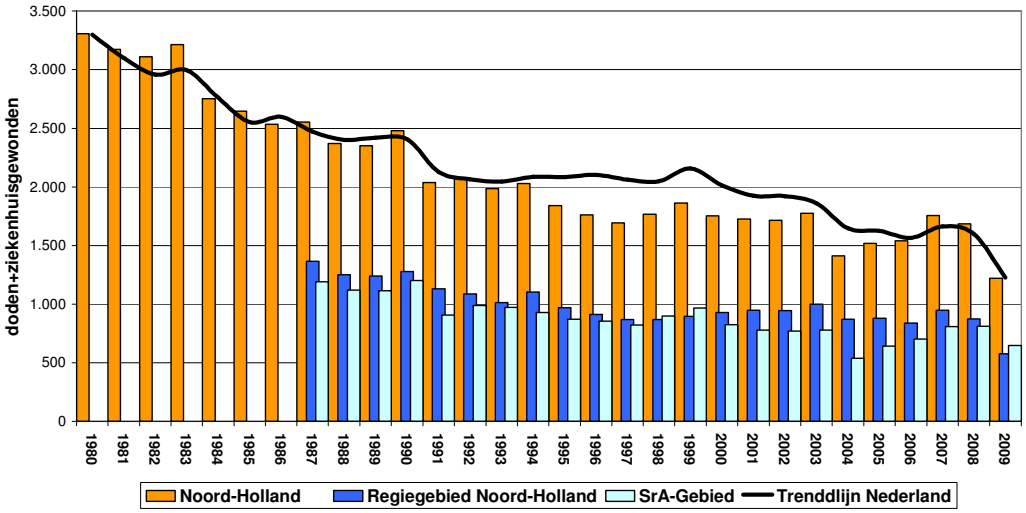


Figuur 1. ontwikkeling dodelijke verkeersslachtoffers Noord-Holland.

Na een stijging van het aantal ernstige slachtoffers in de periode 2004-2007 laat de provincie Noord-Holland met de cijfers van 2009 weer duidelijke een daling zien. Deze daling is ook landelijk geconstateerd (prov. N-H: 2008=1684 en 2009=1220).
Wanneer er louter wordt gekeken naar het gebied waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft, is het ongevallenbeeld over de periode 2004 t/m 2009 stabiel en volgt het de landelijke tendens. De ontwikkeling van de ernstige slachtoffers in de Stadsregio Amsterdam laat in de periode 2004-2008 een stijging zien; het aantal ernstige slachtoffers in 2009 is gedaald t.o.v. 2008.

Deze cijfers zijn in figuur 2 weergegeven: De ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers (=doden+ziekenhuisgewonden) in Noord-Holland in de periode 1980 tot en met 2009, met daarnaast in blauwe kleuren de regiegebieden (1987-2009). De zwarte lijn geeft de berekende trendlijn van Nederland weer.

ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND
Ernstige slachtoffers 1980 - 2009



Figuur 2.: ontwikkeling aantal ernstige slachtoffers over de periode 1980-2009 in geheel Noord-Holland en de regiegebieden.

1b Ontwikkeling ernstige slachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland

De actualisatie van het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan (PVVP) is in oktober 2007 door Provinciale Staten vastgesteld. Daarin staat dat de provincie Noord-Holland met haar eigen verkeersveiligheidsdoelstellingen de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit volgt.

Bij de doelstellingen in de Nota Mobiliteit wordt gerekend met cijfers van werkelijke aantallen verkeersslachtoffers. In deze rapportage wordt gewerkt met gegevens van geregistreerde ongevallen (bron: AVV).
Daarom zijn de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit doorgerekend om ze uit te kunnen zetten in grafieken met gegevens van geregistreerde verkeersongevallen.

Doelstellingen:
In de Nota Mobiliteit zijn voor de komende jaren de volgende landelijke doelen gesteld:
- maximaal 500 doden in 2020
- maximaal 12.250 gewonden in 2020.

Doorgerekend naar percentages:
- reductie van 53% doden t.o.v. 2002
- reductie van 34% ziekenhuisgewonden t.o.v. 2002

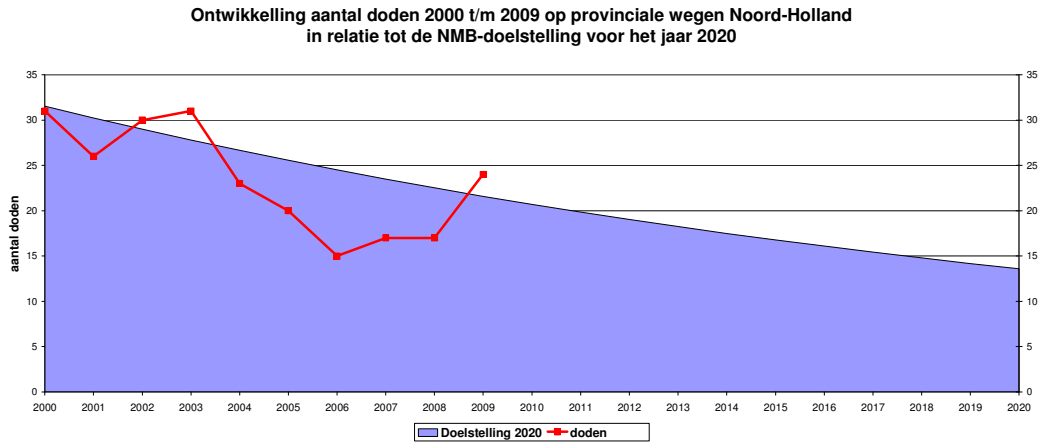
Doelstellingen provinciale wegen Noord-Holland:
- doelstellingen 2020: 14 doden en 180 ziekenhuisgewonden

In de tabel hieronder is een overzicht van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid op de wegen in beheer en onderhoud bij de provincie Noord-Holland weergegeven.

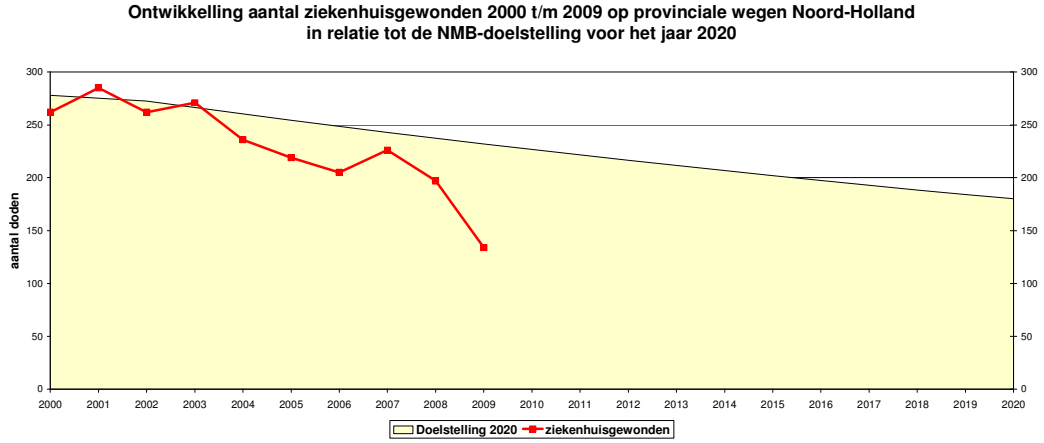
Jaar	Doden	Ziekenhuisgewonden
2005	20	219
2006	15	205
2007	17	226
2008	17	197
2009	24	134
	93	981

Figuur 3.: tabel ernstige slachtoffers provinciale wegen Noord-Holland 2005-2009

Op pagina 11: de ontwikkeling aantal doden en ziekenhuisgewonden over de periode 2000-2009, in relatie tot de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit, is in de grafieken op de volgende pagina weergegeven.



Figuur 4.: *ontwikkeling aantal doden over de periode 2000-2009, in relatie tot de NMB-doelstelling voor het jaar 2020.*



Figuur 5.: *ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden over de periode 2000-2009, in relatie tot de NMB-doelstelling voor het jaar 2020.*

Uit de gegevens behorende bij de grafiek in figuur 4 en 5 kan het volgende geconcludeerd worden:

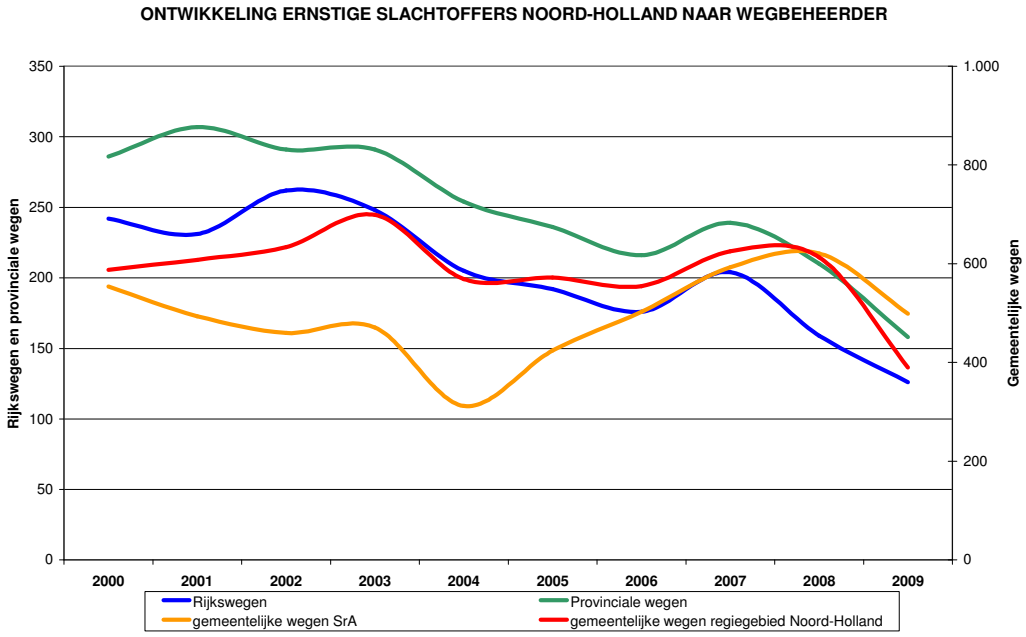
- Met 24 dodelijke slachtoffers in 2009 is de fraaie dalende trend in de ontwikkeling van het ongevallenbeeld van 2003 t/m 2008 doorbroken.
- Over de doelstelling voor 2020 (= circa 14 doden) kan nog niets gezegd worden.
- De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden laat over de jaren 2000 tot en met 2009 een zeer gunstig beeld.
- Met 134 ziekenhuisgewonden in 2009 is het aantal slachtoffers zelfs lager dan de doelstelling voor 2020.

1c Vergelijking provinciale wegen met wegen van andere beheerders in Noord-Holland

Omdat er grote verschillen zijn tussen de rijks-, provinciale en gemeentelijke infrastructuur is een vergelijking tussen die wegen moeilijk te maken.
Wel kan de ontwikkeling van het aantal slachtoffers vergeleken worden. In de grafiek hieronder is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland in de periode 2000 t/m 2009 opgesplitst naar:

- Rijkswegen
- provinciale wegen
- de gemeentelijke wegen binnen het SrA-gebied (Stadsregio Amsterdam)
- de overige gemeentelijke wegen: het regiegebied “Noord-Holland”

Ondanks de grote verschillen in cijfers bij deze wegbeheerders is de ontwikkeling van de slachtoffers toch in één grafiek weergegeven; er is in deze grafiek gebruik gemaakt van twee categorieassen:
De cijfers van de verkeersslachtoffers op rijks- en provinciale wegen zijn uitgezet op de linker x-as.
De cijfers van de verkeersslachtoffers op de gemeentelijke wegen zijn uitgezet op de rechter x-as.



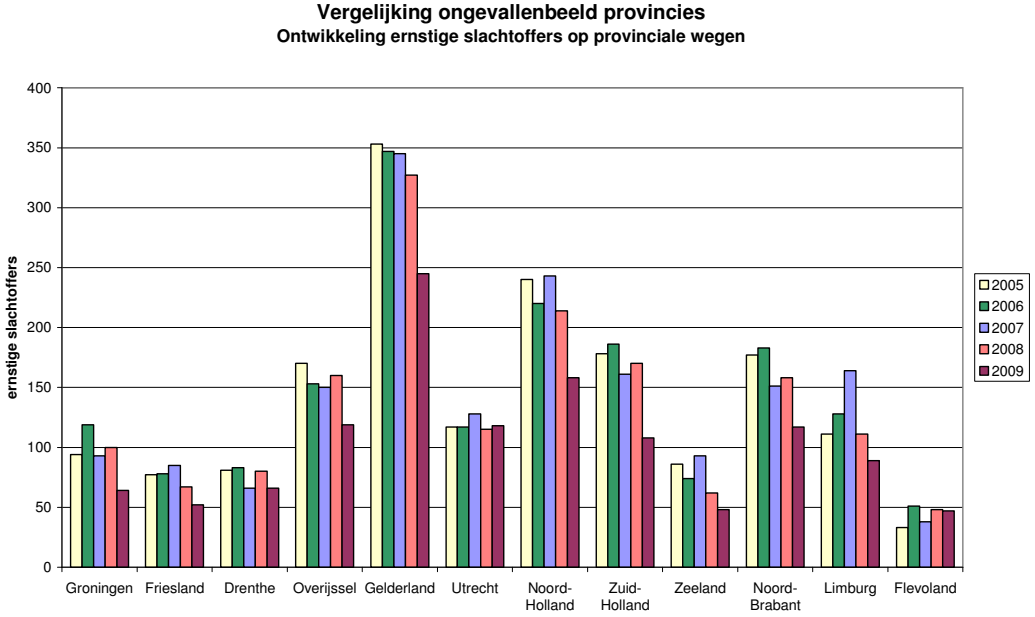
Figuur 6.: ontwikkeling verkeersslachtoffers Noord-Holland naar wegbeheerder

In de grafiek valt te zien dat de rijks- en provinciale wegen beter scoren dan de gemeentelijke wegen. De conclusies per wegbeheerder:

- de rijkswegen laten over de gehele periode 2000-2009 een evenwichtige lijn zien met een dalende tendens
- ook de provinciale wegen laten in deze 10 jaar dezelfde tendens zien
- ondanks de daling in 2009 laten de gemeentelijke wegen binnen de StadsRegio Amsterdam over de periode 2004-2009 een stijging in het ongevallenbeeld zien.
- dankzij de daling in 2009 laten de overige gemeentelijke wegen (het regiegebied “Noord-Holland”) een licht dalende lijn zien.

1d Vergelijking provinciale wegen NH met provinciale wegen van andere provincies

Wanneer de ontwikkeling van het ongevallenbeeld vergeleken wordt met de andere provincies ontstaat een breder beeld. In onderstaande grafiek (figuur 7) zijn de ernstige slachtoffers (doden+ziekenhuisgewonden) op wegen in beheer bij de provincie per jaar per provincie weergegeven.



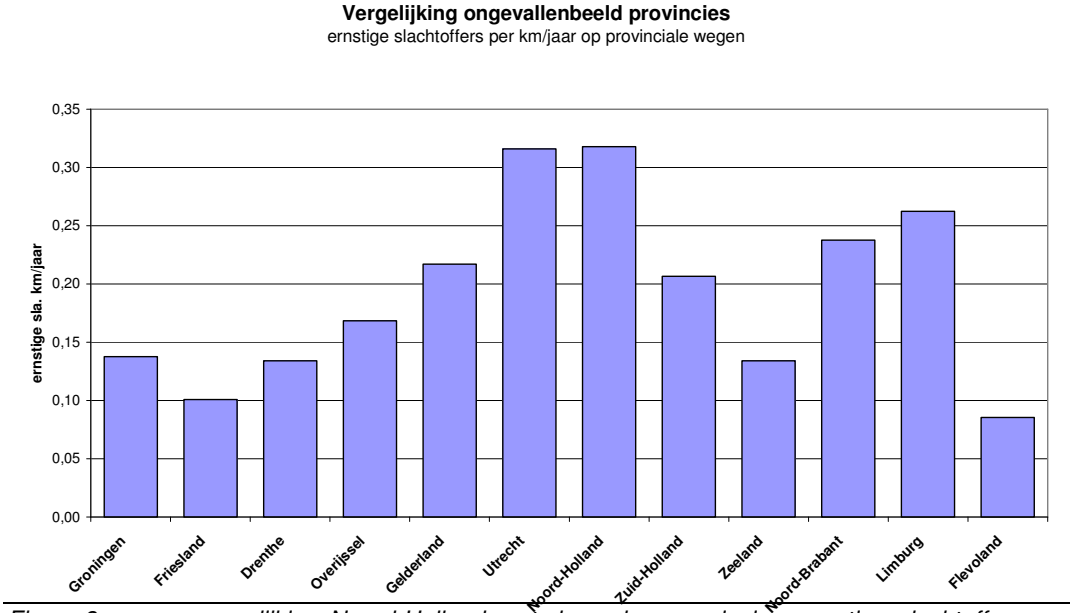
Figuur 7.: *vergelijking ontwikkeling ernstige slachtoffers op wegen in beheer bij de Provincies, periode 2005-2009*

Het ongevallenbeeld van het provinciale wegennet van Noord-Holland is het beste te vergelijken met de netwerken van Utrecht, Noord-Brabant en Zuid-Holland. Deze provincies zijn qua bebouwd gebied, inrichting en gebruik van de infrastructuur vergelijkbaar.
Voor een evenwichtig beeld in de vergelijking van deze provincies is het gemiddelde van de eerste drie jaren (2005-2007) vergeleken met de laatste drie jaren (2007-2009). Noord Brabant en Zuid-Holland scoren het gunstigst.

- Het aantal ernstige slachtoffers op de wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland is gedaald met 13%
- Zuid-Holland en Noord-Brabant laten een iets grotere daling zien; respectievelijk 16 en 17% d
- Het aantal gemiddeld aantal ernstige slachtoffers op de provinciale wegen in Utrecht is gelijk gebleven

Ongevallen per km/jaar
Naast de vergelijking van de ontwikkeling van het ongevallenbeeld zijn de provincies vergeleken met de volgende verkeersonveiligheidsmaat: het aantal ernstige slachtoffers per kilometer per jaar op wegen in beheer bij de provincie.
Bij de berekening zijn de gegevens van de ernstige slachtoffers uit de periode 2007 t/m 2009 gebruikt. De weglengte is bepaald uit gegevens van het Nationaal Wegenbestand. Hierbij is de periode 2008 t/m 2009 aangehouden.
Omdat er onvoldoende vergelijkbare intensiteitsgegevens voorhanden zijn per provincie is de verkeersprestatie bij de berekening van deze verkeersonveiligheidsmaat niet meegenomen.
De gegevens van deze berekeningen (ong. km/jaar) geven dan ook slechts een indicatie van het risico.

Pagina 14, vergelijking provincies:
ernstige slachtoffers per km/jaar op provinciale wegen is in de grafiek op de volgende pagina weergegeven.



Figuur 8.: vergelijking Noord-Holland met de andere provincies: ernstige slachtoffers per km/jaar op wegen in provinciaal beheer (de intensiteitsgegevens zijn hierin niet verwerkt)

Met 0,32 ernstige slachtoffers per kilometer per jaar scoren Noord-Holland en Utrecht hoger (=onveiliger) dan de andere provincies.

DEEL II: VEKEERSVEILIGHEID GEMEENTEN N-H

In dit hoofdstuk worden de verkeersveiligheidscijfers van de gemeenten in Noord-Holland belicht. Hierbij wordt gefocust op de gemeenten waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid .

2a Cijfers en ontwikkeling Regiegebieden: SrA en overige gemeenten in Noord-Holland

In het vorige hoofdstuk zijn de verkeersveiligheidgegevens van de gemeenten kort aangehaald bij de vergelijking van de provinciale wegen met die van de andere beheerders in Noord-Holland.
In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid bij de gemeenten in Noord-Holland.
Over het gebied van de provincie dat buiten het SrA-gebied (Stadsregio Amsterdam) valt heeft de provincie Noord-Holland de regievoering in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de gemeenten binnen het SrA-gebied en de overige gemeenten binnen Noord-Holland.

In de onderstaande tabel zijn de gegevens van ernstige slachtoffers in Noord-Holland weergegeven:
- uitgesplitst naar doden en ziekenhuisgewonden
- verdeeld per regiegebied (SrA en het regiegebied "Noord-Holland")

In de tabel is gebruik gemaakt van absolute cijfers om goed inzicht te krijgen in de verhouding tussen de twee regiegebieden.

ERNSTIGE SLACHTOFFERS NOORD-HOLLAND						
	Dodelijke slachtoffers			Ziekenhuisgewonden		
	Noord-Holland	SrA	Regiegebied N-H	Noord-Holland	SrA	Regiegebied N-H
2005	101	39	62	1417	602	815
2006	92	42	50	1448	660	788
2007	97	41	56	1658	766	892
2008	83	38	45	1601	773	828
2009	92	42	50	1128	604	524
Totaal	**465**	**202**	**263**	**7252**	**3405**	**3847**

Figuur 9.: tabel doden en ziekenhuisgewonden per regiegebied in Noord-Holland

Qua omvang zijn de regiegebieden goed vergelijkbaar omdat het verschil in aantallen doden en ziekenhuisgewonden erg klein is.
Bij de ontwikkeling van het aantal dodelijke slachtoffers laten de beide regiegebieden, in tegenstelling tot de landelijke trend, in 2009 een stijging zien t.o.v. 2008. Het aantal ziekenhuisgewonden is zowel in het gebied waar de Provincie Noord-Holland de regievoering heeft als in de StadsRegio Amsterdam de laatste jaren afgenomen. De ontwikkeling in het Regiegebied Noord-Holland maakt wel een sterkere daling door.

In tabel 10 zijn de ongevallengegevens op dezelfde manier onderverdeeld als in tabel 9, maar is gebruik gemaakt van de gegevens van verkeersslachtoffers op uitsluitend gemeentelijke wegen. In relatie tot de regierol van de Provincie zijn de gegevens van gemeentelijke wegen interessanter.

ERNSTIGE SLACHTOFFERS OP GEMEENTELIJKE WEGEN N-H						
	Dodelijke slachtoffers			Ziekenhuisgewonden		
	Noord-Holland	SrA	Regiegebied NH	Noord-Holland	SrA	Regiegebied NH
2005	61	26	35	935	398	537
2006	61	30	31	997	473	524
2007	60	28	32	1158	565	593
2008	48	19	29	1186	602	584
2009	51	22	29	838	477	361
Totaal	**281**	**125**	**156**	**5114**	**2515**	**2599**

Figuur 10.: tabel doden en ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen per regiegebied

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het Regiegebied Noord-Holland is met 29 doden 2009 gelijk gebleven ten opzichte van 2008, maar vertoont over de gehele periode 2005-2009 een dalende tendens. Ook het SrA-Gebied laat, ondanks de stijging in 2009, een daling in het aantal dodelijke slachtoffers zien. Daarentegen is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen in de StadsRegio Amsterdam de laatste jaren wel toegenomen; met wel een daling in 2009 t.o.v. 2008. In het gebied waar de Provincie Noord-Holland de regievoering heeft is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen de laatste gelijk gebleven; met ook de daling in 2009 t.o.v. 2008.

2b Verkeersveiligheidscijfers Regiegebied "Noord-Holland" in kaart

Na de vergelijking van de Stadsregio Amsterdam met het regiegebied Noord-Holland Overig door middel van totaalcijfers wordt hier dieper ingegaan op de ongevallengegevens. Door middel van vijf themakaarten worden de verkeersveiligheidsgegevens van Noord-Holland per gemeente weergegeven:

- slachtoffers per 100.000 inwoners:

Voor deze kaart is het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners uit de periode 2007-2009 berekend. De gemeenten die lager scoren dan het gemiddelde van Noord-Holland hebben een **groene** kleur. De gemeenten die hoger scoren dan het gemiddelde (= meer slachtoffers dan 198) hebben een **rode** kleur.

- slachtoffers per 100.000 inwoners op gemeentelijke wegen:

Dezelfde berekening als hierboven, maar dan met slachtoffercijfers van uitsluitend gemeentelijke wegen. Hierbij is grote invloed van de gegevens van de Rijks- en provinciale wegen geëlimineerd.
De gemeenten die lager scoren dan het gemiddelde van Noord-Holland hebben een **groene** kleur. De gemeenten die hoger scoren dan het gemiddelde (= meer slachtoffers dan 149) hebben een **rode** kleur.

- slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen:

Deze kaart laat de gegevens van slachtoffers per kilometer per jaar op gemeentelijke wegen uit de periode 2007-2009 zien.
De gemeenten die lager scoren dan het gemiddelde van Noord-Holland hebben een **groene** kleur. De gemeenten die hoger scoren dan het gemiddelde (= meer slachtoffers dan 0,36 per km/jaar) hebben een **rode** kleur.

- ontwikkeling slachtoffers:

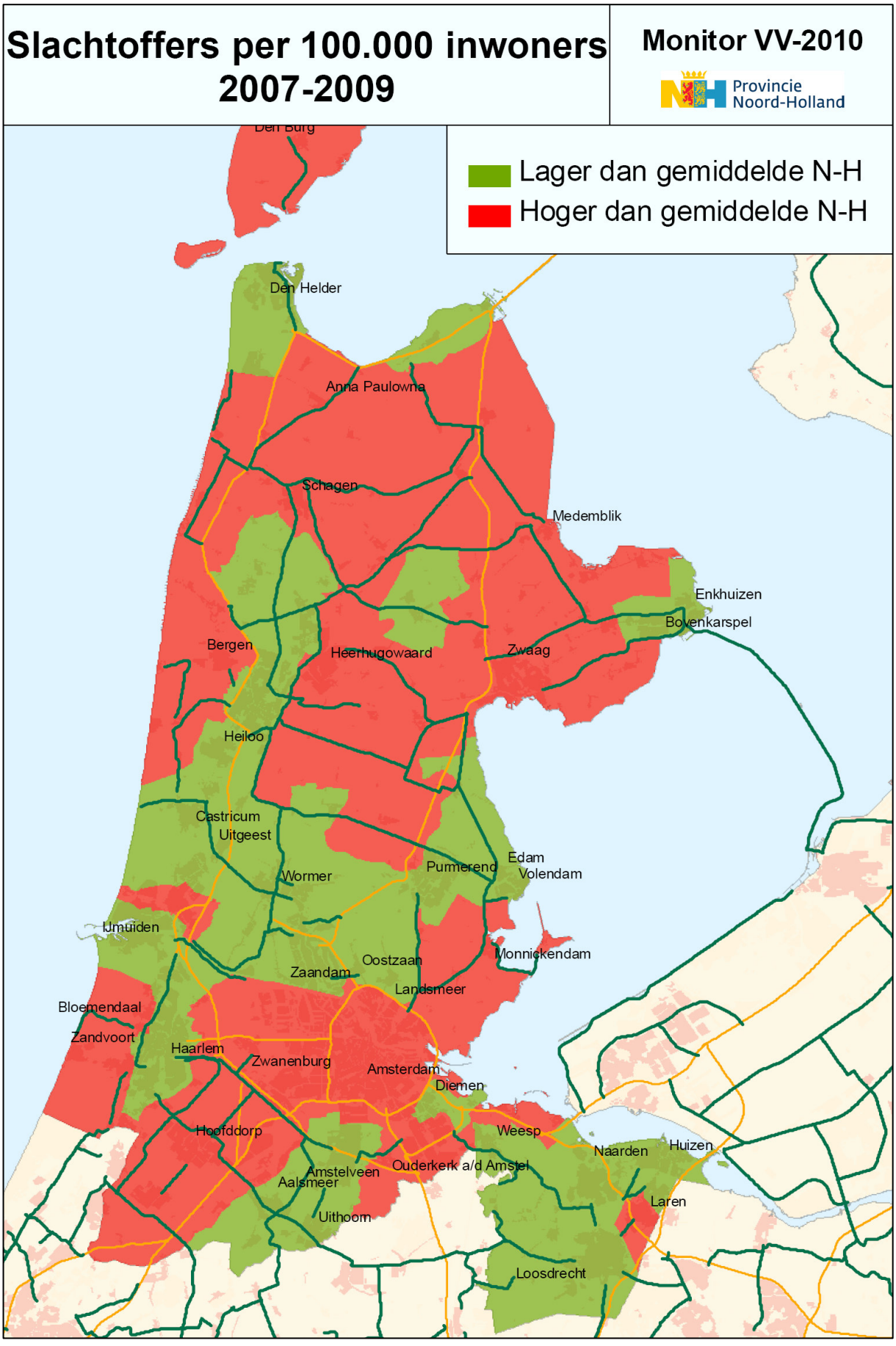
Kaart "figuur 14" laat de ontwikkeling van het ongevallenbeeld in de periode 2005-2009 per gemeente zien. De gemeenten met een positieve ontwikkeling (daling in aantal slachtoffers) hebben een **groene** kleur. De gemeenten die een negatieve ontwikkeling laten zien (stijging in aantal slachtoffers) hebben een **rode** kleur.

- ontwikkeling slachtoffers op gemeentelijke wegen:

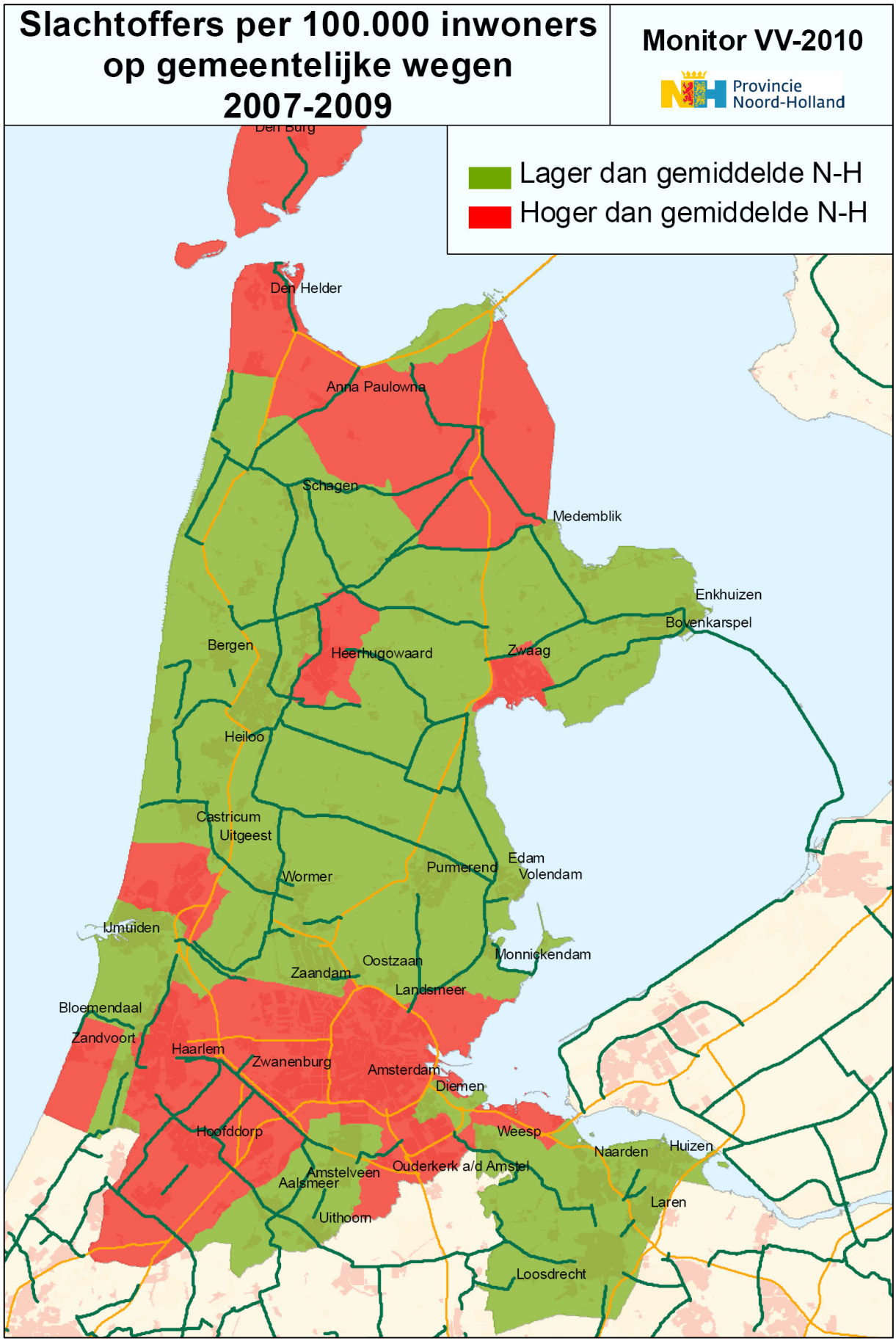
Dezelfde kaart als hierboven, maar dan met slachtoffergegevens van uitsluitend gemeentelijke wegen. Hierbij is grote invloed van de gegevens van de Rijks- en provinciale wegen geëlimineerd.
De gemeenten met een positieve ontwikkeling (daling in aantal slachtoffers) hebben een **groene** kleur. De gemeenten die een negatieve ontwikkeling laten zien (stijging in aantal slachtoffers) hebben een **rode** kleur.

Kaart politieregio's

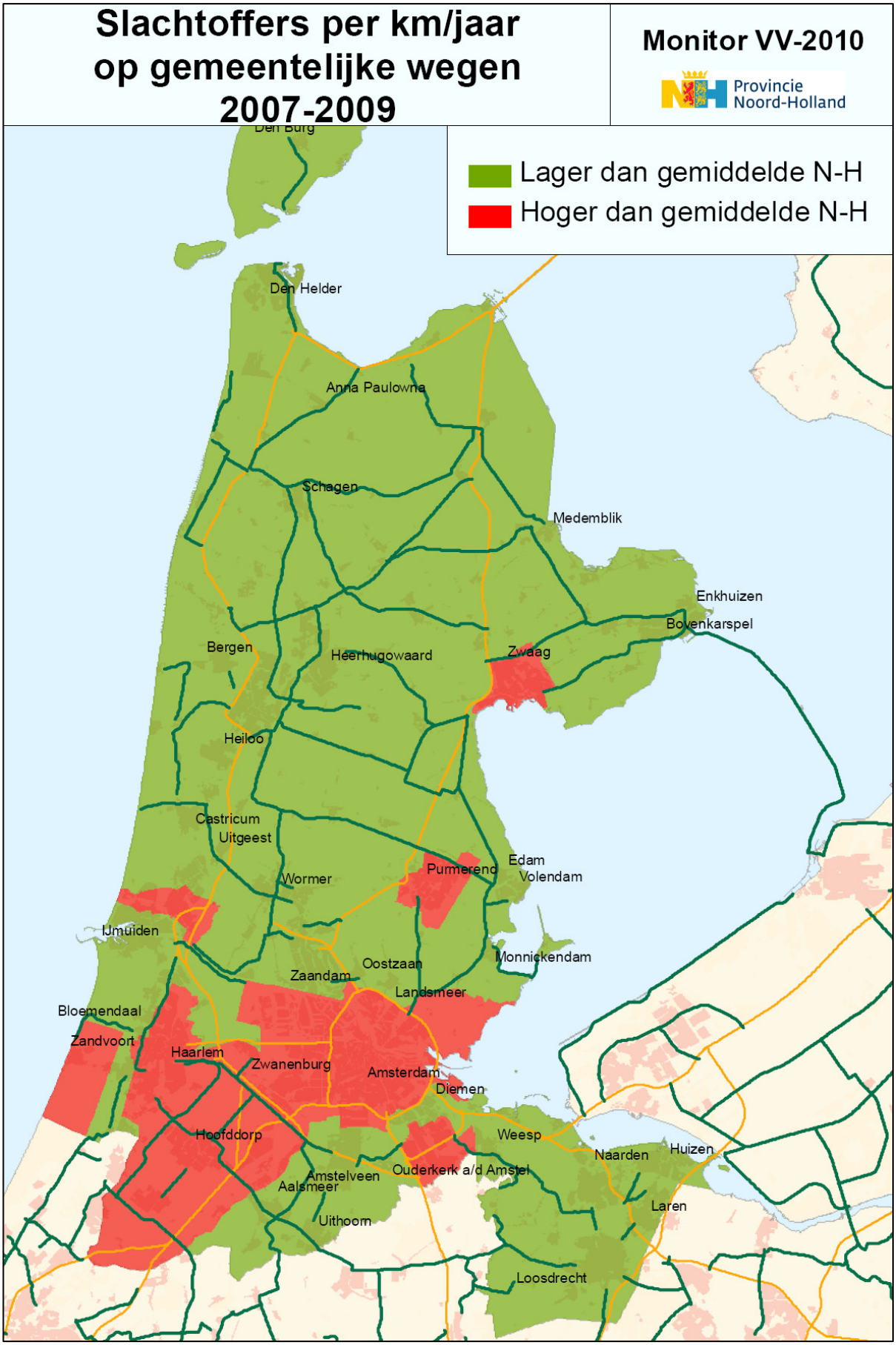
Met een zesde themakaart zijn de gegevens van de hiervoor beschreven vijf themakaarten verenigd in een totaal score per politieregio.
De politieregio's waarin de gemeenten over het algemeen positief scoren met hun verkeersveiligheidscijfers hebben een **groene** kleur.
De politieregio's waarin de gemeenten over het algemeen negatief scoren met hun verkeersveiligheidscijfers hebben een **groene** kleur.



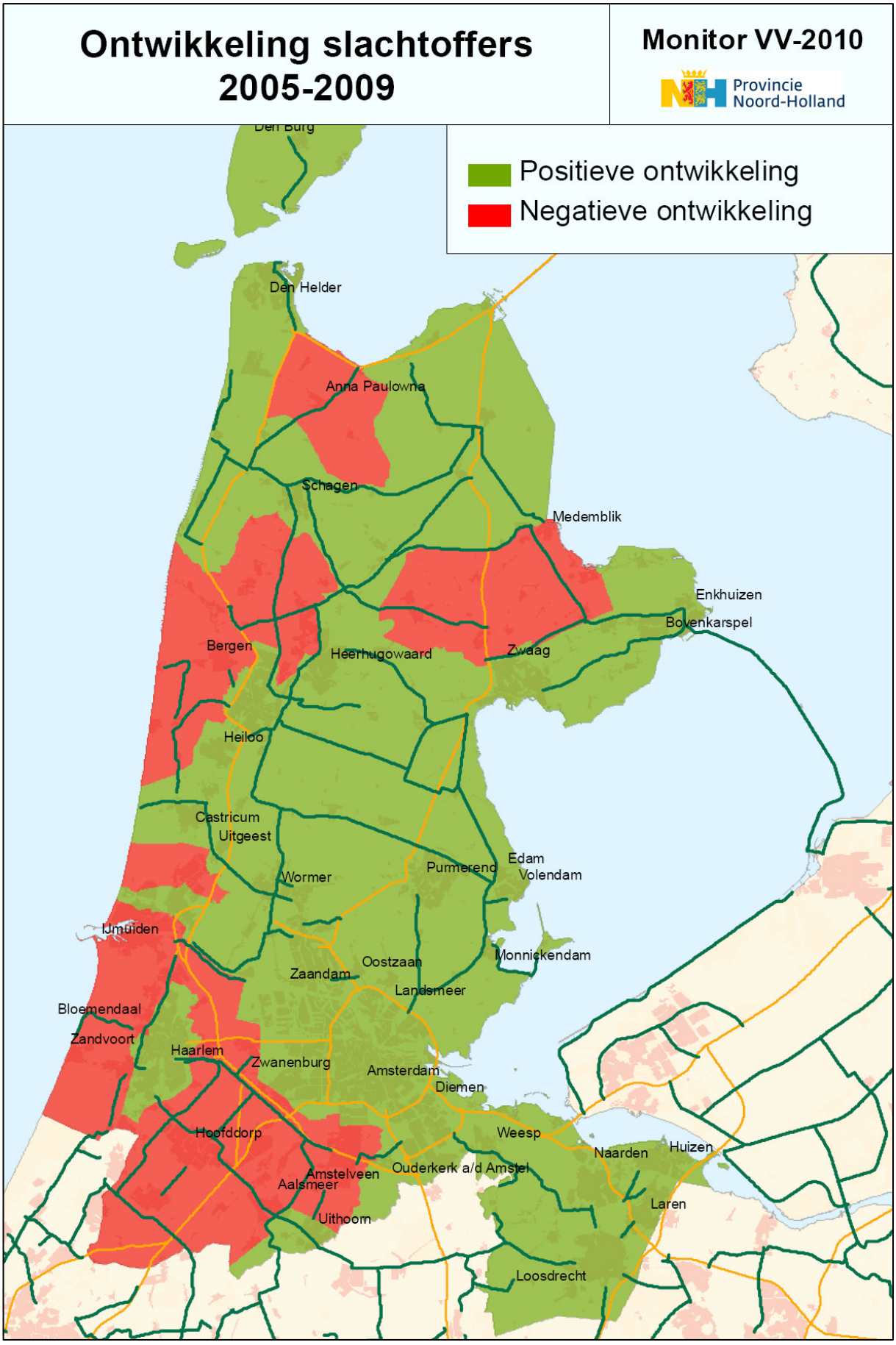
Figuur 11.: themakaart slachtoffers per 100.000 inwoners per gemeente



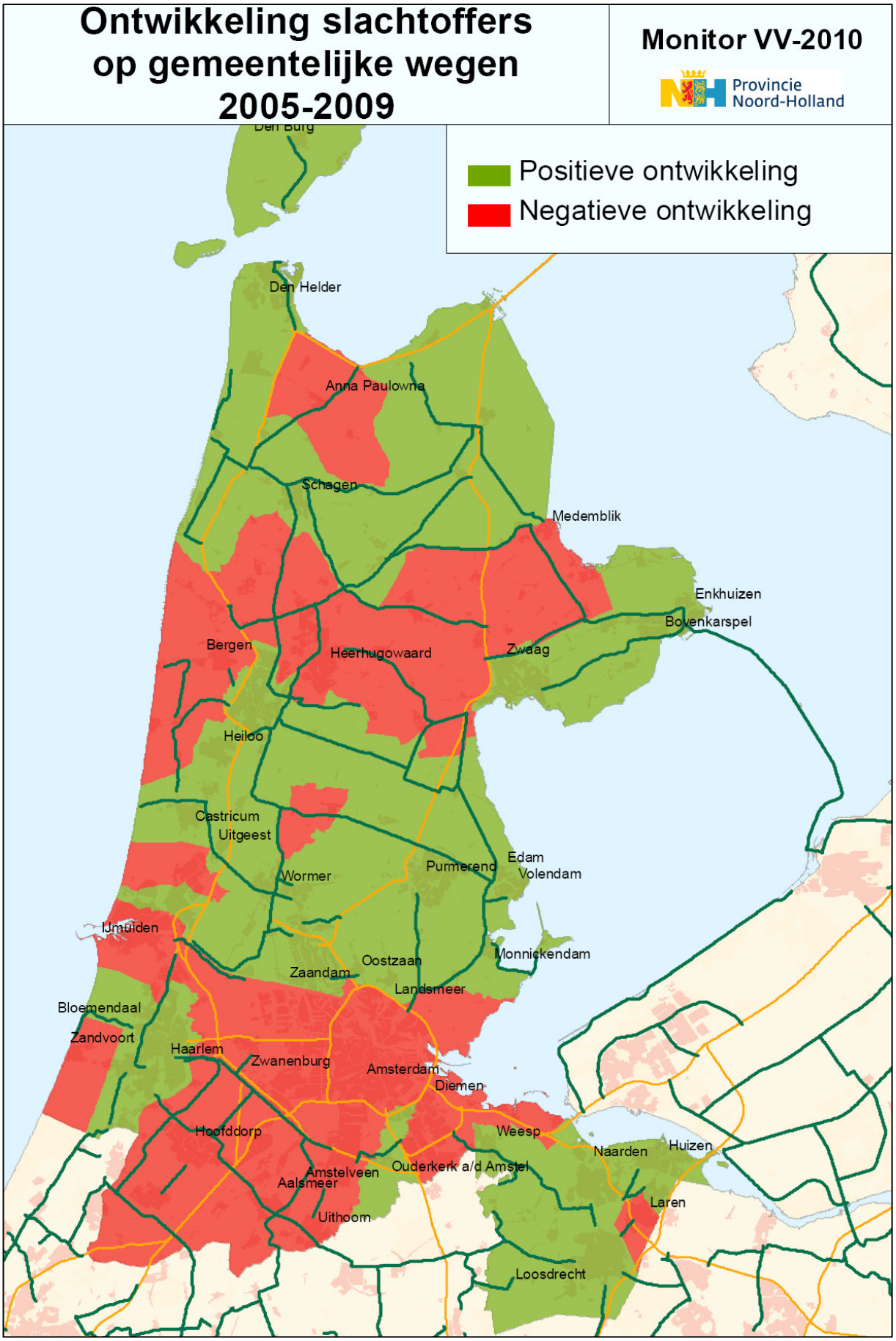
Figuur 12.: themakaart slachtoffers per 100.000 inwoners op gemeentelijke wegen



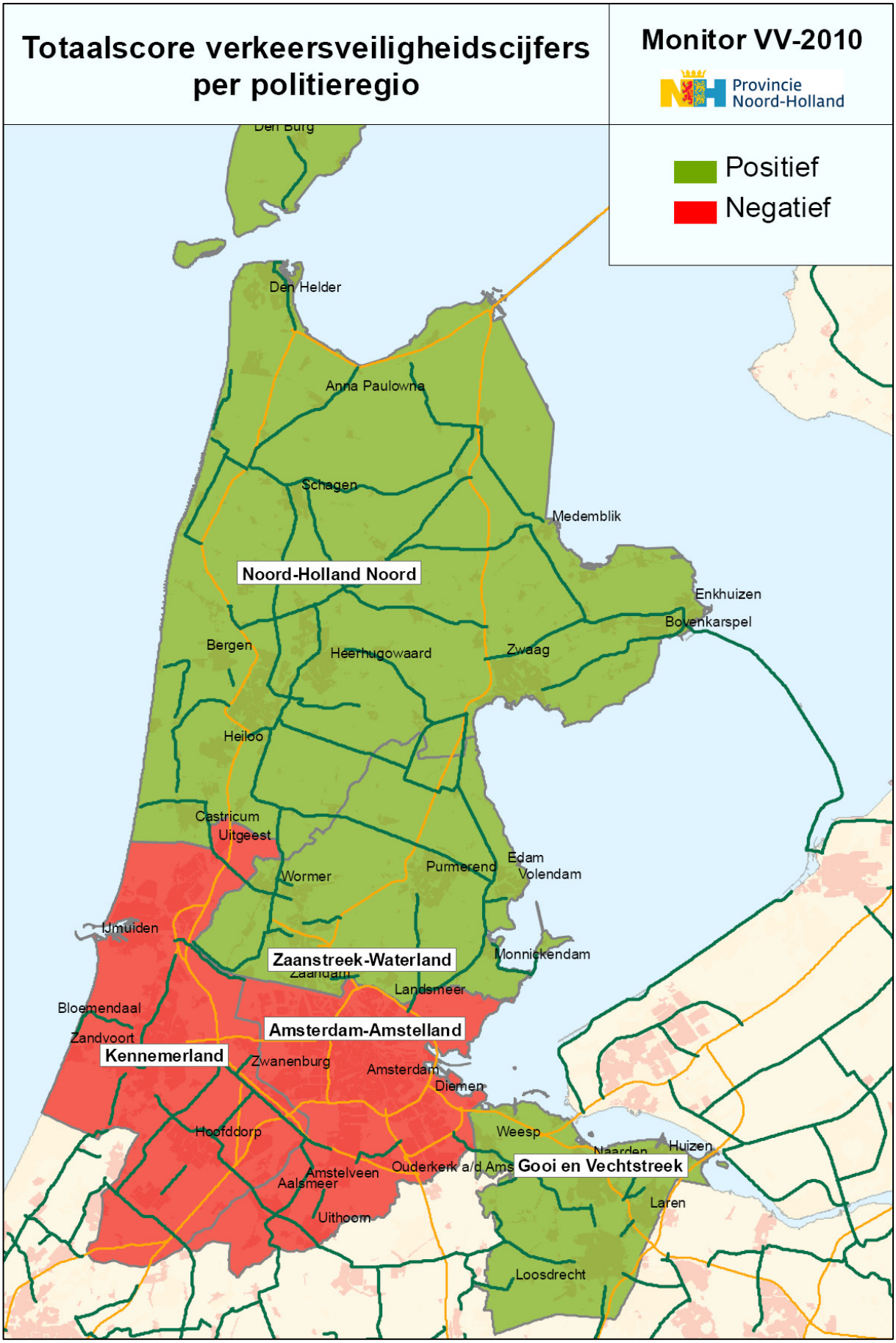
Figuur 13.: themakaart slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen



Figuur 14.: themakaart ontwikkeling slachtoffers per gemeente, periode 2005-2009



Figuur 15.: themakaart ontwikkeling slachtoffers op gemeentelijke wegen, periode 2005-2009



Figuur 16.: themakaart totaalscore verkeersveiligheidscijfers per regio Noord-Holland

Conclusies themakaarten
Bij de themakaarten moet opgemerkt worden dat de berekeningen slechts indicatief zijn. Tussen de gemeenten bestaan namelijk verschillen in aantallen inwoners, de registratiegraad van verkeersongevallen, het reisgedrag van de inwoners en het aantal doorgaande verkeersroutes.
Vooral bij kleine gemeenten is een vergelijking door middel van bovenstaande verkeersveiligheidscijfers wat moeilijker te maken.

Totaal

- Bij de grotere gemeenten scoren Alkmaar en Zaanstad op alle fronten als verkeersveilig; de gemeente Haarlemmermeer scoort op alle punten als onveilig.
- De middelgrote gemeente Hilversum scoort ook op alle 5 themakaarten als verkeersveilig; er is zijn geen middelgrote gemeentes die op alle punten als onveilig scoren.

Slachtoffers per 100.000 inwoners

- De gemeente Haarlemmermeer scoort slecht als het gaat om het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Dit geldt vooral bij de slachtoffers op gemeentelijke wegen, (Beverwijk=409 t.o.v. NH=198) maar ook op alle wegen binnen het grondgebied van de gemeente; inclusief die in het beheer bij Rijk en provincie.

Slachtoffers per km/jaar

- De middelgrote gemeente Weesp heeft met 0,09 het laagste aantal slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen. Het gemiddelde van alle Noord-Hollandse gemeenten staat op 0,36. Bij de cijfers van de gemeenten Amsterdam , Haarlem, Beverwijk en Hoorn is mogelijk de verkeersdruk van grote invloed voor een negatieve score. Amsterdam heeft 0,79 slachtoffers per km/jaar.

Ontwikkeling slachtoffers

- De grote gemeenten Haarlem, Zaanstad, Alkmaar, Hoorn en Beverwijk laten een dalende tendens in het ongevallenbeeld zien. Dit geldt voor zowel het aantal slachtoffers op alle wegen als op wegen in eigen beheer. De gemeente Haarlemmermeer laat een stijgende tendens zien in de beide berekeningen

Conclusies themakaart politieregio's

- De politieregio's Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Gooi- en Vechtstreek laten een zeer positieve totaalscore zien.
- De politieregio's Amsterdam Amstelland en Kennemerland komen uit de cijfers als meest onveilig naar voren

DEEL III: GEVAARLIJKE LOCATIES

Risicocijfers:	In dit hoofdstuk worden de provinciale wegen op verkeersveiligheid beoordeeld door middel van risicocijfers.
Ongevallenconcentraties:	In dit hoofdstuk worden die kruispunten en korte wegvakken in beeld gebracht waarop in de laatste jaren veel slachtoffers (absolute aantallen) zijn gevallen.

3a Risicocijfers provinciale wegen Noord-Holland

Doordat alle wegen verschillende weglengten en verkeersintensiteiten kennen, is het niet reëel een vergelijking te maken van de wegen op basis van absolute aantallen ongevallen of slachtoffers. Door de verkeersveiligheid met behulp van risicocijfers in beeld te brengen, kunnen de wegen wel onderling worden vergeleken.

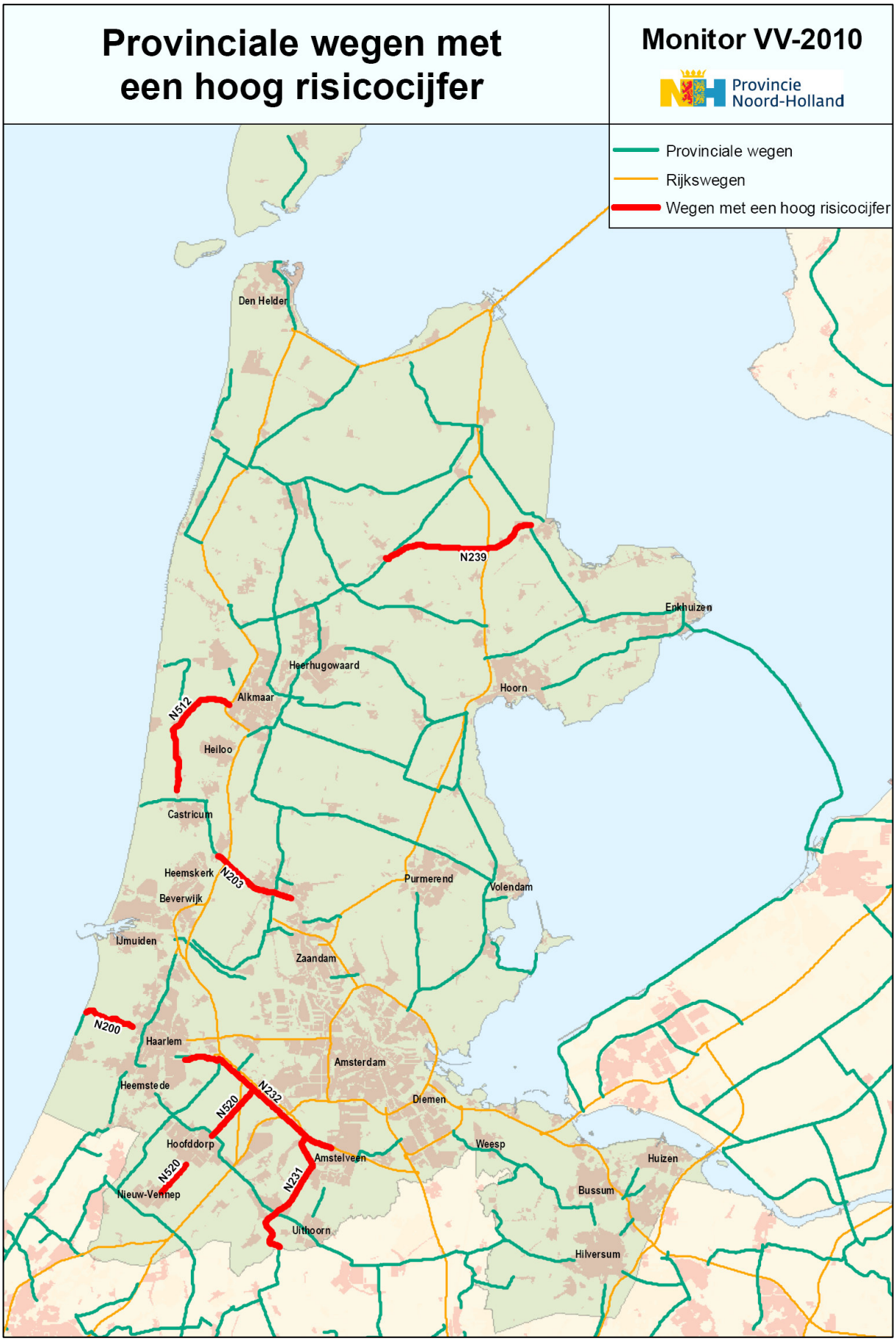
Risicocijfers
Risicocijfers: De verhouding tussen het aantal letselongevallen en de verkeersprestatie. Deze waarde is een maat voor het veiligheidsniveau van een weg die minder afhankelijk is van de weglengte en de intensiteit.
Risicocijfer = aantal letselongevallen per periode
verkeersintensiteit x weglengte x periode

In de onderstaande tabel staan de gemiddelde risicocijfers van het provinciale wegennet van Noord-Holland.

RISICOCIJFERS PROVINCIALE WEGEN NOORD-HOLLAND				
	gemiddeld risicocijfer over drie jaar			
	2004 t/m 2006	2005 t/m 2007	2006 t/m 2008	2007 t/m 2009
gemiddelde provinciale wegennet	0,16	0,16	0,15	0,14

Figuur 17.: tabel: risicocijfers van het provinciale wegennet van Noord-Holland

Op de volgende pagina is een kaart (figuur 18) weergegeven met daarop de wegen die een slechte beoordeling krijgen op basis van het risicocijfer van 2009.
Een weg of wegvak krijgt een slechte beoordeling wanneer:
- het risicocijfer hoger is dan het gemiddelde van het provinciale wegennet (= 0,14)
- de ontwikkeling van het risicocijfer in de periode 2005/2009 negatief is
- de ontwikkeling van het aantal letselongevallen in de periode 2005/2009 negatief is
- op deze weg meer dan 25 letselongevallen zijn geregistreerd in de periode 2005/2009



Figuur 18.: *Minst veilige wegen op basis van de beoordeling van het risicocijfer 2007-2009 van provinciale wegen Noord-Holland*

Wegen met een slechte beoordeling
In de volgende tabel staan de wegen met een slechte beoordeling volgens de beschreven methodiek op pagina 29
De lijst is gesorteerd op wegnummer; er is geen prioritering aangegeven.

weg	omschrijving weggedeelte	risicocijfer 2009	letselongevallen/slachtoffers 2005-2009		
			letsel-ongevallen	ziekenhuis gewonden	doden
N200	gedeelte Zeeweg Bloemendaal	0,52	48	18	0
N203	gedeelte Wormerveer - Uitgeest	0,19	58	23	0
N231	Bosrandweg, Legmeerdijk in de gemeente Aalsmeer	0,26	80	22	5
N232	Schipholweg van Haarlem naar Amstelveen	0,23	60	25	0
N239	N242 (Nieuwe Niedorp) - Medemblik	0,18	32	17	1
N512	Herenweg van Alkmaar via Egmond naar Castricum	0,18	33	17	2
N520	Hoofdweg Oostzijde, Haarlemmermeer	0,35	37	15	1

Figuur 19.: tabel: wegen met een slechte beoordeling; prov.wegen Noord-Holland

3b Ongevallenconcentraties 2007-2009

Op basis van absolute verkeersongevallengegevens uit de jaren 2007 t/m 2009 staan hieronder de kruispunten en wegvakken beschreven met de meeste ongevallen/slachtoffers of relatief veel ongevallen met ernstige afloop.

Selectie:
De selectie van de locaties is bepaald aan de hand van een combinatie van de volgende gegevens:
- aantal ongevallen of (ernstige) slachtoffers op een kruispunt of wegvak (ernstig=met doden of ziekenhuisgewonden)
- een clustering van ongevallen/slachtoffers op een wegvak
- gemeenschappelijke kenmerken in de verkeersongevallen

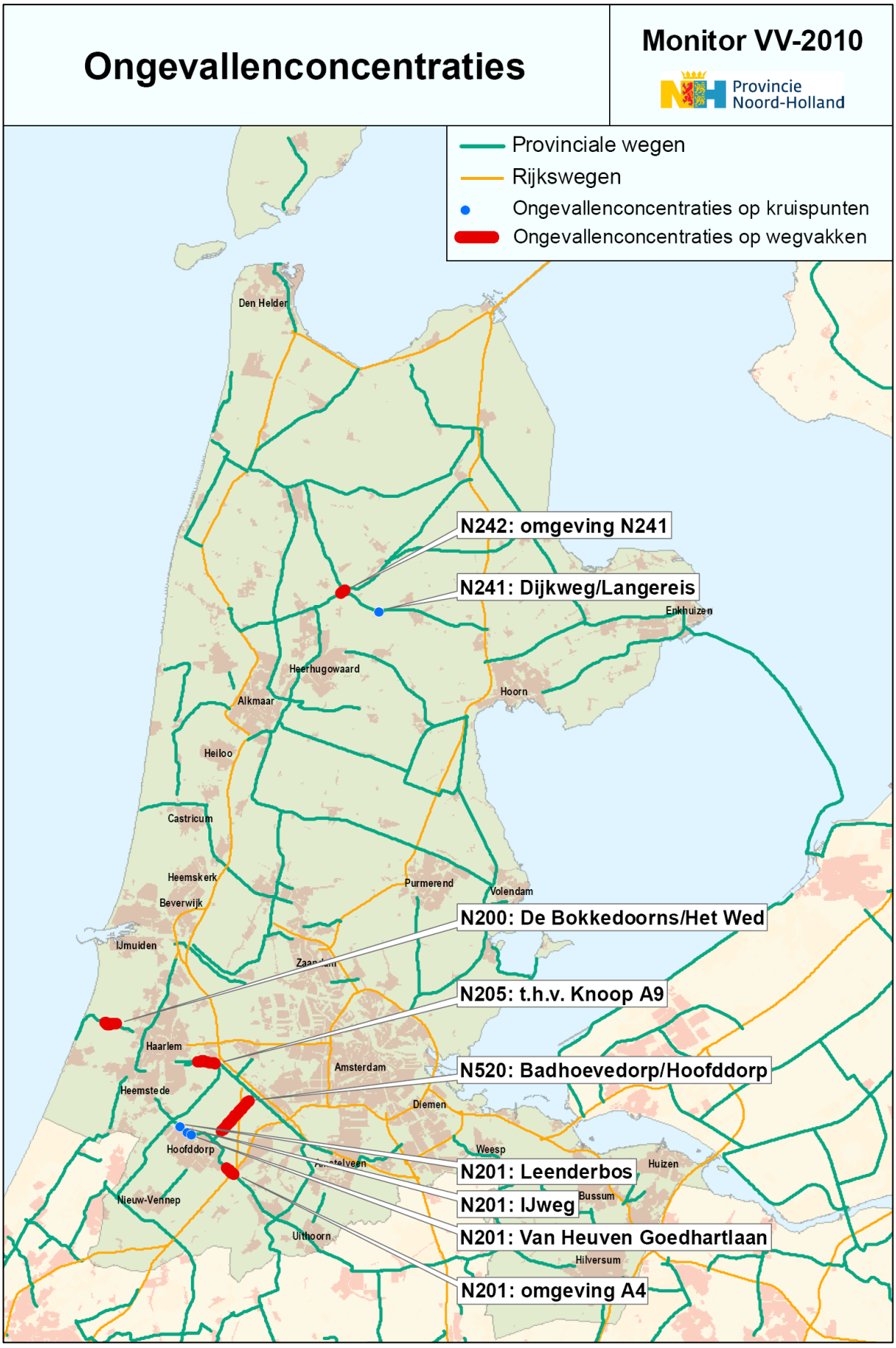
Op de overzichtskaart (figuur 21) op de volgende pagina zijn deze 6 ongevallenconcentraties weergegeven.

De ongevallengegevens van deze ongevallenconcentraties zijn onderzocht. Hierbij is ook gekeken naar de gegevens van voorgaande jaren. De conclusies zijn hieronder weergegeven.

ONGEVALLENCONCENTRATIES 2007-2009								
kruispunt wegvak	Weg	hect.	straatnaam of omschrijving	ongevallen				opmerkingen
				ong	lets	zkh	dod	
wegvak	N200	3.9-4.9	De Bokkedoorns – Het Wed	28	5	1	0	• rijongevallen met snelverkeer
kruispunt	N201	23.8	Leenderbos	17	7	1	0	• kopstaartaanrijdingen
	N201	24.5	Ijweg *	12	8	2	0	• roodlichtnegatie
	N201	24.9	vHeuvenGoedhartlaan	17	4	0	1	
kruispunt / wegvak	N201	30.0–30.8	omgeving A4	105	5	5	0	• kopstaartaanrijdingen • inhalen etc. • roodlichtnegatie
wegvak	N205	11.9-13.4	ter hoogte van knoop A9	137	27	7	1	• macht over stuur verliezen
kruispunt	N241	13.3	Dijkweg/Langereis	12	4	3	0	• voorrang/doorgang met auto's
kruispunt / wegvak	N242	59.0-59.4	omgeving N241	29	9	5	0	• kopstaartaanrijdingen • roodlichtnegatie
wegvak	N520	0.7-4.1	Badhoevedorp - Hoofddorp	29	18	8	0	• ongevallen bij uitritten • ongevallen tegen boom

* De locaties met een * zijn niet opgenomen in de PMI en kwamen niet voor op eerdere lijsten met ongevallenconcentraties in voorgaande de monitoringsrapportages.

Figuur 20.: tabel: ongevallenconcentraties 2007-2009; prov.wegen Noord-Holland



Figuur 21.: *10 ongevallenconcentraties (kruispunten of wegvakken) op basis van gegevens van ongevallen en slachtoffers 2007-2009*

DEEL IV: INCIDENT MANAGEMENT

In dit hoofdstuk worden de gegevens van Incident Management gebruikt als aanvullende methode om ongevallenconcentraties te signaleren.

4 Incident Management (IM)

Inleiding
Voor verkeersveiligheidbeleid wordt in Nederland gebruik gemaakt van de gegevens van geregistreerde verkeersongevallen. Deze gegevens worden door de politie geregistreerd. De afdeling Basisinformatie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV-BI) verzamelt en bewerkt die gegevens en stelt ze beschikbaar voor de (andere) overheden.
Vanwege de afnemende registratiegraad van verkeersongevallen is met het benutten van de IM-gegevens een extra methode gevonden om blackspots in beeld te brengen.

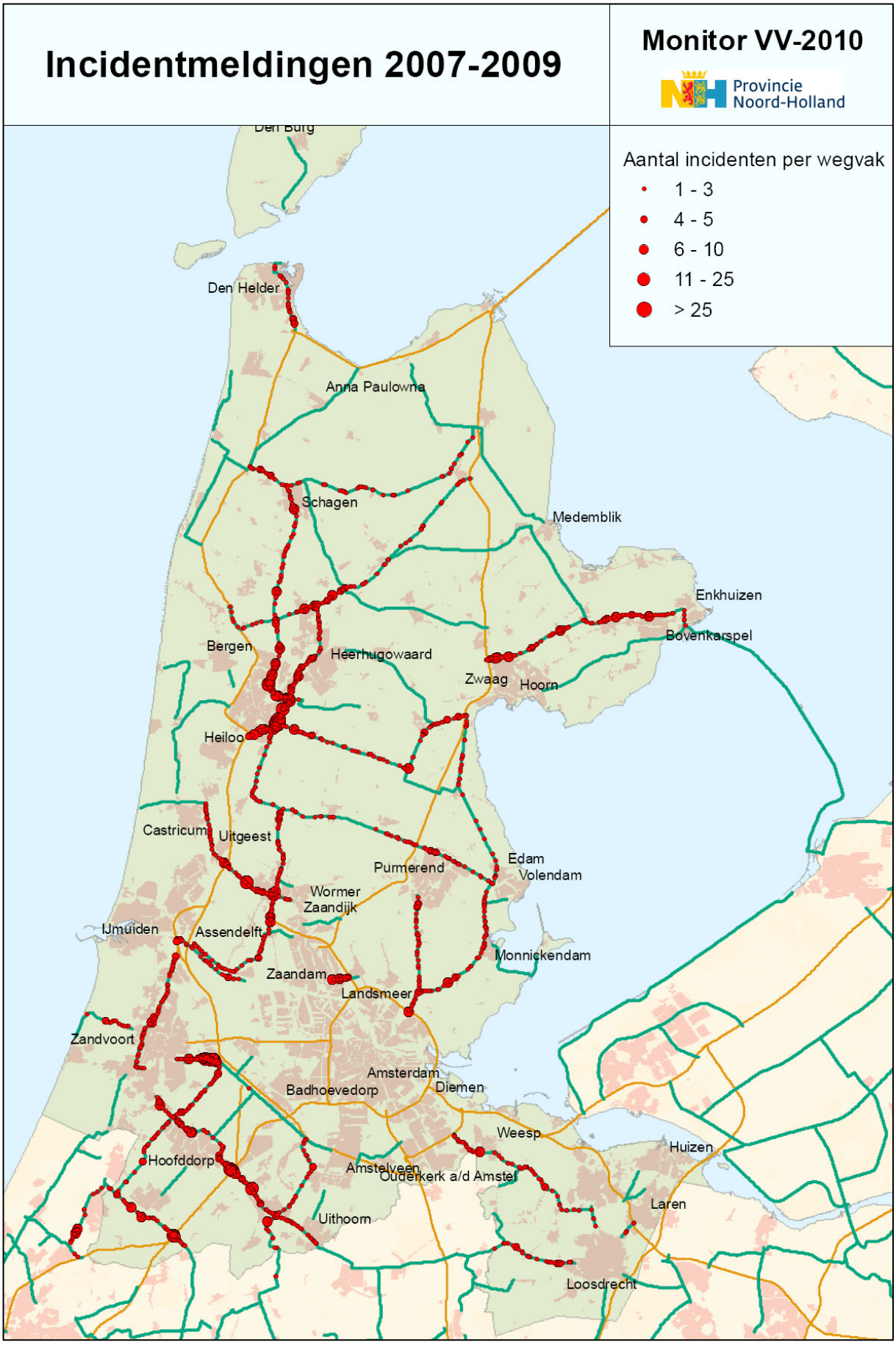
IM-gegevens
IM-gegevens worden verkregen bij het landelijk Meldpunt Incident Management. Deze gegevens worden gebruikt voor Incident Management om de doorstroming van het verkeer te verbeteren door het versneld vrijmaken van de weg na een ongeval of ander incident.

Omdat de IM-gegevens vooral verkeersmanagement georiënteerd zijn, zijn ze niet geschikt voor diepgaande verkeersveiligheidsanalyses. Er ontbreken bijvoorbeeld gegevens van ongevallen met fietsers en bromfietsers en er zijn geen gegevens beschikbaar van de toedracht of afloop. Ook is het IM-netwerk niet geheel compleet; per 1 juni 2007 is IM alleen van toepassing op de belangrijkste provinciale wegen van Noord-Holland.

Met de gegevens van locaties en tijdstippen van de plaatsgevonden incidenten kunnen wel ongevallenconcentraties gesignaleerd worden.

IM-Ongevallenkaarten
Op de volgende pagina's zijn 2 ongevallenkaarten weergegeven:
- IM-meldingen 2007-2009
- IM-meldingen 2009

De kaart van 2009 bevat in de meest relevante informatie om dat het IM-netwerk in dat jaar het meest compleet was. De kaart met de gegevens uit 2007-2009 is in principe ondersteunend.



Figuur 22.: Meldingen Incidentmanagement 2007-2009, prov.wegen Noord-Holland

Figuur 23.: Meldingen Incidentmanagement 2009, prov.wegen Noord-Holland

Blackspots IM-Ongevallenkaarten
Uit een combinatie van de gegevens van beide ongevallenkaarten zijn locaties gedestilleerd waarop de meeste incidentmeldingen plaats hebben gevonden:

Weg	omschrijving weggedeelte	Incidentmeldingen 2009	Opmerking
N245	kruispunt N508 (hmp. 20.0 – 20.3)	14	opgenomen in rapport ongevallenconcentraties 2010
N242	wegvak Alkmaar - Heerhugowaard (hmp 32.2 – 46.2)	127	de incidenten zijn geregistreerd op de nieuwe (huidige) situatie
N246 N203	N246 omgeving op/afritten N203 (hmp. 33.3-33.5, N203: 49.8 -50.2)	22	hoge verkeersdruk
N205	omgeving knoop A9 (hmp. 11.2 -13.6) wegvak van tankstation tot N232	54	aantal incidenten is in werkelijkheid groter; een aantal incidenten worden (verkeerd) geboekt op de rijkswegen A5 en A9
N207	omgeving op/afritten A4 (hmp. 52.8 – 52.2)	19	méér ongevallen buiten de ochtend- en avondspits

Figuur 24.: tabel blackspots IM-Ongevallenkaarten

DEEL V: DUURZAAM VEILIG EN EHK

In dit hoofdstuk is voor elke provinciale weg een 'Duurzaam-Veilig-Score' berekend op basis van de CROW publicaties 116 en 203. Hiermee wordt bedoeld in welke mate de weg is aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig.
Voorts is geïnventariseerd in hoerverre de provinciale wegen gemarkeerd zijn volgens de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.

Met de hierboven beschreven inventarisaties wordt inzicht gegeven in de volgende beleidsdoelstelling uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan: Duurzaam veilig inrichten van het (provinciale) wegennet; voortzetten acties 2e fase Duurzaam veilig.

5a Duurzaam Veilig

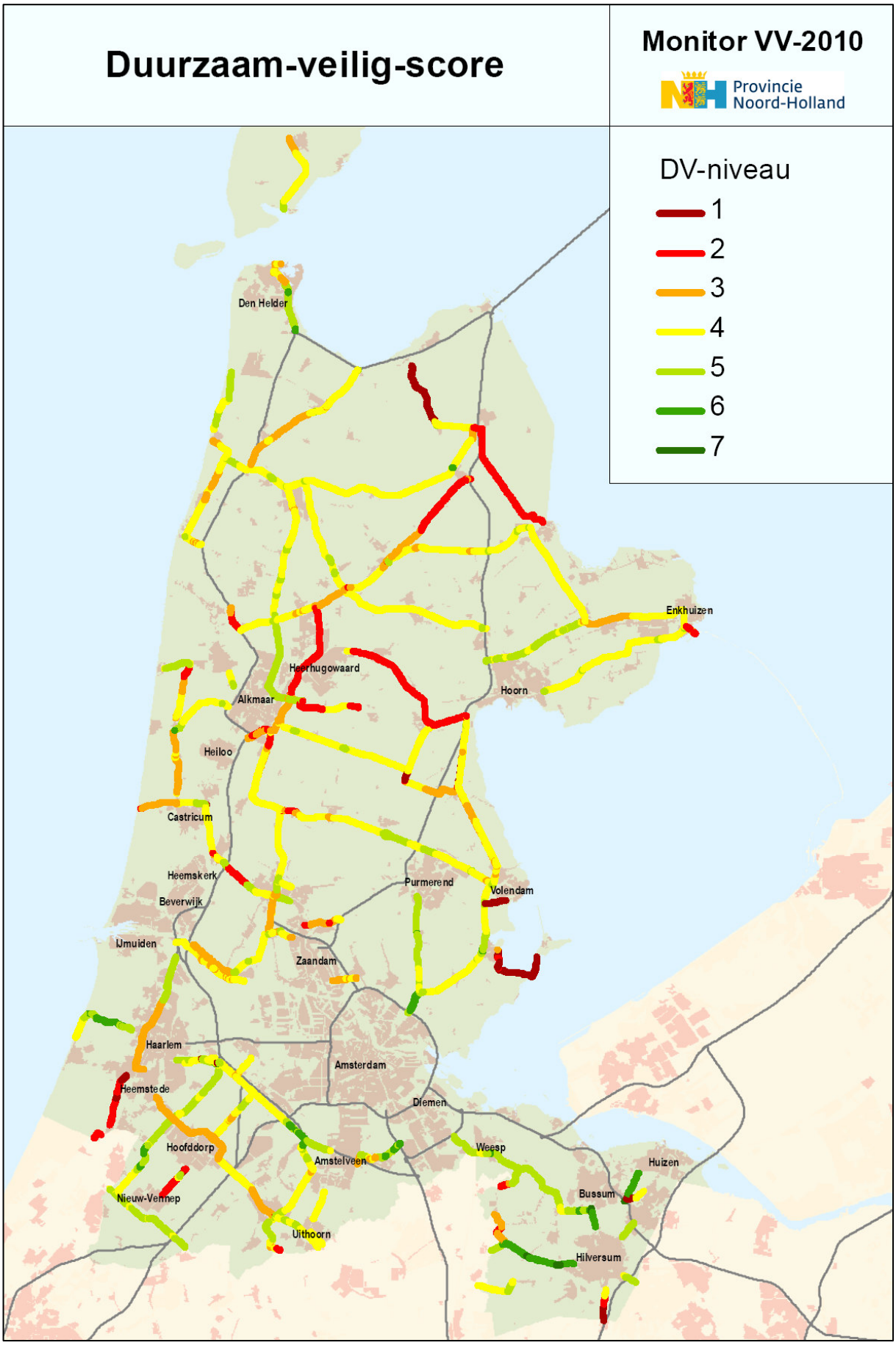
Duurzaam Veilig is in Nederland het sleutelwoord in de aanpak van verkeersonveiligheid.
Eén van de belangrijkste items bij een Duurzaam Veilig vervoers- en verkeerssysteem is een veilig ingerichte infrastructuur.
Bij het veilig inrichten van die infrastructuur is het van belang rekening te houden met het verwachtingspatroon van de weggebruiker.

Uit diverse onderzoeken is gebleken dat het voor de weggebruiker in Nederland niet altijd even duidelijk is op wat voor categorie weg hij rijdt en welk bijbehorend (snelheids)gedrag daar van hem wordt verwacht. Een van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig die hier aan tegemoet komt, is het categoriseren van wegen en het per categorie weg opstellen van unieke kenmerken, de zogenaamde Essentiële Herkenbaarheidkenmerken. De CROW publicaties 116 en 203 bieden voor deze wegkenmerken en de wegcategorisering een handleiding.

In dit hoofdstuk is voor elke provinciale weg (of een wegvak) een ‘Duurzaam-Veilig-Score’ berekend op basis van de CROW publicaties 116 en 203. Hiermee wordt bedoeld in welke mate de weg is aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig. De score wordt berekend aan de hand van de volgende wegkenmerken:

- huidige verkeersfunctie
- rijrichtingscheiding
- parallelvoorzieningen
- parkeren
- verharding
- aantal drempels
- gesloten verklaring
- huidige snelheidslimiet

Uit deze berekening komt een score tussen 1 en 7, waarbij 7 de hoogst haalbare score is.
Op de kaart (figuur 25) op volgende pagina is deze Duurzaam-Veilig-Score van het provinciale wegennet weergegeven. Door middel van kleuren is te zien in welke mate de provinciale wegen ingericht zijn volgens het principe Duurzaam Veilig.



Figuur 25.: Duurzaam-Veilig-Score provinciale wegennet Noord-Holland

5b Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK)

Binnen Duurzaam Veilig is het belangrijk dat de wegen optimaal veilig worden ingericht. Door in eerste instantie de wegen conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken vorm te geven, zal de herkenbaarheid van de wegen voor de weggebruikers verduidelijkt worden. Hierdoor weten de weggebruikers beter welk verkeersgedrag van hen verwacht wordt. De wegen voorzien van markering conform de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken is een eerste stap naar een Duurzaam Veilig ingericht wegennet.

Door het inventariseren van de rijrichtingscheidingen is het provinciale wegennet getoetst aan de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Deze inventarisatie is op de volgende pagina weergegeven op de kaart in figuur 26. Op deze kaart is te zien welke wegen zijn voorzien van de markering volgens EHK. Dat zijn de wegen die voorzien zijn van:

- dubbele doorgetrokken streep (lichtgroen op de kaart)
- dubbele onderbroken streep (donkergroen op de kaart)
- trottoirband, middenberm of gevulde asstreep (lichtblauw op de kaart)

De wegen met een oranje, rode, paarse en donkerblauwe kleur voldoen in ieder geval niet aan de EHK-richtlijnen. Inmiddels is in B&U-werkgroepverband bezien op welke wegen de EHK-markering zo mogelijk spoedig aangebracht kan worden. Voor een aantal wegen is hieraan inmiddels gevolg gegeven via het onderhoudsprogramma van 2008. Met het uitvoeren van het onderhoudsprogramma van 2009 en 2010 wordt gestreefd om het gehele provinciale wegennet zoveel mogelijk te hebben voorzien van de markeringen volgens EHK.
Deze planning loopt in lijn met het volgende project uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan: voortzetting kosteneffectief uitvoeren acties 2e fase project Duurzaam Veilig onderdeel (essentiële herkenbaarheidkenmerken voor 2011 afronden).

* Uitzonderingen daargelaten zoals bijvoorbeeld de erftoegangswegen; die wegen behoren volgens de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken anders gemarkeerd te zijn.

Figuur 26.: *Inventarisatie Essentiële Herkenbaarbaarheids Kenmerken aan de hand van rijrichtingscheidingen provinciale wegennet*

DEEL VI: VERKEERSGEGEVENS BEREIKBAARHEID

In deel zes wordt de (auto)bereikbaarheid in Noord-Holland belicht. De volgende items worden in kaart gebracht:

- intensiteiten provinciale wegennet
- toe/ afname intensiteit
- vrachtverkeer
- reistijden
- mobiliteit

6a Intensiteiten

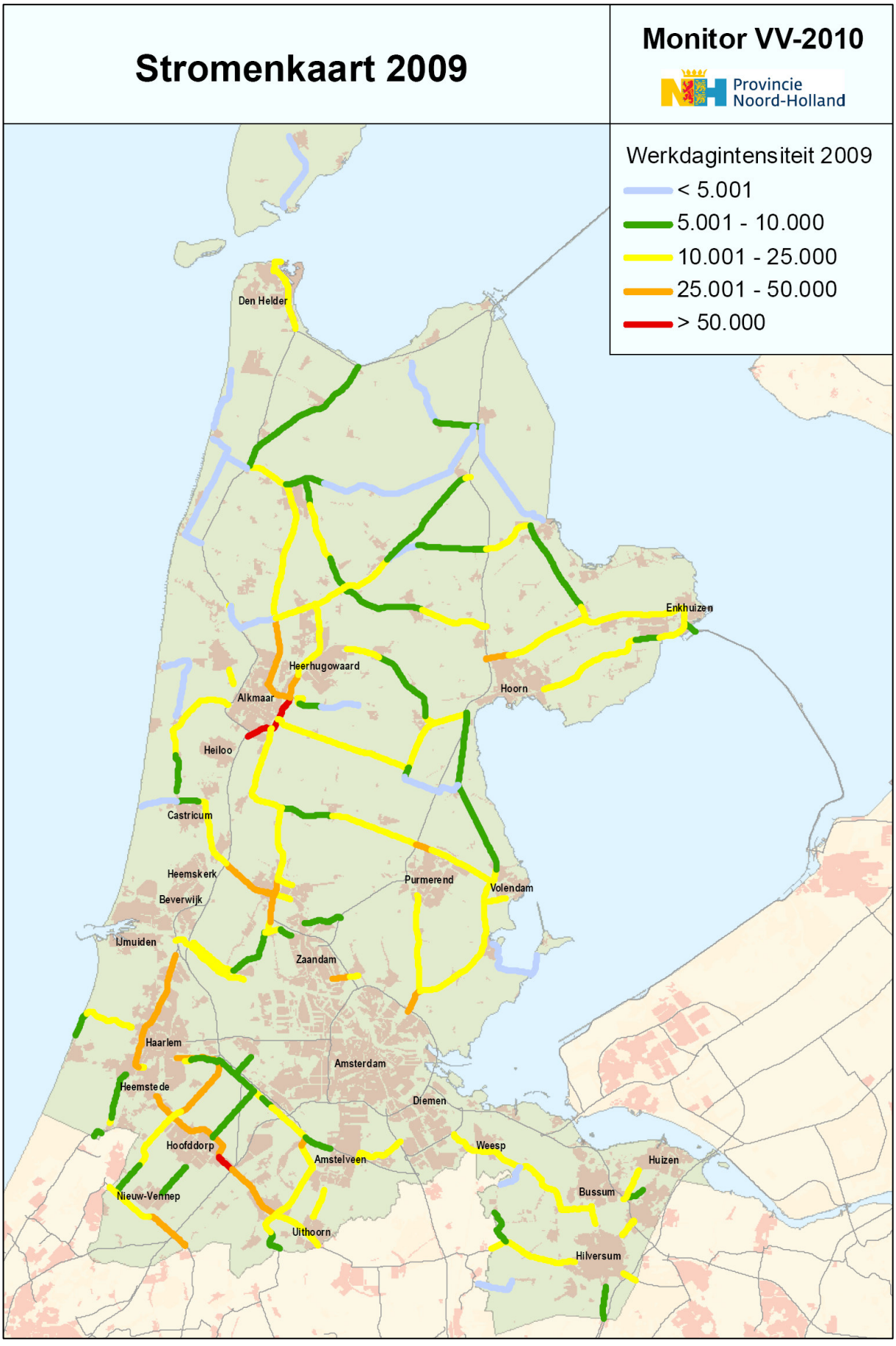
In de provincie Noord-Holland worden mechanische intensiteitstellingen verricht op alle provinciale wegen. Dit gebeurt continu bij 58 permanente telpunten, waarvan er 7 seizoensgevoelig zijn, en bij 120 periodieke telpunten gedurende minimaal 3 weken per jaar. Tevens worden er via 33 VRI's (Verkeer Regel Installatie) 72 intensiteitstellingen gegenereerd. Met behulp van de permanente tellingen worden de waargenomen gemiddelde intensiteiten bij de periodieke telpunten omgerekend tot jaargemiddelden.

Van de intensiteiten is in onderstaand overzicht de top 5 van de drukste provinciale wegen in Noord-Holland in 2009 weergegeven.

De vijf drukste wegvakken van provinciale wegen in Noord-Holland			
	Verkeersintensiteit	Wegnr.	Beschrijving wegvak
1	66500	N242	Ten oosten van Alkmaar
2	60000	N201	Ten oosten van Hoofddorp
3	47000	N245	Ter hoogte van Alkmaar
4	42500	N246	Tussen Krommenie en de A8
5	42000	N205	Tussen Haarlem en de A9

Figuur 27.: Tabel: vijf drukste wegvakken van provinciale wegen in Noord-Holland

Figuur 28 op de volgende pagina toont de werkdagintensiteit 2009 per wegvak in klassen op het provinciale wegennet.



Figuur 28.: *werkdagintensiteit 2009 per wegvak in klassen op het provinciale wegennet.*

6b Toe/ afname werkdagintensiteit 2009 t.o.v. 2008

De gegevens over gemiddelde werkdagintensiteiten van 2009 en 2008 zijn met elkaar vergeleken. Gekeken is of er sprake is van een toename, afname of stabilisering. In het laatste geval zijn de verschillen tussen 2009 en 2008 zo klein dat een toe of -afname niet als significant word beschouwd. Deze grens is gelegd bij een verandering tussen -1% tot 1%.

Figuur 29 op de pagina hiernaast toont de toename, afname of het stabiel blijven van de werkdagintensiteit per wegvak

Figuur 29.: *Toe / afname werkdagintensiteit 2009 t.o.v. 2008*

6c Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer bepaalt in belangrijke mate de levensduur van een weg.
Het percentage en de hoeveelheid vrachtverkeer geven informatie waar veel slijtage van de weg te verwachten is en mogelijk meer onderhoud nodig is. De provinciale wegen met de hoogste percentages en intensiteiten aan vrachtverkeer zijn in onderstaande tabellen weergegeven.

In onderstaand overzicht is de top 5 in 2009 aan vrachtverkeer in procenten t.o.v. het totale wegverkeer weergegeven.

De vijf provinciale wegen in Noord-Holland met het hoogste aandeel vrachtverkeer op een werkdag				
	Percentage	Aantal vrachtauto's	Wegnr.	Beschrijving wegvak
1	18,6	4150	N231	Ten noorden van de N201 (ter hoogte van de Bloemenveiling)
2	17,3	1450	N302	Dijk Enkhuizen-Lelystad
3	16,7	1150	N242	Ten oosten van Nieuwe Niedorp
4	16,4	950	N240	Ten westen van Medemblik
5	15,9	4350	N201	Ten westen van de N231 (ter hoogte van de Bloemenveiling)

Figuur 30.: Tabel percentage aandeel vrachtverkeer

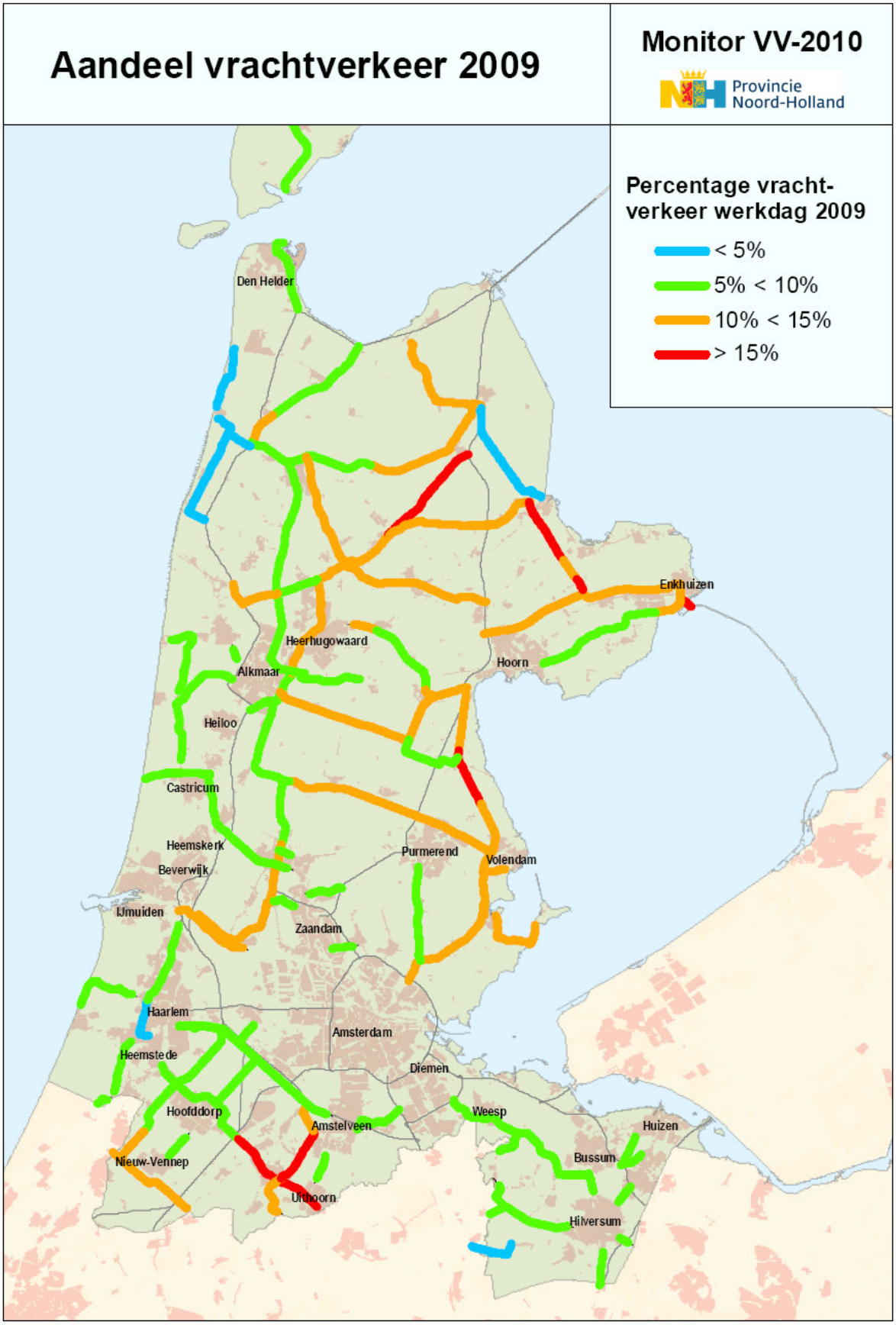
In onderstaand overzicht is de top 5 in 2009 aan vrachtverkeer in absolute aantallen weergegeven.

De vijf provinciale wegen in Noord-Holland met de hoogste intensiteit vrachtverkeer op een werkdag				
	Aantal vrachtauto's	Percentage	Wegnr.	Beschrijving wegvak
1	7650	15,8	N201	Ten oosten van de A4
2	5600	14,1	N247	Ten noorden van de A10
3	5450	9,9	N242	Ten noordoosten van Alkmaar
4	4450	14,3	N302	Ten noorden van Hoorn
5	4450	12,1	N207	Ten oosten van de A4

Figuur 31.: Tabel aandeel vrachtverkeer in aantallen

Een hoog percentage vrachtverkeer of een hoge intensiteit aan vrachtverkeer zijn te vinden op wegen in de nabijheid van centra van economische bedrijvigheid (Bloemenveiling, Schiphol) of op wegen met veel verkeer naar andere landsdelen (Dijk Enkhuizen Lelystad, N242).
Opvallend in de bovenste tabel (figuur 30) is het hoge percentage vrachtverkeer op de N240. Dit kan worden verklaard uit de nabije aanwezigheid van het zowel het nieuwe bedrijventerrein Agriport als veiling the Greenery.

Figuur 32 toont de aandelen vrachtverkeer in klassen.



Figuur 32.: Percentages vrachtverkeer provinciale wegennet Noord-Holland

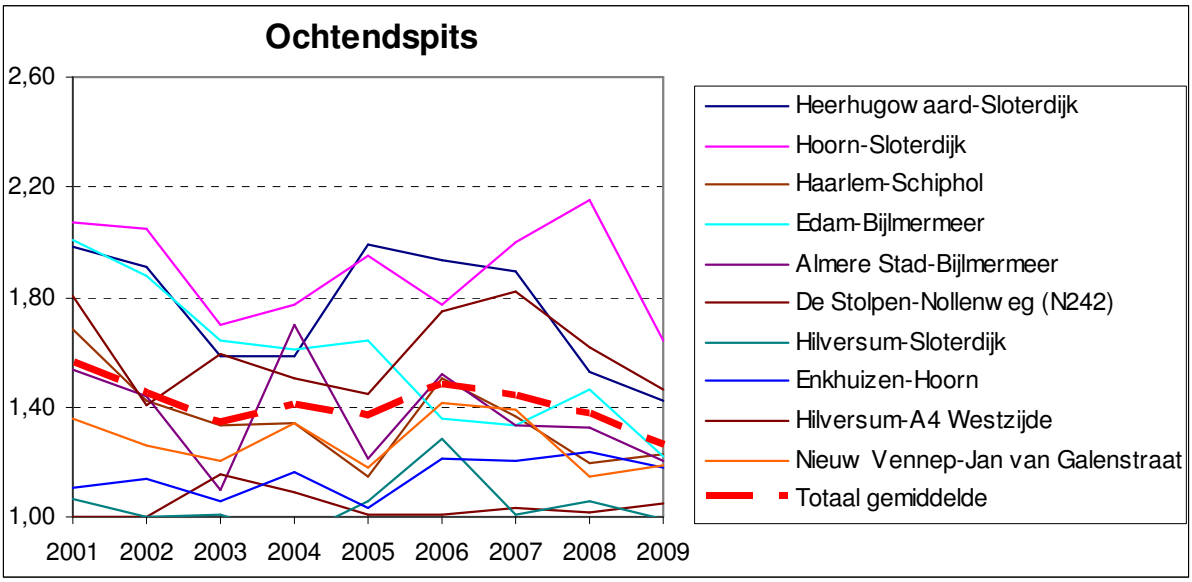
6d Reistijden

De provincie meet ieder jaar de reistijd per auto op tien trajecten verspreid over de provincie.
De trajecten lopen over zowel provinciale wegen als rijkswegen en lokale wegen.
De metingen worden verspreid over het jaar in de ochtendspits en de avondspits uitgevoerd. Tot 2008 werden twee metingen in zowel voorjaar als najaar uitgevoerd,
In 2009 waren de metingen verdeeld over 2 ritten per meetdag met 4 meetdagen. De waarnemingen zijn dus incidenteel. Door incidentele gebeurtenissen kunnen daarom per traject per jaar grote variaties voorkomen.

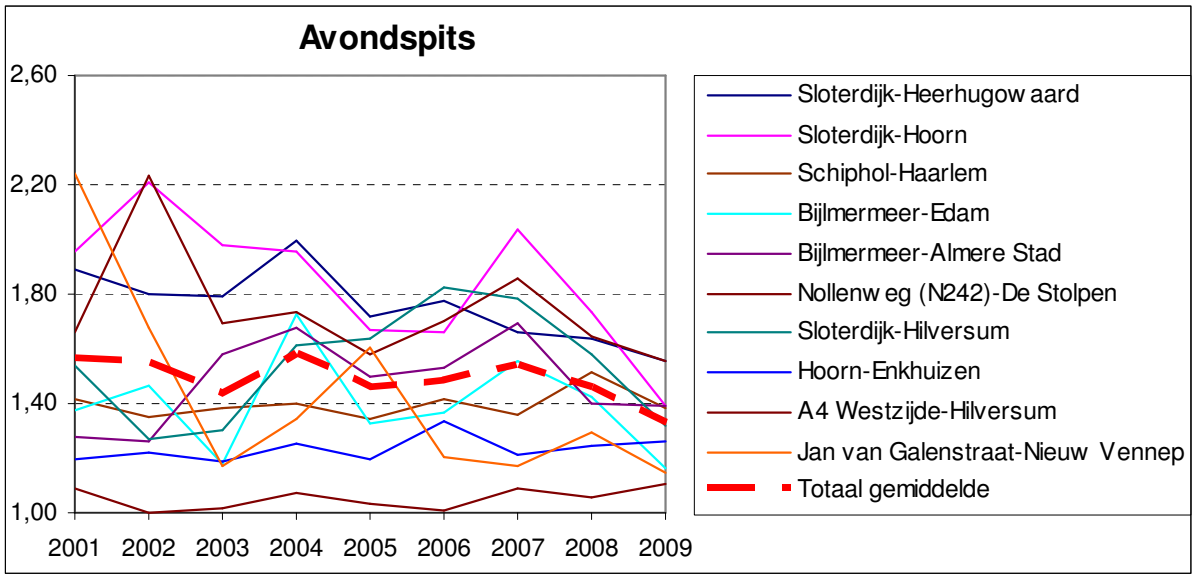
De gemeten trajecten zijn:

Heerhugowaard-Sloterdijk
Hoorn-Sloterdijk
Haarlem-Schiphol
Edam-Amsterdam Zuidoost
Almere Stad-Amsterdam Zuidoost
De Stolpen-N242 (Nollenweg)
Hilversum-Sloterdijk
Enkhuizen-Hoorn
Hilversum-N201/A4 Westzijde
Nieuw-Vennep-Amsterdam (Jan van Galenstraat)

De spitsreistijden van deze trajecten zijn vergeleken met de reistijden buiten de spits, zonder verstoringen door files of incidenten. De verhouding tussen de tijden in de spits en buiten de spits is een maat voor de vertraging van het wegverkeer door het extra verkeersaanbod in de spitsperiodes. In onderstaande grafieken zijn in de drukste richting (zie de legenda voor de juiste richting) deze reistijdverhoudingen tussen 2001 en 2009 per jaar weergegeven, zowel per traject als totaal gemiddeld.



Figuur 33.: Reistijdverhoudingen ochtendspits Noord-Holland 2001-2009



Figuur 34.: Reistijdverhoudingen avondspits Noord-Holland 2001-2009

Na 2007 blijkt zowel in de ochtendspits als in de avondspits de vertraging terug te lopen.
Dit komt overeen met landelijke trend. Deze teruggang doet zich op vrijwel alle gemeten trajecten voor. De economische problemen kunnen een oorzaak zijn van deze teruggang.

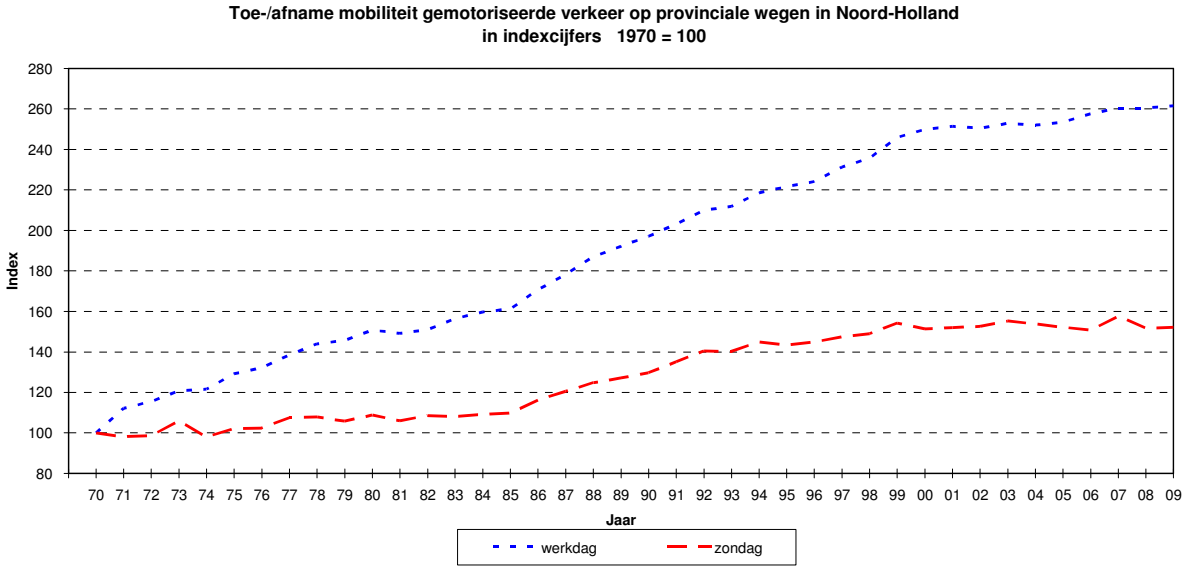
In 2009 is ook de reistijd per openbaar vervoer gemeten. Deze reistijd is vergeleken met de reistijd per auto. Op trajecten zonder noemenswaardige vertraging voor de auto in de spits is de reistijd per auto 50%-70% van de reistijd per openbaar vervoer. Bij trajecten met veel vertraging voor de auto loopt de reistijd auto op tot 150%-170% van de reistijd openbaar vervoer.

Met ingang van medio 2010 zullen de reistijdmetingen continu worden verricht via het NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Hierdoor kan de ontwikkeling van de reistijden beter worden gemonitord.

6e Mobiliteit

De provincie meet op veel locaties continu het verkeer op permanente telpunten. Het aantal permanente telpunten is gestegen van 15 in 1970 tot 58 in 2009. Met het meten van de jaarlijkse groei van de intensiteiten op deze telpunten kan ook een indicatie van de jaarlijkse groei van de mobiliteit per auto op het provinciale wegennet in Noord-Holland worden verkregen. Indien in een jaar de wegenstructuur bij een telpunt ingrijpend is veranderd, dan telt de wijziging van de intensiteit bij dat telpunt in dat jaar niet mee voor de indicatie van de mobiliteit.
De in de onderstaande tabellen vermelde gegevens zijn dus niet een maat voor de wijzigingen in absolute intensiteiten op het provinciale wegennet, maar betreffen een indicatie van de wijzigingen in mobiliteit.

Onderstaande grafiek geeft vanaf 1970 de geïndexeerde groei van de mobiliteit op het provinciale wegennet weer op een werkdag en een zondag.

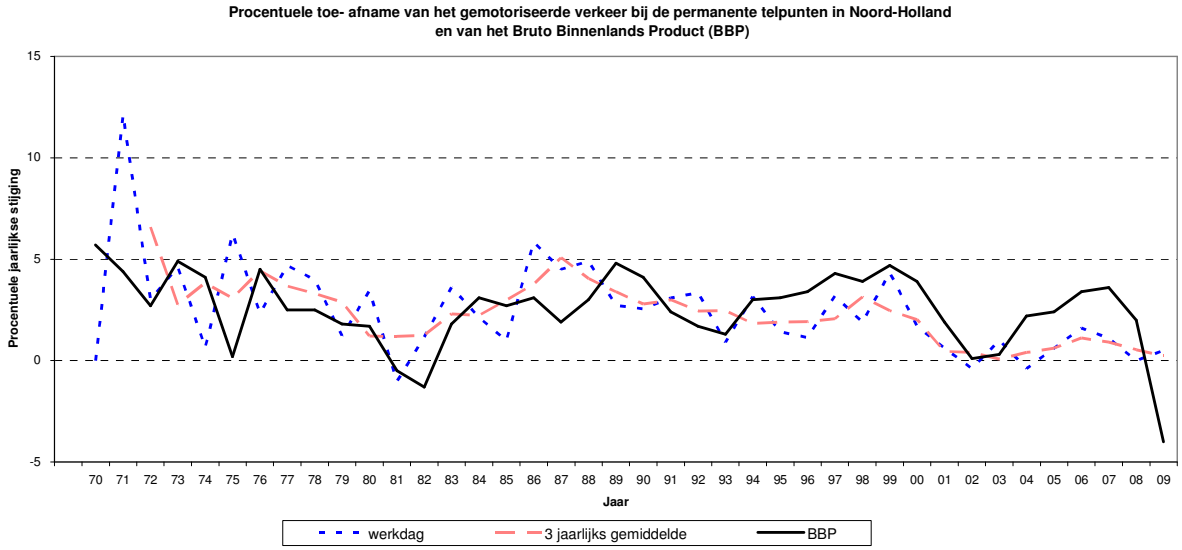


Figuur 35.: Toe- /afname mobiliteit gemotoriseerd verkeer provinciale wegen Noord-Holland

De groei van de mobiliteit op werkdagen vlakt na 2000 af. De mobiliteit op zondagen blijft achter bij die van werkdagen. Op zondagen is vanaf 2000 geen groei van de mobiliteit meer waar te nemen.

De grafiek op de volgende pagina geeft vanaf 1970 de jaarlijkse procentuele toe- of afname weer van:

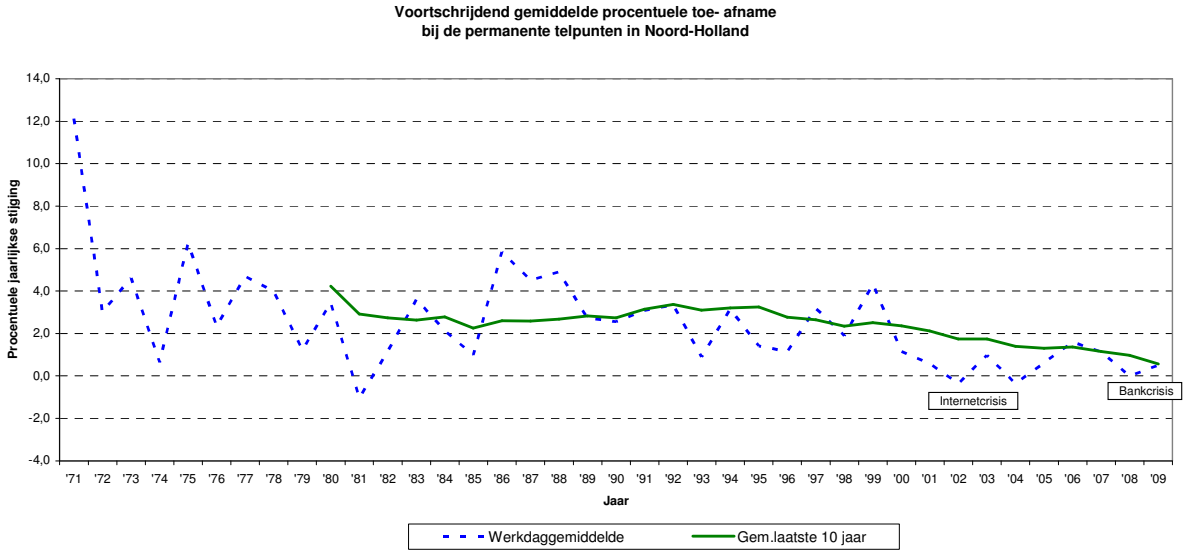
- de mobiliteit op werkdagen op het provinciale wegennet
- het driejaarlijks voortschrijdend gemiddelde van de mobiliteit
- het Bruto Binnenlands Product (BBP)



Figuur 36.: Toe- afname mobiliteit provinciale wegen Noord-Holland naast Bruto Binnenlands Product (BBP)

Uit deze grafiek blijkt de samenhang tussen de ontwikkeling van de mobiliteit en de economische ontwikkeling. Zowel tijdens de economische crisis 1979-1982 met kelderende huizenprijzen, tijdens de ICT crisis van 2000-2004 als tijdens de bankencrisis van 2008-2009 is een lagere groei van de mobiliteit te constateren. Tot 1983 was de groei van de mobiliteit veelal hoger dan de groei van het BBP; na 1994 blijft de mobiliteitsgroei in toenemende mate achter bij de groei van het BBP.

Grafiek (figuur 37) toont het 10 jaarlijks voortschrijdende gemiddelde van de jaarlijkse procentuele toe- of afname van de mobiliteit op werkdagen op het provinciale wegennet.



Figuur 37.: Voortschrijdend gemiddelde Toe- afname permanente telpunten Noord-Holland

Deze grafiek toont een gestage afname van de groei van de mobiliteit..

De gemiddelde jaarlijkse groei van de mobiliteit per decade daalt als volgt:

1971-1980: 4,2%
1981-1990: 2,7%
1991-2000: 2,4%
2001-2009: 0,6%

Deze gemiddelde jaarlijkse groei nadert het moment dat structureel geen groei meer aanwezig is.

DEEL VII: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk, worden de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken samengevat weergegeven.

7a Conclusies

Verkeersveiligheid geheel Noord-Holland

- Na een stijging van het aantal ernstige slachtoffers in de periode 2004-2007 laat de provincie Noord-Holland met de cijfers van 2009 weer duidelijke een daling zien. Deze daling is ook landelijk geconstateerd (prov. N-H: 2008=1684 en 2009=1220).
- Wanneer er louter wordt gekeken naar het gebied waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft, is het ongevallenbeeld over de periode 2004 t/m 2009 stabiel en volgt het de landelijke tendens.
- De ontwikkeling van de ernstige slachtoffers in de Stadsregio Amsterdam laat in de periode 2004-2008 een stijging zien; het aantal ernstige slachtoffers in 2009 is gedaald t.o.v. 2008.

Verkeersveiligheid regiegebieden Noord-Holland en cijfers gemeenten

- Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen in het Regiegebied Noord-Holland is met 29 doden 2009 gelijk gebleven ten opzichte van 2008, maar vertoont over de gehele periode 2005-2009 een dalende tendens. Ook het SrA-Gebied laat, ondanks de stijging in 2009, een daling in het aantal dodelijke slachtoffers op gemeentelijke wegen zien.
- Daarentegen is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen in de StadsRegio Amsterdam de laatste jaren wel toegenomen; met wel een daling in 2009 t.o.v. 2008. In het gebied waar de Provincie Noord-Holland de regievoering heeft is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen de laatste gelijk gebleven; met ook de daling in 2009 t.o.v. 2008.

  Cijfers gemeenten (ongevallenkaarten pag. 20-25)

  - Bij de grotere gemeenten scoren Alkmaar en Zaanstad op alle fronten als verkeersveilig; de gemeente Haarlemmermeer scoort op alle punten als onveilig.
  - De middelgrote gemeente Hilversum scoort ook op alle 5 themakaarten als verkeersveilig; er zijn geen middelgrote gemeentes die op alle punten als onveilig scoren.
  - De gemeente Haarlemmermeer scoort slecht als het gaat om het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Dit geldt vooral bij de slachtoffers op gemeentelijke wegen, (Beverwijk=409 t.o.v. NH=198) maar ook op alle wegen binnen het grondgebied van de gemeente; inclusief die in het beheer bij Rijk en provincie.
  - De middelgrote gemeente Weesp heeft met 0,09 het laagste aantal slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen. Het gemiddelde van alle Noord-Hollandse gemeenten staat op 0,36. Bij de cijfers van de gemeenten Amsterdam , Haarlem, Beverwijk en Hoorn is mogelijk de verkeersdruk van grote invloed voor een negatieve score. Amsterdam heeft 0,79 slachtoffers per km/jaar.
  - De grote gemeenten Haarlem, Zaanstad, Alkmaar, Hoorn en Beverwijk laten een dalende tendens in het ongevallenbeeld zien. Dit geldt voor zowel het aantal slachtoffers op alle wegen als op wegen in eigen beheer. De gemeente Haarlemmermeer laat een stijgende tendens zien in de beide berekeningen
  - De politieregio's Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Gooi- en Vechtstreek laten een zeer positieve totaalscore zien.
  - De politieregio's Amsterdam Amstelland en Kennemerland komen uit de cijfers als meest onveilig naar voren

Verkeersveiligheid wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland

- Met 24 dodelijke slachtoffers in 2009 is de fraaie dalende trend in de ontwikkeling van het ongevallenbeeld van 2003 t/m 2008 doorbroken.
- Over de doelstelling voor 2020 (= circa 14 doden) kan nog niets gezegd worden.
- De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden laat over de jaren 2000 tot en met 2009 een zeer gunstig beeld.
- Met 134 ziekenhuisgewonden in 2009 is het aantal slachtoffers zelfs lager dan de doelstelling voor 2020.
- De ontwikkeling van het ongevallenbeeld op rijks- en provinciale wegen in Noord-Holland is positiever dan de ontwikkeling op de gemeentelijke wegen.
- De provincie Noord-Holland heeft een gemiddelde score met haar wegennet bij de vergelijking van de trend in het ongevallenbeeld met de andere provincies.
- Met 0,32 ernstige slachtoffers per kilometer per jaar scoort Noord-Holland, samen met Utrecht, hoger (=onveilig) ten opzichte van de andere provincies.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 30 van dit rapport zijn alle gevaarlijkste provinciale wegen weergegeven: de wegen met een slechte beoordeling op basis van het risicocijfer.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 33 van dit rapport zijn de 10 gevaarlijkste locaties weergegeven: de locaties waar in 2006 t/m 2008 de meeste doden en ziekenhuisgewonden vielen.

- In de tabel op pagina 40 staan de locaties waarop de meeste incidentmeldingen (IM) plaats hebben gevonden.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 43 van dit rapport is met kleuren per weg weergegeven in welke mate de provinciale wegen zijn aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 45 is te zien welke provinciale wegen zijn voorzien van de markering volgens de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK). De wegen met een oranje, rode, paarse en donkerblauwe kleur voldoen in ieder geval niet aan de EHK-richtlijnen.

Verkeersgegevens

- In de tabel op pagina 48 is de top vijf van de drukste wegvakken in Noord-Holland weergegeven.
- In de tabellen op pagina 52 zijn de vijf wegen met het hoogste aandeel vrachtverkeer weergegeven.
- Uit reistijdmetingen blijkt na 2007 de vertraging terug te lopen. Dit komt overeen met landelijke trend. De economische problemen kunnen een oorzaak zijn van deze teruggang.
- De groei van de mobiliteit vlakt na 2000 af.

7b Aanbevelingen

- De ongevallengegevens van de gevaarlijke wegen en locaties, waar nog geen maatregelen genomen of gepland zijn, uit hoofdstuk 3 te onderzoeken.
- Verbeteringsmaatregelen voor de gevaarlijke wegen en locaties, waar nog geen maatregelen genomen of gepland zijn, uit hoofdstuk 3 uit te denken. Het gaat hierbij om verbeteringsmaatregelen die snel realiseerbaar, en zonder al te veel kosten binnen de taakuitoefening en beschikbare budgetten van B&U uitvoerbaar zijn.
- Directie Beleid aanbevelen de hierboven bedoelde locaties, waarvoor verkeersveiligheidsverbeteringen een diepere investering vergen, op te nemen in de P.M.I.
- Ook locaties waarop de meeste incidentmeldingen plaats hebben gevonden (hoofdstuk 4) te onderzoeken.
- Aan te geven aan Beleid in welke mate de provinciale wegen zijn aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig (hoofdstuk 5).
- De verkeers- en verkeersveiligheidsgegevens uit dit rapport te communiceren naar belanghebbende sectoren binnen B&U plus naar de sector Verkeer&Vervoer van de directie Beleid.

7c Resultaten

- Sinds oktober 2006 wordt jaarlijks de werkgroep OngevallenConcentraties gevormd. Deze werkgroep heeft verbeteringsmaatregelen uitgedacht voor de gevaarlijke locaties uit het rapport “Monitor Verkeersveiligheid 2006”.
  Inmiddels heeft de Werkgroep OngevallenConcentraties reeds vier rapporten aan het MT/BU opgeleverd. In die rapporten staan per locatie een diepgaande ongevallenanalyse met daarbij de voorstellen voor verbeteringsmaatregelen voor de verkeersveiligheid (binnen de taakuitoefening en beschikbare budgetten van B&U).
  Alle maatregelen het eerste rapport van deze werkgroep zijn uitgevoerd. De effecten van die maatregelen kunnen op dit moment nog niet geëvalueerd worden omdat ze te kort geleden uitgevoerd zijn voor een steekhoudende studie.
  De realisatie van de verkeersveiligheidsmaatregelen uit de andere drie rapporten van zijn reeds in gang gezet.
- Een aantal van de gevaarlijke locaties uit de rapporten Monitor Verkeersveiligheid 2006 t/m 2010 zijn opgenomen in de P.M.I.

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 205
2050 AE Overveen

Auteur
R.F. van Koten

Gebruikte gegevens
Ongevallen:
AVV, “Ongevallen en Netwerk” 1997-2003
AVV, “BRON” Slachtoffers 2005-2009
Cognos Powerplay SWOV-databank
ViaStat-Online: https://web.viastat-online.com
http://www.9292ov.nl/

Verkeersintensiteiten/Reistijdmetingen:
Verkeersmonitoring, EXP-MTG

Cartografie:
Databeheer, EXP-MTG

Rapporten/Handleidingen
AVOC, CROW Publicatie(s) 66
Categorisering, CROW Publicatie 116
EHK, CROW Publicatie 203
PVVP Noord-Holland
Nota Mobiliteit
Monitor Verkeersveiligheid RWS
Diverse rapportages en gegevens op Internet:
o.a www.swov.nl

Concept:
Versie: MT 23 juni 2010

Datum:
23 juni 2010

Gebiedsontsluitings- en erftoegangswegen

Een **gebiedsontsluitingsweg** (GOW) is in de Nederlandse wegcategorisering een weg met gelijkvloerse kruisingen die is bedoeld om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie, terwijl de gelijkvloerse kruispunten uitwisseling van verkeer mogelijk maken met lagere orde wegen. De term gebiedsontsluitingsweg is geïntroduceerd in het kader van de Duurzaam Veilig visie, die een verdere structurele verbetering van de verkeersveiligheid beoogt, onder andere door wegen eenduidig te classificeren en in te richten als stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg.

Kenmerken van duurzaam veilig ingerichte gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Het is volgens de Duurzaam Veilig filosofie echter ongewenst om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen te laten uitkomen.
De maximumsnelheid op een GOW buiten de bebouwde kom is 80 km/h, binnen de bebouwde kom 50 of 70 km/h. Het homogeniteitsprincipe leidt ertoe dat langzaam en snelverkeer van elkaar moeten worden gescheiden. Binnen de bebouwde kom kan dit door fietsstroken of vrijliggende fietspaden aan te leggen; buiten de bebouwde kom door parallelle fietspaden of erftoegangswegen. Hierbij moet worden bedacht dat ook medegebruik van een gebiedsontsluitingsweg door langzaam landbouwverkeer ongewenst is. Bromfietsen vormen hier een aparte groep, binnen de bebouwde kom delen ze de weg met de auto's, buiten de bebouwde kom met de fietsers. Inhalen op gebiedsontsluitingswegen is ongewenst, met name buiten de bebouwde kom, hetgeen betekent dat het beste een dubbele asmarkering kan worden toegepast, eventueel gecombineerd met een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding.
De aanbevolen kruisingsvorm voor gebiedsontsluitingswegen onderling is een rotonde, of een kruispunt met verkeersregelinstallatie indien een hogere capaciteit vereist is. Kruispunten met andere wegen kunnen ook worden uitgevoerd als voorrangskruispunt of (binnen de bebouwde kom) als uitritconstructie.

bron: http://nl.wikipedia.org/wiki/Gebiedsontsluitingsweg

Kenmerken van duurzaam veilig ingerichte erftoegangswegen

Erftoegangswegen (ETW) zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen, ze staan beter bekend als de 30km/h en 60km/h-zones. Op erftoegangswegen moeten alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. Omdat deze zogenaamde verblijfsfunctie het belangrijkst is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag om toch te voldoen aan de vereiste van homogeniteit van het verkeer. Om deze lagere snelheid (ten opzichte van de gebiedsontsluitingswegen) af te dwingen zijn de laatste jaren veel snelheidsremmende maatregelen getroffen. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk geweerd, hetgeen weer beter past bij de functie van erftoegangswegen als weg voor bestemmingsverkeer. Naast het terugbrengen van de snelheid worden in principe geen andere verkeersmaatregelen zoals fietsstroken of zebrapaden toegepast.

bron: http://nl.wikipedia.org/wiki/Duurzaam_Veilig

Intensiteiten en snelheid

De hoeveelheid verkeer die van een bepaald wegvak gebruik maakt, is mede bepalend voor de categorie die aan het wegvak wordt toegekend. Op grond van de intensiteit kan de volgende onderverdeling worden gemaakt:

wegcategorie	intensiteit (mvt/etm)
GOW	> 6.000
ETW-1	1.500-6.000-
ETW-2	<1.500

bron: http://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/

Besluitenlijst van de vergadering van de raad van de gemeente Beemster, gehouden op 28 februari, aanvang 21.30 uur in de raadzaal te Middenbeemster

---

Aanwezig:

De heer H.N.G. Brinkman	burgemeester, voorzitter
De heer C.J. Jonges	griffier
De heer M. Bakker	BPP
De heer N.C.M. de Lange	BPP
De heer L.J.M. Schagen	BPP
Mevrouw R.H. Uitentuis	BPP
De heer A.N. Commandeur	CDA
De heer L.D.J. Fabriek	CDA
Mevrouw A.M.J. Segers	D66
De heer G.J.M. Groot	D66
De heer J.W.T. Smit	D66
Mevrouw C. van den Berg	PvdA
De heer W. Zeekant	VVD
Mevrouw E.J. Helder-Pauw	VVD

Afwezig met kennisgeving:

De heer P.C. de Waal	PvdA

Op uitnodiging aanwezig:

De heer J.R.P.L. Dings	PvdA, wethouder
De heer G.H. Hefting	BPP, wethouder
De heer J.C. Klaver	VVD, wethouder
Mevrouw E. Kroese-Vrolijks	gemeentesecretaris

---

1. **Opening.**
   De voorzitter opent de vergadering en heet de aanwezigen en de kijkers naar de live uitzending via de website welkom. Bij loting wordt bepaald, dat de heer Smit in geval van hoofdelijke stemming het eerst zijn stem moet uitbrengen.

2. **Vaststelling agenda.**
   Aan de agenda wordt het volgende A-punt toegevoegd:
   - Voorstel om in beginsel planologische medewerking te verlenen aan een nieuwe locatie voor het agrarisch bedrijf Groot aan de Middenweg tegenover nr. 192a.

   De heer De Lange kondigt aan 2 moties te zullen indienen. Een bij agendapunt 6 en een vreemd aan de orde van de dag.

3. **Inventarisatie spreekrecht burgers aan de hand van de bij de griffier gemelde zaken.**
   De heer E.J.B. Blijlevens heeft zich aangemeld om het woord te voeren over een niet geagendeerd agendapunt, te weten de N243.

4. **Vaststellen besluitenlijst van de vergadering van 14 februari 2012.**
   De raad stelt de besluitenlijst ongewijzigd vast.

5. **Behandeling A-punten.**

   5.1 Voorstel om in beginsel planologische medewerking te verlenen aan een nieuwe locatie voor het agrarisch bedrijf Groot aan de Middenweg tegenover nr. 192a.

De raad besluit conform het voorstel.

Behandeling B-punten.
Dit gaat om agendapunten, die naar verwachting discussie opleveren.

6. Voorstel tot het actualiseren van de Verordening leerlingenvervoer Beemster.
De heer Schagen licht de volgende motie van zijn fractie toe:

Motie over verordening leerlingenvervoer

Raadsvergadering 28 februari 2012
Behorende bij agendapunt 6
Onderwerp: Voorstel tot het actualiseren van de Verordening Leerlingenvervoer Beemster
Gelezen het voorstel van het college.

Overwegende, dat

1. *De uitvoeringskosten van deze openeind regeling voor de gemeente Beemster aanzienlijk zijn. Het risico bestaat dat aanspraak op deze regeling nog verder zal toenemen.*

2. *De wet Primair onderwijs Artikel 4 lid 8 de gemeenteraad de bevoegdheid geeft om te bepalen dat geen aanspraak op bekostiging bestaat op grond van afstand tussen woonhuis en school en het afstandcriterium van 6 km uit de verordening kan worden geschrapt.*

3. *De wet Primair onderwijs Artikel 11 spreekt over de financiële draagkracht van de ouders*

4. *Dat het begrip financiële draagkracht in Nederland wordt gebezigd voor inkomen en vermogen.*

5. *Deze aanpassingen in de verordening tot een aanzienlijk kleiner beroep op deze regeling kan leiden.*

6. *Dat door het schrappen van het kilometercriterium en het mee laten tellen van vermogen de doelgroep onvermogend, te klein inkomen of wegens lichamelijke, verstandelijke of zintuigelijke handicap niet worden beperkt, bij het kiezen van passend onderwijs.*

7. *Dat er onzekerheid is over het effect op het aantal leerlingen dat door aanpassing van de regeling niet langer de scholen in het buitengebied kunnen bezoeken.*

8. *Dat over ongeveer een jaar door wetsaanpassingen voor het speciaal onderwijs deze verordening wederom moet worden aangepast.*

9. *Nu de regeling voor de duur van 1 jaar wordt vastgesteld in afwachting van resultaten van onderzoek en inpassing van nieuwe wetgeving.*

Besluit:
Het college op te dragen:

1. *Te onderzoeken welk effect het niet langer toepassen van het kilometercriterium en het invoeren van het vermogens criterium heeft op het kiezen van de scholen in het buitengebied van Beemster, uitgaande van de huidige gebruikers van deze regeling.*
2. *In 2013 deze regeling ter besluitvorming voor te leggen aan de raad met inachtneming van de verkregen inzichten uit het onderzoek en de nieuwe wetgeving op het speciaal onderwijs.*

en gaat over tot de orde van de dag.

Beemster 28 februari 2012
BPP

Wethouder Klaver beantwoordt vragen van de leden Segers, Commandeur, Van den Berg en Helder-Pauw en gaat in op de motie van de BPP.
Na gehouden discussie en de mededeling van wethouder Dings, dat de verordening leerlingenvervoer op termijn opnieuw aan de orde komt als gevolg van de nieuwe wet passend onderwijs, trekt de heer Schagen de motie van zijn fractie in.
De raad besluit conform het voorstel van burgemeester en wethouders tot vaststelling van de Verordening Leerlingenvervoer Beemster 2012 en tot intrekking van de Verordening Leerlingenvervoer Beemster 2003.

7. Ingekomen stukken.
De ingekomen stukken worden conform het voorstel van het raadspresidium voor kennisgeving aangenomen.

8. Mededelingen.
Er zijn geen mededelingen.

9. Verslaglegging door vertegenwoordigers van de raad in besturen of in commissies van gemeenschappelijke regelingen, stichtingen c.a.
De heer Zeekant meldt dat hij i.v.m. de vergadering van de regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 13 maart 2012 bij de volgende raadsvergadering afwezig zal zijn.

9a. Inspreken door burgers.
De heer Blijlevens uit kritiek op de plannen van de provincie Noord-Holland om de N243 te reconstrueren. De plannen leiden volgens hem tot toename van de verkeersonveiligheid. De plannen zijn milieuonvriendelijk en tasten volgens hem het landschap aan.
Hij beantwoordt vragen van de leden Groot en Commandeur.

9b. Motie van de Beemster Polder Partij over de N243.
De heer De Lange licht de volgende motie van zijn fractie toe.

Motie inzake N243

De raad van gemeente Beemster in vergadering bijeen op 28 februari 2012 overwegende, dat:

1. *De provincie Noordholland voornemens is om de N243, lokaal bekend in Beemster als de Schermerhornerweg qua wegprofiel op te waarderen, daarmee conform te maken aan de geldende richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg e.e.a om de verkeersveiligheid voor de weggebruikers te vergroten.*

2. *Daardoor een geleidelijke verkeerstoename van 14.000 naar 25.000 voertuigen per dag na de reconstructie worden verwacht.*
3. *De aanwonenden deze verbetering van de verkeersveiligheid ervaren als een grote bedreiging voor hun veiligheid om van en op hun erf te komen.*
4. *De N244 als stroomweg juist bedoeld was om de grote verkeerstromen van west naar oost vice versa op te vangen maar door de extra lus bij de ringweg Alkmaar zijn aantrekkingskracht voor vlotte doorstroming heeft verloren.*
5. *Dientengevolge automobilisten en veel vrachttransport de kortste route nemen via de N243 en daarmee het sluipverkeer door de polders bevordert.*
6. *Er op termijn (4 jaar) een nieuwe oost –west verbinding ontstaat met de N23 tussen Alkmaar en Hoorn*
7. *Drie hoofdverbindingen in de Oost west richting op nog geen 15 km uit elkaar te veel van het goede is.*
8. *Daarmee de investeringen voor de reconstructie van de N243, behoudens enkele rotondes op gevaarlijke plaatsen, weggegooid geld is.*
9. *Ook in de Schermer tot aan het college getwijfeld wordt aan het nut van deze reconstructie.*
10. *Het beeld van deze rechte weg in het open landschap door deze reconstructie drastisch wordt verminkt door het verdwijnen van veel karakteristieke bomen, bruggen en streekeigen kenmerken.*
11. *Lokale ondernemers hun werk niet meer kunnen doen en als zij zonder verkeersregelaars hun vee en producten uit de Eilandspolder halen/ brengen aansprakelijk zijn voor eventuele ongevallen.*
12. *De toename van onveiligheid en fijnstof het wonen en werken op en langs deze weg onmogelijk maken en verpaupering van deze karakteristieke toegang van de Beemsterpolder tot gevolg heeft.*

Besluit:

Het college op te dragen:

1. *Te bevorderen dat deze reconstructie wordt stilgelegd totdat uit onderzoek de effecten van de aanleg van N23 en de verbeterde verbinding N244 heeft aangetoond dat deze maatregelen sociaal maatschappelijk verantwoord zijn.*
2. *Te bevorderen dat onderwijl een 60 km regime wordt toegepast om de veiligheid van het verkeer en de gezondheid van de bewoners te verzekeren.*
3. *Advies in te winnen bij het RCE over de voorgenomen ingrepen van de provincie NH.*

en gaat over tot de orde van de dag.

Beemster 28 februari 2012
BPP

Na gehouden discussie geven de leden Zeekant, Van den Berg, Commandeur en Groot aan de motie te steunen.
De voorzitter schorst de vergadering voor collegeberaad.
Na heropening zegt wethouder Klaver dat het college bereid is uitvoering te geven aan de punten 1 en 2 van de in de motie geformuleerde opdracht aan het college.
Punt 3 is nu nog niet aan de orde maar pas als er een aanvraag om omgevingsvergunning ligt.
De voorzitter stelt vast, dat de raad de motie unaniem aanneemt met inachtneming van het voorbehoud bij punt 3 van de opdracht aan het college.

10. Sluiting.
De voorzitter sluit de vergadering om 23.00 uur.

Aldus vastgesteld in de openbare
raadsvergadering op 13 maart 2012

de voorzitter, de griffier,

H.N.G. Brinkman C.J. Jonges.

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Voor eventuele informatie kan men zich wenden tot het gemeentehuis.

110601 effecten van invoering 60km/u wegen in de Schermer

http://www.verkeerskunde.nl/herinrichtingwaterschapswegen

de tekst:

Sobere herinrichting van waterschapswegen werkt (VK 6/2011)

Aantal ongevallen daalt met 24 procent

maandag 26 september 2011 0 reacties 418x gelezen

Rinus Jaarsma, adviseur vervoersplanologie

Atze Dijkstra en Robert Louwerse, SWOV

Jasper de Vries, Wageningen Universiteit

Een samenvatting van dit artikel is gepubliceerd in Verkeerskunde 6/2011

Van de plattelandswegen in ons land ligt inmiddels zo'n 60 procent in een Zone 60. Ter ondersteuning van de nieuwe snelheidslimiet zijn op bijna de helft daarvan aanvullend - veelal 'sobere'-inrichtingsmaatregelen genomen. Afgaande opeen voor-/nastudie van 850 km waterschapswegen gedurende 8,5 jaar leidt dit voor letselongevallen tot een ongevalsreductie van min 24 procent. De investering voor de slachtofferreductie is met 33.000 euro aanzienlijk hoger dan eerder werd verwacht, maar vergeleken met andere maatregelen is de 60 km/h-zone desondanks zeer kosten-effectief.

1. Introductie

In ons land worden ruim 50.000 km wegen buiten de bebouwde kom beheerd door gemeenten en waterschappen. De meeste van deze plattelandswegen zijn na de introductie van Duurzaam Veilig in 1992 gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dat betekent een lagere maximum snelheid: 60 in plaats van 80 km/h. Inmiddels is de nieuwe limiet van toepassing op 35.400 km plattelandsweg. In tegenstelling tot de 'oude' snelheidslimiet (daterend uit 1974) moet de nieuwe expliciet door middel van (zone) borden worden aangegeven. Omdat borden alleen niet voldoende zijn om de beoogde snelheidsreductie te bereiken, worden bij voorkeur ook aanvullende maatregelen genomen. Dit is het geval op 45 procent van deze wegen, hetzij

op kruisingen, hetzij op de wegvakken [Weijermars en Schagen, 2009]. De maatregelen worden gekenschetst als ‘sober’, dat wil zeggen dat de kosten beperkt blijven. Voor deze aanpak is gekozen om met een beperkt budget toch zo snel mogelijk zoveel mogelijk kilometers weg aan te kunnen passen. Hiervan werd voorafgaand aan de voor-/nastudie een slachtofferreductie van 10 tot 20 procent verwacht [Wesemann, 2000].
Dit artikel beantwoordt de vraag of de beoogde effecten in de praktijk inderdaad worden gehaald. Ook de kosten-effectiviteit van de maatregelen wordt onder de loep genomen. Wij maken daarvoor gebruik van opnieuw bewerkte basisgegevens van een onderzoek van de Unie van Waterschappen (zie verantwoording).

Klik hier voor Tabel 1

2. Duurzaam Veilig en plattelandswegen
Tabel 1 laat zien op welke wegcategorie en waar (binnen of buiten de bebouwde kom) verkeersslachtoffers vallen. Uit deze tabel blijkt dat in 2008 ruim 60 procent van de verkeersdoden en 40 procent van de ziekenhuisgewonden buiten de bebouwde kom valt. Van alle verkeersdoden valt 25 procent op plattelandswegen, van de ziekenhuisgewonden is dat ruim 17 procent. Geconcludeerd kan worden dat het absolute aantal verkeersslachtoffers op deze ‘kleine’ wegen hoog is. Uit het ‘Handboek wegontwerp’ van het CROW blijkt verder dat de kans om bij een ongeval betrokken te raken per gereden kilometer op een plattelandsweg ongeveer 10 keer zo groot is als op een autosnelweg. Dit verschil is te verklaren uit de functie van de plattelandswegen: de ontsluiting van de afzonderlijke aanliggende ‘erven’. Dat betekent een zeer divers scala aan gebruikers op deze erftoegangswegen, met veel uitwisseling en grote onderlinge verschillen in massa en snelheid.

Toch is er maar een beperkte verhardingsbreedte beschikbaar: ruwweg de helft van de plattelandswegen is smaller dan 4 meter. Plattelandswegen hebben altijd maar één rijbaan, die doorgaans (veel) smaller is dan 5,5 meter.

Omdat dan geen verdere onderverdeling in twee afzonderlijke rijstroken mogelijk is, moet verkeer in beide rijrichtingen gebruikmaken van dezelfde rijstrook. Snelheidsmetingen laten zien dat desondanks hoge rijsnelheden (ook boven de 80 km/h!) worden bereikt. Gegeven de ‘natuurlijke’ verschillen in massa en snelheid tussen de verkeersdeelnemers op een plattelandsweg, is een Duurzaam Veilige situatie hier alleen te bereiken door een beperking van de hogere rijsnelheden.

Daarom is in 1997 gekozen voor een limiet van 60 km/h. In combinatie met inrichtingsmaatregelen die de snelheid reduceren, moet dit leiden tot een lager letselrisico. Daarnaast kan de veiligheid worden bevorderd door het verkeer zoveel mogelijk over veilige wegen te leiden. Dat kan door diffuse verkeersstromen op plattelandswegen te bundelen op daarvoor beter toegeruste wegen van hogere orde. Binnen de uitwerking van Duurzaam Veilig in het handboek wegontwerp, deel Erftoegangswegen, worden twee typen plattelandsweg onderscheiden: de erftoegangswegen type I en II. Bij beide staat de verblijfsfunctie voorop, maar type I heeft daarnaast een zekere verzamelfunctie. Type I heeft een verhardingsbreedte tussen 4,5 en 6,2 m, waarop een rijloper van 3,00-4,50 m is aangegeven tussen een onderbroken kantmarkering van 10 cm breed. Dan blijft, afhankelijk van de verhardingsbreedte, een kantstrook over van 0,25 – 0,40 m (uitwijkstrook) of van 1,25 – 1,50 m (suggestie- of fietsstrook). Type II, het meest voorkomende type, heeft een verhardingsbreedte van hooguit 4,50 m. Hierop is geen markering aangebracht.

Bij een zogenaamde sobere uitvoering van Duurzaam Veilig kunnen de maatregelen worden ingezet die zijn weergegeven in figuur 1: zoneborden met dubbele streep (boven), kantmarkering in plaats van asmarkering (links, midden) en rode suggestiestroken voor fietsers (rechts, midden), drempel in een wegvak en verhoogd plateau op een kruising.

Klik hier voor figuur 1: Fotocollage

Figuur 1. Voorbeelden van sobere inrichtingsmaatregelen. Zoneborden met dubbele streep over de weg (boven); kantmarkering in plaats van middenmarkering (midden, links); rode kantstroken als fietssuggestiestrook (midden, rechts); drempel in wegvak (onder, links) en plateau op kruising (onder, rechts).

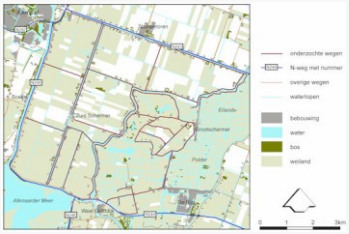
3. Onderzoeksmethode

Het onderzoek is gebaseerd op geregistreerde ongevallen, waarbij drie hoofdindicatoren zijn gebruikt: het aantal slachtofferongevallen, het aantal slachtoffers en het aantal ernstige slachtoffers. Onder ernstige slachtoffers worden verstaan de doden en ziekenhuisgewonden. De gegevens zijn verzameld voor 20 onderzoeksgebieden (zie volgende paragraaf) en voor 2300 km vergelijkbare wegen in controlegebieden, waar de limiet 80 km/h is. Verkeersintensiteiten zijn alleen bekend voor de onderzoeksgebieden. Daarom is de weglengte, vermenigvuldigd met het aantal waarnemingsjaren, gekozen als expositiemaat.

De controlegebieden zijn in het onderzoek (en in de statistische toets) opgenomen om rekening te kunnen houden met andere ontwikkelingen die de verkeersveiligheid beïnvloeden (vergelijk de verschillende onderzoeksdesigns in het kader). Door deze werkwijze mag aangenomen worden dat het resterende effect in de onderzoeksgebieden toe te schrijven is aan de inrichtingsmaatregelen. Deze methode is ontwikkeld bij de SWOV [Bos, 1992, zie ook Hauer, 1997]. Om een bestaand positief resultaat ook statistisch te kunnen onderkennen, zijn ‘voldoende’ ongevallen nodig. Daarom is eerst onderzocht hoeveel kilometers weg nodig zijn, en hoeveel jaar, voor het statistisch ‘hard’ kunnen maken van een (vooraf verondersteld) maatregeleffect van 10 procent. Op grond van die voorstudie is de benodigde omvang van het controlegebied vastgesteld op ongeveer 4500 km. Indien meer verschillende jaren worden geanalyseerd kan het aantal kilometers evenredig lager zijn.

4. De onderzoeksgebieden

Voor de bepaling van de effecten is gebruikgemaakt van 20 onderzoeksgebieden, waar sobere inrichtingsmaatregelen werden doorgevoerd in 1997 (1 gebied), 1998 (2), 1999 (4), 2000 (12) en 2001 (1). Het gaat om poldergebieden in West-Nederland. De polders in figuur 2 zijn representatief. Enerzijds gaat het om het typische droogmakerijpatroon met lange rechtstanden, anderzijds om bedijkte gebieden, waar de bochtige wegen nog het oorspronkelijke krekenpatroon volgen.



F*iguur 2. Onderzoeksgebied "Zuid Schermer" als representatief voorbeeld van de 20 onderzoeksgebieden. Hier is een weglengte van 61 km onderzocht. Een deel van de wegen toont het typische patroon van een droogmakerij, terwijl elders in bedijkte gebieden de oude kreken nog te herkennen zijn in het slingerende wegenpatroon.*

De totale weglengte in de onderzoeksgebieden is 851 km, met een variatie van 9 tot 127 km. De periode vooraf is altijd 5 jaar. Het jaar waarin de maatregelen zijn doorgevoerd is buiten beschouwing gelaten. De periode achteraf eindigt voor alle gebieden in 2003. Dat betekent dat de naperiode varieert van 2 tot 6 jaar, met een gemiddelde van 3,5 jaar. De controlegebieden omvatten 2105 km, met een periode vooraf van 8 jaar (1992-1999) en een naperiode van 4 jaar (2000-2003). In tabel 2 zijn deze expositiematen opgenomen, evenals de verkeersintensiteiten (alleen in de onderzoeksgebieden) en de ongevalsgegevens.

Klik hier voor Tabel 2

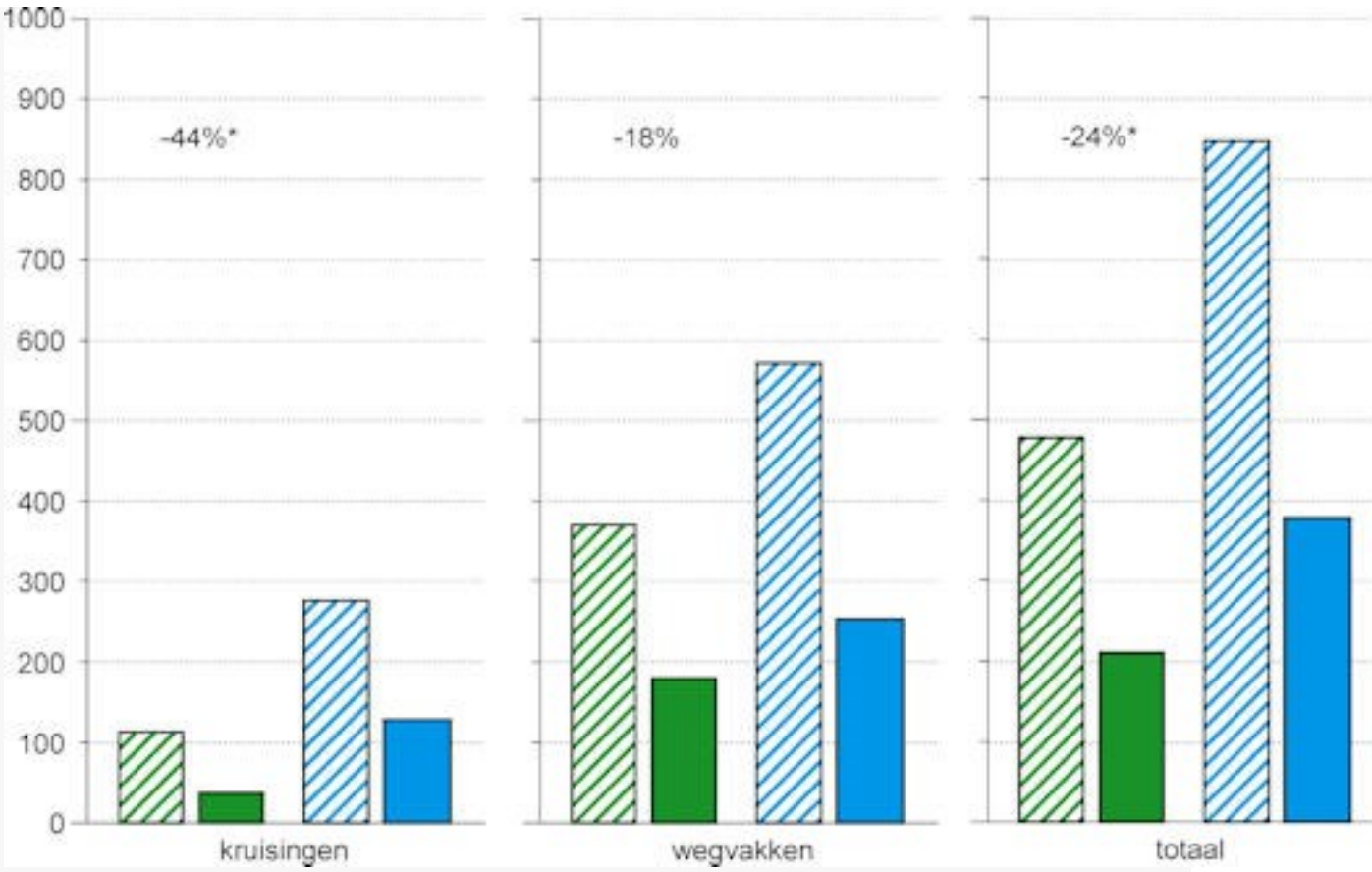
5. Effecten

5.1 Indicatoren en effectbepaling

De uitkomsten voor de letselongevallen zijn grafisch opgenomen in de figuren 3 (letselongevallen), 4 (ernstige gewonden) en 5 (ongevalstype). Elke figuur

geeft het aantal ongevallen in de voor- en in de naperiode, voor zowel de onderzoeksgebieden als de controlegebieden. Verder is aangegeven de ongevalsreductie (in procenten). De significante ongevalsreducties zijn in de figuren met een * aangegeven. De berekeningen gelden voor alle onderzoeksgebieden samen.

De ongevalsreductie geeft aan wat de verkeersveiligheidsaspecten zijn van het totale pakket van sobere inrichtingsmaatregelen, gecorrigeerd voor veranderingen door andere omstandigheden (zie tekstkader, gebaseerd op [Bos, 1992]). Dit effect wordt gemeten als verandering in het aantal letsel- en slachtofferongevallen. De uitkomst wordt significant beoordeeld, wanneer uit de statistische analyse blijkt dat er - gegeven de geregistreerde aantallen ongevallen - maar een kleine kans (minder dan 5 procent) is dat de gevonden uitkomst van de ongevalsreductie ‘toevallig’ tot stand kwam, zodat met een grote mate van zekerheid (ten minste 95 procent) mag worden aangenomen dat het gevonden effect inderdaad toe te schrijven is aan de getroffen inrichtingsmaatregelen. Overigens: het omgekeerde geldt *niet*! Wanneer de veiligheid verbetert (lager aantal ongevallen), zonder dat de ongevalsreductie significant is, wil dat niet zeggen dat de maatregelen er niet toe doen (en zeker niet dat het ‘slechte’ maatregelen zijn!). Door een onjuiste interpretatie kan statistische analyse zelfs contraproductief zijn voor de bevordering van de verkeersveiligheid. Diezelfde auteur geeft vuistregels voor het aantal ongevallen dat in een analyse moet worden betrokken om een verwachte verbetering ook statistisch aan te kunnen tonen [Hauer, 1997].



Figuur 3. Letselongevallen in voor- en nasituatie in onderzoeksgebieden en controlegebieden, onderscheiden naar totaal, kruisingen en wegvakken. Ongevalsreducties.

5.2 Letselongevallen

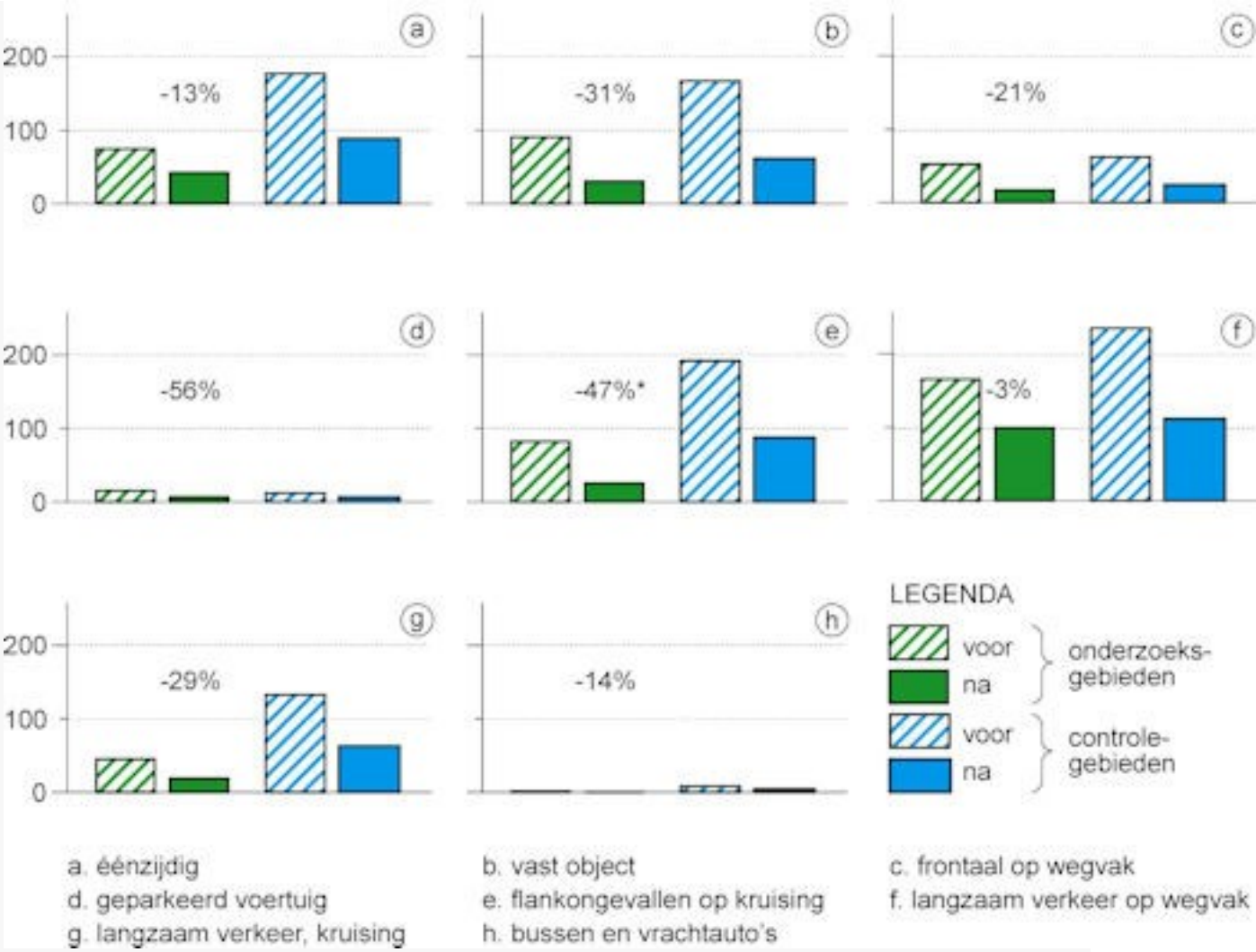
Uit figuur 3 blijkt dat het aantal letselongevallen significant daalt: de ongevalsreductie is min 24 procent. Er is een groot verschil tussen de kruisingen (min 44 procent, significant) en de wegvakken (min 18 procent, niet significant). De grotere afname op de kruisingen kan worden toegeschreven aan het gegeven dat de meeste ‘sobere’ maatregelen op kruisingen zijn doorgevoerd, omdat dat potentieel de gevaarlijkste punten zijn. Deze uitkomst houdt ook een belofte in: door inrichtingsmaatregelen op wegvakken (in een later stadium) kan het aantal ongevallen nog verder omlaag. Bij een letselongeval zijn gemiddeld 1,25 (in de onderzoeksgebieden) en 1,29 (in de controlegebieden) slachtoffers te betreuren. Wanneer de aantallen slachtoffers als maatstaf worden genomen, is wel steeds sprake van een significante

ongevalsreductie. Op kruisingen is dat min 47 procent, op wegvakken min18 procent en in totaal min 24 procent.

Figuur 4. Als figuur 3, alleen ernstige ongevallen (dodelijk en/of ziekenhuisopname).

5.3 Ernstige ongevallen

In de onderzoeksgebieden is gemiddeld 39 procent van de letselongevallen geclassificeerd als ernstig ongeval. In de controlegebieden is dat 45 procent. Er is daarbij geen verschil tussen voor- en naperiode. Figuur 4 laat voor het aantal ernstige ongevallen een met de letselongevallen overeenstemmend beeld zien. De ongevalsreducties van de maatregelen zijn voor de ernstige ongevallen zelfs iets groter dan bij de letselongevallen: min 55 procent op de kruisingen en min 27 procent op wegvakken en kruisingen samen (beide significant). Het effect op wegvakken is min 20 procent (niet statistisch significant).



Figuur 5. Als figuur 3, naar aard van het ongeval (a-e naar manoeuvre, f-h naar betrokken voertuigcategorie)

5.4 Aard van het ongeval

In figuur 5 zijn de uitkomsten onderscheiden naar aard van het ongeval. Hoewel voor alle ongevalssoorten sprake is van negatieve ongevalsreducties (uiteenlopend van min 3 tot min 56 procent), is slechts in één geval sprake van statistische significantie. Niet toevallig wordt die significante uitkomst (min 47 procent) gevonden voor de flankongevallen op kruisingen.

Aparte aandacht verdienen de ongevallen met langzaam verkeer, op wegvakken (figuur 5f) en op kruisingen (figuur 5g). Vooral op wegvakken is nauwelijks sprake van een ongevalsreductie (min 3 procent). Voor kruisingen is de uitkomst aanzienlijk hoger, namelijk min 29 procent, maar niet significant.

Dat betekent dat (brom)fietsers minder dan andere verkeersdeelnemers profiteren van de genomen maatregelen.

6. Kosten en kosten-effectiviteit

De totale kosten van de inrichtingsmaatregelen in de twintig 60 km/h-zones bedroegen 7,2 miljoen euro. Dat betekent een investering van 10.106 euro per kilometer (prijspeil 2004). Deze uitkomst wordt sterk beïnvloed door meer ingrijpende maatregelen in vier gebieden. Wanneer deze buiten beschouwing blijven, bedragen de kosten 6.430 euro per kilometer. Dit komt nagenoeg overeen met een schatting vooraf van het Infopunt Duurzaam Veilig Verkeer van 5.672 euro per kilometer. De kosten-effectiviteit geeft inzicht in de kosten die gemaakt moeten worden om één ernstig ongeval te vermijden. Deze grootheid wordt bepaald door het verband tussen de kosten van een inrichtingsmaatregel en de kosten van de daardoor vermeden ongevallen, beide gerekend over de effectieve levensduur van de maatregel. Toegepast op de 60 km/h-zones, is de kosten-effectiviteit het quotiënt van een eenmalige investering in het eerste jaar en de huidige waarde van het effect daarvan in de toekomst.

Het begrip huidige waarde houdt in dat de effecten over een reeks van jaren worden gewogen. Daardoor krijgen effecten die later optreden een kleiner gewicht dan effecten die eerder optreden. Deze zogenaamde ‘huidige ernstige gewonden’ worden niet in geld uitgedrukt, maar in het totale aantal vermeden ernstige gewonden in de toekomst, gedisconteerd naar het jaar van de investering. Zoals gebruikelijk bij overheidsprojecten is het discount percentage 4 procent. Uitgegaan wordt van een effectieve levensduur van de maatregelen van 30 jaar. Operationele kosten (onderhoud, handhaving) blijven buiten beschouwing.

Voor de onderzoeksgebieden is het aantal vermeden ernstige gewonden te berekenen op 12,7 per jaar. Dat resulteert in een gedisconteerd aantal over 30 jaar van 219 ernstige gewonden. In combinatie met de investering van 7,2 M€ betekent dit een investering van 33.000 euro om één ernstig slachtoffer te

vermijden. Dit bedrag is aanzienlijk hoger dan een schatting vooraf van de SWOV (18.000 euro). Desondanks zijn de maatregelen voor de 60 km/h-zones vergeleken met andere maatregelen nog steeds zeer kosten-effectief. Ter vergelijking: voor 30 km/h-zones in stedelijke gebieden wordt een bedrag van 86.218 euro aangehouden [Wesemann, 2000].

7. Discussie

De ongevalsreductie van min 24 procent is groter dan vooraf verwacht. Het effect is ook groter dan de min15 procent die in een internationale meta-analyse van stedelijke verkeersbeheersingsprojecten werd gevonden [Elvik, 2001]. Het effect in de onderzoeksgebieden is vooral bereikt op de kruisingen. Dat biedt mogelijkheden voor verdere verbetering door aanvullende maatregelen op de wegvakken. Hetzelfde geldt voor het inzetten van handhavingsmaatregelen.De verwachting vooraf dat de verkeersintensiteiten in de onderzoeksgebieden enigszins zouden dalen is niet bewaarheid. De overheveling van verkeer naar netwerken van hogere orde is (nog?) niet gelukt. Onduidelijk is of dit komt doordat de maatregelen onvoldoende ‘hinderlijk’ zijn om de routekeuze te beïnvloeden, of doordat er geen alternatieve routes beschikbaar zijn. De tot nu toe ingezette sobere inrichtingsmaatregelen zijn vooral civieltechnisch van aard. Zulke maatregelen kunnen irritatie bij de weggebruiker oproepen. Daarom wordt aanbevolen om bij eventuele verdere inrichtingsmaatregelen nadrukkelijk te kijken naar de mogelijkheden om hierbij gebruik te maken van specifieke landschappelijke en cultuurhistorische elementen. Het ‘Beeldenboek Plattelandswegen’ [Hauptmeijer e.a., 2008] is ontwikkeld als een inspiratiebron voor zo’n werkwijze.

Waterschappen spelen een unieke rol in het Nederlandse wegbeheer [Jaarsma ea 1999]. Een belangrijk verschil met de andere beheerder van plattelandswegen, de gemeenten, is de gebiedsgrootte. Voor het effectief inzetten van 60 km/h-zones, in samenhang met een netwerk van wegen van hogere orde voor het afwikkelen van het doorgaande verkeer, is een voldoende grote schaal nodig. Waterschappen zijn (ruim) groot genoeg om dit

te realiseren, maar de meeste gemeenten zullen moeten samenwerken om tot een goede gebiedsgrootte te kunnen komen. Dit kan in de praktijk belemmerend werken. Daarnaast is duidelijk merkbaar dat gemeenten bij de aanpassing van hun wegennet in het kader van Duurzaam Veilig het accent leggen bij maatregelen binnen de bebouwde kom, bijvoorbeeld met 30 km/h-zones. Omdat daarvoor hogere kosten gemaakt moeten worden per bespaard slachtoffer, zou de gemeenten geadviseerd kunnen worden om eerst de onder hun beheer vallende plattelandswegen aan te passen. De in dit artikel besproken uitkomsten hebben betrekking op poldergebieden in het westen van het land. Dit roept de vraag op naar effecten in de kleinschalige zandgebieden in het oosten en zuiden, waar onder regie van de gemeenten sober ingerichte 60 km/h-zones tot stand zijn gekomen.

8. Conclusies

De sobere herinrichting van 850 km plattelandswegen door de waterschappen in het westen van het land heeft een ongevalsreductie van min 24 procent op het aantal letselongevallen. Dit effect wordt vooral op de kruisingen bereikt (min 44 procent). Voor de ernstige ongevallen (doden en ziekenhuisopname) zijn de effecten nog iets groter. Er is een investering nodig van 33.000 euro om één ernstig ongeval te vermijden, terwijl vooraf was gerekend op 17.600 euro. Desondanks is sprake van een zeer kosten-effectieve maatregel: voor 30 km/h-zones in stedelijk gebied geldt een bedrag van ruim 86.000 euro.

Verantwoording

Dit artikel is een bewerking van een recent verschenen wetenschappelijk artikel van de auteurs [Accident Analysis & Prevention43, 2011, nr. 4, blz. 1508-1515] en van een eerdere presentatie op het XXIIIste PIARC congres in 2007 [Jaarsma en Spaas, 2007]. Daarbij is gebruikgemaakt van de basisgegevens uit onderzoek van de Unie van Waterschappen [Beenker, 2004]. De gerapporteerde ongevalsreducties uit die studie zijn gecorrigeerd met betere waarden voor de expositie in de controlegebieden. De kosten-effectiviteit is eveneens opnieuw berekend, conform de methodiek die bij de SWOV wordt gehanteerd [Wesemann, 2000].

Wilt u meer weten over het bovenstaande artikel of over de presentatie, dan kunt u mailen naar:rinus.jaarsma@kpnmail.com

Literatuur

1. [Weijermars en Schagen, 2009]. Weijermars, W.A.M., Schagen, I.N.L.G. van (editors), 2009. Tien jaar Duurzaam Veilig: verkeersveiligheidsbalans 1998-2007. SWOV-rapport R-2009-14, Leidschendam.
2. [Wesemann, 2000]. Wesemann, P., 2000. Verkeersveiligheidsanalyse van het concept-NVVP. Deel 2: kosten en kosteneffectiviteit : beschrijving en berekening per maatregel en toetsing aan financiële randvoorwaarden. SWOV-rapport D-2000-9II, Leidschendam.
3. Aap-artikel (in figuur-bijschrift fig 1 en 2, ook in verantwoording); zie vermelding onder 9.
4. [Bos, 1992]. Bos, J.M.J., 1992. Een draaiboek ten behoeve van de evaluatie van effecten van maatregelen. SWOV, Leidschendam.
5. [Hauer, 1997]. Hauer, E., 1997. Observational before-after studies in road safety; Estimating the effect of highway and traffic engineering measures on road safety. Elsevier Science Ltd., Oxford.
6. [Elvik, 2001]. Elvik, R., 2001. Area-wide urban traffic calming schemes: a meta-analysis of safety effects. Accident Analysis and Prevention 33 (3), 327-336.
7. [Hauptmeijer, ea, 2008]- Hauptmeijer, W.M, M.C. van den Berg, R. Beunen, H.J.J.C.M. van Blerck, C.H.P.M. van Dam, C.F. Jaarsma en M. van Kelegom, 2008. Plattelandswegen mooi en veilig; een beeldenboek. CROW-publicatie 259. CROW, Ede (144 pp).
8. [wegbeheer waterschappen]. Jaarsma, C.F., T. van Dijk en M.J. Webster, 1999. Waterschappen en de financiering van hun wegbeheerstaak. Wegen 73 nr 7: 16-19.
9. Jaarsma, C.F., R. Louwerse, A. Dijkstra, J.R. de Vries en J-P. Spaas, 2011. Making minor rural road networks safer: The effect of 60 km/h-zones. Accident Analysis and Prevention 43 no. 4: 1508-1515.

10. [Jaarsma en Spaas, 2007]. Jaarsma, C.F., Spaas, J.-P., 2007. The promising contribution of sustainably-safe 60 km/h-zones to rural road safety in the Netherlands. Proceedings XXIIIrd World Road Congress PIARC, Paris (F), 17-21 September (Paper on DVD, 14 pp).
11. [Beenker, 2004]. Beenker, N.J., 2004. Evaluatie 60 km/h projecten. Eindrapport (Via Verkeersadvies/Unie van Waterschappen. Den Haag, The Netherlands.
Share on linkedinShare on facebookShare on twitterShare on email

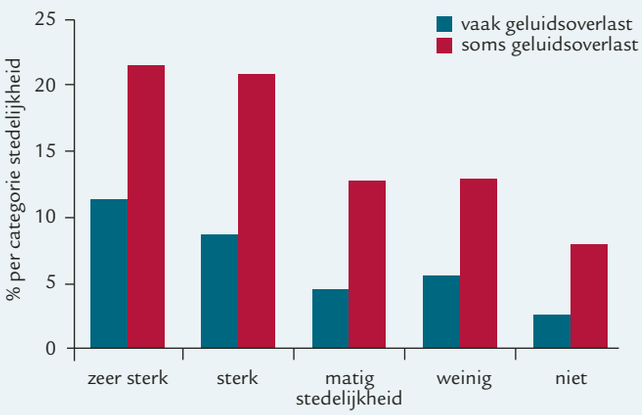
Geluidsoverlast gaat gepaard met gezondheidsproblemen

Lea Jabaaij

Weinig Nederlanders ervaren desgevraagd geluidsoverlast. Maar diegenen die zeggen vaak geluidshinder te ondervinden, melden ook vaker gezondheidsklachten en slaapproblemen. Dit geldt zowel voor stedelingen als plattelandsbewoners.

Nederland is een dichtbevolkt land. En waar veel mensen wonen, is veel lawaai. Volgens het RIVM staat minder dan een derde van de woningen in stille gebieden (gemiddeld minder dan 50 dB). Toch lijken we redelijk gewend aan lawaai. Ruim driekwart van de Nederlanders geeft desgevraagd aan nooit geluidsoverlast te ondervinden. Zeven procent van de bevolking zegt wel vaak geluidshinder te ervaren. Niet geheel verwonderlijk melden stadsbewoners vaker geluidsoverlast dan bewoners van de rest van Nederland: in (zeer) sterk stedelijke gebieden heeft ongeveer 10% van de bevolking vaak last van geluid, in de rest van Nederland is dat rond de 4% (*figuur* 1).

Figuur 1 Het percentage mensen dat zegt vaak/soms geluidsoverlast te ondervinden, ingedeeld naar mate van stedelijkheid



Bron: Patiëntenenquête 2001

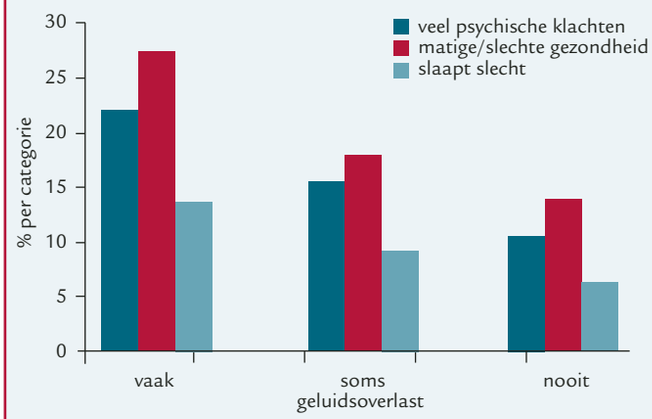
Geluidshinder en gezondheidsproblemen

Mensen die vaak geluidsoverlast ondervinden, zeggen twee keer zo vaak een matige tot slechte gezondheid te hebben als degenen die nooit last hebben van geluidshinder (28% tegenover 14%). Hetzelfde geldt voor psychische problemen (22% tegenover 11%) en slaapproblemen: 14% van de mensen met geluidshinder zegt slecht te slapen tegenover 6% van de mensen in een rustiger omgeving (*figuur* 2).

Het rustgevende platteland?

Hoewel mensen in steden vaker geluidsoverlast melden, gaat het hier niet specifiek om stadsproblematiek. Zowel in de stad als op het platteland melden mensen die geluidsoverlast ondervinden vaker psychische klachten, een matige tot slechte gezondheid en slaapproblemen. *Figuur* 2 geldt dus voor stadsmensen en voor plattelandsbewoners. Ook leeftijd, geslacht en verzekeringsvorm beïnvloeden de relatie tussen geluidsoverlast en de genoemde gezondheidsklachten niet.

Figuur 2 Het percentage mensen met gezondheidsklachten, gerelateerd aan ervaren geluidsoverlast



Bron: Patiëntenenquête 2001

Kip of ei?

Krijgen mensen psychische problemen, een slechte gezondheid en slaapklachten door te veel lawaai? Sommige onderzoekers menen van wel, maar uit de resultaten van de patiëntenenquête waaruit bovenstaande gegevens afkomstig zijn, is dat niet op te maken. Geluidsoverlast is hier een subjectief begrip: geluidsoverlast is geluidsoverlast als iemand dat als zodanig ervaart. Misschien zijn mensen met veel psychische klachten, een slechte gezondheid en slaapproblemen wel gevoeliger voor geluid en hebben ze hier eerder last van dan hun buren die aan dezelfde herrie blootstaan. Een andere mogelijke verklaring is dat mensen die zeggen geluidsoverlast te ondervinden meer geneigd zijn om te klagen en daardoor ook vaker gezondheidsklachten rapporteren.
Uitsluiten dat geluidsoverlast de problemen veroorzaakt, kunnen we ook niet. Duidelijk is in ieder geval wel dat het een met het ander te maken heeft. Maar hoe?

De hier beschreven analyses zijn uitgevoerd met LINH-gegevens in het kader van de tweede Nationale Studie naar ziekten en verrichtingen in de huisartspraktijk (2001; www.nivel.nl/nationalestudie). De patiëntenenquête is ingevuld door 12.699 mensen. LINH is een project van NIVEL, WOK, LHV en NHG. Voor meer informatie over LINH kunt u terecht op de website (www.linh.nl). Reacties naar info@linh.nl.

RWS Tender Twaalfmaat (A9) upgrading van Ondernemerscollectief

Toelichting aan Commissie Mobiliteit en Financiën Provincie NH

Op 16 oktober 2015 heeft een collectief van ondernemers een voorstel voor de Parking 'Twaalfmaat' bij Rijkswaterstaat ingediend, vanwege uitgeschreven innovatie tender (Tendernet). Rijkswaterstaat wil de Parkings langs de snelwegen innoveren: meer functies, aantrekkelijker en beheer uitbesteed.

Het collectief van ondernemers, van het bestaande restaurant en het tankstation aangevuld met een restaurantketen, winkel, elektrisch laden en enkele bouwspecialisten maar zonder ontwikkelaar, heeft een hybride plan uitgewerkt. Er zitten drie bewegingen in:

1. Uitbreiding naar het Noorden op eigen grond met groene herinrichting van de huidige parking.
2. Revolving Fund waardoor exploitatie uitbreiding ook het beheer bestaande deel betaalt.
3. Recreatieve inrichting gericht op NH en de 'Stelling', en camouflage van de parking en de weg.

De bedoeling van de Rijkswaterstaat Tender is om ideeën voor heel Nederland te krijgen en om proefprojecten voorgesteld te krijgen, die worden dan komende jaren uitgevoerd. Het voorstel voor 'Twaalfmaat' is door het ondernemers collectief zo uitgewerkt dat het proefproject kan worden, maar vooral ook rekening houdt met alle terechte lokale belangen en vereisten van de retail, open landschap, 'Stelling van Amsterdam' en de aanstaande A8-A9 verbinding. Uitgangspunt is dat een plan op deze locatie pas goed is als alle belanghebbenden er beter van worden. Ze willen daarom iedereen bij de uitwerking betrekken. Daarom nodigt dit ondernemers collectief u als commissie Mobiliteit en Financiën als eerste uit om op locatie te komen kijken, met presentatie van het bij Rijkswaterstaat ingediende voorstel. Het is geen definitief plan, het wordt niet mogen ingediend, er is geen haast omdat er nog geen kosten zijn gemaakt, het plan wordt pas een echt plan als alle betrokkenen meedoen.

Voor het gebied ten Noorden van het Noordzeekanaal geldt overigens dat juist 'Twaalfmaat' als parking een 'Gateway' voor dit hele gebied het Noorderkwartier is. Tussen Schiphol tot aan de Kop van Noord Holland en Wieringen bij de Afsluitdijk is dit de enige parking. De nieuw A8-A9 verbinding zal van deze locatie een 'Crossroad' maken waar het zakelijk, recreatief en passerend verkeer de komende jaren de intensiteit van het gebruik zal verhogen. Zo een 'Crossroad' is te zien als een acupunctuur punt in het verkeersweefsel waar de goede dingen samen komen. Het collectief io. droomt ervan dat de parking 'Twaalfmaat' een rijke plek wordt, geen schimmige parking waarbij je liever een andere kant opkijkt, maar een kwaliteitspunt in het landelijk gebied waardoor het bestaande ook historische landschap, met parking voor passanten, toeristen en zakelijke afspraken positief verbonden worden.

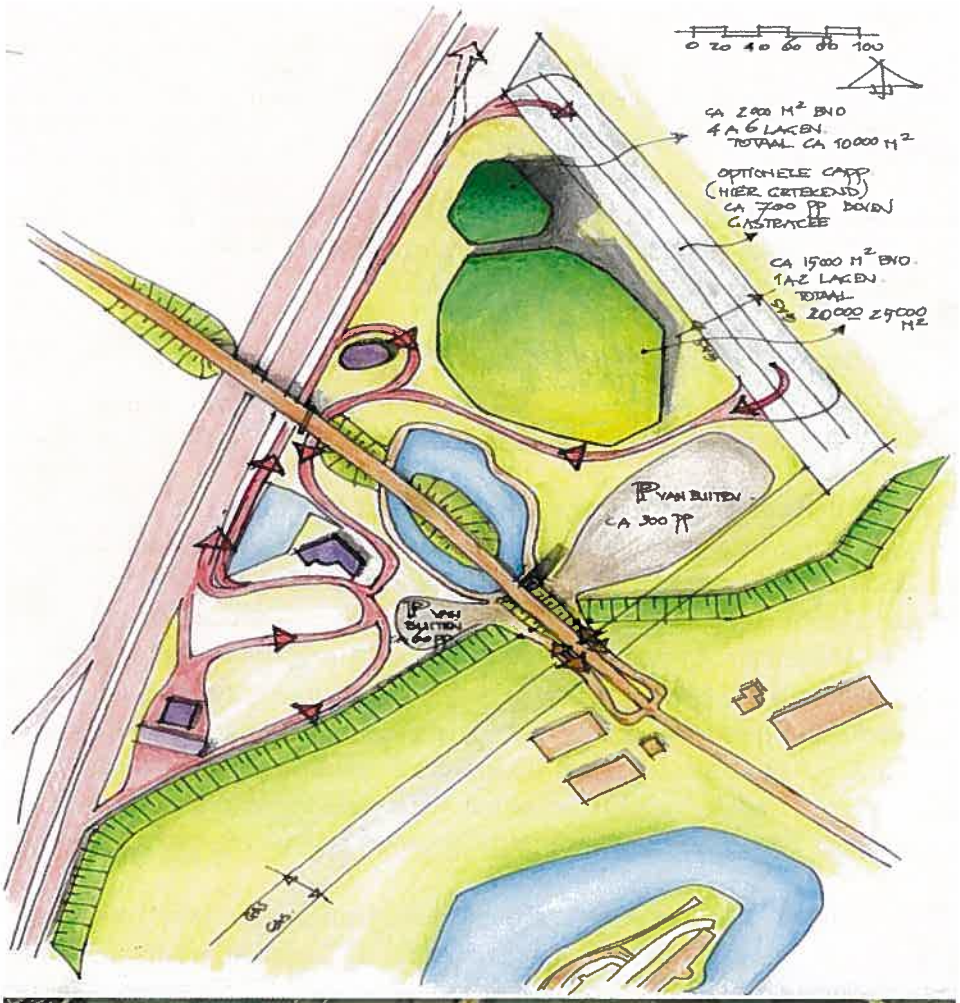
Parking 'Twaalfmaat' nu

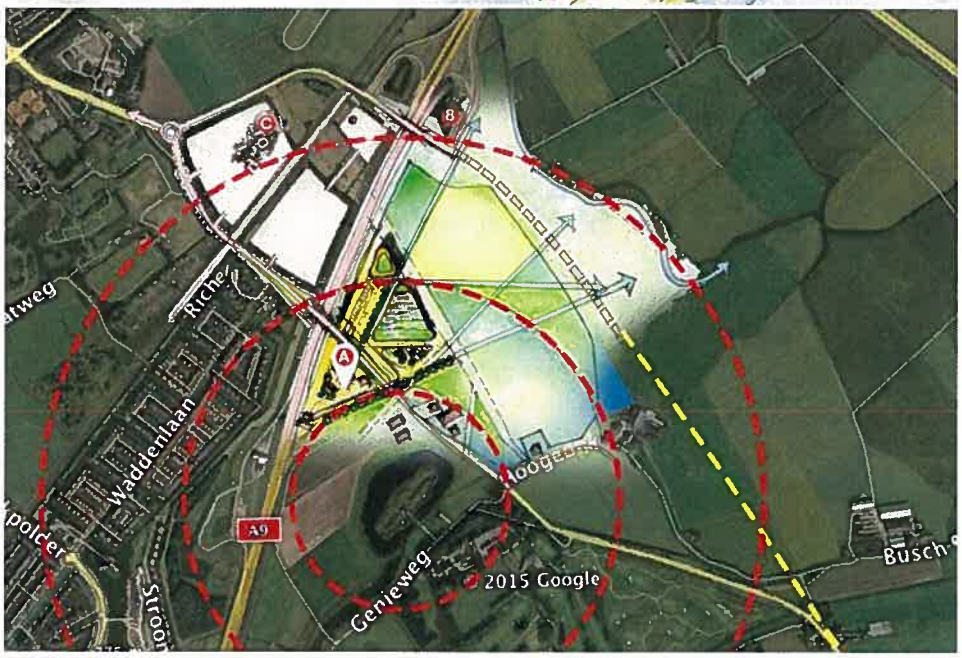
Het betreft de Parking 'Twaalfmaat' aan de A9 (313 RWS ID; 112) aan de Oostzijde daarvan te bereiken rijdend in Noordelijke richting. De VZP biedt anno 2015 Een Texaco pompfaciliteit (met winkel en toilet), een vrijstaand restaurant (met toilet) met tussenliggend parkeerplaatsen voor personen- en vrachtwagens. De VZP is open zonder beplanting met een paar bomen op de Oostelijke begrenzing.

Toelichting: van links naar rechts, zicht op de parking vanaf de Zuidzijde, het Texaco station en 'Twaalfmaat' restaurant.

Stichting Kollectieve Verbinding | Fred C. Sanders: mobiel: +31654773140 | fredsanders.skv@gmail.com
Postadres: De Herkulis 27 1531PR Wormer | BTW nummer : nvt | KvK 62854909 | Bank: NL46 INGB 0006800250 | @Fred_uit_Wormer

Parking 'Twaalfmaat' ingediend plan 'Innovatieve tender' Rijkswaterstaat





Het Ondernemers Collectief Twaalfmaat 23 november 2015.

23 nov. 2015

Burger Initiatief Piet Heneweer

Vervoer van de Toekomst met de

"Noordkop Hopper." Kop van NH.

Ik heb veel ervaring met Buurtbussen

416 en 417 W'meer-Schagen en Obdam-Schagen

deze vervoeren al jaren 80.000 mensen.

Bundeling Doelgroepen Vervoer

AWBZ - Leerlingen - Wmo en Leerlingvervoer

Grote voordelen en Besparingen (2 mln.)

Brief. Provincie.

Bedankt voor de positieve reactie

Tot 2018 verandert er niets in het OV

Stroomlijnnet - is Visie OV 2020

Wij vragen een positieve houding/medewerking

van de Prov NH voor een bedrag van 50.000 euro voor 10 bussen OV vervoer.

en dat ook uitdragen

naar de Gemeenten

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	23 november 2015
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. M. Spoor-Hendriks
Telefoonnummer/e-mail	:	023-514 5308 / spoorm@noord-holland.nl

Aanwezig:		
Commissievoorzitter	H.W. Struben	
Commissiegriffier	mw. M. Spoor-Hendriks	
Leden van de Commissie	CDA	: H. de Graaf en D.C. Heijnen
	ChristenUnie-SGP	: D.G.M. Ceder en M.C.A. Klein (vanaf 14.00 uur)
	D66	: A.E. Tijssens en Z. Yurdakul
	GroenLinks	: S. van Berkum en A. Hietbrink
	ONH	: J.H. Leever
	50PLUS	: G.J. Pieterman
	PvdA	: mw. E.M. van Duijn (vanaf 13.45 uur), N. Papineau Salm (tot 13.45 uur), X.J. den Uyl
	PvdD	: mw. L.D. Vermaas en F. Zoon
	PVV	: M. Deen (duocommissielid), J.J.A.M. van Hooff
	SP	: mw. R. Alberts, W. Hoogervorst en R. Sint
	VVD	: mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee, mw. P.E. Kirch-Voors en J.P.M. van Straaten
Gedeputeerden	mw. J. Geldhof (D66) en mw. E. Post (VVD)	
Ambtenaren/deskundigen	mw. A. Hoenderdos (agendapunt 5a), dhr. N. van Engelen (Ernst & Young) (agendapunt 5b), de heer J. Bierhuizen (agendapunt 6a)	
Insprekers	Zie agendapunten 7a en 7b	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	
Afwezig:	mw. O.A.C. de Meij	

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda
3. Inloophalfuur
4. Vaststellen van:
   a. het verslag van de vergadering van 26 oktober 2015
   b, lange termijn agenda
   c, toezeggingenlijst
   d. C-agenda
5. A-agenda Auditcommissie/Financiën

5a. Voordracht Rapport Randstedelijke Rekenkamer inzake toezicht gemeenschappelijke regelingen

5b. Voordracht Controleprotocol Accountantscontrole 2015 en 2016

5c. Voordracht laatste begrotingswijziging 2015

5d. Voordracht vaststellen legestarieven 2016

5e, Financiën/Milieu; voordracht aanpassing tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015. Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland

6. B-agenda Auditcommissie/Financiën

6a. Eindrapportage 5-puntenprogramma Versterking Concern control en financiële functie

7. A-agenda Mobiliteit

7a. Voordracht TWINH aansluiting A9 Heiloo

7b. Voordracht eerste actualisatie PMI 2016-2020

8. B-agenda Mobiliteit

8a. Opsplitsen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in ;t Gooi

8b. Voortgangsrapportage N23 Westfrisiaweg, 2e tertiaal 2015

9. C-agenda Financiën
10. Rondvraag portefeuille gedeputeerde mevrouw Post
11. C-agenda Mobiliteit
12. C-agenda Personeel en Organisatie
13. Rondvraag portefeuille de heer Remkes/de heer Loggen
14. Sluiting

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 13.15 uur en verwelkomt de aanwezigen. Mevrouw Van Duijn verwacht vanaf 13.45 uur de vergadering te kunnen bijwonen. Tot die tijd wordt ze vervangen door de heer Papineau Salm. Er is geen bericht van verhindering ontvangen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Van Straaten voor een terugkoppeling vanuit de commissie Coördinatie Overleg Europa (COE).

De heer **Van Straaten** (COE) vertelt dat de commissie onlangs is ingesteld en op 17 november jl. met vertegenwoordiging vanuit de Europa werkgroepen vanuit de drie andere provincies bijeenkwam. Zij werken samen in Regio Randstadverband. Medio januari 2016 zal de conceptversie van de Randstadstrategie Europa voor de komende vier jaar worden verspreid en vervolgens worden geagendeerd in de betreffende vakcommissies. Medio maart/april 2016 volgt de definitieve Randstadstrategie, welke door de verschillende Provinciale Staten moet worden bekrachtigd. Met de andere provincies is ook gesproken over de bouwstenennotitie voor deze Randstadstrategie.

Mededelingen gedeputeerde:

- In het kader van de verkoop Vafamil is het RVB (Rijksvastgoedbedrijf) in gesprek met PWN. Dat lijkt er goed uit te zien. De gedeputeerde verwacht dat men spoedig tot overeenstemming zal komen.
- De procedure OV Haarlem-IJmond loopt. Het college werkt aan een Nota van Uitgangspunten voor Noord-Holland Noord. Een eerste concept wordt besproken met degenen die daarover mogen of moeten adviseren. Het concept komt op enig moment ook naar deze commissie.

2. Vaststelling van de agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Inloophalfuur

De **voorzitter** meldt dat zich voor het inloophalfuur twee insprekers hebben gemeld. Allereerst wordt de heer Sanders in de gelegenheid gesteld om het woord te voeren,

De heer **Sanders** (Stichting Kollectieve Verbinding) spreekt namens het ondernemerscollectief Twaalfmaat, een collectief van ondernemers uit de regio Uitgeest-Heemskerk. De aanstaande verbinding A8/A9 zien ondernemers als een kans om van de parking Twaalfmaat een betere locatie te maken. Rijkswaterstaat schreef een innovatieve tender uit, waarin wordt opgeroepen om tot grensdoorbrekende voorstellen te komen voor de parkings in Nederland, zoals het toevoegen van voorzieningen en het stimuleren van zakelijk gebruik.
De heer Sanders nodigt de commissieleden uit eens een bezoek te brengen aan de locatie en kennis te maken met de ondernemers, waarna een uitgebreide toelichting kan worden gegeven op het voorstel. De betreffende ondernemers willen met de politiek, stakeholders en omwonenden in gesprek om te beoordelen of het idee een kans wordt geboden. Door middel van een revolving fund kan geld worden gegenereerd om Rijkswaterstaat van de beheerkosten af te helpen. Het eindresultaat zou een soort hub moeten zijn, waar verschillende doelgroepen worden bediend. De heer Sanders verwijst verder naar de door hem uitgedeelde toelichting met impressies.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of is nagedacht over de synchronisatie van de twee trajecten van de tender en de besluitvorming over de A8/A9.

De heer **Leever** (ONH) verwijst naar de grote vrachtwagenparkeerplaatsen bij Den Oever en de verschillende pompstations. In hoeverre draagt dit wel of niet bij aan de voorgestelde locatie?

De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of marktonderzoek is gedaan naar de behoefte aan een dergelijke parking.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) vraagt of het plan dat er nu ligt afhankelijk is van de keuze vanuit de provincie voor een bepaald tracé.

De heer **Sanders** (Stichting Kollectieve Verbinding) legt uit dat de tender landelijk is uitgeschreven door Rijkswaterstaat. Er is geen rekening gehouden met de A8/A9 planning. Het ondernemerscollectief is versneld door die tender en heeft geen haast. Mocht de tracékeuze dwars over de parking gaan, dan zal de parking altijd wel weer een plek vinden. Hoe de uitwerking eruit zal

zien is afhankelijk van de tracékeuze. Uiteraard gaat de voorkeur uit naar de huidige plek, omdat daarin al het nodige is geïnvesteerd.
Er is geen marktverkenning gedaan door het ondernemerscollectief. In het kader van de A8/A9 verbinding is er veel onderzoek naar mobiliteit. Verondersteld kan worden dat het aantal bezoekers van de parking zal toenemen. De verwachting is dat ook het zakelijk bezoek zal toenemen.
Er zijn inderdaad al de nodige parkeerplaatsen in Noord-Holland. De verwachting is dat zowel in de richting van Kennemerland als daar vandaan het verkeer zal toenemen. Gaat men richting het Noorden (Den Oever en de Afsluitdijk), dan is er alleen bij Van der Valk in Wieringermeer een parking direct aan de snelweg. Deze parking ondervindt dat er te weinig voorzieningen kunnen worden geboden voor een goede stop.

De **voorzitter** bedankt de heer Sanders voor zijn toelichting. Hij geeft het woord aan de heer Heeneweer.

De heer **Heeneweer** komt met een burgerinitiatief op het gebied van vervoer.
Hij vertelt over vervoer in de toekomst met de Noordkophopper. De Noordkophopper is een belbus die al op Texel operationeel is. De heer Heeneweer zou hiermee ook aan de gang willen. Hij heeft veel ervaringen met buurtbussen. Nu houdt hij zich bezig met de bundeling van doelgroepenvervoer. Dit kan grote financiële voordelen opleveren (circa twee miljoen euro) in de Noordkop.
Het voorstel is voorgelegd aan gemeenten en de provincie Noord-Holland. Vanuit de provincie kwam een schriftelijke reactie. De heer Heeneweer wil daarvoor zijn dank uitspreken evenals voor de prettige samenwerking die er steeds is. Met de strekking van de brief is de heer Heeneweer het niet eens. De brief spreekt over de opheffing van het openbaar vervoer. Pas in 2018 is de aanbesteding van de nieuwe concessie. De initiatiefnemers staan achter het stroomlijnennet, met twee lijnen in de Kop van Noord-Holland. Dat stroomlijnennet wordt niet geraakt door dit burgerinitiatief want dit betreft de toekomstvisie voor 2020.
De heer Heeneweer vraagt om een positieve grondhouding en medewerking van de provincie bij het beschikbaar stellen van een relatief klein bedrag van 60.000 euro voor tien bussen voor openbaar vervoer. De gemeenten financieren de rest.

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of de heer Heeneweer een beeld heeft van hoe de betreffende gemeenten gaan reageren.

De heer **Heeneweer** antwoordt dat gemeente Hollands Kroon volledig achter het initiatief staan. Van Den Helder hoort de heer Heeneweer nog niet veel. Gemeente Schagen houdt zich er wel mee bezig. Als de provincie met het plan instemt, dan zal dat gemeenten over de streep trekken. De aanbesteding van leerlingenvervoer is al uitgesteld, omdat het ideaal zou zijn wanneer het leerlingenvervoer kan worden meegenomen in het plan voor doelgroepenvervoer. Provincie Flevoland heeft uitgezocht dat als het regiecentrum is aanbesteed het leerlingenvervoer niet meer hoeft te worden aanbesteed. Het doelgroepenvervoer kan worden ingevoegd bij de regionaal vervoerder. Tussen 9.00 en 15.00 uur wordt het personenvervoer geregeld door vrijwilligers.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) spreekt van een mooi initiatief dat zeker moet worden meegenomen in de verdere discussies over openbaar vervoer.

De heer **Heeneweer** benadrukt dat het in de Kop van Noord-Holland zeer belangrijk is dat er goed openbaar vervoer komt, vooral voor de oudere inwoners.

De **voorzitter** bedankt de heer Heeneweer voor zijn komst en toelichting.

4. Vaststellen van:

a. Verslag van de vergadering van de commissie Mobiliteit en Financiën van 26 oktober 2015

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

b. Lange termijn agenda

De lange termijn agenda wordt vastgesteld.

c. Toezeggingenlijst

De toezeggingenlijst wordt vastgesteld.

d. C-agenda

Er zijn geen vragen of opmerkingen.

5. A-agenda Auditcommissie/Financiën

5a. Voordracht Rapport Randstedelijke Rekenkamer inzake toezicht financiën gemeenschappelijke regelingen.
De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Hoenderdos van de Randstedelijke Rekenkamer.

Mevrouw **Hoenderdos** (bestuurderdirecteur Randstedelijke Rekenkamer) geeft een korte toelichting op het rapport. Het onderzoek financieel toezicht is gedaan na een bredere oriëntatie op het thema. Het toezicht op gemeenschappelijke regelingen bleek onderbelicht te zijn, terwijl er in het kader van de decentralisaties in het sociaal domein juist rondom gemeenschappelijke regelingen veel te doen is. Om de afbakening ten opzichte van het andere onderzoek naar verbonden partijen te regelen is bij dit onderzoek een info-grafic gemaakt, waar het gaat om het toezicht op gemeenschappelijke regelingen waarvan de provincie geen deel uitmaakt. Er is besloten om er een provincievergelijkend onderzoek van te maken, zodat de resultaten van de vier Randstadprovincies in een rapport konden worden samengevat. In aanbeveling vier wordt verwezen naar goede voorbeelden en werkwijzen uit de andere drie provincies.
Het was mogelijk dat het toezicht op de gemeenschappelijke regeling geen taak van de provincie zou blijven. Vooruitlopend daarop heeft de provincie Noord-Holland deze vorm van toezicht geminimaliseerd. In de reactie van het college kon men lezen dat inmiddels stappen zijn gezet om dat weer op te pakken en verder in te richten.

De heer **Yurdakul** (D66) constateert dat Utrecht en Flevoland wel toezicht hebben gehouden en Noord-Holland niet. Wat is de omvang van de risico's die zijn toegenomen als gevolg van de decentralisatie van zorgtaken? In welke mate valt dit de provincie aan te rekenen door de gemeenten? Heeft het aangegeven verzuim ook nog gevolgen?

De heer **Heijnen** (CDA) vraagt over het informeren van Provinciale Staten wat daarvoor een geschikt middel zou kunnen zijn.
Het CDA vindt het goed om te zien dat de eerste stappen zijn gezet, als gevolg van een besluit van mei 2014. Betreffende aanbeveling 3, de informatievoorziening naar Provinciale Staten, gaat het CDA daarover graag het gesprek aan. Een eerste aanleg lijkt een periodiek overzicht, zoals dat in Zuid-Holland wordt gebruikt, een geschikt middel. Heeft de gedeputeerde een beeld bij de informatievoorziening?

De heer **Van Straaten** (VVD) vindt het een goede zaak dat de provincie Noord-Holland heeft besloten de toezichthoudende rol weer op te pakken. In dergelijke regelingen gaat, vanwege de decentralisaties, steeds meer geld om.
Provincie Noord-Holland heeft geen specifiek beleid voor het toezicht op gemeenschappelijke regelingen opgesteld. De VVD onderschrijft de wenselijkheid van een heldere visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen en op gemeenten en waterschappen in zijn algemeenheid. Inmiddels schijnt er een ambtelijk beoordelingskader beschikbaar te zijn, dat vooralsnog wordt beschouwd als een visie. Mogelijk is het beoordelingskader op dit moment toereikend genoeg om als visie te dienen.
De VVD dringt aan op een rapportage over toezichtbevindingen en dan niet alleen ten aanzien van het toezicht op gemeenschappelijke regelingen, maar ook het toezicht op gemeenten en waterschappen. Volgens het college verloopt deze informatiestroom via de jaarstukken. De heer Van Straaten zocht tevergeefs in de jaarstukken naar een dergelijke rapportage. Op pagina 22 van het jaarverslag is er een zin aan gewijd. Wat de heer Van Straaten betreft komt er een uitgebreidere rapportage over het gevoerde toezicht.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) zou de informatievoorziening onderdeel willen laten uitmaken van de reguliere cyclus. Er hoeft geen aparte verantwoordingsrapportage te worden opgetuigd.

De heer **Leever** (ONH) zegt dat de provincies Flevoland, Utrecht, Noord-Holland en Zuid-Holland zich in dezelfde situatie bevinden wat betreft regelgeving, verantwoordelijkheden en verplichtingen. In tegenstelling tot de overige drie provincies voert de provincie Noord-Holland geen goede controle uit. Hoe kan dat? Waarom voert Noord-Holland die controle niet uit?

De heer **Den Uyl** (PvdA) meldt dat de PvdA blij is dat het college van Gedeputeerde Staten de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer onverkort overneemt. De fractie ziet de uitwerking gaarne tegemoet.

De heer **Van Hooff** (PVV) vertelt dat de PVV het prima vindt als via het jaarverslag wordt gerapporteerd.

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de SP zich al langer zorgen maakt over het toezicht en het democratisch gehalte van de samenwerkingsverbanden. Financieel toezicht is een belangrijk onderdeel. Ook gemeenteraden hebben moeite met het zoeken van instrumenten die gebruikt kunnen worden om het toezicht zelf te regelen. Een steeds groter deel van de uitvoering van beleid wordt in gemeenschappelijke regelingen geplaatst. Het zou zeer onverstandig zelfs onmogelijk zijn om als gemeente zelfstandige taken uit te voeren. De Randstedelijke Rekenkamer geeft aan dat het wenselijk is, - de SP vindt het zelfs noodzakelijk-, om goed in kaart te brengen welke gemeenschappelijke regelingen er in de provincie zijn. Het college van Gedeputeerde Staten zei dat er een overzicht is. Waar is deze lijst te vinden?
In een aanbeveling wordt gekozen voor een risicogestuurd toezicht. De SP kan daar mee leven, maar aangezien er de afgelopen jaren geen toezicht is geweest, is het wenselijk om bij aanvang van de toezichtperiode 2016 in kaart te brengen hoe de financiële situatie van de diverse regelingen op dit moment is. Kan de gedeputeerde een dergelijk toezicht toezeggen? Wellicht kan de provincie ook naar de diverse deelnemende gemeenten een handreiking doen om gezamenlijk werk te maken van goed toezicht. Ziet de gedeputeerde daartoe mogelijkheden?

Mevrouw **Hoenderdos** (bestuurderdirecteur Randstedelijke Rekenkamer) vertelt dat geen onderzoek is gedaan naar de gemeenschappelijke regelingen zelf. Het onderzoek is juist gestart omdat er risico's zijn. Vanwege de decentralisaties zijn honderden miljoenen euro's naar gemeenschappelijke regelingen gegaan.
De heer Hoogervorst vroeg of er sprake is van verzuim. Dat woord is in het rapport niet gebruikt. Er is geconstateerd dat het toezicht is geminimaliseerd. Met het oog op de toename van het belang vindt de Randstedelijke Rekenkamer dat voorbarig.
Provinciale Staten gaan zelf over de informatievoorziening. Het is belangrijk om de informatie proportioneel te doen. Gemeenschappelijke regelingen met meer risico verdienen dat daarover meer wordt geïnformeerd dan de wat kleinere. In het rapport is bijlage gevoegd van 53 gemeenschappelijke regelingen waarop toezicht gehouden moet worden. Het is verstandig om goed te kijken welke de meeste prioriteit hebben.

Gedeputeerde Geldhof verwijst naar de beantwoording van mevrouw Hoenderdos; een overzicht van alle gemeenschappelijke regelingen is als bijlage aan het rapport toegevoegd.
Het college snapt de zorg over het feit dat gemeenten zelf het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen moeten regelen. Dit onderzoek heeft betrekking op 2013 en 2014. In het voorjaar van 2014 hebben Gedeputeerde Staten besloten om hernieuwd het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen te gaan oppakken. Dit is vanaf 1 januari jl. opgepakt. De gemeenten worden geholpen bij het sturen op de gemeenschappelijke regelingen. Het college vindt dat er meer informatie kan worden overgedragen richting de gemeenten. Een gemeenschappelijke regeling is primair de taak van de gemeenten. De provincie wordt alleen geacht toezicht te houden. Het toezicht en advies van de provincie is slechts aanvullend om gemeenten te helpen.
Van de gemeenschappelijke regelingen zijn er 34 die een zware financiële component in zich hebben. De meest risicovolle zijn geanalyseerd. Dit jaar waren het er 16. In januari 2016 wordt geëvalueerd of het toezichtkader voldoet. In de jaarrekening staat dat de beoogde output voor 100% is gerealiseerd. Een jaarlijks overzicht van de beoordeling per gemeente/gemeenschappelijke regeling kan worden verzorgd. In het verleden werden complete verslagen aan Provinciale Staten toegezonden. Destijds hebben de toenmalige Provinciale Staten aangegeven dat dit mosterd na de maaltijd was. Het was beter om alle energie in de controles te steken. In feite is het regelen van goed toezicht een autonome taak van Gedeputeerde Staten. Uiteraard willen Gedeputeerde Staten Provinciale Staten goed informeren.
Er is geen afzonderlijk beleidskader voor gemeenschappelijke regelingen. De wijze waarop wordt getoetst, is vergelijkbaar met hoe dat in gemeenten gebeurt.

Tweede termijn:

De heer **Van Straaten** (VVD) bedankt voor het toegezegde overzicht van toezichtbevinden. Het hoeft geen boekwerk te worden, maar het mag zich niet beperken tot slechts een zin in de jaarstukken.

De **voorzitter** bedankt mevrouw Hoenderdos voor haar komst en toelichting. De voorzitter constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5b. Voordracht Controleprotocol Accountantscontrole 2015 en 2016

De heer **Van Engelen** (Ernst & Young) verzorgt een korte presentatie. De accountantscontrole wordt op hoofdlijnen toegelicht.
Ernst & Young is de accountant van Provinciale Staten. De opdracht aan de accountant is om de jaarrekening te controleren. Als uitkomst volgen een managementletter, een verslag van bevindingen en uiteindelijk een controleverklaring. De normen waaraan wordt getoetst, liggen vast in externe, maar ook in interne regelgeving. Met het controleprotocol worden de normen compleet gemaakt. De verantwoordelijkheid van Gedeputeerde Staten is het naleven wet- en regelgeving en het borgen van de financiële rechtmatigheid. Het opmaken van de jaarrekening gebeurt door Gedeputeerde Staten. Aan de accountant moet alle relevante informatie worden verschaft.
Ernst & Young heeft ook een aantal verantwoordelijkheden. De accountant moet zich aan allerlei protocollen houden, zoals het controleprotocol en de Nederlandse controlestandaarden. Vervolgens is er nog de wettelijke verankering in het Besluit Accountantskantoren Decentrale Overheden.
Het waarborgen van onafhankelijk en objectiviteit zijn belangrijke grondslagen voor een accountant. De heer Van Engelen licht het controleproces toe. In de planningsfase worden Provinciale Staten gevraagd om speerpunten mee te geven. De heer Van Engelen is benieuwd of er nog speerpunten zijn die hem kunnen worden meegegeven.

De heer **Yurdakul** (D66) noemt als aandachtspunt dat de investeringen van de provincie in wegen en vaarwegen leiden tot hogere structurele onderhoudskosten. Kan dit een specifieke plek krijgen in het controleprotocol of de managementletter?

De heer **Van Straaten** (VVD) weet dat de managementletter voorheen ook in de Auditcommissie werd besproken. Gebeurt dat ook in de nieuw gevormde commissie?
De VVD kan instemmen met het ontwerpbesluit. Er zijn geen wijzigingen ten opzichte van het voormalige besluit zijn voorzien. Het bijbehorende normenkader rechtmatigheid 2015 moet nog worden vastgesteld. De heer Van Straaten gaat ervan uit dat dit niet zal afwijken van wat gebruikelijk was.

De heer **Heijnen** (CDA) meldt dat het CDA akkoord is met het ontwerpbesluit, zoals dat voorligt. De fractie maakt graag gebruik van de mogelijkheid om op een later moment nog speerpunten aan te dragen.

Gedeputeerde Post zal de managementletter toezenden, waarna deze mogelijk op de C-agenda wordt geplaatst. Het is aan de commissie zelf om de managementletter te agenderen.

De heer **Van Engelen** (Ernst&Young) stelt voor alle aandachts- en speerpunten voor februari 2016 te verzamelen, waarna de speerpunten eenduidig gemaakt moeten worden. Vervolgens zullen de speerpunten in het kader van de jaarrekeningcontrole worden geplaatst.

De **voorzitter** bedankt de heer Van Engelen voor zijn toelichting.
De voorzitter constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5c. Voordracht laatste begrotingswijziging 2015

De heer **Den Uyl** (PvdA) heeft begrepen dat een tussentijdse begrotingswijziging bedoeld is om te voorkomen dat er een groot verschil is in de rekening.
Als de begroting wordt vastgesteld met een positief saldo, dan wordt toch op datzelfde moment vastgelegd wat met dat begrotingsoverschot wordt gedaan? Dat gebeurt nu niet. Een rekeningoverschot is onderdeel van een politieke discussie. Is er tussentijds hoger begroot dan is het rekeningoverschot lager. Waar wordt de politieke discussie gevoerd over de besteding daarvan?

De heer **Leever** (ONH) constateert dat de laatste begrotingswijziging er goed uit ziet. De bedragen in de tabel worden toegelicht in de begrotingswijziging zelf. Sommige bedragen zijn direct te vinden, andere niet. Het nieuwe format van het Programma Groen zal de zaak veel duidelijker maken. Hoe komt het dat er nu opeens zoveel geld overblijft? Is er te ruim begroot?
Over het bedrag van 500.000 euro (beleidsevaluatie en monitoring) vraagt de heer Leever of ineens personeel beschikbaar was voor dit onderzoek. Kan dit nader worden toegelicht?

De heer **Heijnen** (CDA) heeft de neiging om bij een voordelig resultaat snel akkoord te gaan. Die neiging heeft hij nog steeds na beoordeling van de onderliggende stukken.
De heer Heijnen veronderstelt dat het overschot ten bate komt van de algemene reserve. Klopt dat?

De heer **Van Straaten** (VVD) constateert dat veel mutaties budgetneutraal zijn. Deze beïnvloeden de bestedingsruimte van de provincie niet echt. Wel blijkt dat activiteiten minder snel tot uitvoering komen dan gepland. Ruim twintig miljoen euro wordt toch maar niet onttrokken aan de reserves. Een aantal baten voor uitgaven in het volgende jaar wordt op de plank gehouden.
Het resultaat laat een overschot van 7,8 miljoen euro zien. De heer Van Straaten sluit zich aan bij de vraag van voorgaande spreker. De VVD kan instemmen met deze begrotingswijziging.

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de SP akkoord gaat met de voordracht. Opvallend is het overzicht bij Programma 5 Ruimte. Ontwikkelingen binnen dit programma zijn vaak anders geweest dan waar mee rekening was gehouden bij het opstellen van de begroting, zoals de verkoop van grond aan de Veiligheidsregio en het 'munitievrij maken' van Crailo. Het project Groene Uitweg lijkt anders te verlopen dan gedacht. De SP is benieuwd of de gedeputeerde dit kan toelichten.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) vraagt over Programma 3 Water, onderdeel 3.2.1 waar staat dat zich bij beheer- en onderhoudswerkzaamheden geen mogelijkheden hebben voorgedaan voor natuurvriendelijke oevers, hoe dit komt. Bij 4.2.2. staat dat van de EXINH-projecten Duurzame energie de regeling Zonnestroom maatschappelijk vastgoed minder snel verloopt dan verwacht en dat de regeling wordt verlengd met een doorloop in 2016. Is het wel een goede regeling als er nauwelijks behoefte aan blijkt te zijn? Wat heeft het college concreet gedaan om het project tot een succes te maken? Met betrekking tot het schrappen van ontwikkelingen in Haarlemmermeer zijn er forse meevallers. Waar komen deze meevallers vandaan?

De heer **Pieterman** (50PLUS) merkt op dat 50PLUS zich aansluit bij de woorden van de heer Den Uyl van de PvdA.

De heer **Van Hooff** (PVV) verwijst naar 5.1.3. waar staat dat de grondverkoop aan de Veiligheidsregio niet plaatsvindt in 2015. Houdt dit in dat als de verkoop in 2016 plaatsvindt er 5,9 miljoen 'overblijft'? Zo ja, is dit bedrag al begroot?

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt zich af wat het nut van een begroting is als deze aan het einde van het jaar wordt bijgesteld om de onderbesteding weg te poetsen. Het betreft hoofdzakelijk overhevelen van geld naar het volgende jaar. Is de begrotingwijziging niet overbodig?

De heer **Yurdakul** (D66) bedankt voor de beantwoording van eerder gestelde technische vragen. D66 onderschrijft de werkwijze die Gedeputeerde Staten nu hanteren, om te voorkomen dat er een onderbesteding is.
Richting de heer Zoon merkt spreker op dat in het verleden bij de Jaarrekening vaak een resultaat werd gepresenteerd. Daarna werden bedragen voor – en nabestemd. Dit lijkt de heer Yurdakul een betere manier van werken.
Hiermee wordt zicht gegeven op welke bedragen en daarmee samenhangende activiteiten verschuiven in de tijd verschuiven. Dat staat haaks op wat Gedeputeerde Staten Provinciale Staten hebben voorgehouden als het gaat om resultaten die geboekt zouden moeten worden in het begrotingsjaar 2015. Leiden deze verschuivingen ertoe dat de onderliggende activiteiten en resultaten niet worden behaald?
Gelet op de toename van het risicoprofiel van Provincie Noord-Holland lijkt het D66 verstandig om het voordelig saldo te zijner tijd aan te wenden om de algemene reserve aan te vullen, mits het risicoprofiel gunstig blijkt te zijn.

Gedeputeerde Post benadrukt dat nu in beginsel geen besluit wordt genomen. Het is een tussentijdse bijstelling van de verwachtingen. Wat het uiteindelijke resultaat wordt, kan niemand op dit moment voorspellen. In de laatste weken van het jaar kunnen zich zaken voordoen die het resultaat voordelig of nadelig beïnvloeden. Een discussie over wat te doen met 7,8 miljoen euro is te prematuur. Eventuele tegenvallers die nog kunnen volgen in de komende weken zullen nog moeten worden opgevangen met voornoemd bedrag. De discussie kan worden gevoerd bij de presentatie van de Jaarrekening.

De heer Leever stelde een vraag over de beleidsevaluatie die niet de portefeuille van de gedeputeerde regardeert. De vragen over het programma Water en programma 4 neemt de gedeputeerde mee naar het college. Voor de Statenvergadering volgt een schriftelijk antwoord.
Eens in de vier of vijf jaar worden in het kader van het subsidieprogramma alle meerjarige regelingen geëvalueerd. Afhankelijk van de bezetting van de afdeling Beleidsevaluatie kan de evaluatie intern worden gedaan. Duidelijk is dat het niet volledig intern lukt om alle subsidieregelingen te evalueren. De gedeputeerde veronderstelt dat dit de achtergrond is van de onderschrijding. Als dit niet juist is, volgt het nadere antwoord schriftelijk.
In beginsel komt het positief saldo ten bate van de algemene reserve, tenzij er andere voorstellen worden gedaan.
De eerste afspraken met de Veiligheidsregio dateren van ongeveer anderhalf jaar geleden. Anderhalf jaar geleden werd overeenstemming bereikt over de verkoop van een oefenterrein. Het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio heeft in meerderheid ingestemd. Het wachten is op een besluit van het algemeen bestuur, bestaande uit de afzonderlijke gemeenteraden. Ook de Veiligheidsregio Utrecht moet nog een besluit nemen. Dat besluit wordt voorzien vlak voor het eind van het jaar. Dan lukt het niet meer om de grond nog over te drachten. Begin 2016 zal Crailo worden overgedragen. Dat was niet geraamd voor 2016. De gedeputeerde heeft nu niet paraat of exact dit bedrag daar moet worden bijgeboekt. Het bedrag dat de provincie nu te kort komt op Crailo wordt een bedrag dat volgend jaar 'overblijft'. De gedeputeerde kan zich echter voorstellen dat er meer bedragen verschuiven.
De vraag over de duurzaamheidsregeling uit programma 4 en de natuurlijk vriendelijke oevers zal schriftelijk worden beantwoord.
Het is niet de bedoeling om de onderbesteding weg te poetsen. Met de voorliggende tussentijdse begrotingswijziging wordt inzicht gegeven over hoe de begroting verloopt. Het betreft een advies van Concerncontrol dat het college van Gedeputeerde Staten netjes heeft opgevolgd. Was de heer Zoon het ten principale niet eens met dat advies dan was het raadzaam geweest wanneer hij dit al in de commissie kenbaar had gemaakt. Uit de bijdragen van de fractiegenoten van de heer Zoon begrijpt de gedeputeerde dat het niet in den brede zo wordt gevoeld in de PvdD-fractie.
De onder- en overschrijdingen hebben niet direct effect op het realiseren van doelstellingen, behalve wanneer de doelstelling is om overtollige gronden te verkopen. Crailo is feitelijk overtollig. Het was plezieriger geweest als de grond per 31 december van de balans kon worden gehaald. Dat bepaalde doelen niet gehaald worden, valt nooit uit te sluiten.

Tweede termijn:

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat het doel van het maken van een begroting is dat aan het begin wordt nagedacht over wat er nodig is en welke doelen dat jaar moeten worden behaald. Het is merkwaardig als aan het einde van het jaar de begroting wordt aangepast omdat de doelen niet zijn behaald. Binnen de fractie heerst geen verdeeldheid. De PvdD wil het geld graag uitgeven aan de beoogde doelen.

Gedeputeerde Post wijst erop dat de eerste aanzetten voor de begroting zijn gezet in mei 2014. Het is ingewikkeld om anderhalf van te voren te weten of bijvoorbeeld de grondoverdracht van Crailo net voor of net na de jaarwisseling plaatsvindt. De praktijk is weerbarstiger van de theorie.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht in beginsel als hamerstuk kan worden doorgeleid, mits de beantwoording van vragen van de ChristenUnie-SGP naar tevredenheid en tijdig plaatsvindt.

5d. Voordracht Vaststellen Legestarieven 2016
Mevrouw **Vermaas** (PvdD) vindt het een goed uitgangspunt om leges te heffen die kostendekkend zijn. Het is dan ook vreemd dat er een uitzondering wordt gemaakt voor boeren. Uit welke pot wordt de overige kosten betaald? Dit zal boeren niet stimuleren om diervriendelijke verjaagmethoden in te zetten of andere gewaskeuzes te maken om bijvoorbeeld ganzen te weren. De kosten zullen hoog blijven en zeker nu het schadeplafond van het Faunafonds wordt losgelaten. Noord-Holland zal volgend jaar 1,6 miljoen euro kwijt zijn aan het vergoeden van schade. De PvdD vindt dat meer moet worden gedaan aan bronbeleid. Om boeren daartoe aan te sporen is het op zijn minst noodzakelijk om kostendekkende leges te rekenen.

De heer **Van Straaten** (VVD) zegt dat de VVD het uitgangspunt van kostendekkende tarieven en aanpassing van de loonindex ondersteunt. Ook de VVD krijgt graag een toelichting op het punt van schade. De VVD kan instemmen met de voorgelegde tarieventabel.

De heer **Heijnen** (CDA) meldt dat het CDA kan instemmen met het voorstel. De verhoging van 3% per jaar vindt de fractie netjes.

De heer **Den Uyl** (PvdA) snapt de verwijzing naar een landelijke afspraak tussen de minister en het IPO. Toch is het raar dat alle leges kostendekkend worden vastgesteld, met uitzondering van een. Uiteindelijk met de provincie het zelf kunnen verantwoorden. Heeft de provincie inhoudelijke motieven waarom in dit geval geen 100% dekkende leges worden gevraagd?

Gedeputeerde Post antwoordt dat de rest wordt betaald uit het Faunafonds als de betreffende legesopbrengst niet kostendekkend is.
De gedeputeerde legt uit dat het een afspraak is tussen de gedeputeerden in IPO-verband Fauna en de minister van Economische Zaken. De diepere achtergrond achter die afspraak kent de gedeputeerde niet. De gedeputeerde veronderstelt dat de provincie een afspraak die interprovinciaal is gemaakt heeft uit te voeren. Een nader schriftelijk antwoord volgt nog.

De **voorzitter** stelt voor dat op basis van de nadere schriftelijke beantwoording zal worden bezien of de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid.

5e. Financiën/Milieu; Voordracht aanpassing tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015, Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) vraagt over de gehanteerde rekenrente of in de begroting ook rekenrente wordt gehanteerd. Zo niet, is het dan wenselijk om voor de langere termijn te streven naar een rekenrente?

De heer **Van Straaten** (VVD) constateert dat dit het enige beleidsterrein is waarvoor geldt dat schatkistbankieren niet van toepassing is, omdat daarmee niet het verlangde rendement zal worden behaald. De beleggingen hebben goed gerendeerd. Een dergelijk resultaat valt niet altijd te garanderen. De VVD kan zich vinden in het voorzichtigheidshalve uit blijven gaan van een rekenrente van 5%.

De heer **Den Uyl** (PvdA) wijst erop dat de resultaten uit het verleden geen garantie geven voor de toekomst. Nu de rente daalt, is het de vraag of nog kan worden uitgegaan van 5%. Heeft de beleggingscommissie recent geadviseerd over de rekenrente? Mogelijk is het 5% voor de eerste jaren wat aan de hoge kant. De heer Den Uyl laat zich graag overtuigen.

Gedeputeerde Post vertelt dat door Provincie Noord-Holland op dit moment 0% rente wordt gehanteerd, omdat schatkistbankieren hoegenaamd niets oplevert. Het grote verschil met het fonds is dat het fonds niet gehouden is om tot schatkistbankieren over te gaan en dus een beleggingsportefeuille hanteren. De beleggingscommissie adviseert niet over de te hanteren rekenrente, maar de commissie vindt het percentage dat de provincie aanhoudt wel realistisch, gegeven de beleggingsportefeuille die er is. De gedeputeerde weet niet van wanneer de opmerking van de beleggingscommissie dateert. De gedeputeerde gaat ervan uit dat beleggingscommissie zodanig proactief is dat de provincie wordt gewaarschuwd wanneer er een probleem dreigt te ontstaan. Het resultaat dat vorig jaar is behaald, is fors. Het is nog niet duidelijk of dit jaar hetzelfde resultaat wordt behaald. De gehanteerde rekenrente is daarmee niet aan de hoge kant en in verhouding tot het destijds gekozen beleggingsprofiel.

De **voorzitter** constateert dat de commissie akkoord gaat met de begrotingswijziging. De voordracht zal als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

6. B-agenda Auditcommissie/Financiën

6a. Eindrapportage vijfpuntenprogramma Versterking Concerncontrol en financiële functie

Gedeputeerde Post meldt dat dit niet haar onderwerp is, maar van de Commissaris van de Koning. Vragen over het onderwerp neemt zij op voorhand mee of zullen worden beantwoord door de concerncontroller.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) heeft een vraag over het proces. De eindrapportage omvat een aantal lopende zaken, die niet meer terugkomen in het beleidsplan. Hoe kan in de gaten worden gehouden dat die zaken daadwerkelijk worden afgerond?

De heer **Heijnen** (CDA) zegt dat het CDA tevreden is over de voortgang die is geboekt door het vijfpuntenprogramma. Deze maatregelen helpen de weerbaarheid en effectiviteit van de provincie te versterken.
Over punt 8 (pagina 6) van de eindrapportage is er de volgende vraag. Wanneer wordt een en ander opgepakt? Het CDA verzoekt Gedeputeerde Staten om hieraan prioriteit te geven.

De heer **Van Straaten** (VVD) concludeert dat het vijfpuntenprogramma vrijwel geheel is uitgevoerd. De uitvoering van nog lopende zaken als going concernactiviteit lijkt de VVD verantwoord.
Het beleidsplan 'Koersen op control' geeft verdere invulling aan de versterking van de controlfunctie. Het werken met in control statements per proces betreft de uitwerking van een van de nog lopende zaken uit het vijfpuntenprogramma. Dit is naar de mening van de VVD een prima zaak. Nog niet helemaal helder is over welke processen het gaat. Kan daarover meer helderheid worden gegeven?
De heer Van Straaten had verwacht dat in het beleidsplan een duidelijke keuze zou worden gemaakt over de aard van het in control statement. Wordt uitgegaan van risico mitigeren of een uitzonderingsrapportage?

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) vertelt dat zijn fractie blij is met de versterking van de concerncontrol en de financiële functie. Dit is in het belang van een transparante overheidsorganisatie. Het is verheugend dat alle in het vijfpuntenprogramma gedefinieerde eindresultaten zijn behaald of bijna zijn afgerond. Kan het college aangeven op welke termijn alle resultaten behaald zullen zijn?
Het vijfpuntenprogramma wordt als afgerond beschouwd. Kan worden aangegeven op welke wijze aan Provinciale Staten nader zal worden gerapporteerd over de vorderingen, nu deze resultaten verder worden gemonitord in het going concern.
De fractie wil een koppeling maken met de notitie over de auditopvolging per 1 september 2015. De ChristenUnie-SGP was zeer teleurgesteld toen de fractie in het stuk las dat waar er in de vorige periode dertig acties waren afgerond het er in deze periode slechts acht waren. Kan het college van Gedeputeerde Staten aangeven of het vijfpuntenprogramma kan garanderen dat de constateringen uit de auditopvolging definitief tot het verleden gaan behoren?

De heer **Bierhuizen** (concerncontroller) legt uit dat een groot deel van de openstaande punten is afgerond. Een aantal punten wordt in de reguliere processen meegenomen en in beleidsplan 'Koersen op control'. Binnen de directies zal worden geïnventariseerd welke processen als bedrijfskritisch kunnen worden aangemerkt. Per directie volgt een plan van aanpak. De belangrijkste processen zullen het eerst worden beschreven en van een proceseigenaar worden voorzien. Het monitoren gebeurt op basis van een actiepuntenlijst naar aanleiding van eerder genoemde inventarisatie.
De aard van de in control statement is een uitzonderingsrapportage. De termijn waarop de 'geel aangemerkte' punten verschilt. Bij een aantal loopt nog een audit. Daaruit zullen ook nog aanbevelingen naar voren komen over hoe met het onderwerp moet worden omgegaan. Benchmarken gebeurt op een aantal terreinen wel, maar nog niet structureel. Dit wordt in het proces betreffende de implementatie van 'Koersen op control' meegenomen.
De Commissaris van de Koning gaf eerder aan dat er verhoogde aandacht zou zijn voor de auditopvolging naar aanleiding van de oplopende lijst. Dat is gebeurd. In de organisatie zijn afspraken gemaakt over het versneld afhandelen van een aantal punten. Bij de volgende rapportage zal de lijst korter zijn.

De **voorzitter** constateert dat een vraag wordt meegenomen naar de Commissaris van de Koning. Hij bedankt de heer Bierhuizen voor zijn toelichting.

7. A-agenda Mobiliteit

7a. Voordracht TWINH aansluiting A9 Heiloo

De **voorzitter** deelt mee dat zich vier insprekers hebben aangemeld. Hij geeft allereerst het woord aan mevrouw De Jong van Stichting De Heiloze weg.

Mevrouw **De Jong** (Stichting Heiloze weg) zegt dat de stichting Heiloze weg grote bedenkingen heeft tegen en veel vragen bij de aansluiting A9. De stichting doet een dringend beroep op de commissie om de onrust en onduidelijkheden rond de aansluiting A9 weg te nemen, voordat wordt besloten om het project te promoveren naar de realisatiefase.
Alkmaar wil haar gemeentegrens naar het Zuiden verleggen en wenst daar een westelijke aftakking naar de A9. Er wordt daarbij een wissel getrokken op de toekomst. De beoogde woningen en

bedrijven zijn er nog steeds niet. Het bedrijventerrein Boekelermeer staat grotendeels leeg en er zijn geen acute verkeersproblemen. Raad van State stelt dat zolang er geen overschrijding is van verkeerslimieten er geen urgentie is voor het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg.
Over veertig jaar is de vraag welke wereld er dan is. De beroepsbevolking zal gekrompen zijn.
De stichting vraagt met klem de nut en noodzaakdiscussie opnieuw te voeren. Plannen zouden moeten worden herijkt en aangepast aan de toekomst op basis van de kennis die er nu is.
Er is onduidelijkheid over de totale kosten, de extra kosten, de gaten in de financiering en de contracten en samenwerkingsverbanden. In plaats van 2400 woningen worden maar 1850 woningen gebouwd. De bedrijfskavels worden niet verkocht.
Kan een duidelijk gespecificeerd overzicht worden gegeven van alle kosten voor de aansluiting A9, inclusief grondverwerving en alle aanpassingen van het omliggende wegennet. Kan duidelijk worden aangegeven welke risico's nog boven op de geraamde 33 miljoen euro komen, inclusief de verborgen kosten in bijvoorbeeld gemeenschappelijke exploitatiemaatschappijen?

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) wil graag een nadere toelichting van kavels die niet zijn uitgegeven.

Mevrouw **De Jong** (Stichting Heiloze weg) legt uit dat bedrijventerrein Boekelermeer is verdeeld in een deel van Heiloo en een deel van Alkmaar. Van 25 hectare bedrijventerrein op grondgebied van Heiloo moet nog 15 hectare worden verkocht. De vooruitzichten zijn slecht. 30% van de Boekelermeer zou feitelijk geschrapt moeten worden vanwege het overschot (200 hectare tot 2040) aan bedrijventerreinen in de regio.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) is benieuwd hoe mevrouw De Jong de vraag naar woningen ervaart.

Mevrouw **De Jong** (Stichting Heiloze weg) antwoordt dat er van de 2400 geplande woningen er nu een paar honderd zijn gebouwd. Bouwfonds Nederland heeft koopwoningen teruggetrokken. Ballast Nedam heeft ook geen woningen kunnen verkopen en verkocht de grond weer terug aan gemeente Heiloo. De woningen die zijn gebouwd zijn grotendeels van Kennemer Wonen en worden bestemd als sociale huurwoningen. Toch rekent Heiloo met een verkoopopbrengst van 18 miljoen euro van het project Zandzoom, terwijl er nog geen woning is gebouwd.

Mevrouw **Meurs** (Groenplatform Heiloo) verwijst naar de raadscommissie OR van de gemeente Heiloo op 18 november jl. waarin bleek dat het onderwerp nog niet rijp is voor raadsbesluit.
Het is de vraag of de gemeenteraad van Heiloo op 7 december voldoende antwoorden, informatie en duidelijkheid heeft om een weloverwogen besluit te kunnen nemen.
Groenplatform Heiloo (hierna te noemen: GPH) beoordeelt de besluitvorming over de aansluiting op de A9 als veel te prematuur.
In 2012 is gekozen voor de huidige variant zonder dat een Milieu Effect Rapportage (MER) is opgesteld. Inmiddels zijn de argumenten om voor deze variant te kiezen achterhaald. Het is de vraag of de aansluiting nog van groot openbaar belang is en zo ja, of niet een milieuvriendelijke variant moet worden gekozen.
Op grond van de Gemeentewet artikel 169 en 180 heeft het college een actieve informatieplicht. De onderzoeken inzake leefmilieu en natuur dateren van begin 2014 en zijn onder druk van GPH pas in oktober 2015 openbaar gemaakt. Nog steeds is onduidelijk waar en wanneer natuurcompensatie worden gerealiseerd. GPH vindt dat de inwoners van Heiloo onvoldoende zijn geïnformeerd. Er is onvoldoende gelegenheid geboden om standpunten en vragen duidelijk te maken.
De inwoners van Heiloo is op verwerpelijke wijze de wettelijk verplichte mogelijkheid om geïnformeerd Het onderwerp leeft enorm onder de inwoners. De uitkomst van de bewonersinformatieavond op 30 november a.s. is onbekend.
De inwoners van Heiloo zijn, een paar weken voordat de raad besluit, nog steeds niet gehoord. GPH vindt dat het onderwerp daarom nog lang niet rijp is voor raadsbehandeling op 7 december in Heiloo.

Mevrouw **Alberts** (SP) vraagt hoe de milieuvriendelijke variant ingevuld wordt door GPH. Zou die invulling ook kunnen betekenen dat er geen aansluiting A9 komt?

Mevrouw **Meurs** (Groenplatform Heiloo) antwoordt bevestigend. Al 25jaar wordt gesproken over een afslag. Rijkswaterstaat vond het onzin, omdat het meer verkeer en onveiligheid genereert. De afslag die volgens Rijkswaterstaat goed functioneert, is de Kanaalweg. De Kanaalweg is een optie.

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt wat het gevolg zou zijn als gemeente Heiloo niet instemt met deze afslag.

Mevrouw **Meurs** (Groenplatform Heiloo) merkt op dat de GPH nu vraagt om alles nogmaals zorgvuldig te overwegen, voordat naar de realisatiefase wordt overgegaan.

De heer **Tijssens** (D66) hoorde mevrouw Meurs zeggen dat de wettelijke vereisten van een plan MER niet nagekomen zouden zijn. Kan GHP dat hard maken?

Mevrouw **Meurs** (Groenplatform Heiloo) gaat ervan uit de provincie in haar rol als bevoegd gezag pas medewerking zal verlenen aan een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet als aan de vereisten van het compensatiebeleid is voldaan.

Mevrouw **Schuitemaker** (werkgroep Het Malevoort) gaat in op de leefbaarheid en veiligheid met name in Heiloo West. Door de achtereenvolgende colleges van B en W van Heiloo is de bewoners steeds verzekerd dat de route Vennewatersweg – Malevoort nooit een doorgaande route naar de kust zal worden. Een onderzoek van Goudappel en Coffeng is twijfelachtig. De prognoses kloppen niet met de door de gemeente verrichte tellingen en de eerdere verkeersplannen. Recente tellingen uit 2014 zijn niet gebruikt. De conclusie van de wethouder dat er geen toename van verkeer ten gevolge van de afslag zal zijn is volkomen prematuur en in tegenspraak met de antwoorden van Gedeputeerde Staten. Daaruit blijkt dat de afslag leidt tot een verkeerstoename van 25% op de Vennewatersweg.
Het college weigert in overleg te treden met bewoners. Het college wil het overleg gaan organiseren na de eventuele besluitvorming.
Namens werkgroep Het Malevoort verzoekt mevrouw Schuitemaker de commissie- en Statenleden ervoor zorg te dragen dat de overheid haar toezeggingen gestand doet en tot een verantwoorde besluitvorming komt, inclusief overleg met Heiloo West.
Het college van B en W in Heiloo wil ook nog een spoortunnel. Voor de BDU-subsidie aanvraag wordt juist de verkeerstoename genoemd als argument om de reconstructie noodzakelijk te doen zijn.
De aansluiting A8 zou nodig zijn omdat dit op het bedrijventerrein 30 arbeidsplaatsen per hectare zou opleveren. Nu blijkt dat er alleen kapitaalintensieve bedrijven zijn gevestigd. Op een hectare zijn slechts vijf werkplekken gekomen. Het meeste verkeer dat gebruik zal maken van de beoogde aansluiting zal voornamelijk bestaan uit bestaand verkeer dat een snellere route zal kiezen.
De nieuwbouw in Heiloo creëert niet zoveel extra verkeer dat dit tot onacceptabele overschrijdingen van de verkeerslimieten leidt. De werkgroep verzoekt om een prognose van de verkeersintensiteiten op basis van verkeerstellingen uit 2014 in plaats van oude verkeerstellingen en de meerwaarde van de bijgestelde ramingen van het woon-werkverkeer.
Het Malevoort vindt het forceren van de besluiten voor het einde van dit jaar onverantwoord. Er zijn nog teveel onvolkomenheden en onduidelijkheden.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) hoorde nogal verwijten richting de gemeente Heiloo. Waarom legt de werkgroep dit bij Provinciale Staten neer? Wat zouden Provinciale Staten aan deze intern gerichte zaken in Heiloo kunnen doen volgens de werkgroep?

Mevrouw **Schuitemaker** (werkgroep Het Malevoort) legt uit dat de werkgroep al dertig jaar tracht met de gemeente Heiloo in discussie te gaan of in opbouwend overleg te treden. Dat lukt niet. Ondertussen gaat de besluitvorming door. De werkgroep hoopt dat er vanuit de provincie kan worden aangegeven dat in Heiloo zaken nog onvoldoende duidelijk zijn om een beslissing te nemen.

De heer **De Graaf** (CDA) begrijpt dat de werkgroep vooral bezorgd is over de toe te nemen verkeersintensiteit richting de kustgemeenten.

Mevrouw **Schuitemaker** (werkgroep Het Malevoort) bevestigt dit. In Heiloo West zijn de wijken stedenbouwkundig zo gevormd dat alle tuinen aan de doorgaande wegen liggen. Die wegen waren bedoeld om de wijken te ontsluiten.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) is benieuwd hoeveel inwoners de insprekers globaal vertegenwoordigen.

Mevrouw **Schuitemaker** (werkgroep Het Malevoort) denkt dat het exact aantal er niet toe doet. De werkgroep tracht inwoners te activeren nu het onderwerp weer actueel is en probeert zoveel mogelijk medestanders te vinden.

Mevrouw **Van Rijn** zegt dat berichten over de eventuele aanleg van een oprit en afslag van de A9 in Heiloo haar bereikten via de Uitkijkpost, de plaatselijke krant van Heiloo.
Mevrouw Van Rijn woont op gehoorsafstand van de Zeeweg, de weg van Heiloo naar Egmond aan Zee en Egmond aan de Hoef. Ze verwacht dat de aansluiting veel verkeer zal generen naar de Egmonden. Heiloo heeft al veel verkeer met bijbehorend lawaai te verwerken, zoals de A9, de Kennemerstraatweg, de spoorlijn en het vliegverkeer. Het meest westelijke deel van Heiloo is nog betrekkelijk rustig. Met de ontsluiting van de A9 zal ook dit deel van Heiloo drukker worden. Cultuurlandschap zal afnemen.
Naast bewoners van de Zeeweg zullen ook de bewoners van de Vennewatersweg en het Malevoort overlast gaan ondervinden.
Mevrouw Van Rijn begrijpt dat een afslag ook voordelen heeft. Voor mevrouw Van Rijn wegen de nadelen zwaarder. Gemeente Heiloo had en heeft onvoldoende oor en oog voor de nadelen en voor de belangen van veel bewoners.
In deze tijd is er geen geld voor zorg die mensen echt nodig hebben. Willen we nu wel heel veel geld uitgeven aan een afslag? Welke keuze maken provincie en gemeente?
Door de aanleg van de aansluiting komt het welzijn van inwoners van Heiloo op verschillende fronten meer in de verdrukking.

De **voorzitter** bedankt alle insprekers voor hun komst en inbreng. Hij geeft het woord aan de commissie.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vertelt dat de PvdA een voorstander is het integrale programma Nieuwe Strandwal, dus het aanpakken van de bereikbaarheid in het algemeen, de realisatie van woningen waar vraag naar is, het optimaliseren van bedrijventerreinen en het verbeteren van de groenstructuur. Vanuit deze integrale benadering kijkt de PvdA naar de voorliggende voordracht. De woningbouw in de Zandzoom is volledig gestagneerd. Wat is nu de stand van zaken? Worden de woningen nog daadwerkelijk gebouwd? Waarom is dit onderdeel niet opgenomen in de risicoparagraaf.
In het coalitieakkoord is prioriteit gegeven aan het verbeteren en uitbreiden van het fietsnetwerk. In het voorstel wordt een fietsverbinding opgeheven. De PvdA vindt dat onacceptabel.

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) welke impact de twijfel over de woningbouw heeft op de besluitvorming door de PvdA.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) herhaalt dat de PvdA een voorstander is van een integrale benadering. Naar aanleiding van alle inspraak en informatie zal het standpunt van de fractie nog nader worden bepaald.
Landschap Noord-Holland is geen voorstander van de ingreep, maar wel bereidt tot overleg om te kijken of het Nationaal Natuurnetwerk Nederland verbeterd kan worden en of er sprake is van een goede compensatie. De PvdA vindt dat de natuurcompensatie eerst geregeld moet zijn voordat wordt overgegaan tot uitvoering. Hoe staat het met de aantasting van de historische natuurwaarden van de nog bestaande aftakking van het Oer IJ?
In Noord-Holland is een overschot aan braakliggende bedrijventerreinen. Dit geldt ook voor de Boekelermeer.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of mevrouw Van Duijn weet hoe vrachtverkeer op het Heiloose deel van de Boekelermeer moet komen. Op dit moment is dat haast onmogelijk.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt wat de suggestie van mevrouw Kaamer van Hoegee is.

Bij interruptie noemt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) een aansluiting op de A9 als een suggestie.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt de gedeputeerde wat de realistische planning is voor Boekelermeer. In hoeverre kan worden gegarandeerd dat de voorspelde verkeersstromen van en naar het bedrijventerreinen er daadwerkelijk komen?
Met dit voorstel wordt de verkeersdruk op de Kennemerstraatweg richting Alkmaar minder. Dat is goed voor de bewoners. Het risico bestaat dat elders de verkeersdruk zal toenemen. Is onderzocht wat de nieuwe aansluiting betekent voor de toename van het verkeer over de weg naar Egmond-Binnen en het sluipverkeer door Heiloo? De kans is groot dat de nieuwe afslag wordt gebruikt om sneller naar Egmond aan Zee te rijden.

Er zijn veel vragen over alle financiële onzekerheden. Verwachten Gedeputeerde Staten dat gemeenten dwars kunnen gaan liggen? Loopt de provincie geen risico als het beeld ontstaat dat er onvoldoende informatie wordt overlegd?

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of de PvdA-fractie vindt dat het stuk rijp is voor besluitvorming, gezien de vele vragen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) antwoord dat de fractie eerst de beantwoording van Gedeputeerde Staten wil afwachten, waarna zij zich zal beraden.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) ziet geen enkel argument waarom GroenLinks ook maar enigszins voor de aansluiting zou moeten zijn. De heer Van Berkum snapt niet waarom de aansluiting moet worden aangelegd. De aansluiting is niet nodig en draagt nergens aan bij. Het moet stoppen met de aanleg van nieuw asfalt. GroenLinks wil niet meewerken. De aansluiting heeft alleen maar negatieve effecten.
De natuurcompensatie wordt gezocht binnen het reeds geprojecteerde groen. Wat is de planning en wat is de scope van deze compensatie?
Wat gebeurt er als in de gemeenten anders wordt besloten dan verwacht?

De heer **Leever** (ONH) vindt de wisselwerking tussen de provincie en de betreffende bewoners in het gebied opvallend. Is er tot op heden sprake van geen overleg? ONH is van mening dat de aansluiting overbodig en niet noodzakelijk is.

De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat de integrale benadering van het gebied inclusief de geplande woningbouw en de ontsluiting het CDA erg aanspreken. De natuur kan zelfs worden over gecompenseerd. De provincie kiest voor een combinatie van de verbetering van bereikbaarheid, het versterken van de natuurwaarden en het bevorderen van de economie. Het CDA is in beginsel voor het voorstel. Kan de gedeputeerde een stand van zaken geven van de beoogde kavelruil? Draagt de kavelruil bij aan het verbeteren van de natuur? Het CDA pleit voor een intensievere communicatie.
Ook nu blijkt weer dat er veel onduidelijkheid is, ook al is het in dit geval een rol van de gemeente. Het CDA pleit voor zorgvuldigheid bij de implementatie van natuurmaatregelen. Zijn Gedeputeerde Staten bereid een katalyserende rol te vervullen in het overleg met de (kust)gemeenten?

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) veronderstelt dat het geen verrassing zal zijn dat de VVD voor deze aansluiting is. De afslag is belangrijk voor de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein De Boekelermeer. Het deel in Heiloo is momenteel slecht te bereiken voor met name grote vrachtwagens. De knip naar het deel in Alkmaar is afgesloten.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of het de VVD bekend is dat de weg die er was, op aandringen van Alkmaar is gedegradeerd tot een fietspad met een paal in het wegdek?

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is zich daarvan terdege bewust. Daardoor wordt het nog moeilijker om dat gebied te ontwikkelen tot bedrijventerrein. Met het weghalen van een paal is het probleem niet opgelost. De weg is dan nog steeds geen goede verbinding.
De VVD is van mening dat de afslag goed is voor een betere bereikbaarheid van Heiloo en voor het realiseren van het Zandzoom. Zonder goede ontsluiting zal er geen mens willen wonen in deze nieuwbouwwijk. De afslag zal een positief effect hebben op het verkeer op de Kooimeer en op de kruising met de Kennemerstraatweg.
Ook de VVD heeft enkele vragen. De vele vragen die er zijn in Heiloo zouden beter beantwoord moeten worden door de gemeente Heiloo zelf. Is er wellicht iets misgegaan in de communicatie tussen provincie en Heiloo? Golfclub Heiloo staat positief tegenover de afslag, maar ook daar heerst de nodige onduidelijkheid. In de presentatie van oktober is de indruk gewekt dat de afslag niet over een hole gaat lopen. Bij de Golfclub Heiloo wordt verondersteld dat dit wel het geval is. Er gaan nog steeds tekeningen rond waarbij de weg dwars over de eerste hole zou gaan lopen.

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of men van mening is dat het nu gaat om een of ander moerasgebied dat alleen per houten bruggetje bereikbaar is. Er liggen voldoende wegen, een spoorlijn en er zijn busverbindingen.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) legt uit dat als men vanuit Heiloo naar de A9 wil, men best een stuk moet omrijden. Als het gaat over de reductie van fijnstof, dan ligt het voor de hand om routes te realiseren die korter zijn.

Aan de communicatie schort nog het een en ander. Wat is daaraan nog te doen, volgens de gedeputeerde?

Mevrouw **Alberts** (SP) verwijst naar de door dit college gestelde doelstellingen in het coalitieakkoord. Er moet meer duurzaamheid worden gecreëerd. Groen moet in stand worden gehouden en het liefst uitgebreid. Wat is het effect van deze afslag op dat beleid? Als het effect in de weg zit, dan zou men de afslag niet moeten willen. De provincie zou daarmee haar eigen beleid ondermijnen.
Een oplossing zou kunnen zijn om de trein naar Nijmegen ook in Heiloo te laten stoppen. Dat scheelt al veel in het forenzenverkeer.
De afslag en de nieuwbouw vormen het kip-en-het-ei-verhaal. De woningbouwontwikkeling moet worden beoordeeld met de vraag of men er wil wonen en niet met de vraag of men daar kan komen. De vraag of men er wil wonen, houdt verband met het gegeven of er voldoende mensen aanwezig zijn die om de woningen vragen. Of er huizen gebouwd kunnen worden, is eerder een ondernemersvraag dan dat wordt ingespeeld op een vraag om woningen.

Bij interruptie vraagt de heer **Tijssens** (D66) verwacht niet dat alle inwoners uit die streek op bedrijventerrein Boekelermeer gaan werken. De forenzen snelheid vanuit de regio naar de Metropoolregio is een belangrijk criterium. Is mevrouw Alberts met hem van mening dat daar wel een slag wordt gemaakt?

Mevrouw **Alberts** (SP) zou het willen omkeren. Men kan zich vanuit de toenemende groei afvragen of er vanuit de Metropoolregio vraag is naar woningen. Tot nu toe is die omgekeerde beweging niet waarneembaar. Als geen woningbouwtoename zichtbaar is, hoe moet de afslag dan worden betaald? Het project is gebaseerd op financiering vanuit de verkoop van woningen.
Het is onduidelijk hoe in de omgeving de verkeersstromen lopen. Cijfers van het effect op kust- en spitsverkeer zijn er niet. Een MER is dan wel niet nodig, maar de afslag heeft wel effect op de omgeving. Mevrouw Alberts zou daarvan graag berekeningen zien. De natuurcompensatie is gebaseerd op de verkoop van woningen die niet verkocht worden. Er is dus minder geld voor natuurcompensatie.
In 2012 bleek de businesscase niet sluitend te zijn. Heiloo kon niet aan de financiële verplichtingen voldoen. Zonder financiële bijdrage van de provincie lukt het project niet. Waarom zou het nu wel lukken? Wie trapt op de rem als financiële verplichtingen niet worden nagekomen? Via de Brede Doeluitkering voor de Kanaalweg, die niets te maken zou hebben met de afslag, is wel degelijk al bijgelapt.
Ten tijde van operatie 'Schoon schip' heeft de SP een motie ingediend die vroeg om een overzicht van alle projecten die gestart waren in de periode waarover de commissie 'Schoon schip' zich boog, om te kunnen beoordelen of echt schoon schip werd gemaakt. Dat verzoek is afgewezen met het tegenargument dat het teveel ambtelijke capaciteit zou kosten. In het debat daarover vroeg mevrouw Alberts om per project aan te geven of schoon schip was gemaakt. Het zou verstandig zijn als een dergelijke scan voor dit project wordt gemaakt.

Bij interruptie merkt de heer **De Uyl** (PvdA) op dat hij zich niet aan de relatie kan onttrekken dat mevrouw Alberts in feite zegt dat ze iets 'ruikt'. Kan mevrouw Alberts daarover meer vertellen?

Mevrouw **Alberts** (SP) legt uit dat in het kader van de operatie 'Schoon Schip' onderzoek werd gedaan naar de samenhang tussen bedrijventerreinen, woningbouwprojecten en de aanleg van wegen. Dat zit hier ook in en de start van deze ontwikkeling stamt uit dezelfde periode. Dat betekent niet dat de SP van mening is dat hier iets misgaat.

Bij interruptie vraagt de heer **Den Uyl** (PvdA) of het klopt dat mevrouw Alberts geen andere concrete aanwijzing heeft om iets te vragen dan het historisch perspectief.

Mevrouw **Alberts** (SP) wil haar ogen daarvoor niet sluiten, omdat er een periode is geweest dat op een bepaalde manier werd gedacht.

Bij interruptie wijst de heer **Den Uyl** (PvdA) dat er niet voor niets een rapport 'Schoon Schip' is opgesteld, waaraan Provinciale Staten conclusies hebben verbonden. In feite suggereert mevrouw Alberts dat er aanleiding zou kunnen zijn om dingen nader te onderzoeken. Als enige aanwijzing daarvoor noemt mevrouw Alberts dat het idee in die periode is ontstaan. Zijn er meer aanwijzingen?

Mevrouw **Alberts** (SP) verwijst naar de argumentenwisseling in het debat van destijds. Toen werd aangegeven waarom het niet mogelijk was om alle projecten door te lichten. Het betrof het gebrek

aan ambtelijke capaciteit. De suggestie van mevrouw Alberts om het project nader te bekijken werd goed bevonden. Nu ligt een van de projecten voor, die destijds niet kon worden doorgelicht.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) is van mening dat het project op een heiloze weg is beland. Inmiddels is duidelijk dat bijna alle argumenten voor de aanleg van de afslag niet meer relevant zijn.

Bij interruptie vraagt **Gedeputeerde Post** welke argumenten volgens de heer Ceder dan niet meer gelden.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) doelt op de prognoses voor woningbouw. Als de grondslag, die grotendeels was gebaseerd op prognoses, is weggevallen, wat blijft er dan nog over? Wat is de huidige grondslag voor een dergelijk groot project?
Rapporten met nieuwe inzichten over verkeerstellingen uit 2014 zijn niet meegenomen. Waarom niet? Waarom is er niet nagedacht over een plan waarbij de fietsoversteek behouden kon blijven of een alternatief? Als de afslag niet doorgaat, heeft dat (financiële) gevolgen voor de provincie?

De heer **Pieterman** (50PLUS) zegt dat 50PLUS er nog niet uit is. De kosten lopen op en de dekking is gebaseerd op de verkoop van woningen. Hoe kan het financieel allemaal worden dicht gemaakt? Er moet zestien hectare groen worden gecompenseerd. De provincie wil dit doen in samenhang met andere projecten. Welke projecten zijn dat?

De heer **Van Hooff** (PVV) vertelt dat de PVV verslaafd is aan asfalt. De fractie heeft geen behoefte om van die verslaving af te komen. Naar aanleiding van de inbreng van alle insprekers neemt de heer Van Hooff dit dossier mee terug naar zijn fractie voor een standpuntbepaling in Provinciale Staten.

De heer **Zoon** (PvdD) constateert dat dit het moment is waarop wordt bepaald of de afslag er wel of niet komt. De heer Zoon wil de afweging maken of de afslag nut heeft. Hij kijkt daarbij naar de portefeuille EHS en de portefeuille asfalt en constateert dat er hapjes uit EHS worden genomen, die niet gecompenseerd kunnen worden. Hij had eenieder willen meenemen in de afweging voor de ontsluiting van het Alkmaarse deel van Boekelermeer. Daar is namelijk al een aansluiting op de A9. Waarom zou vrachtverkeer over een soort gemeentelijke parallelweg naar de A9 rijden, als zij bij Alkmaar direct de A9 op kunnen rijden? De heer Zoon had graag tellingen en meetgegevens gezien.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of de heer Zoon zich realiseert dat (vracht)verkeer niet van het Heilooër deel in Boekelermeer naar het deel in Alkmaar kan rijden. Men moet altijd langs het kanaal of door Akersloot heen om de A9 te bereiken.

De heer **Zoon** (PvdD) ziet daarvoor geen onderbouwing in de stukken.

Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op dat hij verbaasd is dat een rekenkundige partij als de VVD als argument aandraagt dat een deel van Boekelermeer niet goed bereikbaar is. Dit is onjuist. De argumentatie van de VVD is flinterdun.

Bij interruptie zegt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) dat als het argument al flinterdun is, deze net zo flinterdun is als de uitspraak: “Ik heb geen gegevens, dus ik kan er geen oordeel over geven.”

De heer **Zoon** (PvdD) had eenieder graag mee willen nemen op de fiets. Het fietspad is uit het plan gehaald. Wat was de afweging daarvoor? Daarover staat niets in de stukken.
De financiële risico’s zijn onduidelijk. Daarover staat ook niets in de stukken. Het lijkt alsof er al begonnen is met het verleggen van de wateraansluiting van PWN. Als dat zo is dan is het merkwaardig dat is begonnen met voorbereidende werkzaamheden als daarover in deze commissie nog niet is gesproken.
Het project heeft enorme gevolgen voor de luchtkwaliteit en de veiligheid in Heiloo. Natuur wordt opgeofferd en er zal sprake zijn van een verslechtering voor de fietser. De ontsluiting van Boekelermeer levert naar de mening van de heer Zoon niets op. Waarom wordt hierover vandaag eigenlijk gesproken?

De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat zijn fractie blij is met deze voordracht. D66 verwacht dat er sprake zal zijn van een reductie van autokilometers over zwaarbelaste wegen door kernen heen. De fractie realiseert zich dat op sommige gemeentelijke wegen het verkeer zal toenemen. Daarvoor moeten oplossingen worden aangedragen. Vooralsnog is er draagvlak, ook in de gemeente Heiloo, voor de afslag. Door de gemeente zijn al eerdere besluiten genomen. Het draagvlak in de regio is

voor de heer Tijssens leidend. Het is goed dat men komt inspreken om het probleem dat men heeft met een besluit toe te lichten.
Heiloo heeft naast lusten ook lasten van de nieuwe afslag. Daarvoor is begrip nodig. Wat daarbij kan helpen is dat Gedeputeerde Staten extra werk maken van de natuurcompensatie om dit vlot voor elkaar te krijgen.
De fietsverbinding wordt opgeheven. D66 is daar altijd erg scherp op. Uit contacten in de regio blijkt dat het opheffen van die verbinding niet bezwaarlijk is op het moment dat goed wordt nagedacht over alternatieven. Willen Gedeputeerde Staten de zorg op zich nemen dat de fietser er niet onder zal lijden, omdat er een plek wordt afgenomen.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of de heer Tijssens nu zegt dat hij het niet erg vindt dat de betreffende fietsverbinding verdwijnt.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat deze fietsverbinding mag verdwijnen op het moment dat er voldoende goede alternatieven zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) of de heer Tijssens bekend is met het standpunt van de lokale partij van D66.

De heer **Tijssens** (D66) is daarmee bekend. Hij heeft zich onlangs uitgebreid laten voorlichten door zijn lokale partij in zowel Heiloo, Castricum en Alkmaar.

Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op dat hij zich herinnert dat de heer Tijssens hierover in het verleden andere dingen heeft gezegd. Wat kan de heer Tijssens daarover zeggen?

De heer **Tijssens** (D66) heeft aangegeven dat D66 in een bepaalde fase nog twijfels had. De Statenfractie was nog niet overtuigd van de positie van de lokale afdeling. Daarover was enige onrust. D66 nam dat serieus.

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) wat er veranderd is waardoor D66 van standpunt is gewijzigd.

De heer **Tijssens** (D66) antwoordt dat er niets is veranderd. D66 hoorde kritische geluiden vanuit de lokale afdeling. De D66-Statenfractie zou eerst haar oor te luisteren leggen alvorens zij met een definitieve standpuntbepaling zou komen.

In de beleving van D66 is er draagvlak in de gemeente Heiloo en zal dat er ook zijn na december.

Begin 2014 was er een prognose gesteld van 27,8 miljoen euro. Volgens de huidige calculatie komen de projectkosten uit op 33 miljoen euro. Dat is een stijging van meer dan vijf miljoen euro. Dat is precies het bedrag dat in de risicopot zat. De heer Tijssens vindt dit opmerkelijk. Kan de gedeputeerde een en ander toelichten?

Gedeputeerde Post zegt dat het project een lange geschiedenis kent. Al meer dan vijfentwintig jaar wordt gesproken over deze afslag. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat de gemeente Alkmaar, Castricum en Heiloo de aansluiting op de A9 zouden betalen. Het was op hun verzoek dat provincie Noord-Holland bij het Rijk ging pleiten voor die afslag. De provincie heeft toen gezegd niet aan de afslag te zullen bijdragen. De provincie wilde boven een bepaald bedrag het risico voor de gemeenten afvangen. Voor een deel kwam de gemeentelijke bijdrage uit woningbouw. Toen dat in Heiloo tot problemen leidde, zijn de vier partijen rond de tafel gaan zitten. Bekeken is hoe de financiering door de vier partijen gezamenlijk rond kon worden gemaakt. Dat is de reden dat 5,2 miljoen euro risicoreservering vanuit de oorspronkelijke overeenkomst ('Wonen in het groen') het verschil is in de extra bijdrage die de provincie levert. Gaat men uit van 33 miljoen euro dan komt het voor de provincie uit op een bijdrage van 12 miljoen euro. Het is geen provinciale infrastructuur en geen provinciaal project. Het is een project van de gemeente Heiloo. De provincie is door Heiloo gevraagd om de uitvoering op zich te nemen. In feite is datgene wat de provincie doet normaal gesproken niet meer en niet minder dan een bijdrage leveren in de kosten. Het is uiteindelijk niet de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland, hoewel de provincie in opdrachtnemende zin wel een verantwoordelijkheid draagt.
Datgene wat de vier partijen met elkaar afspreken, sluit op 33 miljoen euro. De provincie en gemeenten kunnen de BTW verrekenen. De betaalde BTW kan worden teruggevraagd bij het BTW Compensatiefonds. Rijkswaterstaat kan dat niet. Een aantal zaken wordt uitgevoerd op

Rijksinfrastructuur. Die Rijksinfrastructuur wordt na afloop van het project overgedragen aan Rijkswaterstaat. Daardoor kan de provincie de BTW op het gedeelte van Rijkswaterstaat niet verrekenen. Per saldo is dat een bedrag van circa drie miljoen euro. Mocht dat langs andere wegen niet te verrekenen zijn, dan komt voor rekening en risico van de drie gemeenten en niet voor de provincie. Voor de provincie ligt het totale bedrag op 33 miljoen euro, exclusief het bedrag aan niet verrekenbare BTW.

Op de vraag hoe de woningbouw samenhangt met de infrastructuur en het groen zegt de gedeputeerde dat in de overeenkomst met de drie gemeenten is opgenomen dat op het moment dat er geen aansluiting komt, er ook geen woningbouw mogelijk is. De woningbouw vindt niet plaats als er geen aansluiting komt. De volgorde der dingen zal logischerwijs moeten zijn: eerst een aansluiting en dan pas de woningbouw. Dat wat op het gebied van woningbouw wordt aangeboden, wordt in deze contreien ook afgezet. In dit deel van Nederland trekt de woningmarkt aan.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of de gedeputeerde ook inziet dat de gemeenten, los van de aanleg van de afslag, al zijn teruggegaan van 2400 naar 1800 woningen. De financiële onderbouwing wordt steeds wankeler.

Gedeputeerde Post erkent dat het aantal woningen minder is. De gedeputeerde nodigt mevrouw Alberts uit om in de spits te gaan kijken bij de Alkmaarse kant van de Boekelermeer, de aantakking bij Uitgeest op de A9 en de Kennemerstraatweg-N9-Westelijke Randweg Alkmaar. Het zijn kruispunten op Rijks- en provinciale infrastructuur die overbelast zijn. Door de aantakking van deze afslag worden deze kruispunten ontlast. In de vorige commissie zijn de cijfers voorgelegd. Kennemerstraatweg -/-22%, Smaragdweg -/-16%. N203 (tussen Castricum en Uitgeest) -/-40%. Deze afslag heeft ook positieve effecten, met name voor mensen die aan andere infrastructuur wonen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) de gedeputeerde om het lijstje volledig te maken, door de andere wegen waar +64% staat ook te noemen.

Gedeputeerde Post adviseert degenen die vragen hebben over sluipverkeer om het rapport te lezen, daarin staan de effecten van de afslag. Op een aantal wegen zal het verkeer afnemen en op andere wegen zal het verkeer toenemen. Getracht wordt om die effecten zo eerlijk mogelijk te verdelen. Het kan niet zo zijn dat al het verkeer over een weg gaat. Alle infrastructuur moet optimaal worden gebruikt.
Ook zonder dat de woningen worden gebouwd, is er sprake van een overbelasting op andere plaatsen. Met de bouw van de woningen kan de bestaande infrastructuur de verkeersdruk niet meer aan.
De begroting van de provincie is niet gebaseerd op woningbouw. Dat was de reden waarom de partijen drie jaar geleden rond de tafel gingen zitten. Heiloo zag het aankomen dat ze het met de aantallen die toen in de planning zaten, niet zou redden. Om die reden is aan de provincie, Castricum en Alkmaar om een hogere bijdrage gevraagd. De gedeputeerde verwacht dat de beoogde 1800 woningen er zeker zullen komen. De woningbehoefte blijft in deze regio onverminderd hoog en zal niet gaan dalen, ook niet in Heiloo.
De exploitatie is niet als risico opgenomen in de risicoparagraaf omdat de provincie dat risico niet loopt. De exploitatie is een zaak van de gemeente Heiloo.
De fietsverbinding wordt op dit moment niet gebruikt door verkeer dat van A naar B moet. Het is een recreatieve verbinding. De gedeputeerde heeft de commissie tijdens een voorgaande presentatie heel goed gehoord. Bekeken wordt of er eventueel vanuit recreatie een bijdrage kan worden geleverd. Het is overigens geen provinciale, maar een gemeentelijke verbinding. De gemeente vindt het niet noodzakelijk om de verbinding in stand te houden. Via de Kanaalweg is de Boekelermeer bereikbaar. Fietsers hoeven niet om te rijden.

In antwoord op de vraag van mevrouw Van Duijn over het Oer IJ zegt de gedeputeerde dat de loop van het Limmer Die wordt aangehouden. Het kunstwerk wordt er overheen gelegd. De duiker wordt zodanig verbreed dat dit op een nette manier kan.
Gevraagd werd wat er gebeurt als een van de betrokken gemeenten dwars gaat liggen. Een van de vier moet als eerste een besluit nemen. Een ander neemt als laatste het besluit. Op enig moment moeten alle vier betrokken partijen besluiten of de afslag er wel of niet komt. Als er een afhaakt, dan gaat het feest niet door, vreest de gedeputeerde.
Het verzoek komt van de drie gemeenten. Zij zijn een hartstochtelijk voorstander van deze verbinding, omdat ze de grote voordelen zien. Dat is de reden dat men bereid is om een financiële bijdrage te leveren. In de beleving van de gedeputeerde staan de voortekenen vanuit de gemeenten

op groen. Alle vier tekenden een overeenkomst waarin staat dat de aansluiting nader wordt uitgewerkt.
De planning is om het groen tegelijkertijd met de aanleg van de aansluiting uit te voeren. Daarbij zijn de partijen wel afhankelijk van de snelheid waarmee tot kavelruil kan worden gekomen.

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of het klopt dat de compensatie wordt geregeld binnen de al geplande groenomgeving.

Gedeputeerde Post meldt dat er gesprekken worden gevoerd om te kijken of de compensatie binnen of buiten het bestaande Natuurnetwerk Nederland (NNN) kan worden gerealiseerd. De insteek is om de compensatie buiten het bestaande NNN te realiseren.
De primaire verantwoordelijkheid voor de algemene communicatie met de omgeving ligt in dit geval bij de gemeenten. De provincie voert ook deels overleg met belanghebbenden, zoals de golfbaan, omwonenden en grondeigenaren, omdat de provincie een soort aannemer is voor de gemeenten. In het algemeen geldt dat het project met vier partijen wordt gedaan. Getracht wordt de communicatie zoveel mogelijk gezamenlijk vorm te geven. Het is voor de buitenwacht niet altijd helder of men met een provinciaal of gemeentelijk medewerker te doen heeft.
Het proces van de kavelruil loopt. Er is nog geen definitief planklaar en uitvoerbaar plan. Er is goede hoop dat partijen er met elkaar uit komen.
De suggestie om te komen tot een zorgvuldige implementatie van de groenprojecten neemt de gedeputeerde graag mee.
De gedeputeerde veronderstelt dat de heer De Graaf doelt op de gemeente Bergen. Zij zegt toe dat contact wordt opgenomen met de gemeente Bergen zodat vragen kunnen worden beantwoord en mogelijke zorgen kunnen worden weggenomen.
Het is niet de bedoeling dat het tracé over hole 1 van Golfclub Heiloo komt te liggen. Het is mogelijk het tracé zodanig aan te leggen dat hole 1 bespaard blijft. Het verzoek van de golfclub om het tracé nog vijf of tien meter naar het Zuiden op schuiven kan waarschijnlijk niet worden gehonoreerd vanwege een bestaande uitrit.
Mevrouw Alberts stelt dat het onduidelijk is hoe verkeersstromen lopen. Er zijn uitgebreide onderzoeken gedaan naar de verkeerseffecten. De gedeputeerde weet niet hoe zij meer duidelijkheid kan verschaffen. Ook met alle duidelijkheid zal de gedeputeerde mevrouw Alberts niet kunnen overtuigen van nut en noodzaak van de aansluiting.
Het betreft verkeersonderzoeken uit 2015. De tellingen dateren van 2010. Omdat 2010 het hoogtepunt van de crisis was, komen die verkeerstellingen lager uit dan heden ten dage het geval is. De prognoses zijn gebaseerd op het verkeersmodel Alkmaar.

Bij interruptie spreekt mevrouw **Alberts** (SP) de hoop uit dat de argumenten die gewisseld worden ook ter harte worden genomen en niet terzijde worden geschoven.

Gedeputeerde Post constateert dat mevrouw Alberts argumenten aandraagt op grond waarvan de SP de afslag niet wil. Gedeputeerde Staten hebben argumenten op grond waarvan ze menen dat het zeer verstandig is om de aansluiting wel te maken. De gedeputeerde en mevrouw Alberts gaan elkaar niet overtuigen van het tegendeel.

Over de opmerking van mevrouw Alberts ten aanzien van Schoon Schip zegt de gedeputeerde dat dit project niets te maken heeft met degene waarop mevrouw Alberts doelt. Dit is altijd een losstaand project geweest. De betreffende persoon is daar nooit bij betrokken geweest. Datgene waarover mevrouw Alberts zich zorgen maakt, hoort thuis in de commissie Ruimte en Milieu.

Bij interruptie wijst mevrouw **Alberts** (SP) erop dat de betreffende persoon lid was van de stuurgroep die dit plan heeft bedacht.

Gedeputeerde Post benadrukt met klem dat deze persoon niet betrokken is geweest bij de infrastructuur. Bij dit project was hij niet betrokken. Op het moment dat daarover ook maar enige zorg zou zijn geweest dan was dit aangemeld in de commissie of in het strafrechtelijk onderzoek naar voren gekomen. Beide zijn niet het geval. De gedeputeerde herhaalt dat de persoon niet betrokken is geweest bij het infrastructurele project. De verantwoordelijke gedeputeerde was Cornelis Mooij. Daar steekt gedeputeerde Post haar hand voor in het vuur, zonder een spoor van twijfel.
De gedeputeerde is het niet met de heer Ceder eens als hij zegt dat de argumenten voor wat betreft de woningbouw en het verkeer niet meer gelden. De woningbouw die toen was geprognosticeerd is

weliswaar minder, maar ook zonder die woningbouw heeft deze aansluiting zijn nut en noodzaak zelf al aantoont.
Er vinden voorbereidende werkzaamheden plaats. Dat moet gebeuren in verband met het (ver)leggen van kabels en leidingen. Anders wordt een jaar vertraging opgelopen. Met elkaar is afgesproken dat reeds voorbereidingen zouden worden getroffen. De kosten daarvan wegen op tegen de vertragingskosten die er anders zullen ontstaan.
Als de aansluiting niet doorgaat, is de provincie de geraamde twaalf miljoen euro niet kwijt. Het bedrag hoeft dan niet te worden uitgegeven. Er ontstaat een probleem voor de woningbouw, omdat deze op geen enkele manier kan worden ontsloten. De afspraak voor de woningbouw is een onderwerp voor de commissie Ruimte Wonen en Water en staat hier los van.
In overleg met Landschap Noord-Holland wordt overleg gevoerd over de groenplannen. Dit kan pas een definitief beslag krijgen als de kavelruil compleet in beeld is.
Het gemeentelijk draagvlak was net als voor D66 ook voor Gedeputeerde Staten leidend. De gemeenten willen nog steeds heel graag. Gedeputeerde Staten zien ook het voordeel van de provincie. De provinciale infrastructuur wordt ontlast. In combinatie met het Rijk zou de provincie de verkeersproblemen aldaar niet opgelost krijgen.

Bij interruptie leest mevrouw **Alberts** (SP) het volgende voor: “De gecombineerde stuurgroep Wonen in het Groen aansluiting A9 spreekt zich eensgezind uit over een extra aansluiting op de A9 enzovoorts. Citaat: “*Dit is inderdaad de beste optie, aldus gedeputeerde Ton Hooijmaijers.”*
Aan het eind staat: “Deelnemers Stuurgroep Wonen in het Groen Aansluiting A9 zijn Provincie Noord-Holland, voorzitter gedeputeerde Ton Hooijmaijers, gemeente Castricum, gemeente Heiloo en gemeente Alkmaar.”
Dit is een persbericht van de provincie van 21 maart 2005.
Voor mevrouw Alberts is dit voldoende aanleiding om erop te hameren om er wel onderzoek naar te doen.

Gedeputeerde Post zegt dat zoals Ton Hooijmaijers voorzitter was van de stuurgroep is Tjeerd Talsma dat in de afgelopen jaren geweest. Op dit moment is gedeputeerde Geldhof voorzitter van de stuurgroep. Dat betekent nog steeds niet dat zij inhoudelijke betrokkenheid hebben gehad bij het project Aansluiting A9. Ton Hooijmaijers is inhoudelijk niet bij het project betrokken geweest.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) wat de gedeputeerde doet met de uitspraak van de Raad van State, die zegt dat er eerst woningbouw moet komen voordat er een weg wordt aangelegd.

Gedeputeerde Post zegt dat de Raad van State dat niet zegt. De Raad van State zegt dat het niet verplicht is om een aansluiting te hebben voordat de woningen er zijn en omgekeerd.

Bij interruptie merkt de heer **Den Uyl** (PvdA) op dat de opmerking van mevrouw Alberts voor hem aanleiding is om Gedeputeerde Staten te verzoeken om geargumenteerd te weerleggen dat er een relatie is. Na Schoon Schip is elkaar beloofd dat de integriteitvraag altijd zou worden beantwoord. Het zou prettig zijn als separaat scherp wordt gemaakt dat de feiten die we kennen geen reden zijn om nader onderzoek te doen.

Gedeputeerde Post zegt dat in de regel kan worden aangetoond dat iets er is. Het is lastig om aan te tonen dat iets er niet is. Als de persoon in kwestie geen bemoeienis heeft gehad, dan kan de gedeputeerde dat niet aantonen. De gedeputeerde kan bij de betreffende ambtenaar navragen of de persoon in kwestie er inhoudelijk in heeft gezeten. De gedeputeerde heeft dat in het verleden al gedaan. Het antwoord was toen: “Nee”.

De **voorzitter** deelt mee dat het in de vorige Statenperiode altijd zo is geweest dat Zandzoom en de aansluiting twee aparte zaken waren. Bij de besluitvorming over de Zandzoom is aan Provinciale Staten meegedeeld dat er een aparte voordracht voor de aansluiting zou volgen.

Gedeputeerde Post kan zich voorstellen dat, voor de gemoedsrust van mevrouw Alberts en de heer Den Uyl, de heer Killian aangeeft wat zijn ervaring is met de betrokkenheid van verschillende gedeputeerden op dit dossier.

De heer **Den Uyl** (PvdA) zegt dat hij heeft gevraagd om een korte schriftelijke reactie van Gedeputeerde Staten op het punt van mevrouw Alberts.

Bij interruptie merkt de heer **Tijssens** (D66) op dat hij de wens van de heer Den Uyl wil ondersteunen. Overigens vindt hij dat mogelijke aantijgingen niet erg strak zijn onderbouwd. Toch is het verstandig een en ander formeel af te hechten.

Gedeputeerde Post zegt toe dat een schriftelijke reactie van het college van Gedeputeerde Staten volgt. In het kader van de onderlinge verhoudingen vindt zij het wel jammer dat de commissie er een brief voor nodig heeft. Het woord van een gedeputeerde is, naar haar mening, net zoveel waard als een brief van het college, maar kennelijk is dat niet het geval.

Bij interruptie sluit de heer **De Graaf** (CDA) zich aan bij de woorden van teleurstelling van de gedeputeerde.

De heer **Den Uyl** ((PvdA) heeft geen enkele reden om te twijfelen aan de woorden van de gedeputeerde. In de commissie is een formeel punt aan de orde gesteld door mevrouw Alberts. Op het moment dat het hier publiekelijk op tafel wordt gelegd, verdient dit een korte formele schriftelijke reactie van Gedeputeerde Staten. Dat zegt niets over het vertrouwen dat de PvdA-fractie heeft in de gedeputeerde.

Tweede termijn:

De heer **Zoon** (PvdD) hoorde de gedeputeerde verwijzen naar een verkeerskundig onderzoeksrapport. Het rapport staat niet genoemd als bijlage bij de voordracht. De verkeersprognose 2015 komt de heer Zoon niet bekend voor. Graag had de heer Zoon de prognose bij dit agendapunt willen bespreken.
Is er nu daadwerkelijk een koppeling tussen de woningbouw en de afslag. De Raad van State zegt namelijk iets anders.
De heer Zoon constateert dat enerzijds wordt gezegd dat de provincie het moet oppakken omdat het heel belangrijk is, terwijl anderzijds wordt gezegd dat de verantwoordelijkheid en dergelijke bij de gemeenten ligt. De provincie moet niet zwabberen tussen hetgeen haar het beste uitkomt.
De heer Zoon zoekt nog de informatie waarin staat dat Provinciale Staten akkoord zijn gegaan met de start van de voorbereidende werkzaamheden.

Bij interruptie vraagt de heer **De Graaf** (CDA) wat er mis is met integraal beleid. Waarom noemt de heer Zoon dat 'gezwabber'?

De heer **Zoon** (PvdD) is een voorstander van integraal beleid. Hij had dat hier graag uitgevoerd. Als het gaat over achterblijvende woningbouw zou de provincie opeens niets meer te hoeven doen. Dat vindt de heer Zoon merkwaardig.

Bij interruptie merkt de heer **Tijssens** (D66) op dat wat de heer Zoon nu doet erg vervelend is. Er wordt gesproken over risico's bij het project. Het risico voor de grondexploitatie ligt bij de gemeente. Als op die feitelijkheid wordt gewezen dan is dat geen kwestie van zwabberen. Het debat over de risico's die andere partijen lopen moet niet hier worden gevoerd.

De heer **Zoon** (PvdD) las in de stukken van Heiloo dat Provincie Noord-Holland volledig risicodrager is. Onduidelijk is waar het risico stopt.

Gedeputeerde Post licht toe dat het risico stopt op 33 miljoen euro. Binnen dat bedrag is een verdeling afgesproken tussen de gemeenten Heiloo, Castricum, Alkmaar en de provincie. Als het duurder wordt, zullen maatregelen getroffen moeten worden. Het gaat niet over boetes opleggen. De Raad van State heeft gezegd dat het bouwen van woningen niet hoeft te wachten op de aansluiting. Ooit wilde de gemeente eerst een aansluiting en dan woningen. Sommige bewoners wilden dat ook in verband met het bouwverkeer.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten. De fracties van PvdA, 50PLUS en PVV nemen het onderwerp mee terug. Het CDA, VVD en D66 staan positief tegenover de voordracht. De SP, GroenLinks, ONH en de PvdD zijn nadrukkelijk tegen de aansluiting.

7b. Voordracht Eerste actualisering PMI 2016-2020
De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Blijlevens.

De heer **Blijlevens** voert zijn betoog over de plannen van de provincie om de N243 te reconstrueren. Deze keer is geluisterd naar de omwonenden en is snel actie ondernomen. Er is een inhaalverbod ingesteld, komen er bermtegels en een uitvoegstrook en wordt de bewegwijzering aangepast.
Er zijn ook negatieve punten zoals een geleiderail, er worden geen maatregelen getroffen om geluidshinder tegen te gaan en de VRI op de Molendijk wordt vervangen door een rotonde. Dat er veel rotondes komen is een uitstekend idee. Gedeputeerde Post houdt vast aan het idee dat de N243 een gebiedsontsluitingsweg is. De heer Blijlevens en velen met hem delen haar mening niet. De N243 van Alkmaar richting Hoorn telt over een afstand 15 kilometer een honderdtal erftoegangen, waarvan een groot aantal agrarische bedrijven betreft. Graag zien de aanwonenden dat deze weg in zijn geheel wordt afgewaardeerd tot een erftoegangsweg. De heer Blijlevens verwijst naar de CROW-normen. Een gebiedsontsluitingsweg heeft geen erftoegangen. Bij gebrek aan beschikbare ruimte is het onmogelijk om de N243 duurzaam veilig in te richten als een gebiedsontsluitingsweg.
In opdracht van de provincie heeft bureau Goudappel Coffeng becijferd wat het effect van de verkeersstromen op de N243 is, nadat de N23 (Westfrisiaweg) gerealiseerd is. De cijfers rechtvaardigen een afwaardering naar een erftoegangsweg.
De reconstructie heeft tot doel om de weg veiliger te maken. Voor de aanwonenden is weg ontegenzeggelijk gevaarlijk. Wonderwel scoort de N243 niet hoog op de lijst van gevaarlijke provinciale wegen. Wil men de weg echt veilig maken dan wijst de heer Blijlevens op een wetenschappelijke studie Verkeersveiligheid en de Universiteit van Wageningen. Hierin wordt aangetoond dat een erftoegangsweg veel veiliger is dan een gebiedsontsluitingsweg. Het afwaarderen van de onderzochte wegen liet het aantal ongevallen met 24% afnemen.
Men beoogt een vlotte verkeersdoorstroming te behouden. De vraag is of er wel een vlotte verkeersdoorstroming is. De heer Blijlevens betwijfelt of dat zal verbeteren na de reconstructie. Het plaatselijke landbouwverkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan, waardoor de doorstroming stokt. Inhalen is vrijwel onmogelijk.
De heer Blijlevens daagt de provincie uit een onderzoek te laten doen naar de snelheid waarmee het doorgaand verkeer daadwerkelijk over de N243 rijdt nu het een gebiedsontsluiting weg. Hoe staat het met de doorstroomsnelheid als de plannen gerealiseerd zijn? Wat gebeurt er met de doorstroomsnelheid als de weg wordt afgewaardeerd naar een erftoegangsweg?
Ook de gemeente Beemster pleit voor een afwaardering van de N243. In februari 2012 is hiertoe een motie ingediend, die unaniem is aangenomen.

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen zijn vanuit de commissie. Hij bedankt de inspreker voor zijn komst en inbreng.

De voorzitter geeft het onderwerp ter bespreking aan de commissie.

De heer **Tijssens** (D66) mist houvast bij de onderbouwing van de eerste wijziging op het PMI. In een normale voordracht zijn documenten voorhanden. De doelstellingen en de effecten van de aanleg zijn goed beschreven, maar een cartografische weergave van de ingreep zou prettig zijn, evenals een toelichting op de financiering en een procesbeschrijving.

Over de N244 vraagt de heer Tijssens waar de ingrepen zijn voorzien. Heeft het effecten op het verkeer van een A8/A9-verbinding? Het lijkt of de weg wordt opgewaardeerd? Klopt dit?

Hetzelfde gebiedsgerichte aspect wat hier in zit, geldt ook voor de N243. De N23 gaat wellicht enorm ontlastend werken, als die daadwerkelijk wordt aangelegd. Is de N243 dan niet ten onrechte op niveau gehouden of gebracht?

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of met dit stuk een beslissing kan worden genomen over 19 miljoen euro? Kan in twee alinea's een project worden goedgekeurd, dat in totaal 27 miljoen euro moet kosten. Volgens de PvdD niet.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) zegt GroenLinks hiermee kan instemmen, met grote uitzondering van de N244, naar men zal begrijpen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vraagt over pagina 4, paragraaf B over de bereikbaarheid van Waterland waarom de doorstroming voor met namen het autoverkeer verbetert door de aanleg van een spitsbusbaan. Er wordt een onderdoorgang voor voetgangers gerealiseerd bij Ilpendam. Is de onderdoorgang toegankelijk voor fietsers?
Steeds vaker wordt overgegaan op rotondes in plaats van kruispunten. Dat heeft voordelen. Buiten de bebouwde kom krijgen fietsers geen voorrang op rotondes. Wat zijn de gevolgen voor fietsers?

De PvdA ondersteunt de opmerking van D66 over de vergelijking met de Westfrisiaweg en de N243. Is het nodig om die weg op dat niveau te houden? Een aantal projecten staat in of buiten de top 20, waarvan de uitvoering in 2015 zou moeten plaatsvinden. Wat kan de gedeputeerde daarover zeggen.

Gedeputeerde Post legt uit dat bijvoorbeeld nummer 20 al is uitgevoerd. Feitelijk is het rapport achterhaald.
De inspraakavond betreffende de N243 was zeer memorabel. Mensen waren heel erg boos. De gedeputeerde is blij om te horen van de inspreker dat men blij is dat eindelijk is geluisterd naar inwoners. Datgene wat de provincie wilde met het toenmalige plan was om de weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg, zoals het hoort, want het is een gebiedsontsluitingsweg. Ook bij de opening van de Westfrisiaweg trekt de N243 nog steeds zoveel verkeer dat het een gebiedsontsluitingsweg is. Wil men de weg duurzaam veilig inrichten dan moeten parkeerhavens en inritten worden weggehaald. Voor het lokale verkeer, fietsers en het landbouwverkeer moet parallelinfrastructuur worden aangelegd. Daar waren alle aanwonenden van de N243 fel tegen. De provincie heeft aangegeven alle wensen te willen inventariseren, zodat daarmee rekening kon worden gehouden. Men moest er wel rekening mee houden dat het een gebiedsontsluitingsweg is en blijft. De gedeputeerde vindt het dan opmerkelijk om te horen dat men nu zegt dat de weg als gebiedsontsluitingswegen niet veilig is en moet worden afgewaardeerd. Dat is de omgekeerde wereld. Het is geen erftoegangsweg en dat zal het ook nooit worden. Als alle normen en uitgangspunten van een gebiedsontsluitingsweg in acht worden genomen kan een veilige weg worden gemaakt. Nu zoveel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan de wensen, kan het niet zo zijn dat tegen degenen die het liever anders wilden, vanuit de verkeersveiligheid, nu wordt gezegd dat de weg zal worden afgewaardeerd. Er is meer nodig dan wat een erftoegangsweg aan ruimte geeft. Het liefst zou de gedeputeerde de weg inrichten als een gebiedsontsluitingsweg. Ze verwacht dan oorlog. Zij heeft daaraan geen behoefte. De gedeputeerde is bereid om te luisteren, maar het kan niet zo zijn dat er dan voor wordt gekozen om er een erftoegangsweg van te maken. Dat zorgt ervoor dat de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid ernstig onder druk komen te staan. De weg wordt daarmee niet optimaal verkeersveilig.

De gedeputeerde zegt over de onderdoorgang dat aan de ene zijde het kanaal ligt, vervolgens een busbaan en dan de provinciale weg. De locatie heeft een grote fietsenstalling. De mensen die met de fiets naar de bus willen, kunnen daar hun fiets niet kwijt, want daarachter ligt het kanaal.
De onderdoorgang wordt gemaakt om de onveilige situatie weg te nemen, nu mensen de provinciale weg over rennen om de bus te halen.
De gevolgen van rotondes voor fietsers is dat het voor hen verkeersveiliger wordt. Een rotonde is veiliger dan een kruising voor een fietser.
De gedeputeerde denkt dat op basis van het voorliggende een besluit kan worden genomen over zoveel miljoen euro. Geen enkel project zal de heer Zoon volslagen onbekend voorkomen, omdat Provinciale Staten daar in het verleden over geïnformeerd zijn.
De heer Zoon weet van de busbaan en wat de provincie daar aan het doen is. Het enige wat er staat dat het eerder wordt uitgevoerd dan volgens planning omdat de provincie miljoenen euro's Rijkssubsidie kan krijgen. Het zou raar zijn als de PvdD wel kan besluiten dat de fractie het wil maar niet dat ze het eerder wil.
De N244 wordt niet verdubbeld. Het is een groot project. Het betreft niet het stuk van Volendam richting de A7 maar het stuk de andere richting op. Het studiekrediet is niet voldoende om alle voorbereidingskosten te kunnen betalen.
Voor meer onderbouwing verwijst de gedeputeerde naar het PMI. Er kan geen cartografisch materiaal van de ingreep worden gegeven, omdat nog niet bekend is welke ingrepen noodzakelijk zijn. Er staat beschreven om welk traject het gaat, namelijk tot aan de N246. Een uitgebreide toelichting vindt de heer Tijssens in het PMI. Het voorliggende is slechts een actualisatie van het PMI. Omgevingseffecten zijn nog niet bekend. Daarop wordt nu juist gestudeerd. Provinciale Staten hebben ingestemd met een trajectbenadering. Bij het onderhoud van een traject wordt naast onderhoud ook gekeken welke verbeteringen kunnen worden aangebracht. Dit is een nogal fors project. Het gaat sec om een paar projecten die bij het opstellen van het PMI nog niet zover waren dat daarvoor krediet kon worden aangevraagd. Nu zijn die projecten wel zo ver. Ze zitten in het PMI, maar nog niet met een krediet. Het voorliggende is geen actualisatie van het PMI. Feitelijk is dit een aanvulling van het PMI.

De heer **Tijssens** (D66) werd in verwarring gebracht door de benaming van dit agendapunt.

8. B-agenda Mobiliteit
8a. Opsplitsen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi

De PVV stelde de volgende schriftelijke vraag aan Gedeputeerde Staten. Is de splitsing van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV in 't Gooi juridisch mogelijk is. Overigens begrijpt de heer **Van Hooff** (PVV) de beweging van Gedeputeerde Staten.

Gedeputeerde Post antwoordt dat het niet aan Provinciale Staten zou worden voorgelegd als het wettelijk niet zou zijn toegestaan. Er mag niet worden gesplitst als daarmee wettelijke bepalingen ontdoken zouden kunnen worden, zoals het drempelbedrag voor de aanbesteding, of de MER plicht. Het is niet bedoeld als salamitactiek, maar om het eerste stuk voortgang te laten vinden. Als niet wordt gesplitst, wordt het totaal tegengehouden door het tracé Huizen-Blaricum. De maatregelen in Hilversum liggen op het kritieke pad. Als dat onderdeel geen doorgang zou kunnen vinden, dan loopt het financieel fors in de papieren.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) is blij dat wordt gekozen voor de voortgang. Is daarover goed overleg geweest met Huizen en Blaricum? Er wordt nu verder gegaan met twee afzonderlijke projecten. De heer Van Berkum veronderstelt dat ook twee afzonderlijke besluiten nodig zijn.

De heer **Leever** (ONH) meent dat het project geen doorgang zou vinden als een van de gemeenten niet wenst mee te werken. Huizen gaat niet akkoord met het voorliggende concept van de provincie. Wat is het standpunt van het college van Gedeputeerde Staten hierin?

De heer **De Graaf** (CDA) vindt de opsplitsing een sympathiek voorstel. De provincie geeft daarmee het signaal af richting Huizen en Blaricum dat er wel degelijk wordt geluisterd. Kan de gedeputeerde bevestigen dat het project op zich geen vertraging oploopt? Is het een optie dat een HOV-waardige variant en een HOV-onwaardige variant naar voren worden gebracht? Is de gedeputeerde bekend met het onderzoek van Arcadis in Huizen naar een meerijdvariant?

Mevrouw **Kirch** (VVD) stelt dat bestaand draagvlak voor deze voorziening belangrijk is. Alle deelnemende gemeenten hebben nut en noodzaak aangetoond. Voor het traject Hilversum – Laren is er overeenstemming over de te treffen maatregelen. De VVD ziet voldoende redenen om hiermee te kunnen instemmen. Het ontwerp PIP mag, wat de VVD betreft, ter inzage worden gelegd.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) voelt dat dit een logische stap is. Stel, in een worst case scenario komt de provincie er niet uit met de gemeenten, wat is dan het eindresultaat?

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) zegt dat haar fractie geen bezwaren heeft tegen de splitsing. De fractie wil wel zeker weten dat als Huizen in het ergste geval helemaal wil stoppen met het HOV-project er geen halve busbaan voor niets is aangelegd.

De heer **Tijssens** (D66) wil weten wat er is gebeurd in de periode tussen anderhalf maand geleden en nu. Toen was de provincie ook op zoek naar regionaal draagvlak.

Gedeputeerde Post vindt het ingewikkeld om uit te spreken dat het nu om twee projecten en twee verschillende besluitvormingstrajecten gaat. In essentie kan het tot twee situatie leiden. Het besluit om te knippen gaat in feite over het stuk tussen Eemnes, Laren en Hilversum. Deze drie gemeenten hebben erop aangedrongen bij de provincie om Huizen en Blaricum even te laten voor wat het is en vooral verder te gaan. De oproep om hiermee uitdrukkelijk verder te gaan, is gedaan.
Het werd ingewikkeld om in Huizen op korte termijn een besluit te krijgen voor het totaal.
Het is uiteindelijk aan Provinciale Staten om te beslissen wat er moet gebeuren als er met Huizen en Blaricum niet op een goede manier kan worden uitgekomen. Vinden Provinciale Staten het zo belangrijk dan kunnen zij alsnog een Inpassingsplan vastleggen voor het deel van Huizen en Blaricum. Het andere uiterste kan zijn dat moet worden geconstateerd dat het er niet in zin en dat Provinciale Staten niet de bereidheid hebben om voor deel een Inpassingsplan te maken. Daartussen zijn nog allerlei varianten denkbaar.

Bij interruptie wijst de heer **Leever** (ONH) erop dat er een PIP ligt. Als Huizen niet meegaat, dan zijn de financiële gevolgen voor die gemeente. Dat heeft de gedeputeerde eerder gezegd.

Gedeputeerde Post zegt dat het juridisch gezien wat complexer ligt. Als nu een PIP voor het totaal ter visie zou worden gelegd, dan is de kans reëel dat er een zienswijze van de gemeente Huizen

komt. Dat zorgt voor een enorme vertraging op het totaal. De vertraging maakt voor het deel Huizen –Blaricum niet zoveel uit. Voor het deel Eemnes-Laren-Hilversum maakt het wel heel veel uit.
De heer Leever beweert dat de gedeputeerde gezegd zou hebben dat het in het geheel niet doorgaat als twee gemeenten zouden afhaken. De gedeputeerde heeft het nooit zo verwoord. Ze heeft altijd gezegd dat als Hilversum zou afhaken, -waar de meest drastische maatregelen worden genomen-, of als Huizen afhaakt, -waarvoor het uiteindelijk allemaal wordt gedaan-, dan wordt het erg ingewikkeld. Het is nu ingewikkeld.
Op dit deel vallen geen zienswijzen te verwachten van Eemnes, Laren en Hilversum. Dat deel loopt in ieder geval door. Dan kan de keuze worden gemaakt om voor het deel Huizen-Blaricum een apart PIP ter visie te leggen. Voor het andere deel moeten partijen er met elkaar zien uit te komen. Lukt dat niet dan moet alsnog worden besloten of het PIP wel of niet ter visie wordt gelegd.
De gedeputeerde heeft steeds tegen de gemeente Huizen gezegd dat ze bereid is om te kijken naar een oplossing waarbij er 'meegereden' wordt, tot het moment dat die tracés niet meer voldoen aan de normering. Vanaf dat moment moet er worden aangelegd. In eerste instantie leek gemeente Huizen daar wel voor te voelen. De vraag was waarover moest worden meegereden: het Meenttracé of het Mercktracé? Beide gemeenten, Huizen en Blaricum, hebben een verkenning laten uitvoeren naar wat het beste tracé is. De gedeputeerde wil het beste tracé tegen de minste kosten en de minste kapitaalvernietiging. Uit het onderzoek dat Blaricum liet doen, bleek dat het Meenttracé het beste was. Huizen heeft een onderzoek gedaan en daaruit bleek dat het Mercktracé het beste was.
De gedeputeerde stelde daarop een gezamenlijk onderzoek voor. Technici van zowel de provincie als van beide gemeenten zijn gezamenlijk tot een rapport gekomen. Daaruit concludeerden zijn dat het Meenttracé de beste oplossing bood. De gedeputeerde veronderstelde dat vervolgens een keuze kon worden gemaakt voor het Meenttracé. Huizen was het daarmee niet eens en deed aanvullend onderzoek naar het Mercktracé. Er is een aanvullend memo verschenen, specifiek over het Mercktracé.
Alle vertraging kost geld. In de stuurgroep krijgt men het gevoel dat er nu wel voldoende is onderzocht en dat het tijd wordt voor een beslissing. In Huizen ligt in december de beslissing voor in de gemeenteraad om te opteren voor het Mercktracé. Uit de vergelijking die voor beide tracés op dezelfde voet is gedaan, blijkt dat het Meenttracé een beter tracé is.

De **voorzitter** constateert dat de commissie in meerderheid kan instemmen met de opsplitsing van het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi.

8b. Voortgangsrapportage N23 Westfrisiaweg, 2e tertiaal 2015
Omwille van de tijd wordt voorgesteld de behandeling van de voortgangsrapportage schriftelijk af te handelen. De commissie stemt hiermee in.

9. C-agenda Financiën
Geen vragen of opmerkingen.

10. Rondvraag portefeuille gedeputeerde mevrouw Post

- De heer **Van Berkum** (GroenLinks) heeft een vraag over de Voorburggracht in Oudkarspel. Er is subsidie beschikbaar gesteld voor snelheidsremmende maatregelen. Die maatregelen worden door de gemeente teruggetrokken. Slechts de helft van de verstrekte subsidie wordt teruggevorderd. Hoe kan dit?

Gedeputeerde Post zegt toe dat een schriftelijk antwoord volgt.

- Mevrouw **Alberts** (SP) noemt de fietsoversteek bij La Place op de N525. Er is een fietstunnel, welke wordt vermeden. Er ontstaan gevaarlijke verkeerssituatie. Wat kan de gedeputeerde doen?

Gedeputeerde Post legt uit dat er heel grote borden staan met de melding dat het verboden is om over te steken. Ze weet dat zich levensgevaarlijke situaties voordoen. De politie vindt handhaving geen prioriteit. De gedeputeerde heeft geen instrument om mensen te dwingen om datgene niet te doen wat ze volgens de wet niet mogen.

11. C-agenda Mobiliteit
Geen vragen of bijzonderheden.

12. C-agenda Personeel en Organisatie
Geen vragen of bijzonderheden.

13. Rondvraag de heer Remkes/de heer Loggen
Geen vragen of bijzonderheden.

14. Sluiting
De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om circa 17.25 uur.

■ **Provinciale Staten**

Provincie Noord-Holland

Agenda M&F

Commissie	:	*Mobiliteit & Financiën*
Datum commissievergadering	:	*23 november 2015*
Vergaderlocatie	:	***Vergaderzaal 1.4*** ***Dreef3*** ***2012 MD Haarlem***
Aanvangstijd	:	***13:15 uur***
Voorzitter	:	*dhr. H.W. Struben*
Commissiegriffier	:	*Marjo Spoor - Hendriks*
Telefoonnummer / e-mail	:	
Registratienummer	:	

Voorafgaand aan vergadering
Overleg met vertegenwoordigers van het ROCOV NH 12.00 uur-13.00 uur.

1.	Opening en Mededelingen	Vanaf 13:15 uur
2.	Vaststelling van de agenda	
3.	Inloophalfuur	13:20 uur - 13:50 uur
4.	Vaststellen van a. het verslag van de vergadering van 26 oktober b. lange termijn agenda (nazending) c. toezeggingenlijst (nazending) d. C-agenda	13:50 uur - 13:55 uur

Bijgevoegde stukken:
- conceptverslag MF_20151026(2)

5. A-agenda Auditcommissie/Financiën **13:55 uur - 15:00 uur**

5.a. Voordracht Rapport Randstedelijke Rekenkamer inz. toezicht financiën gemeenschappelijke regelingen.

Bijgevoegde stukken:
- Eindrapport Financieel toezicht GR-en NH
- Infographic Randst. Rekenkamer fin. toezicht gemeensch. regelingen
- voordracht

5.b. Voordracht Controleprotocol Accountantcontrole 2015 en 2016

Voorstel voor behandeling
Advisering PS voor de vergadering van 14 december 2015.

Bijgevoegde stukken:
- Voordracht controleprotocol 2015-2016
- Protocol voor de accountantscontrole op de jaarstukken 2015 en 2016
- Oplegmemo protocol 2015-2016 def.

5.c. Voordracht Laatste Begrotingswijziging 2015

Voorstel voor behandeling
Advisering PS voor de vergadering van 14 december 2015. Omdat het hier om een financieel technische aanpassing gaat wordt de laatste begrotingswijziging alleen in de commissie M&F behandeld en bij de overige commissies op de c-agenda geplaatst. De andere commissies wordt gevraagd eventuele aandachtspunten mee te geven aan de fractiegenoten die zitting hebben in M&F.

Bijgevoegde stukken:
- Brief GS aan PS
- Voordracht
- Begrotingswijziging

5.d. Voordracht Vaststellen Legestarieven 2016

Voorstel voor behandeling
Advisering PS voor de vergadering van 14 december.

Bijgevoegde stukken:
- 1.Brief
- 2.Voordracht
- 3.Tarieventabel 2016
- 4.Transponeringstabel
- 5.Overzicht (raming) legesopbrengsten 2014-2017

5.e. Financiën/Milieu; Voordracht Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015, Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland

Besluitvorming vindt plaats in de commissie Financiën. De commissie NLM ontvangt de stukken ter kennisname.

Bijgevoegde stukken:
- Fonds nazorg gesloten stortplaatsen NH Begroting 2016
- Brief GS aan PS betreffende Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 201 5, Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland
- Voordracht Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015 en 2016

6. B-agenda Auditcommissie/Financiën **15:00 uur - 15:20 uur**

6.a. Eindrapportage 5-puntenprogramma Versterking Concern control en financiële functie

Bijgevoegde stukken:
- Eindrapportage 5-puntenprogramma
- Beleidsplan Koersen op control Provincie Noord-Holland 2015-2019
- Brief GS aan PS Eindrapport 5 punten programma
- 0. Oplegmemo Statengriffie

7. A-agenda Mobiliteit **15:20 uur - 16:00 uur**

7.a. Voordracht TWINH aansluiting A9 Heiloo

Bijgevoegde stukken:
- Brief GS aan PS
- Voordracht
- Projectomschrijving aansluiting A9 Heiloo

7.b. Voordracht eerste actualisering PMI 2016-2020
Als bijlage is de Voortgangsrapportage van alle projecten PMI toegevoegd.

Bijgevoegde stukken:
- Brief GS aan PS
- Voordracht
- Stand van zaken

8. B-agenda Mobiliteit **16:00 uur - 16:30 uur**

8.a. Opsplitsen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi
GS hebben besloten:
1. het ontwerp Inpassingsplan HOV in't Gooi op te splitsen in een deel Hilversum/Laren en een deel Huizen/Blaricum;
2. het deel Hilversum/Laren ter inzage te leggen als alle onderzoeken afgerond zijn eind november;
3. het deel Huizen/Blaricum ter inzage te leggen als erovereenstemming is over het

tracé in Huizen/Blaricum.

Voorstel voor behandeling
GS hecht eraan vanuit de commissie te vernemen of u kunt instemmen met het voorstel voor het opsplitsen van het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in't Gooi.

Bijgevoegde stukken:
- brief GS aan PS

8.b. Voortgangsrapportage N23 Westfrisiaweg, 2e tertiaal 2015

Voorstel voor behandeling
Ter kennisname met gelegenheid tot het stellen van vragen.

Bijgevoegde stukken:
- brief GS aan PS
- Voortgangsrapportage tertiaal 2 2015

9. C-agenda Financiën **16:30 uur - 16:45 uur**

10. Rondvraag portefeuille mw. Post

11. C-agenda Mobiliteit

12. C-agenda Personeel en organisatie

13. Rondvraag portefeuille dhr. Remkes/dhr. Loggen

13. Sluiting **Vanaf 16:45 uur**

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan de (plv) leden van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën,
dhr. Remkes en de gedeputeerden mevrouw Post, dhr. Loggen,
dhr. De Vries en mevrouw Geldhof

Betreft: Agenda vergadering commissie M&F 23 november 2015

Geachte heer, mevrouw ,

Hierbij nodig ik u uit voor de vergadering van de commissie M&F op **maandagmiddag 23 november 2015, om 13.15 uur.**
De vergadering wordt gehouden in zaal 1.4 van het nieuwe Dreefgebouw van de Provincie Noord-Holland, Dreef 3, 2012 HR Haarlem.

Ik verzoek u technische vragen t.a.v. de onderwerpen op de agenda, rondvraag en C-agenda punten uiterlijk woensdag 18 november 12.00 uur bij de commissie-adviseur aan te leveren.

Indien er geen aanmeldingen zijn voor het inloophalfuur zal aanvang van bespreking van de inhoudelijke punten een half uur eerder starten. De in de agenda genoemde tijden ven behandeling zijn richttijden.

Overleg ROCOV 12.00-13.00 uur
Voorafgaand aan de vergadering zal het Overleg met vertegenwoordigers van het **R**egionaal **O**verleg **C**onsumentenbelangen **O**penbaar **V**ervoer (ROCOV) plaatsvinden. Deze bijeenkomst start om 12.00 uur en vindt eveneens in zaal 1.4 plaats. Er is gezorgd voor een lunch.
Nadere info over het ROCOV kunt u vinden op http://rocov-nh.nl/over-het-rocov-nh/

Een overzicht met bespreekpunten zal u in de loop van komende week worden gemaild.

Met vriendelijke groet,
Namens de voorzitter,
de hr. H.W. Struben

Marjo Spoor-Hendriks
Staten- en commissieadviseur

Statencommissie Mobiliteit en Financien

Uw contactpersoon
M. Spoor-Hendriks
AD/STG

Doorkiesnummer (023) 514 5308
spoorm@noord-holland.nl

13 november 2015

Kenmerk:

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	26 oktober 2015
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. M. Spoor-Hendriks
Telefoonnummer/e-mail	:	023-514 5308 / spoorm@noord-holland.nl

Aanwezig:		
Commissievoorzitter	H.W. Struben	
Commissiegriffier	mw. M. Spoor-Hendriks	
Leden van de Commissie	CDA	: H. de Graaf en D.C. Heijnen
	ChristenUnie-SGP	: D.G.M. Ceder en M.C.A. Klein (vanaf 14:07 uur)
	D66	: W. Bakker, A.E. Tijssens en Z. Yurdakul
	GroenLinks	: A. Hietbrink
	ONH	: J.H. Leever
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij en G.J. Pieterman
	PvdA	: mw. E.M. van Duijn en X.J. den Uyl
	PvdD	: mw. L.D. Vermaas en F. Zoon
	PVV	: J.J.A.M. van Hooff
	SP	: mw. R. Alberts, W. Hoogervorst en R. Sint
	VVD	: mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee en J.P.M. van Straaten
Gedeputeerden	mw. E. Post (VVD)	
Ambtenaren/deskundigen	mw. A. Hoenderdos (agendapunt 4b), mw. M. Iding (agendapunt 6B)	
Insprekers	-	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	
Afwezig:	mw. P.E. Kirch-Voors, S. van Berkum. J. Portegijs, B.I.M. BoubergWilson	

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van:
   a. Agenda
   b. Verslag van de vergadering van 5 oktober 2015
   c. Lange termijn agenda
   d. Toezeggingenlijst
   e. C-agenda
3. Inloophalfuur
4. A-agenda Algemeen/Financiën

4a. Begroting 2016 en Memorie van Antwoord (VD-70)

4b. Randstedelijke Rekenkamer verzoekt PS om Zienswijze op 1e begrotingswijziging 2015

5. B-agenda Algemeen

5a. Strategische agenda PS, Uitvoeringsprogramma GS, reactie GS op motie Statenbrede annex (motie 16-26052015)

5b. Rondvraag portefeuille dhr. Loggen, dhr. De Vries en dhr. Remkes

6. A-agenda Mobiliteit

6a. Voordracht Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Noord-Holland 2016-2020

6b. Voordracht Provinciaal Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud Noord-Holland 2016-2020

6c. Voordracht Verklaring van geen bedenkingen fietstunnel Wogmeer

7. Rondvraag gedeputeerde mevrouw Post
8. Sluiting

1. Opening en mededelingen
De voorzitter opent om 13.30 uur de vergadering van de commissie Mobiliteit en Financiën en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:
- Een bericht van verhindering is ontvangen van mevrouw Kirch.
- In samenwerking met de griffie en de dienst wordt een excursie georganiseerd om samen met de Statencommissie van Provincie Zuid-Holland het gebied van de Duinpolderweg te verkennen op 27 november 2015. Gestart wordt met een toelichting in Haarlemmermeer, waarna een rondrit volgt. De commissie wordt binnenkort nader geinformeerd.

2. Vaststelling van:
a. Agenda
De agenda wordt vastgesteld.

b. Verslag van de vergadering van de commissie Mobiliteit en Financiën van 5 oktober 2015
Tekstueel:
De opmerkingen van de heer De Graaf over de inhoud van het verslag worden verwerkt. Het verslag wordt vastgesteld.

Naar aanleiding van:
Tussenevaluatie Texelhopper: Het voorstel is om op maandag 23 november 2015 een mondelinge presentatie te geven over de resultaten van de tussenevaluatie. Medio januari/februari komt de tussenevaluatie terug in de commissie.
De commissie stemt in met het voorstel.

Op verzoek van de heer Van Berkum (GroenLinks) wordt het initiatiefvoorstel Fiets in december, in plaats van november 2015, voorgelegd aan Provinciale Staten.

Het voorstel van de PvdA is om de kaart van OV-lijnen nader te bespreken in de commissie EEB.
De commissie stemt in met dit voorstel.

c. Lange termijn agenda
Voorafgaand aan de commissievergadering van 23 november 2015 zal met de vertegenwoordigers van ROCOV een overleg plaatsvinden. Specifieke punten voor dat overleg kunnen vooraf aan de griffie worden doorgegeven.

De lange termijn agenda wordt vastgesteld.

d. Toezeggingenlijst
De toezeggingenlijst wordt vastgesteld.

e. C-agenda
Er zijn geen vragen of opmerkingen.

3. Inloophalfuur
Van het inloophalfuur wordt geen gebruik gemaakt.

4. A-agenda Algemeen/Financiën

4a. Begroting 2016 en Memorie van Antwoord (VD-70)
De **voorzitter** verzoekt vragen aan gedeputeerde Loggen allereerst te stellen, zodat de gedeputeerde zich na de beantwoording hiervan kan verexcuseren.

De heer **Heijnen** (CDA) heeft een vraag over het programma Europa. Er staat geschreven dat de provincie bijdraagt aan Europese projecten die passen bij provinciaal beleid. Het CDA verwachtte dat ook andersom, namelijk dat Europese subsidies worden gebruikt voor projecten die de provincie belangrijk vindt. Kan dit explicieter worden benoemd?

De heer **Van Straaten** (VVD) refereert aan de Memorie van Antwoord. Eerder gestelde schriftelijke vragen zijn in de Memorie beantwoord. Over de interprovinciale baseline- en informatiebeveiliging (IBI) vraagt de heer Van Straaten hoe de provincie er op dit moment voorstaat met het oppakken van maatregelen, teneinde in overeenstemming te komen met de werkwijze van IBI. Wat komt er uit de toetsingen naar voren, die hebben plaatsgehad?
Over de auditopvolging merkt de heer Van Straaten op dat de aanbeveling uit 2013 om te komen tot een concernbreed informatieplan nog altijd niet is uitgevoerd. Kan met meer stelligheid een uitspraak worden gedaan over de datum van het beschikbaar komen van het informatieplan?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt over het antwoord op vraag 57 (pagina 14) waar de opbrengsten van de verkochte panden naar toe gaan. Waar komt de winst terecht?
Tijdens het onderzoek naar diverse gemeenten in Noord-Holland kreeg er daarvan twee specifieke aandacht. Welke gemeenten betreft het en waar het over? (Zie vraag 23).

De **voorzitter** merkt op dat de tweede vraag de portefeuille van gedeputeerde Geldhof betreft.

Gedeputeerde **Loggen** legt uit dat de provincie een post 'cofinanciering' heeft voor Europese projecten. De voorkeur gaat uit naar het rekening houden met provinciaal beleid binnen het Europees beleid. De kans van slagen is dan groter. Binnenkort komen de bouwstenen voor de Randstadstrategie in de commissie COE aan bod. Daarbij komt ter sprake hoe het beste kan worden aangehaakt.
De gedeputeerde heeft zich recentelijk laten bijpraten over informatiebeveiliging. Op dit moment wordt gewerkt aan een auditplan, dat medio eind van dit jaar zal worden vastgesteld. Op basis van het oude plan kan worden vastgesteld wat de stand van zaken is van de implementatie van de baseline informatiebeveiliging. Het huidige beeld is dat wordt voldaan aan de gestelde eisen.
De audits moeten uitwijzen of dit daadwerkelijk zo is. Deze worden vanaf het vierde kwartaal 2015 ingezet.
Het streven is om het overall informatieplan in het vierde kwartaal van 2015 beschikbaar te stellen. Mocht dat anders worden, dan zal de gedeputeerde de commissie daarvan spoedig op de hoogte stellen

Gedeputeerde Loggen verlaat de vergadering.

De heer **Heijnen** (CDA) vertelt dat zijn fractie tevreden is over de voorgestelde begroting en de financiële mogelijkheden om het nieuwe beleid, zoals in het coalitieakkoord genoemd, uit te voeren. De fractie ziet die plannen graag zo snel mogelijk tegemoet. Het spreekt het CDA aan dat de provinciale lasten, middels opcenten, niet omhoog gaan. Eventuele tekorten zijn op een andere manier opgevangen.
Enige zorg is er over de financiële perspectieven van de provincie op de lange termijn. De afnemende reserves leiden er toe dat investeringen moeten worden gefinancierd met vreemd vermogen. Wat betekent dat voor de rol die de provincie heeft, als orgaan dat bijdraagt aan projecten? Ondanks dat het geen acuut probleem is, zou wel met elkaar moeten worden nagedacht over een oplossingsrichting.
In de opbouw van de begroting heeft het Programma Groen een andere indeling gekregen. Het CDA vindt dit een verbetering ten opzichte van de programma's, zoals die tot nu toe zijn opgesteld.

De heer **Leever** (ONH) verwijst naar de eerder gestelde vraag (E/106) over schatkistbankieren. Het antwoord is duidelijk. Echter in Binnenlands Bestuur stond zeer recent vermeld dat provincies in toenemende mate geld uitlenen aan gemeenten. De teller staat inmiddels op 2,9 miljard euro. In hoeverre is het antwoord van Gedeputeerde Staten dat is gegeven op diverse gestelde vragen daarmee nog concreet? Ligt het rendement van uitstaande leningen van provincies aan gemeenten hoger dan bij het Rijk. Waarom leent Provincie Noord-Holland geen geld uit aan gemeenten?
Er zijn meerdere vragen gesteld over grote fluctuaties in de apparaatskosten voor de verschillende jaren. Steevast wordt geantwoord dat er met een verdeelsleutel wordt gewerkt. Dat pakt regelmatig anders uit dan verwacht. ONH ziet hierin een hoge mate van natte vingerwerk. Hoe staat het met de nauwkeurigheid van de bedragen in de budgettabellen?
De nieuwe opzet van het Programma Groen vindt de Ouderenpartij Noord-Holland een verademing. Als ervan kan worden uitgegaan dat de budgettabellen nauwkeurig zijn dan vindt ONH dat de gehele begroting mag worden omgezet naar de nieuwe opzet.
Het gemiddeld salaris per fte (pagina's 154 en 158) staat al jaren op een bedrag van circa € 70.000.

Het gemiddeld brutosalaris van alle provincies bedraagt circa € 73.000 per fte. Met dezelfde berekening als in voorgaande jaren komt het in 2016 uit op een gemiddeld salaris van € 80.000. Waarom is dat nu opeens veranderd?

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) constateert dat er een sluitend meerjarenperspectief is. De begroting laat meerjarig een structureel evenwicht zien.
Toch zijn er bij GroenLinks zorgen over het financiële perspectief van de provincie op de middellange termijn en over de manier waarop de begroting Provinciale Staten de mogelijkheid biedt om te sturen.
Door bezuinigingen van deze coalitie op natuur is er een tekort van 135 miljoen euro voor de afronding van het natuurnetwerk. Voor de grote investeringen in infrastructuur op de middellange termijn is nog geen structurele dekking. Besluiten die nu worden genomen, door het vaststellen van het PMI en PMO, leiden uiteindelijk tot budgettaire uitdagingen in 2023. GroenLinks houdt er niet van om problemen door te schuiven naar de toekomst. Deelt de gedeputeerde de analyse en zorgen van GroenLinks? Is zij bereid met voorstellen te komen om deze uitdagingen het hoofd te bieden?
GroenLinks ontvangt graag een overzicht van investeringen in infrastructuur uitgesplitst naar vervanginginvesteringen en nieuwe investeringen. Dat stelt de fractie in staat om genuanceerder te kijken naar de vraag welke investeringen kunnen worden geschrapt of uitgesteld.
GroenLinks constateert dat reeds in deze periode een financieringstekort ontstaat. Op een vraag daarover kreeg de fractie een onduidelijk antwoord. De vraag was hoe het kan dat het in 2013 nog onwaarschijnlijk leek dat er voor 2020 nieuwe leningen moesten worden aangegaan, terwijl het zich nu al in 2018 voordoet. Wat is er gebeurt in de tussentijd? In hoeverre is het een direct gevolg van de afspraken in het coalitieakkoord? Klopt het dat in deze begroting geen rekening is gehouden met extra rentelasten als gevolg van nieuwe leningen? Zou dat niet alsnog moeten gebeuren?
De systematiek die wordt beschreven in de inleiding is helder en begrijpelijk. De uitwerking daarvan in de begroting laat soms te wensen over. Er ligt een taak voor Provinciale Staten om te beoordelen of er voldoende sturingsmogelijkheden zijn. Dat geldt in sterke mate voor de voorzet zoals gegeven in het nieuwe Programma Groen. De causale relatie tussen de verschillende type doelen lijkt daarin geheel verdwenen te zijn. Het is prettig dat de middelen die er voor groen zijn, afzonderlijk inzichtelijk worden gemaakt, maar dit kan volgens GroenLinks niet de bedoeling zijn. Waarom kozen Gedeputeerde Staten ervoor om af te wijken van het door Provinciale Staten vastgestelde format? Aan de commissie-/Statenleden vraagt GroenLinks hoe zij denken over een evaluatie van de begroting en de onderliggende systematiek.

De heer **Den Uyl** (PvdA) sluit zich aan bij degenen die het hoofdstuk Groen een verademing vinden. Andere delen van de begroting vindt hij soms onduidelijk. Het is verstandig de vorm van de begroting nader te bediscussiëren.
De begroting is een prima vertaling van het coalitieakkoord. De PvdA complimenteert de gedeputeerde daarvoor. De fractie heeft twee aanmerkingen. Het perspectief op de lange termijn ziet er niet goed uit. Dat gaat verder dan deze begroting. In de komende periode zou wel alvast moeten worden nagedacht over een mogelijke oplossing. De kosten van wegenonderhoud gaan fors toenemen. Als meer wegen wenselijk worden geacht, dan mogen de opcenten op termijn omhoog, wat de PvdA betreft. De investeringen in groen zijn een debat waard in deze periode. Vanuit het oogpunt van financiën is het heel gezond als niet langer uit reserves wordt geïnvesteerd. Investeren op basis van een lening zorgt ervoor dat de lasten terecht komen bij degenen die de baten hebben van de investering. Vorige generaties is gevraagd te sparen voor de baten die straks worden geleverd dankzij de investering die deze provincie doet.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of de heer Den Uyl met hem van mening is dat in het coalitieakkoord staat dat de begroting meerjarig structureel in evenwicht moet zijn.

De heer **Den Uyl** (PvdA) antwoordt dat de begroting meerjarig structureel in evenwicht is, voor de gevraagde periode. Na deze Statenperiode staan de provincie enkele financiële uitdagingen te wachten. Voor een uitdaging werd zojuist een oplossing aangedragen door de PvdA. Voor de overige heeft de PvdA nog geen oplossing. Gezamenlijk zal daarnaar moeten worden gezocht.
In de tabel op pagina 135 staat dat de kans van het optreden van een risico bij de N201 50% is. In de tekst op pagina 136 wordt die kans geschat op 25%. Welk percentage is juist?

De heer **Van Straaten** (VVD) vindt dat de begroting 2016 weinig verrassingen oplevert. In de meerjarenraming is het coalitieakkoord verwerkt. Er waren weinig ontwikkelingen van invloed op de beschikbare financiële ruimte. Het is goed dat er sprake is van een structureel en reëel evenwicht in de begroting. Een relevant onderdeel van de begroting is de risicoparagraaf. Het bedrag van de bruto

risico's is aanzienlijk toegenomen ten opzichte van de laatste weergave in 2014. Het meerjarig weerstandsvermogen blijft zich met een factor 3,9 onveranderd op een hoog niveau bewegen. Het is ruim toereikend om eventuele financiële tegenvallers op te vangen.
Over het voorstel van de heer Hietbrink ter zake een evaluatie van de begroting merkt spreker op dat die evaluatie al plaatsvindt. De fractiegenoot van de heer Hietbrink, de heer Van Berkum is, in dat kader, enkele maanden geleden geïnterviewd.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) vertelt dat zijn fractie over het algemeen redelijk positief tegenover de begroting staat. Het opnemen van groen als apart programma vindt de fractie een verademing en een verrijking. Wel heeft de fractie een zorgpunt. Het lijkt erop dat het college van Gedeputeerde Staten er een Mayakalender op nahoudt en dat er geen leven meer bestaat na 2020. Het duidt op een kortzichtig financieel beleid. De ChristenUnie-SGP vraagt om een betere balans tussen nieuwe ontwikkelingen en de bijbehorende structurele lasten. Deelt de gedeputeerde de zorgen van de fractie over de periode na 2020?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) constateerde dat het totaal van de reserves 755 miljoen euro bedraagt. De provincie geeft meer uit dan er binnenkomt. De provincie is een investerende provincie. Dit betekent wel dat er wordt ingeteerd op beleggingen. De rente staat laag, dus levert ook minder op. Veel tekorten dreigen te ontstaan na 2020. Hoe willen Gedeputeerde Staten daaraan, in samenwerking met Provinciale Staten, handen en voeten geven? Het geven van goedkeuring op het PMI en PMO heeft wel degelijk consequenties voor na 2020.

Namens zijn fractie bedankt de heer **Hoogervorst** (SP) de ambtenaren voor het vele werk dat zijn hebben verricht. Het geheel is over het algemeen goed leesbaar. Per 1 januari zal de brede doeluitkering Verkeer en Vervoer niet meer als zodanig aan de provincie worden uitgekeerd. Deze uitkering zal worden opgenomen in de bijdrage vanuit het Rijk aan het provinciefonds. De SP zou het prettig vinden als dat specifieke bedrag zichtbaar blijft in de boeken. Kan de gedeputeerde dit toezeggen?
De studiekosten voor het project Duinpolderweg waren in 2015 € 768.000 en in 2016 wordt dat driemaal zoveel. Waaraan valt deze verhoging te wijten?
In de deeloverzichten voor het openbaar vervoer zijn de grote, lopende projecten terug te vinden. In de begroting zijn weinig concreet omschreven plannen terug te vinden van de coalitie, wanneer het gaat om nieuw beleid.
Er wordt gesproken over het in de reserve stoppen van 3,7 miljoen euro aan coalitieakkoord middelen voor het openbaar vervoer, in totaal, voor de periode 2016 tot 2019. Wat gaat er met deze reserve gebeuren?
Op veel punten in de provincie loopt de mobiliteit vast. Door de coalitie wordt geen enkele poging ondernomen om door middel van uitbreiding van openbaar vervoer de reizigersstromen vlot te trekken.
De SP ziet dat de financiële positie van de provincie na 2020 zorgelijk wordt. Deelt de gedeputeerde deze zorg? Ziet zij openingen om tot een oplossing te komen?

De heer **Zoon** (PvdD) kan zich vinden in wat de heer Hietbrink opmerkte over de tekorten op de EHS en op infrastructuur. De Partij voor de Dieren heeft grote moeite met de wijze waarop de Agenda Groen is ingevuld. De fractie zal daarop nader ingaan in de commissie NLM.

De heer **Yurdakul** (D66) zegt dat D66 content is met de begroting. De structurele lasten worden door structurele baten gedekt. Coalitiepunten zijn volledig verwerkt in deze begroting. D66 spreekt daarvoor complimenten uit. D66 is niet tevreden over de manier waarop de doelen en resultaten zijn geformuleerd. De doelen worden niet smart geformuleerd. Dit kan beter. Al het werk dat is gedaan door Provinciale Staten moet worden voltooid. In 2012 is besloten om er mee verder te gaan. Er werd een commissie in het leven geroepen. Het format wordt niet nageleefd op de manier waarop het aanvankelijk bedoeld was. Het programma Groen is op dat terrein helemaal losgelaten. Daar wordt in het geheel niet voldaan aan de uitgangspunten zoals Provinciale Staten die formuleerden.
De begroting is een belangrijk instrument voor Provinciale Staten om te kunnen sturen op resultaten. De controlerende rol kan alleen goed worden ingevuld als de begroting en de jaarrekening met elkaar in lijn zijn.
Het voorstel van de heer Hietbrink om een verbeterslag te maken in de begroting wordt door D66 onderschreven. Er is een traject gaande waarin Gedeputeerde Staten de begrotingscyclus evalueert. D66 kijkt uit naar de evaluatie. Provinciale Staten moeten ook een stap nemen om te beoordelen of de juiste instrumenten en formats voorliggen en zo ja, of deze op goede wijze worden gebruikt. Wellicht kan de auditcommissie worden gevraagd daarmee aan de slag te gaan. De heer Yurdakul

stelt al jaren dezelfde vragen en hij krijgt steevast dezelfde antwoorden. Voor de berekening van de kosten van het ambtelijke apparaat wordt een verdeelsleutel gehanteerd. De berekening is niet gebaseerd op werkelijk uit te voeren activiteiten per beleidsgebied. Het lijkt spreker beter om uit te voeren taken als basis te nemen voor het berekenen van de apparaatskosten. Hoe kijken Gedeputeerde Staten daar tegenaan?
In de projectbegroting N23 is een risicopost opgenomen van 10,4 miljoen euro voor eventuele tegenvallers. In Provinciale Staten van november 2012 hebben Gedeputeerde Staten toegezegd dat na aanbesteding zou worden gemeld of het risicopercentage zou uitkomen op 12% van de totale omvang van het budget. Hoe groot is de risicopost na de aanbesteding?
In het Regioakkoord van de realisatieovereenkomst is afgesproken dat binnen het bedrag alle risico's gedekt zouden worden. D66 kan de redenering van Gedeputeerde Staten dan ook niet volgen dat tegenvallers aan inkomsten nu separaat worden opgenomen in de risicoparagraaf. Kan de gedeputeerde hierop nader ingaan? Is er een moment dat Provinciale Staten er wellicht nog voor kunnen kiezen dat deze tegenvallers, die in beeld zijn gebracht als risico, drukken op het vastgestelde budget voor het gehele project?
De algemene reserve is teruggelopen. Risico's die in beeld zijn gebracht zijn hoger dan in voorgaande jaren. D66 vroeg eerder of hier sprake is van een trend. Gedeputeerde Staten antwoordden dat er geen sprake is van een trend. Volgend jaar zal blijken of er sprake is van een trend.
De reserves lopen hard terug. Dat is op grond van Wet HOF ook prima. In de toekomst is veel geld nodig voor het onderhoud van wegen en groen. Dit bedrag is niet in verhouding met de inkomsten op de lange termijn. In de volgende periode komt provincie Noord-Holland in de problemen, verwacht D66. Hoe willen Gedeputeerde Staten omgaan met deze beren op de weg?

Gedeputeerde Post legt uit dat de provincie in de afgelopen jaren feitelijk verschrikkelijk verwend is geweest. Naast de provincies is er geen enkele overheid te vinden die een solvabiliteit heeft van 100% (verhouding vreemd vermogen en eigen vermogen). Provincie Noord-Holland heeft nagenoeg geen vreemd vermogen. Er zijn veel decentrale overheden, met uitzondering van de provincies, die beschikken over vreemd vermogen. Zij betalen hun investeringen met geleend geld. Dat is een reguliere manier van handelen. Wat hier uniek is, is dat de provincie dat niet gewend is. De gedeputeerde kan zich voorstellen dat men zich zorgen maakt over een situatie waarin de provincie waarschijnlijk moet gaan werken met geleend geld. Dat is niet verschrikkelijk en zeker niet uniek. Als deze provincie voor die oplossing kiest dan moet zij in de toekomst zorgvuldig zijn bij wat wel en wat niet met vreemd vermogen wordt gefinancierd. De gulden financieringsregel, zoals die in het verleden door veel decentrale overheden werd aangehouden, vindt de gedeputeerde een verstandige keuze. Het is deels een politieke keuze waarvoor en hoeveel wordt geleend. Het speelt pas over enige tijd, maar de provincie zal de vraag op enig moment moeten beantwoorden. Het is een van de politieke keuzes waar de provincie voor komt te staan.

Bij interruptie vraagt de heer **Hietbrink** (GroenLinks) of nu al geen rekening moet worden gehouden met het feit dat geld geleend moet worden en dat dit moet worden opgenomen in de begroting.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat als de provincie in staat zou zijn om de reserves volledig weg te zetten, de situatie zich dan in 2018 al zou kunnen gaan voordoen. De taxatie is echter dat die situatie zich op zijn vroegst zal voordoen rond 2020. Dat valt in formele zin niet in deze collegeperiode, maar er moet niet tot 2020 worden gewacht met nadenken over een oplossing. Een optie voor lenen ligt nu voor. De gedeputeerde kan zich voorstellen dat dit wennen is voor de provincie, maar het is absoluut niet uitzonderlijk. Het is een normale situatie wanneer een overheid leent om zaken tot stand te brengen. De gedeputeerde zegt dat besluiten moeten worden genomen door het college dat op dat moment bevoegd is. Dat betekent niet dat er geen voorbereidingen getroffen zouden kunnen worden. Hoe verder naar de toekomst gezien, hoe onzekerder de ramingen worden. In de loop van een jaar kunnen veranderingen optreden, waarop een volgend jaar er heel anders uit kan gaan zien. Als wordt voorzien dat er na deze collegeperiode geleend moet worden dan moeten de voorbereidingen daarvoor in deze periode in gang worden gezet.

Bij interruptie vraagt de heer **Leever** (ONH) of het wellicht verstandig is om bij andere provincies te kijken naar het reilen en zeilen.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat al bekend is hoe andere provincies de zaak runnen. In Noord-Holland liggen 51 gemeenten. Er is geen enkele gemeente die alles met eigen middelen kan financieren. Als toezichthouder op alle gemeenten weet de provincie wat er zoal leeft.

De financiële situaties van andere provincies zijn lastig vergelijkbaar. Alleen van de wijze van financieren zouden de provincies iets van elkaar kunnen opsteken.

Bij interruptie wijst de heer **Den Uyl** (PvdA) erop dat er spanning zal komen te staan op de balans tussen inkomsten en uitgaven, met name door de toenemende uitgaven voor onderhoud. Dat wordt niet opgelost door geld te lenen. De inkomsten zullen moeten worden verhoogd of de uitgaven moeten lager worden. De PvdA zou willen pleiten voor het in deze Statenperiode gezamenlijk bediscussiëren van toekomstscenario's.

Gedeputeerde **Post** verwijst naar de notitie die daarover eerder is opgesteld. Destijds lukte het niet om in meerderheid tot een keuze te komen voor een van de vier scenario's.
De gedeputeerde herhaalt nogmaals dat ze de gulden financieringsregeling een verstandige vindt. Natuurlijk zijn er meerdere oplossingen voor het wegnemen van een oplopend verschil tussen inkomsten en uitgaven. De PvdA sprak over het ophogen van de opcenten. De gedeputeerde ziet nog andere mogelijkheden. Het betreft politieke keuzes. Die politieke keuze moet worden gemaakt door die Provinciale Staten die op dat moment voor de beslissing staan.

Bij interruptie merkt de heer **Yurdakul** (D66) op over de toekomstscenario's in de vorige periode, dat hij het een zwaktebod van Provinciale Staten vond om daarover geen besluit te nemen. Onder de huidige omstandigheden kunnen Provinciale Staten het probleem niet nog een keer vooruitschuiven. Er moet worden nagedacht over het invullen van de toekomstige financiële opgave. De door Gedeputeerde Staten gestelde vier vragen zouden onderdeel van een studie kunnen worden.

Gedeputeerde **Post** beaamt dat de discussie in deze periode kan worden gevoerd. Zij herhaalt dat de keuze moet worden gemaakt door degenen die ervoor staan. Als zich in 2022 een tekort voordoet dan zou het merkwaardig zijn dat het provinciebestuur vandaag beslist om kosten omlaag te brengen of bijvoorbeeld om de opcenten te verhogen.

Bij interruptie wijst de heer **Yurdakul** (D66) erop dat dit provinciebestuur wegen aanlegt, waarvan het onderhoud door toekomstige bestuurders moet worden gedekt.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat zolang die structurele uitgaven gedekt kunnen worden door structurele inkomsten, die discussie niet gevoerd hoeft te worden.
Het antwoord over schatkistbankieren klopt. Het gaat daarbij om de overtollige middelen. Provincies hebben de mogelijkheid om geld te lenen aan decentrale overheden, voor zover er geen sprake is van een toezichtrelatie. Datgene wat resteert, kan niet in deposito bij een willekeurige bank worden gezet. Dat geld moet bij de schatkist blijven.
Het uitgeput raken van de reserves hoeft niet te leiden tot een andere rol voor de provincie, wanneer zij bereid is om over te gaan tot externe financiering. Gebeurt dat laatste niet dan is er geen ruimte meer buiten beheer en onderhoud.
Over het format en het Programma Groen hoort de gedeputeerde verschillende geluiden. Provinciale Staten heeft een motie aangenomen waarin is gevraagd om inzicht in het verloop van de reserves in het programma (Groen) zelf. Richting de heer Yurdakul merkt de gedeputeerde op dat de wijziging van programma Groen is opgedragen aan het college. Het college van Gedeputeerde Staten heeft gedaan wat Provinciale Staten hebben gevraagd. Tevens is invulling gegeven aan de aanbevelingen van de Auditcommissie. De gedeputeerde vraagt zich enigszins vertwijfeld af welk format nu wenselijk is.
De gedeputeerde merkt op dat de apparaatskosten formeel niet tot haar portefeuille behoren. Zij geeft het volgende mee. In het kader van apparaatkosten wordt op voorhand toegedeeld op basis van een verdeelsleutel. Achteraf moet verantwoording worden afgelegd op basis van hoe het werkelijk is gegaan. Daarin kunnen verschillen optreden. Het verschil in de begroting en jaarrekening is in feite het verschil tussen de voor- en nacalculatie. De gedeputeerde veronderstelt dat het college geen behoefte heeft om aan de nacalculatie te sleutelen. Het advies is om de betreffende portefeuillehouder hierover te bevragen. Datzelfde geldt voor de vraag over het gemiddelde salaris.
Op de vraag of een uitsplitsing in investeringen kan worden gemaakt in 'vervanging' en 'nieuw'. In het PMI is het totaal aan investeringen opgenomen. Een uitsplitsing is in grote lijnen mogelijk. Het valt echter niet altijd met een schaartje te knippen. Er wordt altijd gekeken naar welke mogelijkheden er zijn om zaken te verbeteren. Het kan zijn dat in plaats van een gelijkvloerse oversteek, een tunnel of brug wordt gerealiseerd. De tunnel is dan nieuw; de weg is vervangen.
Het 'verhaal van 2018' is niet het gevolg van het coalitieakkoord.
Over de percentages op pagina 135 en 136 zegt de gedeputeerde dat 25% het juiste percentage is.

Mevrouw De Meij is bezorgd over het feit dat wordt ingeteerd op het vermogen. De gedeputeerde maakt zich daarover geen zorgen. De provincie is geen bank en heeft niet als kerntaak om geld op te potten. De kerntaak is om het geld zoveel mogelijk uit te geven aan voor Noord-Holland relevante zaken. De gedeputeerde zou zich pas zorgen maken wanneer de reserves zouden toenemen.
De heer Hoogervorst vroeg of de gedecentraliseerde BDU gelden zichtbaar blijven in de boeken. In formele zin is dat niet het geval. Het Rijk doet een bijdrage vanuit het Provinciefonds. Dat geld is niet geoormerkt. De provincie legt er ook geen aparte verantwoording over af. Wanneer de SP bijvoorbeeld wil weten hoeveel geld er naar openbaar vervoer gaat, dan is dat inzichtelijk gemaakt in het programma Bereikbaarheid. In materiële zin staat in het coalitieakkoord opgenomen dat de BDU beschikbaar blijft voor het doel waarvoor het bedoeld was. In materiële zin zal dus tekst en uitleg gegeven moeten blijven worden over de BDU. Dat geldt uitsluitend voor deze coalitieperiode.
De studiekosten voor de Duinpolderweg zijn gestegen. In het afgelopen jaar is er niet veel voortgang geboekt. De Staten van Zuid-Holland vroegen om een tussenstap. Door de Statenverkiezingen lag de aandacht elders. Het is de bedoeling om volgend jaar meer voortgang te boeken, waardoor de kosten ook omhoog zullen gaan.
Op de vraag van wat er gaat gebeuren met het bedrag van circa 3,5 miljoen euro voor openbaar vervoer komt de gedeputeerde nader terug zodra er meer informatie bekend is.
Het resultaat van het risicobudget N23 is nog niet definitief bekend. In de huidige (gunnings)fase moeten met de aannemer nog nadere afspraken worden gemaakt. Er kan dus nog geen concreet antwoord worden gegeven. Er wordt een aantal risico's gelopen, omdat zich altijd zaken kunnen voordoen die niet tot de normale risico's van een project behoren.
Op de vraag van mevrouw De Meij over pagina 34 antwoordt de gedeputeerde dat het op die post wordt geboekt. Mocht er sprake zijn van winst dan komt het geld in de algemene reserves terecht.

Tweede termijn:

De heer **Heijnen** (CDA) is het eens met de gedeputeerde dat er geen angst moet worden opgeworpen tegen vreemd vermogen. Wellicht kan te zijner tijd worden gekeken naar diverse scenario's over de rol van de provincie als er sprake is van een andere financieringstructuur. Het voorwerk is belangrijk.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) vertelt dat zijn fractie niet bang is om te lenen. Lasten en opbrengsten moeten echter wel tegen elkaar worden afgewogen. De gedeputeerde gaf aan dat dit een zaak is voor een volgend college, maar in deze periode worden wel degelijk besluiten genomen welke effect hebben op een volgende bestuursperiode. Dat moet wel in overweging worden genomen.

De heer **Yurdakul** (D66) vraagt of de gedeputeerde nu heeft toegezegd om scenario's uit te werken en enig voorwerk te doen.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat zij die toezegging niet heeft gedaan. Op het moment dat het nodig is om enig voorwerk te gaan doen, dan zal dat zeker gebeuren.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk wordt doorgeleid naar Provinciale Staten.

4b. Randstedelijke Rekenkamer verzoekt PS om zienswijze op 1e begrotingswijziging 2015
De heer **Heijnen** (CDA) constateerde dat er een groot verschil zit tussen de bedragen die de Randstedelijke Rekenkamer rekent voor de onderzoeken die zij doet. Beslist de Rekenkamer zelf hoeveel wordt uitgegeven aan een bepaald onderzoek? Hoeveel vrije bestedingsruimte is er?

Mevrouw **Hoenderdos** (bestuurder-directeur Randstedelijke Rekenkamer) legt de verschillen uit. De Randstedelijke Rekenkamer doet provinciale vergelijkende onderzoeken. Het gaat om onderzoeken voor vier provincies. Die zijn duurder dan een onderzoek voor één provincie. De begroting gaat uit van jaarschijven. Het gaat om de kosten die in dit jaar voor een onderzoek worden gemaakt. Het maakt natuurlijk verschil of een onderzoek precies binnen het kalenderjaar valt of over de jaargrens heen gaat.
Mevrouw Hoenderdos houdt in de gaten dat er een balans is in de kosten van de onderzoeken die nu in de begroting staan. Die lijken niet even duur, maar de onderzoeken zijn ongeveer allemaal even duur. In het kader van de onafhankelijkheid van de Rekenkamer beslist de Rekenkamer zelf over een uitgave voor een onderzoek.

De heer **Van Straaten** (VVD) constateert dat de begroting 2015 fors is aangepast. Voor wat betreft de invulling van het onderzoeksprogramma 2015, past de financiële verwerking van een aantal zaken in de begroting 2015 van de Rekenkamer. De VVD kan met beide instemmen. De fractie beseft dat de reorganisatie een stempel drukt op deze begroting. Positief is dat de voorziening 'Frictiekosten' al zo vergaand is gevorderd c.q. gevuld en dan met name met eigen middelen van de Rekenkamer zelf en dat ondanks een fors lagere bijdrage vanuit de provincies. Helaas is dat laatste ten koste gegaan van de omvang van het onderzoeksprogramma, ten opzichte van de rekening 2014. Dat valt te betreuren. De VVD ziet geen aanleiding om een specifieke zienswijze op de begroting in te dienen en stelt voor om conform voorgesteld besluitpunt 1 te besluiten.

Mevrouw **Hoenderdos** (bestuurder-directeur Randstedelijke Rekenkamer) is blij dat de VVD ziet dat er slagen gemaakt zijn in inhoud en financiën. Het gaat haar persoonlijk ook aan het hart dat het budget lager is ten opzichte van 2014. De Randstedelijke Rekenkamer is een gemeenschappelijke regeling. De vier deelnemende provincies in deze regeling denken niet alle vier hetzelfde over de omvang van het budget. Mevrouw Hoenderdos heeft gemeend op deze manier aan de gemeenschappelijke geluiden gehoor te geven.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5. B-agenda Algemeen

5a. Strategische agenda Provinciale Staten, Uitvoeringsprogramma Gedeputeerde Staten, Reactie Gedeputeerde Staten op motie Statenbrede annex (motie 16-26052015)

De heer **Yurdakul** (D66) vindt het document herkenbaar. Alle punten betreffende het coalitieakkoord zijn verwerkt. D66 zou enkele punten aan de Strategische agenda willen toevoegen.

- Toekomstbestendige financiën.
- Verbetering begrotingscyclus en formulering van doelen en resultaten;
- Herijking mobiliteitsbeleid in relatie tot de Omgevingsvisie.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) reageert op de invulling die is gegeven aan de motie over de Statenbrede annex. De reactie van Gedeputeerde Staten is een aardige eerste poging, maar er wordt niet voldaan aan hetgeen waartoe in de motie is opgeroepen. Feitelijk wil de coalitie helemaal niks overnemen. De toelichting daarbij is te mager. De Partij voor de Dieren stelt voor dat Gedeputeerde Staten hun huiswerk overdoen. Op dat moment kan er inhoudelijk verder over worden gesproken.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) verwacht dat op een nader moment nog gesproken kan worden over de invulling van de motie Statenbrede annex. De beantwoording van vragen over de achttien projecten was nogal teleurstellend.
De fractie van 50PLUS vraagt zich af welke afspraken zijn gemaakt met diverse partijen in het kader van Waterlands Wonen. Klopt het dat die al zo vergaand zijn dat het project niet meer kan worden gestopt?
50PLUS verzoekt om een herijking van het subsidiebeleid projecten ten behoeve van leefbaarheid Noord-Holland. Zou dit punt kunnen worden toegevoegd aan de Strategische agenda?

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) wilde vrijblijvende woorden concreet gemaakt zien. In de reactie is daarvan onvoldoende sprake.
Het is goed dat breder wordt gekeken dan alleen elektrisch openbaar vervoer in de concessie. De fractie zou er geen moeite mee hebben als er waterstofbussen gaan rijden in plaats van elektrisch aangedreven bussen. Echter in het coalitie- /Uitvoeringsprogramma is niets terug te vinden over het zoeken naar duurzame oplossingen voor het openbaar vervoer. Er wordt slechts verwezen naar het onderzoek 'Zero-emissie 2020-2025'. Dit wekt de indruk dat de coalitie en Gedeputeerde Staten ook dit probleem liever willen doorschuiven naar de volgende periode.
Onlangs bezocht de fractie een symposium over zero-emissie, georganiseerd door D66. Het is mooi voor de toekomst, maar we leven nu. Ook nu moet worden gezocht naar een oplossing. Elektrisch rijden is nog steeds een goede vorm van duurzaam openbaar vervoer. De fractie van ChristenUnie-SGP verzoekt om een inventarisatie van de mogelijkheden van zero-emissie openbaar vervoer voor de periode vanaf heden tot 2020. Deze mogelijkheden dienen vervolgens te worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma en de Statenagenda.
De fractie wil dat de ambitie wordt uitgesproken om in de eisen voor de aanbesteding van openbaar vervoer zero-emissie waar mogelijk op te nemen. Ten slotte verzoekt de fractie om de voorstellen voor andere vormen van duurzaam openbaar vervoer te concretiseren.

De heer **Van Straaten** (VVD) concludeert dat het college van Gedeputeerde Staten eind 2016 uitbestuurd lijkt te zijn. Immers, alle besluitvorming heeft al plaatsgevonden voor 2017. Vanuit de gedachte dat pas na de besluitvorming de uitvoering kan beginnen is dat niet onlogisch. De Strategische agenda verliest daardoor haar betekenis. Alle besluitvorming wordt in het jaar 2016 gepropt.
Aan de gedachte om de verschillende fasen van het BOB-model (beeldvorming-oordeelsvorming-besluitvorming) in de Strategische agenda tot uitdrukking te brengen, wordt voor de onderwerpen van deze commissie nauwelijks invulling gegeven. De heer Van Straaten vindt dat geen onoverkomelijk probleem. Over het algemeen leidt het BOB-model tot een langere behandelingstermijn. De VVD ziet dan ook geen aanleiding om voorstellen te doen om bepaalde onderwerpen alsnog conform het BOB-model te gaan behandelen.
Het Uitvoeringsprogramma bevat weinig termijnen c.q. planning. Daardoor is het moeilijk om de onderwerpen over te nemen in de Strategische agenda. Voor de onderwerpen van deze commissie zou de VVD graag een voorstel zien van de termijnen waarop het college met voorstellen kan komen, met betrekking tot de pilots Stadsdistributie en Innovatie technieken verkeersmanagement, het inpassingsplan HOV 't Gooi en Studie Bereikbaarheid Den Helder.
Het Uitvoeringsprogramma bevat diverse concrete voornemens. Klopt het dat het ook allemaal budgettechnisch kan binnen de huidige afspraken van het coalitieakkoord? Past een en ander binnen het financiële kader van het collegeprogramma?

De heer **Den Uyl** (PvdA) zegt over de Strategische Statenagenda dat het enerzijds behoorlijk is uitgewerkt. Bij een aantal punten staat slechts de eerste of tweede fase van het BOB-model, maar niets over besluitvorming. Wordt bijvoorbeeld over de A8/A9 en Inventarisatie knelpunten fietsnetwerk niet besloten?
Over de brief van Gedeputeerde Staten als reactie op de motie zegt de heer Den Uyl dat de PvdA vindt dat vragen en suggesties goed beantwoord zijn, zo ook de doelstelling om zero-emissie te bereiken in 2020. Het is meer dan een intentie.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) zegt dat de PvdA het goed zou vinden als straks concretere uitwerkingen van onderwerpen in de commissies behandeld worden. Over het fietsinventarisatie onderzoek vraagt mevrouw wanneer het onderwerp in de commissie komt.
In het kader van Verkeersmanagement wordt de fiets niet expliciet genoemd. Kan dit aspect nadrukkelijker worden meegenomen als het gaat om verkeerslichtinstallaties en doorstroming?
De Studie Bereikbaarheid Den Helder start al snel. De PvdA is benieuwd hoe een en ander wordt afgestemd en hoe het onderzoek staat gepland.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) kondigt aan dat GroenLinks in andere commissies nader zal ingaan op het Uitvoeringsprogramma.
De reactie van het college op de Statenbrede annex vindt GroenLinks teleurstellend. De fractie is benieuwd wat de gedeputeerde vindt van de suggestie om er toch nog eens naar te kijken. De motie bevat doelen, los van het coalitieakkoord, die de nadere aandacht verdienen, zoals schaliegas en leefbaarheid in de concessie voor openbaar vervoer in Noord-Holland Noord. Als de suggestie van de Partij voor de Dieren niet wordt omarmd door Gedeputeerde Staten dan zouden Provinciale Staten op een andere manier daarvoor een meerderheid zien te krijgen.

De heer **Heijnen** (CDA) vertelt dat de CDA-fractie positief tegenover de opgestelde Statenagenda staat. Het biedt een middel en mogelijkheid voor Provinciale Staten om hun controlerende taak uit te voeren. Daarnaast hebben de Staten ook een kaderstellende rol. Het CDA is van mening dat de Statenagenda op een andere wijze benaderd zou kunnen worden. Naast nieuwe werkvormen moet ook worden nagedacht over strategische onderwerpen. Met enige regelmaat zou input gevraagd moeten worden aan maatschappelijke organisaties en burgers. De fractie begrijpt en waardeert de betrokkenheid van Gedeputeerde Staten hierbij, maar het is aan Provinciale Staten om te bepalen hoe voornoemde participatie gestalte kan krijgen.
Net als D66 zou het CDA de toekomstig bestendige financiële situatie aan de Strategische agenda willen toevoegen. Op een later moment zal nog moeten worden vastgesteld welke werkvormen daarbij van toepassing zijn en volgens welke planning deze lopen. De behandeling van de Strategische Statenagenda is een belangrijke mooie eerste stap en leidt tot een document dat steeds nadrukkelijker en breder wordt ingezet in deze Statenperiode. Met dit instrument kan de kaderstellende rol van Provinciale Staten meer gestalte krijgen, door ze in de toekomst steeds onderwerpen kunnen aandragen.

Uit het meerjarenoverzicht blijkt dat van 9 van de 25 genoemde projecten nog geen tijdsplanning is opgenomen. Waarom is dit niet gebeurd?

De **voorzitter** heeft vernomen dat het meerjarenoverzicht een voorzet is van een schema dat door de griffie is opgezet. In overleg met de dienst moet het overzicht nog verder worden afgemaakt.

Gedeputeerde **Post** verduidelijkt dat de planning in het meerjarenoverzicht niet in overleg met het college van Gedeputeerde Staten tot stand is gekomen. De planning van Provinciale Staten lijkt niet te zijn afgestemd met die van Gedeputeerde Staten. De gedeputeerde stelt de heer Van Straaten gerust met de opmerking dat Gedeputeerde Staten na 2016 niet klaar zijn.
Het idee bestaat dat er in deze provincie niets gebeurd met elektrisch openbaar vervoer. Niets is minder waar. De provincie heeft langlopende contracten met vervoerders. Die contracten kunnen niet zomaar worden opengebroken, zonder dat daar forse kosten tegenover staan. De provincie stelt eisen aan de uitstoot. Bij elke concessie die afgesloten gaat worden, wordt geëist dat uiterlijk 2025 emissieloos wordt gereden. Een vervoerder kan niet worden gedwongen om per direct zijn totale wagenpark te vervangen. Dat zou de provincie oneindig veel geld kosten en betekenen dat er veel minder openbaar vervoer kan worden geboden dan nu. De gedeputeerde kan zich absoluut niet vinden in de bijdrage van ChristenUnie-SGP op dit terrein. Provincie Noord-Holland is een van de meest vooruitstrevende provincies op dit terrein. De provincie doet er meer aan dan menig ander vervoerder. In de concessie Haarlem-IJmond ligt de taak voor de vervoerder om in 2025 volledig emissieloos te rijden. Het gebeurt en ook zo snel mogelijk, maar wel in relatie tot het openbaar vervoer dat de provincie wil aanbieden. Als de fractie van ChristenUnie-SGP wil dat het sneller gaat, dan moet de fractie aangeven waarvan dat betaald zou moeten worden. Elke extra eis kost ook extra geld.
De gedeputeerde snapt de vraag van de Partij voor de Dieren wanneer zij vraagt nogmaals te kijken naar de Statenbrede annex. Het betreft de beantwoording van het college van Gedeputeerde Staten. Hoe de coalitie erover denkt dat moet de Partij voor de Dieren aan de coalitie vragen en niet aan de gedeputeerde.

Bij interruptie merkt mevrouw **Vermaas** (PvdD) op dat volgens haar het idee achter de motie is dat de coalitie deze voorstellen al steunt, blijkens de verkiezingsprogramma's en blijkens de stemming over de motie. Wat mevrouw Vermaas betreft is het college een nadere toelichting verschuldigd over waarom geen van de voorstellen wordt overgenomen.

Gedeputeerde **Post** meent zich te herinneren dat de coalitie niet heeft gezegd de voorstellen te zullen steunen. De coalitie heeft de vraag om een reactie van het college onderschreven. Dat was de strekking van de motie.

Bij interruptie wijst mevrouw **Vermaas** (PvdD) erop dat het idee daarachter was dat al die voorstellen daar terecht waren gekomen omdat minstens een van de coalitiepartijen het daarmee eens was. De strekking van de motie was: wilt u deze overnemen? Zo nee, waarom niet?

Gedeputeerde **Post** legt uit dat die vragen ook zijn beantwoord in de brief zoals die er nu ligt.

Bij interruptie zegt mevrouw **Vermaas** (PvdD) dat haar fractie teleurgesteld is dat geen enkel voorstel is overgenomen. Dat was niet de insteek van de motie. De aard van de beantwoording vindt de Partij voor de Dieren niet afdoende. De fractie zou het op prijs stellen wanneer Gedeputeerde Staten met een uitgebreide reactie komen.

Gedeputeerde **Post** zegt dat dit het antwoord is van het college. Als de Partij voor de Dieren het daarmee niet eens is, dan zal ze het in Provinciale Staten aan de orde moeten stellen. Wellicht zal per onderdeel een motie moeten worden ingediend. Als de fractie zegt dat het college geen van de voorstellen overneemt dan is de gedeputeerde het daarmee niet eens. De fractie vraagt om elektrisch vervoer. Vanuit haar eigen portefeuille heeft de gedeputeerde gesteld dat zij geen elektrisch vervoer vraagt. Zij zou dan dwingen op input. Het is belangrijker dat de uitkomst is: emissieloos. De gedeputeerde biedt juist meer dan wat de fractie vraagt.

Waterlands Wonen hoort niet thuis in deze commissie. Vragen daarover moeten aan gedeputeerde Geldhof worden gesteld.
Over de venstertijden zegt de gedeputeerde dat het onderwerp al langer op de agenda staat. De gedeputeerde is niet meer dan een bemiddelaar tussen een aantal gemeenten en TLN/EVO. West Friesland wil een dergelijke pilot faciliteren. Het wachten is op een voorstel van TLN/EVO. De

gedeputeerde zal hierover navraag doen bij TLN/EVO. Zodra daarover meer bekend is, zal deze commissie worden geïnformeerd.
De gedeputeerde gaat ervan uit dat alles binnen het financiële kader past. Dat is ook de afspraak die is gemaakt bij de totstandkoming van het coalitieakkoord.
De vraag betreffende de Fietsinventarisatie is neergelegd bij de Fietsersbond. De gedeputeerde zal bij de Fietsersbond navragen of kan worden aangegeven wanneer er meer bekend is.
De passage in het coalitieprogramma geeft aan dat er sprake moet zijn van een breed onderzoek in Den Helder. Het gaat om de verbetering van de bereikbaarheid.
Op dit moment is het Verkeersmanagement aan het bekijken of met bestaande infrastructuur het verkeer beter kan worden gefaciliteerd, voordat wordt overgegaan tot de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Bij interruptie verduidelijkt mevrouw **Van Duijn** (PvdA) dat er sprake is van steeds betere innovatieve technieken, die er voor zorgen dat ook het fietsverkeer beter kan doorstromen, als het gaat om bijvoorbeeld verkeerslichtinstallaties. Er zijn ook applicaties beschikbaar. Een en ander kan vanuit de provincie worden gestimuleerd. De PvdA stelt voor dit integraal mee te nemen in de plannen.

Gedeputeerde **Post** heeft hier wat moeite mee. Dit gaat om het optimaliseren van het gebruik van provinciale wegen, zodat er meer auto's gebruik kunnen maken van dezelfde infrastructuur zonder dat deze hoeft te worden uitgebreid. Als voorrang wordt gegeven aan de fiets dan wordt het er op de provinciale wegen niet beter op. Er zal dan eerder moeten worden overgegaan op de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Bij interruptie merkt mevrouw **Van Duijn** (PvdA) op dat de fiets minstens gelijk is aan de rest van het verkeer en als onderdeel wordt meegenomen wanneer wordt gekeken naar de optimalisatie van doorstroming op de provinciale wegen.

Gedeputeerde **Post** ziet die mogelijkheid niet direct bij Verkeersmanagement. Zij zegt toe hier nader naar te zullen kijken.
Het is zinloos om opnieuw naar de Statenbrede annex te kijken, wanneer vooraf al duidelijk is dat daaruit niets anders naar voren zal komen.
D66 wenst een actualisatie van het verkeersbeleid in relatie tot de omgevingsvisie op te nemen.
Gedeputeerde Geld is coördinerend portefeuillehouder voor de omgevingsvisie. Gedeputeerde Post vindt het een goed idee om na te denken wat op het gebied van verkeer en vervoer kan worden opgenomen in de omgevingsvisie.

De **voorzitter** verzoekt de commissie om aan te geven of kan worden ingestemd met de toevoeging van de volgende onderwerpen aan de Strategische agenda.
- Verkeersbeleid in relatie tot de omgevingsvisie
- Verbreding doelen en resultaten;
- Toekomstig bestendige begroting

De voorzitter constateert dat de fracties van CDA, ONH, GroenLinks, PvdA, ChristenUnie-SGP en 50PLUS akkoord gaan met de toevoeging van voornoemde onderwerpen.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) vertelt dat zijn fractie ook opgenomen wil hebben een inventarisatie van de mogelijkheden voor emissieloos openbaar vervoer tot 2020.

Gedeputeerde **Post** benadrukt dat de aanbesteding van openbaar vervoer een bevoegdheid is van het college van Gedeputeerde Staten en niet van Provinciale Staten.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) vraagt de commissie of deze het onderwerp emissieloos rijden van het openbaar vervoer voor 2020 alsnog op de Strategische agenda wil.

De heer **Den Uyl** (PvdA) constateert dat de gedeputeerde zojuist heeft aangegeven waar de provincie mee bezig is, met instemming van Provinciale Staten, in het kader van de aanbesteding van openbaar vervoer. Er is een traject gaande. De PvdA heeft geen behoefte aan een traject daar overheen. Als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen dan is dat het moment om nader op dit onderwerp terug te komen.

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) hoorde de gedeputeerde zeggen dat met alle vervoerders wordt afgesproken dat er vanaf 2025 emissieloos openbaar vervoer moet rijden. Dat is een mooi streven.

Er is echter geen enkel zicht op het effect in de huidige aanbestedingen, waarvan de concessies voor 2025 zullen zijn afgelopen. Het is raadzaam om een inzicht te krijgen van de stand van de techniek.

Gedeputeerde **Post** vertelt dat voor alle aanbestedingen die vanaf heden worden ingegaan, zoals thans de concessie Haarlem-IJmond, in 2016 de concessie Noord-Holland Noord en in 2028 't Gooi, geldt dat in het programma van eisen wordt opgenomen dat er in 2025 emissieloos gereden moet worden. Alle drie de regio's zijn in 2025 emissieloos. Willen Provinciale Staten dat proces versnellen dan moet de portemonnee worden getrokken. Bestaande concessies zouden moeten worden opengebroken. Als er ontwikkelingen zijn, dan wordt getracht daarop in te spelen.
In Haarlem-IJmond gaan 76 bussen elektrisch rijden, zodra de rechter over de gunning een uitspraak heeft gedaan.
In de aanbesteding geldt dat hoe meer men biedt boven op hetgeen wordt gevraagd, hoe hoger de score is en des te groter de kans dat het contract wordt verkregen.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) verneemt graag wat het betekent wanneer het proces richting emissieloos rijden in 2025 wordt versneld.
Het gaat nu om de vraag of zaken worden toegevoegd aan de Statenagenda. GroenLinks kan daarmee instemmen.

De heer **Den Uyl** (PvdA) herinnert zich dat in de aanbesteding Haarlem-IJmond een aantal wensen ten aanzien van emissie is opgenomen. Hetzelfde zal gebeuren bij opvolgende aanbestedingen. Het is verstandig om de momenten die er zijn, te gebruiken om het debat te voeren. De heer Den Uyl voelt er niet voor om de contracten tussentijds open te breken.

De heer **Van Straaten** (VVD) heeft geen behoefte aan agendering voor Provinciale Staten van het door de ChristenUnie-SGP aangevoerde thema.
De fracties van 50PLUS en de SP hebben hieraan ook geen behoefte.

Mevrouw **Vermaas** (PvdD) steunt het voorstel om te onderzoeken wat de mogelijkheden en kosten zullen zijn. Elke investering in een schoner milieu en een beter klimaat is de moeite waard, volgens de Partij voor de Dieren.

De heer **Tijssens** (D66) merkt op dat de D66-fractie van mening is dat de provincie er nog niet is. In de aanbestedingscylus kan het als apart punt worden opgenomen, evenals op de Strategische agenda.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5b. Rondvraag portefeuille de heer Loggen, de heer De Vries en de heer Remkes
Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

6. A-agenda Mobiliteit

6a. Voordracht Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Noord-Holland 2016-2020
De **voorzitter** deelt mee dat de inspreker, die namens Stichting Heilloze weg zou spreken over de aansluiting A9 bij Heiloo, wegens omstandigheden verhinderd is.

De heer **De Graaf** (CDA) merkt op dat het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (hierna te noemen: PIM) een voortzetting is van ingezet beleid, wat in het coalitieakkoord is opgenomen. Het CDA wil benadrukken dat communicatie in alle fasen van projecten erg belangrijk is.
De fractie heeft begrip voor het feit dat de situatie rond de nieuwe N201 niet is opgenomen.
Wanneer komen de gemonitorde resultaten beschikbaar? De bewegwijzering is nog steeds een punt van aandacht. Is bekend wat de effecten zijn als in nieuwe wegsituatie, wordt gestart met een lagere snelheid dan wettelijk voorgeschreven of toegestaan?

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) is benieuwd naar de relatie tussen het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en de Omgevingsvisie.
In de tabel op pagina 12 wordt de prioritering van de verschillende wegenprojecten aangegeven. Dat gebeurt op basis van de criteria Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid en Leefbaarheid. Daaraan wordt een cijfer 1, 2 of 3 gehangen. Op basis waarvan wordt gekozen voor 1, 2 of 3? Hoe kunnen

Provinciale Staten sturen op het bijvoorbeeld aanbrengen van een hogere waarde toekennen aan leefbaarheid? Kan een overzicht worden gegeven van vervangingsinvesteringen?

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) sluit zich aan bij de opmerkingen over de N201. In het PMI komen verschillende onzekerheden naar voren. Hoe wordt daarmee omgegaan? Mevrouw Van Duijn is benieuwd of in deze vergadering nog aandacht kan worden besteed aan de inspraaknotitie over de aansluiting A9 bij Heiloo. Ook de PvdA verzoekt om de nadrukkelijke aandacht voor communicatie. Hoe worden leefbaarheid en bereikbaarheid gewogen?

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) herkent projecten in de realisatiefase die vier jaar geleden nog in de planfase stonden. Er gebeurt heel veel op en rond de N9. Het is weliswaar een Rijksweg, maar ook de provincie doet daaraan goede dingen. Daarvoor complimenten.
Er zijn ook projecten, zoals de N250, die maar geen voortgang kennen. Deze weg loopt dwars door Den Helder. TESO gaat volgend jaar een grotere veerboot inzetten. De belasting van de weg zal toenemen. Met name de kruising vanaf de veerboot verdient een aanpassing. De VVD hoopt dat er nu eindelijk iets gaat gebeuren in dit project.

De heer **Ceder** (ChristenUnie-SGP) begrijpt dat het economisch belang van een weg leidend is en vraagt zich af waarom niet het maatschappelijk belang of de leefbaarheid. In de PMI staan relatief weinig fietsprojecten. Wat gebeurt er met de resultaten van de inventarisatie van de fietsknelpunten? Wanneer zijn de resultaten bekend?
De fractie verneemt graag waarom sommige projecten worden gefinancierd uit kapitaallasten en andere niet.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt hoe het college bepaalt in hoeverre welk onderwerp (bijvoorbeeld leefbaarheid of bereikbaarheid) bij een bepaald project het belangrijkste is. Wanneer worden de middellange termijn maatregelen getroffen voor het project Bereikbaarheid Waterland?

Mevrouw **Alberts** (SP) zegt dat de projecten 'aansluiting A9 Heiloo','Duinpolderweg' en 'A8/A9-verbinding' wat de SP betreft niet hoeven te worden uitgevoerd, of twee laatstgenoemde projecten op een aangepaste manier.
Het project A9 Heiloo staat nog in de planfase. De verwachting is dat in 2016 met de realisatie kan worden begonnen. Mevrouw Alberts kan zich voorstellen dat er een stap tussen zit. Wanneer komt de voordracht?
De N205 wordt nu aangelegd met als reden woningbouwontwikkeling in West Haarlemmermeer. Daar speelde het probleem met de 380 kV-leiding. Is dat probleem opgelost? (Zie nummer 28 PMI-lijst/pagina 19).
Nr. 67 betreft het project N247. Mevrouw Alberts wil graag dat het pleidooi van de Dorpsraad Waterland daarin wordt meegenomen. Is dat nog mogelijk?
N526 (groot onderhoud Blaricum) gaat opeens van studie- naar realisatiefase. Hoeft de planfase niet te worden doorlopen?
Kunnen de fietspadenplannen Oostzijde N247 (project 64) en de fietsoversteek N203 (project 73) bij Stede Broec worden versneld?
Bij de ZuidTangent worden de mogelijkheden van verrailing onderzocht. Er wordt steeds vaker gedacht in (light)railverbindingen. In het kader van luchtkwaliteit en ruimtebeslag is dat een interessante gedachte. Hierover is niets terug te vinden in het PMI. In het zuidelijk deel van de provincie is het een slimmere ontwikkeling dan alleen maar meer asfalt aanleggen.

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt wat Gedeputeerde Staten bedoelen met het gegeven dat de kosten moeten opwegen tegen de baten. Worden aspecten als luchtvervuiling en fijnstof gewogen met geld? Hoe kan een Werelderfgoed aantasting afwegen? Kan verloren gegaan groen eigenlijk wel worden gecompenseerd? Zou het PMI niet breder moeten worden ingezet? Spreiding van werktijden en thuiswerken zijn manieren om infrastructuur efficiënter te benutten.
Aangegeven wordt dat er piekmomenten zijn in het auto netwerk. Waar is het beleid om juist die piekmomenten tegen te gaan? Fietsen zou een mogelijkheid kunnen zijn. Er wordt gesproken over de aanleg van slechts twee fietspaden.
Hoofdstuk 3 van de voordracht spreekt over Studiefase, Planfase en Uitvoerbaar project. Daarna volgt een krediet om daadwerkelijk tot uitvoering te kunnen komen. Vervolgens wordt een pagina verder gezegd dat er 28 miljoen euro is voor Noord-Holland Zuid en er circa 4 miljoen euro is voor PMI structureel. Hoe verhoudt zich dit tot de eerdere fasering?

Over het project A8/A9 merkt de heer Zoon op dat het plan zich nog in de studiefase bevindt. Het plan staat niet op de MIRT 2015 van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Er is wel budget voor 2019 en 2020.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat D66 heel blij is met de enthousiaste manier waarop Gedeputeerde Staten nadenkt over mobiliteit in het kader van de nieuwe Omgevingswet. Er zijn heel veel uitdagingen en veranderen omstandigheden die op mobiliteit afkomen.
D66 mist een geactualiseerd Provinciaal Verkeers- en Vervoer Plan. Het is goed dat die slag nu gezamenlijk zal worden gemaakt.
Er blijkt 9,4 miljoen euro minder nodig te zijn. Wat gebeurt er met de dekkingsmiddelen die daarvoor stonden?
Wat betekent een statuswisseling in het PMI? Het is tenslotte maar een overzicht. Als een statusovergang een formeel besluit zou zijn, dan wordt het toch wel een soort zoekspelletje. Kan de gedeputeerde meer duidelijkheid verschaffen.
D66 ziet een nuance in het coalitieakkoord ten aanzien van de Duinpolderweg, namelijk dat er HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) is gekoppeld aan de Duinpolderweg. Als de Duinpolderweg in het PMI staat, moet het HOV dan ook niet worden opgenomen in het overzicht?

Gedeputeerde **Post** kan geen ander antwoord geven dan eerder gegeven op vragen over de bewegwijzering van de N201. Het is nog niet bekend wanneer de resultaten bekend zijn van de monitoring van de nieuwe situatie op de N201.
Voor de ongevallen die recent plaatsvonden op de N201 zal het instellen van een lagere snelheid dan wettelijk voorgeschreven geen oplossing bieden. Een van de verkeersongevallen die daar plaatsvonden betrof de aanrijding van een persoon die daar niet mocht/hoorde te lopen. De weg is juist op deze manier aangelegd met het oog op de doorstroming van de nieuwe N201.

Bij interruptie vraagt de heer **De Graaf** (CDA) of er praktijkvoorbeelden bekend zijn, waarbij is gestart met een lagere snelheid, zodat het verkeer kon wennen aan de nieuwe omstandigheden.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat wanneer wordt gestart met een lage snelheid het zeer ingewikkeld is om naar een hogere snelheid te gaan. Er zou kunnen worden gewerkt met adviessnelheden. De gedeputeerde vindt dat elke weggebruiker een eigen verantwoordelijkheid heeft. Als er sprake is van een nieuwe verkeerssituatie dan moet de weggebruiker zich ervan bewust zijn dat extra moet worden opgelet. Voordat in generieke zin wordt nagedacht over (het verlagen van) snelheid is het raadzaam om de oorzaken van de ongevallen af te wachten.
In antwoord op de vraag van de heer Hietbrink over het zwaarder laten wegen van criteria zegt de gedeputeerde dat een andere uitkomst het gevolg zal zijn. Het is evident dat de prioriteit anders wordt gelegd. Dit is wel de manier waarop Statenbreed de Investeringsstrategie heeft vastgesteld. Zij vonden dat dit de weging moest zijn. Los van de technische exercitie kan er altijd een politieke prioritering plaatsvinden. Het is aan Provinciale Staten om te besluiten een andere volgorde aan te houden.

Bij interruptie verduidelijkt de heer **Hietbrink** (GroenLinks) dat het niet zijn bedoeling is om willekeurige projecten naar voren te schuiven. Hij is benieuwd welke ruimte Provinciale Staten hebben om andere kaders te formuleren. Het is lastig om te kunnen beoordelen wanneer iets een 1, 2 of 3 als prioriteit krijgt toegekend. Kan meer inzicht worden gegeven over wat er achter de waardering 1, 2 of 3 schuilgaat?

Gedeputeerde **Post** verwijst voor een uitleg naar de iNHi (Investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur). Dit beleidsdocument is door Provinciale Staten vastgesteld. Hetgeen nu voorligt is niet meer of minder dan het toepassen van dat kader. Provinciale Staten hebben altijd de mogelijkheid om politiek een andere afweging te maken. Het college kijkt sec naar de prioritering op basis van de gestelde criteria.
Er wordt naar de economische en niet naar de maatschappelijke kant gekeken, omdat de provincie met de beschikbare middelen zoveel mogelijk weggebruikers ten dienste wil zijn. Het is effectiever en efficiënter, ook vanuit de leefbaarheidoptiek, om daar de grootste doorstroming te realiseren waar ook de knelpunten het grootste zijn en waar op het gebied van verkeersveiligheid de meeste problemen zijn. Dat is de reden dat vanuit leefbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid wordt beoordeeld waar de beschikbare middelen het beste kunnen worden ingezet. De gedeputeerde ontraadt het beleidskader op korte termijn aan te passen. Er is net begonnen met de wijze van prioritering. Een aanpassing op korte termijn zou zonde zijn van al het verrichte werk.

In het coalitieakkoord is het een en ander opgenomen over de bereikbaarheid van Den Helder. De N250 brengt grote beperkingen met zich mee. Voor een groot deel ligt de weg aan beide zijden tussen water. Een ander deel loopt dwars door de stad. Er zijn geen eenvoudige oplossingen denkbaar voor de weg. Als de TESO zou verhuizen, overigens is daar op dit moment pertinent geen sprake van, ontstaat er een andere situatie. Het college is in gesprek over een verregaande civiele marinesamenwerking in Den Helder. Dat zou kunnen betekenen dat het havengebied anders wordt ingericht. Als dat aan de orde is, heeft de provincie de taak om het eventueel verleggen de genoemde provinciale weg te overwegen. Als de verkeerswaarden daartoe aanleidingen geven, is de gedeputeerde zeker bereid die mogelijkheid te onderzoeken. Kijkend naar de huidige intensiteiten dan betreft het met name vakantieperioden wanneer er veel verkeer van en naar Texel gaat, dan is dat een probleem. Op een gemiddelde doordeweekse dag rond het middaguur is er geen enkel doorstromingsprobleem op de N250 in Den Helder. De huidige intensiteiten zijn niet van dien aard dat ze de enorme investering rechtvaardigen die moet worden gedaan om de weg bijvoorbeeld te verleggen. De gedeputeerde vreest dat de projectstatus c.q. -fase niet snel zal veranderen.
Op de vraag waarom sommige projecten worden bekostigd vanuit de kapitaallasten antwoordt de gedeputeerde dat dit afhankelijk is van het feit of het project uit de reserve kan worden betaald. Als het vanuit de reserve kan worden betaald dan worden het geen kapitaallasten. Als er geen reserve is, dan wordt het project via de kapitaallasten bekostigd.
Op de vraag van mevrouw De Meij of het college de volgorde bepaalt, antwoordt de gedeputeerde dat zoals het nu voorligt het puur een technische exercitie op basis van de iNHi betreft. Uiteindelijk wordt de volgorde door Provinciale Staten bepaald. Op het moment dat een project naar voren wordt gehaald zal er een ander project naar achter geschoven moeten worden, zodat een en ander blijft passen binnen het financiële kader.
De maatregelen op middellange termijn voor Waterland lopen. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitvoering van de busbaan langs Ilpendam. Het onderzoek naar de nodige maatregelen op de N247 loopt. De Dorpsraad Waterland is toegezegd dat een gedegen voorstel kan worden meegenomen in de besluitvorming. Een gerenommeerd onderzoeksbureau zal het voorstel met cijfers en dergelijke moeten onderbouwen. Het onderbouwde voorstel zal uiterlijk 31 december 2015 aangeleverd moeten zijn, om te kunnen worden meegenomen in de verdere besluitvorming.
Onlangs is in deze commissie gesproken over verrailing. Het enige tracé, wat exploitatie technisch interessant zou kunnen, is het tracé van de ZuidTangent van Haarlem naar Schiphol. De Spaarnepassage vormt een grote bottleneck. De provincie heeft daarover geen overeenstemming met Haarlem kunnen bereiken. Circa drie of vier jaar geleden is berekend dat het verrailen minstens 800 miljoen euro zou gaan kosten. Buiten de niet beschikbare middelen zou er dus ook geen sprake kunnen zijn van een volledig tracé. Om die reden is verrailling van de ZuidTangent niet geagendeerd. Bij de aanleg destijds is het tracé wel zoveel mogelijk railbestendig gemaakt.

Bij interruptie merkt mevrouw **Alberts** (SP) op dat haar vraag van algemene aard was. Op MRA-niveau wordt nagedacht over verrailing. Wat doet de provincie op het gebied van mobiliteit als het niet meer past qua wegen?

Gedeputeerde **Post** constateert dat mevrouw Alberts deels naar de bekende weg vraagt. In het kader van verkeersmanagement wordt getracht bestaande wegen beter te benutten (Programma 'Beter benutten'). Er worden pilots op het gebied van verkeersmanagement uitgevoerd, zoals de Praktijkproef Amsterdam. Er wordt altijd gekeken naar de mogelijkheden die er zijn om het openbaar vervoer te verbeteren. De verkeersstromen zijn van dien aard dat openbaar vervoer niet altijd de oplossing biedt. Dan is de aanleg van infrastructuur een oplossing, zoals bij de A8/A9-verbinding. Die staat niet in het MIRT, omdat het geen Rijksproject is. Het is een provinciaal project. Soms is infrastructuur de enige oplossing. In het geval van de A8-/A9 is duidelijk geworden dat extra openbaar vervoer niet zal leiden tot een oplossing voor de problematiek op de N203 en N246., Dat is gebleken uit het gehouden MIRT-onderzoek.
De A9 bevindt zich nog steeds in de planfase. De voordracht wordt binnen circa drie weken aan Provinciale Staten voorgelegd. De voordracht zal in de commissievergadering van november aan de orde worden gesteld. Voor het eind van het jaar zal daarover besluitvorming plaatsvinden.
Een antwoord op de vraag over de N205 volgt later.
De N526 gaat van studie naar realisatiefase omdat de maatregelen niet al te complex zijn. Het is een onderhoudsproject. De planning is niet ingewikkeld. Een uitgebreide planfase is niet nodig.
De SP vroeg of twee specifieke fietspaden naar voren gehaald kunnen worden in de planning. Dat is mogelijk, maar dan zal een ander project naar achter geschoven moeten worden, vanwege de personele en financiële capaciteit. Als alleen het fiets naar voren wordt gehaald, maar de maatregel op de weg niet, dan moet meer worden betaald. Het in een keer aanbesteden is goedkoper dan twee losse deelprojecten, die betrekking hebben op hetzelfde traject.

De verhouding Noord/Zuid was een kwestie van de coalitieonderhandelingen. In het Zuiden van de provincie staat een aantal maatregelen op de rol, waarvoor de volledige financiering wellicht nog niet rond is. In het Noorden is voor een dergelijk project de financiering wel rond. Mogelijk moet nog worden gesproken over een klein onderdeel van de dekking. De problemen voor wat betreft grootschalige infrastructuur zijn in het Noorden anders dan in het Zuiden. Vandaar die verdeling. Het door D66 genoemde bedrag van 9,4 miljoen euro kon de gedeputeerde niet eenvoudig terug vinden.
Voor het HOV Duinpolderweg is een kleine reservering. Het grootste deel van het HOV wordt betaald door de Stadsregio. Het valt in Stadsregiogebied, namelijk Haarlemmermeer. In politiek opzicht zijn Duinpolderweg en HOV aan elkaar gekoppeld, maar niet in uitvoeringstechnische zin.

Tweede termijn:

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) stelde een vraag over de vervangingsinvesteringen. In het PMI is niet benoemd of het gaat om een vervangingsinvestering of een nieuwe investering.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat het in het PMI gaat om investeren en in het PMO om vervangen.

De heer **Tijssens** (D66) zal op een later moment terug komen op de vraag met betrekking tot het bedrag van 9,4 miljoen euro.
Over de statusovergang merkt spreker op dat er geen sprake is van een dichte structuur. Het kan gebeuren dat een planfase binnen een jaar is afgerond. Dan komt het project in het geheel niet langs in het PMI.

Gedeputeerde **Post** bestrijdt het laatste. Als het gaat om onderhoud, dan is het een kwestie van inventariseren en bestuderen. Daarna gaat het redelijk eenvoudig over naar de realisatiefase. Wanneer er een aanvang wordt gemaakt met grootschalige maatregelen (PMI) dan is er sprake van studiefase, waarin wordt onderzocht wat het probleem is en welke mogelijke oplossingsrichtingen kunnen worden aangedragen. Daaruit moet een keuze worden gemaakt. In de planfase wordt het concrete plan voor het betreffende tracé gemaakt. Ten slotte wordt overgegaan tot realisatie. Dat zijn wel degelijk drie afgeronde fasen.
Voor projecten in het PMI geldt standaard: studiefase, planfase en realisatiefase. Voor het PMO ligt dat anders.

De heer **Tijssens** (D66) wijst erop dat de mogelijkheid zich kan voordoen dat een statusovergang niet zichtbaar is. De statusovergang van plan- naar realisatiefase kan men als arbitrair betitelen. Op het moment dat daadwerkelijk een besluit moet worden genomen, is er een voordracht. Het kan niet zo zijn dat als Provinciale Staten één statusovergang in de PMI niet goed duiden, dat dan een besluit is genomen.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat Provinciale Staten in formele zin het besluit nemen om een krediet ter beschikking te stellen. Het budgetrecht komt aan Provinciale Staten toe. Het college kan een plan bestuderen als Provinciale Staten een studiekrediet beschikbaar hebben gesteld. Het college kan realiseren als een realisatiekrediet ter beschikking is gesteld. Met die laatste nemen Provinciale Staten het besluit. Als de heer Tijssens leest dat een project promoveert van de studie- naar de planfase en een fractie is het niet eens met dat project, dan is het raadzaam om kenbaar te maken dat het project niet naar de planfase zou moeten worden doorgeschoven. Provinciale Staten hoeven de status niet te bevestigen, maar het is wel handig dat een fractie aangeeft als zij het niet eens is met een project. Het is niet de bedoeling dat Provinciale Staten sanctioneren dat een bepaald project in een bepaalde fase zit, maar het is wel raadzaam wanneer de fracties aangeven hoe zij tegenover een project staan. Voordat wordt overgegaan tot de realisatiefase zullen Provinciale Staten het krediet moeten voteren, of niet.

De heer **Zoon** (PvdD) constateert dat er bij meerdere commissieleden onduidelijkheid is over de werking van de iNHi. De wijze van efficiënt benutten van infrastructuur, spreiding van (werk)tijd of h het toepassen van een andere wegingsfactor zijn niet meegenomen in de iNHi. Wanneer wordt de iNHi geëvalueerd?

De **voorzitter** merkt op dat de heer Zoon dan had moeten voorstellen om de evaluatie op de Strategische agenda te zetten. Overigens kan dit nog steeds.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat een gemiddeld project van enige omvang een doorlooptijd heeft van veertig jaar, voordat dit gerealiseerd is. De gedeputeerde ontraadt het evalueren van een systematiek die twee jaar loopt. Zij zou de Investeringsstrategie meer tijd willen gunnen, mede vanwege de lange doorlooptijd van projecten. De prioritering die nu wordt aangehouden is niet eens volledig volgens de iNHi. Het zijn immers allemaal projecten uit het verleden die volgens een andere prioritering tot stand zijn gekomen. Het is zinloos om nu te evalueren. De gedeputeerde adviseert om na vier jaar te evalueren.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

6b. Voordracht Provinciaal Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud Noord-Holland 2016-2020

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt om een stand van zaken over de verhoging dan wel verlaging van de gebiedscontracten. Datzelfde geldt voor de nieuwe Machinerichtlijn.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwijst naar pagina 27 (kasritme 2015). Er staat vermeld een totaalbedrag van bijna 11,4 miljoen euro. Wanneer men de losse componenten bij elkaar optelt dan komt het totaalbedrag op ruim 14,5 miljoen euro. Kan de gedeputeerde dit nader verklaren?

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) verwijst naar de nieuwsbrief van ROVER. Daaruit blijkt dat bijna op haltes van R-netlijn 300 iets mis is. Hoe verhoudt zich dat tot dit plan waaruit blijkt dat het onderhoud goed geregeld is?

De heer **Tijssens** (D66) heeft begrepen dat steeds vaker gebiedsgericht onderhoudswerk wordt aanbesteed voor een periode van tien jaar. D66 heeft daarvoor begrip als daarmee inkoopvoordeel kan worden behaald. De heer Tijssens spreekt zijn zorg uit over het feit dat het PMO moet worden beschouwd als een onafzienbare lijst van losse onderhoudsprojecten, terwijl in de praktijk in vier verschillende regio's het onderhoud voor de lange termijn als cluster wordt aanbesteed. D66 zou het logisch vinden als de methodiek waarmee wordt gewerkt daarop wordt aangepast. Het is belangrijk dat Gedeputeerde Staten Provinciale Staten meenemen bij deze besluiten. Dat lukt nu niet.

Gedeputeerde **Post** complimenteert mevrouw Kaamer van Hoegee. Het juiste bedrag is veertien miljoen euro. In het tabel is de optelling misgegaan.
De budgetten voor de gebiedscontracten zijn vastgesteld. Daarbinnen zal het moeten gebeuren.

Mevrouw **Iding** geeft een stand van zaken van de nieuwe Machinerichtlijn. Op dit moment wordt onderzocht welke kosten, veiligheidsprestaties en risico's ermee gemoeid zijn. In het PMO is een reservering opgenomen voor 2020, 2022 en 2023. Bij de volgende actualisatie van de Kaderbrief zullen de nieuwe gegevens van de onderzoeken worden gebruikt. Mogelijk is het eerder nodig als ingrijpende wijzigingen aan kunstwerken noodzakelijk zijn.

Gedeputeerde **Post** heeft het bericht over de R-net haltes niet gelezen in de nieuwsbrief van ROVER. Als het zo is, dan moet daaraan iets worden gedaan. Het beleid is dat beschadigingen, ruitbreuk en dergelijke zo snel mogelijk worden hersteld. De gedeputeerde zal dit signaal doorgeven aan het Servicepunt met de vraag op korte termijn tot een aanpak te komen.
Het antwoord op de vraag van de heer Tijssens is bevestigend. Een en ander zal moeten worden aangepast.

De **voorzitter** constateert dat het PMO als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

6c. Voordracht Verklaring van geen bedenkingen fietstunnel Wogmeer

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) is benieuwd waarom niet meteen naar deze betere oplossing is gekeken. De oplossing is wel duurder. Wat zijn de totale kosten? Hoeveel bedragen de extra kosten van een fietstunnel ten opzichte van een voetgangersbrug? Wie betaalt deze kosten?

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) vertelt dat de PvdA kan instemmen met de voordracht. Er zitten vooral voordelen aan vast.

De heer **Bakker** (D66) meldt dat D66 heel content is met de wijze waarop de verklaring en de voordracht zijn opgesteld.

Gedeputeerde **Post** licht toe dat in eerste instantie was gekozen voor een brug. Een brug is goedkoper dan een tunnel. De gedeputeerde was niet echt tevreden over het ontwerp voor de fietsbrug. Toen de gemeente voorstelde een tunnel aan te leggen, was de gedeputeerde daarover tevreden. Zowel de gemeente als de provincie betalen de aanleg van de tunnel, waarvan het grootste deel voor rekening van de provincie komt. Overigens moet de tunnel wel binnen de budgettaire kaders passen, anders wordt deze alsnog geschrapt.

Bij interruptie merkt de heer **Hietbrink** (GroenLinks) op dat er nu sprake lijkt te zijn van een voorwaardelijk besluit. Deze voorwaardelijkheid is niet opgenomen in het besluit. Provinciale Staten nemen nu een besluit over het ruimtelijk kader. Als de tunnel niet past binnen het financiële kader dan wordt alsnog gekozen voor een voetgangersbrug.

Gedeputeerde **Post** zegt dat dit laatste mogelijk is. De voetgangersbrug past binnen het PIP; de tunnel niet. Vandaar dat een apart besluit moet worden genomen om dit toe te staan. De gedeputeerde hoopt dat de tunnel past binnen de financiële kaders, want het is een betere oplossing dan de brug, die in eerste instantie is bedacht. De gemeente weet dat de tunnel kan 'sneuvelen'. Vandaag gaat het om een besluit over de publiekrechtelijke kant van de zaak. De gedeputeerde proeft breed dat er geen bezwaar is tegen het voorstel de tunnel, planologisch gezien, mogelijk te maken. Vervolgens moet de tunnel ook nog financieel haalbaar zijn. Mocht het niet financieel haalbaar zijn, maar Provinciale Staten vinden het belangrijk dat de tunnel wordt gerealiseerd dan zullen Provinciale Staten daarvoor middelen beschikbaar moeten stellen. Het financiële kader zal dan moeten worden opgerekt.

De heer **Hietbrink** (GroenLinks) las de ruimtelijke onderbouwing. In paragraaf 6.1 wordt gesproken over de economische uitvoerbaarheid. Het bedrag voor de oorspronkelijk bedachte voetgangersbrug dekt niet de totale kosten voor de fietstunnel. De overige noodzakelijke kosten worden gedekt uit de vrij besteedbare ruimte binnen de provinciale reserves. De heer Hietbrink leest hieruit dat de financiering van het project in alle gevallen gegarandeerd is. Het financiële probleem is hiermee dan toch opgelost?

Gedeputeerde **Post** verwijst de heer Hietbrink naar de achterliggende financiële situatie van de Westfrisiaweg in zijn totaliteit.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

7. Rondvraag portefeuille gedeputeerde mevrouw Post

- Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) heeft een opmerking over de C-agenda. Over de verkeerslichten op de Kennemerstraatweg merkt zij op dat ze zeer content is met het vlot regelen van langere groentijden. Er staat dat mevrouw heeft aangegeven dat er signalen waren over fietsers op de kruising met de Kennemerstraatweg. Dat bedoelde zij niet. Het ging erom dat fietsers die de afrit van de N242 oversteken 'klem' kwamen te staan vanwege filevorming. Door de langere groentijden is de file er niet meer en is dit probleem opgelost.

  Gedeputeerde **Post** zal de complimenten doorgeven aan degenen die het hebben geregeld. De gedeputeerde vindt het prettig om te horen dat mevrouw Kaamer van Hoegee tevreden is.

- De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of er inmiddels iets is vernomen vanuit gemeente Huizen inzake HOV 't Gooi.

  Gedeputeerde **Post** antwoordt dat er nog niets is vernomen vanuit gemeente Huizen. Getracht wordt om een antwoord te krijgen van de gemeente. Dat wil niet vlotten.

- De heer **Tijssens** (D66) verwijst naar de C-agenda ('Heritage Impact Assessment'-rapportage) over de Stelling van Amsterdam. Als alle onderzoeken compleet zijn dan zou D66 deze graag een keer bespreken in de commissie. Wanneer zijn alle onderzoeken afgerond?

  Gedeputeerde **Post** verwacht dat het totale onderzoekpakket begin 2016 zal zijn afgerond. Het bespreken van het onderzoek naar het opstelterrein in relatie tot A8/A9 zou eind november al mogelijk moeten zijn.

De heer **Tijssens** (D66) zou begin 2016 in commissieverband de verschillende onderzoeken willen bespreken.

Gedeputeerde **Post** benadrukt dat die bespreking voornamelijk gericht zal zijn op de combinatie van het opstelterrein en de weg, maar nog niet over de variantenkeuze voor de weg.

De heer **Tijssens** (D66) bedoelt met name een bespreking op Stelling van Amsterdam-niveau. Erfgoed en munten kunnen moeilijk met elkaar worden vergeleken.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat die bespreking eind van dit jaar kan plaatsvinden.

Mevrouw **Alberts** (SP) wijst erop dat er nog schriftelijke vragen van de SP over het Heritage impact assessment (HIA) open staan. Mogelijk kan direct een aantal varianten van A8/A9 van tafel als het HIA wordt gevolgd.

Gedeputeerde **Post** kan zich voorstellen dat het onderwerp gezamenlijk met de commissie Ruimte Wonen en Water wordt besproken.

De heer **Den Uyl** (PvdA) wijst erop dat Unesco moet reageren op het HIA-rapport. Er is dus nog sprake van een tussenstap. Daarna volgt de MER. In de MER staat een advies waarmee Provinciale Staten wat kunnen. Er volgen dus feitelijk nog twee stappen.

Gedeputeerde **Post** merkt op dat zij de commissie niet het recht kan ontzeggen om te discussiëren over het HIA-rapport. Die discussie kan worden gevoerd als beide HIA's openbaar zijn. De provincie gaat over de HIA voor de A8/A9. Het Rijk gaat over de HIA voor het opstelterrein. Als het Rijk besluit over het opstelterrein, dat ligt op de plek waarnaar in eerste instantie is gekeken, dan hoeft de provincie niet meer te discussiëren over de A8/A9.
Op het moment dat het oordeel van Unesco er is, zal er zekerheid zijn over de zin en onzin van de MER.

De **voorzitter** kan zich voorstellen dat het college van Gedeputeerde Staten de afweging maakt wanneer het verstandig is om een en ander te bespreken.

Gedeputeerde **Post** zegt dat het om een complexe discussie gaat. Een verbinding tussen de A8 en A9 is niet eenvoudigweg ergens anders neer te leggen. Voor een opstelterrein ligt dat genuanceerder. Het Rijk moet er ook nog iets van vinden.

Mevrouw **Alberts** (SP) merkt op dat deze commissie een planstudie maakt naar de varianten. Zij zou het betreuren als gestudeerd wordt op iets, wat er nooit zal komen.
De **voorzitter** constateert dat het HIA op enig moment in commissieverband aan de orde zal worden gesteld.

De **voorzitter** constateert dat er verder geen vragen of opmerkingen zijn.

8. Sluiting

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng en sluit de vergadering om circa 16.45 uur.

Toezeggingen

(toezeggingen Mobiliteit en Financiën)

ID	Verantw. Portefeuille houder	Onderwerp	Inhoud	Einddatum	Stand van zaken
940	Remkes, J.	Medewerkers-tevredenheidsonderzoek provincie NH	De heer Remkes zegt toe dat hij, na een jaar ervaring opgedaan te hebben, de commissie zal informeren over het tevredenheidsonderzoek. Dit zal betrokken worden bij de rapportage Eigen Huis.		18-11-2013 In de vergadering van 17-10-2013 van de commissie ZC&M nogmaals toegezegd.
1070	Post, E.	Voordracht Truckparking	De gedeputeerde zegt toe de commissie te informeren over de wijze van weging van de verschillende aspecten die een rol spelen bij de aanbesteding.Tevens zullen de Staten worden geïnformeerd over het moment van gunnen en de uitkomsten van de aanbesteding.		**19-11-2015 Zie brief GS op de C-agenda 23 november 2015.**
1130		Overzicht waaruit de verhouding van investering in fiets versus auto naar voren komt.	Tijdens de bespreking van het Initiatiefvoorstel Fiets stelt dhr. Van Berkum dat de provincie meer investeert in maatregelen voor de auto dan in fietsinfrastructuur. De gedeputeerde mw.Post spreekt dit tegen het zegt toe met een overzicht te komen.		
1062	Post, E.	Duinpolderweg	Bij de bespreking Stand van zaken Duinpolderweg in de commissie van 19 januari 2015 heeft de gedeputeerde toegezegd de procedurele brief (zodra deze binnen is) van de provincie ZH t.k.n. naar de leden van de commissie te sturen. De voorzitter constateert dat ZH heeft besloten tot een verkeerskundig onderzoek. Verder is afgesproken dat er op een nader te bepalen moment een gezamenlijke commissievergadering van de commissies van NH en ZH komt over nut en noodzaak. De STG bereidt dit voor en wordt daarbij	31-12-2015	19-10-2015 Op dit moment wordt een informatiebijeenkomst en veldexcursie voorbereid voor de betrokken Statencommissies van NH en ZH. Deze bijeenkomst wordt gehouden op vrijdagmiddag 27 november 2015.

Printdatum: 20-11-2015

ID	Verantw. Portefeuille houder	Onderwerp	Inhoud	Einddatum	Stand van zaken
			gefaciliteerd door het college van GS.		
1131	Post, E.	Pilot Texelhopper; tussentijdse evaluatie	Tijdens de bespreking in de commissie Mobiliteit en Financiën van 5 oktober heeft de gedeputeerde aangegeven dat is gestart met een tussentijdse evaluatie. Uitkomsten worden in het eerste kwartaal 2016 verwacht.	31-03-2016	
1080	Post, E.	Uitvoering motie 16-26 mei 2015; onderdeel mobiliteit	Elektrisch openbaar vervoer in concessie Elektrisch openbaar vervoer wordt technisch steeds meer haalbaar en levert een bijdrage aan de reductie van de CO-2 uitstoot. De provincie neemt in de nieuwe 0Vconcessies voorwaarden op die er voor zorgen dat zo veel mogelijk elektrisch bussen worden gebruikt die rijden op in Nederland opgewekte groene stroom. Leefbaarheid in 0V-concessie NHN Noord-Holland investeert in de leefbaarheid van NHN door in de concessie voor die regio extra eisen te stellen die de bereikbaarheid verbeteren.		**19-11-2015 Besproken in commissie van 26 oktober 2015. Motie staat nog open.**
987	Post, E.	Onderzoeksrapport Lichteren	Bij de bespreking 27 maart 2014 van het ontwerp PIP 2e Zeetoegang heeft de gedeputeerde laten weten dat het onderzoeksrapport binnenkort beschikbaar komt.		08-07-2015 Het onderzoeksrapport t.w. MER is nog door RWS niet vrijgegeven. In de regio wordt door TATA, Haven Amsterdam, Zeehaven IJmuiden en de AYOP aan een ander plan gewerkt dat wellicht meer rendement oplevert. Zodra duidelijk wordt welk plan uitgevoerd gaat worden, wordt dit aan de commissie toegestuurd.

Lange termijn agenda voor Statencommissie M&F

23-11-2015

Datum vergadering	**Portefeuille-houder** *Behandelend ambtenaar*	**A** **B** **C**	**Wensen cie tav de voorbereiding** *status van de bespreking aangeven (o.a. controlerend, informerend, oriënterend, adviserend)*	**Opmerkingen** *Bijv. Organisatorisch Procedureel Signalerend*
Vergadering van ma, 18 januari 2016 **PS ma, 8 februari 2016**	**Portefeuille-houder** *Behandelend ambtenaar*		**Wensen cie tav de voorbereiding**	**Opmerkingen**
Mobiliteit; nota van Uitgangspunten aanbesteding OV-concessie NH-noord	Post, E.	**B**		Toelichting op Nota van Uitgangspunten en bespreking.
Stand van zaken tussenevaluatie Texelhopper	Post, E.	**A**		Mondelinge toelichting stand van zaken. Rapport uitkomsten worden verwacht omstreeks maart 2016.
Voordracht Rapport Bevindingen subsidieverantwoordingen fractievergoedingen provincie Noord-Holland over de periode 15 maart 2014 t/m 14 maart 2015.	Remkes, J. , N.v.t.			
Motie OV Fiets (PS 09112015)				In PS 09112015 is afgesproken dat over de motie OV fiets een bespreking in de commissie plaatsvindt. Daarbij uitgaan van het breder trekken van het

				onderwerp naar 'gewenste faciliteiten rondom OV-knooppunten en bushaltes'.
Verkeersmanagement. De ged. heeft in PS 16112015 aangegeven dat zij de commissie zal informeren over beleid en aanpak verkeersmanagement. Onderwerpen uit het coalitieakkoord: - Pilot venstertijden stadsdistributie - Pilots innovatieve technieken verkeersmanagement - Ondersteunen regelscenario's voor doorstroming, calamiteiten en evenementen en benutten toekomstige ontwikkelingen.	Post, E.			
Vergadering van ma, 15 februari 2016 **PS ma, 7 maart 2016**	**Portefeuille-houder** ***Behandelend ambtenaar***		**Wensen cie tav de voorbereiding**	**Opmerkingen**
Stand van zaken Project Centrale brugbediening	Post, E., N.v.t.			
Evaluatie Tankstation beleid 2012				Beleid is vastgesteld 4 juni 2012. Daarbij is afgesproken dat na circa 3 jaar dit beleid wordt geëvalueerd.
Mobiliteit; Voortgangsrapportage OV-visie	Post, E.			
Vergadering van ma, 14 maart 2016 **PS ma, 4 april 2016**	**Portefeuille-houder** ***Behandelend ambtenaar***		**Wensen cie tav de voorbereiding**	**Opmerkingen**

Uitkomsten tussenevaluatie Texelhopper	Post, E.			
Vergadering van n.n.b. **PS PM punten**	**Portefeuille-houder** ***Behandelend ambtenaar***		**Wensen cie tav de voorbereiding**	**Opmerkingen**
Evaluatie Verbonden partijen	Post, E.			Eens in de vier jaar wordt het beleid Verbonden Partijen geëvalueerd. De nota Verbonden Partijen 2014 is door PS vastgesteld februari 2015.
Sluis-en HavenInfopunt	Post, E.			
Voortgangsrapportages HOV Velsen	Post, E.			
Voortgangsrapportages Westfrisiaweg N23	Post, E.			
Meerjarenprogramma Beheer en Onderhoud 2016-2020 (PMO)	Post, E.			
Meerjarenprogramma Infrastructuur 2016-2020 (PMI)	Post, E.			
Inventarisatie knelpunten fietsnetwerk	Post, E.			
Toegang Landbouwverkeer provinciale hoofdinfrastructuur	Post, E.			Afhankelijk van rijksbesluit max. snelheid landbouwverkeer
Evaluatie Randstedelijke Rekenkamer				
Randstadstrategie Europa				
Verbreding Solaroad-experiment	Post,E.			
Studie vaste oeververbinding Burgervlotbrug	Post, E.			

C-agenda M&F ma, 23 november 2015

(uitdraaimoment: 19-11-2015 10:15)

Ter kennisneming : Ingekomen stukken onderwerp	Afzender	Verantw. Portefeuillehouder	Datum	Reg.nr Referentie
I. Actieve informatieplicht van GS en brieven/memo's gedeputeerden nav vragen in de commissie:				
1. Afschrift reactie GS op voorstel dhr. Heneweer voor kleinschalig vervoer in de Noordkop.	GS	Post, E.	15-10-2015	
2. Financien; Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen	GS	Post, E.	30-10-2015	
3. Mobiliteit; Brief GS aan PS over besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland.	GS	Post, E.	30-10-2015	
4. Bestuur/ Financien/ Natuur/ Water: Begrotingspost Regionale samenwerking	GS	Alle gedeputeerden	05-11-2015	
5. Reactie GS op WOB verzoek werkzaamheden parkeerterrein Westerveld Project: HOV Velsen **In de brief staat aangegeven dat de betreffende stukken zijn geplaatst op de provinciale website. (http://www.noord-holland.nl/web/Diqitaal-loket/lnformatie-klachten-en-bezwaar/Wobverzoeken-opqevraaqde-informatie.htm).**	GS	Post, E.	05-11-2015	
6. Bereikbaarheid: Stand van zaken aanbesteding Truckparking **Betreft stopzetten huidige aanbesteding. Opnemen in de LTA : Resultaten (kwantitatief) onderzoek onder leiding van de SRA naar trucparkeren in de MRA. Standpunt provincie daarover en de gevolgen voor besluit PS van 2 februari 2015.**	GS	Post, E.	04-11-2015	
7. GS-besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland	GS	Post, E.	29-10-2015	
8. Interne Zaken/Communicatie: Brief GS inz. Beleidsplan Beheer en gebruik Paviljoen Welgelegen	GS	Remkes, J.	04-11-2015	709392
9. Digitalisering: Brief GS inz. digitalisering subsidieproces(brief staat zowel op de C-agenda van de cie M&F en EEB).	GS		11-11-2015	580288
II. Brieven van derden:				
1. Afschrift bezwaar aan GS inzake overdracht oude N201 aan Uithoorn	B.van Scheppingen	Post, E.	21-10-2015	
2. Ombudsman OV loket pleit voor meer coulance'Openbaar vervoer veel te snel met boetes bij incheck-problemen'Persberich en Rapport OV loket	OV loket		03-11-2015	
3. Vekeersveiligheid centrum Aalsmeer;afschrift brief P. Tuning aan Onderzoeksraad voor de Veiligheid	P. Tuning		11-11-2015	

randstedelijke rekenkamer

Flevoland • Noord-Holland • Utrecht • Zuid-Holland

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen – *Provincie Noord-Holland*

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen

Provincie Noord-Holland

Amsterdam, september 2015

randstedelijke rekenkamer
Flevoland • Noord-Holland • Utrecht • Zuid-Holland

Voorwoord

Een kwestie van evenwicht, zo heet het Gemeenschappelijk financieel toezichtkader dat de provincies en het ministerie van Binnenlandse Zaken samen hebben opgesteld. Die titel verwijst naar het criterium ‘structureel en reëel begrotingsevenwicht’, waarop GS jaarlijks beoordelen onder welke vorm van toezicht gemeenten en gemeenschappelijke regelingen komen te vallen. Het rapport dat nu voor u ligt, gaat over de uitwerking en uitvoering van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Ook hun begroting dient in evenwicht te zijn. Indien er sprake is van een tekort draaien de deelnemers, veelal gemeenten, hiervoor op. Dit kan voor de betreffende gemeenten leiden tot financiële problemen.

In de periode voorafgaand aan de statenverkiezingen van maart dit jaar is de financiële toezichtstaak regelmatig genoemd als antwoord op de vraag: wat zijn de belangrijkste taken van de provincie? Na de verkiezingen is in een aantal publicaties het belang van het financieel toezicht door de provincie onderstreept. Zo verscheen in juni het rapport van Platform 31 waarin de provinciale coalitieakkoorden zijn geanalyseerd.[1] Over het financieel toezicht wordt daarin opgemerkt dat deze taak belangrijker is geworden nu gemeenten er ingewikkelde taken met de daarbij horende extra middelen (10 miljard euro) bij hebben gekregen, de eigen financiële middelen van gemeenten geringer zijn geworden en hun risico’s exponentieel zijn gegroeid.

Vervolgens heeft de Raad voor de financiële verhoudingen (Rfv) in juli het rapport “Grond, Geld en Gemeenten” gepubliceerd.[2] De Rfv constateert daarin dat de provincies te terughoudend zijn bij het vanwege het grondbeleid onder preventief toezicht stellen van gemeenten. De Rfv is een voorstander van een andere, ruimere opvatting van het provinciaal toezicht. Preventief toezicht moet volgens de Rfv niet als sanctie worden gezien maar als een instrument om te waarborgen dat wordt gewerkt van een financieel gezonde positie van de gemeente. De Rfv beveelt daarom een interventieladder aan.[3]

Daarnaast heeft Arno Visser, de nieuwe president van de Algemene Rekenkamer, aangegeven dat het inzicht in de wijze waarop de provincies hun financiële toezichtstaak invullen ontbreekt.[4] Hij stelt daarbij een aantal vragen, namelijk: Wat zijn de doelstellingen van het toezicht en zijn die veranderd als gevolg van 25 jaar decentraliseren? Is er onder provincies overeenstemming over de toepassing van preventief en repressief toezicht? Verschillen provincies in de wijze waarop zij hun toezichthoudende rol invullen? Beoordelen provincies gemeenten ongeacht grootte hetzelfde? Zijn er relevante ontwikkelingen zichtbaar, worden er overstijgende analyses gemaakt? En worden de resultaten daarvan terug gegeven aan de gemeenten?

In dit onderzoek is gekeken of de provincies weten op welke gemeenschappelijke regelingen zij toezicht moeten houden, er beleid is dat in lijn is met de landelijke kaders en dit beleid ook wordt uitgevoerd. Wij hopen met dit onderzoek aanknopingspunten te bieden voor verbetering. In plaats van de gebruikelijke 5-minutenversie is bij dit rapport gekozen voor een alternatieve presentatievorm, namelijk een “infographic”. In deze infographic is in kort bestek de essentie van het rapport opgenomen.

[1] Platform31 (juni 2015), Provincies pakken de ruimte. Analyse provinciale collegeakkoorden, p.38.
[2] Raad voor financiële verhoudingen (juli 2015). Grond, Geld en Gemeenten. De betekenis en gevolgen van de gemeentelijke grondexploitaties voor de bestuurlijke en financiële verhoudingen.
[3] Raad voor financiële verhoudingen (juli 2015). Grond, Geld en Gemeenten, p. 8 t/m 12.
[4] IPO Zomercolumn, 23 juli 2015. http://ipo.nl/index.php?cID=6260

Wij willen de betrokken ambtenaren hartelijk danken voor hun bijdragen aan dit onderzoek. Het onderzoek is uitgevoerd door drs. Dharma Tjiam (onderzoeker) en mr. Iris Brugman (projectleider).

dr.ir. Ans Hoenderdos-Metselaar MBA
bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer

Inhoudsopgave

Voorwoord **1**

Inhoudsopgave **3**

Conclusies en aanbevelingen **4**

Reactie Gedeputeerde Staten **11**

Nawoord Rekenkamer **17**

1. Inleiding **18**
1.1 Aanleiding 18
1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen 19
1.3 Afbakening 20
1.4 Werkwijze 21
1.5 Beoordelingskader 21
1.6 Leeswijzer 24

2. Achtergrond **25**
2.1 Financieel toezicht door de provincie 25
2.2 Gemeenschappelijke regelingen 26

3. Overzicht gemeenschappelijke regelingen **31**

4. Inrichting financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen **33**
4.1 Organisatie financieel toezicht 33
4.2 Beleid, proces en uitvoering financieel toezicht 35
4.3 Preventief toezicht in 2013, 2014 en 2015 42

5. Risicogerichte benadering **44**

6. Informatie richting PS **47**

BIJLAGE A Gemeenschappelijke regelingen per provincie **50**

BIJLAGE B Geraadpleegde bronnen **54**

BIJLAGE C Geïnterviewde en geraadpleegde personen **56**

BIJLAGE D Notitie prof.mr.dr. D.J. Elzinga **57**

Conclusies en aanbevelingen

Inleiding

Dat de provincie toezicht op de gemeentelijke financiën moet houden, is doorgaans wel bekend. Dat de provincie ook de taak heeft om financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te houden, is minder algemeen bekend. Voor dit toezicht gelden in principe dezelfde regels als voor het toezicht op de gemeenten.[5] Het gaat meestal om gemeenschappelijke regelingen tussen gemeenten, maar ook bijvoorbeeld regelingen tussen gemeenten en waterschappen komen voor. Het gaat *niet* om regelingen waaraan de provincie zelf deelneemt, oftewel het gaat *niet* om regelingen die een verbonden partij van de provincie zijn. Voor die regelingen is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aangewezen als financieel toezichthouder.[6]

Gemeenschappelijke regelingen komen voor in verschillende soorten en maten. Zowel qua financiële omvang, taken als deelnemers zijn er verschillen. Bij gemeenschappelijke regelingen kunnen zich, net als bij gemeenten, forse (financiële) risico's voordoen. Gemeenten, die als deelnemer in een gemeenschappelijke regeling zoals een streekarchief of intergemeentelijke gezondheidsdienst participeren, draaien op voor een eventueel financieel tekort van de gemeenschappelijke regeling. Dit kan voor die betreffende gemeenten vervolgens leiden tot financiële problemen. Een belangrijke, recente ontwikkeling betreft de decentralisaties in het sociale domein. Hierdoor is het aantal gemeenschappelijke regelingen tussen gemeenten en de financiële omvang van gemeenschappelijke regelingen toegenomen.

Vanaf 2006 bestaan er plannen om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen door de provincie af te schaffen. Het toezicht zou een verantwoordelijkheid worden van de deelnemers aan de regeling. Het afschaffen is echter voorlopig uitgesteld, zodat deze taak nog steeds bij de provincie berust. De financiële toezichtstaak is een taak van GS.

De financiële toezichthouders – Rijk en provincies – hebben landelijke afspraken over de uitvoering van financieel toezicht vastgelegd in een Gemeenschappelijk financieel toezichtkader (verder GTK). Het GTK 2014 besteedt vooral aandacht aan het financieel toezicht op gemeenten en in beperkte mate aan het toezicht op gemeenschappelijke regelingen. De reden hiervoor is dat het toezicht op gemeenschappelijke regelingen in beginsel analoog is aan het toezicht op gemeenten; dezelfde criteria en afwegingen gelden voor het instellen van preventief toezicht. Maar: "In de dagelijkse praktijk zijn de individuele toezichthouders vrij om aan te geven tot op welke hoogte zij invulling willen geven aan deze analogie binnen de wettelijke kaders".[7] Deze passage uit het GTK suggereert meer vrijheid in de invulling van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen dan bij het toezicht op gemeenten. Om die reden verwacht de Rekenkamer dat provincies beleid voor het toezicht op gemeenschappelijke regelingen uitgewerkt hebben.

Met de uitkomsten van dit onderzoek wil de Rekenkamer inzicht bieden in het beleid en de uitvoering van het financieel toezicht van de provincies op gemeenschappelijke regelingen waaraan ze zelf niet deelneemt. Daarnaast willen we met dit onderzoek handvatten bieden voor verbeteringen van het financieel toezicht gelet op de toename van de (omvang van) gemeenschappelijke regelingen in het kader van de decentralisaties in het sociaal domein.

[5] Door de bepaling van (o.a.) artikel 35 lid 6 Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), is artikel 203 van de Gemeentewet (waarin het financieel toezicht op gemeenten is opgenomen) ook van toepassing op gemeenschappelijke regelingen.
[6] Zie o.a. artikel 59 Wgr.
[7] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p.18

Centrale onderzoeksvraag: Heeft de provincie het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen in opzet voldoende uitgewerkt en wordt het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen ook voldoende uitgevoerd?

De centrale onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van de volgende drie deelvragen:

1. Heeft de provincie de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden goed in beeld?
2. Hoe heeft de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen ingericht?
3. Hoe voert de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen uit?

De antwoorden op de onderzoeksvragen zijn verwoord in de conclusie. Hieronder zijn de conclusies (met toelichting) per provincie opgenomen. Na de conclusies en een extra bevinding volgen de aanbevelingen.

Flevoland

Conclusie

De provincie Flevoland heeft het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen goed uitgevoerd. Gelet op het beperkt aantal (drie) gemeenschappelijke regelingen waarop de provincie toezicht dient te houden, is het te verklaren dat er geen uitgewerkte opzet van het financieel toezicht op deze regelingen is.

1. De provincie Flevoland heeft de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden goed in beeld.
2. De provincie Flevoland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. De werkwijze van de provincie is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een risicogerichte benadering.
3. Ook de uitvoering van het toezicht is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een risicogerichte benadering.

Toelichting

Gelet op het beperkte aantal gemeenschappelijke regelingen waarop de provincie Flevoland toezicht moet houden, is het te verklaren dat GS Flevoland geen expliciet beleid hebben vastgesteld. De provincie bekijkt dit jaar of de werkwijze voor gemeenschappelijke regelingen, evenals die van gemeenten, zal worden vastgelegd in bestuursovereenkomsten.

De uitvoering van het toezicht verloopt goed. De provincie heeft een volledig en actueel overzicht van de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden en hanteert een risicogerichte benadering.

De provincie heeft in de onderzochte periode geen gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht geplaatst.

Noord-Holland

Conclusie

De provincie Noord-Holland heeft in de afgelopen jaren geen structureel financieel toezicht gehouden op gemeenschappelijke regelingen. Het financieel toezicht zal voor het begrotingsjaar 2016 opnieuw worden ingevoerd en de provincie is bezig met de voorbereidingen hiervoor.

1. De provincie Noord-Holland hield de afgelopen jaren geen overzicht bij van het aantal regelingen waarop ze toezicht moest houden. In de voorbereiding op de herinvoering van het financieel toezicht heeft de provincie het overzicht van gemeenschappelijke regelingen geactualiseerd. Uit dit onderzoek bleek dat dit overzicht op twee regelingen na volledig was. Deze twee regelingen zijn inmiddels toegevoegd.
2. De provincie Noord-Holland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. Voor de begrotingscyclus 2016 gaat de provincie de uitvoering van het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen oppakken.
3. De afgelopen jaren heeft de provincie Noord-Holland, vooruitlopend op de afschaffing van de provinciale taak, het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen nauwelijks uitgevoerd.

Toelichting

De provincie Noord-Holland heeft, vooruitlopend op het voornemen van het Rijk om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de gemeenteraden te beleggen, in de afgelopen jaren het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen geminimaliseerd door alleen te reageren op signalen. Nu blijkt dat dit voornemen niet op afzienbare termijn in regelgeving wordt omgezet, hebben GS in mei 2014 besloten om het financieel toezicht vanaf 2016 op te pakken.

Voor een goede uitvoering van het financieel toezicht is het ook van belang dat de provincie een volledig en actueel overzicht heeft van de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden. In het kader van de voorbereiding op de herinvoering van het financieel toezicht heeft de provincie een overzicht opgesteld van gemeenschappelijke regelingen. Dit overzicht was nagenoeg volledig. Uit het onderzoek is gebleken dat er twee gemeenschappelijke regelingen (van de 53) zijn, waarvan de provincie nog niet op de hoogte was. Deze twee regelingen zijn inmiddels toegevoegd aan het overzicht van de provincie.

De provincie heeft in de onderzochte periode geen gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht geplaatst.

Utrecht

Conclusie

De provincie Utrecht heeft een goede opzet voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen en heeft dit financieel toezicht ook goed uitgevoerd.

1. De provincie Utrecht had de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden op één na in beeld. Deze gemeenschappelijke regeling is inmiddels aan het overzicht toegevoegd.
2. De provincie Utrecht heeft expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. De werkwijze van de provincie is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een uitgewerkte risicogerichte benadering. De uitvoering van het toezicht is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en het eigen beleid van de provincie.

Toelichting
De provincie Utrecht is de enige van de vier Randstedelijke provincies met door GS vastgesteld beleid voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Het beleid is conform de wettelijke kaders en de landelijke afspraken die de toezichthouders – Rijk en provincies – hebben vastgelegd in het GTK 2014. Dat geldt ook voor de uitvoering van het financieel toezicht. Een belangrijk onderdeel van de uitvoering is een risicogerichte benadering. De provincie heeft dit in 2014 ingevoerd. Op basis van de risico-inschatting maakt de provincie onderscheid tussen een beperkte en een uitgebreide beoordeling van gemeenschappelijke regelingen.

Voor een goede uitvoering van het financieel toezicht is het verder van belang dat de provincie een volledig en actueel overzicht heeft van de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden. De provincie heeft dit overzicht nagenoeg. Uit het onderzoek is gebleken dat de provincie van één gemeenschappelijke regeling (van de 25) nog niet op de hoogte was. Deze regeling is inmiddels toegevoegd aan het overzicht van de provincie.

De provincie heeft in de onderzochte periode diverse gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht geplaatst.

Zuid-Holland
Conclusie
De provincie Zuid-Holland heeft de werkwijze voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen voldoende geborgd; in verschillende documenten is een omschrijving van de werkwijze opgenomen. De provincie voert het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen goed uit.

1. De provincie Zuid-Holland had de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden op twee na in beeld. Deze twee regelingen zijn inmiddels aan het overzicht van de provincie toegevoegd.
2. De provincie Zuid-Holland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld, maar de werkwijze van de provincie is in verschillende documenten beschreven. De werkwijze van de provincie is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een uitgewerkte risicogerichte benadering.
3. De uitvoering van het toezicht is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en de eigen werkwijze van de provincie, zoals onder andere vastgelegd in de begrotingscirculaire.

Toelichting
De provincie Zuid-Holland heeft geen expliciet beleid voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. De werkwijze bij het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen is wel in verschillende documenten beschreven (zoals de begrotingscirculaire) en is conform het GTK 2014.

Voor een goede uitvoering van het financieel toezicht is het verder van belang dat de provincie een volledig en actueel overzicht heeft van de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden. De provincie heeft dit overzicht nagenoeg. Uit het onderzoek is gebleken dat de provincie van twee gemeenschappelijke regelingen (van de 68) nog niet op de hoogte was. Deze regelingen zijn inmiddels toegevoegd aan het overzicht van de provincie.

De uitvoering van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen gaat conform het GTK 2014 en de omschreven werkwijze. Een belangrijk onderdeel van de uitvoering is een risicogerichte benadering.

De provincie heeft in de onderzochte periode diverse gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht geplaatst.

Extra: Informatievoorziening aan PS
Het uitvoeren van financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen (en gemeenten en waterschappen) is een taak van GS. Het financieel toezicht is geen onderwerp waarbij PS van tevoren veel inhoudelijke kaders kunnen stellen. Het is dan ook aan PS zelf om te bepalen of en zo ja, welke informatie zij over dit onderwerp wensen te ontvangen en hoe intensief zij zich willen bezighouden met dit onderwerp. De Rekenkamer heeft voor elke provincie inzichtelijk gemaakt welke informatie over financieel toezicht naar PS is verstuurd en dit vastgelegd in een extra bevinding. Deze bevinding is hieronder opgenomen:

In Zuid-Holland zijn PS het meest uitgebreid geïnformeerd over financieel toezicht. Zuid-Holland is de enige provincie waar PS jaarlijks een verantwoordingsrapportage over het gevoerde financieel toezicht krijgen. Verder worden PS in Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland via de jaarstukken geïnformeerd over het uitgevoerde financieel toezicht. PS Flevoland werden ook via de jaarstukken geïnformeerd. Echter, hoewel GS hadden medegedeeld dat de verantwoording in de Jaarstukken 2014 meer uitgebreid zou plaatsvinden, is in de Jaarstukken 2014 abusievelijk geen informatie over financieel toezicht meer opgenomen.

Aanbevelingen

Aanbeveling 1 (Flevoland, Noord-Holland en Zuid-Holland)
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.

Het voornemen van het Rijk om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij provincies weg te halen en bij de deelnemende gemeenten te beleggen, wordt voorlopig niet uitgevoerd. In het GTK 2014 is opgenomen dat het toezicht op gemeenschappelijke regelingen in beginsel analoog is aan het toezicht op gemeenten, maar dat toezichthouders vrij zijn om aan te geven tot op welke hoogte zij hier invulling aan willen geven. Een risicogerichte benadering maakt daar deel van uit. Het GTK 2014 geeft dus vrijheid. Dit gegeven, gecombineerd met het toegenomen belang van gemeenschappelijke regelingen (die vaak zijn belast met de uitvoering van de grote decentralisaties), maakt het volgens de Rekenkamer belangrijk dat de provincies een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen hebben. Daarbij is het ook wenselijk dat wordt bekeken hoeveel tijd voor de uitvoering van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen nodig is.

Voor de provincie Zuid-Holland concludeert de Rekenkamer dat de werkwijze voldoende is geborgd. Wel bevelen wij aan om alsnog een visie van GS in beleid vast te leggen. De laatst gecommuniceerde visie uit 2013 (memo GS aan commissie BEM)[8] is niet meer actueel.

[8] Provincie Zuid-Holland (2013), Instrumenten van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen (memo aan Statencommissie Bestuur en Middelen), april 2013.,

Aanbeveling 2 (Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland)
Spreek met GS af dat goed wordt bijgehouden welke gemeenschappelijke regelingen onder financieel toezicht van de provincie vallen.

Het komt met enige regelmaat voor dat gemeenschappelijke regelingen worden opgericht. Omdat gemeenten niet verplicht zijn om de oprichting van nieuwe regelingen door te geven, dienen provincies zelf een methode te hebben om een volledig en actueel overzicht van gemeenschappelijke regelingen bij te houden. De provincie Zuid-Holland heeft aangegeven hiermee inmiddels aan de slag te zijn gegaan.

Aanbeveling 3 (naar aanleiding van extra bevinding) (Flevoland, Noord-Holland en Utrecht)
Bepaal welke informatie u over financieel toezicht wenst te ontvangen en maak hierover afspraken met GS.

Deze aanbeveling vloeit voort uit de extra bevinding. PS dienen zelf te bepalen of en zo ja, welke informatie zij over financieel toezicht wensen te ontvangen en hoe intensief zij zich willen bezighouden met dit onderwerp. Gekozen kan worden voor alleen een verantwoording in de jaarstukken. Ook kan worden afgesproken dat GS op een apart moment een verantwoordingsrapportage verstrekken over financieel toezicht, zoals dat bijvoorbeeld in de provincie Zuid-Holland gebeurt.

Aanbeveling 4 (Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland)
Vraag GS om na te gaan of de "provincie-specifieke" werkwijzen van de andere provincies, die in dit onderzoek naar voren zijn gekomen, een aanvulling zijn op de eigen werkwijze.

Een benchmarkonderzoek zoals dit onderzoek leent zich uitstekend om van elkaar te leren. Uit het onderzoek is gebleken dat er verschillende "provincie-specifieke" werkwijzen zijn. Deze werkwijzen zijn het overwegen waard om ook in de eigen provincie toe te passen. Hieronder zijn deze specifieke werkwijzen kort toegelicht.

Utrecht: Door GS vastgesteld beleid voor financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen
De provincie Utrecht heeft zowel een beleidsplan als een uitvoeringsplan Interbestuurlijk Toezicht. Beide plannen zijn door GS vastgesteld. In beide plannen is aandacht besteed aan het financieel toezicht op gemeenten en gemeenschappelijke regelingen, in het bijzonder aan de overeenkomsten en verschillen bij de uitvoering van dit toezicht. De provincie heeft hiermee concreet invulling gegeven aan de passage in het GTK 2014 dat provincies vrij zijn om zelf het toezicht op gemeenschappelijke regelingen vorm te geven, mits binnen de kaders voor het financieel toezicht op gemeenten.

Utrecht: Verschillende categorieën van repressief toezicht
De provincie onderscheidt verschillende categorieën bij het repressieve toezicht. In oplopende zwaarte zijn dat:
1. repressief
2. repressief met aantekeningen
3. repressief op maat

Met het repressief op maat regime kan de provincie een vroegtijdig signaal richting een gemeenschappelijke regeling afgeven, dat maatregelen nodig zijn om preventief toezicht te voorkomen.

Utrecht: Gemeenschappelijke regelingen kunnen onder voorwaarden enkele maanden uitstel krijgen van de indiening van hun begroting.
De provincie wil hiermee onnodig preventief toezicht wegens termijnoverschrijding voorkomen omdat dit veel meer werk met zich mee brengt voor de provincie. Begroting en begrotingswijzigingen dienen namelijk vooraf door de provincie te worden goedgekeurd.

Utrecht/Zuid-Holland: De beoordeling van de begroting van gemeenschappelijke regelingen vindt zoveel mogelijk plaats voordat de begroting van de gemeenten wordt beoordeeld.
Door gemeenschappelijke regelingen eerder te beoordelen, kunnen de resultaten van deze beoordeling worden gebruikt bij de beoordeling van de begroting van gemeenten. Dit is belangrijke informatie, want als een gemeenschappelijke regeling een tekort op de begroting heeft, dienen de deelnemende gemeenten vaak een extra bijdrage te leveren. Dat komt ten laste van de begroting van de gemeente.

Zuid-Holland: Jaarlijks een aparte begrotingscirculaire voor gemeenschappelijke regelingen.
Met de begrotingscirculaire informeert de provincie gemeenten en gemeenschappelijke regelingen over de aandachtspunten bij de beoordeling van de begroting. De meeste provincies maken één begrotingscirculaire, die zowel naar gemeenten als gemeenschappelijke regelingen wordt gestuurd. Voordeel van een aparte begrotingscirculaire is dat deze beter is toegesneden op gemeenschappelijke regelingen.

Zuid-Holland: In toezichtsbrieven aan gemeenten vestigt de provincie de aandacht op aansluiting tussen begroting van gemeenten en begroting van gemeenschappelijke regelingen, met name in relatie tot bezuinigingstaakstellingen.
Doorgaans is bij gemeenschappelijke regelingen afgesproken, dat bij tekorten de deelnemende gemeenten een extra bijdrage leveren. Dat kan tot tekorten op de begrotingen van de gemeenten leiden. Voor gemeenten is daarom inzicht in de financiële situatie van de gemeenschappelijke regelingen van belang.

Alle provincies: Risicogerichte benadering
In het onderstaande overzicht staan de criteria die de provincies gebruiken bij hun risicogerichte benadering. Het overzicht is te gebruiken om de eigen criteria te evalueren en indien gewenst aan te passen.

Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
- Aard werkzaamheden - Organisatie financiële functie bij de regeling	- Omvang begroting - Taakveld (sociaal domein, afval veiligheidsregio) - Eerdere ervaringen	- Dreigend exploitatietekort als gevolg van effecten rijksbezuinigingen - Omzetvolume - Actueel preventief toezicht - (Voor financieel toezicht) nieuwe gemeenschappelijke regeling	- Omvang - Risicoprofiel - Financiële positie - Bestuurlijke dynamiek - Aandacht voor grondexploitaties

Reactie Gedeputeerde Staten

Op de hierna volgende pagina's is de reactie van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland op de conclusies en aanbevelingen opgenomen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Randstedelijke Rekenkamer
dr.ir. A.W.C. Hoenderdos-Metselaar MBA
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
R.W. Timmers
SVT/IBT

Doorkiesnummer (023) 514 3562
timmersr@noord-holland.nl

Betreft:
Onderzoek Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen

Verzenddatum
- 1 SEP. 2015

Kenmerk
667686/668006

Uw kenmerk

Geachte mevrouw Hoenderdos,

Op 7 juli 2015 ontvingen wij het concept van de Bestuurlijke nota *'Financieel Toezicht Gemeenschappelijke Regelingen'*. In deze nota zijn de bevindingen van de Rekenkamer verwoord van het onderzoek naar het uitgevoerde financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen in de periode 2013 en 2014.

U verzoekt ons te reageren op de conclusies en aanbevelingen zoals opgenomen in de nota en daarbij tevens mee te delen:
□ op welke wijze de aanbevelingen - voor zover op ons van toepassing - worden opgevolgd en uitgevoerd, of;
□ de motivering waarom van de aanbevelingen wordt afgeweken.

Hieronder geven wij invulling aan uw verzoek.

Conclusie.
De conclusie van de Rekenkamer luidt dat Noord-Holland in de afgelopen jaren geen structureel financieel toezicht heeft gehouden op gemeenschappelijke regelingen, dat het financieel toezicht voor het begrotingsjaar 2016 opnieuw zal worden ingevoerd en dat de provincie bezig is met de voorbereidingen hiervoor. Deze door de Rekenkamer getrokken conclusie wordt door ons herkend.

Daarbij wordt verder vermeld dat Noord-Holland de afgelopen jaren geen overzicht bijhield van het aantal regelingen waarop ze toezicht moest houden.

In reactie hierop willen wij meegeven dat het rapport de indruk kan wekken dat Noord-Holland zich gedurende de onderzoeksperiode niet

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]

goed van deze taak gekweten heeft. Een indruk die naar onze mening niet terecht zou zijn. Helder moet zijn dat het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen, *vooruitlopend op het voornemen van het Rijk om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de gemeenteraden te beleggen,* in Noord-Holland al jaren geleden is geminimaliseerd. Een naar onze visie zeer legitieme insteek.
Sindsdien hebben wij het toezicht op de regelingen uitgevoerd op basis van signalen en de aanwezige informatie vanuit de paragrafen verbonden partijen in de gemeentelijke begrotingen. Impliciet werd daarmee het toezicht op de regelingen daar gelegd waar het primair thuis hoort, namelijk in de gemeentelijke horizontale keten.

Het tweede deel van uw conclusie verdient nuancering. Zoals u zelf al aangeeft hebben wij in de voorbereiding op de herinvoering van het financieel toezicht het overzicht van gemeenschappelijke regelingen inmiddels weer compleet en actueel gemaakt.

Toelichting
In toelichtende zin wordt in de nota verder nog vermeld dat GS van Noord-Holland, nu blijkt dat het voornemen van het Rijk om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de gemeenteraden te beleggen niet op afzienbare termijn in regelgeving is omgezet, in mei 2014 hebben besloten om het financieel toezicht vanaf (de begrotingscyclus) 2016 weer op te pakken.
Mede aanleiding hiertoe was de steeds grotere risico's die gemeenten kunnen lopen vanuit de samenwerkingsverbanden - zeker na de transitie van de grote decentralisaties, de zgn. 3 D's.

Ons besluit heeft geleid tot een aantal acties dat deels in de nota benoemd is. Wij hechten aan het weergeven van een volledig beeld hiervan. De uitgevoerde acties betreffen:

- Medio 2014 heeft een inventarisatie van de regelingen plaatsgevonden. Er is nu sprake van een actueel en compleet beeld;
- Voor twee regelingen is in de tweede helft 2014 een pilot uitgevoerd om te bezien op welke leest het toezicht voor de gemeenschappelijke regelingen het beste geschoeid kon worden;
- De begrotingen 2015 van de 16 meest risicovolle regelingen zijn bij wijze van proef tegen het licht gehouden om de gekozen toezichtmethode verder te evalueren;
- De 16 regelingen zijn geselecteerd aan de hand van toetsingscriteria die zo nodig nog bijgesteld kunnen worden;
- In principe ligt er nu voor de begrotingsronde 2016 van de gemeenschappelijke regelingen een uitgewerkt (ambtelijk) beoordelingskader klaar;

- Eind 2014 is aan alle regelingen geschreven dat het financieel toezicht weer geïntensiveerd zou worden en is gewezen op de inzendverplichtingen van begroting en jaarrekening.
- Deze actie is in juni 2015 nogmaals uitgevoerd waarbij is gemeld dat overschrijding in beginsel zal leiden tot het instellen van preventief toezicht.

Stimuleren

Zoals genoemd bestond het voornemen van het Rijk om de financiële toezichtfunctie met betrekking tot de gemeenschappelijke regelingen neer te leggen bij de gemeenten. De nota bevat een passage of de provincie Noord-Holland, in voorbereiding op dit voorstel tot wijziging van de wet, gemeenteraden heeft gestimuleerd of heeft geholpen deze functie op te pakken. De Rekenkamer concludeert dat dit niet het geval is.

Wij vinden het belangrijk duidelijk te maken dat het hier feitelijk gaat om lokaal verlengd bestuur, waarbij het primair een taak van de deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling is om te controleren of taken en gelden goed worden weggezet c.q. besteed. Wij vinden het niet passend om hierin te interveniëren als provincie, ook niet op de door u voorgestelde wijze. De deelnemende partijen bekostigen de regeling, hebben taken en bevoegdheden overgedragen en hebben er dan namelijk ook belang bij dat de gemeenschappelijke regeling naar behoren functioneert, ook in financieel opzicht.
Het voorlopig standpunt van de Minister is dat het afschaffen van het afzonderlijk toezicht op bestaande gemeenschappelijke regelingen pas aan de orde is, indien gelijktijdig, de paragraaf verbonden partijen (betere signaalfunctie op het niveau van de afzonderlijke regelingen) en de informatieplicht van de deelnemers richting desbetreffende regelingen worden versterkt.
Wij ontwikkelen nu een systematiek die complementair is aan deze ontwikkelingen en aan de controlerende taak van de deelnemende partijen. Wij zullen daarbij trachten de gemeenteraden zich bewuster te laten worden van het feit dat hun kader stellende en controlerende rol zich ook uitstrekt over de gemeenschappelijke regelingen. Bij hen ligt immers het primaat hiervoor. Wij gaan daarom op zoek naar acties om het besef over de verantwoordelijkheid van het horizontaal toezicht op de gemeenschappelijke regelingen bij gemeenteraden te versterken.
Voor wat betreft de aanbevelingen:
Hieronder geven wij per aanbeveling onze reactie.

Aanbeveling 1
(Flevoland, Noord-Holland en Zuid-Holland)
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.

Reactie:
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 toezichtkader 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.

Aanbeveling 2
(Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland)
Spreek met GS af dat goed wordt bijgehouden welke gemeenschappelijke regelingen onder financieel toezicht van de provincie vallen.

Reactie:
Wij hebben hieraan inmiddels gevolg gegeven. Medio 2014 heeft een inventarisatie van de regelingen plaatsgevonden. Op dit moment is een compleet beeld aanwezig. Vanaf het begrotingstraject 2016 zal een jaarlijkse actualisatie van het overzicht van de onder het financieel toezicht ressorterende regelingen plaatsvinden. De informatie uit de gemeentelijke begrotingen, alsmede de contacten met de gemeenten zullen daarvoor de belangrijkste informatiebronnen vormen.

Aanbeveling 3
(Flevoland, Noord-Holland en Utrecht)
Bepaal welke informatie u over financieel toezicht wenst te ontvangen en maak hierover afspraken met GS.
Deze aanbeveling vloeit voort uit de extra bevinding van de Rekenkamer. PS dienen naar hun visie zelf te bepalen of en zo ja, welke informatie zij over financieel toezicht wensen te ontvangen en hoe intensief zij zich willen bezighouden met dit onderwerp. De Rekenkamer geeft aan dat bijvoorbeeld gekozen kan worden voor alleen een verantwoording in de jaarstukken, maar ook kan worden afgesproken dat GS op een apart moment een verantwoordings-rapportage verstrekken over financieel toezicht.

Reactie:
Wij zijn te allen tijde bereid de Staten te informeren. Wij brengen jaarlijks onze bevindingen over de financiële posities ter kennis van de gemeenteraden. Hierdoor wordt onze visie openbare informatie die in beginsel voor iedereen te raadplegen is.

Provincie Noord-Holland

De Rekenkamer geeft voorbeelden op welke wijze deze informatie direct aan Provinciale Staten geadresseerd zou kunnen worden. In het verleden werd vanuit het financieel toezicht jaarlijks een verantwoordingsrapportage opgemaakt. Op enig moment hebben Provinciale Staten aangegeven (gelet op de actualiteitswaarde) geen behoefte meer te hebben aan een afzonderlijke rapportage achteraf. Nu verloopt deze informatiestroom via de jaarstukken. Daarnaast hebben wij beleid ten aanzien van de actieve en passieve informatieplicht aan Provinciale Staten die ook voor het financieel toezicht geldt. Mochten de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven dan zullen wij de Staten informeren en zo nodig adviseren om tot een andere vorm van informatievoorziening te komen.

Aanbeveling 4
(Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland)
Vraag GS om na te gaan of de "provincie-specifieke" werkwijzen van de andere provincies, die in dit onderzoek naar voren zijn gekomen, een aanvulling zijn op de eigen werkwijze.

Reactie:
Wij gaan hieraan invulling geven. Zoals aangegeven zijn al diverse acties uitgevoerd om aan het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen opnieuw invulling te geven. Een deel van de aangehaalde provincie-specifieke werkwijzen van de andere provincies komen daardoor bij Noord-Holland nu ook terug bij de uitvoering van het financieel toezicht op de regelingen. Daar waar dit niet het geval is zullen wij laten onderzoeken of deze een waardevolle aanvulling op de thans ingevoerde werkwijze kunnen zijn.

Wij rekenen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G.E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

Nawoord Rekenkamer

De Rekenkamer dankt het college van GS voor haar reactie. In de reactie van GS is de in het verleden gemaakte keuze om het financieel toezicht te minimaliseren, helder toegelicht. Daarbij is aangegeven dat het tweede deel van onze conclusie over het opnieuw invoeren van het financieel toezicht genuanceerd moet worden. Zoals in het rapport is opgenomen, is inderdaad in 2014 een overzicht van gemeenschappelijke regelingen opgesteld. Gedurende het onderzoek is dit overzicht aangevuld waardoor het nu compleet is.

In reactie op de passage over het stimuleren van gemeenteraden, merken wij nog het volgende op. Inderdaad zijn wij bij alle vier de provincies nagegaan of zij de gemeenteraden hebben gestimuleerd of geholpen om de toezichtsfunctie (die van de provincie zou overgaan naar de gemeenten) op te pakken. Wij zijn dit nagegaan omdat dit geen onlogische werkwijze zou zijn gelet op de voorgenomen verschuiving van deze taak. Wij zijn ons echter ook bewust van de door u geschetste verhoudingen en hebben dan ook geen `voorstel` willen doen om dit in het vervolg wel op te pakken. We vinden het uiteraard positief dat de provincie zich wil inzetten om bij gemeenteraden de bewustwording van hun kaderstellende en controlerende rol inzake gemeenschappelijke regelingen te stimuleren.

Ten slotte zijn wij verheugd dat GS de aanbevelingen overnemen en zien we de behandeling van het rapport in PS met belangstelling tegemoet.

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Het doel van financieel toezicht, zoals vastgelegd in de Gemeentewet, is (om bij te dragen aan) het voorkomen dat de gemeente, waarop wordt toegezien, met een structureel tekort op de begroting te maken krijgt wat zij zelf niet kan oplossen.[9] Uiteraard is het daarbij zo dat de eerste verantwoordelijkheid ligt bij het orgaan dat de begroting vaststelt. Er moet sprake zijn van een “structureel en reëel begrotingsevenwicht”.[10] Het uitoefenen van financieel toezicht is een provinciale taak. Dat de provincie toezicht op de gemeentelijke financiën moet houden, is doorgaans wel bekend. Dat de provincie ook de taak heeft om financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te houden, is minder algemeen bekend. Voor dit toezicht gelden in principe dezelfde regels als voor het toezicht op de gemeenten.[11] Het gaat doorgaans om gemeenschappelijke regelingen tussen gemeenten, maar ook bijvoorbeeld regelingen tussen gemeenten en waterschappen komen voor. Het gaat *niet* om regelingen waaraan de provincie zelf deelneemt. Voor die regelingen is de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) aangewezen als toezichthouder.[12]

Gelet op de relatieve onbekendheid van de taak en de toename van het aantal gemeenschappelijke regelingen heeft de Randstedelijke Rekenkamer besloten om een kort en beknopt onderzoek uit te voeren naar het financieel toezicht door de provincie op de gemeenschappelijke regelingen.

In de programmaraad van 11 november 2014 is besproken dat een verkenning werd gedaan naar het onderwerp Financieel Toezicht. Dit is ook opgenomen in de eerste begrotingswijziging van september 2014. Daarna is besloten het onderzoek alleen te richten op financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Naast de hierboven genoemde redenen (onbekendheid taak en toename financieel belang van gemeenschappelijke regelingen) is een reden hiervoor dat dit onderwerp (in tegenstelling tot het financieel toezicht op gemeenten) nog niet eerder door een rekenkamer is onderzocht.

[9] Indien een gemeente uiteindelijk toch langere tijd financiële problemen heeft, kan die gemeente om extra geld uit het gemeentefonds vragen. De gemeente krijgt een zogenoemde artikel 12-status. Artikel 12 verwijst naar het 12e artikel uit de Financiële-verhoudingswet.
[10] Vanaf het begrotingsjaar 2014.
[11] Door de bepaling van (o.a.) artikel 35 lid 6 Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr), is artikel 203 van de Gemeentewet (waarin het financieel toezicht op gemeenten is opgenomen) ook van toepassing op gemeenschappelijke regelingen.
[12] Zie o.a. artikel 59 Wgr.

Gemeenschappelijke regelingen komen voor in verschillende soorten en maten. Zowel qua financiële omvang, taken als deelnemers zijn er verschillen. Bij gemeenschappelijke regelingen kunnen zich, net als bij gemeenten, forse (financiële) risico's voordoen. Daarnaast bleek uit verschillende overzichten van provincies dat bij diverse gemeenschappelijke regelingen (nog) geen sprake is van een begrotingsevenwicht.[13] Gemeenten, die als deelnemer in een gemeenschappelijke regeling zoals een streekarchief of intergemeentelijke gezondheidsdienst participeren, draaien op voor het eventuele tekort. Dit kan voor die betreffende gemeenten weer leiden tot financiële problemen. Daarbij is van belang dat door de decentralisaties in het sociale domein het aantal gemeenschappelijke regelingen tussen gemeenten en de omvang van een aantal bestaande gemeenschappelijke regelingen is toegenomen. Het gaat hier om een beleidsterrein waar veel financiële middelen mee gemoeid zijn.

NU.nl > Economie

Foto: NU.nl/Jos van Zetten

GGD Zuid-Holland West in financiële problemen

Gepubliceerd: 23 mei 2012 13:32
Laatste update: 23 mei 2012 16:50

ZOETERMEER - De GGD Zuid-Holland West zit in acute financiële problemen. De regionale GGD draaide een verlies van 2,5 miljoen euro in 2011. Dat maakte de GGD woensdag bekend.

Met het financieel toezicht wordt beoogd een gezonde financiële situatie bij gemeenschappelijke regelingen te bevorderen. Repressief toezicht (achteraf) is de regel, preventief toezicht (vooraf) is de uitzondering. De wettelijke grondslag van het financieel toezicht is neergelegd in de Wet gemeenschappelijke regelingen, de Gemeentewet en het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Daarnaast hebben de toezichthouders (provincies en BZK) het 'Gemeenschappelijk financieel toezichtkader' (GTK) opgesteld. De meest recente is van februari 2014. De versie daarvoor stamt uit 2008.

Vanaf 2006 bestaan er plannen om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen door de provincie af te schaffen. Het toezicht zou een verantwoordelijkheid worden van de deelnemers aan de regeling.[14] Het afschaffen is echter tot op heden steeds weer uitgesteld, zodat deze taak nog steeds bij de provincie berust. Wel heeft dit er mede toe geleid dat provincies het toezicht op gemeenschappelijke regelingen veelal minder intensief hebben ingevuld dan het toezicht op gemeenten. Aan het afschaffen (van het verticale toezicht door een andere bestuurslaag) waren wel voorwaarden verbonden, namelijk: het versterken van de financiële functie bij de gemeenschappelijke regelingen én verbetering van het zicht van de deelnemende gemeenten op de gemeenschappelijke regelingen.[15] De komende jaren zal moeten blijken of dit ook daadwerkelijk gerealiseerd is.

1.2 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te bieden in het beleid en de uitvoering van het financieel toezicht van de provincie op gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast willen we met dit onderzoek handvatten bieden voor verbeteringen van het financieel toezicht gelet op de toename van gemeenschappelijke regelingen in het kader van de decentralisaties in het sociaal domein.

[13] Provincie Utrecht 2013, Begrotingspositie 2013 van Utrechtse gemeenten, gemeenschappelijke regelingen en waterschappen, p.15 e.v. Zie ook Provincie Zuid-Holland (2012), Jaarverslag financieel toezicht gemeenten 2011 en 2012, p.27.
[14] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p. 18.
[15] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p. 18.

Centrale onderzoeksvraag:

Heeft de provincie het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen in opzet voldoende uitgewerkt en wordt het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen ook voldoende uitgevoerd?

De centrale onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van de volgende deelvragen:

1. Heeft de provincie de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden goed in beeld?
2. Hoe heeft de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen ingericht?
3. Hoe voert de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen uit?

1.3 Afbakening

Dit onderzoek richt zich op:

- het financieel toezicht door de provincie voor de begrotingsjaren 2013, 2014 en 2015[16];
- gemeenschappelijke regelingen.

Het onderzoek richt zich *niet* op:

- gemeenschappelijke regelingen waaraan de provincie zelf deelneemt oftewel gemeenschappelijke regelingen die als provinciale verbonden partijen moeten worden aangemerkt;
- het vernieuwde generieke toezicht op basis van de Wet Rgt;
- de toezichtstaak[17] van GS op het oprichten van deelnemingen door gemeenten (art 160 lid 3 Gemeentewet).

Gekozen is om het onderzoek te beperken tot gemeenschappelijke regelingen. Eén van de redenen hiervoor is dat het financieel toezicht op gemeenten de afgelopen tijd al flink in de belangstelling staat. Zo heeft de Rekenkamer Oost-Nederland in november 2013 haar rapporten *Gelders en Overijssels financieel toezicht: meerwaarde in goede en slechte tijden* gepubliceerd.[18] Deze rapporten hebben ook aandacht gekregen in het Vakberaad gemeentefinanciën waarin (onder andere) alle provinciale toezichthouders zitting hebben.

Centrale vraag van het onderzoek van de Rekenkamer Oost-Nederland was op welke wijze de provincie vorm en inhoud geeft aan haar rol als toezichthouder op de gemeentefinanciën, toegespitst op gemeentefinanciën in relatie tot haar ruimtelijke rol. De Rekenkamer Oost-Nederland heeft daarbij gekozen voor een lerende en informerende insteek. Naar aanleiding van het onderzoek raadt de Rekenkamer beide PS-en aan om hun controlerende rol bij de uitvoering van het financieel toezicht actief op te pakken. Verder constateert de Rekenkamer dat in beide provincies GS meer informatie en diepgaander inzicht nodig hebben voor het tijdig signaleren van problemen vanuit het financieel toezicht.

[16] In de onderzoeksopzet waren de jaren 2013 en 2014 opgenomen als onderzoeksperiode. Gedurende het onderzoek bleek dat deze afbakening lastig te hanteren was. Daarom hebben we ook een deel uit het jaar 2012 (begrotingsjaar 2013) en een deel uit het jaar 2015 (begrotingsjaar2015) meegenomen. Voor sommige onderdelen, zoals capaciteit per jaar, zijn we blijven uitgaan van 2013 en 2014.
[17] Deze taak komt in de nabije toekomst te vervallen, zie Kamerstukken II 2014/2015, 33961 A.
[18] http://www.rekenkameroost.nl/onderzoeken/afgerond/2013_provinciaal_toezicht_gemeentefinanciën/25

De onderzoeksperiode beslaat een periode van ca. tweeënhalf jaar. De Rekenkamer heeft het financieel toezicht voor de begrotingsjaren 2013, 2014 en 2015 onderzocht. De werkzaamheden voor het begrotingsjaar 2013 zijn gestart in de tweede helft van 2012. Voor deze periode is gekozen om een goed beeld van de meest recente periode te kunnen schetsen en tegelijkertijd het onderzoek beknopt te kunnen houden. Daarnaast is zoveel mogelijk rekening gehouden met actuele ontwikkelingen op het terrein van financieel toezicht.

1.4 Werkwijze

Deze paragraaf bevat een uitwerking van de onderzoeksvragen en beschrijft op welke wijze de beantwoording van de vragen heeft plaatsgevonden. Voor alle drie de vragen geldt dat zij door middel van documentenstudie en interviews zijn beantwoord.

Vraag 1: Heeft de provincie de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht moet houden goed in beeld?

De Rekenkamer heeft beoordeeld of de provincie een volledig en actueel overzicht heeft van de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden. Hiertoe zijn de meest actuele overzichten van de provincie vergeleken met de regelingen die in de begroting 2015 van de betreffende gemeenten zijn opgenomen in de paragraaf verbonden partijen.

Vraag 2: Hoe heeft de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen ingericht?

Bij deze vraag is nagegaan hoe de provincie het toezicht op gemeenschappelijke regelingen heeft ingericht. Heeft de provincie in haar beleid expliciet aandacht besteed aan dit toezicht? Hoeveel middelen en tijd zijn er beschikbaar? Hoe is het toezicht organisatorisch ingebed? Ondersteunt de provincie de gemeenteraden bij het uitvoeren van het horizontaal toezicht? En is sprake van een risicogerichte benadering?

Vraag 3: Hoe voert de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen uit?

Bij deze vraag is nagegaan hoe de provincies het toezicht op gemeenschappelijke regelingen voor de begrotingsjaren 2013, 2014 en 2015 hebben uitgevoerd. Daarbij is bekeken of en hoe er in de praktijk (risicogericht) toezicht is gehouden. Tevens is onderzocht of de uitvoering in overeenstemming is met het (toen) vigerende beleid.

Ten slotte maakt ook de informatievoorziening richting PS onderdeel uit dit onderzoek. De Randstedelijke Rekenkamer zal geen oordeel geven over de hoeveelheid informatie die naar PS wordt verstuurd.

1.5 Beoordelingskader

De Rekenkamer hanteert voor het maken van haar bevindingen een beoordelingskader. Het beoordelingskader is gebaseerd op onder andere de volgende informatie:

- de relevante wet- en regelgeving. Volgens de wet heeft de provincie een toezichthoudende taak op gemeenschappelijke regelingen;
- Gemeenschappelijk financieel toezichtkader;
- inzichten uit relevante vakliteratuur en interviews.

In Tabel 1 is het beoordelingskader opgenomen.

Tabel 1 Beoordelingskader

VRAAG 1: Heeft de provincie de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht moet houden goed in beeld?	
Criterium 1	De provincie heeft een volledig en actueel overzicht van de gemeenschappelijke regelingen van de gemeenten waarop zij toezicht dient te houden.
VRAAG 2: Hoe heeft de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen ingericht?	
Criterium 2	De provincie heeft expliciet vastgesteld beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.
Criterium 3	Het beleid van de provincie is in lijn met de landelijke kaders.
Criterium 4	De provincie hanteert een risicogerichte benadering.
VRAAG 3: Hoe voert de provincie het financieel toezicht uit?	
Criterium 5	De provincie maakt een risico-inschatting voor de gemeenschappelijke regelingen en voert het financieel toezicht uit volgens haar beleid.

Door de gekozen indeling van de hoofdstukken, hebben sommige criteria betrekking op meerdere hoofdstukken of paragrafen. Hieronder worden de verschillende criteria toegelicht.

Criterium 1
De provincie heeft een volledig en actueel overzicht van de gemeenschappelijke regelingen van de gemeenten waarop zij toezicht dient te houden.

Toelichting
Bovenstaand criterium volgt logisch uit de taak die de provincie heeft. Om toezicht te kunnen houden op gemeenschappelijke regelingen, moet de provincie op de hoogte zijn van de gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden. In het verleden hadden GS de taak om de totstandkoming van nieuwe gemeenschappelijke regelingen goed te keuren.[19] Hierdoor kon men zich gemakkelijk op de hoogte stellen van de regelingen die in de provincie bestonden. Inmiddels is deze taak vervallen en zullen provincies zich dus via gemeenten of via andere kanalen moeten informeren over de gemeenschappelijke regelingen.

Niet alle regelingen waaraan gemeenten deelnemen, vallen onder het financieel toezicht van de provincie. Zoals eerder opgemerkt houdt de provincie geen toezicht als zij zelf deelnemer is aan de regeling. De minister van BZK is dan aangewezen als toezichthouder. Daarnaast is geen sprake van financieel toezicht als het gaat om een zogenaamde centrumregeling (zie paragraaf 2.2.). Ten slotte bepaalt de vestigingsplaats van de gemeenschappelijke regeling de toezichthouder.[20] Als bijvoorbeeld drie Noord-Hollandse gemeenten en een Flevolandse gemeente deelnemers zijn aan één gemeenschappelijke regeling gevestigd in Almere, dan is de provincie Flevoland toezichthouder.

Criterium 2
De provincie heeft expliciet vastgesteld beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.

Bij het beleid op het terrein van het financieel toezicht speelt het Gemeenschappelijk financieel toezichtkader (GTK) 2014 ‘Kwestie van evenwicht!’ een zeer belangrijke rol. Het GTK is opgesteld door het Rijk en de twaalf provincies samen. De dertien toezichthouders hebben afspraken gemaakt over de wijze waarop zij het toezicht invullen en deze afspraken in het GTK vastgelegd. Naast de gezamenlijke afspraken kunnen de toezichthouders

[19] Dit is afgeschaft bij een herziening van de Wet gemeenschappelijke regelingen in 2000.
[20] Art. 29 Wgr.

afzonderlijk nog “onderzoeksthema’s en/of speerpunten” vaststellen.[21] Volgens het GTK 2014 ‘wordt de praktijk van het financieel toezicht meer en meer gekenmerkt door een risicogerichte aanpak en een daarop afgestemde proportionele inzet van de toezichthouders’. In het GTK 2014 is deze praktijk vastgelegd. De uitvoering van het financieel toezicht is risico georiënteerd en de inzet van de toezichthouder is daarop afgestemd. [22]

Het GTK 2014 besteedt ruim (10 pagina’s) aandacht aan het financieel toezicht op gemeenten en vervolgens een halve pagina aan het toezicht op gemeenschappelijke regelingen. De reden hiervoor is dat het toezicht in beginsel analoog is aan het toezicht op de gemeente; dezelfde criteria en afwegingen gelden voor het instellen van preventief toezicht. Maar: “In de dagelijkse praktijk zijn de individuele toezichthouders vrij om aan te geven tot op welke hoogte zij invulling willen geven aan deze analogie binnen de wettelijke kaders”.[23] Deze passage uit het GTK suggereert meer vrijheid in de invulling van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen dan bij het toezicht op gemeenten. Om die reden verwacht de Rekenkamer dat de provincies expliciet aandacht aan gemeenschappelijke regelingen besteden in hun beleid op het terrein van financieel toezicht.

Criterium 3
Het beleid van de provincie is in lijn met de landelijke kaders.

Dit criterium spreekt voor zich. De verwachting is dat, indien er sprake is van provinciaal beleid naast het GTK, dit beleid in lijn is met de afspraken uit het GTK en uiteraard ook met wet- en regelgeving zoals de Gemeentewet en het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

Criterium 4
De provincie hanteert een risicogerichte benadering.

Vanuit het ministerie van BZK is aangegeven dat in het meest recente GTK is opgenomen dat het toezicht op gemeenschappelijke regelingen risicogericht en proportioneel wordt ingericht.[24] Dit sluit aan bij de principes van het herziene generieke toezicht.[25] Hoewel het financieel toezicht buiten deze herziening is gehouden,[26] worden bij het financieel toezicht dezelfde principes gehanteerd namelijk: soberheid, terughoudendheid en risicogerichtheid. Bij dit criterium wordt slechts beoordeeld of provincies een dergelijke risicogerichte benadering hebben opgenomen in hun beleid. Bij criterium 5 wordt getoetst of in de uitvoering een dergelijke werkwijze ook daadwerkelijk plaatsvindt.

Criterium 5
De provincie maakt een risico-inschatting voor de gemeenschappelijke regelingen en voert het financieel toezicht uit volgens haar beleid.

[21] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p.4.
[22] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader: Kwestie van evenwicht!, pp. 5, 13.
[23] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p.18
[24] Mail d.d. 29 september 2014.
[25] In het verleden zijn veel instrumenten voor interbestuurlijk toezicht ontstaan. Sinds 1 oktober 2012 maakt de Wet Revitalisering Generiek Toezicht (wet RGT) een eind aan het merendeel van de specifieke toezichtbepalingen met als doel het interbestuurlijk toezicht eenvoudiger en transparanter te maken. Het uitgangspunt van de wet RGT is het vertrouwen dat een bestuurslaag zijn taken goed uitoefent. En dat de horizontale verantwoording - van B&W aan gemeenteraad en van GS aan PS - op orde is. Daardoor kan het toezicht sober en terughoudend worden uitgevoerd. Verder geldt het uitgangspunt ‘eenmalige uitvraag, meervoudig gebruik’: gemeenten en provincies hoeven voortaan hun informatie dus nog maar één keer aan te leveren. De website waarstaatjegemeente.nl speelt hierbij een belangrijke rol.
[26] IPO, VNG en BZK (2012), Handboek Wet Revitalisering Generiek Toezicht 2012, p. 23.

Bij een risicogerichte benadering hoort ook het maken van een risico-inschatting voor de gemeenschappelijke regelingen. Door het inschatten van risico´s (bijvoorbeeld op basis van financiële omvang of ervaringen uit het verleden) kunnen de beschikbare uren op een efficiënte manier worden ingezet. Daarnaast verwacht de Rekenkamer dat de provincies het beleid dat bestaat op het terrein van financieel toezicht, ook uitvoeren.

1.6 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 is de achtergrond geschetst van de financiële toezichtstaak van de provincie en van gemeenschappelijke regelingen. In de Hoofdstukken 3 t/m 6 is eerst een samenvattende bevinding opgenomen voor de vier provincies samen, gevolgd door de bevinding per provincie in tabelvorm. Daarna zijn in gekleurde kaders de teksten opgenomen voor de vier provincies, waarbij elke provincie een eigen kleur heeft. In Hoofdstuk 3 zijn de bevindingen opgenomen met betrekking tot het overzicht van de gemeenschappelijke regelingen bij de provincie. Hoofdstuk 4 gaat in op de inrichting van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen door de provincie waarna in Hoofdstuk 5 de risicogerichte benadering aan de orde komt. Hoofdstuk 6 gaat ten slotte over de informatie die PS over financieel toezicht hebben ontvangen.

HOOFDSTUK 2

Achtergrond

2.1 Financieel toezicht door de provincie

Het financieel toezicht is belegd bij Gedeputeerde Staten (GS) en is gebaseerd op artikel 203 van de Gemeentewet. Het eerste lid van dit artikel luidt als volgt:

De begroting (…), van het eerstvolgende begrotingsjaar alsmede de daarop betrekking hebbende begrotingswijzigingen behoeven de goedkeuring van gedeputeerde staten, indien naar hun oordeel de begroting, (…) niet structureel en reëel in evenwicht is en blijkens de meerjarenraming (…) niet aannemelijk is dat in de eerstvolgende jaren een structureel en reëel evenwicht tot stand zal worden gebracht.

Zoals al in de inleiding is opgenomen is het doel van het financieel toezicht, zoals vastgelegd in de Gemeentewet, (om bij te dragen aan) het voorkomen dat de gemeente waarop wordt toegezien met een structureel tekort op de begroting te maken krijgt wat zij zelf niet kan oplossen.[27] In de Wet op de gemeenschappelijke regelingen is het artikel uit de Gemeentewet van overeenkomstige toepassing verklaard. Hierdoor dient de provincie ook financieel toe te zien op verschillende gemeenschappelijke regelingen.

Er zijn twee vormen van financieel toezicht, namelijk repressief toezicht en preventief toezicht. Het repressief toezicht is de reguliere toezichtsvorm die van toepassing is op alle gemeenten en gemeenschappelijke regelingen waarop de provincie toezicht houdt. Repressief toezicht houdt in dat de gemeenschappelijke regeling zonder voorafgaande goedkeuring van de provincie de begroting en begrotingswijzigingen kan uitvoeren. Preventief toezicht is een uitzondering. Zoals in de term al ligt besloten, houdt preventief toezicht in dat de gemeenschappelijke regeling de vastgestelde begroting (en de wijzigingen daarop) *vooraf* ter goedkeuring aan de GS voorlegt. Zolang de goedkeuring van GS niet is verkregen, mag het betreffende bestuur geen verplichtingen aangaan of uitgaven doen. Voor het eind van elk jaar nemen GS een beslissing of een gemeenschappelijke regeling voor het volgend jaar al dan niet onder preventief toezicht zal vallen.[28]

Preventief toezicht kan om twee redenen aan de orde zijn, namelijk:
1. Vanuit de wet is preventief toezicht aan de orde;
2. GS beslissen dat preventief toezicht gerechtvaardigd is.

Ad 1. Hier gaat het om de bepaling uit artikel 203 van de Gemeentewet; indien er –naar het oordeel van GS- geen sprake is van een structureel en reëel begrotingsevenwicht[29] en een herstel binnen de termijn van de

[27] Indien een gemeente uiteindelijk toch langere tijd financiële problemen heeft, kan die gemeente om extra geld uit het gemeentefonds vragen. De gemeente krijgt een zogenoemde artikel 12 status. Artikel 12 verwijst naar het 12e artikel uit de Financiële-verhoudingswet. De provincie draagt geen financieel risico voor het oplossen van de gemeentelijke problemen.
[28] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p.9.
[29] Door de wijziging van de Provinciewet en de Gemeentewet is dit criterium van kracht met ingang van het begrotingsjaar 2014. Openbare lichamen en gemeenschappelijke organen als bedoeld in artikel 8 van de Wgr dienen pas met ingang van de begroting 2015 hieraan te voldoen. (citaat uit Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht 2014!, p.5)

meerjarenraming niet aannemelijk kan worden gemaakt, moet er sprake zijn van preventief toezicht. Om te beoordelen of sprake is van een structureel en reëel begrotingsevenwicht, moet de begroting voldoen aan bepaalde eisen. In het Gemeenschappelijk financieel toezichtkader is opgenomen dat de belangrijkste eis is dat voor het betreffende begrotingsjaar de structurele lasten zijn gedekt door structurele baten.[30] Daarnaast beoordelen GS onder andere de kwaliteit van de begroting en meerjarenraming door in te schatten hoe reëel en volledig de geraamde baten en lasten zijn. Naast de begroting en de meerjarenraming spelen ook de jaarstukken een rol bij de beoordeling van het begrotingsevenwicht. Als er meerdere jaren achter elkaar een tekort is op de jaarrekening, kan dat iets zeggen over de kwaliteit van de ramingen. Daarom beoordelen de toezichthouders ook de aard van het saldo (structureel of incidenteel) van de jaarrekening.[31]

Ad 2. GS kunnen beslissen dat preventief toezicht gerechtvaardigd is. Gemeenschappelijke regelingen moeten hun begroting voor een bepaalde datum aan GS sturen. Indien er sprake is van overschrijding van de wettelijke inzendtermijnen kunnen GS besluiten om preventief toezicht in te stellen. Daarnaast kan ook als blijkt dat de ingezonden stukken niet volledig zijn, besloten worden tot het instellen van preventief toezicht. In die situatie kunnen GS immers niet beoordelen of er sprake is van een structureel en reëel begrotingsevenwicht.

2.2 Gemeenschappelijke regelingen

Inleiding
Een gemeenschappelijke regeling is een publiekrechtelijke overeenkomst tussen bestuursorganen[32] op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr). Vaak wordt echter met de term gemeenschappelijke regeling gedoeld op de organisatie die ontstaat na het sluiten van een dergelijke overeenkomst. Gemeenschappelijke regelingen zijn doorgaans gericht op gemeenschappelijke beleidsvorming of op uitvoering van activiteiten ten behoeve van de deelnemers. In de meeste gevallen initiëren B&W de oprichting van of deelname aan een verbonden partij, maar bij een gemeenschappelijke regeling kan ook de gemeenteraad het initiatief nemen. Dit is afhankelijk van de taken die de gemeenschappelijke regeling gaat uitvoeren.

Soorten regelingen
Gemeenschappelijke regelingen komen in verschillende vormen voor. De meest voorkomende vorm is het gemeenschappelijk openbaar lichaam.[33] Aan het bestuur van een gemeenschappelijk openbaar lichaam kunnen in beginsel alle bevoegdheden worden overgedragen. Ook bezit het gemeenschappelijk openbaar lichaam rechtspersoonlijkheid. Het kan bijvoorbeeld zelfstandig overeenkomsten sluiten. Het bestuur van een openbaar lichaam bestaat in ieder geval uit een algemeen bestuur, een dagelijks bestuur en een voorzitter.

Een andere vorm is het gemeenschappelijk orgaan.[34] Deze vorm komt minder vaak voor dan het openbaar lichaam. Een voorbeeld van een gemeenschappelijk orgaan is de gemeenschappelijke rekenkamer.[35] Het gemeenschappelijk orgaan bezit geen rechtspersoonlijkheid, en kan dus geen privaatrechtelijke rechtshandelingen op eigen titel verrichten.

[30] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p.10.
[31] Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!, p.12.
[32] Privaatrechtelijke deelnemers zijn mogelijk, maar deze dienen dan wel bij Koninklijk Besluit te zijn aangewezen, artikel 93 en 96 Wgr.
[33] Artikel 8 lid 1 Wgr.
[34] Artikel 8 lid 2 Wgr.
[35] Artikel 81l t/m 81o Gemeentewet.

Sinds 1 januari 2015 is een nieuwe gemeenschappelijke regeling in de Wgr opgenomen, namelijk de bedrijfsvoeringsorganisatie.[36] De bedrijfsvoeringsorganisatie bezit rechtspersoonlijkheid maar kan alleen door B&W worden ingesteld. Alleen de bevoegdheden van B&W kunnen dan ook aan een bedrijfsvoeringsorganisatie worden overgedragen. Het gaat daarbij om een regeling die wordt getroffen “ter behartiging van de sturing en beheersing van ondersteunende processen en van uitvoeringstaken van de deelnemers”.[37]

Bij al deze drie vormen is er sprake van nauwe banden met de deelnemers (B&W en/of gemeenteraden): de deelnemers dragen financieel bij aan de regeling, zijn (veelal) vertegenwoordigd in het bestuur van de regeling en de regeling moet zich verantwoorden ten opzichte van de deelnemers. De deelnemers mogen dan ook een zienswijze indienen op de begroting en begrotingswijzigingen van de betreffende gemeenschappelijke regeling.

Daarnaast bestaat ook nog de centrumregeling. Een centrumregeling is een vorm van netwerksamenwerking. Bij de centrumregeling wordt geen nieuw rechtspersoon gecreëerd. Er is slechts een centrumgemeente waarvan B&W of gemeenteambtenaren taken uitvoeren voor de andere gemeenten. In de Wgr is voor centrumregelingen geen financieel toezicht geregeld. De provincie is dan ook niet aangewezen als financieel toezichthouder voor de gemeentelijke centrumregelingen.

P&C-cyclus

In de nieuwe Wgr zijn enkele wijzigingen aangebracht wat betreft de begrotingscyclus. Met de wijzigingen is beoogd de invloed van de gemeenteraden op de gemeenschappelijke regelingen te versterken.
De begrotingscyclus van een gemeenschappelijke regeling ziet er vanaf 1 januari 2015 als volgt uit:

- Het (dagelijks) bestuur dient vóór 15 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de algemene financiële en beleidsmatige kaders ter kennisname aan de raden van de deelnemende gemeenten te sturen. De (voorlopige) jaarrekening met het verslag van de accountant, moet eveneens voor 15 april worden aangeboden aan de gemeenteraden. Voor 1 januari 2015 waren deze verplichtingen niet in de Wgr opgenomen;
- De termijn waarbinnen de gemeenteraden een zienswijze kunnen indienen op de ontwerpbegroting van een regeling is sinds 2015 met twee weken verlengd en bedraagt nu acht weken. De vastgestelde begroting van de gemeenschappelijke regeling moet uiterlijk op 1 augustus worden toegestuurd aan GS.
- Nadat de begroting is vastgesteld, zendt het (algemeen) bestuur zo nodig de begroting aan de raden van de deelnemende gemeenten, die ter zake bij GS hun zienswijze naar voren kunnen brengen.

Toename gemeenschappelijke regelingen

De decentralisaties in het sociale domein hebben gezorgd voor een toename van samenwerkingsverbanden tussen gemeenten. Gemeenten hebben elkaar opgezocht om gezamenlijk zorg, maatschappelijke ondersteuning en sociale werkvoorziening in te kopen en nieuwe taken uit te voeren. Veelal gebeurt dit door middel van (bestaande) gemeenschappelijke regelingen. Figuur 1 geeft aan hoe de samenwerkingskaart van Nederland eruit ziet op bijvoorbeeld het gebied van jeugdzorg en herziening langdurige zorg.

[36] Artikel 8 lid 3 Wgr.
[37] Artikel 8 lid 3 Wgr.

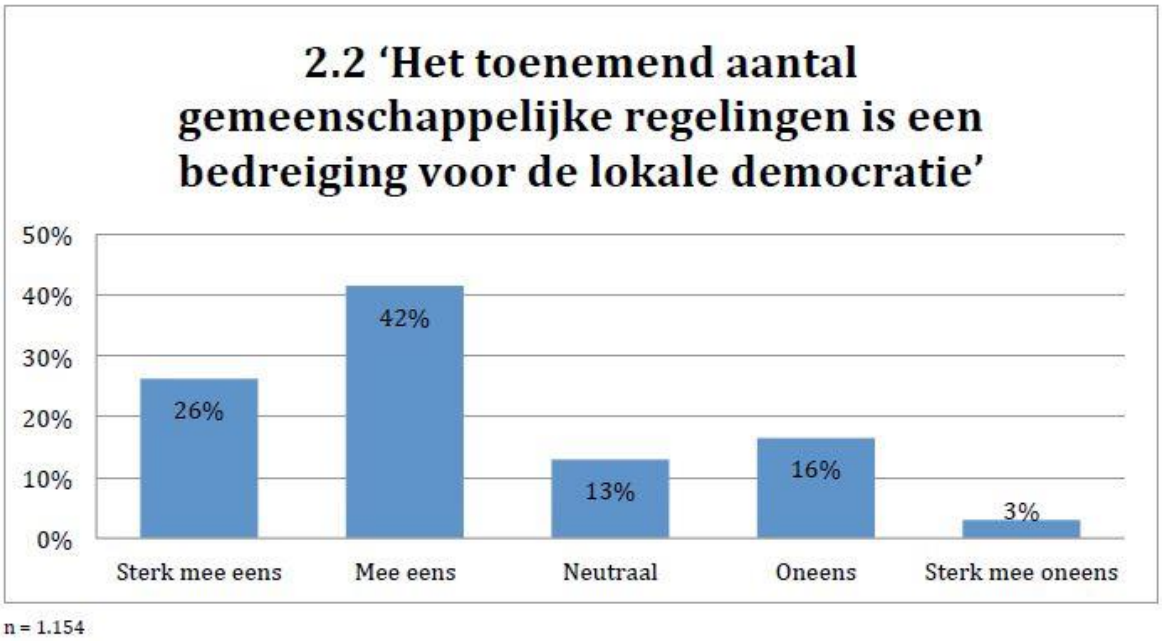
Figuur 1 Jeugdzorgregio's en regio's Herziening Langdurige Zorg. Bron: regioatlas.nl

De toegenomen omvang van samenwerkingsverbanden staat in de belangstelling. Hieronder (Figuur 2) zijn enkele koppen opgenomen van recent gepubliceerde artikelen:

Figuur 2 Koppen over gevolgen toename gemeenschappelijke regelingen[38]

[38] Van boven naar beneden: Binnenlands Bestuur, 16 maart 2015, Volkskrant, 15 januari 2015 en Vrij Nederland, 3 december 2014.

In januari 2014 heeft Raadslid.nu, Nederlandse Vereniging voor Raadsleden, een onderzoek gepubliceerd op basis van een enquête onder raadsleden over onder andere gemeenschappelijke regelingen. Hieruit blijkt dat er sprake is van ongerustheid onder gemeenteraadsleden. Eén van de stellingen luidde als volgt (zie Figuur 3):



Figuur 3 Uit onderzoek Raadslid.nu januari 2014[39]

Vanuit de landelijke politiek worden de ontwikkelingen ook in de gaten gehouden. Zo heeft voormalig Tweede Kamerlid Gerard Schouw (D66) aangekondigd om met een initiatiefwetsvoorstel te komen. Het doel van het wetsvoorstel is om het aantal gemeenschappelijke regelingen drastisch te beteugelen en terug te brengen, aldus Binnenlands Bestuur.[40] De volgende passage is afkomstig uit het artikel in Binnenlands Bestuur:

In het wetsvoorstel staat onder meer dat een regeling automatisch moet eindigen na tien jaar. 'Er is echt wildgroei ontstaan, het is zelfs zo erg dat vaak niemand precies weet hoeveel gemeenschappelijke regelingen er in hun eigen gemeente zijn,' beweert Schouw. 'Als de regeling op een gegeven moment vervalt, is iedereen verplicht om na te denken of ze er nog wel mee door willen gaan. Besturen en gemeenteraden moeten dan bewust een keuze maken.'(…) *Gerard Schouw wil dat volksvertegenwoordigers weer dichter op de huid van de bestuurders zitten. 'Ik heb zelf in de gemeenteraad gezeten en weet dat hoe meer vragen er vanuit de raad worden gesteld, hoe scherper de ambtenaren en bestuurders blijven. Dat voorkomt verspilling en houdt mensen bij de les. Hoe meer je zaken op afstand van de gemeenteraad organiseert hoe minder kritische massa er is. Met als gevolg dat er bijvoorbeeld miljoentekorten ontstaan.'*

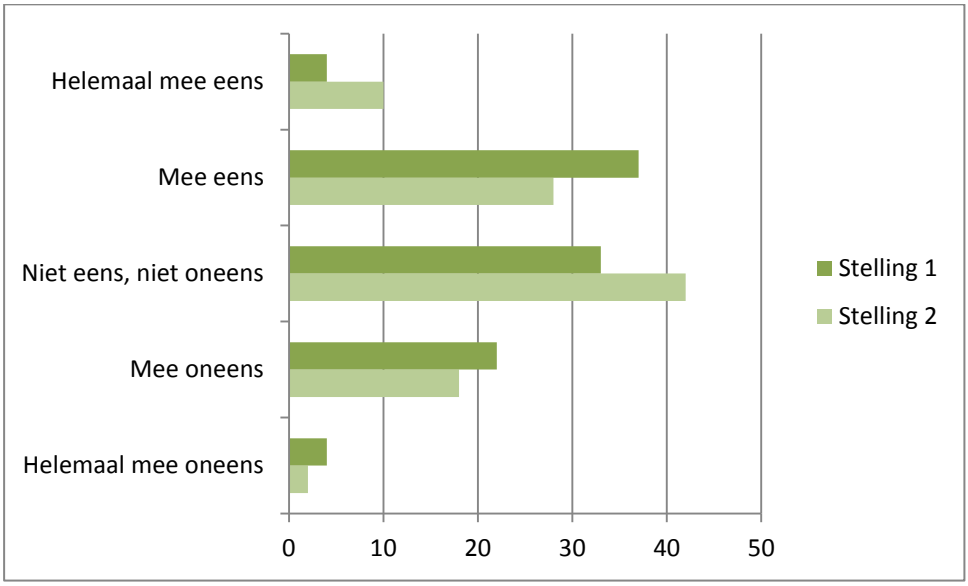
Uit het bovenstaande blijkt dat er veel aandacht is voor de democratische legitimiteit van gemeenschappelijke regelingen. Het financieel toezicht en de rol van de provincie daarbij zijn onderbelicht. De onbekendheid van de financiële toezichtstaak op gemeenschappelijke regelingen blijkt ook uit een enquête onder Statenleden die door de Volkskrant is gehouden. In de aanloop naar de Statenverkiezingen van 18 maart 2015 heeft de Volkskrant

[39] Onderzoek onder raadsleden naar regionale samenwerking, gemeenschappelijke regelingen en herindeling, uitgevoerd door Overheid in Nederland in opdracht van raadslid.nu, 13 januari 2014.
[40] Binnenlands Bestuur, Paal en perk aan gemeenschappelijke regelingen, d.d. 16 maart 2015.

diverse stellingen aan Statenleden voorgelegd. Op de stellingen hebben 179 Statenleden gereageerd waarvan 63 uit de vier Randstedelijke provincies. De twee stellingen die betrekking hebben op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen, luiden als volgt:

1. De provincie is in staat de financiële huishouding van intergemeentelijke samenwerkingen adequaat te controleren.
2. De provincie heeft meer bevoegdheden nodig om de financiële huishouding van intergemeentelijke samenwerkingen te controleren.

In Figuur 4 is de uitslag weergegeven voor beide stellingen:



Figuur 4 Uitslag stellingen in percentages

HOOFDSTUK 3

Overzicht gemeenschappelijke regelingen

Om te onderzoeken of de provincies een actueel en volledig overzicht hebben van gemeenschappelijke regelingen heeft de Rekenkamer eerst de overzichten bij de verschillende provincies opgevraagd. Vervolgens heeft de Rekenkamer op basis van de gemeentelijke begrotingen van 2015 vier lijsten opgesteld. De discrepanties tussen de lijsten zijn teruggelegd bij de ambtelijke organisaties.

In bijlage A zijn de volledige overzichten van de gemeenschappelijke regelingen per provincie opgenomen.

Bevinding 1
Flevoland heeft een volledig en actueel overzicht van de drie gemeenschappelijke regelingen waarop zij toezicht dient te houden. Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland hebben het overzicht nagenoeg. Bij deze drie provincies gaat het om aanzienlijk meer gemeenschappelijke regelingen.

Tabel 2 Bevinding 1: Volledig en actueel overzicht gemeenschappelijke regelingen

	Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
Gemeenschappelijke regelingen op de lijst van de provincie (maart 2015)	3	51	24	66
GR-en niet op de lijst	0	2	1	2
Volledig en actueel overzicht	Ja	Nee, kleine verschillen	Nee, klein verschil	Nee, kleine verschillen
Toelichting	Overzicht van provincie en lijst gebaseerd op gemeentelijke begrotingen zijn gelijk.	Twee gemeenschappelijke regelingen (GGD Amsterdam – Amstelland, Ombudsman Metropoolregio Amsterdam) stonden niet in overzicht van de provincie en zijn inmiddels toegevoegd.	Eén regeling stond niet in het overzicht van de provincie. Het gaat om Het Utrechts Archief. De provincie heeft deze regeling inmiddels aan haar lijst toegevoegd.	Twee gemeenschappelijke regelingen (Ombudscommissie Hoeksche Waard en GR voor het Groenbeheer Hoeksche Waard) stonden niet in het overzicht van de provincie en zijn inmiddels toegevoegd.

Flevoland
De provincie Flevoland houdt financieel toezicht op slechts drie gemeenschappelijke regelingen. Dat aantal is zo beperkt dat een aparte lijst daarvoor volgens de provincie niet nodig is.

Noord-Holland
Medio 2014 is de provincie gestart met het actualiseren van het overzicht gemeenschappelijke regelingen. Er is hierdoor een nieuw beeld ontstaan. Aanleiding voor de actualisatie was de beslissing om het toezicht op de regelingen nieuw leven in te blazen.[41] De actualisatie van de lijst met gemeenschappelijke regelingen heeft plaatsgevonden aan de hand van de paragraaf verbonden partijen van de begrotingen van de 51 gemeenten in Noord-Holland. Het is de bedoeling om dat jaarlijks te herhalen.
Na vergelijking met het overzicht van de Rekenkamer bleken twee gemeenschappelijke regelingen nog niet op de lijst van de provincie te staan. Deze regelingen, de GGD Amsterdam-Amstelland en de Ombudsman Metropoolregio Amsterdam, zijn inmiddels toegevoegd aan de lijst van de provincie.

Utrecht
De provincie Utrecht heeft verschillende bronnen om het overzicht van gemeenschappelijke regelingen volledig en actueel te houden, namelijk:
- bronnen in het netwerk;
- signalen van collega's van Interbestuurlijk Toezicht (IBT);
- de paragraaf verbonden partijen in de begrotingen van gemeenten;
- gesprekken bij gemeenten en gemeenschappelijke regelingen;
- berichten in de media.

Na vergelijking met het overzicht van de Rekenkamer bleek één regeling nog niet op de lijst van de provincie te staan. Het gaat hier om Het Utrechts Archief, waarin het Rijk deelneemt. De provincie is na onderzoek en na afstemming met het ministerie van BZK tot de conclusie gekomen dat deze gemeenschappelijke regeling inderdaad onder het toezicht van de provincie dient te vallen. De regeling is inmiddels aan de lijst van de provincie toegevoegd en de provincie gaat binnenkort stappen zetten om het Utrechts Archief daadwerkelijk onder het financieel toezicht te plaatsen.[42]

Zuid-Holland
De provincie Zuid-Holland houdt een overzicht bij van gemeenschappelijke regelingen waar zij toezicht op houdt. Als gemeenschappelijke regelingen ophouden te bestaan, ziet de provincie de liquidatiebegroting en de laatste jaarrekening. Om nieuwe gemeenschappelijke regelingen bij te houden heeft de provincie verschillende kanalen:
- actieve uitvraag aan gemeenten, bijvoorbeeld over samenwerkingsverbanden bij de drie decentralisaties.
- gemeenten die uit eigen beweging de oprichtingsstukken van een gemeenschappelijke regeling aan de provincie toesturen.
- de paragraaf verbonden partijen in de begroting van gemeenten. Deze maakt onderdeel uit van het onderzoek dat de provincie jaarlijks doet naar de gemeentebegroting;
- signalen vanuit bijvoorbeeld de media.

Vanuit de provincie Zuid-Holland is bij het versturen van dit rapport voor feitelijk wederhoor aangegeven dat de gemeenschappelijke regelingen die de Rekenkamer in de gemeentelijke begrotingen heeft aangetroffen en die niet op de lijst van de provincie staan, nader zouden worden onderzocht. Van 12 "extra" regelingen is ambtelijk aanvankelijk aangegeven dat ze waarschijnlijk wel onder het toezicht van de provincie zullen vallen. Uiteindelijk is gebleken dat de provincie op twee van deze twaalf regelingen toezicht dient te houden.[43]

[41] Interview ambtelijke organisatie provincie Noord-Holland, maart 2015.
[42] Provincie Utrecht, reactie opfeitelijk wederhoor 17 juni 2015.
[43] Provincie Zuid-Holland, reactie op feitelijk wederhoor, 23 juni 2015.

HOOFDSTUK 4

Inrichting financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen

De inrichting van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bestaat uit verschillende aspecten. Te weten de organisatie, het beleid en het werkproces bij het financieel toezicht. De Rekenkamer heeft onderzocht hoe de vier Randstedelijke provincies organisatie, beleid en werkproces hebben vormgegeven en is verder nagegaan of de provincies de afgesproken werkwijze in de praktijk daadwerkelijk hanteren.

4.1 Organisatie financieel toezicht

Deze paragraaf beschrijft hoeveel formatie beschikbaar is voor het financieel toezicht, de ontwikkelingen in de formatie sinds 2013 en een globale schatting van het beslag van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen op de totale capaciteit. Verder is aangegeven hoe het toezicht is ingebed in de provinciale organisatie.

Bevinding 2
Bij alle vier de provincies ligt het zwaartepunt bij het financieel toezicht op gemeenten. Bij de verhouding in de tijdsbesteding tussen het toezicht op gemeenschappelijke regelingen en het toezicht op gemeenten valt op, dat Zuid-Holland voor gemeenschappelijke regelingen in verhouding tot gemeenten meer tijd beschikbaar heeft dan Flevoland en Utrecht. Noord-Holland besteedde in 2013 en 2014 geen capaciteit aan het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.

Tabel 3 Bevinding 2: Urenbesteding gemeenten en gemeenschappelijke regelingen

	Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
Aantal gemeenten	6	51	26	60
Aantal gemeenschappelijke regelingen[44]	3	53	25	68
Aantal fte voor financieel toezicht op gemeenten en gemeenschappelijke regelingen	0,8	8	4,5	12
Tijdsbesteding gemeenschappelijke regelingen ten opzichte van gemeenten (schatting)	1:9	N.v.t.	1:7	1:3

Toelichting tabel
Aan de vier provincies is gevraagd hoeveel uren zijn besteed aan het toezicht op gemeenten en hoeveel aan het toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Deze verhouding is opgenomen in de onderste rij. Daarbij is *niet* gecorrigeerd voor het aantal regelingen en gemeenten waarop toezicht moet worden gehouden.

[44] Hierbij is uitgegaan van de aangepaste lijsten van de provincies, zie hoofdstuk 3. Dat wil zeggen inclusief de n.a.v. dit onderzoek naar voren gekomen regelingen..

Uit de verhoudingen blijkt dat het zwaartepunt bij alle provincies ligt bij het financieel toezicht op gemeenten. Dit is ook aangegeven in de interviews. De Rekenkamer merkt nog op dat het aantal opgegeven uren niet exact hetzelfde is opgebouwd. Zo gaat het bij de ene provincie alleen om directe uren besteed aan het toezicht op een betreffende gemeente, terwijl bij de andere provincie ook bijvoorbeeld het overleg met het landelijk vakberaad in de “gemeente-uren” is opgenomen.

Flevoland

Het financieel toezicht op gemeenten en gemeenschappelijke regelingen is ondergebracht bij de afdeling Managementondersteuning, team Bedrijfseconomisch Advies en Toezicht. In totaal is 0,8 fte beschikbaar voor de uitvoering van het financieel toezicht. Dit geldt in elk geval sinds de aanstelling van de huidige medewerker in augustus 2013. De provincie heeft naar schatting ongeveer 100 uur beschikbaar voor het toezicht op gemeenschappelijke regelingen.[45] Voor gemeenten is dat 900 uur.

Noord-Holland

Het team financieel toezicht maakt onderdeel uit van de sector Interbestuurlijk Toezicht van de directie Subsidies, Vergunningen en Toezicht (SVT). Het team bestaat uit 8 fte. De laatste twee jaren is de formatie ongewijzigd gebleven. GS hebben in het verleden besloten het toezicht op de regelingen te minimaliseren, gelet op het voornemen van de wetgever om het toezicht af te schaffen. Vanaf dat moment, en dus ook in de jaren 2013 en 2014 was er geen capaciteit ingeruimd voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.

In mei 2014 hebben GS besloten vanaf het begrotingsjaar 2016 het toezicht op gemeenschappelijke regelingen opnieuw in te voeren.[46] In 2014 is een pilot uitgevoerd bij twee gemeenschappelijke regelingen. De werkzaamheden voor het begrotingsjaar 2016 voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen starten in de zomer van 2015.

De directie SVT zal op termijn worden opgeheven. Het team financieel toezicht zal worden ondergebracht bij het kabinet. Het is nog niet te zeggen of dit gevolgen heeft voor de omvang van de formatie voor het financieel toezicht.[47]

Utrecht

Het financieel toezicht op gemeenten en gemeenschappelijke regelingen is ondergebracht bij het team Bestuur & Internationaal van de Afdeling Bestuurs- en Directieondersteuning. Tot en met 2014 bedroeg de formatie voor de uitvoering van het financieel toezicht 5 fte. Sinds 2015 is dit ingekrompen tot 4,5 fte. Deze inkrimping was mede het gevolg van het anticiperen door de provincie op de afschaffing van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.[48] Voor het toezicht op gemeenten is de meeste tijd ingeruimd. De beschikbare capaciteit voor het toezicht op gemeenschappelijke regelingen bedraagt ongeveer 600 uur. Voor het toezicht op gemeenten wordt ca. 4200 uur uitgetrokken. Het aantal gemeenten (26) en het aantal gemeenschappelijke regelingen waar de provincie toezicht op houdt (24) in 2015, verschilt niet veel. De planning wordt jaarlijks vooraf met de gedeputeerde besproken en elke twee maanden bijgewerkt.[49]

[45] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.
[46] Provincie Noord-Holland (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader *Kwestie van evenwicht!* (Nota GS).
[47] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland, maart 2015.
[48] Provincie Utrecht, reactie op feitelijk wederhoor, 17 juni 2015.
[49] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.

Zuid-Holland
Het team financieel toezicht valt onder de directie Leefomgeving en Bestuur, afdeling Bestuur, bureau Bestuurlijke Zaken en Toezicht. In de afgelopen jaren is de formatie van het bureau Bestuurlijk Toezicht gedaald. Dat heeft ook gevolgen gehad voor het team financieel toezicht (afname met 1,55 fte).[50] In 2015 bedraagt de formatie van het team 12 fte. Daarnaast is sinds 2015 voor 4 jaar 2 fte extra aan het team toegewezen. Er is nog niet besloten hoe dit wordt ingevuld.[51] De beschikbare capaciteit voor het toezicht op gemeenschappelijke regelingen bedraagt ongeveer 30% van de tijd die voor het toezicht op gemeenten wordt uitgetrokken.[52] Het aantal gemeenten (60) ligt in 2015 door gemeentelijke herindelingen iets lager dan het aantal gemeenschappelijke regelingen waar de provincie toezicht op houdt (68) in 2015.[53]

4.2 Beleid, proces en uitvoering financieel toezicht

Deze paragraaf gaat in op het beleid en het werkproces van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Bij het financieel toezicht zijn beleid en werkproces zodanig verweven, dat de Rekenkamer deze twee onderdelen samen heeft genomen. Verder heeft de Rekenkamer onderzocht hoe het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen in de praktijk wordt uitgevoerd. Alleen de risicogerichte benadering blijft hier buiten beschouwing. Dat is onderwerp van Hoofdstuk 5.

Bevinding 3
De provincie Utrecht is de enige provincie die expliciet beleid heeft vastgesteld voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. De provincie Noord-Holland heeft de afgelopen jaren geen structureel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen gehouden, maar is in 2015 bezig met het ontwikkelen van een werkwijze om dit toezicht weer op te pakken. In de provincie Flevoland is geen beleid of werkwijze voor het toezicht op gemeenschappelijke regelingen op papier beschikbaar. Wel is in de onlangs gesloten bestuursovereenkomst met gemeenten een werkwijze beschreven voor het toezicht op gemeenten. De provincie bekijkt dit jaar of de werkwijze ook voor de gemeenschappelijke regelingen op deze manier zal worden vastgelegd. De provincie Zuid-Holland heeft geen expliciet beleid, maar er zijn diverse documenten waarin de werkwijze van de provincie is omschreven.

Alle vier de provincies hebben aangegeven het Gemeenschappelijk financieel toezichtkader (GTK) 2014 als belangrijkste beleidsdocument te beschouwen.

De uitvoering van het financieel toezicht door de provincies Flevoland, Utrecht en Zuid-Holland (de drie provincies die in de afgelopen jaren structureel financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen hebben uitgevoerd) komen op hoofdlijnen overeen. Alle drie provincies nemen voor elke gemeenschappelijke regeling voor 1 januari van het betreffende begrotingsjaar een besluit over het toezichtsregime. Dit is in lijn met de landelijke beleidskaders. Dit besluit wordt middels een toezichtsbrief aan de gemeenschappelijke regeling kenbaar gemaakt. Voor de provincies Utrecht en Zuid-Holland geldt bovendien dat de uitvoering conform het eigen beleid respectievelijk de beschreven werkwijze is.

[50] Mail provincie Zuid-Holland, 11 mei 2015.
[51] Ambtelijk interview provincie Zuid-Holland, maart 2015.
[52] Provincie Zuid-Holland (2015), Taakverdeling Financieel Toezicht (intern document), 30 april 2015.
[53] GS Zuid-Holland (2015), Bestuurlijke verantwoording financieel toezicht 2014-2015, brief aan PS Zuid-Holland, p. 18.

Tabel 4 Bevinding 3: Beleid en proces financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen

Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
Geen expliciet beleid financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen. Ook geen vastgelegde werkwijze. De uitvoering van het financieel toezicht is in lijn met het GTK 2014.	Geen expliciet beleid financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen. Tot 2015 werd deze taak zeer minimaal uitgevoerd.	Beleid financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen is op hoofdlijnen beschreven. Het beleid is in lijn met de landelijke kaders. De uitvoering van het financieel toezicht gebeurt volgens het eigen beleid en het GTK 2014.	Geen expliciet beleid financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen. Er zijn wel verschillende stukken waarin de werkwijze is omschreven, zoals in de begrotingscirculaire, memo's en verantwoordingsrapportages aan PS en Statencommissies. De omschreven werkwijze is in lijn met de landelijke kaders. De uitvoering van het financieel toezicht gebeurt volgens de beschreven werkwijze en het GTK 2014.

Het beleid, het proces en de uitvoering van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen verschilt per provincie. Met name de provincies Utrecht en Zuid-Holland hebben een aantal aspecten in hun werkwijze, die ook interessant kunnen zijn voor alle vier provincies. In Tabel 5 heeft de Rekenkamer deze aspecten op een rij gezet. Deze aspecten zullen meer aandacht krijgen in het eindrapport.

Tabel 5 Specifieke aspecten werkwijzen

Provincie	Omschrijving
Utrecht	Door GS vastgesteld beleid voor financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.
Utrecht	Verschillende categorieën repressief toezicht. In oplopende zwaarte: 1. Repressief; 2. Repressief met aantekeningen; 3. Repressief op maat.
Utrecht	Gemeenschappelijke regelingen kunnen onder voorwaarden enkele maanden uitstel krijgen van indiening van hun begroting. De provincie wil hiermee onnodig preventief toezicht wegens termijnoverschrijding voorkomen.
Utrecht/Zuid-Holland	De beoordeling van de begroting van gemeenschappelijke regelingen vindt zoveel mogelijk plaats voordat de begrotingen van de gemeenten wordt beoordeeld.
Zuid-Holland	Jaarlijks een aparte, beperktere, begrotingscirculaire voor gemeenschappelijke regelingen.
Zuid-Holland	In toezichtsbrieven aan gemeenten vestigt de provincie aandacht op aansluiting tussen begroting van gemeenten en begroting van gemeenschappelijke regelingen, met name in relatie tot bezuinigingstaakstellingen.

Flevoland

Beleid

De provincie Flevoland heeft geen expliciet apart beleid voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Het toezicht op gemeenschappelijke regelingen verloopt in principe hetzelfde als het toezicht op gemeenten. Leidend voor de provincie hierbij zijn het GTK 2014 en de uitgangspunten van het Interbestuurlijk Toezicht (IBT). In de bestuursovereenkomst IBT, die de provincie Flevoland en de zes Flevolandse gemeenten begin 2015 hebben gesloten, is opgenomen welke informatie nodig is voor het toezicht, wat de rol van de gemeenteraad en de provincie is en welke toezichtsregimes (groen, oranje en rood) er bestaan. Of eenzelfde

werkwijze, eventueel vastgelegd in bestuursovereenkomsten, ook voor gemeenschappelijke regelingen gehanteerd gaat worden, moet in 2015 duidelijk worden.[54]

Proces[55]
Gezien de schaalgrootte van het werkterrein (er zijn slechts drie gemeenschappelijke regelingen waarop de provincie toezicht dient te houden), zijn er geen aparte notities over de werkwijze bij het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen.
De provincie maakt jaarlijks een begrotingscirculaire, die wordt opgestuurd naar gemeenten en gemeenschappelijke regelingen. In deze begrotingscirculaire staat waaraan de begroting dient te voldoen, op welke aspecten de provincie toetst, welke onderwerpen bijzondere aandacht verdienen. Ook bevat de circulaire informatie over relevante ontwikkelingen.[56]

Elke gemeenschappelijke regeling stuurt jaarlijks de begroting en de jaarrekening op naar de provincie. De provincie maakt op basis daarvan in het najaar een toezichtsanalyse en een toezichtsbrief. Ook controleert de provincie of de bijdragen van de gemeenten overeenkomen met de bijdragen in de betreffende gemeentebegrotingen. Na vaststelling door GS worden de toezichtsbrief en een samenvatting van de toezichtsanalyse naar de gemeenschappelijke regeling gestuurd.[57] Voor het begrotingsjaar 2015 hebben GS in december 2014 een besluit genomen over het toezichtsregime bij gemeenschappelijke regelingen.[58] De toezichtsbrieven zijn eveneens in december 2014 gestuurd.[59]

De provincie heeft jaarlijks één á twee keer ambtelijk overleg met een gemeenschappelijke regeling. Bestuurlijk overleg door GS vindt alleen plaats indien daar aanleiding voor is. In de afgelopen anderhalf jaar was daar geen noodzaak toe. Met gemeenten is wel jaarlijks bestuurlijk overleg over het financieel toezicht.[60]

Sinds 2006 liggen er plannen om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de deelnemers te leggen. Dit voorstel is nog niet omgezet in regelgeving. Vandaar dat provincies voorlopig verantwoordelijk blijven voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen (zie ook paragraaf 1.1). De Rekenkamer is nagegaan of de provincie, in voorbereiding op dit voorstel, de gemeenteraden heeft gestimuleerd of geholpen deze functie op te pakken. Dat is niet het geval.[61]

Noord-Holland
Beleid
De provincie Noord-Holland heeft geen expliciet apart beleid voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. De basis voor de uitvoering van het financieel toezicht ligt in het Gemeenschappelijk financieel toezichtkader van Rijk en provincies. GS hebben dit GTK 2014 op 8 mei 2014 vastgesteld. GS hebben op dat moment ook besloten het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen opnieuw in te voeren. Reden voor de herinvoering was dat GS verwachtten dat het voornemen van het Rijk, om deze taak bij de gemeenten neer te leggen (‘horizontaal toezicht’), niet op korte termijn in regelgeving zou worden vastgelegd (zie ook

[54] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.
[55] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.
[56] Provincie Flevoland (2014), Begrotingsrichtlijnen en toetsingsaspecten (meerjaren)begroting 2015-2018 (*versie Flevoland*).
[57] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.
[58] Provincie Flevoland (2014), Voorstel aan GS begroting 2015-2018 VR, GGD en IJsselmeergroep, 5 december 2014.
[59] Voorbeeld: Provincie Flevoland (2014), Brief Begroting 2015 GGD Flevoland (aan GGD Flevoland), 17 december 2014.
[60] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.
[61] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.

paragraaf 1.1). Vooruitlopend daarop voerde de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen minimaal uit. Daar is de provincie dus op teruggekomen.[62]

Voor het Interbestuurlijk Toezicht (IBT) door de provincie op andere overheidslagen heeft de provincie in december 2013 het Handboek Interbestuurlijk Toezicht opgesteld. Het Handboek IBT is een document voor intern gebruik door de sector IBT van de provincie. In het Handboek IBT is een hoofdstuk gewijd aan het financieel toezicht. Het toezicht op samenwerkingsverbanden (zoals gemeenschappelijke regelingen) wordt wel genoemd, maar is niet uitgewerkt[63]

Proces
De provincie heeft voor de begrotingsjaren 2013 en 2014 geen systematisch financieel toezicht gehouden op gemeenschappelijke regelingen. In geval van signalen zou de provincie dat toezicht hebben uitgevoerd, maar die signalen zijn er de afgelopen jaren niet geweest. Er was ook geen bestuurlijk overleg door GS met het bestuur van gemeenschappelijke regelingen. Voor het begrotingsjaar 2015 is een pilot uitgevoerd bij twee en vervolgens 16 gemeenschappelijke regelingen. Dit om te bepalen hoe het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen goed vormgegeven kan worden.[64]

Vanaf het begrotingsjaar 2016 zal de provincie opnieuw financieel toezicht gaan houden op gemeenschappelijke regelingen. De gemeenschappelijke regelingen zijn hier in december 2014 schriftelijk over geïnformeerd door GS. In deze brief wordt toegelicht waarom het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen in de voorgaande jaren minimaal is uitgevoerd, namelijk de voorgenomen afschaffing van deze taak voor de provincies. Nu dit voornemen op korte termijn zal worden uitgevoerd, hebben GS besloten om het financieel toezicht per 1 januari 2015 weer op te pakken. GS wijzen er verder op dat de jaarrekening 2014 en de begroting 2016 tijdig dienen te worden aangeleverd. Het niet tijdig aanleveren van deze stukken leidt in beginsel tot preventief toezicht.[65] Dit is in lijn met het GTK 2014.

De voorbereidingen voor de herinvoering van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen dienen voor de zomer van 2015 te zijn afgerond. Het toezichtstraject voor het begrotingsjaar 2016 start op 15 juli 2015.[66]

Sinds 2006 liggen er plannen om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de deelnemers te leggen. Dit voorstel is nog niet omgezet in regelgeving. Vandaar dat provincies voorlopig verantwoordelijk blijven voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen (zie ook paragraaf 1.1). De Rekenkamer is nagegaan of de provincie, in voorbereiding op dit voorstel, de gemeenteraden heeft gestimuleerd of geholpen deze functie op te pakken. Dat is niet het geval.[67]

[62] Provincie Noord-Holland (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader *Kwestie van evenwicht!* (Nota GS), pp. 1, 4.
[63] Provincie Noord-Holland (sector IBT), Handboek Interbestuurlijk Toezicht, december 2013, p. 23.
[64] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland, maart 2015.
[65] GS Noord-Holland (2014), Brief aan het algemeen bestuur van alle gemeenschappelijke regelingen inzake indienen begroting 2016 en jaarrekening 2014.
[66] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland, maart 2015.
[67] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland, maart 2015.

Utrecht

Beleid

De provincie heeft het financieel toezicht op hoofdlijnen uitgewerkt in een Beleidsplan Interbestuurlijk Toezicht 2014-2015 (vastgesteld door GS op 10 december 2013) en daarna voor 2014 een Uitvoeringsplan Interbestuurlijk Toezicht opgesteld (vastgesteld door GS op 22 april 2014). In het Beleidsplan staat dat er een proportioneel risicogerichte werkwijze gaat komen voor zowel gemeenten als gemeenschappelijke regelingen.[68] Omdat de provincie verwacht dat gemeenten en gemeenschappelijke regelingen meer financiële risico's gaan lopen, bijvoorbeeld door de decentralisaties in het sociale domein, zet zij in op het vroegtijdig signaleren van financiële problemen.[69]

In het Uitvoeringsplan staat dat voor gemeenten sinds april 2014 een gewijzigd beoordelingsmodel wordt gehanteerd. Dit model is gericht op het proportioneel en risicogericht toezicht houden. Voor gemeenschappelijke regelingen houdt de provincie vast aan de oude memo's. De provincie verwachtte op dat moment nog dat het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen binnen enkele jaren zou worden afgeschaft.[70]

GS hebben in april 2014 ook het GTK 2014 *Een kwestie van evenwicht!* vastgesteld, onder gelijktijdige intrekking van het provinciaal beleidskader financieel toezicht 2004. De belangrijkste verschillen (voor Utrechtse gemeenten) zijn het vervallen van de regel dat 1/30 van de algemene reserve als structureel dekkingsmiddel mag worden ingezet, het voorschrift van structureel en reëel begrotingsevenwicht, het voorschrift dat jaarrekening en begroting gezamenlijk beoordeeld moeten worden en de introductie van de mogelijkheid om preventief toezicht tussentijds te beëindigen.[71] Het GTK 2014 wordt met ingang van het begrotingsjaar 2015 gebruikt.[72]

De werkwijze bij het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen was voor het begrotingsjaar 2013 anders dan voor het begrotingsjaar 2014. De begroting 2013 van elke gemeenschappelijke regeling werd integraal beoordeeld. Bij de begroting 2014 is een risicogerichte benadering gehanteerd. Het proces op zich is voor beide begrotingsjaren vergelijkbaar.

Proces

De provincie maakt alleen een begrotingscirculaire voor gemeenten. Deze wordt niet naar de gemeenschappelijke regelingen gestuurd.

De provincie analyseert de begroting van de gemeenschappelijke regelingen in augustus/september van het voorafgaande jaar. Dat heeft twee voordelen volgens de provincie:

1. de resultaten kunnen worden meegenomen in de beoordeling van de begroting van de gemeenten;
2. er is later in het najaar meer tijd voor de beoordeling van de begroting van gemeenten.[73]

De analyse leidt tot een ambtelijk voorstel aan de gedeputeerde met de portefeuille financieel toezicht over het te volgen toezichtsregime per gemeenschappelijke regeling. Dat voorstel bestaat uit een nota met beslispunten en aanvullende informatie, plus een overzicht met een toelichting op het voorgestelde toezichtsregime per regeling. In dat overzicht staat ook of een gesprek van de gedeputeerde met het dagelijks bestuur van de betreffende

[68] De provincie noemt in het Beleidsplan ook waterschappen. Die blijven in dit onderzoek buiten beschouwing.
[69] GS Utrecht (2013), Beleidsplan Interbestuurlijk Toezicht Provincie Utrecht 2014-2015, pp. 23-24.
[70] GS Utrecht (2014), Uitvoeringsplan Interbestuurlijk Toezicht Provincie Utrecht 2014, p. 12 en13.
[71] GS Utrecht (2014), Vaststellen gemeenschappelijk financieel toezichtkader "Kwestie van evenwicht!" (Voorstel), p. 2.
[72] E-mail provincie Utrecht, 28 april 2015.
[73] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.

gemeenschappelijke regeling wordt geadviseerd. De gedeputeerde heeft het mandaat van GS om het toezichtsregime voor alle gemeenschappelijke regelingen vast te stellen.[74]

De provincie Utrecht onderscheidt, in aflopende zwaarte, de volgende toezichtsregimes:[75]
1. preventief toezicht
2a. repressief toezicht op maat
2b. repressief toezicht met aantekeningen
2c. repressief toezicht

Preventief toezicht kan om twee redenen aan de orde zijn (zie ook paragraaf 2.1): 1. Als er geen sprake is van structureel evenwicht op de begroting (vanuit de wet); 2. Als de begroting en/of jaarrekening te laat wordt ingediend (GS besluit). Het instellen van preventief toezicht in verband met termijnoverschrijding van het indienen van begroting en/of jaarrekening probeert de provincie zoveel mogelijk te vermijden. Als een gemeenschappelijke regeling uitstel aanvraagt, kan de provincie dat honoreren. De provincie kan wel extra voorwaarden stellen. Bijvoorbeeld dat een begroting direct na vaststelling door het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijke regeling wordt ingestuurd.[76]

Het voorstel voor het toezichtsregime voor het begrotingsjaar 2013 is op 10 oktober 2012 aan de gedeputeerde gezonden. Het voorstel voor het toezichtsregime voor het begrotingsjaar 2014 is op 8 oktober 2013 aan de gedeputeerde gezonden. In beide jaren is voor drie gemeenschappelijke regelingen de beslissing uitgesteld tot medio december. Deze regelingen hadden enkele maanden uitstel gekregen voor het inzenden van hun begroting. De provincie heeft in haar beleidskader opgenomen dat uitstel mogelijk is. De gedeputeerde heeft in de maand december voorafgaand aan het betreffende begrotingsjaar een besluit genomen over het toezichtsregime voor deze gemeenschappelijke regelingen. GS besluiten daarnaast nog eens apart of zij instemmen met de besluiten van de gedeputeerde over het toezichtsregime.

Het algemene en het dagelijkse bestuur van elke gemeenschappelijke regeling worden per brief geïnformeerd over het besluit van de gedeputeerde over het toezichtsregime.

GS voeren een bestuurlijk overleg met een gemeenschappelijke regeling indien daar aanleiding voor is. Of een bestuurlijk overleg nodig is, wordt jaarlijks bepaald bij de beoordeling van begroting en jaarrekening van de gemeenschappelijke regeling. Zowel in 2013 als in 2014 was er één bestuurlijk overleg.[77]

Sinds 2006 liggen er plannen om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de deelnemers te leggen. Dit voorstel is nog niet omgezet in regelgeving. Vandaar dat provincies voorlopig verantwoordelijk blijven voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen (zie ook paragraaf 1.1). De Rekenkamer is nagegaan of de provincie, in voorbereiding op dit voorstel, de gemeenteraden heeft gestimuleerd of geholpen deze functie op te pakken. Dat is niet het geval.[78]

[74] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.
[75] Provincie Utrecht (2012), Vaststelling toezichtscriterium begroting 2013 Gemeenschappelijke regelingen, bijlage met overzicht per gemeenschappelijke regeling.
[76] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.
[77] Provincie Utrecht (2013, 2014), Vaststelling toezichtcriterium begroting 2013 resp. 2014 Gemeenschappelijke regelingen, bijlage overzicht ambtelijke voorstellen toezichtsregime.
[78] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.

Zuid-Holland

Beleid

De provincie Zuid-Holland heeft geen expliciet apart beleid voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. De basis voor het financieel toezicht in de provincie is het GTK 2014.

Op 23 april 2013 heeft de gedeputeerde met de portefeuille financieel toezicht een memo 'Instrumenten van het financiële toezicht op gemeenschappelijke regelingen' naar de Statencommissie Bestuur en Middelen gestuurd. Dit memo bevat een toelichting op de procedure voor de totstandkoming van begroting en jaarrekening bij gemeenschappelijke regelingen, de instrumenten van GS voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen en informatie over voor dit onderwerp relevante verwachte wetswijzigingen. In het memo staat dat het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen is geëxtensiveerd, mede in verband met de principes van de Provincie Nieuwe Stijl. Intensivering van dit toezicht door de provincie werd destijds niet overwogen. Voor zover scherper toezicht wenselijk was, zou volgens de gedeputeerde vooral het horizontaal toezicht door gemeenteraden versterkt moeten worden.[79] Inmiddels is de provincie een andere mening toegedaan. Gemeenschappelijke regelingen worden naar verwachting groter in financiële omvang en dat geldt ook voor de risico's. Daarom denkt de provincie dat het zwaartepunt van het financieel toezicht juist iets in deze richting zal verschuiven.[80]

Proces

Het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen in de provincie Zuid-Holland is qua uitgangspunten vergelijkbaar met het financieel toezicht op gemeenten, maar het is minder uitgewerkt. De provincie maakt jaarlijks een aparte, beperktere begrotingscirculaire voor gemeenschappelijke regelingen.[81] In de begrotingscirculaire staat op welke aspecten de provincie de begroting en de jaarrekening van de gemeenschappelijke regelingen toetst. Voor 2016 en latere jaren gaat het onder meer om de hardheid van maatregelen waarmee bezuinigingen of taakstellingen moeten worden gerealiseerd.[82]

In het algemeen is het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen volgens de provincie vooral een administratief proces. Anders dan bij gemeenten gaat de provincie niet bij elke gemeenschappelijke regeling langs voor overleg. De provincie maakt gebruik van een gecombineerde checklist voor jaarrekening en begroting voor de beoordeling van elke gemeenschappelijke regeling.[83]

De provincie onderscheidt voor gemeenschappelijke regelingen de volgende toezichtsregimes[84]:

- repressief toezicht
- preventief toezicht financieel (begroting niet structureel en reëel in evenwicht)
- preventief toezicht termijnoverschrijding

De beoordeling van de begroting en de jaarrekening leidt tot een voorstel voor het toezichtsregime. Besluiten over repressief toezicht worden onder ambtelijk mandaat genomen. Over preventief toezicht nemen GS het besluit.[85]

[79] Gedeputeerde financieel toezicht Zuid-Holland (2013), Instrumenten van het financiële toezicht op gemeenschappelijke regelingen (memo aan Statencommissie Bestuur en Middelen), p. 1.
[80] Ambtelijk interview provincie Zuid-Holland, maart 2015.
[81] Ambtelijk interview provincie Zuid-Holland, maart 2015.
[82] GS Zuid-Holland (2015), Begrotingscirculaire 2016-2019 (PZH-2015-508102454), brief aan dagelijkse besturen gemeenschappelijke regelingen.
[83] Ambtelijk interview provincie Zuid-Holland, maart 2015.
[84] GS Zuid-Holland (2015), Bestuurlijke verantwoording financieel toezicht 2014-2015, brief aan PS Zuid-Holland, p. 4.
[85] GS Zuid-Holland (2014), Preventief toezicht begrotingsjaar 2015 voor 7 gemeenschappelijke regelingen i.v.m. termijnoverschrijding (voorstel voor besluitvorming aan GS), 24 december 2014; mail provincie Zuid-Holland, 11 mei 2015.

De gemeenschappelijke regeling wordt via een begrotingsbrief op de hoogte gesteld van dit besluit. Voor het begrotingsjaar 2014 werden de meeste (48 van de 67[86]) begrotingsbrieven aan gemeenschappelijke regelingen gestuurd in de periode juli – november 2013.[87] De provincie heeft aangegeven er jaarlijks naar te streven vóór 1 november de toezichtsbrieven naar alle gemeenschappelijke regelingen te hebben verstuurd. Dat is voor de begrotingsjaren 2014 en 2015 niet gelukt. De wettelijke deadline van 1 januari is wel gehaald.[88]

GS voeren in beginsel geen bestuurlijke overleggen met gemeenschappelijke regelingen in het kader van het financieel toezicht. Als er overleg is, dan is dat doorgaans op ambtelijk niveau.[89]

Sinds 2006 liggen er plannen om het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen bij de deelnemers te leggen. Dit voorstel is nog niet omgezet in regelgeving. Vandaar dat provincies voorlopig verantwoordelijk blijven voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen (zie ook paragraaf 1.1). De Rekenkamer is nagegaan of de provincie, in voorbereiding op dit voorstel, de gemeenteraden heeft gestimuleerd of geholpen deze functie op te pakken. De provincie Zuid-Holland heeft in de toezichtsbrieven 2015 de gemeenteraden erop gewezen dat zij de begrotingen van gemeenschappelijke regelingen dienen te volgen. Veel gemeenten hebben bezuinigingstaakstellingen opgelegd aan gemeenschappelijke regelingen. Het is van belang voor gemeenten om te borgen dat de gemeenschappelijke regelingen deze bezuinigingstaakstellingen in hun begroting verwerken.[90]

4.3 Preventief toezicht in 2013, 2014 en 2015

In deze paragraaf staat voor elke provincie of in de begrotingsjaren 2013, 2014 en 2015 gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht staan of hebben gestaan.

Bevinding 4
De provincies Flevoland en Noord-Holland hebben in de laatste drie begrotingsjaren geen gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht gesteld. In de provincies Utrecht en Zuid-Holland stonden en staan diverse regelingen onder preventief toezicht.

Flevoland
Er staan geen gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht. De drie gemeenschappelijke regelingen waar de provincie toezicht op houdt, zijn al jaren stabiel.[91]

Noord-Holland
De provincie heeft tijdens de onderzoeksperiode (vanaf 2013) geen financieel toezicht gehouden op gemeenschappelijke regelingen. Er stonden dus geen gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht.[92]

[86] In het begrotingsjaar 2014 waren er 67 gemeenschappelijke regelingen waar de provincie financieel toezicht op houdt (Bron: Bestuurlijke verantwoording 2013-2014).
[87] Analyse op basis van ontvangen begrotingsbrieven 2014 gemeenschappelijke regelingen.
[88] Provincie Zuid-Holland (2014), Preventief toezicht begrotingsjaar 2015 voor 7 gemeenschappelijke regelingen i.v.m. termijnoverschrijding (voorstel voor besluitvorming aan GS), 24 december 2014; mail provincie Zuid-Holland, 11 mei 2015.
[89] Ambtelijk interview provincie Zuid-Holland, maart 2015.
[90] Provincie Zuid-Holland (2014), Toezichtregime begroting 2015 (brief aan de raad van de gemeente Den Haag), p. 3.
[91] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.

Utrecht

In het begrotingsjaar 2015 staat één gemeenschappelijke regeling onder preventief toezicht. Het betreft het Recreatieschap Vinkeveense Plassen, dat op termijn zal worden geliquideerd. [93] Dit Recreatieschap stond ook in 2013 en 2014 onder preventief toezicht.[94]

In het begrotingsjaar 2014 stond ook de Omgevingsdienst Regio Utrecht onder preventief toezicht. De Omgevingsdienst heeft de uitvoering van de financiën vorig jaar zodanig verbeterd, dat het preventief toezicht inmiddels is opgeheven.[95]

Zuid-Holland

In het begrotingsjaar 2015 staan acht gemeenschappelijke regelingen onder preventief toezicht. Het gaat om de Regionale Sociale Dienst Hoeksche Waard, WHW-bedrijven, Bedrijvenschap Harnaschpolder, Participatiebedrfij Stroom Opwaarts, Industrieschap 'De Plaspoelpolder', Dienst Gezondheid & Jeugd Zuid-Holland-Zuid, Inkoopbureau H-10 en de Metropoolregio Rotterdam – Den Haag. In alle gevallen gaat het om preventief toezicht vanwege termijnoverschrijding. De achterliggende reden van de termijnoverschrijding is wel verschillend. Zo is het de Dienst Gezondheid & Jeugd Zuid-Holland niet gelukt tijdig een sluitende begroting in te dienen vanwege financiële problemen. De Metropoolregio bestaat pas sinds 1 januari 2015 en voor die gemeenschappelijke regeling was het daarom onmogelijk om voor 1 augustus 2014 een begroting in te sturen. Twee gemeenschappelijke regelingen (Bedrijvenschap Harnaschpolder en Industrieschap De Plaspoelpolder) stonden in 2014 eveneens onder preventief toezicht vanwege termijnoverschrijding.[96] Ook stond dat jaar de GGD Zuid-Holland West onder preventief toezicht. In het begrotingsjaar 2013 stonden vier regelingen onder preventief toezicht vanwege termijnoverschrijding, namelijk: Avalex, Avelingen Groep, GGD ZH West en het Industrieschap Plaspoelpolder.[97]

[92] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland, maart 2015.
[93] Provincie Utrecht (2013), Vaststelling toezichtcriterium begroting 2014 gemeenschappelijke regelingen, p. 1 en bijlage met overzicht toezichtregime.
[94] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.
[95] Ambtelijk interview provincie Utrecht, maart 2015.
[96] GS Zuid-Holland (2015), Bestuurlijke verantwoording financieel toezicht 2014-2015, brief aan PS Zuid-Holland, p. 18.
[97] E-mail ambtelijke organisatie, juni 2015.

HOOFDSTUK 5

Risicogerichte benadering

Een risicogerichte benadering is steeds meer de gangbare praktijk geworden. In het GTK 2014 is dit overgenomen en is gekozen voor de risicogerichte benadering als efficiënte insteek voor het financieel toezicht. In dit hoofdstuk staat hoe de vier Randstedelijke provincies invulling hebben gegeven aan de risicogerichte benadering.

Bevinding 5
Alle vier de provincies hanteren een risicogerichte benadering als het gaat om toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Bij de provincies Utrecht en Zuid-Holland is de risicogerichte benadering het meest uitgewerkt en is dit ook terug te zien in de uren die per regeling besteed zijn aan het uitoefenen van het toezicht.

Tabel 6 Bevinding 5: Risicogerichte benadering

Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
De provincie houdt toezicht op een klein aantal (drie) gemeenschappelijke regelingen. Alle regelingen worden beoordeeld; de intensiteit verschilt.	De provincie heeft geen financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen gehouden in de begrotingsjaren 2013-2015. In 2016 wordt dit toezicht opnieuw ingevoerd. De regelingen waarbij het financieel toezicht voor 2016 start, zijn geselecteerd op basis van risico.	Een risicogerichte benadering is ingevoerd vanaf het begrotingsjaar 2014. Gemeenschappelijke regelingen kunnen volledig of beperkt worden beoordeeld.	De provincie hanteert een risicogerichte benadering. Gemeenschappelijke regelingen krijgen de kwalificatie 'licht' of 'zwaar'. De provincie besteedt meer tijd aan de beoordeling van als 'zwaar' aangemerkte regelingen.
Criteria indien risicogerichte benadering			
- Aard werkzaamheden - Organisatie financiële functie bij regeling	- Omvang begroting - Taakveld (sociaal domein, afval veiligheidsregio) - Eerdere ervaringen	- Dreigend exploitatietekort als gevolg van effecten rijksbezuinigingen - Omzetvolume - Actueel preventief toezicht - (Voor financieel toezicht) nieuwe gemeenschappelijke regeling	- Omvang - Risicoprofiel - Financiële positie - Bestuurlijke dynamiek - Aandacht voor grondexploitaties

Flevoland

De intensiteit van het financieel toezicht verschilt per gemeenschappelijke regeling. De aard van de werkzaamheden en de wijze waarop de financiële functie van de gemeenschappelijke regeling is georganiseerd, zijn daarvoor bepalend. Hierdoor gaat relatief de meeste aandacht uit naar de sociale werkvoorziening, daarna naar de GGD en relatief het minst naar de Veiligheidsregio.[98]

Noord-Holland

Ter voorbereiding van de herinvoering van het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen heeft de provincie 16 regelingen geselecteerd die zij is gaan analyseren geselecteerd die zij is gaan analyseren. De selectie heeft plaatsgevonden op basis van risico. Het risico is ingeschat op basis van de omvang van de begroting, het taakveld van de regeling (sociaal domein, veiligheidsregio's, grotere afvalverwerkingsbedrijven) en of zich eerder problemen hebben voorgedaan.[99] Voor het analyseren van de regelingen heeft de provincie een instrument ontwikkeld waarmee zij de regelingen tegen het licht kan houden. De provincie verwacht dat, vanuit de risicogerichte insteek, het toezicht zich waarschijnlijk alleen op de grotere regelingen zal gaan richten.[100]

Utrecht

Voor het begrotingsjaar 2013 hanteerde de provincie Utrecht nog geen risicogerichte benadering. GS hebben in april 2013 besloten om vanaf het begrotingsjaar 2014 het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen risicogericht en proportioneel (daarmee wordt bedoeld of een beoordeling volledig of beperkt moet zijn) uit te voeren. De criteria voor een volledige beoordeling zijn:[101]

- dreigende exploitatietekorten als gevolg van effecten van rijksbezuinigingen;
- omzetvolume, al dan niet in combinatie met substantiële bezuinigingstaakstellingen;
- actueel preventief toezicht;
- nieuw gevormde of voor financieel toezicht nieuwe gemeenschappelijke regelingen.

De provincie heeft voor het begrotingsjaar 2014 gemeenschappelijke regelingen met een groot omzetvolume, nieuwe gemeenschappelijke regelingen, alle sociale werkvoorzieningen (die hebben te maken met één van de drie decentralisaties) en een regeling onder preventief toezicht volledig beoordeeld. Bij twee van de negen gemeenschappelijke regelingen die beperkt zijn beoordeeld, zal de begroting 2015 volledig worden beoordeeld. In één geval vanwege het omzetvolume (€ 25 miljoen), in het andere geval vanwege tekorten in begroting en meerjarenbegroting.[102]

Zuid-Holland

De provincie geeft gemeenschappelijke regelingen de kwalificatie ' licht' of ' zwaar'. Deze kwalificatie wordt gebaseerd op vier criteria: omvang, risicoprofiel, financiële positie en bestuurlijke dynamiek (daaronder worden bijvoorbeeld de grote decentralisaties verstaan).[103] Voor de als 'licht' gekwalificeerde gemeenschappelijke regelingen wordt minder tijd ingeruimd (maximaal 16 uur) dan voor de als 'zwaar' aangemerkte regelingen. Bij de

[98] Ambtelijk interview provincie Flevoland, maart 2015.
[99] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland, maart 2015.
[100] E-mail provincie Noord-Holland, 6 mei 2015.
[101] Provincie Utrecht (2013), Vaststelling toezichtcriterium begroting 2014 gemeenschappelijke regelingen, p. 1.
[102] Provincie Utrecht (2013), Vaststelling toezichtcriterium begroting 2014 gemeenschappelijke regelingen, bijlage met overzicht voorgesteld toezichtsregime per regeling.
[103] E-mail provincie Zuid-Holland, 11 mei 2015.

gemeenschappelijke regelingen die de kwalificatie ‘zwaar’ hebben gekregen, varieert de beschikbare tijd flink (van 20 uur tot 59 uur).[104]

Gemeenschappelijke regelingen met een grondexploitatietaak zijn momenteel een belangrijk onderwerp in Zuid-Holland. In de verantwoording aan PS over de uitvoering van het financieel toezicht besteden GS hier expliciet aandacht aan.[105] Dit onderwerp is ook specifiek voor Zuid-Holland, want de drie andere Randstedelijke provincies hebben geen gemeenschappelijke regelingen met een grondexploitatietaak.

[104] Teksten zijn gebaseerd op interne overzichten van de afdeling financieel toezicht van de provincie.
[105] GS Zuid-Holland (2015), Bestuurlijke verantwoording financieel toezicht 2014-2015, brief aan PS Zuid-Holland, p. 9.

HOOFDSTUK 6

Informatie richting PS

Het uitvoeren van financieel toezicht is een taak voor GS. Het financieel toezicht is geen onderwerp waarbij PS van tevoren veel inhoudelijke kaders kunnen stellen. Het is dan ook aan PS zelf of en zo ja, welke informatie zij over dit onderwerp wensen te ontvangen en hoe intensief zij zich willen bezighouden met dit onderwerp. Om die reden geeft de Rekenkamer hierover geen oordeel, maar is alleen inzichtelijk gemaakt welke informatie naar PS is verstuurd.

Statenleden uit Gelderland en Overijssel hebben gevraagd wat de rol voor PS zou kunnen zijn bij het financieel toezicht. De Rekenkamer Oost Nederland heeft deze vraag voorgelegd aan prof.mr.dr. Elzinga, hoogleraar Staatsrecht aan de Rijksuniversiteit Groningen.[106] Hij heeft aangegeven welke invloed PS kunnen hebben op de wijze waarop GS van deze bevoegdheid gebruik maken en of deze bemoeienis er überhaupt is. De notitie van prof. Elzinga is integraal opgenomen in het rapport van de Rekenkamer Oost Nederland alsook in dit rapport, namelijk in bijlage D.

Extra bevinding

PS Zuid-Holland zijn het meest uitgebreid geïnformeerd over financieel toezicht. Behalve de verantwoording in de jaarstukken krijgen PS ook jaarlijks een uitgebreide verantwoordingsrapportage over het financieel toezicht op gemeenten, gemeenschappelijke regelingen en waterschappen. PS Utrecht hebben via de jaarstukken op reguliere basis informatie over financieel toezicht op zowel gemeenten, gemeenschappelijke regelingen als waterschappen ontvangen. Daarnaast is financieel toezicht ad hoc in Statencommissies aan de orde geweest. PS Noord-Holland hebben informatie over het uitgevoerde toezicht op gemeenten via de jaarstukken verkregen. Sporadisch zijn door PS statenvragen gesteld. PS Flevoland krijgen de minste informatie. In tegenstelling tot een mededeling van GS dat de verantwoording in de jaarstukken meer uitgebreid zou plaatsvinden, is in de Jaarstukken 2014 abusievelijk geen informatie over financieel toezicht meer opgenomen.

Tabel 7 Extra bevinding: Informatie financieel toezicht naar PS

Informatie	Jaar	Flevoland	Noord-Holland	Utrecht	Zuid-Holland
Jaarstukken[107]	2012	Ja, beknopt	Ja, beknopt	Ja	Ja
	2013	Ja, beknopt	Ja, beknopt	Ja	Ja
	2014	Nee	Ja, beknopt	Ja	Ja
N.a.v. statenvragen	2013	N.v.t.	Ja	N.v.t.	Ja
	2014	N.v.t.	Ja	N.v.t.	Ja
Overig	2013	N.v.t.	N.v.t.	Ja	Ja
	2014	Ja, n.a.v. vraag Cie	Ja, GTK	Ja	Ja

[106] De vraag is voorgelegd in het kader van het eerder in paragraaf 1.3 beschreven onderzoek uit 2013 van de Rekenkamer Oost Nederland naar financieel toezicht op gemeenten.

[107] Bekeken zijn de jaarstukken die vanaf 2013 naar PS zijn verstuurd. Dit zijn de jaarstukken 2012, 2013 en 2014.

Flevoland

In een interview met de ambtelijke organisatie is aangegeven dat GS Flevoland zich op het standpunt stellen dat informatie over de uitvoering van het financieel toezicht via de jaarstukken van de provincie, voldoende is om PS te informeren. De reden hiervoor is dat het financieel toezicht onder het mandaat van GS valt. Alleen bij bijzondere zaken, zoals dreigend preventief toezicht, zien GS aanleiding om PS extra te informeren.[108]

In de jaarstukken van 2012 en 2013 is aangegeven dat de jaarrekeningen en de begrotingen van de zes Flevolandse gemeenten en drie gemeenschappelijke regelingen zijn beoordeeld en dat het repressief toezicht bij alle gemeenten en regelingen werd gecontinueerd.[109] In maart 2014 hebben GS, naar aanleiding van een toezegging in de Commissie Bestuur en Samenleving, een mededeling naar PS verzonden. Het doel van deze mededeling was: “het uitwisselen van informatie met betrekking tot mogelijke gevolgen van de inhoud van het onderzoeksrapport Gelders toezicht (opgesteld door de Rekenkamer Oost-Nederland) voor het proces financieel toezicht bij de provincie Flevoland”.[110] Uit de mededeling blijkt dat GS vooralsnog de huidige werkwijze en informatieverstrekking intact laten, maar uitgebreider zullen ingaan op het financieel toezicht in de jaarstukken. De notitie is niet besproken, maar ter kennisname aan PS verstuurd.

Het valt de Rekenkamer op dat in de Jaarstukken 2014 niet meer gerapporteerd is over het financieel toezicht in plaats van uitgebreider, zoals aangegeven in de mededeling van GS d.d. 13 maart 2014. Tijdens het feitelijk wederhoor is door de provincie aangegeven dat zich dit abusievelijk heeft voorgedaan.

Noord-Holland

In een interview met de ambtelijke organisatie is aangegeven dat in Noord-Holland PS via de reguliere P&C-cyclus worden geïnformeerd. Op basis van mediaberichten worden er sporadisch statenvragen gesteld.[111] In 2013 en 2014 zijn er twee keer schriftelijke vragen ingediend: eenmaal over derivaten bij gemeenten[112] en eenmaal over buitenlandse investeringen door waterschappen.[113] In de Jaarstukken 2012, 2013 en 2014 is gerapporteerd over het behalen van de doelstelling met betrekking tot financieel toezicht. De doelstelling was voor deze jaren: *Van 100% van de gemeenten de financiële positie en het financiële proces geanalyseerd.* In de jaarstukken zijn de uitgevoerde acties toegelicht, toegespitst op de inspanning van de provincie, niet op de uitkomsten van het toezicht.[114] In mei 2014 hebben PS ter kennisname het Gemeenschappelijk financieel toezichtkader van GS ontvangen.[115]

[108] Ambtelijk interview provincie Flevoland, d.d. 13 maart 2015.
[109] Provincie Flevoland, Jaarstukken 2012, p.84 en Jaarstukken 2013 p.92.
[110] Provincie Flevoland (2014), mededeling d.d. 13 maart 2014, registratienummer 1597222.
[111] Ambtelijk interview provincie Noord-Holland d.d. 3 maart 2015.
[112] SP Noord-Holland, 1 maart 2013: Derivaten gemeenten (2013-22).
[113] PVV Noord-Holland, 21 maart 2013: Investeringen in buitenlandse private projecten door Noord-Hollandse waterschappen en PWN (2013-29).
[114] Provincie Noord-Holland (2013, 2014 en 2015), Jaarstukken 2012, p.30 , Jaarstukken 2013, p.24, 31 en Jaarstukken 2014, p. 22.
[115] GS Noord-Holland (2014), brief aan PS, d.d. 14 mei 2014 betreft Financieel toezicht.

Utrecht

GS stellen zich op het standpunt dat het financieel toezicht een uitvoeringstaak is van GS, waardoor PS niet actief geïnformeerd hoeven te worden.[116] Als PS vragen hebben, worden deze beantwoord door GS.[117] Zo zijn er onlangs vragen gesteld over het preventieve toezicht op de gemeente Amersfoort.[118] In 2013 en 2014 zijn geen schriftelijke vragen gesteld door PS.

In de Jaarstukken 2012, 2013 en 2014 is uitgebreid verslag gedaan van de activiteiten en uitkomsten betreffende het financieel toezicht op gemeenten én gemeenschappelijke regelingen.[119] Naast de informatie in de begroting en jaarstukken, is het financieel toezicht ook ter sprake gekomen in het kader van kantorenleegstand en is in de commissie Mobiliteit Milieu en Economie van 12 mei 2014 gesproken over de situatie bij het Recreatieschap Vinkeveense plassen. Daarnaast is de commissie Bestuur en Middelen in maart 2013 op de hoogte gesteld van een onderzoek naar de financiële consequenties van grondexploitaties bij gemeenten.[120]

Zuid-Holland

In de provincie Zuid-Holland zijn PS actief geïnformeerd en hebben PS ook veel interesse getoond voor financieel toezicht. Jaarlijks ontvangen PS een bestuurlijke verantwoording over het financieel toezicht. In deze uitgebreide rapportage wordt toegelicht hoe de provincie het afgelopen jaar te werk is gegaan, wat de resultaten zijn en hoe het financiële beeld van de Zuid-Hollandse gemeenten, gemeenschappelijke regelingen en waterschappen eruit ziet.[121] Ook in de jaarstukken is uitgebreid verantwoord over de resultaten van het financieel toezicht.[122]

In 2013 en 2014 zijn tweemaal schriftelijke statenvragen gesteld. In februari 2014 heeft het CDA vragen gesteld over de gemeente Lansingerland die onder preventief toezicht stond. In november 2014 heeft het CDA vragen gesteld over de communicatie van de provincie over toezicht richting gemeenteraden. In de commissie Bestuur en Middelen zijn ook regelmatig vragen gesteld aan de gedeputeerde betreffende financieel toezicht. Dit heeft onder andere geleid tot een memo van de gedeputeerde over de instrumenten van het financiële toezicht op gemeenschappelijke regelingen.[123] Recentelijk is op verzoek van Statenleden een overzicht verstrekt waarin onder andere is opgenomen welk percentage van de begroting jaarlijks bestemd is voor bijdragen aan gemeenschappelijke regelingen.

[116] Ambtelijk interview provincie Utrecht, d.d. 13 maart 2015.
[117] Ambtelijk interview provincie Utrecht, d.d. 13 maart 2015.
[118] GS Utrecht (2015), Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het college van GS, gesteld door dhr. R. Dercksen namens de PVV betreffende de gemeente Amersfoort, 31 maart 2015.
[119] Provincie Utrecht (2013, 2014 en 2015), Jaarstukken 2012, p.11 en p.80 e.v. Jaarstukken 2013, 64 e.v., Jaarstukken 2014, p.75.
[120] Commissie BEM provincie Utrecht, 4 maart 2013, Resultaat Toezichtthema grondexploitatie 2012
[121] Ambtelijk interview provincie Zuid-Holland, d.d. 10 maart 2015.
[122] Provincie Zuid-Holland (2013 en 2014), Jaarstukken 2012, p. 8, 82 en 88. Jaarstukken 2013 p.90 en 91. Jaarstukken 2014, http://2014.begrotingzuidholland.nl/page/wat-gaan-we-doen-om-dit-doel-te-bereiken-16#jaarstukken, taak 4.2.2.
[123] Provincie Zuid-Holland (2013), Instrumenten van het financiële toezicht op gemeenschappelijke regelingen (memo van gedeputeerde financieel toezicht aan Statencommissie Bestuur en Middelen).

BIJLAGE A

Gemeenschappelijke regelingen per provincie

De vetgedrukte gemeenschappelijke regelingen zijn naar voren gekomen tijdens dit onderzoek naar aanleiding van de lijst die de Rekenkamer heeft opgesteld. Zie Hoofdstuk 3.

Flevoland

1. GR Veiligheidsregio Flevoland 2008
2. GR GGD Flevoland 2008
3. GR IJsselmeergroep (werkvoorziening)

Noord-Holland

1. Centrumregeling ambtelijke samenwerking Aalsmeer en Amstelveen
2. Gemeensch. Org. Intergemeentelijke Stichting Openbaar Basisonderwijs (ISOB)
3. Gemeenschappelijke raad voor het openbaar bibliotheekwerk (Naarden-Bussum)
4. GR Afvalschap IJmond – Zaanstreek
5. GR Amstelland – Meerlandenoverleg
6. GR Archeologie Westfriese gemeenten (Archeologie West-Friesland)
7. GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
8. GR Centraal afvalverwijderingsbedrijf West-Friesland (CAW)
9. GR Centraal nautisch beheer Noordzeekanaalgebied
10. GR Cocensus 2014 (belastingen)
11. GR DUO+ (Diemen, Ouder-Amstel, Uithoorn; in oprichting)
12. GR Educatie Gooi- en Vechtstreek (volwasseneneducatie)
13. GR Financiering personeelsplan muziekschool West-Friesland
14. GR Gemeenschappelijke Rekenkamer Metropool Amsterdam
15. GR Gesubsidieerde Arbeid Kop van Noord-Holland (GrGA)
16. **GR Gezamenlijke ombudsman metropool Amsterdam 2013**
17. **GR GGD Amsterdam-Amstelland**
18. GR GGD Hollands Noorden
19. GR GGD Zaanstreek – Waterland
20. GR Gooiergracht en Vijzelgemaal Eemmeer
21. GR HALte Werk (intergem. Soc. dienst Heerhugowaard, Alkmaar, Langedijk)
22. GR IJmond werkt! (Meergroep)
23. GR inzake werkvoorzieningsschap Zaanstreek - Waterland (Baanstede)
24. GR leerplicht Gooi en Vechtstreek
25. GR Ondersteuning bestuurlijke samenwerking West-Friesland
26. GR Openbare gezondheidszorg Amstelland
27. GR OVER-gemeenten
28. GR Primair onderwijs 2010 (Gooi en Vechtstreek)

29. GR Regio Gooi en Vechtstreek
30. GR Regionaal historisch centrum Alkmaar
31. GR Samenwerking belastingen Amstelland – Meerlanden
32. GR Samenwerking Sociale Zaken 2008 (Intergem. afd. SoZa. HBEL)
33. GR SED organisatie (Stede Broec, Enkhuizen, Drechterland)
34. GR SSC (Shared Service Centre) DeSom
35. GR Stadsregio Amsterdam
36. GR Veiligheidsregio Amsterdam – Amstelland
37. GR Veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek 2011
38. GR Veiligheidsregio Kennemerland
39. GR Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
40. GR Veiligheidsregio Zaanstreek – Waterland
41. GR Vuilverbrandingsinstallatie Alkmaar e.o. (VVI)
42. GR WerkSaam West-Friesland (tot 2015 Op/Maat)
43. GR Werkvoorzieningschap Amstelland en de Meerlanden (AM Groep)
44. GR Werkvoorzieningsschap Tomingroep
45. GR Werkvoorzieningsschap Zuid-Kennemerland (Paswerk)
46. GR Westfries archief
47. Heerhugowaard en hoogheemraadschap
48. Intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Waterland (incl. streekarchief)
49. Regeling Gemeenschappelijk Orgaan Stichting Primair Openbaar Onderwijs Regio Waterland (zonder Purmerend) en Oostzaan
50. Regeling Regionaal Historisch Centrum in Noord-Holland (Noord-Hollands archief)
51. Stads- en streekarchief Naarden e.o.
52. Streekarchief Gooi en Vechtstreek
53. Werkvoorzieningsschap Noord-Kennemerland

Utrecht

1. GR Afvalverwijdering Utrecht
2. GR Belastingsamenwerking gemeenten en hoogheemraadschap Utrecht 2015
3. GR Bestuur Regio Utrecht
4. GR Blaricum Eemnes Laren
5. GR Ferm Werk
6. GR Gasdistributie Zeist en Omstreken (GZO)
7. GR Gemeentelijke Gezondheidsdienst regio Utrecht
8. GR Het Waterschapshuis
9. GR Instituut voor Sociale Werkvoorziening Zuid Oost Utrecht
10. GR Omgevingsdienst Regio Utrecht
11. GR PAUW Bedrijven
12. GR Recreatieschap Vinkeveense Plassen
13. GR Regionaal Historisch Centrum Rijnstreek en Lopikerwaard
14. GR Regionaal Historisch Centrum Zuidoost Utrecht 2014
15. GR Regionale Dienst Werk en Inkomen Kromme Rijn Heuvelrug
16. GR Regionale ICT-Dienst Utrecht
17. GR Reinigingsbedrijf Midden-Nederland

18. GR RWA
19. GR samenwerking sociale zaken Baarn, Bunschoten en Soest
20. GR Servicebureau Gemeenten
21. GR UW Samenwerking
22. GR Veiligheidsregio Utrecht 2013
23. GR Welstand en Monumenten Midden Nederland 2005
24. GR Werk & Inkomen Lekstroom
25. **Het Utrechts Archief (HUA)**

Zuid-Holland

1. GR Regionale Afvalstoffendienst Hoeksche Waard
2. GR regionaal reinigingsbedrijf Avalex
3. GR Reinigingsdienst Waardlanden
4. Gemeenschappelijke Vuilverwerking Dordrecht en Omstreken (Gevudo)
5. GR Vuilafvoerbedrijf Duin- en Bollenstreek
6. GR vuilverwijdering voor Leiden en omgeving (GEVULEI)
7. GR Drechtsteden
8. GR SVHW
9. GR BAR-organisatie
10. GR Stadsregio Rotterdam
11. GR Holland Rijnland
12. Regeling Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland
13. GR Samenwerkingsorgaan Hoeksche Waard
14. GR Belastingsamenwerking Gouwe-Rijnland
15. GR Metropoolregio Rotterdam Den Haag i.o.
16. GR IJSSELgemeenten
17. GR ISHW
18. GR Regionale Belasting Groep
19. Regeling stadsgewest Haaglanden 1995
20. GR Alblasserwaard-Vijfheerenlanden
21. GR Servicepunt71
22. GR gezamenlijke brandweer voor het haven- en industriegebied van Rotterdam en Rozenburg
23. GR Werkorganisatie Duivenvoorde
24. GR Streekarchief Rijnlands Midden
25. Streekarchief Voorne-Putten en Rozenburg
26. Streekarchief Midden-Holland
27. GR Dienst Gezondheid & Jeugd Zuid-Holland Zuid
28. GR Regionale Dienst Openbare Gezondheidszorg Hollands Midden
29. GR Gemeentelijke Gezondheidsdienst Rotterdam-Rijnmond (GGD Rotterdam-Rijnmond)
30. GR Jeugdhulp Rijnmond
31. GR Gemeentelijke Gezondheidsdienst Haaglanden
32. GR Inkoopbureau H-10
33. GR Logopedische Dienst Kring Sliedrecht
34. GR Recreatieschap Hitlandbos
35. GR Sportpark Souburgh

36. Openbaar Lichaam Midden IJsselmonde
37. GR Promen
38. GR Nieuw-Reijerwaard
39. GR van het openbaar lichaam WHW-bedrijven
40. GR Syntrophos
41. GR Beheer grondwateronttrekking Delft-Noord
42. GR Bedrijvenschap Harnaschpolder
43. GR Het Industrieschap De Plaspoelpolder
44. GR Bureau Openbare Verlichting
45. Bedrijvenschap Regio Gouda
46. GR Technisch Bureau in de Krimpenerwaard
47. GR Bleizo
48. Bedrijvenschap Hoefweg
49. GR SWA
50. GR Regionale Sociale Dienst Hoeksche Waard
51. GR De Welplaat
52. GR Regionale Sociale Dienst & Kredietbank Alblasserwaard/Vijfheerenlanden
53. GR Wvs Avelingen Groep
54. GR KDB
55. GR ISD Bollenstreek
56. GR DSW
57. GR ROGplus Nieuwe Waterweg Noord
58. GR Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid
59. GR voor de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond
60. GR Veiligheidsregio Hollands Midden
61. GR Veiligheidsregio Haaglanden 2011
62. GR voor het toezicht op het openbaar primair en speciaal onderwijs
63. GR Stroomopwaarts MVS
64. Slibverwerking 2009
65. GR Drechtwerk
66. GR Groenzone Pijnacker-Berkel en Bergboezem Oude Leede
67. **GR voor het groenbeheer Hoeksche Waard**
68. **GR Ombudscommissie Hoeksche Waard**

BIJLAGE B
Geraadpleegde bronnen

Algemeen

- Binnenlands Bestuur, Paal en Perk aan gemeenschappelijke regelingen 16 maart 2015
- Gemeentewet
- IPO, VNG en BZK (2012), Handboek Wet Revitalisering Generiek Toezicht 2012
- Kamerstukken II 2014/2015, 33961 A
- Mail ministerie van BZK aan Randstedelijke Rekenkamer d.d. 29 september 2014.
- Overheid in Nederland (in opdracht van Raadslid.nu). Onderzoek onder raadsleden naar regionale samenwerking, gemeenschappelijke regelingen en herindeling, 13 januari 2014
- Provincies en ministerie van BZK (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader. Kwestie van evenwicht!
- Rekenkamer Oost-Nederland (2013), Overijssels & Gelders financieel toezicht: meerwaarde in goede en slechte tijden
- Volkskrant, 15 januari 2015
- Vrij Nederland, 3 december 2014
- Wet gemeenschappelijke regelingen

Provincie Flevoland

- Begrotingsrichtlijnen en toetsingsaspecten (meerjaren)begroting 2015-2018 (*versie Flevoland*), 2014.
- Brief begroting 2015 GGD Flevoland (aan GGD Flevoland), 17 december 2014
- Jaarstukken 2012
- Jaarstukken 2013
- Jaarstukken 2014
- Mededeling d.d. 13 maart 2014, registratienummer 1597222
- Voorstel aan GS begroting 2015-2018 VR, GGD en IJsselmeergroep, 6 december 2014

Provincie Noord-Holland

- GS Noord-Holland (2014), Brief aan het algemene bestuur van alle gemeenschappelijke regelingen inzake indienen begroting 2016 en jaarrekening 2014, december 2014
- GS Noord-Holland (2014), brief aan PS, d.d. 14 mei 2014 betreft Financieel toezicht.
- Jaarstukken 2012
- Jaarstukken 2013
- Jaarstukken 2014
- Nota aan GS (2014), Gemeenschappelijk financieel toezichtkader *Kwestie van evenwicht!*
- PVV Noord-Holland, Investeringen in buitenlandse private projecten door Noord-Hollandse waterschappen en PWN (2013-29), 21 maart 2013
- Sector IBT, Handboek Interbestuurlijk Toezicht, december 2013
- SP Noord-Holland, Derivaten gemeenten (2013-22), 1 maart 2013

Provincie Utrecht

- Begrotingspositie 2013 van Utrechtse gemeenten, gemeenschappelijke regelingen en waterschappen
- Commissie BEM (2013), Resultaat Toezichtthema grondexploitatie 2012
- GS Utrecht (2013), Beleidsplan Interbestuurlijk Toezicht Provincie Utrecht 2014-2015
- GS Utrecht (2014), Uitvoeringsplan Interbestuurlijk Toezicht Provincie Utrecht 2014
- GS Utrecht (2014), Vaststellen gemeenschappelijk financieel toezichtkader *Kwestie van evenwicht!* (voorstel voor besluitvorming aan GS)
- GS Utrecht (2015), Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het college van GS, gesteld door dhr. R. Dercksen namens de PVV betreffende de gemeente Amersfoort
- Jaarstukken 2012
- Jaarstukken 2013
- Jaarstukken 2014
- Vaststelling toezichtcriterium begroting 2013 Gemeenschappelijke regelingen, 10 oktober 2012
- Vaststelling toezichtcriterium begroting 2014 Gemeenschappelijke regelingen, 8 oktober 2013

Provincie Zuid-Holland

- GS Zuid-Holland (2014),Preventief toezicht begrotingsjaar 2015 voor 7 gemeenschappelijke regelingen i.v.m. termijnoverschrijding (voorstel voor besluitvorming aan GS), 24 december 2014
- GS Zuid-Holland (2014), Toezichtregime begroting 2015 (brief aan de raad van de gemeente Den Haag)
- GS Zuid-Holland (2015), Begrotingscirculaire 2016-2019 (PZH-2015-508102454), brief aan dagelijkse besturen gemeenschappelijke regelingen (brief GS)
- GS Zuid-Holland (2015), Bestuurlijke verantwoording financieel toezicht 2014-2015 (brief aan PS Zuid-Holland)
- Instrumenten van het financiële toezicht op gemeenschappelijke regelingen (memo van gedeputeerde financieel toezicht aan Statencommissie Bestuur en Middelen; 2013)
- Interne overzichten van de afdeling financieel toezicht
- Jaarstukken 2012
- Jaarstukken 2013
- Jaarstukken 2014
- Jaarverslag financieel toezicht gemeenten 2011 en 2012
- Overzicht toedeling organisaties en overig (intern stuk, 2015)

Bij alle provincies is naast bovenstaande bronnen, informatie uit interviews en e-mails gebruikt.

BIJLAGE C

Geïnterviewde en geraadpleegde personen

Algemeen

- De heer G. Van Nijendaal, plaatsvervangend secretaris, Raad voor de Financiële verhoudingen
- De heer P. Jongkees, senior adviseur concerncontrol, Gemeente Haarlem
- De heer S. van den Berg, coördinator financieel toezicht / Artikel 12-inspecteur, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Provincie Flevoland

- De heer M. Roeffel, toezichthouder gemeentefinanciën

Provincie Noord-Holland

- De heer R. Timmers, coördinator financieel toezicht en voorzitter vakberaad gemeentefinanciën

Provincie Utrecht

- De heer J. de Reuver, coördinator financieel toezicht

Provincie Zuid-Holland

- De heer C. Megens, coördinator financieel toezicht
- De heer M. van der Ark, senior beleidsadviseur toezicht

BIJLAGE D

Notitie prof.mr.dr. D.J. Elzinga

In deze bijlage vindt u de notitie over de rol van PS bij de uitoefening van het financieel toezicht die de heer Elzinga, hoogleraar Staatsrecht aan de Rijksuniversiteit Groningen, schreef. De notitie is geschreven ten behoeve van het onderzoek van de Rekenkamer Oost-Nederland naar het Financieel Toezicht op gemeenten. De notitie is integraal overgenomen.

Notitie over de rol van Provinciale Staten bij de uitoefening van financieel toezicht gemeentefinanciën door Gedeputeerde Staten
door prof. mr. dr. D.J. Elzinga, juli 2013

Vraagstelling
Art. 203 van de Gemeentewet geeft GS een belangrijke functie in het financieel toezicht op de gemeenten. Onder omstandigheden is een goedkeuring van de begroting geïndiceerd en er kan preventief toezicht in werking worden gesteld. Vraag is nu welke de invloed van PS kan zijn op de wijze waarop GS van deze bevoegdheid gebruik maken? Is deze bemoeienis er überhaupt? Zo ja, hoever kan deze bemoeienis zich uitstrekken? En welk bestuursorgaan trekt uiteindelijk aan het langste einde indien zich op dit terrein conflicten of problemen voordoen?

Antwoord
1. Bij de bevoegdheidsuitoefening door de dagelijkse besturen van provincie en gemeente zijn deze in sommige gevallen sterk afhankelijk van de normatieve kaders die door raden en staten worden vastgesteld, terwijl in andere gevallen deze bevoegdheden niet of veel minder door de volksvertegenwoordigingen worden of kunnen worden ingekaderd. Waar de Gemeentewet, Provinciewet of een specifieke medebewindsbewind een verordening vraagt, is deze inkadering door de volksvertegenwoordiging veelal sterk aanwezig. Wordt geen verordening voorgeschreven, dan hangt het veelal van de specifieke taakstelling af of wel of niet wordt voorzien in een normatief kader. Daarbij speelt de behoefte van de betreffende volksvertegenwoordiging een rol, maar ook de vraag of op andere wijze in een dergelijk normatief kader is voorzien. Dat ‘andere kader’ kan een verplichtend kader zijn, zoals neergelegd in formele wetten, amvb’s, ministeriële verordeningen etc., maar ook minder verplichtend vanwege ministeriële circulaires of onderlinge afspraken die over de uitvoering van de betreffende bevoegdheid worden gemaakt. In deze casus hebben de provincies onderling, in afstemming met VNG, IPO en BZK, afspraken gemaakt over een gemeenschappelijk toezichtkader. Er is geen evidente wettelijke grondslag op basis waarvan een plicht bestaat om een dergelijk kader te realiseren en dat heeft ook tot gevolg dat de normatieve werking van dat kader in zekere zin moet worden gerelativeerd. Van de colleges van GS wordt verwacht dat ze het gezamenlijke kader verwerken in hun toezichtspraktijk. Het belangrijkste doel daarvan is dat de Nederlandse gemeenten op een enigszins gelijke wijze met het provinciale toezicht worden geconfronteerd.

2. De aanwezigheid van dit gemeenschappelijk toezichtkader en de daaruit voortvloeiende afwezigheid van specifieke en andere materiële normering door PS in de 13 provincies doet al snel het beeld ontstaan dat het financieel toezicht door GS op de gemeenten een nogal exclusieve bevoegdheid is voor het provinciale dagelijks bestuur. Door het nogal complexe en vaak technische karakter van de gemeentefinanciën wordt dit beeld verder versterkt. Nu bovendien ook de minister van BZK en gerelateerde nationale adviesorganen hier systeemverantwoordelijkheid dragen, kan gemakkelijk de conclusie worden getrokken dat de GS-bevoegdheden uit art. 203 Gemeentewet zich niet lenen, maar zich ook niet mogen lenen voor een al te intensieve bemoeienis van PS.

3. Binnen de systematiek van het provinciale bestuursmodel is een dergelijk conclusie echter niet erg valide. In de bestuurspraktijk kan het weliswaar wijs en verstandig zijn om GS als provinciaal toezichthouder veel ruimte te geven, indien GS echter onder specifieke omstandigheden een beroep doen op de eventuele exclusiviteit van de betreffende bevoegdheid dan kan een dergelijk beroep geen stand houden. Strikt genomen kan PS alleen geheel op afstand worden gehouden indien door het dagelijks bestuur een bevoegdheid wordt uitgeoefend in de hoedanigheid als rijksorgaan. Een voorbeeld daarvan is de betrokkenheid van de CdK bij de aanstelling van burgemeesters. Hier treedt de CdK niet op als provinciaal bestuursorgaan, maar als rijksorgaan en om die reden komt PS dan ook geen enkele betrokkenheid toe. Oefenen CdK, dan wel GS bevoegdheden uit als provinciaal orgaan dan is er om die reden per se altijd een rol voor PS.

4. Wat is in dergelijke gevallen de wettelijke grondslag voor PS-bemoeienis? Deze wordt geconstitueerd langs de volgende lijnen. In de eerste plaats is PS het ‘hoofd’ van de provincie. Ondanks een uitdrukkelijke bevoegdheidsverdeling tussen algemeen bestuur en dagelijks bestuur - die door de dualisering nog wat scherpere vormen heeft gekregen - is PS het ‘hoofd’ van de provincie, waarbij GS in hoge mate afhankelijk is van PS. Die afhankelijkheid komt op twee manieren tot uitdrukking. (1) Qua inhoudelijke normering en budget wordt GS door PS ingekaderd en gestuurd; (2) De leden van GS - gedeputeerden en CdK - zijn zowel gezamenlijk als individueel afhankelijk van het ‘politieke vertrouwen’ van een meerderheid van de staten. Zij zijn verplicht PS te informeren en aan PS verantwoording af te leggen. Het is vooral deze politiek gestructureerde verantwoordings- en vertrouwensrelatie die PS onder alle omstandigheden een titel geeft om zich in te laten met bevoegdheidsuitoefeningen door GS.

5. Een en ander kan als volgt nog wat nader worden geadstrueerd. Conform de Provinciewet zijn - zoals gezegd - de leden van GS zowel individueel als collectief verplicht om inlichtingen te geven aan PS en verantwoording af te leggen. Voor de gedeputeerden geldt als zwaarwegende sanctie dat ze bij vertrouwensverlies ontslag kunnen krijgen, ten aanzien van de CdK geldt een aanbeveling tot ontslag bij vertrouwensverlies. Deze ‘machtsinstrumenten’ van PS zijn strikt subjectief van aard. Zij kunnen wat de gedeputeerden betreft niet door een hogere bestuursinstantie worden gecorrigeerd en ze zijn niet vatbaar voor een rechterlijk oordeel. In deze elementen komt het hoofdschap van provinciale staten dan ook sterk tot uitdrukking. Het college van GS kan niet aannemelijk maken dat een min of meer exclusieve bevoegdheidsverdeling zou moeten leiden tot een matiging van de bemoeienis van provinciale staten.

6. Daarbij geldt als uitgangspunt dat PS een bevoegdheid die uitdrukkelijk aan GS is toebedeeld niet mag overnemen, ook niet grotendeels. Maar PS kan wel onder alle omstandigheden verantwoording vragen en eventueel daaruit politieke consequenties trekken. Opmerkelijk is zelfs dat die politieke verantwoording scherper kan zijn bij bevoegdheden die min of meer exclusief aan GS zijn toebedeeld. Immers indien PS en GS gedeelde bevoegdheden hebben of indien PS in de gelegenheid is om het handelen van GS inhoudelijk in te kaderen en te normeren, dan ontstaat daardoor een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Bij fouten en problemen is er in die situatie per se ook een medeverantwoordelijkheid voor PS. Gaat het echter om meer exclusieve GS-bevoegdheden die niet door PS maar door anderen worden ingekaderd en genormeerd, dan is de vrijheid voor PS om in het verantwoordingsproces scherp aan de wind te zeilen aanzienlijk groter.

7. De potentiële scherpte van die verantwoording schept dan een constellatie waarin het college van GS in de reguliere situatie veel ruimte en vrijheid van handelen geniet. Dat kan al gauw de schijn wekken dat die feitelijke toestand ook de gewenste toestand is en PS-bemoeienis uit moet blijven. Ontstaan echter problemen of conflicten over de wijze waarop het college van GS zich van zijn taak kwijt, dan kan het beeld van het ene op het andere moment geheel omslaan en kan PS alle beschikbare verantwoordingsinstrumenten en politieke sancties inzetten.

8. Toegepast op de GS-bevoegdheid van art. 203 Gemeentewet ontstaat nu het volgende beeld. De inhoudelijke normering van die bevoegdheid vloeit vooral voort uit het Gemeenschappelijk Financieel toezichtkader, daarnaast uit de Gemeentewet, Awb en BBV. Er is weinig aanvullende normering door PS. Ook de aard van het toezicht leent zich niet voor een al te grote bemoeienis ex ante van PS. Er moet budget beschikbaar zijn voor de uitvoering van deze taak. Ex post moet verantwoording worden afgelegd over de uitoefening van de bevoegdheid. Deze beperkte rol van PS in de reguliere situatie is echter in geen enkel opzicht normatief voor de minder reguliere posities. Onder alle omstandigheden kunnen PS hun bemoeienis intensiveren en in het verantwoordingsproces alle beschikbare middelen inzetten.

Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam

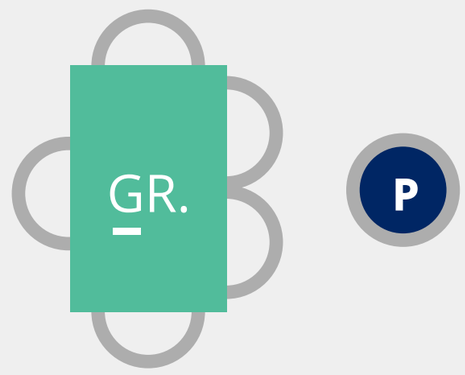
Telefoon 020 - 58 18 585
info@randstedelijke-rekenkamer.nl
www.randstedelijke-rekenkamer.nl

Financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen

UITWERKING EN UITVOERING VAN FINANCIEEL TOEZICHT IN BEELD

Dit rapport gaat over gemeenschappelijke regelingen waar de provincie financieel toezicht op moet houden.

Op de gemeenschappelijke regelingen waar de provincie zelf aan deelneemt (zoals bijvoorbeeld de omgevingsdiensten) houdt de minister van BZK financieel toezicht.

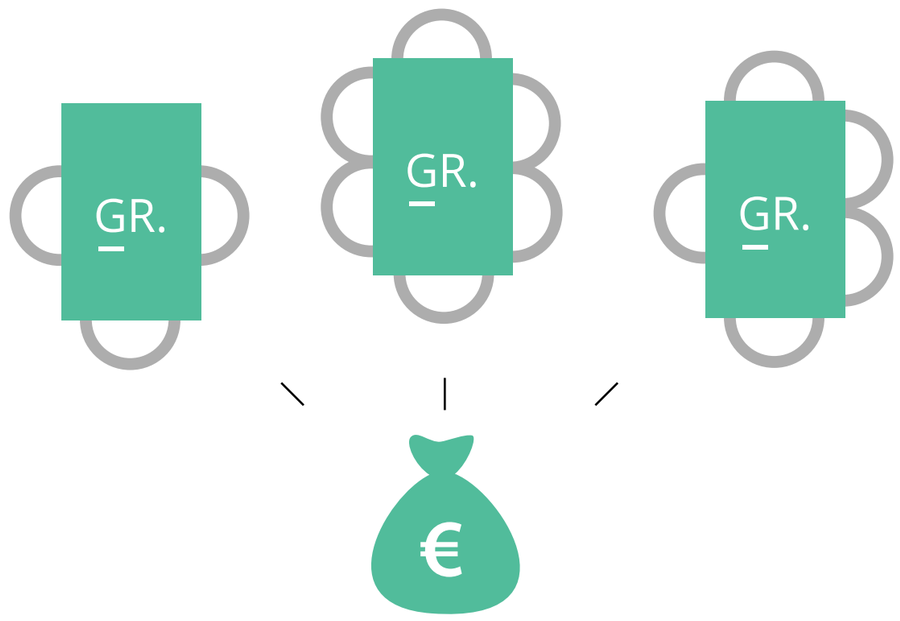


Op gemeenschappelijke regelingen waar de provincie niet aan deelneemt zijn GS aangewezen als financieel toezichthouder.

Dit onderzoek gaat over gemeenschappelijke regelingen waar de provincie niet aan deelneemt.

Waarom is dit toezicht belangrijk?

Gemeenten werken steeds vaker samen. In de afgelopen periode hebben de decentralisaties in het sociaal domein voor een toename van het aantal gemeenschappelijke regelingen gezorgd. Daarnaast is ook het financiële belang van bestaande gemeenschappelijke regelingen toegenomen.



TOENAME (AANTAL & FINANCIËLE BELANG) GEMEENSCHAPPELIJK REGELINGEN

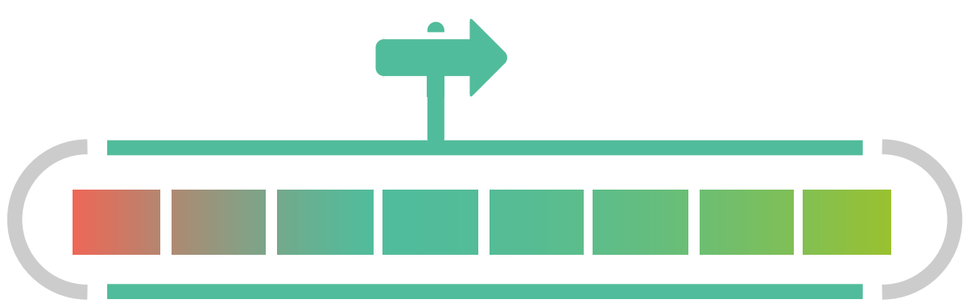
Bij gemeenschappelijke regelingen kunnen zich, net als bij gemeenten, forse (financiële) risico's voordoen.

Gemeenten die als deelnemer in een gemeenschappelijke regeling participeren, draaien op voor een eventueel tekort. Wat kan leiden tot financiële problemen voor de betreffende gemeente.

Invulling financieel toezicht

Met het financieel toezicht wordt beoogd een gezonde financiële situatie bij gemeenschappelijke regelingen te bevorderen. Naast de wettelijke grondslag van het financieel toezicht, hebben de toezichthouders (provincies en BZK) het 'Gemeenschappelijk financieel toezichtkader' (GTK) opgesteld; **Kwestie van evenwicht** (2014). Hierin zijn afspraken vastgelegd over de wijze waarop zij het toezicht willen invullen. De uitvoering van het financieel toezicht is risico georiënteerd en de inzet van de toezichthouder is daarop afgestemd.

Toezicht op gemeenschappelijke regelingen is in beginsel analoog aan het toezicht op de gemeente; dezelfde criteria en afwegingen gelden voor het instellen van preventief toezicht. Het GTK suggereert meer vrijheid in de invulling van het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen dan bij het toezicht op gemeenten. Om die reden verwacht de Rekenkamer dat de provincies expliciet aandacht aan gemeenschappelijke regelingen besteden in hun beleid op het terrein van financieel toezicht.



Centrale onderzoeksvraag:

Heeft de provincie het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen in opzet voldoende uitgewerkt en wordt het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen ook voldoende uitgevoerd?

Onderzoeksvragen:

De centrale onderzoeksvraag is beantwoord aan de hand van de volgende drie deelvragen:

1. Heeft de provincie de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden goed in beeld?
2. Hoe heeft de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen ingericht?
3. Hoe voert de provincie het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen uit?

De conclusies:

Flevoland **Noord-Holland** **Utrecht** **Zuid-Holland**

Flevoland

De provincie Flevoland heeft het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen goed uitgevoerd. Gelet op het beperkt aantal (drie) gemeenschappelijke regelingen waarop de provincie toezicht dient te houden, is het te verklaren dat er geen uitgewerkte opzet van het financieel toezicht op deze regelingen is.

1. De provincie Flevoland heeft de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden goed in beeld.

2. De provincie Flevoland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. De werkwijze van de provincie is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een risicogerichte benadering.

3. Ook de uitvoering van het toezicht is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een risicogerichte benadering.

FLEVOLAND

NOORD-HOLLAND

Noord-Holland

De provincie Noord-Holland heeft in de afgelopen jaren geen structureel financieel toezicht gehouden op gemeenschappelijke regelingen. Het financieel toezicht zal voor het begrotingsjaar 2016 opnieuw worden ingevoerd en de provincie is bezig met de voorbereidingen hiervoor.

1. De provincie Noord-Holland hield de afgelopen jaren geen overzicht bij van het aantal regelingen waarop ze toezicht moest houden. In de voorbereiding op de herinvoering van het financieel toezicht heeft de provincie het overzicht van gemeenschappelijke regelingen geactualiseerd. Uit dit onderzoek bleek dat dit overzicht op twee regelingen na volledig was. Deze twee regelingen zijn inmiddels toegevoegd.

2. De provincie Noord-Holland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. Voor de begrotingscyclus 2016 gaat de provincie de uitvoering van het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen oppakken.

3. De afgelopen jaren heeft de provincie Noord-Holland, vooruitlopend op de afschaffing van de provinciale taak, het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen nauwelijks uitgevoerd.

Utrecht

De provincie Utrecht heeft een goede opzet voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen en heeft dit financieel toezicht ook goed uitgevoerd.

1. De provincie Utrecht had de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden op één na in beeld. Deze gemeenschappelijke regeling is inmiddels aan het overzicht toegevoegd.

2. De provincie Utrecht heeft expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. De werkwijze van de provincie is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een uitgewerkte risicogerichte benadering.

3. De uitvoering van het toezicht is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en het eigen beleid van de provincie.

UTRECHT

ZUID-HOLLAND

Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland heeft de werkwijze voor het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen voldoende geborgd; in verschillende documenten is een omschrijving van de werkwijze opgenomen. De provincie voert het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen goed uit.

1. De provincie Zuid-Holland had de gemeenschappelijke regelingen waarop zij financieel toezicht moet houden op twee na in beeld. Deze twee regelingen zijn inmiddels aan het overzicht van de provincie toegevoegd.

2. De provincie Zuid-Holland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld, maar de werkwijze van de provincie is in verschillende documenten beschreven. De werkwijze van de provincie is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en kent een uitgewerkte risicogerichte benadering.

3. De uitvoering van het toezicht is in lijn met het gemeenschappelijk financieel toezichtkader en de eigen werkwijze van de provincie, zoals onder andere vastgelegd in de begrotingscirculaire.

Provincie Noord-Holland

2015

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 23 november 2015

Onderwerp: Rapport Randstedelijke Rekenkamer 'Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen'

Kenmerk:

Bijlagen:

Rapport Randstedelijke Rekenkamer
Brief Randstedelijke Rekenkamer
Infographic

1. Inleiding

De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt de doelmatigheid, de doeltreffendheid en de rechtmatigheid van het door het provinciebestuur gevoerde bestuur (artikel 183 van de Provinciewet).
In dit kader brengt de Randstedelijke Rekenkamer het voorliggende rapport 'Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen' aan Provinciale Staten uit.
Provinciale Staten behandelt Rekenkamerrapporten standaard in de betreffende vakcommissie en rondt deze af met een Statenbesluit.

De Randstedelijke Rekenkamer heeft een onderzoek gedaan naar het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen. Het betreft een onderzoek voor de vier Randstadprovincies. Met de uitkomsten van dit onderzoek wil de Rekenkamer de provincies inzicht geven in het beleid en de uitvoering van het financieel toezicht en verbeterpunten aandragen.

2. Conclusies en aanbevelingen

<u>Conclusies</u>
De conclusies voor de provincie Noord-Holland en de toelichting daarop zijn verwoord op pagina 6 van het rapport. De Rekenkamer concludeert dat de provincie in de afgelopen jaren geen structureel toezicht heeft gehouden op gemeenschappelijke regelingen. Het financieel toezicht zal voor het begrotingsjaar 2016 opnieuw worden ingevoerd.

1. De provincie Noord-Holland hield de afgelopen jaren geen overzicht bij van het aantal regelingen waarop ze toezicht moest houden. In de voorbereiding op de herinvoering van het financieel toezicht heeft de provincie het overzicht van gemeenschappelijke regelingen geactualiseerd. Uit dit onderzoek bleek dat dit overzicht op twee regelingen na volledig was. Deze twee regelingen zijn inmiddels toegevoegd.
2. De provincie Noord-Holland heeft geen expliciet beleid over financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen vastgesteld. Voor de begrotingscyclus 2016 gaat de provincie de uitvoering van het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen oppakken.

3. De afgelopen jaren heeft de provincie Noord-Holland, vooruitlopend op de afschaffing van de provinciale taak, het toezicht op de gemeenschappelijke regelingen nauwelijks uitgevoerd.

Aanbevelingen
De Rekenkamer heeft voor de provincie Noord-Holland vier aanbevelingen gedaan (zie pagina 8, 9 en 10 voor de aanbevelingen en onderbouwing).

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.
2. Spreek met GS af dat goed wordt bijgehouden welke gemeenschappelijke regelingen onder financieel toezicht van de provincie vallen.
3. Bepaal welke informatie u over financieel toezicht wenst te ontvangen en maak hierover afspraken met GS.
4. Vraag GS om na te gaan of de "provincie-specifieke" werkwijzen van de andere provincies, die in dit onderzoek naar voren zijn gekomen, een aanvulling zijn op de eigen werkwijze.

3. Reactie Gedeputeerde Staten

Voor de volledige reactie van GS zie pagina 12 t/m 16 van het rapport.

GS herkennen zich in de conclusie van de Randstedelijke Rekenkamer dat Noord-Holland in de afgelopen jaren geen structureel toezicht heeft gehouden op gemeenschappelijke regelingen, dat het financieel toezicht voor het begrotingsjaar 2016 opnieuw worden ingevoerd en dat de provincie bezig is met de voorbereidingen hiervoor.

In reactie op conclusie 2.1. '*De provincie Noord-Holland hield de afgelopen jaren geen overzicht bij van het aantal regelingen waarop ze toezicht moest houden'*, geven GS aan dat het rapport de indruk kan wekken dat Noord-Holland zich gedurende de onderzoeksperiode niet goed van deze taak heeft gekweten. Een indruk die naar de indruk van GS niet terecht zou zijn. Op pagina 13 en 14 van het rapport lichten GS deze reactie toe.

Reactie Gedeputeerde Staten per aanbeveling

Aanbeveling 1
(Flevoland, Noord-Holland en Zuid-Holland)
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.

Reactie:
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 toezichtkader 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.

Aanbeveling 2
(Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland)
Spreek met GS af dat goed wordt bijgehouden welke gemeenschappelijke regelingen onder financieel toezicht van de provincie vallen.

Reactie:
Wij hebben hieraan inmiddels gevolg gegeven. Medio 2014 heeft een inventarisatie van de regelingen plaatsgevonden. Op dit moment is een compleet beeld aanwezig. Vanaf het begrotingstraject 2016 zal een jaarlijkse actualisatie van het overzicht van de onder het financieel toezicht ressorterende regelingen plaatsvinden. De informatie uit de gemeentelijke begrotingen, alsmede de contacten met de gemeenten zullen daarvoor de belangrijkste informatiebronnen vormen.

Aanbeveling 3
(Flevoland, Noord-Holland en Utrecht)
Bepaal welke informatie u over financieel toezicht wenst te ontvangen en maak hierover afspraken met GS.
Deze aanbeveling vloeit voort uit de extra bevinding van de Rekenkamer. PS dienen naar hun visie zelf te bepalen of en zo ja, welke informatie zij over financieel toezicht wensen te ontvangen en hoe intensief zij zich willen bezighouden met dit onderwerp. De Rekenkamer geeft aan dat bijvoorbeeld gekozen kan worden voor alleen een verantwoording in de jaarstukken, maar ook kan worden afgesproken dat GS op een apart moment een verantwoordings-rapportage verstrekken over financieel toezicht.

Reactie:
Wij zijn te allen tijde bereid de Staten te informeren. Wij brengen jaarlijks onze bevindingen over de financiële posities ter kennis van de gemeenteraden. Hierdoor wordt onze visie openbare informatie die in beginsel voor iedereen te raadplegen is.

De Rekenkamer geeft voorbeelden op welke wijze deze informatie direct aan Provinciale Staten geadresseerd zou kunnen worden.
In het verleden werd vanuit het financieel toezicht jaarlijks een verantwoordingsrapportage opgemaakt. Op enig moment hebben Provinciale Staten aangegeven (gelet op de actualiteitswaarde) geen behoefte meer te hebben aan een afzonderlijke rapportage achteraf. Nu verloopt deze informatiestroom via de jaarstukken. Daarnaast hebben wij beleid ten aanzien van de actieve en passieve informatieplicht aan Provinciale Staten die ook voor het financieel toezicht geldt. Mochten de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven dan zullen wij de Staten informeren en zo nodig adviseren om tot een andere vorm van informatievoorziening te komen.

Aanbeveling 4
(Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland)
Vraag GS om na te gaan of de "provincie-specifieke" werkwijzen van de andere provincies, die in dit onderzoek naar voren zijn gekomen, een aanvulling zijn op de eigen werkwijze.

Reactie:
Wij gaan hieraan invulling geven. Zoals aangegeven zijn al diverse acties uitgevoerd om aan het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen opnieuw invulling te geven. Een deel van de aangehaalde provincie-specifieke werkwijzen van de andere provincies komen daardoor bij Noord-Holland nu ook terug bij de uitvoering van het financieel toezicht op de regelingen.

Daar waar dit niet het geval is zullen wij laten onderzoeken of deze een waardevolle aanvulling op de thans ingevoerde werkwijze kunnen zijn.

De aanbevelingen van de Rekenkamer zijn, geherformuleerd als besluiten, opgenomen in het ontwerpbesluit.

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

H.W. Struben,	voorzitter Statencommissie Mobiliteit en Financiën
mw. M. Spoor-Hendriks,	griffier Statencommissie Mobiliteit en Financiën

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van de commissie Mobiliteit en Financiën van 23 november 2015,

gelezen het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer, getiteld “Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen”

besluiten:

1. GS te verzoeken om een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te ontwikkelen en om deze visie vast te leggen in beleid en hierin de risicogerichte benadering mee te nemen;

2. GS te verzoeken om goed bij te houden welke gemeenschappelijke regelingen onder financieel toezicht van de provincie vallen;

3. GS te verzoeken om samen met PS te bepalen welke informatie PS over het financieel toezicht wenst te ontvangen en hierover afspraken te maken;

4. GS te vragen na te gaan of de “provincie-specifieke” werkwijzen van de andere provincies, die in dit onderzoek naar voren zijn gekomen, een aanvulling zijn op de eigen werkwijze.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie Noord-Holland

2015

OPLEGMEMO

Statengriffie
Staten- en commissieadviseur: Marjo Spoor, spoorm@noord-holland.nl, 023 514 5308

Statencommissie Mobiliteit en Financiën, 20 november 2015

Agendapunt:

Onderwerp: **Protocol voor de accountantscontrole op de jaarstukken 2015 en 2016**

Inhoud

1. Aan de commissie gevraagde actie

PS te adviseren over het controleprotocol 2015 en 2016.

2. Waarom wordt het aan de commissie voorgelegd?

Provinciale Staten geven in het controleprotocol de te hanteren goedkeuring- en rapporteringtoleranties[1] weer en geven aanwijzingen voor de controle van de jaarstukken en de controle van de SISA[2] bijlage. In de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën wordt het controleprotocol besproken en bepaald voor welke periode het controleprotocol wordt vastgesteld.

---

[1] De accountant accepteert in de controle bepaalde toleranties en richt de controle daarop in. De accountant controleert niet ieder document of iedere financiële handeling, maar richt de controle zodanig in dat voldoende zekerheid wordt verkregen over het getrouwe beeld van de jaarrekening en de rechtmatigheid van de verantwoorde baten en lasten en balansmutaties en financiële beheerhandelingen met een belang groter dan de vastgestelde goedkeuringstolerantie1. De accountant richt de controle in op het ontdekken van belangrijke fouten en baseert zich daarbij op risicoanalyse, rechtmatigheden, (financiële) procesmatige juistheden, vastgestelde toleranties en statische deelwaarnemingen en extrapolaties

[2] **SISA** staat voor *single information en single audit*. Het is een systematiek die in Nederland door de Rijksoverheid is ingevoerd voor de verantwoording van onder andere specifieke uitkeringen aan medeoverheden. Hierdoor hoeven gemeenten en provincies voortaan nog maar op één moment per jaar (*single information*) informatie aan het Rijk te leveren. Bij de controle van deze informatie wordt vervolgens gesteund op de controle die de organisatie zelf al uitvoert (*single audit*). De Rijksoverheid voert hiervoor geen aparte controle (meer) uit.

In de voorliggende stukken is uitgegaan van een periode van 2 jaar 2015-2016. Het controleprotocol kan bijgesteld worden indien dit nodig blijkt te zijn.

In voorgaande perioden werd het controleprotocol voorzien van een advies door de Rekeningencommissie later Auditcommissie.

3. Relevante informatie voor de aan de commissie gevraagde actie
Ernst & Young Accountants is opdracht verstrekt de accountantscontrole als bedoeld in artikel 217 lid 2 Provinciewet, voor de provincie Noord-Holland uit te voeren met ingang van de controle van het boekjaar 2014 tot en met het boekjaar 2016 met de mogelijkheid tot verlenging met twee keer één jaar. In de offerteaanvraag accountancy zijn de te leveren diensten omschreven.
De minimumeisen aan de accountantscontrole liggen vast in het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado).
Provinciale Staten kunnen deze minimumeisen aanvullen. De commissie adviseert tevens elk jaar over de 4 speerpunten die specifiek aandacht krijgen bij de accountantscontrole. Voor de controle over het jaar 2015 zijn geen speerpunten benoemd. Voor 2016 kunnen deze in een later stadium eventueel alsnog worden vastgesteld.

In het jaarlijks door Gedeputeerde Staten op te stellen normenkader worden de wet- en regelgeving aangegeven die in het kader van het financieel beheer onderwerp van de rechtmatigheidscontrole zijn. Het normenkader wordt na vaststelling door GS toegezonden aan Provinciale Staten en als bijlage toegevoegd aan het controleprotocol.

4. Proces en procedure
De griffie verwerkt het advies van de commissie Mobiliteit en Financiën in de voordracht en het ontwerpbesluit voor Provinciale Staten.

PROTOCOL VOOR DE ACCOUNTANTSCONTROLE OP DE JAARSTUKKEN 2015 en 2016 VAN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND

1. Inleiding

Provinciale Staten hebben aan Ernst & Young Accountants opdracht verstrekt de accountantscontrole als bedoeld in artikel 217 lid 2 Provinciewet, voor de provincie Noord-Holland uit te voeren met ingang van de controle van het boekjaar 2014 tot en met het boekjaar 2016 met de mogelijkheid tot verlenging met twee keer één jaar. De jaarstukken en het financieel beheer zoals uitgeoefend door of namens het college van Gedeputeerde Staten, zijn object van controle.

1.1 Doelstelling

Provinciale Staten moeten voor de uitvoering van de accountantscontrole aan een aantal zaken nader invulling geven. Met dit protocol stellen Provinciale Staten nadere aanwijzingen vast die specifiek van toepassing zijn voor de controle van de jaarstukken 2015 t/m 2016 en de controle van de SISA bijlage.

1.2 Wettelijk kader

De Provinciewet, art. 217 lid 2, schrijft voor dat de Staten één of meer accountants aanwijzen als bedoeld in art. 393 eerste lid Boek 2 Burgerlijk Wetboek voor de controle van de in art. 201 Provinciewet bedoelde jaarrekening en het daarbij verstrekken van een accountantsverklaring en het uitbrengen van een rapport van bevindingen.

2.1 Te hanteren goedkeuring- en rapporteringtoleranties

Goedkeuringstolerantie

De accountant gebruikt ten behoeve van de oordeelsvorming over de jaarrekening van de provincie Noord-Holland, de volgende goedkeuringstoleranties:

Goedkeuringstolerantie	Goedkeurend	Beperking	Oordeelsonthouding	Afkeurend
Fouten in de jaarrekening (% lasten)	<= 1%	> 1% < 3%	-	>= 3%
Onzekerheden in de controle (% lasten)	<= 3%	> 3% <10%	>=10%	

Rapporteringtolerantie

Voor de rapporteringtolerantie stellen de Staten als maatstaf dat de accountant elke fout of onzekerheid ≥ € 100.000 rapporteert.

2. 2 Rechtmatigheid

Rechtmatigheid in het kader van de accountantscontrole heeft betrekking op het voldoen aan de wettelijke kaders en regelgeving en strekt zich uit over alle baten en lasten evenals de balansmutaties in de jaarrekening. Aan deze baten en lasten en balansmutaties liggen financiële beheershandelingen ten grondslag.

Het Besluit Accountantscontrole decentrale overheden (Bado). onderscheidt de volgende financiële beheershandelingen:

- Overdrachten aan of van natuurlijke personen en aan rechtspersonen (bijvoorbeeld subsidies, uitkeringen, belastingen en heffingen);
- Transacties waarbij een tegenprestatie wordt verkregen of geleverd;
- Financieringen, waaronder opgenomen en uitgezette leningen en de daarbij behorende rente en aflossingen;
- Vermogensmutaties (bijvoorbeeld {rechtstreekse} mutaties van reserves en voorzieningen en de afschrijvingssystematiek).

De accountantscontrole voor de provincie Noord-Holland richt zich op de beoordeling of deze financiële beheershandelingen zijn uitgevoerd volgens de wet- en regelgeving en of dit in de administratie op de juiste wijze is vastgelegd.

Rechtmatigheidcriteria

In het kader van de rechtmatigheidcontrole kunnen 9 rechtmatigheidcriteria worden onderkend:

1. het begrotingscriterium;
2. het voorwaardencriterium;
3. het misbruik en oneigenlijk gebruikscriterium;
4. het calculatiecriterium;
5. het valuteringcriterium;
6. het adresseringscriterium;
7. het volledigheidscriterium;
8. het aanvaardbaarheidscriterium en
9. het leveringscriterium.

In het kader van het getrouwheidsonderzoek wordt door de accountant al aandacht besteed aan de meeste van deze criteria. Voor de oordeelsvorming over de rechtmatigheid van het financieel beheer zal extra aandacht besteed moeten worden aan de volgende rechtmatigheidcriteria:

1. Het begrotingscriterium;

Hierbij vindt toetsing van de gerealiseerde lasten aan de begrote lasten plaats, opdat van overschrijdingen kan worden vastgesteld of deze passen binnen het geformuleerde beleid en of ze verwijtbaar zijn.

2. Het voorwaardencriterium.

Dit betreft toetsing aan nadere voorwaarden die in specifieke wet- en regelgeving is opgenomen. Concreet betekent dit dat door Provinciale Staten limitatief moet zijn bepaald aan welke, in weten regelgeving vastgelegde voorwaarden de accountant moet toetsen.

3. *Het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium (M&O-criterium)*;
Het misbruik en oneigenlijk gebruikcriterium betreffen de toetsing van het gevoerde beleid ter voorkoming en bestrijding van misbruik en oneigenlijk gebruik.

3. Strekking verklaring bij de jaarstukken
De accountant zal GS vooraf op de hoogte stellen bij een mogelijke clausulering van de accountantsverklaring. Als een clausulering van de verklaring plaatsvindt, zal door de accountant in zijn rapport van bevindingen aan PS een nadere toelichting worden gegeven. Bij het maken van een afweging over de strekking van de verklaring betreffende rechtmatigheid moet worden meegenomen in hoeverre sprake is van aanspreekbaar/beïnvloedbaar gedrag door GS/het ambtelijk apparaat of in hoeverre regels/voorschriften door externe invloeden niet konden worden nageleefd (vertraging bij aanleverende/aanvragende instellingen/instanties, vertraging in oplevering van vereiste externe controlerapporten etc.).

Bijlage: Normenkader 2015 (wordt na vaststelling door Gedeputeerde Staten toegevoegd).

Provincie Noord-Holland

2015

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 23 november 2015

Onderwerp: Protocol voor de accountantscontrole op de jaarstukken 2015 en 2016

Kenmerk:

Bijlagen: **ontwerpbesluit**
controleprotocol 2015 en 2016

1. Inleiding

Inleiding

De Provinciewet, art. 217 lid 2, schrijft voor dat de Staten één of meer accountants aanwijzen als bedoeld in art. 393 eerste lid Boek 2 Burgerlijk Wetboek voor de controle van de in art. 201 Provinciewet bedoelde jaarrekening en het daarbij verstrekken van een accountantsverklaring en het uitbrengen van een rapport van bevindingen.

Provinciale Staten hebben aan Ernst & Young Accountants opdracht verstrekt de accountantscontrole als bedoeld in artikel 217 lid 2 Provinciewet, voor de provincie Noord-Holland uit te voeren met ingang van de controle van het boekjaar 2014 t/m het boekjaar 2016 met de mogelijkheid tot verlenging met twee keer één jaar. De jaarstukken en het financieel beheer zoals uitgeoefend door of namens het college van Gedeputeerde Staten, zijn object van controle.

Provinciale Staten moeten voor de uitvoering van de accountantscontrole aan een aantal zaken nader invulling geven. Met dit protocol stellen Provinciale Staten nadere aanwijzingen vast die specifiek van toepassing zijn voor de controle van de jaarstukken 2015 en 2016 en de controle van de SISA bijlage.
Indien nodig kan het controleprotocol tussentijds bijgesteld worden.

2. Voorstel

Ik stel u namens de Statencommissie Mobiliteit en Financiën voor het bijgaande ontwerpbesluit vast te stellen.

H.W. Struben , voorzitter Statencommissie Mobiliteit en Financiën

M. Spoor-Hendriks , griffier commissie

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van de Statencommissie Mobiliteit en Financiën

van 23 november 2015;

besluiten:

het protocol voor de accountantscontrole op de jaarstukken 2015 en 2016 Provincie Noord-Holland vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, wnd. statengriffier

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
E. Muller
MID/AFD

Doorkiesnummer (023) 514 3397
mullere@noord-holland.nl

INGEKOMEN - 4 NOV. 2015

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk
692844-700722

Uw kenmerk

Betreft: Laatste begrotingswijziging 2015

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de laatste begrotingswijziging 2015.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provincieseeretaris

G E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

2 bijlage(n)
- Voordracht Laatste begrotingswijziging
- Laatste begrotingswijziging

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 14 december 2015

Onderwerp: Laatste begrotingswijziging 2015

Bijlagen:

Laatste begrotingswijziging 2015

1. Inleiding

De Noord-Hollandse P&C cyclus bestaat uit 4 documenten: de kaderbrief, de begroting, de zomernota en de jaarrekening. Op deze sturings- en bijsturingsmomenten wordt aan uw Staten gerapporteerd volgens het door u vastgestelde format.

Naast deze P&C momenten zijn er nog twee momenten waarop een begrotingswijziging aan PS wordt voorgelegd. Dit zijn de eerste begrotingswijziging aan het begin van het jaar en de laatste begrotingswijziging die nu voorligt. Deze begrotingswijzigingen zijn financieel van aard, ze bevatten geen instrumenten en output.

Bij de reactie van GS aan PS op het onderzoek analyse onderbesteding over boekjaar 2013 is geconcludeerd dat een belangrijk deel van de onderbesteding voorkomen had kunnen worden door de begroting tussentijds te wijzigen. In deze begrotingswijziging is daaraan invulling gegeven en zijn de programmabudgetten bijgesteld op basis van recente prognoses. Deze laatste begrotingswijziging is daarom uitgebreider dan u in voorgaande jaren gewend was.

Aan de batenkant zijn de gevolgen voor 2015 van de septembercirculaire van het ministerie van BZK over het Provinciefonds en de meest recente verwachtingen over de opbrengst motorrijtuigenbelasting verwerkt. Aan de lastenkant is de stelpost afrekeningsverschillen geactualiseerd op basis van de laatste stand.

Wat betreft de programmabudgetten heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de op dit moment te verwachten eindstand en deze budgetten zijn bijgesteld.

Daarmee wijzigt het saldo van de begroting 2015 van € 0,00 naar € 7.820.000 voordelig.

2. Overzicht financiële mutaties die leiden tot het gewijzigde begrotingssaldo 2015

Omdat deze begrotingswijziging slechts een beperkt aantal mutaties van voornamelijk technische aard omvat, zijn niet alle gedetailleerde financiële tabellen per operationeel doel toegevoegd. Alle mutaties zijn bij de programma's toegelicht met vermelding van het operationele doel waar ze betrekking op hebben.

Hieronder vindt u een tabel van de mutaties die invloed hebben op het saldo. Deze zijn toegelicht bij de diverse programma's in deze laatste begrotingswijziging.

OD	Onderwerp	Mutatie LBW 2015	Voor- of nadelig
1.1.1	Beleidsevaluatie en monitoring	-500.000	Voordelig
1.1.1	Bestuurskracht	-100.000	Voordelig
1.1.1	Public Affairs	-10.000	Voordelig
1.1.1	Strategische verkenningen	-70.000	Voordelig
2.2.1	PBMA (Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam)-coördinatie en Spoor	-19.000	Voordelig
3.2.1	Activiteiten rond waterkwaliteit	-40.000	Voordelig
4.1.2	Handhaving milieuwetgeving en MIP	-106.000	Voordelig
4.1.2	Ontgrondingen	100.000	Nadelig
4.1.2	Uitvoering WABO	-158.000	Voordelig
4.1.2	Bodemsanering	-40.000	Voordelig
5.1.3	Grond in/verkoop beheer en onderhoud	4.471.000	Nadelig
5.3.1	Internationale Marketing	-50.000	Voordelig
5.4.1	Storting Reserve Groene Uitweg	2.750.000	Nadelig
7.1.1	Eigendommen niet voor de openbare dienst bestemd	-1.540.000	Voordelig
7.1.1	Motorrijtuigenbelasting	-2.000.000	Voordelig
7.1.1	Overige diensten voor derden algemeen	-500.000	Voordelig
7.1.1	Uitkering uit het Provinciefonds	-1.328.000	Voordelig
7.1.1	Apparaatskosten in de loop van het jaar ontstaan	-130.000	Voordelig
7.1.1	Eigendommen niet voor de openbare dienst bestemd	200.000	Nadelig
7.1.1	Afrekeningsverschillen voorgaande jaren	-6.000.000	Voordelig
7.1.2	Vrijval Reserve ILG	-2.750.000	Voordelig
Totaal		**-7.820.000**	**Voordelig**

3. Neutrale mutaties

Naast de mutaties die leiden tot het saldo, zijn er neutrale mutaties opgenomen. Deze zijn in te delen in de volgende categorieën:

Bijstellingen van kasramingen uit reserves.

In deze begrotingswijziging zijn de lasten gedekt uit reserves naar beneden bijgesteld met € 20,6 miljoen. De bijbehorende dekking in de vorm van de onttrekking aan de reserves is daaraan aangepast en is eveneens € 20,6 miljoen lager. De toelichtingen op de wijzigingen in de onttrekkingen zijn te vinden onder de kopjes "Onttrekkingen". De bijbehorende lasten zijn onder diverse kopjes te vinden, maar steeds voorzien van een verwijzing naar de betreffende reserve. Meestal betreft het een verschuivingen van activiteiten in de tijd.

Bijstellingen van baten en bijbehorende lasten

Dit betreft de bijstelling van te ontvangen baten van derden en de daaraan gerelateerde lasten.

Het grootste deel van deze mutaties betreft verschuivingen in de tijd. Wanneer de provincie geld ontvangt van derden voor specifieke activiteiten, worden deze op de balans "bewaard" tot het moment dat de provincie deze gaat uitgeven voor de daarvoor bedoelde activiteit. Op dat moment worden zowel de baten als de bijbehorende lasten in de begroting geraamd. In deze begrotingswijziging worden de lasten met € 6,8 miljoen afgeraamd. Ook de bijbehorende baten worden naar beneden bijgesteld. Deze blijven grotendeels op de balans beschikbaar om de activiteiten alsnog komende jaren uit te voeren.

Overhevelingen van 2015 naar 2016

In deze begrotingswijziging is een prognose opgenomen van budgetten, waarvan het wenselijk is dat deze naar 2016 worden doorgeschoven. Het betreft vier budgetten. Deze zijn toegelicht bij het betreffende programma met vermelding dat het een uitgestelde intentie betreft. De bedragen worden nu afgeraamd en in de algemene reserve gestort. In de eerste begrotingswijziging 2016 zal worden voorgesteld deze bedragen weer op te nemen in de begroting 2016 en te onttrekken aan de algemene reserve.

Operationeel doel	Onderwerp	Bedrag
5.1.3	Openbaar Vervoer knooppunten	-145.000
5.3.1	Kenniseconomie (Coalitieakkoord)	-203.000
6.7.1	Culturele Infrastructuur	-100.000
7.1.1	Apparaatskosten ICT	-412.000

4. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 27 oktober;

besluiten:

1. De laatste Begrotingswijziging 2015 vast te stellen.

2. De bij deze laatste begrotingswijziging gewijzigde programmabudgetten van de begroting 2015 vast te stellen.

3. De in deze laatste begrotingswijziging 2015 opgenomen stortingen en onttrekkingen in de reserves vast te stellen.

4. De aanvullingen op de lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling aan de begroting toe te voegen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Laatste begrotingswijziging 2015

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Overzicht verwerkte tussentijdse wijzigingen 5
3 Overzicht per programma 6
Programma 1 Openbaar Bestuur 7
Programma 2 Bereikbaarheid 9
Programma 3 Water 15
Programma 4 Milieu 16
Programma 5 Ruimte 18
Programma 6 Cultuur en Welzijn 22
Programma 7 Financiën 24
4 Overzicht begrote mutaties in reserves 28
5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 30

1 Inleiding

De Noord-Hollandse P&C cyclus bestaat uit 4 documenten: de kaderbrief, de begroting, de zomernota en de jaarrekening. Op deze sturings- en bijsturingsmomenten wordt aan uw Staten gerapporteerd volgens het door u vastgestelde format.

Naast deze P&C momenten zijn er nog twee momenten waarop een begrotingswijziging aan PS wordt voorgelegd. Dit zijn de eerste begrotingswijziging aan het begin van het jaar en de laatste begrotingswijziging die nu voorligt. Deze begrotingswijzigingen zijn financieel van aard, ze bevatten geen instrumenten en output.

Bij de reactie van GS aan PS op het onderzoek analyse onderbesteding over boekjaar 2013 is geconcludeerd dat een belangrijk deel van de onderbesteding voorkomen had kunnen worden door de begroting tussentijds te wijzigen. In deze begrotingswijziging is daaraan invulling gegeven en zijn de programmabudgetten bijgesteld op basis van recente prognoses. Deze laatste begrotingswijziging is daarom uitgebreider dan u in voorgaande jaren gewend was.

Aan de batenkant zijn de gevolgen voor 2015 van de septembercirculaire van het ministerie van BZK over het Provinciefonds en de meest recente verwachtingen over de opbrengst motorrijtuigenbelasting verwerkt. Aan de lastenkant is de stelpost afrekeningsverschillen geactualiseerd op basis van de laatste stand.

Wat betreft de programmabudgetten heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de op dit moment te verwachten eindstand en deze budgetten zijn bijgesteld.

Daarmee wijzigt het saldo van de begroting 2015 van € 0,00 naar € 7.820.000 voordelig.

Overzicht financiële mutaties die leiden tot het gewijzigde begrotingssaldo 2015

Omdat deze begrotingswijziging slechts een beperkt aantal mutaties van voornamelijk technische aard omvat, zijn niet alle gedetailleerde financiële tabellen per operationeel doel toegevoegd. Alle mutaties zijn bij de programma's toegelicht met vermelding van het operationele doel waar ze betrekking op hebben.

Hieronder vindt u een tabel van de mutaties die invloed hebben op het saldo. Deze zijn toegelicht bij de diverse programma's in deze laatste begrotingswijziging.

OD	Onderwerp	Mutatie LBW 2015	Voor- of nadelig
1.1.1	Beleidsevaluatie en monitoring	-500.000	Voordelig
1.1.1	Bestuurskracht	-100.000	Voordelig
1.1.1	Public Affairs	-10.000	Voordelig
1.1.1	Strategische verkenningen	-70.000	Voordelig
2.2.1	PBMA(Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam)-coördinatie en Spoor	-19.000	Voordelig
3.2.1	Activiteiten rond waterkwaliteit	-40.000	Voordelig
4.1.2	Handhaving milieuwetgeving en MIP	-106.000	Voordelig
4.1.2	Ontgrondingen	100.000	Nadelig
4.1.2	Uitvoering WABO	-158.000	Voordelig
4.1.2	Bodemsanering	-40.000	Voordelig
5.1.3	Grond in/verkoop beheer en onderhoud	4.471.000	Nadelig
5.3.1	Internationale Marketing	-50.000	Voordelig
5.4.1	Storting Reserve Groene Uitweg	2.750.000	Nadelig
7.1.1	Eigendommen niet voor de openbare dienst bestemd	-1.540.000	Voordelig

7.1.1	Motorrijtuigenbelasting	-2.000.000	Voordelig
7.1.1	Overige diensten voor derden algemeen	-500.000	Voordelig
7.1.1	Uitkering uit het Provinciefonds	-1.328.000	Voordelig
7.1.1	Apparaatskosten in de loop van het jaar ontstaan	-130.000	Voordelig
7.1.1	Eigendommen niet voor de openbare dienst bestemd	200.000	Nadelig
7.1.1	Afrekeningsverschillen voorgaande jaren	-6.000.000	Voordelig
7.1.2	Vrijval Reserve ILG	-2.750.000	Voordelig
Eindtotaal		-7.820.000	Voordelig

Neutrale mutaties

Naast de mutaties die leiden tot het saldo, zijn er neutrale mutaties opgenomen. Deze zijn in te delen in de volgende categorieën:

Bijstellingen van kasramingen uit reserves.

In deze begrotingswijziging zijn de lasten gedekt uit reserves naar beneden bijgesteld met € 20,6 miljoen. De bijbehorende dekking in de vorm van de onttrekking aan de reserves is daaraan aangepast en is eveneens € 20,6 miljoen lager. De toelichtingen op de wijzigingen in de onttrekkingen zijn te vinden onder de kopjes "Onttrekkingen". De bijbehorende lasten zijn onder diverse kopjes te vinden, maar steeds voorzien van een verwijzing naar de betreffende reserve. Meestal betreft het een verschuivingen van activiteiten in de tijd.

Bijstellingen van baten en bijbehorende lasten

Dit betreft de bijstelling van te ontvangen baten van derden en de daaraan gerelateerde lasten.

Het grootste deel van deze mutaties betreft verschuivingen in de tijd. Wanneer de provincie geld ontvangt van derden voor specifieke activiteiten, worden deze op de balans "bewaard" tot het moment dat de provincie deze gaat uitgeven voor de daarvoor bedoelde activiteit. Op dat moment worden zowel de baten als de bijbehorende lasten in de begroting geraamd. In deze begrotingswijziging worden de lasten met € 6,8 miljoen afgeraamd. Ook de bijbehorende baten worden naar beneden bijgesteld. Deze blijven grotendeels op de balans beschikbaar om de activiteiten alsnog komende jaren uit te voeren.

Overhevelingen van 2015 naar 2016

In deze begrotingswijziging is een prognose opgenomen van budgetten, waarvan het wenselijk is dat deze naar 2016 worden doorgeschoven. Het betreft vier budgetten. Deze zijn toegelicht bij het betreffende programma met vermelding dat het een uitgestelde intentie betreft. De bedragen worden nu afgeraamd en in de algemene reserve gestort. In de eerste begrotingswijziging 2016 zal worden voorgesteld deze bedragen weer op te nemen in de begroting 2016 en te onttrekken aan de algemene reserve.

Operationeel doel	Onderwerp	Bedrag
5.1.3	Openbaar Vervoer knooppunten	-145.000
5.3.1	Kenniseconomie (Coalitieakkoord-onderdeel)	-203.000
6.7.1	Culturele Infrastructuur	-100.000
7.1.1	Apparaatskosten ICT	-412.000

2 Overzicht verwerkte tussentijdse wijzigingen

Wijziging nummer	Datum	Voordracht
1e budgettair neutrale wijziging	3 februari 2015 10 februari 2015	Directie CC 510817-537368 GS 510817-545878
1e wijziging programmabegroting	2 maart 2015	PS voordracht 19
2e budgettair neutrale wijziging	9 maart 2015	Directie CC 510817-559506
3e budgettair neutrale wijziging	2 april 2015 14 april 2015	Directie CC 510817-589086 GS 510817-589090
4e budgettair neutrale wijziging	13 mei 2015	Directie CC 510817-599458
5e budgettair neutrale wijziging	2 juni 2015	Directie CC 510817-618898
6e budgettair neutrale wijziging	8 juli 2015	Directie CC 510817-647856
7e budgettair neutrale wijziging	12 augustus 2015 18 augustus 2015	Directie CC 510817-664754 GS 510817-664760
8e budgettair neutrale wijziging	7 september 2015 22 september 2015	Directie CC 510817-680040 GS 510817-680044
Zomernota	28 september	PS voordracht 66

3 Overzicht per programma

Programma 1 Openbaar Bestuur

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 1	Openbaar Bestuur		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**25.290**	**0**	**25.290**
Directe lasten	**7.589**	**-680**	**6.909**
Overdrachten	**11.349**	**1.232**	**12.581**
Subtotaal Lasten	**44.228**	**552**	**44.780**
Baten	**-734**	**-1.187**	**-1.921**
Saldo van baten en lasten	**43.494**	**-635**	**42.859**
Storting reserves	**5.025**	**0**	**5.025**
Onttrekking reserves	**-8.152**	**0**	**-8.152**
Resultaat	**40.367**	**-635**	**39.732**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 1.1.1Onderzoek in het kader van beleidsevaluatie en monitoring is grotendeels in eigen huis uitgevoerd (lasten verlaagd, € 500.000, voordelig). OD 1.1.1 Er worden naar verwachting geen opdrachten verleend in het kader van bestuurskracht (lasten verlaagd, € 100.000, voordelig). OD 1.1.1 Overige aframingen in het kader van strategische verkenningen & beleidsontwikkeling en public affairs (lasten verlaagd, € 80.000, voordelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	OD 1.1.1 De provincies met door de minister voor Wonen en Rijksdienst aangewezen krimp- en anticipeerregio's ontvangen een eenmalige bijdrage voor ondersteuning van de uitvoering van het (te actualiseren) Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling. Voor Noord-Holland gaat het om een bijdrage van € 45.000. Deze eenmalige bijdrage wordt uitgegeven in dit programma en zorgt dus voor hogere lasten. De hogere lasten zijn neutraal met de extra ontvangsten uit het provinciefonds in Programma 7 (lasten verhoogd, € 45.000, neutraal). OD 1.3.2 De raming voor de clusterregeling Europese projecten is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling (lasten verhoogd, € 1,2 miljoen, neutraal).
Baten	OD 1.3.2 De raming voor bijdragen van andere overheden voor de clusterregeling Europese projecten is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verhoogd, € 1,2 miljoen, neutraal).
Storting reserves	

Onttrekking reserves

Programma 2 Bereikbaarheid

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 2	Bereikbaarheid		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**36.005**	**0**	**36.005**
Directe lasten	**97.356**	**-2.146**	**95.210**
Kapitaallasten	**76.202**	**11.409**	**87.611**
Overdrachten	**78.309**	**6.042**	**84.351**
Subtotaal Lasten	**287.872**	**15.305**	**303.177**
Baten	**-97.176**	**-13.762**	**-110.938**
Saldo van baten en lasten	**190.696**	**1.543**	**192.239**
Storting reserves	**50.057**	**12**	**50.069**
Onttrekking reserves	**-62.688**	**1.178**	**-61.510**
Resultaat	**178.065**	**2.733**	**180.798**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 2.1.2 Bijraming uitgaven projecten voor derden (Beverkoog) met € 377.000. Teneinde rechtmatig te handelen moeten de werkelijke uitgaven en de bijdragen van derden ook in de begroting opgenomen worden. (lasten verhoogd, € 377.000, neutraal) OD 2.1.2 Aframing uitgaven TWIN-H Weginfrastructuur netto met € 110.000. De uitgaven verbinding A8-A9 wordt gedekt ten laste van de reserves EXIN-H en TWIN-H. Van de geraamde uitgaven ad € 700.000 wordt € 257.000 gedekt uit EXIN-H. Daarom wordt de raming van € 700.000 met € 257.000 naar beneden bijgesteld. GS hebben in september besloten aan PS voor te stellen om in het kader van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar ten laste van de reserve TWIN-H een bedrag van € 2.129.000 beschikbaar te stellen voor het project N242 Bestevaerstraat - Koelmalaan. Van dit bedrag komt nu € 147.000 in 2015 via opdrachtverlening tot besteding (lasten verlaagd, € 110.000, neutraal). OD 2.1.3 Aframing uitgaven EXIN-H OV met netto € 1,1 miljoen. Van een aantal provinciale EXIN-H OV-projecten worden de geraamde uitgaven bijgesteld: a. Bijraming uitgaven Busstrook N200 Halfweg € 66.000; b. Aframing uitgaven Productformules OV gemeenten € 1.152.000 door vertraging uitvoering enerzijds twee deelprojecten nog bij RvS voorliggen en anderzijds latere aanbesteding werken. (Lasten verlaagd, € 1,1 miljoen, neutraal). OD 2.1.3 Bijraming lasten projecten voor derden (HOV-05) met € 250.000. Teneinde rechtmatig te handelen moeten de werkelijke uitgaven en de bijdragen van derden ook in de begroting opgenomen worden. (lasten verhoogd, € 250.000, neutraal) OD 2.1.4 Als gevolg van vertraging in de uitvoering van enkele

projecten wordt de kasraming dienovereenkomstig bijgesteld. (lasten verlaagd, € 1 miljoen, neutraal).

OD 2.1.4 Bijraming lasten projecten voor derden (Brug Muiden) met € 160.000. Teneinde rechtmatig te handelen moeten de werkelijke uitgaven en de bijdragen van derden ook in de begroting opgenomen worden. (lasten verhoogd, € 160.000, neutraal)

OD 2.2.1 De uitgaven voor inhuur en ondersteuning in kader van PBMA-coördinatie en Spoor ad € 62.000 worden met € 4.000 afgeraamd (directe lasten verlaagd, € 4.000, voordelig).

OD 2.2.1 Bijraming uitgaven van in totaal € 590.800 waarvan bijraming Elektrische laadpalen € 651.000 en aframing € 60.000 PVVP (lasten verhoogd, € 591.000, neutraal).

OD 2.2.1 Bij raming met € 91.000 door ophoging uitgaven BDU Kleine infra waarvan € 77.000 aan omrijkosten (lasten verhoogd, € 91.000, neutraal).

OD 2.2.1 Raming uitgaven ad € 85.000 voor extra maatregelen wayfinding bij diverse stations (zoals Haarlem Spaarnwoude en Hilversum sportpark). Door dekking vanuit de balanspost BDU zijn deze uitgaven budgettair neutraal (lasten verhoogd, € 85.000, neutraal).

OD 2.2.1 De uitgaven voorbereidingskosten Truckparking ad € 40.000 zijn twee keer in de begroting geraamd. Door aframing bij reserve OLV Greenport wordt dit gecorrigeerd (lasten verlaagd, € 40.000, neutraal).

OD 2.2.1 Aframing uitgaven studiekosten Duinpolderweg met € 193.000 omdat fase 2 van de studie naar 2016 is verschoven. Deze waren voor 2015 geraamd op € 575.000 inclusief € 100.000 aan extra wensen door Provincie Zuid-Holland welke ook voor 100% door haar worden vergoed. De afgeraamde uitgaven ad € 193.000 wordt op de balans opgenomen (lasten verlaagd, € 193.000, neutraal).

OD 2.2.1 In het kader van het beleid ter ondersteuning van elektrisch vervoer wordt een bedrag verstrekt van € 150.000 ten behoeve van de inzet van samenwerkingsverband Metropool regio Amsterdam (MRA) via het projectbureau MRA-elektrisch op het gebied van elektrisch vervoer. Dit geld wordt ontvangen in het provinciefonds en leidt tot hogere uitgaven in dit Programma 2. Deze hogere uitgaven zijn dus neutraal met de hogere ontvangsten in het provinciefonds in Programma 7 (lasten verhoogd, € 150.000, neutraal).

OD 2.3.2 Bijraming uitgaven EXIN-H OV met € 1.602.000. PS hebben in september besloten een bedrag van € 27,5 miljoen beschikbaar te stellen voor de Investeringsagenda en Uitvoeringsprogramma doorstromingsmaatregelen OV 2015-2020. Hiervan komt € 24,8 miljoen ten laste van de reserve EXIN-H. Van dit bedrag wordt in 2015 € 1 miljoen besteed aan voorbereiding van het programma. Ter voorbereiding van het project HOV Noordwijk en activiteiten Beleidskader Verkeersmanagement (PS 2014) wordt in 2015 respectievelijk € 50.000 en € 200.000 besteed. Ten laste van de reserve EXIN-H. Tenslotte is de eindafrekening aanleg Busstrook Eemnes bekend. Op basis hiervan wordt de EXIN-H-bijdrage met € 352.000 bijgeraamd (lasten verhoogd, € 1,6 miljoen, neutraal).

OD 2.3.2 Bijraming uitgaven HOV in het Gooi met € 1,3 miljoen door een hogere besteding dan verwacht. Reden hiervoor ligt voor het grootste deel in het noodzakelijk te gunnen meerwerk aan Grontmij en het feit dat de nieuwe uitvraag voor het opstellen van contracten meer kost dan eerder verondersteld (lasten verhoogd,

	€ 1,3 miljoen, neutraal). OD 2.3.2 Aframingen uitgaven TWIN-H OV-infrastructuur met netto € 4.221.000. Van een aantal provinciale TWIN-H OV-projecten worden de geraamde uitgaven bijgesteld: a. aframing uitgaven HOV Velsen € 3.986.000. De reden hiervoor is dat door procedure bij RvS, deelprojecten 4 en 5, is in de uitvoering zijn vertraagd tot onherroepelijk bestemmingsplan. b. aframing uitgaven grondverwerving HOV in het Gooi € 235.000 door dat de planning voor de tervisielegging van het PIP is vertraagd. (lasten verlaagd, € 4,2 miljoen, neutraal).
Kapitaallasten	OD 2.1.2 Als gevolg van het opdragen van het uitvoeringscontract voor de N23 Westfrisiaweg is meer zekerheid ontstaan aangaande het kasritme voor 2015. Deze hogere lasten worden middels de BDU middelen gedekt. (kapitaallasten verhoogd, € 10 miljoen, neutraal). OD 2.1.2 Bijraming uitgaven TWIN-H Weginfrastructuur met € 157.000. Voor het project N243 is ten laste van de reserve TWIN-H een bedrag van € 2 miljoen beschikbaar waarvan € 157.000 nog resteert. Dit bedrag komt in 2015 tot besteding (kapitaallasten verhoogd, € 157.000, neutraal). OD 2.1.2 Bijraming uitgaven EXIN-H Weginfrastructuur met € 25.000. Vanuit de reserve EXIN-H is een bedrag van € 250.000 voor de reconstructie Velsertraverse beschikbaar. De uitgaven waren geraamd op € 225.000. Deze wordt nu naar het volledig beschikbaar bedrag bijgeraamd (kapitaallasten verhoogd, € 25.000). OD 2.1.3 Bijraming uitgaven met € 1,2 miljoen. Van een aantal provinciale EXIN-H OV-projecten worden de geraamde uitgaven bijgesteld: a. bijraming uitgaven Haltevoorzieningen € 591.000 door dat eerst de middelen binnen EXIN-H worden besteed en daarna pas de middelen binnen reserve OV; b. raming uitgaven aanleg Vrij busbaan Schiphol Oost € 636.000; (kapitaallasten verhoogd, € 1,2 miljoen, neutraal).
Overdrachten	OD 2.1.1 Aframing bijdrage aan NDW met netto € 0,4 miljoen. Met ingang van 2015 factureert NDW apart aan PNH en aan SRA (Overdrachten verlaagd, € 400.000, neutraal). OD 2.1.2 Raming overdrachten TWIN-H Weginfrastructuur met € 1,98 miljoen. GS hebben op 22-9-2015 besloten om aan PS voor te stellen om in kader van het Investeringspakket Bereikbaarheid Alkmaar ten laste van de reserve TWIN-H een bedrag van € 2,1 miljoen beschikbaar te stellen voor het project N242 Bestevaerstraat - Koelmalaan. Van dit bedrag komt € 1,98 miljoen via een inkomensoverdracht aan gemeente Alkmaar tot besteding en € 147.000 via opdrachtverlening (overdrachten verhoogd, € 1,98 miljoen, neutraal). OD 2.2.1 De subsidieramingen zijn geactualiseerd voor projecten die vanuit de rijksmiddelen voor de Brede Doel Uitkering worden gefinancierd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling. De aanpassingen betreffen subsidies voor: - fietsimpuls (overdrachten verhoogd, € 300.000, neutraal); - beter benutten (overdrachten verhoogd, € 3,3 miljoen, neutraal);

	- mobiliteitsmanagement (overdrachten verlaagd, € 319.000, neutraal); - gedragsbeïnvloeding (overdrachten verlaagd, € 424.000, neutraal); - bereikbaarheid Hilversum (overdrachten verlaagd, € 2,1 miljoen). OD 2.2.1 De subsidieramingen voor subsidies voor de uitvoeringsregeling Wayfinding vanuit de SRA-middelen is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling (overdrachten verhoogd, € 413.000, neutraal). OD 2.2.1 Bijraming uitgaven Beter Benutten voor het project Busstrook Eemnes met € 52.000 naar € 605.000 op basis van de concept eindafrekening. Door dat deze bijraming gedekt wordt via de balanspost BDU is deze budgettair neutraal (overdrachten verhoogd, € 52.000, neutraal). OD 2.2.1 De bijdragen aan derden in kader van Truckparking ad € 60.000 zijn twee keer in de begroting geraamd. Door aframing bij reserve OLV Greenport wordt dit gecorrigeerd (overdrachten verlaagd, € 60.000, neutraal). OD 2.2.1 De overdracht aan derden in het kader van PBMA-coördinatie en Spoor wordt bijgeraamd. Hiertegenover staat een verhoging van de baten (overdrachten verhoogd, € 35.000, neutraal). OD 2.3.2 Bijraming overdracht EXIN-H OV-infrastructuur met netto € 1,4 miljoen. Op 22-9-2015 hebben GS besloten om aan PS voor te stellen ten laste van de reserve EXIN-H een bedrag van € 1,4 miljoen beschikbaar te stellen voor het Busstation Alkmaar. Uitgaande van een positieve besluitvorming door PS wordt dit bedrag als uitgave in de begroting geraamd. Hiernaast zijn subsidies Quick Win Doorstromingsmaatregelen uitvoorgaande jaren € 33.000 lager vastgesteld (overdrachten verhoogd, € 1,4 miljoen, neutraal). OD 2.3.2 De subsidieramingen voor OV-voorzieningen uit de rijksmiddelen voor de Brede Doel Uitkering zijn geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling (lasten verhoogd, € 1,9 miljoen, neutraal).
Baten	OD 2.1.1 Aframing bijdrage SRA voor de lasten NDW met netto € 0,45 miljoen. Met ingang van 2015 factureert NDW direct aan SRA (baten verlaagd, € 450.000, neutraal). OD 2.1.2 Bijraming baten projecten voor derden (Beverkoog) met € 377.000. Teneinde rechtmatig te handelen moeten de werkelijke uitgaven en de bijdragen van derden ook in de begroting opgenomen worden (baten verhoogd, € 377.000, neutraal). OD 2.1.2 Als gevolg van het opdragen van het uitvoeringscontract voor de N23 Westfrisiaweg is meer zekerheid ontstaan aangaande het kasritme voor 2015. Deze hogere lasten worden middels de BDU middelen gedekt (baten verhoogd, € 10 miljoen, neutraal). OD 2.1.2 Als gevolg van vertraging in de uitvoering van enkele projecten worden er minder middelen aan de reserve Groot onderhoud onttrokken (baten verlaagd, € 1 miljoen, neutraal). OD 2.1.2 Vanuit de Stadsregio Amsterdam ontvangt de provincie een bijdrage ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8-A9 van € 79.000 voor 2015. Eerder is in de zomernota aangegeven dat de Stadsregio Amsterdam voor 2015 een bijdrage levert van € 400.000. In 2016 zijn zal de Stadsregio Amsterdam het resterende bedrag aan de provincie overmaken” (Baten TWIN-H Weginfrastructuur verlaagd, € 321.000).

OD 2.1.3 Bijraming baten projecten voor derden (HOV-05) met € 250.000. Teneinde rechtmatig te handelen moeten de werkelijke uitgaven en de bijdragen van derden ook in de begroting opgenomen worden (baten verhoogd, € 250.000, neutraal).

OD 2.1.4 Bijraming baten projecten voor derden (Brug Muiden) met € 160.000. Teneinde rechtmatig te handelen moeten de werkelijke uitgaven en de bijdragen van derden ook in de begroting opgenomen worden (baten verhoogd, € 160.000, neutraal).

OD 2.2.1 Aframing onttrekking balansposten met in totaal € 252.200. Dit bedrag is als volgt opgebouwd: 1. balanspost E-laadpalen € 192.000 (zijnde € 154.000 aan geraamde onttrekking en € 38.000 niet tot besteding komende ontvangen bijdragen derden) en 2. balanspost BDU € 60.000 door lagere uitgaven (baten verlaagd, € 252.200, neutraal).

OD 2.2.1 Bijraming ontvangen bijdragen derden voor E-laadpalen € 843.000 (zijnde excl. rijksbijdrage die via Provinciefonds separaat wordt gebekt). Van de ontvangen bijdragen komt € 1.975.500 tot besteding en wordt € 38.000 aan het einde van boekjaar toegevoegd aan de balans (baten verhoogd, € 843.000, neutraal).

OD 2.2.1. De inkomstenraming voor de rijksmiddelen voor de Brede Doel Uitkering is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten omhoog, € 774.000, neutraal).

OD 2.2.1 De inkomstenraming voor de SRA-middelen voor de subsidies voor de uitvoeringsregeling Wayfinding is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten omhoog, € 413.000, neutraal).

OD 2.2.1 Bijraming onttrekking balanspost BDU. Toelichting: de uitgaven BDU Kleine infrastructuur worden met € 91.000 bijgeraamd, waarvan € 77.000 aan omrijkosten. Hiervan komt € 14.000 t.l.v. balanspost BDU (ontvangen bijdragen voorgaande jaren) en € 77.000 ontvangen BDU-bijdrage 2015 (baten verhoogd, € 91.000, neutraal).

OD 2.2.1 Raming onttrekking balanspost BDU met € 85.000 ter dekking van uitgaven voor extra maatregelen wayfinding bij diverse stations (zoals Haarlem Spaarnwoude en Hilversum sportpark). Door dekking vanuit de balanspost BDU zijn deze uitgaven budgettair neutraal (baten verhoogd, € 85.000, neutraal).

OD 2.2.1 Bijraming onttrekking balanspost BDU door hogere uitgaven Beter Benutten voor het project Busstrook Eemnes met € 52.000 naar € 605.000 op basis van de concept eindafrekening. Door dat deze bijraming gedekt wordt via de balanspost BDU is deze budgettair neutraal (baten verhoogd, € 52.000, neutraal).

OD 2.2.1 Aframing uitgaven studiekosten Duinpolderweg met € 193.000 omdat fase 2 van de studie naar 2016 is verschoven. Deze waren voor 2015 geraamd op € 575.000 inclusief € 100.000 aan extra wensen door Provincie Zuid-Holland welke ook voor 100% door haar worden vergoed. De afgeraamde uitgaven ad € 193.000 wordt overgeboekt naar de balans (baten verlaagd, € 193.000, neutraal).

OD 2.2.1 De bijdrage SRA van € 50.000 voor PBMA-spoor was nog niet geraamd in de begroting. Een deel hiervan is bedoeld voor bijdragen aan derden. (baten verhoogd, € 35.000, neutraal en € 15.000 voordelig).

OD 2.3.2 De inkomstenraming voor OV-voorzieningen uit de rijksmiddelen voor de Brede Doel Uitkering is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verhoogd, € 1,9 miljoen,

	neutraal). OD 2.1.1 De bijdrage aan het NDW betreft een bruto bijdrage (incl. btw) welke middels btw teruggave in het volgende jaar wordt gecompenseerd. De hogere lasten dekken wij uit de 'btw teruggave' (Baten verlaagd, € 50.000, neutraal).
Storting reserves	OD 2.1.2 In kader van Zeepoort IJmond is er een PIP uitgevoerd, waarbij met RWS is afgesproken dat het Rijk een deel van de kosten betaalt. De bijdrage van € 12.000 wordt als baten in de begroting geraamd en gestort in de reserve Zuidas/Zeepoort IJmond (storting in reserve verhoogd, € 12.000, neutraal).
Onttrekking reserves	OD 2.2.1 Aframing onttrekking reserve OLV Greenport met € 100.000. De uitgaven voor Truckparking zijn twee keer in de begroting geraamd. Door aframing bij reserve OLV Greenport wordt dit gecorrigeerd (onttrekking verlaagd, € 100.000, neutraal). OD 2.1.2 In kader van Zeepoort IJmond is er een PIP uitgevoerd, waarbij met RWS is afgesproken dat het Rijk een deel van de kosten betaalt. Na verrekening met de reeds in voorgaande jaren gemaakte kosten, valt een bedrag van € 82.000 vrij (vrijval reserve verhoogd, € 82.000, voordelig).

Programma 3 Water

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 3	Water		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**6.427**	**0**	**6.427**
Directe lasten	**1.957**	**-121**	**1.836**
Kapitaallasten	**0**	**0**	**-**
Overdrachten	**8.886**	**-564**	**8.322**
Subtotaal Lasten	**17.270**	**-685**	**16.585**
Baten	**-965**	**-**	**-965**
Saldo van baten en lasten	**16.305**	**-685**	**15.620**
Storting reserves	**1.815**	**0**	**1.815**
Onttrekking reserves	**-100**	**0**	**-100**
Resultaat	**18.020**	**-685**	**17.335**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 3.2.1. Er hebben zich bij beheer en onderhoudswerkzaamheden in het afgelopen jaar geen mogelijkheden voorgedaan voor aanleg van natuurvriendelijke oevers (lasten verlaagd, € 40.000, voordelig). OD 3.2.2 De raming voor verdrogingsbestrijding is geactualiseerd. De aanpassing betreft een verwachte onderbesteding (Zeevang Oost en Gebiedsregeling Zeevang) (lasten verlaagd, € 81.000, neutraal).
Kapitaallasten	
Overdrachten	OD 3.2.2 De raming voor verdrogingsbestrijdingssubsidies is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening (lasten verlaagd, € 604.000, neutraal).
Baten	
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

Programma 4 Milieu

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 4	Milieu		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**10.543**	**0**	**10.543**
Directe lasten	**8.117**	**-1.232**	**6.885**
Kapitaallasten	**32**	**0**	**32**
Overdrachten	**16.223**	**-1.750**	**14.473**
Subtotaal Lasten	**34.915**	**-2.982**	**31.933**
Baten	**-5.878**	**960**	**-4.918**
Saldo van baten en lasten	**29.037**	**-2.022**	**27.015**
Storting reserves	**0**	**0**	**0**
Onttrekking reserves	**0**	**0**	**0**
Resultaat	**29.037**	**-2.022**	**27.015**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 4.1.2. In een afkoop die in 2015 is gesloten, is overeenkomen dat betaling pas na dit jaar zal plaatsvinden (lasten verlaagd, € 1 miljoen, neutraal). OD 4.1.2 De raming voor publicatiekosten voor vergunningen wordt naar beneden bijgesteld als gevolg van minder vergunningaanvragen. Dit betreft een wijziging van het totaal benodigde budget (lasten verlaagd, € 40.000, voordelig).
Kapitaallasten	
Overdrachten	OD 4.1.2 De subsidie voor Anna's Hoeve uit de reserve ILG wordt in 2016 beschikt (lasten verlaagd, € 590.000, neutraal). OD 4.2.1 De raming voor energiebesparingssubsidies uit de reserve werkgelegenheid en economie is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening (lasten verlaagd, € 300.000, neutraal). OD 4.2.2. Van de EXIN-H Projecten Duurzame energie loopt de regeling zonnestroom maatschappelijk vastgoed minder snel dan verwacht. De regeling zal worden verlengd met een doorloop in 2016 (lasten verlaagd uit reserve EXIN-H, € 830.000, neutraal).
Baten	OD 4.1.2. In een afkoop die in 2015 is gesloten, is overeenkomen dat betaling pas na dit jaar zal plaatsvinden (baten verlaagd, € 1 miljoen, neutraal). OD 4.1.2 De raming voor legesopbrengsten voor ontgrondingen wordt als gevolg van de realisatie in 2015 naar beneden bijgesteld. Dit betreft een wijziging van de totaal te ontvangen gelden (baten verlaagd, € 100.000, nadelig). OD 4.1.2 De raming is aangepast aan de in 2015 gerealiseerde dwangsommen voor milieuwetgeving. Dit betreft een wijziging van

	de totaal te ontvangen gelden (baten verhoogd, € 106.000, voordelig). OD 4.1.2. De Wabo leges vallen naar verwachting hoger uit omdat benodigde werkzaamheden aan windmolenparken relatief veel leges inkomsten met zich meebrengen en bedrijven meer investeringen doen door de aantrekkende economie (baten verhoogd, € 158.000, voordelig).
Storting reserves	
Onttrekking reserves	

Programma 5 Ruimte

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 5	Ruimte		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**30.379**	**0**	**30.379**
Directe lasten	**25.838**	**-764**	**25.074**
Kapitaallasten	**3.869**	**-2.725**	**1.144**
Overdrachten	**96.055**	**-34.039**	**62.016**
Subtotaal Lasten	**156.141**	**-37.528**	**118.613**
Baten	**-66.757**	**23.571**	**-43.186**
Saldo van baten en lasten	**89.384**	**-13.957**	**75.427**
Storting reserves	**57.999**	**2.915**	**60.914**
Onttrekking reserves	**-51.496**	**14.486**	**-37.010**
Resultaat	**95.887**	**3.444**	**99.331**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 5.1.3. Het kostenaandeel van 70% voor het benaderen van de gedetecteerde objecten op het grondgebied Crailo wordt vergoed door de betrokken gemeenten via de Rijksbommenregeling. Zowel deze kosten als opbrengsten dienen conform de wettelijke regelgeving BBV te worden betrokken in de begroting (lasten verhoogd, € 699.000, nadelig).De bijdragen van de gemeenten vindt u onder de toelichting van de Baten. Voor uw informatie: het provinciale aandeel van 30% van de kosten is reeds betrokken in de vastgestelde zomernota 2015. OD 5.1.3. Aframing wegens Uitgestelde Intentie (UI). Het programma OV Knooppunten zit in de definitie fase, een aantal onderzoeken is gestart net als de ontwikkeling en inzet van instrumenten en lopen door in komend jaar (lasten verlaagd, € 145.000, voordelig). OD 5.3.1 Bij de recente opheffing van de Reserve IMA zijn de daarin nog beschikbare middelen t/m 2016 in tranches aan het IMA budget toegevoegd (in 2015 een bedrag van € 170.000). Inspanningen zijn gepleegd om deze extra middelen tot goede besteding te laten komen. Voor een groot deel zal dat ook lukken maar niet voor het volledige budget (lasten verlaagd, € 50.000, voordelig). OD 5.3.1 Omdat in 2015 het volledige kenniseconomiebudget nog beschikbaar is voor projecten met betrekking tot Arbeidsmarkt zal in 2015 geen gebruik worden gemaakt van het nieuwe budget uit het Coalitieakkoord. Het budget van € 203.275,- uit het Coalitieakkoord wordt in de Eerste begrotingswijziging 2016 doorgeschoven als uitgestelde intentie naar de jaren 2016 e.v. (lasten verlaagd, € 203.275, neutraal). OD 5.4.1 Er is vertraging ontstaan bij het UNA project Fietspad AWD, dit komt door een vertraagde procedure met betrekking tot

	de omgevingsvergunning (lasten uit de reserve UNA, Programma 7, verlaagd, € 500.000, neutraal). OD 5.4.1. Als gevolg van aanpassingen van diverse kasramingen zowel positief als negatief worden de lasten met in totaal € 565.000 afgeraamd (lasten verlaagd, € 565.000, neutraal).
Kapitaallasten	OD 5.4.1 Het TWIN-H project Natuurbrug Zeeweg is vertraagd omdat de gemeente Bloemendaal een discussie wilde over een alternatief (een tunnelvariant). Het verkennen van deze tunnelvariant is inmiddels afgerond, maar vanwege het broedseizoen (bouwactiviteiten zijn niet mogelijk) en het strandseizoen (drukte op de weg waardoor bouwactiviteiten onwenselijk zijn) wordt het project een jaar vertraagd (lasten uit reserve TWIN-H, Programma 7, verlaagd, € 2,7 miljoen, neutraal).
Overdrachten	OD 5.1.1 De subsidieramingen zijn geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening. De aanpassingen betreffen: - subsidies aan ISV-3 notitiegemeenten uit de reserve stedelijke vernieuwing (lasten verhoogd, € 171.000, neutraal). - subsidies in het kader van de uitvoeringsregeling stads- en dorpsvernieuwing uit de reserve werkgelegenheid en economie (lasten verlaagd, € 449.000, neutraal). OD 5.1.1. De subsidieramingen zijn geactualiseerd voor projecten die vanuit de rijksmiddelen worden gefinancierd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling. De aanpassingen betreffen subsidies voor: - stedelijke vernieuwing vanuit ISV-rijksmiddelen (lasten verhoogd, € 541.000, neutraal); - locatiesubsidies kleine stadsgewesten (lasten verhoogd, € 142.000, neutraal). OD 5.1.3 De uitgavenraming voor subsidies structuurvisie ILG-Rijk is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling (lasten verlaagd, € 17,5 miljoen, neutraal). OD 5.1.3 Actualisatie kasraming subsidies voor een permanente motorcross-accommodatie in de gemeente Hollands Kroon (lasten verlaagd, € 153.000, neutraal). Dit wordt grotendeels veroorzaakt omdat nog niet aan de voorwaarde is voldaan een door de gemeente Hollands Kroon en provincie goed te keuren businessplan te overleggen. OD 5.3.1 Door het honoreren van 2 subsidieaanvragen voor de Uitvoeringsregeling Campusvorming is het noodzakelijk om een kasraming voor TWIN-H projecten A&O-beleid op te nemen (lasten verhoogd, € 99.000, neutraal). OD 5.3.2. De raming voor HIRB (Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen) subsidies uit de reserve herstructurering bedrijventerreinen is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening (lasten verhoogd, € 2,5 miljoen, neutraal). OD 5.3.3 De raming voor subsidies in het kader van de uitvoeringsregeling WED (Water als Economische Drager) uit de reserve werkgelegenheid en economie is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening (lasten verlaagd, € 500.000, neutraal). OD 5.4.1 Door een vertraging bij de inwerkingtreding van de Uitvoeringsregeling subsidiemaatregelen PAS (zie ook het

	definitieve Provinciaal Meerjarenprogramma Groen 2016-2020) worden er minder uitgaven verwacht in 2015 (lasten uit reserve Groen verlaagd, € 11,8 miljoen, neutraal). OD 5.4.1 Er zijn verschillende TWIN-H projecten waarvoor de vergunningen nog niet rond zijn. Omdat dit een voorwaarde is van de subsidieverstrekking kan de beschikking hiervan dit jaar nog niet verstrekt worden. Bij het TWIN-H project Dijkversterking Hoorn-Amsterdam duurt het ontwerp en proces langer dan gepland (lasten uit reserve TWIN-H, Programma 7, verlaagd, € 2,5 miljoen, neutraal). OD 5.4.1 De raming voor subsidies aan Laag Holland uit de reserve ILG is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening (lasten verhoogd, € 185.000, neutraal). OD 5.4.1 Bij de Kaderbrief 2014 is besloten om het jaarlijkse bedrag voor het beheer en onderhoud van karakteristieke landschapselementen (tuinwallen en kolken) aan de gemeente Texel eenmalig af te kopen en ten laste te brengen van de bestemmingsreserve ILG (lasten uit reserve ILG verhoogd, € 643.000, neutraal). OD 5.4.1 De subsidieramingen voor de reserve Groene Uitweg zijn geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening (lasten verlaagd, € 2,1 miljoen, neutraal). OD 5.4.1 De raming voor Groenfonds ILG Rijk is geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidiebetaling (lasten verlaagd, € 1 miljoen, neutraal). OD 5.4.2 De subsidieramingen zijn geactualiseerd. De aanpassing betreft het verschuiven in de tijd van het moment van subsidieverlening. De aanpassingen betreffen: - subsidies uit de reserve cofinanciering Waddenzee (lasten verlaagd, € 1,4 miljoen, neutraal); - subsidies uit de reserve werkgelegenheid en economie (lasten verlaagd, € 157.000, neutraal). OD 5.4.2 Voor de transitieperiode Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer zijn in het kader van Natuurpact afspraken gemaakt over de financiering van de kosten. De totale kosten voor 2015 voor alle provincies bedragen € 9 miljoen. De provincies zijn overeengekomen om deze kosten ten laste te brengen van de decentralisatie uitkering Natuur als onderdeel van het provinciefonds. Voor Noord-Holland resulteert dit in een aframing van het budget Natuur- en Landschapsbeheer van € 869.000. De aframing van deze last is neutraal met de verlaging van de ontvangst in het provinciefonds in Programma 7 (lasten verlaagd, € 869.000, neutraal).
Baten	OD 5.1.1 De inkomstenraming uit rijksmiddelen voor subsidies voor stedelijke vernieuwing en locatiesubsidies kleine stadsgewesten is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming daarvoor (baten verhoogd, € 683.000, neutraal). OD 5.1.3. De grondverkoop aan de Veiligheidsregio vindt niet plaats in 2015 (baten verlaagd, € 5,9 miljoen nadelig). OD 5.1.3. De betrokken gemeenten dragen bij aan de kosten van het benaderen van de gedetecteerde objecten op het grondgebied Crailo met inzet van de Rijksbommenregeling. Zowel deze opbrengsten als kosten dienen conform de wettelijke regelgeving BBV te worden betrokken in de begroting (baten verhoogd,

	€ 699.000, voordelig). De bijbehorende kosten vindt u onder de toelichting van de directe lasten. OD 5.1.3. Bijraming grond & opstal verkopen waaronder Vaartdijk, beheergrondbank BOX, beheergrondbank diversen, Jaagpad PCM Parera , Recht van Erfpacht Rijksstraatweg, percelen Markervaart te Woude en grond nabij de dijk 10 Bijvoet (baten verhoogd, € 1,4 miljoen, voordelig). OD 5.1.3 De inkomstenraming voor ILG-Rijk is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verlaagd, € 17,5 miljoen, neutraal). OD 5.3.1 Dividendopbrengsten: Een deel van de geraamde dividendopbrengsten van N.V Nuon Energy wordt budgettair neutraal overgeboekt naar het renteresultaat in Programma 7. Dit wordt gedaan omdat het feitelijk niet om een dividendontvangst gaat maar om een renteontvangst. Deze mutatie is neutraal met de rentebaten in Programma 7 (baten verlaagd, € 1,9 miljoen, neutraal). OD 5.4.1 De inkomstenraming voor ILG-Rijk is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verlaagd, € 1 miljoen, neutraal). OD 5.4.1. Als gevolg van aanpassingen van diverse kasramingen zowel positief als negatief worden de baten met in totaal € 400.000 afgeraamd (baten verlaagd, € 0,4 miljoen, neutraal).
Storting reserves	OD 5.4.1. Als gevolg van aanpassingen van diverse kasramingen zowel positief als negatief worden de stortingen in de reserves met € 165.000 verhoogd (lasten verhoogd, € 165.000, neutraal). De storting in de reserve Groene Uitweg wordt verhoogd met € 2,75 miljoen om de stand aan te passen aan de bestaande afspraken. Bij de instelling van deze reserve zijn de benodigde stortingen vanuit de ILG-reserve niet helemaal juist bepaald. Door deze boeking wordt dat gecorrigeerd en gedekt uit de vrijval uit de reserve ILG in programma 7 (lasten verhoogd, € 2,75 miljoen nadelig).
Onttrekking reserves	OD 5.1.1 De onttrekking uit de reserve stedelijke vernieuwing is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verhoogd, € 171.000, neutraal). OD 5.3.1 De onttrekking uit de reserve werkgelegenheid en economie is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verlaagd, € 1,4 miljoen, neutraal). OD 5.3.2 De onttrekking uit de reserve herstructurering bedrijventerreinen is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verhoogd, € 2,5 miljoen, neutraal). OD 5.4.1 De onttrekking uit de reserve Groen is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (onttrekkingen verlaagd, € 11,8 miljoen, neutraal). OD 5.4.1 De onttrekking uit de reserve Groene Uitweg is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verlaagd, € 2,1 miljoen, neutraal). OD 5.4.2 De onttrekking uit de reserve cofinanciering Waddenzee is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (baten verlaagd, € 1,4 miljoen, neutraal).

Programma 6 Cultuur en Welzijn

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 6	Cultuur en Welzijn		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**6.142**	**0**	**6.142**
Directe lasten	**2.936**	**-76**	**2.860**
Kapitaallasten	**21**	**0**	**21**
Overdrachten	**23.469**	**-3.306**	**20.163**
Subtotaal Lasten	**32.568**	**-3.382**	**29.186**
Baten	**-538**	**2.814**	**2.276**
Saldo van baten en lasten	**32.030**	**-568**	**31.462**
Storting reserves	**0**	**0**	**0**
Onttrekking reserves	**0**	**0**	**0**
Resultaat	**32.030**	**-568**	**31.462**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	
Directe lasten	OD 6.7.1 Aframing wegens Uitgestelde Intentie (UI). Bij zomernota zijn middelen in het kader van culturele infrastructuur beschikbaar gesteld. De opdrachten konden pas in de loop van 2015 worden uitgezet en lopen door in het komend jaar (lasten verlaagd, € 100.000, voordelig). OD 6.5.1. Diverse bij- en aframingen van kasuitgaven, elk onder de € 100.000, uit reserves EXIN-H en TWIN-H voor projecten Cultuurhistorie (lasten verhoogd, € 24.000, neutraal).
Kapitaallasten	
Overdrachten	OD 6.3.3 Er zijn diverse subsidievaststellingen geweest die tot teruggave van verstrekte subsidiemiddelen leiden. Daarom is de subsidieraming voor het beleidskader jeugdzorg geactualiseerd (lasten verlaagd, € 2,8 miljoen, neutraal). OD 6.5.1. Actualisatie van de kasraming voor subsidieverlening Stelling van Amsterdam, Fort Hoofddorp (lasten verhoogd Reserve ILG, € 200.000, neutraal). OD 6.5.1. Actualisatie van subsidieraming Wierdijk uit reserve Monumenten (lasten verlaagd, € 330.000, neutraal). OD 6.5.1. Actualisatie van subsidieraming voor projecten Cultuur Historie (lasten verlaagd, € 312.000, neutraal).
Baten	OD 6.3.3 De uitgavenraming voor beleidskader jeugdzorg is geactualiseerd. De bijbehorende inkomstenraming van de rijksmiddelen voor jeugdzorg wijzigt daarom ook (baten verlaagd, € 2,8 miljoen, neutraal).
Storting reserves	

Onttrekking reserves

Programma 7 Financiën

Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

Programma 7	Financiën		
	Begroot 2015 voor laatste wijziging	Laatste begrotings-wijziging	Begroot 2015 na laatste wijziging
Apparaatskosten	**-351**	**-491**	**-842**
Directe lasten	**684**	**112**	**796**
Kapitaallasten	**635**	**0**	**635**
Overdrachten	**42**	**0**	**42**
Subtotaal Lasten	**1.010**	**-379**	**631**
Baten	**-318.145**	**-12.506**	**-330.651**
Saldo van baten en lasten	**-317.135**	**-12.885**	**-330.020**
Storting reserves	**19.945**	**539**	**20.484**
Onttrekking reserves	**-96.216**	**2.259**	**-93.957**
Resultaat	**-393.406**	**-10.087**	**-403.493**

Toelichting op de budgettabel

Categorie	Toelichting
Apparaatskosten	OD 7.1.1 In het kader van de Participatiewet was het de doelstelling om in het jaar 2015 vijf medewerkers in dienst te nemen. Deze doelstelling is gerealiseerd tegen lagere kosten dan begroot (apparaatskosten verlaagd, € 130.000, voordelig). OD 7.1.1 Betreft budgetoverheveling van 2 boventalligen bij de STG naar het apparaatskostenbudget van de Statengriffie (apparaatskosten verhoogd, € 88.0000, neutraal). OD 7.1.1 De PNH detacheert provinciale werknemers bij derden(partijen) in verband met specifieke deskundigheid en/of in de vorm van outplacementtrajecten. Deze detacheringsopbrengsten worden budgettair neutraal verwerkt. Het budget van de sector van waaruit de persoon wordt gedetacheerd wordt verhoogd, zodat hierop kan worden ingehuurd (apparaatskosten verhoogd, € 110.000, neutraal). OD 7.1.1 De Provincie ontvangt een vergoeding voor het project Verlengde Kabels voor de OD NZKG. Deze vergoeding wordt toegevoegd aan het apparaatskostenbudget (apparaatskosten, verhoogd, € 210.000, neutraal). OD 7.1.1 Doorschuiven via de UI van een deel van het incidentele budget voor de Business Case Kostprijssturing. Het project Business Case Kostprijssturing is vertraagd in verband met onderzoek en advisering naar de directie. Dit naar aanleiding van een drietal aanvullende vragen die door de directie zijn gesteld. Dit heeft tot 4 maanden vertraging geleid. Daarnaast is de vertraging met een maand toegenomen na een offertetraject dat geen offerte heeft opgeleverd. Een nieuw offertetraject wordt daardoor doorlopen (apparaatskosten verlaagd, € 412.000, UI). OD 7.1.1 De raming van de opbrengsten van het contract met de provincie Flevoland is bijgesteld (apparaatskosten verlaagd, € 45.000, voordelig).

Directe lasten	OD 7.1.1 Voor de winkels Houtplein dienen afzonderlijke warmte koude installaties te worden geplaatst om luchtventilatie mogelijk te maken (lasten verhoogd, € 200.000, nadelig). OD 7.1.1 Betreft budgetoverheveling van 2 boventalligen bij de STG naar het apparaatskostenbudget van de Statengriffie (lasten verlaagd, € 88.0000, neutraal).
Kapitaallasten	
Overdrachten	
Baten	OD 7.1.1 Provinciefonds (algemene uitkering): Naar aanleiding van de septembercirculaire wordt de algemene uitkering van het provinciefonds met een bedrag van € 1.328.000 opgehoogd. De ophoging heeft 2 oorzaken: 1. Een hoger accres. Volgens de normeringssystematiek (trap op trap af) hebben wijzigingen in de rijksuitgaven direct invloed op de omvang van de algemene uitkering. Voor 2015 is het accres met name opwaarts bijgesteld als gevolg van een verwachte toename van de kosten door de verhoogde instroom van asielzoekers. 2. Plafond BTW compensatiefonds. Het plafond van het BTW compensatiefonds is per 2015 gekoppeld aan de accrespercentages zoals deze volgen uit de normeringssystematiek voor het provinciefonds. Bij een realisatie lager dan het plafond komt het verschil ten gunste van het provinciefonds. Bij Miljoenennota 2016 is gebleken dat de ruimte onder het plafond is toegenomen. Dit resulteert in een hogere toevoeging aan de algemene uitkering (baten verhoogd, € 1.328.000, voordelig) OD 7.1.1 Provinciefonds (decentralisatie uitkeringen): 1. De provincies met door de minister voor Wonen en Rijksdienst aangewezen krimp- en anticipeerregio's ontvangen een eenmalige bijdrage voor het Interbestuurlijk Actieplan Bevolkingsdaling. Voor Noord-Holland gaat het om een bijdrage van € 45.000. Dit is neutraal met de lasten in Programma 1 (baten verhoogd, € 45.000, neutraal). 2. In het kader van het beleid ter ondersteuning van elektrisch vervoer wordt een bedrag ontvangen van € 150.000 voor de inzet van samenwerkingsverband Metropool Regio Amsterdam (MRA) via het projectbureau MRA-elektrisch. Deze baat is neutraal met de last uitgaven in Programma 2 (baten verhoogd, € 150.000, neutraal). 3. Voor de transitieperiode Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer zijn in het kader van Natuurpact afspraken gemaakt over de financiering van de kosten. De totale kosten voor 2015 voor alle provincies bedragen € 9 miljoen. De provincies zijn overeengekomen om deze kosten ten laste te brengen van de decentralisatie uitkering Natuur. Voor Noord-Holland resulteert dit in een lagere ontvangst van € 869.000. De aframing van de baat is neutraal met de verlaging van het budget Natuur- en Landschapsbeheer in Programma 5 (baten verlaagd, € 869.000, neutraal). OD 7.1.1 Motorrijtuigenbelasting: Op basis van de halfjaarlijkse gewichtsuitdraai blijkt dat er een flinke toename is van bijna 7.000 voertuigen van Grootwagenparkhouders (veelal leasebedrijven). Deze toename leidt tot een meeropbrengst in 2015 van € 2 miljoen (baten verhoogd, € 2 miljoen, voordelig). OD 7.1.1 Renteresultaat: het renteresultaat wordt met een bedrag van € 1.897.000 opgehoogd. Dit heeft te maken met de overdracht van aandelen N.V Nuon aan Vattenfall. Een deel van het te

	ontvangen bedrag werd voorheen onder dividenden verantwoord. Omdat het feitelijk om een renteontvangst gaat wordt dit deel budgetneutraal overgeboekt naar het renteresultaat. De overboeking is neutraal met de aframing van de dividendopbrengst in Programma 5 (baten verhoogd, € 1.897.000, neutraal). OD 7.1.1 Verkoop van panden die niet meer in gebruik zijn bij de provincie (“eigendommen niet voor de openbare dienst bestemd”) (baten verhoogd, € 1,5 miljoen, voordelig). OD 7.1.1 De PNH detacheert provinciale werknemers bij derden(partijen) in verband met specifieke deskundigheid en/of in de vorm van outplacementtrajecten. Deze detacheringsopbrengsten worden budgettair neutraal verwerkt. Het budget van de sector van waaruit de persoon wordt gedetacheerd wordt verhoogd, zodat hierop kan worden ingehuurd (baten verhoogd, € 110.000, neutraal). OD 7.1.1 De Provincie ontvangt een vergoeding voor het project Verlengde Kabels voor de OD NZKG. Deze vergoeding wordt toegevoegd aan het apparaatskostenbudget (baten verhoogd, € 210.000, neutraal). OD 7.1.1 De raming van de opbrengsten van het contract met de provincie Flevoland is bijgesteld (baten verhoogd, € 500.000, voordelig). OD 7.1.1 De raming van de opbrengsten van het contract met de provincie Flevoland is bijgesteld (baten verlaagd, € 455.000, neutraal). OD 7.1.1 De bijdrage aan het NDW betreft een bruto bijdrage (incl. btw) welke middels btw teruggave in het volgende jaar wordt gecompenseerd. De hogere lasten dekken wij uit de 'btw teruggave' (Baten verlaagd, € 50.000, neutraal). OD 7.1.1 De post afrekeningsverschillen is bijgesteld op basis van de actuele realisatiegegevens (baten verhoogd, € 6 miljoen voordelig). OD 7.1.2 De raming voor verdrogingsbestrijding is geactualiseerd. De aanpassing betreft een verwachte onderbesteding (Zeevang Oost en Gebiedsregeling Zeevang) waardoor minder aan de reserve onttrokken wordt (Baten verhoogd, € 81.000, neutraal).
Storting reserves	OD 7.1.2 De bijdrage van de Stadsregio Amsterdam voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Verbinding A8-A9 wordt voor een deel van € 321.000 ontvangen in 2016 in plaats van 2015 (storting reserve verlaagd, € 321.000, neutraal).
Onttrekking reserves	OD 7.1.2 Actualisatie kasraming uit Reserve AP2010, subsidies voor een permanente motorcross-accommodatie in de gemeente Hollands Kroon (onttrekking verlaagd, € 158.000, neutraal). OD 7.1.2 De onttrekking uit de reserve ILG is geactualiseerd voor de Stelling van Amsterdam, Fort Hoofddorp (onttrekking verhoogd, € 200.000, neutraal). OD 7.1.2 Actualisatie van subsidieraming Wierdijk uit reserve Monumenten (onttrekking verlaagd, € 330.000, neutraal). OD 7.1.2 Actualisatie van subsidieraming voor projecten Cultuur Historie (onttrekking verlaagd, € 312.000, neutraal). OD 7.1.2. Diverse bij- en aframingen van kasuitgaven, elk onder de € 100.000, uit reserves EXIN-H en TWIN-H voor projecten Cultuurhistorie (onttrekking verhoogd, € 24.000, neutraal). OD 7.1.2 De onttrekking uit de reserve ILG is aangepast aan de

gewijzigde uitgavenraming hiervoor (onttrekking verlaagd, € 207.000, neutraal).

OD 7.1.2 Uit de reserve ILG kan een bedrag van € 2,75 miljoen vrijvallen vanwege lagere kosten voor projecten. Dit bedrag wordt gebruikt om de reserve Groene Uitweg aan te vullen (Vrijval, € 2,75 miljoen voordelig).

OD 7.1.2 Bijraming onttrekking EXIN-H Weginfrastructuur. Uit de reserve EXIN-H is een bedrag van € 250.000 voor de reconstructie Velsertraverse beschikbaar. De uitgaven waren geraamd op € 225.000. Deze wordt nu naar het volledig beschikbaar bedrag bijgeraamd (onttrekking verhoogd, € 25.000, neutraal).

OD 7.1.2 Bijraming onttrekking reserve EXIN-H, projecten. PS hebben op 28-9-2015 besloten een bedrag van € 27,5 miljoen beschikbaar te stellen voor de Investeringsagenda en Uitvoeringsprogramma doorstromingsmaatregelen OV 2015-2020. Hiervan komt € 24,8 miljoen ten laste van de reserve EXIN-H. Van dit bedrag wordt in 2015 € 1 miljoen besteed aan voorbereiding van het programma. Ter voorbereiding van het project HOV Noordwijk en activiteiten Beleidskader Verkeersmanagement (PS 2014) wordt in 2015 respectievelijk € 50.000 en € 200.000 besteed ten laste van de reserve EXIN-H. Tenslotte is de eindafrekening aanleg Busstrook Eemnes bekend. Op basis hiervan wordt de EXIN-H-bijdrage met € 352.000 bijgeraamd (onttrekking verhoogd, € 1,6 miljoen, neutraal).

OD 7.1.2 Bijraming onttrekking EXIN-H, projecten OV met netto € 141.000 (onttrekking verhoogd, € 141.000, neutraal).

OD 7.1.2 Bijraming onttrekking reserve EXIN-H, projecten OV met € 1371.000. Op 22-9-2015 hebben GS besloten om aan PS voor te stellen ten laste van de reserve EXIN-H een bedrag van € 1.404.000 beschikbaar te stellen voor het Busstation Alkmaar. Uitgaande van een positieve besluitvorming door PS wordt dit bedrag als uitgave in de begroting geraamd. Hiernaast zijn subsidies Quick Win Doorstromingsmaatregelen uitvoorgaande jaren € 33.000 lager vastgesteld (onttrekking verhoogd, € 1,4 miljoen, neutraal).

OD 7.1.2 Bijraming onttrekking reserve TWIN-H, projecten Weginfrastructuur (onttrekking verhoogd, € 2,0 miljoen neutraal).

OD 7.1.2 Aframing onttrekking reserve TWIN-H, projecten OV-infrastructuur (onttrekking verlaagd, € 2,94 miljoen neutraal).

OD 7.1.2 De onttrekking uit de reserve TWIN-H, OD 5.3.1, is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (onttrekkingen verhoogd, € 99.000, neutraal).

OD 7.1.2 De onttrekking uit de reserve UNA, OD 5.4.1, is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (onttrekkingen verlaagd, € 500.000, neutraal).

OD 7.1.2 De onttrekking uit de reserve TWIN-H, OD 5.4.1, is aangepast aan de gewijzigde uitgavenraming hiervoor (onttrekkingen verlaagd, € 5,3 miljoen, neutraal).

OD 7.1.2. Van de EXIN-H Projecten Duurzame energie loopt de regeling zonnestroom maatschappelijk vastgoed minder snel dan verwacht. De regeling zal worden verlengd met een doorloop in 2016 (onttrekking verlaagd, € 830.000, neutraal).

4 Overzicht begrote mutaties in reserves

(Bedragen x euro 1.000)

OD	Reserve	Mutatie	BGR 2015	EBW	KB 2016	Coal.-ak-koord	ZN	LBW	Totaal
1.3.2	Cofinanciering Europese projecten	Onttrekking	-4.500	0	0	0	-3.652	0	-8.152
	Cofinanciering Europese projecten	Storting	14.825	0	0	0	-9.800	0	5.025
2.1.2	Groot Onderh. Wegen en Vaarwegen	Onttrekking	-2.650	0	0	0	-300	1.082	-1.868
	Innovatieprojecten SolaRoad	Storting	0	0	0	2.700	0	0	2.700
	Westfrisiaweg (N23)	Onttrekking	-60.000	0	0	0	12.358	0	-47.642
	Westfrisiaweg (N23)	Storting	10.000	0	0	0	0	0	10.000
	Zuidas en Zeepoort	Onttrekking	-61.530	61.530	0	0	0	0	0
	Zuidas en Zeepoort	Storting	16.563	0	0	0	0	12	16.575
2.2.1	Fietsinfrastructuur	Onttrekking	0	0	0	0	4	-4	0
	Fietsinfrastructuur	Storting	0	0	0	2.256	0	0	2.256
	Fietsinfrastructuur	Vrijval	0	0	-5.200	0	0	0	-5.200
	Infrastructuur	Storting	0	0	0	12.707	0	0	12.707
	OLV-Greenport	Onttrekking	0	0	0	0	-143	100	-43
	OLV-Greenport	Storting	830	0	0	0	0	0	830
2.3.2	Openbaar Vervoer projecten	Onttrekking	-7.925	-2.520	1.550	0	2.138	0	-6.757
	Openbaar Vervoer projecten	Storting	5.001	0	0	0	0	0	5.001
3.2.1	Waterrecreatie	Storting	0	0	0	1.805	0	0	1.805
	Zelfvoorz. zoetwaterberging	Onttrekking	-100	0	0	0	0	0	-100
	Zelfvoorz. zoetwaterberging	Storting	10	0	0	0	0	0	10
5.1.1	Stedelijke vernieuwing	Onttrekking	0	0	0	0	-1.031	-171	-1.202
5.1.3	Kwaliteitsfonds Bloemendalerpolder	Onttrekking	0	0	0	0	-55	0	-55
	Tijdelijk beheer gronden	Onttrekking	-676	0	0	0	126	0	-550
5.3.1	Werkgelegenheid en economie	Onttrekking	-8.563	-130	0	0	-45	1.406	-7.332
	Werkgelegenheid en economie	Storting	8.526	0	0	8.121	0	0	16.647
5.3.2	Duurzame Zeehavens	Storting	0	0	0	0	4.740	0	4.740
	Herstruct. Bedrijventerreinen	Onttrekking	0	0	0	0	-1.000	-2.521	-3.521
	Herstruct. bedrijventerreinen	Storting	100	0	0	0	0	0	100
5.3.3	Ontwikkeling havencomplexen	Storting	0	0	0	3.609	0	0	3.609
	Programma Water als Econ. Drager	Onttrekking	0	0	0	0	-2.066	0	-2.066
5.3.4	Europese proj. Landbouwsubsidies	Onttrekking	0	0	0	0	-500	0	-500
	Europese proj. Landbouwsubsidies	Storting	0	0	0	0	9.800	0	9.800
5.4.1	Groen	Onttrekking	-41.027	0	0	0	11.208	12.553	-17.266
	Groen	Storting	13.950	0	-3.000	0	9.877	500	21.327
	Groene Uitweg	Onttrekking	-2.000	0	0	0	-3.975	1.862	-4.113
	Groene Uitweg	Storting	0	0	0	0	775	2.415	3.190
5.4.2	Cofinanciering Waddenzee	Onttrekking	-1.500	0	0	0	-262	1.357	-405
	Cofinanciering Waddenzee	Storting	1.500	0	0	0	0	0	1.500
7.1.2	Algemene Reserve	Onttrekking	-16.300	-1.175	0	0	0	0	-17.475
	Algemene Reserve	Storting	0	0	0	0	0	860	860
	Algemene Reserve	Vrijval	0	0	-18.000	0	0	0	-18.000

	Actieprogramma 2010	Onttrekking	-1.406	-150	2	0	-4.750	158	-6.146
	Actieprogramma 2010	Storting	3.500	0	0	6.274	1.373	0	11.147
	EXIN-H	Onttrekking	-7.762	0	839	0	-3.944	-2.283	-13.150
	EXIN-H	Storting	378	0	0	0	0	0	378
	Huisvesting	Onttrekking	-1.057	-115	0	0	-1.914	0	-3.086
	ILG	Onttrekking	-1.900	-1.500	0	0	-3.094	-2.823	-9.317
	Monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds	Onttrekking	-6.035	-830	0	0	96	330	-6.439
	Monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds	Storting	5.510	0	0	1.805	0	0	7.315
	Organisatieveranderingen	Onttrekking	-2.444	0	0	0	1.244	0	-1.200
	TWIN-H	Onttrekking	-57.782	-537	0	0	33.155	6.377	-18.787
	TWIN-H	Storting	0	0	0	0	400	-321	79
	UNA	Onttrekking	-700	0	0	0	-35	500	-235
	Resv.Vervanging ICT-apparatuur	Onttrekking	-1.122	0	0	0	1.000	0	-122
	Resv.Vervanging ICT-apparatuur	Storting	550	0	0	0	155	0	705
Totaal			**-205.736**	**54.573**	**-23.809**	**39.278**	**51.883**	**21.389**	**-62.423**

5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

In onderstaande lijst staan de subsidies buiten uitvoeringsregeling. De wijzigingen ten opzichte van de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling in de zomernota 2015 staan in blauw. Als een subsidie helemaal doorgestreept is, dan geeft dat aan dat deze subsidie niet meer op de lijst is opgenomen.

OD	Naam subsidie aanvrager	Maximale Subsidie 2015
Programma 2		
2.3.2	Gemeente Alkmaar / Busstation Alkmaar [2]	€ 1.500.000
2.2.1	Omgevingsdienst IJmond / BB: IJmond bereikbaarheid [2]	€ 4.000.000
2.2.1	Gemeente Hilversum / BB Hilversum [2]	~~€ 500.000~~ € 650.000
2.2.1	Gemeente Hoorn / BB P+R Hoorn [2]	€ 2.200.000
2.2.1	Gemeente Heerhugowaard / BB Heerhugowaard [2]	€ 300.000
2.1.2	Gemeente Alkmaar / Koelmalaan aansluiting N242	€ 3.000.000
2.1.2	Gemeente Alkmaar / Koelmalaan - Willem de Zwijgerlaan	€ 1.000.000
2.1.3	Schiphol Real Estate / Ontwerp- en Engineeringswerkzaamheden HOV Schiphol-Oost (uitvoerende werkzaamheden)	€ 3.700.000
2.2.1	Gemeente Castricum / P+R (BB Programma)	€ 85.500
2.2.1	Gemeente Hilverum / Afrekening opstellen IBP	€ 58.125
2.2.1	Gemeente Haarlem / FietsFileVrij	€ 389.392
2.2.1	Gemeente Haarlemmerliede & Spaarnwoude / FietsFileVrij	€ 379.584
2.2.1	Gemeente Uitgeest	€ 350.000
2.3.1	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer [1]	€ 50.000
2.3.1	Rijksscholengemeenschap Wiringherlant / Medefinanciering Scholierenlijn Medemblik - RSG Wiringherlant 2015-2016	€ 14.000
2.3.2	Gemeente Texel / Inrichting en beheer Regiecentrum Pilot Texel	€ 383.000
Programma 3		
3.1.1	Rijkswaterstaat / Realisatie recreatief fietspad op De Nieuwe Afsluitdijk	€ 3.000.000
3.1.1	Rijkswaterstaat / Vismigratierivier bij De Nieuwe Afsluitdijk	€ 2.000.000
3.1.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / Fietspad Hondsbossche en Pettemer Zeewering	€ 2.250.000
3.2.1	Gemeente Amsterdam dienst DMO (Amsterdamse Bos) / Groene As Synergieproject Amsterdamse Bos	€ 175.000
3.2.1	Plassenschap Loosdrecht e.o./ Oostelijke Vechtplassen: Quickwin Veenslib	€ 525.000
3.2.1	Landschap Noord-Holland / Kwartiermaken Innovatieprogramma Veen [2]	€ 65.000

Programma 4		
4.1.1	Milieufederatie Noord-Holland [1]	€ 270.000
4.1.2	Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord	€ 137.850
4.1.2	Regionale Brandweer Amsterdam/Amstelland	€ 18.742
4.1.2	Milieudienst IJmond	€ 118.300
4.1.2	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	€ 281.933
4.1.2	Omgevingsdienst Flevoland-Gooi en Vechtstreek	€ 60.450
4.1.2	Waternet / Waterinrichting [3]	€ 750.000
4.2.1	Stichting Energy Valley	€ 476.740
4.2.1	Kamer van Koophandel / Bouwen aan integrale ketensamenwerking	€ 373.000
4.2.2	Rijkswaterstaat / Innovatieve vormen van duurzame energie stimuleren	€ 200.000
4.2.1	Stichting Energy Valley [2]	€ 95.000
4.2.2	TexelEnergie / Zonnepark Texel [2]	€ 200.000
4.2.2	Danvos bv / Zeewierraffinage [2]	€ 50.000
4.2.2	Gemeente Texel / Opschalen energie neutrale woningen [2]	€ 400.000
4.2.2	InVesta / Infrastructuur en voorzieningen InVesta [2]	€ 960.000
4.2.2	Groen gas Nederland Noord-Holland bv / Milena-Olga-Esme [2]	€ 500.000
Programma 5		
5.1.1	Gemeente Zandvoort / Project Entree Zandvoort (pilot Zandvoort)	€ 85.000
5.1.1	Gemeente Castricum / Nieuw Geesterhage [2]	€ 573.914
5.1.3	Gemeente Den Helder / Geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 25.000
5.1.3	Gemeente Hollands Kroon / Geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 25.000
5.1.3	Noord-Hollandse Motorsport Federatie / Geluidbeperkende maatregelen permanent motorcrossterrein	€ 133.148
5.1.3	Omgevingsraad Schiphol[1]	€ 128.000
5.1.3	Gemeente Zaanstad / Verbeteren functioneren Station Koog-Zaandijk (OV-knooppuntenbeleid)	€ 200.000
5.1.3	Gemeente Castricum / Herinrichting Stationsplein (OV-knooppuntenbeleid)	€ 246.638
~~5.1.3~~	~~Gemeente Haarlemmermeer / Groen-recreatieve verbindingen~~	~~€ 4.500.000~~
~~5.1.3~~	~~Gemeente Haarlemmermeer / Watersysteem Park 21~~	~~€ 15.000.000~~
~~5.1.3~~	~~Gemeente Haarlemmermeer / Herstructurering/transformatie bedrijventerreinen~~	~~€ 1.000.000~~
5.3.1	Gemeente Amsterdam/ AEB-projecten	€ 1.500.000
5.3.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord / Kenniswerkplaats	€ 100.000
5.3.1	Techport IJmond / Innovation Warehouse [2]	€ 5.000
5.3.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord	€ 1.518.286
5.3.1	Techniekraad	€ 200.000

5.3.1	Gemeente Haarlem / REO	€ 25.000
5.3.1	Gemeente Velsen / REO	€ 25.000
5.3.1	Gemeente Zaanstad / REOZ	€ 25.000
5.3.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Economic Board G&V	€ 25.000
5.3.4	Stichting Greenport Noord-Holland Noord [1]	€ 265.000
5.3.4	Greenport Aalsmeer [1]	€ 250.000
5.3.1	Luchtvaartcollege Schiphol / Nieuw-West Airport Express [2]	~~€ 100.000~~ € 200.000
5.3.1	Gemeente Zaanstad / Breedband WiFi punten [2]	€ 40.000
5.3.3	Gemeente Zaanstad / WED projecten [2]	€ 400.000
5.4.1	Recreatieschap Westfriesland / Kwaliteitsimpuls wandelroutenetwerk West Friesland [2]	€ 25.000
5.4.1	Familie Tentij / Realisatie NNN te Bakkum, programma Nieuwe Strandwal [2]	€ 100.000
5.4.1	Gemeente Amstelveen / Project Wiegelweg (Groene As project)	€ 150.000
5.4.1	Gemeente Aalsmeer / Groene AS door Aalsmeer	€ 187.500
5.4.1	Goois Natuurreservaat [1] / Toelopen Natuurbrug Laarderhoogt	€ 300.000
5.4.1	Amsterdamse Bos / Groene As: Amsterdamse Bos/Ecozone Ringvaart	€ 155.000
5.4.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	€ 83.000
5.4.1	Recreatie N-H n.v./ Gebiedsmakelaar Amstelland	€ 28.000
5.4.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Gebiedsmakelaar Gooi en Vecht	€ 28.000
5.4.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Projectmanagement Naarden Buiten de Vesting	€ 200.000
5.4.1	Gemeente Amsterdam, Stadsdeel Oost / Quickwins Amsteloever	€ 198.800
5.4.1	Gemeente Amsterdam dienst DMO (Amsterdamse Bos) / Groene As Synergieproject Amsterdamse Bos	€ 270.000
5.4.1	Stichting De Bovenlanden / Afronding Groene As Aalsmeer [2]	€ 271.000
5.4.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier / KRW Synergieproject Vrij verkeer voor vis: Vismigratieprojecten Hollands Noorderkwartier [4]	€ 147.000
5.4.1	MediQuest / Bijdrage voor het digitale platform Beterinhetgroen.nl	€ 15.000
5.4.1	Vereniging Agrarisch Natuurbeheer Vechtvallei / Innovatieproject duurzame landbouw	€ 30.000
5.4.2	Stichting Landelijk Fietsplatform / Coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2014	€ 50.000
5.4.2	Stichting Wandelnet / Coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2014	€ 50.000
5.4.2	Agrarische Natuur vereniging Water, Land en Dijken/ Boerderij-educatie Laag Holland [1]	€ 80.000
5.4.2	Bureau Promotie Laag Holland / Promotie Laag Holland	€ 80.000
5.4.2	Landschap Noord-Holland [1]	€ 1.692.800
5.4.2	Faunabeheereenheid [1]	€ 500.000

5.4.2	Goois Natuurreservaat [1]	€ 501.000
5.4.2	Faunabeheereenheid [1]	€ 209.000
5.4.2	Natuurmonumenten / Project De Bol, Texel [2]	~~€ 370.000~~ € 545700
~~5.4.2~~	~~Landschap Noord-Holland / Lage Oude Veer, programma 'Kop op de Kaart'~~	~~€ 157.362~~
5.4.2	Familie Bon / Telen van Rogge	€ 7.848
5.4.2	Landschap Noord-Holland / Ontwerp uw eigen erf Alkmaar	€ 16.000
5.4.2	Landschap Noord-Holland / Vitale natuur in Laag Holland	€ 24.000
5.4.2	Agrarische Natuurvereniging Water, Land en Dijken / Poldertocht Laag Holland	€ 30.000
5.4.3	Nationaal Park Zuid Kennemerland [1]	€ 121.789
5.4.3	Nationaal Park Duinen van Texel [1]	€ 136.211
5.4.3	Landschap Noord-Holland [1]/ Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen'	€ 608.000
5.4.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Grondbank Naarden Buiten de Vesting [2]	€ 60.000
5.4.1	Gemeente Naarden / Grondbank Naarden Buiten de Vesting [2]	€ 1.085.162
5.4.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Wandelroutenetwerk [2]	€ 355.000
5.4.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Ruiterpad Weesp [2]	€ 25.000
5.4.1	Regio Gooi en Vechtstreek / Fietspad Bovenmeent [2]	€ 45.000
5.4.1	Vereniging Agrarisch Natuurbeheer Vechtvallei / Gebiedscoordinatie [2]	€ 40.000
5.4.2	Nabetaling natuurbeheer met rentevergoeding 2012/2013 familie Boon [2]	€ 10.000
5.4.2	Natuurmonumenten, monitoring SNL [2]	€ 86.745
5.4.2	Staatsbosbeheer, monitoring SNL [2]	€ 156.277
5.4.2	Goois Natuurreservaat, monitoring SNL [2]	€ 74.142
5.4.2	Unie van Bosgroepen, monitoring SNL [2]	€ 4.160
5.4.2	Landschap Noord-Holland, monitoring SNL [2]	€ 132.126

Programma 6

6.3.3	Nationaal Fonds Kinderhulp / Pleegzorgfonds (i.v.m. transitieJeugdzorg n.a.v. motie M 2-23 d.d. 11-11-2013)	€ 100.000
6.4.1	Zorgbelang [1]	€ 880.000
6.4.2	Platform Dorpshuizen Noord-Holland [1]	€ 60.000
6.4.2	Vereniging van Kleine Kernen Noord-Holland [1]	€ 60.000
6.4.2	Stichting Comité Herdenking Februaristaking 1941 [1]	€ 5.000
6.4.2	Debatbureau/ Organisatie VARA Lagerhuisdebatten	€ 30.000
6.4.2	Debatbureau/ Organisatie VMBO Debat	€ 5.000
6.4.2	Nationale Jeugdraad / Organisatie Provinciaal Jeugddebat	€ 5.000
6.4.2	Anne Frank Stichting [1]	€ 23.200
6.4.2	Sportservice [1]	€ 150.000

6.4.2	Gemeente Amsterdam / Nationaal Rugbycentrum [2]	€ 210.000
6.5.1	Landschap Noord-Holland: Fort bij Krommeniedijk / Inrichting bezoekerscentrum	€ 200.000
6.5.1	Vuurtoreneilend / Restauratie Fort Durgerdam	€ 900.000
6.5.1	Vuurtoreneiland / Ontwikkeling Vuurtoreneiland Durgerdam fase I, onderzoeken t.b.v. restauratie	€ 100.000
6.5.1	Fort bij Kudelstaart / Restauratie	€ 450.000
6.5.1	Fort van Hoofddorp / Restauratie	€1.100.000
6.5.1	Staatsbosbeheer / Wierdijk	€ 330.000
6.5.1	Vestingmuseum Naarden / Nieuw Nederlands Vestingmuseum	€ 310.000
6.5.1	Gemeente Muiden / Verder met de Vesting	€ 500.000
6.5.1	Waternet / Fort Spion [3]	€ 120.000
6.5.2	Stichting Oneindig Noord-Holland / Publieksproject Jaar van het Industrieel Erfgoed	€ 25.000
6.5.1	Stadsherstel Amsterdam / Restauratie en herbestemming gebouw, 197 Hembrugterrein Zaandam	€ 350.000
6.5.2	Monumentenwacht [1]	€ 332.300
6.5.2	Cultuurcompagnie NH [1] / cultureel erfgoed	€ 763.047
6.5.2	ROP Midden West [1]	€ 17.000
6.6.1	Cultuurcompagnie NH [1] / Kunst en Cultuur NH	€ 1.034.000
6.6.2	Cultuurcompagnie NH [1] / Kunst en Cultuur - Created	€ 150.000
6.7.1	Cultuurcompagnie NH [1] / Kunst en Cultuur - Plein C	€ 720.000
6.7.1	Stichting West-Friese Bibiliotheken / Projectbibliotheekvoorzieningen kleine kernen	€ 106.000
6.7.1	KopGroep Bibliotheken / Project Bibliotheekvoorzieningen kleine kernen	€ 119.000
6.7.1	ProBiblio [1]	€ 2.533.240
6.7.1	Stichting Danstheater Aya [1]	€ 97.500
6.7.1	Stichting de Toneelmakerij [1]	€ 260.000
6.7.1	Stichting Oneindig Noord-Holland [1]	€ 200.000

1 Deze organisatie ontvangt een boekjaarsubsidie;

2 Nieuw op deze lijst t.o.v. Eerste begrotingswijziging 2015;

3 Nieuw stond eerder op de lijst 2014. Is toen niet verstrekt i.v.m. vertraging bij externe partijen;

4 Nieuw subsidie vervangt eerder opgenomen (en nog niet verstrekte) subsidies aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;

5 Reeds in 2014 verstrekt.

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 14 OKT. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J.T.A. Apswoude
MID/AFD

Doorkiesnummer +31235144036
apswoudej@noord-holland.nl

Verzenddatum

14 OKT. 2015

Kenmerk
685748/685785

Uw kenmerk

Betreft: Vaststellen legestarieven 2016

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over het voorstel tot het vaststellen van de Legestarieven 2016.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris — G.E.A. van Craaikamp

voorzitter — J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht

Haarlem, ……. 2015

Onderwerp: Legesvoorstellen 2016.

685748/685785

Bijlagen: ontwerpbesluit (bijl. 1), ontwerp Legestarieventabel 2016 (bijl. 2), transponeringstabel (bijl. 3) en een overzicht realisatie en raming legesopbrengsten 2014 - 2017 (bijl. 4).

1. Samenvatting

In artikel 225 Provinciewet is bepaald dat legestarieven zodanig worden vastgesteld dat de geraamde baten van de rechten niet uitgaan boven de geraamde lasten. Met andere woorden, legestarieven mogen ten hoogste kostendekkend zijn. Het is al 16 jaar vigerend beleid van uw staten dat legestarieven kostendekkend zijn. Deze beleidslijn volgen wij ook in deze voorstellen door een indexering toe te passen van 3% op de legestarieven, vanwege gestegen loonkosten. De looncomponent betreft het grootste deel van de kosten van deze dienstverlening. Daar waar afgeweken wordt van de tariefstijging met 3% of waar sprake is van gewijzigde of nieuwe tariefbepalingen, wordt dit in de voorstellen separaat aangegeven.

De vigerende Legesverordening Noord-Holland 2010 is vastgesteld bij besluit van Provinciale Staten van 7 december 2009, nummer 80 (Pb 2009/166), laatstelijk gewijzigd bij besluit van Provinciale Staten van 10 maart 2014 (Pb 2014/25). In dit laatstgenoemde besluit is tevens de meest recente Legestarieventabel 2014 vastgesteld.

Wij stellen uw Staten voor om de thans vigerende Legestarieventabel 2014 op diverse onderdelen te wijzigen en integraal te vervangen door Legestarieventabel 2016 waarop een her-nummering van de artikelen wordt toegepast. In de bijgevoegde transponeringtabel wordt deze her-nummering aangegeven.

2. Wijzigingen in de Legestarieventabel

Hoofdstuk 1 Algemeen

1.3 en 1.4 Leges Wet openbaarheid van bestuur

Voor het verstrekken van fotokopieën die worden aangevraagd in het kader van de Wet openbaarheid van bestuur volgen wij de niet gewijzigde tarieven uit het Rijkstariefbesluit leges Wet openbaarheid van bestuur (WOB). Deze tarieven blijven dan ook ongewijzigd.

Hoofdstuk 4 Verkeer en vervoer/wegen/waterwegen

4.5 Waterwegen

Op 2 februari 2015 hebben uw Staten de provinciale regelgeving voor het vaarwegbeheer herzien en vastgelegd in de Waterverordening provincie Noord-Holland, onder intrekking van de Scheepvaartwegenverordening Provincie Noord-Holland 1995 (zie voordracht 06.2015, kenmerk 502006/502021). De Waterverordening is gepubliceerd in provinciaal blad 2015, nr.16, uitgegeven op 13 februari 2015, en in werking getreden met ingang van 14 februari 2015.

Bij de voordracht van 2 februari 2015 is abusievelijk verzuimd de Legestarieventabel bij de Legesverordening aan te passen aan de vaarwegregeling in de Waterverordening provincie Noord-Holland. De huidige Legestarieventabel verwijst nog naar de inmiddels ingetrokken Scheepvaartwegenverordening. De provincie loopt hierdoor in 2015 legesinkomsten mis, aangezien thans slechts het (lagere) tarief van het zogenaamde vangartikel (10.1) moet worden gebruikt. Het betreft leges voor ontheffingsaanvragen die zijn gebaseerd op nu de waterverordening, voorheen scheepvaartwegenverordening, waarvoor Gedeputeerde Staten bevoegd gezag zijn. De misgelopen legesinkomsten in 2015 bedragen naar schatting € 12.000,=. In de jaarrekening 2015 wordt de uiteindelijke derving aangegeven.

In de Legestarieventabel 2016 worden de tarieven overgenomen die golden onder de Scheepvaartwegenverordening, zij het met de voorgestelde indexering met 3%. Ook wordt voorgesteld aan de tabel een apart tarief voor de categorie 'remmingswerken en wachtplaatsen' toe te voegen en het tarief hiervoor te bepalen op € 517,00. In de huidige Legestarieventabel worden 'remmingswerken en wachtplaatsen' niet apart onderscheiden maar gerekend tot het aanbrengen van 'voorwerpen, waaronder begrepen palen en steigers', waarvoor een tarief geldt van € 178,00. Dit tarief is niet reëel in relatie tot de kosten voor de beoordeling van de aanleg of vervanging van 'remmingswerken en wachtplaatsen'. De werkzaamheden voor onderzoek en afweging van de betrokken belangen zijn in omvang vergelijkbaar met die voor aanvragen voor 'oeverwerken, waaronder laad- en losplaatsen', waarvoor een tarief gold van € 502,00 en thans een geïndexeerd tarief wordt voorgesteld van € 517,00.

Financieel
Voor de raming opbrengst leges Waterverordening in 2016 wordt de voormalige raming leges Scheepvaartwegenverordening ad € 200.000,- aangehouden.

Hoofdstuk 8 Wadloopverordening 1996
De waddenprovincies, Groningen, Friesland en Noord-Holland hebben een gelijkluidende wadloopverordening en hanteren ook dezelfde, door de provincie Friesland berekende, legestarieven. De provincie Friesland heft en int de leges. De legesopbrengst die de provincie Friesland, mede namens de andere provincies, int wordt verrekend met de bijdragen van de provincies aan de Stuurgroep Waddenprovincies. De legestarieven zijn aangepast aan de tarieven die Friesland voor 2016 heeft voorgesteld.

Hoofdstuk 9 Wet natuurbescherming
Lid 1
Met de verwachte inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming (Wnb) per 1 juli 2016 worden Gedeputeerde Staten bevoegd gezag voor het verlenen van tegemoetkomingen in schade aangericht door in het wild levende beschermde dieren als bedoel in artikel 6.1 van de Wnb.
Het huidige Faunafonds dat een behandelbedrag van € 300,00 hanteert, houdt met de inwerkingtreding van de Wnb op te bestaan. Om het bedrag voor het in behandeling nemen van een aanvraag om een tegemoetkoming in faunaschade per 1 maart 2016 te handhaven, is deze wijziging van de tarieventabel nodig. Artikel 6.2, vierde lid aanhef en onder b, Wnb biedt hiervoor de basis. Het tarief van € 300,- is gebaseerd op de helft van de gemiddelde kosten die thans door het Faunafonds worden gemaakt voor het in behandeling nemen van een aanvraag. Deze kosten bedragen gemiddeld ongeveer € 300,- voor het uitvoeren van een taxatie en gemiddeld ongeveer € 300,- voor de administratieve afhandeling en personeelskosten die zijn gemoeid met de behandeling van een aanvraag.
Omdat de tegemoetkoming in faunaschade een instrument is voor de acceptatie van en draagvlak voor de beperkende bepalingen ten aanzien van beheer en schadebestrijding van in het wild

levende beschermde dieren wordt niet gekozen voor een kostendekkende retributie. Hierover zijn afspraken gemaakt tussen het Ministerie van Economische zaken en het Interprovinciaal Overleg die zijn vastgelegd in Staatscourant nummer 23506 van 22 augustus 2014. In de Staatscourant heeft de minister op verzoek van het Interprovinciaal overleg besloten het behandelbedrag van € 300,- in te voeren. Dit naar aanleiding van het besluit van de bestuursleden van de Bestuurlijke Adviescommissie Vitaal Platteland van 27 maart 2014. (zie verslag BACVP vergadering 27 maart, vastgesteld op 22 mei 2014.

Lid 2
In een aantal gevallen is het redelijk geen retributie voor het in behandeling van een aanvraag om een tegemoetkoming te heffen. Als het gaat om ganzenrustgebieden bestaat er voor de grondgebruiker in de regel geen mogelijkheden om de schadeveroorzakende diersoorten te bestrijden. Schade door de wolf is door de lange periode van afwezigheid van de wolf in Nederland in beginsel onvoorzienbaar waardoor preventieve maatregelen niet van de grondgebruiker kunnen worden verlangd. In andere gevallen moet voorkomen worden dat een retributie het indienen van een verzoekschrift niet in de weg gaat staan. Dit wordt het geval geacht bij schade die is aangericht door de das en de bever. In de winterperiode geldt winterrust. Dat wil zeggen dat er in die periode geen gebruik mag worden gemaakt van ontheffingen voor het verontrusten en doden van in het wild levende beschermde dieren. Om die reden moet de schade niet ten laste van de grondgebruiker blijven en wordt geen retributie geheven.

Vergunningen en ontheffingen Wet natuurbescherming
Ook worden in artikel 6.2, lid 4, Wet natuurbescherming Gedeputeerde Staten aangewezen als bevoegd gezag voor het verlenen van vergunningen of ontheffingen, (of wijziging daarop) in het kader van die wet. Daarvoor dienen ook tariefbepalingen te worden opgesteld. Het is echter nog te vroeg voor een voorstel en besluit hierover. Vooruitlopen op een wet die nog onduidelijkheden geeft in de mate waarop dit nu het geval is, en het feit dat de inwerkingtreding (meermaals) naar achteren is geschoven, heeft ons doen besluiten de status quo te handhaven, totdat er meer inzicht is in de inhoud van de werkzaamheden, de kosten die en de omvang van het aantal aanvragen dat daarmee gemoeid zijn. In de tariefvoorstellen voor 2017 kan naar verwachting een weloverwogen tariefvoorstel worden voorgelegd. Tot die tijd kan gebruik gemaakt worden van het zogenaamde vangartikel 10.1 van de tarieventabel.

Financieel
De afgelopen jaren (2011-2014) zijn de (door het Faunafonds behandelde) aantallen aanvragen in Noord-Holland jaarlijks rond de 1200 stuks geweest. Het thans voorgestelde tarief ad € 300,- is voor 50% kostendekkend. De kosten van het behandelen van een aanvraag in tegemoetkoming schade kost gemiddeld € €600,-. Voor de tweede helft van 2016 wordt een legesopbrengst geraamd van € 180.000,-. Voor het jaar 2017 en structureel naar verwachting € 360.000,-. De totale kosten voor het behandelen van aanvragen voor 2016 zijn € 360.000,-. De kosten voor het behandelen van aanvragen vanaf 2017 zijn naar verwachting € 720.000,-. De (helft van de) kosten die niet via legesheffing worden gedekt ad € 180.000,- voor 2016 en € 360.000,- vanaf 2017 en structureel worden gedekt uit het budget voor het Faunafonds (budgetnummer 762605).
De (meerdere malen verschoven) datum van inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming is momenteel voorzien op 1 juli 2016, doch het is de vraag of die datum wordt gehaald. Het kan zelfs zijn dat deze wet pas op 1 januari 2017 in werking treedt. In dat geval vervallen de thans voorgestelde legesbaten over 2016, waar tegenover staat dat er in dat jaar ook geen (hogere) kosten in het kader van de uitvoering van deze wet zijn.

3. Financiële consequenties

Bij de begroting 2016 wordt er in totaal € 931.000,- aan legesopbrengsten geraamd.
In dit voorstel worden de volgende, bij Zomernota 2016 aan te passen ramingen voorgesteld:
Kostenplaats:

717381	leges drukwerken etc.	was: € 5.000,- / wordt € 1.000,-;
755301	leges Wabo	was: € 5000.000,- / wordt € 1.130.000,-;
7626..	Leges Wet Natuurbescherming	was: € 0 / wordt € 180.000 en vanaf 2017 € 360.000,- structureel.

De totaal geraamde legesopbrengst voor 2016 stijgt daarmee met € 796.000,- van € 931.000,- naar € 1.737.000,-. Voor 2017 wordt de raming verhoogd naar in totaal € 1.917.000,-.
In de bijlage “overzicht raming legesopbrengsten 2014 t/m 2017” worden alle geraamde en te ramen legesbaten vermeld. In deze raming is de verwachte legesopbrengst Wabo bouwen in verband met de bouw van de nieuwe sluis te IJmuiden gewijzigd vanwege een daarin begrepen bijdrage van Rijkswaterstaat ad € 790.000,-. Dit als bijdrage in de exceptionele kosten (extra kosten voor coördinatie en toezicht) die deze vergunningaanvraag met zich meebrengt.
Voor drukwerken etc. wordt nauwelijks nog leges ontvangen. Wij stellen voor de raming daarvoor te verlagen van € 5.000,- naar € 1.000,-.

4. Proces/procedure

Na de behandeling en vaststelling van de voorstellen in de vergadering van GS op 13 oktober volgt op 23 november de behandeling in de PS-commissie Mobiliteit en Financiën (M&F) en de vaststelling van de voorstellen in de PS-vergadering van 14 december 2015.

Het besluit en de Legestarieventabel 2016 worden gepubliceerd in het Provinciaal Blad en treden daags na publicatie in werking, met uitzondering van de tariefbepalingen Wet Natuurbescherming, die eerst na het inwerkingtreden van die wet zelf in werking treden,
De besluitvorming hierover zal in de regionale weekkranten worden gepubliceerd. De datum van ingang van de vastgestelde heffingstarieven 2016 is gelijk aan de datum van publiceren van het besluit.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

, voorzitter.

, provinciesecretaris.

Bijlage 1

Ontwerpbesluit

Nr. ……

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van ….;

Gelet op het advies van de Commissie Mobiliteit en Financiën;

Gelet op de artikelen 220 en 223, eerste lid, aanhef en onderdeel b, van de Provinciewet;

Besluiten:

Artikel I
De Legesverordening Noord-Holland 2010 wordt als volgt gewijzigd:

De Legestarieventabel 2014, behorende bij en deel uitmakende van de Legesverordening Noord-Holland 2010, wordt vervangen door de bij dit besluit behorende Legestarieventabel 2016.

Artikel II
1. Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin het wordt geplaatst met uitzondering van paragraaf 9 van de Legestarieventabel 2016.
2. Indien het bij Koninklijke Boodschap van 20 augustus 2012 ingediende voorstel van wet Regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming), Kamerstukken II 22248, nr. 1, tot wet is of wordt verheven en die wet in werking treedt, treedt artikel 9 van de Legestarieventabel 2016 op dat tijdstip in werking.

Haarlem,

Provinciale staten voornoemd,

, voorzitter.

, statengriffier.

Tarieventabel 2016
behorende bij en deel uitmakende van de "Legesverordening Noord-Holland 2010"

Bijlage 2

		tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
1.	**Algemeen**						
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
1.1	voor het op verzoek doen van nasporingen in de in het provinciaal archief berustende stukken, behoudens die ten behoeve van opsporingsonderzoeken door organen van politie en/of justitie door of met behulp van een ambtenaar van de provincie:						
	per kwartier (of gedeelte daarvan) daaraan besteed	€ 15,15	100	€ 0,45	€ 15,60	€ 15,60	100
1.2	tot het verstrekken van een fotokopie van een archiefstuk bedoeld onder 1.1, dan wel een afschrift als bedoeld in artikel 3:11, derde lid van de Algemene wet bestuursrecht, of een afschrift van een elektronisch opgeslagen archiefstuk, al dan niet elektronisch verzonden, per pagina	€ 0,12	100	€ 0,00	€ 0,12	€ 0,12	100
1.3	tot het verstrekken van fotokopieën van documenten op grond van artikel 7, eerste lid, onder a van de Wet openbaarheid van bestuur:						
	voor minder dan 6 kopieën: gratis		0				0
	voor 6 tot 13 kopieën	€ 4,75	100		€ 4,75	€ 4,75	100
	voor 14 of meer kopieën: per kopie	€ 0,36	100		€ 0,36	€ 0,36	100
	voor kopieën van documenten die ten tijde van de aanvraag, ter voldoening aan artikel 7:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, ter inzage liggen geldt het onder 1.2 genoemde tarief						
1.4	tot het verstrekken van een uittreksel van een document of een samenvatting van de inhoud van een document op grond van artikel 7, eerste lid, onder c van de Wet openbaarheid van bestuur:						
	per pagina van het uittreksel of de samenvatting	€ 2,37	100		€ 2,37	€ 2,37	100
1.5	stukken, niet vallende onder hoofdstuk 2, zoals verslagen, rapporten, instructies, afbeeldingen, kaarten en tekeningen:						
a	voor kaarten, tekeningen e.d.						
1	formaat A4 zwart/wit	€ 0,12	100	€ 0,00	€ 0,12	€ 0,12	100
2	formaat A4 (kleur)	€ 0,42	100	€ 0,01	€ 0,44	€ 0,44	100
3	formaat A3 (zwart/wit)	€ 0,22	100	€ 0,01	€ 0,23	€ 0,23	100
4	formaat A3 (kleur)	€ 0,84	100	€ 0,03	€ 0,86	€ 0,86	100
5	voor een formaat groter dan A3 (zwart/wit)	€ 7,60	100	€ 0,23	€ 7,83	€ 7,85	100
6	voor een formaat groter dan A3 (kleur)	€ 15,15	100	€ 0,45	€ 15,60	€ 15,60	100
b	voor overig drukwerk, per bedrukte bladzijde:						
	tot en met formaat A4	€ 0,12	100	€ 0,00	€ 0,12	€ 0,12	100
c	Voor plots:						
1	formaat A2 zwart/wit	€ 15,15	100	€ 0,45	€ 15,60	€ 15,60	100
2	formaat A2 in kleur	€ 28,45	100	€ 0,85	€ 29,30	€ 29,30	100
3	formaat A1 zwart/wit	€ 16,25	100	€ 0,49	€ 16,74	€ 16,75	100
4	formaat A1 in kleur	€ 34,00	100	€ 1,02	€ 35,02	€ 35,00	100
5	formaat A0 zwart/wit	€ 28,75	100	€ 0,86	€ 29,61	€ 29,60	100
6	formaat A0 in kleur	€ 62,70	100	€ 1,88	€ 64,58	€ 64,60	100
2.	**Bestuur stukken en andere overheden**						
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van:						
2.1	**Provinciaal blad**						
	per Provinciaal blad per bedrukte pagina, exclusief portokosten	€ 0,12	100	€ 0,00	€ 0,12	€ 0,12	100
	bij abonnement per kalenderjaar, exclusief portokosten	€ 41,80	100	€ 1,25	€ 43,05	€ 43,05	100
	bij abonnement per kalenderjaar, inclusief portokosten	€ 158,00	100	€ 4,74	€ 162,74	€ 163,00	100
2.2	**de Provinciale begroting / Memorie van antwoord**						
	de provinciale Programmabegroting, exclusief portokosten	€ 59,10	100	€ 1,77	€ 60,87	€ 61,00	100
	de Memorie van antwoord op de Programmabegroting, exclusief portokosten	€ 8,90	100	€ 0,27	€ 9,17	€ 9,10	100
	de volledige set exclusief portokosten	€ 67,70	100	€ 2,03	€ 69,73	€ 69,70	100
	de volledige set incvlusief portokosten	€ 71,20	100	€ 2,14	€ 73,34	€ 73,30	100
2.3	**de provinciale jaarrekening**						
	de provinciale programmarekening met bijlagen exclusief portokosten	€ 98,80	100	€ 2,96	€ 101,76	€ 101,75	100
	de provinciale programmarekening met bijlagen inclusief portokosten	€ 102,00	100	€ 3,06	€ 105,06	€ 105,00	100
	Drank- en horecawet						
2.4	een vergunning voor een gemeente als bedoeld in artikel 3 juncto artikel 55 van de Drank-en horecawet	€ 198,00	100	€ 5,94	€ 203,94	€ 204,00	100
	Wet op de lijkbezorging						
2.5	een vergunning als bedoeld in artikel 46, lid 3, van de Wet op de lijkbezorging	€ 198,00	100	€ 5,94	€ 203,94	€ 204,00	100

		tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
3.	**Dienstverlening vallend onder de fysieke leefomgeving/omgevingsvergunning**						
3.1	**Begripsomschrijvingen**						
3.1.1	Voor de toepassing van dit hoofdstuk wordt verstaan onder:						
3.1.1.1	aanlegkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV 1989), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de aanlegkosten, exclusief omzetbelasting. Indien de werken of werkzaamheden geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschieden wordt in deze titel onder aanlegkosten vertaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor de werken of werkzaamheden waarop de aanvraag betrekking heeft;						
3.1.1.2	bouwkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV 1989), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de bouwkosten, exclusief omzetbelasting, bedoeld in het normblad NEN 2631, uitgave 1979, of zoals dit normblad laatstelijk is vervangen of gewijzigd. Indien het bouwen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder bouwkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het tot stand brengen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft;						
3.1.1.3	sloopkosten: de aannemingssom exclusief omzetbelasting, bedoeld in paragraaf 1, eerste lid, van de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1989 (UAV 1989), voor het uit te voeren werk, of voor zover deze ontbreekt, een raming van de sloopkosten, exclusief omzetbelasting. Indien het slopen geheel of gedeeltelijk door zelfwerkzaamheid geschiedt wordt in deze titel onder sloopkosten verstaan: de prijs die aan een derde in het economisch verkeer zou moeten worden betaald voor het slopen van het bouwwerk waarop de aanvraag betrekking heeft.						
3.1.2	Wabo: Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.						
3.1.3	In dit hoofdstuk voorkomende begrippen die in de Wabo zijn omschreven, hebben dezelfde betekenis als bij of krachtens de Wabo bedoeld.						
3.1.4	In dit hoofdstuk voorkomende begrippen die niet in de Wabo zijn omschreven en die betrekking hebben op activiteiten waarvoor het toetsingskader in een ander wettelijk voorschrift is uitgewerkt, hebben dezelfde betekenis als in dat wettelijk voorschrift bedoeld.						
3.2	**Omgevingsvergunning**						
3.2.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag van een omgevingsvergunning voor een project: de som van de verschuldigde leges voor verschillende activiteiten of handelingen waaruit het project geheel of gedeeltelijk bestaat en waarop de aanvraag betrekking heeft en de verschuldigde leges voor de extra toetsen die in verband met de aanvraag moeten worden uitgevoerd, berekend naar de tarieven en overeenkomstig het bepaalde in dit hoofdstuk. In afwijking van de vorige volzin kan ook per activiteit, handeling of andere grondslag een legesbedrag worden gevorderd.						
3.3	**Schetsplan/vooroverleg**						
3.3.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot beoordeling van een schetsplan, 25% van het tarief dat zou voortvloeien uit onderdeel 3.3.2 indien sprake zou zijn van een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo.						
3.3.2	**Bouwen van een bouwwerk**						
3.3.2.1	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo of ingevolge artikel 2.19a, tweede lid, onder a, van de Crisis- en Herstelwet voor het aanleggen of bouwen van een bouwwerk: - bij bouwkosten tot € 50.000 een tarief van € 103 per € 1.000 bouwkosten;		100				100
	- € 5.150 vermeerderd met 3,58% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 50.000, doch niet meer dan € 400.000; - € 17.680 vermeerderd met 2,39% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 400.000, doch niet meer dan € 1.000.000; - € 32.020 vermeerderd met 1,35% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 1.000.000, doch niet meer dan € 5.000.000; - € 86.020 vermeerderd met 0,227% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 5.000.000, doch niet meer dan € 25.000.000 - € 131.420 vermeerderd met 0,052% van de bouwkosten voor zover de bouwkosten meer bedragen dan € 25.000.000; Indien een aanvraag tot het verkrijgen van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo voor een op basis van een schetsplan uitgewerkt bouwplan in behandeling wordt genomen, worden de leges die zijn geheven voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot beoordeling van een schetsplan als bedoeld in onderdeel 3.3.1 verrekend met de leges voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in dit onderdeel.						

		tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
	Extra welstandstoets						
3.4	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo wordt verhoogd in verband met een extra toetsing aan welstandscriteria indien zich tijdens de beoordeling van de aanvraag wijzigingen voordoen in het bouwplan en daarvoor een nieuwe welstandstoets noodzakelijk is, met	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Planologisch strijdig gebruik						
3.5	Het tarief bedraag voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Beoordeling advies agrarische adviescommissie						
3.6	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo wordt verhoogd, indien de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning krachtens wettelijk voorschrift slechts kan worden afgehandeld wanneer een advies van de agrarische adviescommissie wordt beoordeeld, met	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Beoordeling aanvullende gegevens						
3.7	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van aanvullende gegevens die worden ingediend nadat de aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo al in behandeling is genomen	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Toetsing of ontheffing in het kader van een exploitatieplan						
3.8	Het tarief voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning voor het bouwen van een bouwwerk als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, Wabo wordt verhoogd, indien de aanvraag betrekking heeft op een bouwwerk ten aanzien waarvan:						
3.8.1	een ontheffing als bedoeld in artikel 6.12, zesde lid, Wro wordt verleend, met	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.8.2	toetsing aan een exploitatieplan dient plaats te vinden, met	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.8.3	artikel 50a, Woningwet wordt toegepast, met	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Gebruik gronden en bouwwerken / vrijstellingen of ontheffingen bestemmingsplan e.a.						
3.9	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, Wabo tot het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met:						
3.9.1	een bestemmingsplan of beheersverordening als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.9.2	een bestemmingsplan of beheersverordening indien de vergunning betrekking heeft op een activiteit voor een bepaalde termijn als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 2, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.9.3	een bestemmingsplan of beheersverordening als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 1, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.9.4	de regels gesteld krachtens artikel 4.1, derde lid, Wro als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder b, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.9.5	de regels gesteld krachtens artikel 4.3, derde lid, Wro als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder b, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.9.6	een voorbereidingsbesluit voor zover toepassing is gegeven aan artikel 3.7, vierde lid, tweede volzin, Wro als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, onder c, Wabo	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Uitvoering werk of werkzaamheden						
3.10	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, Wabo voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, in gevallen waarin dat bij een bestemmingsplan, beheersverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.11	**Deelbeoordeling activiteit het gebruiken van een bouwwerk met het oog op brandveiligheid**						
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder d, Wabo voor het gebruiken van een bouwwerk met het oog op de brandveiligheid						
	- bij bouwkosten tot € 100.000	€ 2.650,00	100	€ 79,50	€ 2.729,50	€ 2.730,00	100
	- bij bouwkosten van € 100.000 tot € 1.000.000	€ 6.820,00	100	€ 204,60	€ 7.024,60	€ 7.025,00	100
	- bij bouwkosten vanaf € 1.000.000	€ 19.000,00	100	€ 570,00	€ 19.570,00	€ 19.570,00	100
	Monumenten / beschermd stads- of dorpsgezicht						
3.12	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:						
3.12.1	artikel 2.1, eerste lid, onder f, Wabo voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een beschermd monument op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht	€ 1.800,00	100	€ 54,00	€ 1.854,00	€ 1.855,00	100
3.12.2	artikel 2.1, eerste lid, onder h, Wabo voor het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht	€ 1.800,00	100	€ 54,00	€ 1.854,00	€ 1.855,00	100
3.12.3	artikel 2.2, eerste lid, onder b, sub 1 en sub 2, Wabo voor het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een krachtens provinciale of gemeentelijke verordening aangewezen monument, of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken daarvan op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar wordt gebracht	€ 1.800,00	100	€ 54,00	€ 1.854,00	€ 1.855,00	100
3.12.4	artikel 2.2, eerste lid, onder c, Wabo voor het slopen van een bouwwerk dat krachtens provinciale of gemeentelijke verordening is aangewezen als beschermd stads- of dorpsgezicht	€ 1.800,00	100	€ 54,00	€ 1.854,00	€ 1.855,00	100

		tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
	Slopen						
3.13	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder g, Wabo voor het slopen van een bouwwerk in gevallen waarin dat in een bestemmingsplan, beheersverordening of voorbereidingsbesluit is bepaald, dan wel als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onderdeel a, Wabo voor het slopen van een bouwwerk voor zover daarvoor krachtens provinciale of gemeentelijke verordening een vergunning of ontheffing is vereist	€ 1.800,00	100	€ 54,00	€ 1.854,00	€ 1.855,00	100
	Aanleggen of verandering brengen in een weg						
3.14	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder d, Wabo voor het aanleggen of brengen van verandering in de wijze van aanleg van een weg, voor zover daarvoor tevens een verbod geldt als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b, Wabo	€ 700,00	100	€ 21,00	€ 721,00	€ 720,00	100
	Uitweg/inrit						
3.15	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder e, Wabo voor het maken, hebben, veranderen of veranderen van het gebruik van een uitweg	€ 400,00	100	€ 12,00	€ 412,00	€ 410,00	100
	Alarminstallatie						
3.16	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder f, Wabo voor het in, op of aan een onroerende zaak hebben van een alarminstallatie die een voor de omgeving opvallend geluid of geluidsignaal kan produceren	€ 300,00	100	€ 9,00	€ 309,00	€ 310,00	100
	Kapactiviteiten						
3.17	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 2.2, eerste lid, onder g, Wabo voor het vellen of doen vellen van houtopstand	€ 900,00	100	€ 27,00	€ 927,00	€ 930,00	100
	Handelsreclame en overige uitingen						
3.18	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een vergunning als bedoeld in:						
3.18.1	artikel 2.2, eerste lid, onder h, alsmede artikel 2.2, tweede lid, van de Wabo voor het gebruiken van een zaak voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats	€ 300,00	100	€ 9,00	€ 309,00	€ 310,00	100
3.18.2	artikel 2.2, eerste lid, onder i, alsmede artikel 2.2, tweede lid, van de Wabo voor het als zakelijk gerechtigde of gebruiker van een zaak, het gebruik van die zaak toe te staan voor het aanbrengen of doen aanbrengen van opschriften, aankondigingen, afbeeldingen, reclameobjecten of constructies, in welke vorm dan ook, die zichtbaar zijn vanaf een voor het publiek toegankelijke plaats	€ 300,00	100	€ 9,00	€ 309,00	€ 310,00	100
	Omgevingsvergunning in twee fasen						
3.19	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een omgevingsvergunning in twee fasen als bedoeld in artikel 2.5, eerste lid, Wet algemene bepalingen omgevingsrecht ter zake van de:						
3.19.1	eerste fase het bedrag dat voortvloeit uit toepassing van de tarieven in deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de eerste fase wordt gedaan;						
3.19.2	tweede fase het bedrag dat voortvloeit uit toepassing van de tarieven in deze tarieventabel voor de vergunning(en) waarvoor de aanvraag voor de tweede fase wordt gedaan.						
	Beoordeling bodemrapport						
3.20	Onverminderd het bepaalde in de voorgaande onderdelen van dit hoofdstuk bedraagt het tarief, indien krachtens wettelijk voorschrift voor de in dat onderdeel bedoelde aanvraag een bodemrapport wordt beoordeeld:						
3.20.1	voor de beoordeling van een milieukundig bodemrapport	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
3.20.2	voor de beoordeling van een archeologisch bodemrapport	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Geringe wijziging						
3.21	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot wijziging van een vergunning als gevolg van een, naar de omstandigheden beoordeeld, geringe wijziging in het project	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Overige omgevingsvergunningen						
3.22	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag tot het verstrekken van een omgevingsvergunning als bedoeld in de Wabo voor zover daarvoor niet elders in dit hoofdstuk een tarief is opgenomen	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,50	100
	Verschuldigd is voor:						
3.23	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing, ingevolge enig artikel van de Wabo	€ 262,00	100	€ 7,86	€ 269,86	€ 270,00	100

		tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
4.	**Wegen**						
	Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
	Wegenverkeerswet						
4.1.1	tot het verkrijgen van een ontheffing ingevolge de Wegenverkeerswet	€ 490,00	100	€ 14,70	€ 504,70	€ 505,00	100
4.1.2	voor een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 4.1.1	€ 164,00	100	€ 4,92	€ 168,92	€ 169,00	100
	Regeling Voertuigen						
4.2.1	tot het verkrijgen van een ontheffing ingevolge de Regeling Voertuigen	€ 245,00	100	€ 7,35	€ 252,35	€ 252,00	100
4.2.2	voor een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 4.2.1	€ 114,00	100	€ 3,42	€ 117,42	€ 117,00	100
	Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990						
4.3.1	tot het verkrijgen van een ontheffing ingevolge het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990	€ 164,00	100	€ 4,92	€ 168,92	€ 169,00	100
4.3.2	voor een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 4.3.1	€ 114,00	100	€ 3,42	€ 117,42	€ 117,00	100
	Wegenverordening Noord-Holland						
4.4.1.1	tot het verkrijgen van een vergunning ingevolge de Wegenverordening Noord-Holland voor: - het aanleggen of instandhouden van een kunstwerk over een weg of binnen de grens van een weg, - het veranderen van een kunstwerk, zodanig dat zij daardoor niet meer voldoen aan de bestemming en de - het opbreken van een wegverharding en het verlagen of ophogen van een weg	€ 548,00	100	€ 16,44	€ 564,44	€ 564,00	100
4.4.1.2	voor het uitvoeren van kleine graafwerkzaamheden in een weg	€ 62,60	100	€ 1,88	€ 64,48	€ 64,50	100
4.4.2	voor een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 4.4.1.1	€ 163,00	100	€ 4,89	€ 167,89	€ 168,00	100
4.4.3	tot het verkrijgen van een vergunning ingevolge de Wegenverordening Noord-Holland voor: - het afdammen, dempen of verminderen van het waterafvoerend vermogen van een langs of op de grens van een weg gelegen sloot, - het aanbrengen en hebben van opslagtanks, bakken, putten, goten en dergelijke, voetpaden, stoepen, bouwconstructies, verhogingen van wallen en andere voorwerpen, - het weiden van dieren, - het aanbrengen, hebben of verwijderen van beplanting, borden of palen, - het leggen of hebben liggen van rails, - het laten afstromen of aflopen van fecaliën, gier, mest of afvalwater via bermsloten of hemelwater van daken of uit goten, - het innemen van een (vaste) standplaats met voertuigen ten behoeve van handel of bedrijf, - het plaatsen of laten liggen van agrarische of andere producten of materialen binnen 2 meter uit de kant van de verharding, - het over of boven een weg aanbrengen en hebben van uitspringende constructiedelen of voorwerpen, het laten draaien van voorzieningen waaraan hang- of sluitwerk is bevestigd of het aanbrengen en hebben van andere zaken	€ 159,00	100	€ 4,77	€ 163,77	€ 164,00	100
4.4.4	voor een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 4.4.3	€ 74,50	100	€ 2,24	€ 76,74	€ 76,75	100
4.4.5	tot het verkrijgen van een vergunning ingevolge de Wegenverordening Noord-Holland voor het in een weg leggen of hebben liggen van leidingen (buizen en kabels daaronder begrepen):						
	- voor de eerste 100 meter (of een gedeelte daarvan)	€ 723,00	100	€ 21,69	€ 744,69	€ 745,00	100
	- voor elke volgende 100 meter (of een gedeelte daarvan) tot 1.000 meter	€ 73,00	100	€ 2,19	€ 75,19	€ 75,25	100
	- voor elke volgende 100 meter (of een gedeelte daarvan) van 1.000 tot 10.000 meter	€ 65,00	100	€ 1,95	€ 66,95	€ 67,00	100
	- voor elke 100 meter (of een gedeelte daarvan) boven 10.000 meter	€ 26,10	100	€ 0,78	€ 26,88	€ 26,90	100
4.4.6	voor een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 4.4.5 of een opdracht tot het verleggen van leidingen in opdracht van de provincie	€ 343,00	100	€ 10,29	€ 353,29	€ 353,00	100
4.4.7	tot het verkrijgen van een vergunning ingevolge de Wegenverordening Noord-Holland voor het in een weg leggen of hebben liggen van een duiker	€ 581,00	100	€ 17,43	€ 598,43	€ 598,00	100
4.4.8	voor een wijziging of verlenging van een vergunning als bedoeld onder 4.4.7	€ 290,00	100	€ 8,70	€ 298,70	€ 299,00	100
	Verschuldigd is voor:						
4.4.9	het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing, ingevolge de Wegenverordening Noord-Holland	€ 266,00	100	€ 7,98	€ 273,98	€ 274,00	100

			tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
4.5		**Waterwegen**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
		Waterverordening provincie Noord-Holland						
4.5.1		tot het verstrekken van een ontheffing ingevolge						
	-	artikel 4.7, eerste lid, onder a van de Waterverordening provincie Noord-Holland	€ 924,00	100	€ 27,72	€ 951,72	€ 952,00	100
	-	artikel 4.7, eerste lid, onder b van de Wasterverordening provincie Noord-Holland	€ 924,00	100	€ 27,72	€ 951,72	€ 952,00	100
4.5.2		voor een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 4.5.1	€ 462,00	100	€ 13,86	€ 475,86	€ 475,00	100
4.5.3		tot het verstrekken van een ontheffing ingevolge artikel 4.7, eerste lid, onder c, van de Waterverordening provincie Noord-Holland, waarbij voor de volgende werken als tarief geldt:						
	a	kunstwerken, waaronder bruggen, sluizen en stuwen, met inbegrip van remming- en geleidewerken en wachtplaatsen	€ 924,00	100	€ 27,72	€ 951,72	€ 952,00	100
	b	remming- en geleidewerken en wachtplaatsen, afzonderlijk bij reeds bestaande kunstwerken	€ 502,00	100	€ 15,06	€ 517,06	€ 517,00	100
	c	oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen	€ 502,00	100	€ 15,06	€ 517,06	€ 517,00	100
	d	voorwerpen, waaronder palen en steigers	€ 173,00	100	€ 5,19	€ 178,19	€ 178,00	100
	e	kabels, buizen en leidingen						
	-	voor de eerste 100 meter (of een gedeelte daarvan)	€ 452,00	100	€ 13,56	€ 465,56	€ 465,00	100
	-	voor elke volgende 100 meter (of een gedeelte daarvan) tot 1.000 meter	€ 45,00	100	€ 1,35	€ 46,35	€ 46,35	100
	-	voor elke volgende 100 meter (of een gedeelte daarvan) van 1.000 tot 10.000 meter	€ 22,50	100	€ 0,68	€ 23,18	€ 23,20	100
	-	voor elke 100 meter (of een gedeelte daarvan) boven 10.000 meter	€ 9,00	100	€ 0,27	€ 9,27	€ 9,25	100
4.5.4		voor een wijziging of verlenging van een ontheffing als bedoeld onder 4.5.3, verleend voor:						
	a	kunstwerken, waaronder bruggen, sluizen en stuwen	€ 462,00	100	€ 13,86	€ 475,86	€ 475,00	100
	b	remming- en geleidewerken en wachtplaatsen	€ 252,00	100	€ 7,56	€ 259,56	€ 260,00	100
	c	oeverwerken, met inbegrip van los- en laadplaatsen	€ 252,00	100	€ 7,56	€ 259,56	€ 260,00	100
	d	voorwerpen, waaronder palen en steigers	€ 86,50	100	€ 2,60	€ 89,10	€ 89,00	100
	e	kabels, buizen en leidingen	€ 298,00	100	€ 8,94	€ 306,94	€ 307,00	100
		Scheepvaartverkeerswet, Binnenvaartpolitiereglement						
4.6.1		voor het verstrekken van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling ingevolge de Scheepvaartverkeerswet of het Binnenvaartpolitiereglement, waaronder een vergunning ingevolge artikel 1.21, tweede lid, van het Binnenvaartpolitieregelment voor incidenteel bijzonder transport, of ontheffing voor het innemen van een ligplaats	€ 123,00	100	€ 3,69	€ 126,69	€ 127,00	100
4.6.2		tot het verstrekken van een vergunning ingevolge artikel 1.21, tweede lid van het Binnenvaartpolitiereglement (bijzonder transport) voor een kalenderjaar	€ 173,00	100	€ 5,19	€ 178,19	€ 178,00	100
4.6.3		voor een wijziging of verlenging van een ontheffing, vergunning, toestemming of vrijstelling als bedoeld onder 4.6.1 of 4.6.2	€ 61,00	100	€ 1,83	€ 62,83	€ 63,00	100
		Verschuldigd is voor:						
4.6.4		het doen van kennisgevingen: per kennisgeving, indien van toepassing, ingevolge de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995, de Scheepvaartverkeerswet of het Binnenvaartpolitiereglement	€ 266,00	100	€ 7,98	€ 273,98	€ 274,00	100
4.6.5		het begeleiden van schepen door of met behulp van een ambtenaar van de provincie:						
	-	indien de begeleiding plaatsvindt per voertuig, per kwartier (of gedeelte daarvan) daaraan besteed	€ 13,90	100	€ 0,42	€ 14,32	€ 14,30	100
	-	indien de begeleiding plaatsvindt per vaartuig, per kwartier (of gedeelte daarvan) daaraan besteed	€ 21,00	100	€ 0,63	€ 21,63	€ 21,60	100
5.		**Waterwet**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
5.1	**a**	voor het verstrekken van een vergunning als bedoeld in artikel 6.4 van de Waterwet, Staatsblad 2009, nummer 107, per kubieke meter nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd,	€ 20,30	100	€ 0,61	€ 20,91	€ 20,90	100
		met een minimum per vergunning van	€ 597,00	100	€ 17,91	€ 614,91	€ 615,00	100
		en met een maximum per vergunning van	€ 11.580,00	100	€ 347,40	€ 11.927,40	€ 11.930,00	100
5.1	**b**	voor het verstrekken van een vergunning als bedoeld onder 5.1 a, waarbij sprake is van samenloop conform artikel 6.17 van de Waterwet, per kubieke meter nominale pompcapaciteit per uur van de pompinstallatie waarmee water aan de grond wordt onttrokken dan wel in de grond wordt geïnfiltreerd,	€ 27,00	100	€ 0,81	€ 27,81	€ 27,80	100
		met een minimum per vergunning van	€ 796,00	100	€ 23,88	€ 819,88	€ 820,00	100
		en met een maximum per vergunning van	€ 15.400,00	100	€ 462,00	€ 15.862,00	€ 15.860,00	100

			tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
5.2	**a**	voor een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 5.1, indien deze leidt tot een wijziging van de pompcapaciteit, een minimumbedrag van een en ander met dien verstande dat indien de wijziging leidt tot een uitbreiding van de pompcapaciteit, het tarief wordt berekend over de uitbreiding van de pompcapaciteit overeenkomstig het bepaalde onder 5.1 met inachtneming van het minimumtarief en het maximumtarief	€ 596,00	100	€ 17,88	€ 613,88	€ 614,00	100
5.2	**b**	Voor overige wijzigingen van een vergunning als bedoeld onder 5.1 b	€ 596,00	100	€ 17,88	€ 613,88	€ 614,00	100
5.3		voor een wijziging van een voorschrift van een vergunning als bedoeld onder 5.1: per te wijzigen voorschrift	€ 289,00	100	€ 8,67	€ 297,67	€ 298,00	100
5.4	**a**	voor het verkrijgen van een gedoogbeschikking voor het tijdelijk zonder vergunning in werking hebben van een inrichting of een gedeelte van een inrichting in samenhang met een te starten of gestarte vergunningprocedure, waarbij het aangevraagde gedogen anticipeert op verlening van de vergunning, het overeenkomstig het onder 5.1 vast te stellen bedrag voor het aanvragen van een vergunning, met dien verstande dat 25% van de daar genoemde bedragen worden geheven, met een minimum van	€ 149,00	100	€ 4,47	€ 153,47	€ 154,00	100
5.4	**b**	voor het verkrijgen van een gedoogbeschikking, waarbij in andere gevallen dan bedoeld in 5.4 a, toestemming wordt gegeven dat tijdelijk bepaalde vergunningvoorschriften niet worden nageleefd, met uitzondering van gevallen waarbij sprake is van het niet tijdig nemen van een besluit op een onder 5.1 genoemde aanvraag binnen de in artikel 3:18 van de Algemene wet bestuursrecht genoemde termijn van zes maanden	€ 149,00	100	€ 4,47	€ 153,47	€ 154,00	100
		Verschuldigd is voor:						
5.5		het doen van kennisgevingen: per kennisgeving,						
-		ingevolge de Waterwet;	€ 266,00	100	€ 7,98	€ 273,98	€ 274,00	100
-		in relatie tot een in behandeling genomen aanvraag tot het verkrijgen van een gedoogbeschikking	€ 266,00	100	€ 7,98	€ 273,98	€ 274,00	100
6.		**Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
6.1		voor het verstrekken van een ontheffing ingevolge artikel 5 van de Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden voor een badinrichting of zwemgelegenheid:	€ 360,00	100	€ 10,80	€ 370,80	€ 370,00	100
6.2		voor een wijziging of aanvulling dan wel intrekking van een ontheffing als bedoeld onder 6.1	€ 180,00	100	€ 5,40	€ 185,40	€ 185,00	100
7		**de Ontgrondingenwet, de Ontgrondingenverordening Noord-Holland**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
7.1		voor het verstrekken van een vergunning ingevolge de Ontgrondingenwet en de Ontgrondingenverordening Noord-Holland:						
	a	indien geen specie van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd	€ 2.930,00	100	€ 87,90	€ 3.017,90	€ 2.930,00	100
	b	indien specie van de desbetreffende percelen wordt afgevoerd, dient het tarief van de te volgen procedure als vermeld onder 7.1.a, letter a, te worden vermeerderd met:						
		per m³	€ 0,09	100	€ 0,00	€ 0,09	€ 0,09	100
		tot een maximum van	€ 87.500,00	100	€ 2.625,00	€ 90.125,00	€ 90.125,00	100
7.2		voor een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 7.1, letter b, indien deze leidt tot vergroting van de maximum hoeveelheid grond, zand of specie voor winning waarvan (oorspronkelijk) vergunning is verleend, een bedrag gelijk aan het verschil tussen het met toepassing van het bepaalde onder 7.1, letter b, verschuldigde bedrag voor de opnieuw vastgestelde hoeveelheid en het reeds betaalde bedrag						
7.3	**a**	voor een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 7.1.a, anders dan in de onder 7.1.b genoemde gevallen	€ 940,00	100	€ 28,20	€ 968,20	€ 970,00	100
	b	voor een machtiging krachtens artikel 12 van de Ontgrondingenwet	€ 940,00	100	€ 28,20	€ 968,20	€ 970,00	100
7.4		voor een wijziging van een vergunning als bedoeld onder 7.1.a, waarbij sprake is van een combinatie van combinatie van de onder 7.2 en 7.3 genoemde gevallen, de bedragen conform artikel 7.1.a en 7.1.b betekent de wijziging echter dat er geen gebruik wordt gemaakt van de vergunning en de verguning wordt ingetrokken, dan bestaat er recht op teruggaaf van de helft van de opgelegde aanslag van de onder 7.1.b. per m3 genoemde bedragen. Het onder 7.1.a genoemde bedrag is nooit onderdeel van de teruggaaf						
		Verschuldigd is voor:						
7.5		het doen van kennisgevingen: per kennisgeving ingevolge de Ontgrondingenwet en de Ontgrondingenverordening Noord-Holland volgens procedure afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht	€ 266,00	100	€ 7,98	€ 273,98	€ 274,00	100

			tarief 2014 afgerond	%KD 2014	inflatie 2016 3%	berekend tarief 2016	tarief 2016 afgerond	%KD 2016
8		**Wadloopverordening 1996**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
8.1		om een vergunning als bedoeld in artikel 5 van de Wadloopverordening 1996 voor:						
	a	rechtspersonen die per jaar tot 1.000 wadlopers begeleiden	€ 724,00	100			€ 771,00	100
	b	rechtspersonen die per jaar 1.000 tot 5.000 wadlopers begeleiden	€ 2.182,00	100			€ 2.325,00	100
	c	rechtspersonen die per jaar 5.000 of meer wadlopers begeleiden	€ 3.640,00	100			€ 3.882,00	100
	d	natuurlijke personen	€ 102,50	100			€ 110,00	100
		de leges verschuldigd op basis van a, b, of c, mogen in drie jaarlijkse termijnen betaald worden						
8.2		om een ontheffing als bedoeld in artikel 6 van de de Wadloopverordening 1996: voor natuurlijke en rechtspersonen	€ 54,50	100			€ 60,00	100
8.3		op verzoek van belanghebbende wordt het jaarlijks te betalen bedrag gerestitueerd wanneer er het hele jaar geen gebruik gemaakt wordt van de vergunning						
9		**Wet Natuurbescherming**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
9.1	**a**	om een tegemoetkoming in geleden schade, aangericht door in het wild levende beschermde dieren als bedoeld in artikel 6.1, eerste lid, Wet natuurbescherming					€ 300,00	50
	b	De retributie wordt niet geheven als het gaat om: 1. schade die is aangericht in een ganzenrustgebied 2. schade die is aangericht door de das, de bever of de wolf 3. schade die is aangericht in de winterperiode van 1 oktober tot en met 31 maart						
	c	Er vindt geen restitutie plaats als de aanvraag, als bedoeld in artikel 9.1.a, wordt ingetrokken en er al een taxatie van de schade heeft plaatsgevonden						
	d	In afwijking van artikel 9 van de Legesverordening Noord-Holland 2010 vindt geen restitutie plaats indien het verzoek wordt afgewezen of geweigerd						
10		**Overige diensten**						
		Het tarief bedraagt voor het in behandeling nemen van een aanvraag:						
10.1	**a**	voor het verstrekken van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging enz. krachtens een provinciale verordening, provinciaal reglement of enig ander wettelijk voorschrift, anders dan hiervoor genoemd	€ 123,50	100	€ 3,71	€ 127,21	€ 127,50	100
	b	voor een wijziging of verlenging van een vergunning, ontheffing, vrijstelling, toestemming, machtiging enz. als bedoeld onder 10.1.a	€ 61,10	100	€ 1,83	€ 62,93	€ 63,00	100

Uitgegeven op

Namens gedeputeerde staten van Noord-Holland

provinciesecretaris

Legestarieventabel 2016.xls

Transponeringstabel legestarieventabel 2014-2016	**Artikelnummers (oud) tarieventabel 2014**	**Artikelnummers (nieuw) tarieventabel 2016**
Hoofdstuk 1 Algemeen	1.3 vervalt	
	1.4 t/m 1.6	1.3 t/m 1.5
Hoofdstuk 2 Bestuur etc.	2.2, 2.3, en 2.6 vervallen	
	2.4, 2.5, 2.7 en 2.8	2.2 t/m 2.5
Hoofdstuk 3 Wabo	3.10.a	3.11
	3.11 t/m 3.22	3.12 t/m 3.23
	3.31, 3.32 en 3.33 vervallen	
Hoofdstuk 4 Wegen etc.	4.45 en 4.46 vervallen	
	4.4.7 t/m 4.4.11	4.4.5 t/m 4.4.9
	Scheepvaartwegenverordening 4.5.1 t/m 4.5.11	Waterverordening 4.5.1 t/m 4.5.4
Scheepvaartverkeerswet, Binnenvaartpolitiereglement	4.6.1 t/m 4.6.4	4.6.1 t/m 4.6.5
Hoofdstuk 5 Waterwet		ongewijzigd
Hoofdstuk 6 WHVBZ		ongewijzigd
Hoofdstuk 7 Ontgrondingenwet etc.		ongewijzigd
Hoofdstuk 8 Wadloopverordening		ongewijzigd
Hoofdstuk 9 Landschapsverordening N-H	9.1 t/m 9.3 vervallen	
Hoofdstuk 9 Wet Natuurbescherming		9.1 nieuwe tariefbepalingen
Hoofdstuk 10 Wet ambulancevervoer	10.1 en 10.2 vervallen	
Hoofdstuk 11 Overige diensten		Wordt: Hoofdstuk 10 Overige diensten

Overzicht (raming) legesopbrengsten 2014 t/m 2017 - Kostensoort 8110

Kostenpl.	Leges of rechten ingevolge:	Raming 2014 *	Realisatie 2014	Raming 2015	Raming 2015 **	Raming 2016	Raming 2016 ***	Raming 2017 ***
715101	de Drank- en Horecawet	0	0	0	0	0	0	0
715101	de Wet op de lijkbezorging	0	0	0	0	0	0	0
717381	drukwerken, rapporten, nota's etc.	3.000	71	3.000	5.000	5.000	1.000	1.000
730522	Leges uit vergunningen wegen/vaarwegen		0			200.000	200.000	200.000
730550	Verkeer en Vervoer - afdelingen Wegen en Vaarwegen	200.000	215.394	200.000	200.000	0	0	0
744201	Grondwaterplan (algemeen) - Waterwet + publiceren		0		0	105.000	105.000	105.000
755350	de Wet hygiëne en veiligheid badinr. en zwemgel.	7.000	4.977	7.000	7.000	0	0	0
755357	de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)*	0	0	0	0	0	0	0
755301	de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)*	1.500.000	390.289	1.500.000	752.000	500.000	1.130.000	1.130.000
755302	Vergunningen Whvbz					7.000	7.000	7.000
756101	Beleidsactiviteiten ontgrondingen					114.000	114.000	114.000
756150	de Ontgrondingenwet, Ontgrondingenverordening N-H	25.000	13.997	25.000	113.000	0	0	0
7626..	Leges Wet Natuurbescherming	0	0	0	0	0	180.000	360.000
	Afrekeningsverschillen vorige jaren		-124.690					
Totaal		**1.735.000**	**500038**	**1.735.000**	**1.077.000**	**931.000**	**1.737.000**	**1.917.000**

* Bij Zomernota 2013 afgeraamd naar €890.000 structureel en voor begroting 2014 geraamd op € 500.000
i.v.m. leges uit reguliere aanvragen u.h.v. bevoegd gezag en € 1.000.000,- uit leges vergunningverlening N23

* Betreft raming 2014 na verwerking van de voorstellen in de Zomernota 2014

** Betreft raming 2015 na verwerking van de voorstellen in de Zomernota 2015

*** Betreft ramingen 2016 en 2017 na vaststelling legesvoorstellen 2016

Provincie Noord-Holland

Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland

BEGROTING 2016

Inhoudsopgave

1.	**Begroting 2016**	**2**
2.	**Toelichting begroting**	3
2.1.	Algemeen	3
2.2.	Tarieventabel 2016	4
2.3.	Toetsingskader nazorgplannen stortplaatsen	5
2.4.	Nazorgplannen	6
2.5.	Sluitingsverklaring	7
2.6.	Verklaring gemeente Amsterdam	7
2.7.	Stortplaatsen in de expoitatiefase	8
2.8.	Stortplaatsen in de afwerkingsfase	8
2.9.	Stortplaatsen in de nazorgfase	8
2.10.	Beleggingsresultaat	9
2.11.	Belegingsbeleid en vermogensbeheer	10
2.12.	Risicoparagraaf	10
2.13	Toelichting op de meerjarenraming 2016 – 2020	10
3.	**Baten**	**13**
3.1.	Opbrengst Nazorgheffing 2016 en eindheffing	13
3.2.	Rentebaten	14
4.	**Lasten**	**15**
4.1.	Beheerkosten geopende stortplaatsen	15
4.2.	Nazorg en beheerkosten gesloten stortplaatsen	16
4.3.	Mutaties in de reserve gesloten stortplaatsen	16
5.	**Begrote staat van reserves geopende stortplaatsen per ultimo 2016**	**17**
6.	**Meerjarenraming 2016 tot en met 2020**	**18**
7.	**Ontwikkeling van de stand van de reserves**	**19**
7.1.	Reserves geopende stortplaatsen van 2016 tot en met 2020	19
7.2.	Reserve gesloten stortplaatsen 2016 tot en met 2020	21

1. Begroting 2016

Tabel 1: Begroting 2016

	Begroting 2016 (€)	Begroting 2015 (€)	Resultaat 2014 (€)
Baten			
Opbrengst Nazorgheffing	0	478.000	566.147
Opbrengst eindheffing	-221.275	0	0
Koersverloop fondsen	646.903	710.538	3.139.009
Rendement obligaties en fondsen	1.454.439	1.652.922	2.500.806
Rente bank	55.000	5.000	63.849
Totaal baten	**1.935.067**	**2.846.460**	**6.269.810**
Lasten			
Beheerkosten geopende stortplaatsen:			
a. Financieringskosten	20.526	27.539	21.621
b. Apparaatskosten Provincie	21.960	26.620	26.620
c. Accountantskosten	5.161	5.232	5.436
d. Inhuur deskundigen	22.094	0	23.272
Nazorgkosten gesloten stortplaats	21.973	6.183	5.132
Beheerkosten gesloten stortplaatsen:			
a. Financieringskosten	2.091	151	119
b. Apparaatskosten Provincie	7.320	2.420	2.420
c. Accountantskosten	526	29	30
d. Inhuur deskundigen	2.251		128
Totaal lasten	**103.902**	**68.174**	**84.778**
Exploitatieresultaat	**1.831.165**	**2.778.286**	**6.185.032**

2. Toelichting begroting

2.1. Algemeen

De begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland is opgesteld in opdracht van Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten stellen de begroting vast conform het reglement Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland. Provinciale Staten stellen op basis van een voordracht van Gedeputeerde Staten de tarieven vast van de nazorgheffing van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland. Voor een toelichting op de tarieven van de nazorgheffing 2016 en de begroting van 2016 wordt verwezen naar bijgaande voordracht aan Provinciale Staten.

Het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland is bij besluit van Gedeputeerde Staten van 21 december 1999 opgericht (1999/30499).
De aanleiding tot het oprichten van het Fonds is het volgende:

In de Wet milieubeheer (Wm) is een regeling opgenomen voor de nazorg van operationele stortplaatsen (stortplaatsen waar het storten van afvalstoffen niet voor 1 september 1996 is beëindigd). Deze regeling is op 1 april 1998 in werking getreden. De provincie wordt hierdoor financieel en bestuurlijk verantwoordelijk voor de nazorg van de in de provincie gelegen stortplaatsen die op of na 1 september 1996 zijn of worden gesloten.
Artikel 15.47 Wm verplicht Gedeputeerde Staten een fonds op te richten. In het fonds worden de belastingopbrengsten verantwoord, die door de provincie zijn geïnd. Hiertoe hebben Provinciale Staten op 29 maart 1999, Voordracht 19, de Verordening op de heffing en invordering van de nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999 vastgesteld.
Het fonds is op grond van artikel 15.47 Wm een rechtspersoon en Gedeputeerde Staten zijn belast met het beheer ervan.

Gedeputeerde Staten hebben op 18 juni 2013 een aangepast reglement Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland 2013 vastgesteld (kenmerk 199828/200466). Tevens hebben zij een aangepast beleggingsstatuut en het reglement beleggingscommissie vastgesteld voor het Fonds.

De Provinciewet schrijft voor dat provincies een begroting, meerjarenraming, jaarrekening en jaarverslag maken en geeft enkele vereisten waaraan de genoemde documenten dienen te voldoen. Artikel 190 van de Provinciewet bepaalt dat de begroting, de begrotingswijzigingen, de meerjarenraming, het jaarverslag en de jaarrekening van provincies moeten voldoen aan bij of krachtens algemene maatregel van bestuur te geven regels.

Vanaf begrotingsjaar 2004 geldt het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Het Fonds is echter een aparte publiekrechtelijke rechtspersoon en valt daarom niet onder het BBV.

2.2. Tarieventabel 2016

De in de begroting 2016 geraamde opbrengsten zijn gebaseerd op de in de tarieventabel 2016 opgenomen bedragen en doelvermogens behorend bij en deel uitmakend van de Verordening op de heffing en invordering van de nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999.
Bij de berekening van de doelvermogens en tarieven voor 2016 is uitgegaan van de door Provinciale Staten vastgestelde rekenrente (rendement) van 5% en een inflatiepercentage van 2%. Dit komt neer op een reële rente van bijna 3%.
Daarnaast wordt voor de laatste vijf jaar voor sluiting een lager rentepercentage van 2,5 % gehanteerd omdat de exploitanten de mogelijkheid hebben om voor deze laatste periode een lager beleggingsprofiel te kiezen. Deze mogelijkheid is opgenomen in het aangepaste beleggingsstatuut.
Het vastgestelde rendement kan lager of hoger liggen dan het jaarlijks gerealiseerd rendement, maar de ervaring leert dat, gezien de nu gekozen beleggingsmix (30% aandelen en 70% vastrentende waarde) de gemiddelde rente op 5 % gesteld kan worden: de rekenrente.
Het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft in 2010 geadviseerd een rekenrente van 5,06 % aan te houden. De Vereniging van Afvalbedrijven (VA) heeft in 2013 en oproep gedaan aan het ministerie I&M en aan het IPO alsmede aan alle Gedeputeerde Staten van de provincies om de rekenrente te handhaven conform het advies van het IPO uit 2010. Reden hiertoe is de aanpassing van de rekenrente in Gelderland en Zuid-Holland en in het licht van de (mindere) situatie in de stortsector. Naar aanleiding van de brief van de VA heeft het IPO besloten geen adviezen met betrekking tot de rekenrente meer af te geven, omdat de berekeningswijze per provincie te veel verschilt. Iedere afzonderlijke Provincie dient wel afgewogen de te hanteren rekenrente vast te stellen. De Provincie Noord-Holland blijft de rekenrente uit het advies van het IPO uit 2010 volgen met een geringe aanpassing. Provincie Noord-Holland hanteert 5% in plaats van 5,06%.

Alle doelvermogens en heffingen zijn berekend op basis van de door Gedeputeerde Staten goedgekeurde nazorgplannen of ingediende conceptversies en het IPO rekenmodel RINAS versie 3.0 met uitzondering van baggerspeciestortplaats Amerikahaven en de gesloten baggerspeciestortplaats de Poel.

Voor de stortplaats Nauerna is gerekend met het van rechtswege goedgekeurd nazorgplan en het IPO rekenmodel RINAS versie 3.0. De berekening heeft plaats gevonden met aanpassing naar de voorzieningen zoals is overeengekomen in de gesloten mediation overeenkomst van 2013 tot uitbreiding van de stortplaats.
Dit houdt in dat er een uitbreiding is het stortvolume en dat in 2022 het storten wordt beëindigd en dat er vijf jaar nodig is voor zetting, klink en aanbrengen bovenafdichting.

Baggerspeciestortplaats Amerikahaven is berekend op basis van het goedgekeurde oude nazorgplan en het oude IPO Nazorgmodel 2.02, omdat voor deze stortplaats nog geen (concept) nazorgplan is ingediend. Daarnaast wordt voor deze stortplaats geen tarief opgenomen, omdat met de gemeente Amsterdam een aparte regeling is getroffen.

Baggerspeciestortplaats De Poel in Zaandam is niet meer opgenomen in de tarieventabel, omdat deze per 1 januari 2011 door Gedeputeerde Staten gesloten is verklaard (2011-7635). Vanaf 2011 komen de kosten van de nazorg uit het Nazorgfonds. Bij een eventueel tekort zal een beroep gedaan worden op de algemene middelen van de provincie.

De huidige verwachting is dat de overdracht van Schoteroog en Hollandse Brug in 2016 en 2017 zullen plaatsvinden. In de laatste fase van de sluitingsprocedure vindt een finale financiële afrekening plaats. De omvang van het verwachte surplus in 2016 bij de stortplaats Schoteroog bedraagt € 221.275,- en zal in 2016 gerestitueerd worden aan de N.V. Afvalzorg na afgifte van de sluitingsverklaring door Gedeputeerde Staten en de vaststelling door Provincie Staten van de definitieve eindheffing.

Tabel 2: Tarieventabel 2016

	Naam stortplaats	Doelvermogen	Verwachte laatste jaar van heffing	Tarief 2016	Start nazorgfase
1.	Nauerna te Assendelft	€ 29.353.690	2021	€ -	2027
2.	Hollandse Brug te Naarden	€ 7.809.579	-	€ -	2017
3.	Schoteroog te Haarlem	€ 7.069.599	-	€ -	2016
4.	Wieringermeer te Middenmeer	€ 23.540.040	2059	€ -	2065
5.	Sortiva te Alkmaar	€ 12.216.360	2032	€ -	2038
6.	Amerikahaven te Amsterdam	€ 1.307.265	-	€ -	2016
7.	Insteekhaven te Den Helder	€ 847.481	-	€ -	2017

2.3. Toetsingskader nazorgplannen stortplaatsen

Op 12 juli 2011hebben Gedeputeerde Staten beleidsregels voor toetsing nazorgplannen stortplaatsen Noord-Holland vastgesteld (2011-30604). Het betreft een toetsingskader voor het beoordelen en de berekening van nazorgplannen van stortplaatsen vallende binnen de Wet milieubeheer. Het toetsingskader is aangereikt door IPO en bestaat uit: IPO checklist 2008 stortplaatsen, IPO checklist 2008 baggerdepots, Rekenmodel IPO Nazorgkosten Stortplaatsen (RINAS) versie 3.0 en het IPO risicomodel berekening risicobedrag nazorg stortplaatsen versie 6 maart 2009.
De exploitanten van stortplaatsen zijn aangeschreven om op basis van dit kader aangepaste nazorgplannen in te dienen.
De exploitanten van de stortplaatsen Insteekhaven, Wieringermeer, Sortiva, Hollandse Brug en Schoteroog hebben aangepaste nazorgplannen ingediend. Gedeputeerde Staten hebben inmiddels de nazorgplannen van de Insteekhaven, Wieringermeer en Schoteroog goedgekeurd. Voor Hollandse Brug en Sortiva zijn conceptversies ingediend.
De doelvermogens worden zoveel als mogelijk met het Rekenmodel RINAS 3.0. berekend.

Het in 2010 door IPO aangereikt toetsingskader is gebaseerd de dan toe bekende technische inzichten en het prijspeil uit 2008. Op aangeven van de provincies heeft het IPO in 2014 wederom besloten om het toetsingskader te laten actualiseren. Verwachting is dat het IPO in 2015 het aangepaste toetsingskader aan de provincies zal aanreiken.

2.4. Nazorgplannen

In artikel 8.49 in de Wet milieubeheer is vastgelegd dat exploitanten van stortplaatsen een nazorgplan moeten opstellen en deze ter goedkeuring voorleggen aan Gedeputeerde Staten.
Zoals hiervoor is aangegeven zijn de exploitanten van stortplaatsen aangeschreven om aangepaste nazorgplannen in te dienen.
De nazorgplannen van de baggerspeciestortplaats Insteekhaven en de stortplaatsen Wieringermeer en Schoteroog zijn op basis van het toetsingskader 2011 door Gedeputeerde Staten goedgekeurd.
De nazorgplannen van de stortplaatsen Sortiva en Nauerna zijn beide van rechtswege goedgekeurd op basis van het vorige toetsingskader uit 2006.
De nazorgplannen van de stortplaatsen Hollandse Brug en Amerikahaven zijn op basis van het oude toetsingskader uit 2001 goedgekeurd.

Voor alle stortplaatsen en baggerspeciestortplaatsen geldt dat tijdens de looptijd voor sluiting het doelvermogen en heffing kunnen worden aangepast aan de nieuwe situatie. Voorbeelden van die nieuwe situaties zijn: behaald rendement, nieuwe rekenrente, nieuw toetsingskader, langere looptijd in verband met terugloop van storthoeveelheden, nieuwe technieken, wetswijzigingen, enzovoort. Tot aan het moment van sluiting kan de provincie een aanpassing doen.
De aanpassing van een goedgekeurd nazorgplan is geregeld in artikel 8.49, lid 4 Wet milieubeheer. Het doelvermogen is het vermogen dat bij de aanvang van de nazorg in het fonds aanwezig moet zijn om de toekomstige nazorg te kunnen bekostigen.

Om tot het doelvermogen te komen wordt aan de exploitant van de stortplaats een (jaarlijkse) heffing opgelegd, zoals blijkt uit de Tarieventabel.
De Tarieventabel maakt onderdeel uit van de Verordening op de heffing en invordering van de nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999 (Voordracht 19/1999). De provincie heft en int de bedragen en maakt deze over naar het Nazorgfonds, zoals in artikel 15.47 van de Wet milieubeheer is geregeld.

De aangepaste nazorgplannen van de Insteekhaven (2011), Wieringermeer (2012) en Schoteroog (2014) zijn op basis van het nieuwe toetsingskader ingediend en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd. Voor de stortplaatsen Sortiva en Hollandse Brug zijn aangepaste concept nazorgplannen ingediend.
De aangepaste (concept) nazorgplanen van de stortplaatsen Nauerna en Amerikahaven worden voor volgend jaar verwacht.

Binnen de lopende sluitingsprocedure van de stortplaats Schoteroog zal een definitief nazorgplan door Gedeputeerden Staten worden vastgesteld.

De aanpassing geldt niet meer voor het nazorgplan van de baggerspeciestortplaats De Poel omdat deze per 1 januari 2011 door ons College is gesloten. Ons College is nu financieel en organisatorisch verantwoordelijk voor de nazorg van deze baggerspeciestortplaats.

Tabel 3: Nazorgplannen

	Nazorgplannen open	GS-besluit	Datum	Doelvermogen (€)	Start nazorg
1.	Nauerna	2009-60468*	6-1-2010	29.353.690	2027
2.	Hollandse Brug	2001-27922	11-10-2001	7.809.579	2017
3.	Schoteroog	341750/37994	25-6-2014	7.069.599	2016
4.	Wieringermeer	2012-27161	24-5-2012	23.540.040	2065
5.	Sortiva	2007-29225*	7-8-2007	12.216.360	2038
6.	Amerikahaven	2000-36763	6-11-2000	1.307.265	2016
7.	Insteekhaven	2011-15832	1-4-2011	847.481	2017

** van rechtswege goedgekeurd*

	Nazorgplannen gesloten	GS-besluit	Datum	Doelvermogen (€)	Start nazorg
	De Poel	2010-10387	3-3-2010	448.653	2011

2.5. Sluitingsverklaring

Het doelvermogen van baggerspeciestortplaats De Poel is berekend op het binnen de sluitingsprocedure door Gedeputeerde Staten goedgekeurde nazorgplan en het rekenmodel RINAS versie 2.0. Deze stortplaats wordt niet meer opgenomen in de tarieventabel omdat deze per 1 januari 2011 in de nazorg is gekomen bij de Provincie. Het (doel)vermogen wordt jaarlijks vermeerderd met het rendement minus de kosten van de nazorg.
Vanaf 2011 komen de kosten van de nazorg uit het Nazorgfonds. Bij een eventueel tekort zal een beroep gedaan worden op de algemene middelen van de provincie.
Na afronding van de sluitingsprocedure van de stortplaats Schoteroog zal een sluitingsverklaring volgen van Gedeputeerde Staten. De verwachting is dat deze verklaring begin 2016 zal worden afgegeven. Daarna zal door Provincie Staten de definitieve eindheffing volgen.

Tabel 4: Sluitingsverklaring

	Sluitingsverklaringen	GS-besluit	Datum	Doelvermogen (€)	Start nazorg
	De Poel	2011-7435	1-1-2011	448.653	2011

2.6. Verklaring gemeente Amsterdam

Voor de stortplaatsen voor baggerspecie in de gemeente Amsterdam is een aparte regeling getroffen. Kort samengevat komt deze er op neer dat Amsterdam zelf de nazorgtaak voor de baggerspeciestortplaats Amerikahaven, en eventuele toekomstige stortplaatsen voor

baggerspecie, waarvan de gemeente de enige vergunninghouder is, zal financieren en uitvoeren. Dit is vastgelegd in een verklaring van 20 maart 2003 van de gemeente Amsterdam.
De inspecteur van de provinciale belastingen heeft Amsterdam een heffing opgelegd, gelijk aan het bedrag van de verwachte nazorgkosten en heeft uitstel van betaling verleend. Dat wil zeggen dat de heffing niet zal worden geïnd zolang de werkzaamheden correct worden uitgevoerd. Indien ooit zou blijken dat de eeuwigdurende nazorg niet langer nodig is, zal door de ontvanger van de provinciale belastingen kwijtschelding worden verleend.

2.7. Stortplaatsen in de exploitatiefase

Een stortplaats kent een exploitatiefase, een afwerkingfase en een nazorgfase. In de exploitatiefase worden er afvalstoffen gestort en is de stortplaats operationeel. Stortplaats Nauera, Wieringermeer, Sortiva, Insteekhaven en Amerikahaven bevinden zich in de exploitatiefase. Dit is ook de periode waarin de nazorgheffingen worden berekend en opgelegd.

2.8. Stortplaatsen in de afwerkingsfase

In de afwerkingsfase worden er geen afvalstoffen meer gestort maar is de stortplaats nog niet gesloten. De provincie Noord-Holland bepaalt de duur van de termijn van de afwerkingfase. Dit betekent in het algemeen een termijn van vijf jaar voor een stortplaats op land en van één jaar voor een baggerspeciestortplaats. Als de afwerkingfase is afgerond, volgt na het doorlopen van een eindinspectie een definitief nazorgplan en een sluitingsverklaring door Gedeputeerde Staten. Na afgifte van de sluitingsverklaring start de nazorgfase. Tijdens de definitieve sluiting wordt voor de betrokken stortplaats het benodigde doelvermogen volgens de laatste inzichten berekend en volgt op basis daarvan een eindheffing. In deze fase kunnen exploitanten kiezen voor een lager beleggingsprofiel. Hierdoor zal wel een lagere rendement te verwachten zijn. De exploitant van de stortplaats Schoteroog en Hollandse Brug (NV Afvalzorg) heeft ook daadwerkelijk een verzoek gedaan aan de provincie voor een lager (midden) beleggingsprofiel.

Stortplaats Schoteroog en Hollandse Brug bevinden zich in de afwerkingfase en doorlopen nu de sluitingsprocedure. De eindinspectie voor Schoteroog is nu in de afrondende fase. Daarna volg het definitieve nazorgplan dat door Gedeputeerden Staten zal worden vastgesteld en de afgifte van de sluitingsverklaring door Gedeputeerde Staten.

De afwerkingsfase van Schoteroog en Hollandse Brug is verlengd met tien jaar in verband met het toepassen van een alternatieve afdichting (enkelvoudig folie met elektronische bewaking). Deze verlenging moet leiden tot inzicht in de betrouwbaarheid, functionaliteit en de onderhoud aspecten. Op basis van de ervaringen en gegevens opgedaan in deze uitsteltermijn kan de stortplaats worden gesloten. Verwachting is dat deze stortplaatsen in 2016 en 2017 worden gesloten.

2.9. Stortplaatsen in de nazorgfase

Na het doorlopen van een eindinspectie en de afgifte van een sluitingsverklaring door Gedeputeerde Staten komt een stortplaats in de nazorgfase. In de nazorgfase komen de kosten van de stortplaats ten laste van het Nazorgfonds. Dit is vastgelegd in de Wet milieubeheer (Wm). Provincie is na het afgeven van de sluitingsverklaring door Gedeputeerde Staten verantwoordelijk voor de “eeuwigdurende” nazorg en de financiën.

De sluitingsprocedure houdt dat er een eindinspectie door Gedeputeerde Staten dient te worden uitgevoerd waarbij wordt nagegaan of de stortplaats voldoet aan de vigerende eisen uit de Wm vergunning. Daarnaast wordt onderzocht of de getroffen maatregelen die in het nazorgplan zijn beschreven, voldoen aan de huidige inzichten. Indien dit niet het geval is, moet het nazorgplan worden aangepast dat daarna door Gedeputeerde Staten moet worden goedgekeurd. Op basis van het meeste recente door Gedeputeerde Staten goedgekeurde nazorgplan wordt berekend wat er aan financiële middelen nodig is om “eeuwigdurende” nazorg te kunnen uitvoeren (het zg. doelvermogen). Op basis van dit noodzakelijke doelvermogen wordt dan een eindheffing aan de exploitant opgelegd.

Gedeputeerde Staten hebben op 1 januari 2011 de baggerspeciestortplaats De Poel officieel voor gesloten verklaard (2011-7435) waardoor Gedeputeerde Staten vanaf die datum verantwoordelijk zijn voor de “eeuwigdurende” nazorg van deze baggerspeciestortplaats. Baggerspeciestorplaats De Poel bevindt zich nu in de nazorgfase. Gedeputeerde Staten is verantwoordelijk voor de eeuwig durende nazorg en de financiën. Bij een eventueel tekort zal een beroep gedaan worden op de algemene middelen van de provincie.

Met de gemeente Zaanstad is afgesproken dat zij in de nazorgfase bepaalde delen van de nazorg zal blijven uitvoeren en de kosten daarvoor zal dragen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een door beide partijen getekende overeenkomst. Verder zijn er notariële aktes getekend met de gemeente en aanliggende eigenaren om er voor te zorgen dat de provincie te allen tijde toegang heeft tot de baggerspeciestortplaats om de nazorgwerkzaamheden te kunnen uitvoeren of inspecteren.

Zoals eerder aangegeven zal stortplaats Schoteroog in 2016 in de nazorgfase komen. Het jaar daarop volgt stortplaats Hollandse Brug en het jaar daar weer op stortplaats Insteekhaven.

2.10. Beleggingsresultaat

De middelen zijn belegd in twee fondsen die beleggen in vastrentende waarden en twee fondsen die beleggen in aandelen, en verder in een staatsobligatie met uitbetaling in 2028. Daarnaast staat een groot deel van het vermogen op nationale spaarrekeningen. Het beleggen vindt plaats binnen de kaders van in 2010 door Montesquieu Finance & Treasury uitgevoerde Asset Liability Managementstudie (ALM studie) en het door Gedeputeerde

Staten in 18 juni 2013 vastgestelde aangepast beleggingsstatuut (kenmerk 199828/200466).
In de begroting 2016 is uitgegaan van een beleggingsresultaat van € 2.156.342,-. Bestaande uit € 646.903,- door koersverloop obligatie en aandelenfondsen, € 1.454.439,- door rendement/dividend obligaties en fondsen en € 55.000,- door rente spaarbank tegoeden. Het beleggingsresultaat is gebaseerd op een rekenrente van 5%. Daarnaast wordt voor de laatste vijf jaar voor sluiting een lager rentepercentage van 2,5 % gehanteerd omdat de exploitanten de mogelijkheid hebben om voor deze laatste periode een lager beleggingsprofiel te kiezen. Deze mogelijkheid is opgenomen in het aangepaste beleggingsstatuut.

2.11. Beleggingsbeleid en vermogensbeheer

Gedeputeerde Staten hebben op 24 januari 2012 (2011-69453) op basis van de door Montesquieu Finance & Treasury in 2010 uitgevoerde ALM studie en onderzoek naar het vermogensbeheer en verdere uitwerking besloten aanpassingen door te voeren in het vermogensbeheer van het Nazorgfonds. De aanpassingen houden in dat het interne beheermodel gehandhaafd blijft met aanpassing van strategische beleggingsmix (met bandbreedten), het in stellen van een beleggingscommissie en werkgroep en het aanpassen van het beleggingsstatuut. De beleggingscommissie en werkgroep zijn ingesteld en er is een nieuw beleggingsstatuut, fondsreglement en reglement beleggingscommissie door Gedeputeerde Staten op 18 juni 2013 (kenmerk 199828/200466) vastgesteld en ter informatie aangeboden aan Provinciale Staten.
Op basis ALM studie hebben Gedeputeerde Staten besloten en vastgelegd in het nieuwe beleggingsstatuut om 30% te gaan beleggen in zakelijke waarden (aandelen) en het overige in vastrentende waarden (obligaties). Dit in verband met het streven van Gedeputeerde Staten naar het te behalen rendement, gebaseerd op de door Provinciale Staten vastgestelde rekenrente. In verband met dit streven is niet gekozen voor schatkistbankieren van de middelen in het Nazorgfonds. Op advies van de beleggingscommissie is geleidelijk naar het hogere percentage zakelijke waarden gegaan.

2.12. Risicoparagraaf

De provincie draagt het financiële risico indien na de afwerking van een stortplaats in het Fonds onvoldoende vermogen aanwezig is om de nazorg van de stortplaatsen te kunnen bekostigen. Een niet toereikend fondsvermogen kan onder meer ontstaan door:

1. Te weinig rendement op belegd vermogen;
2. Een ernstige afwijking van het inflatiepercentage;
3. Een exploitant die niet in staat is de heffingen te voldoen;
4. Wijziging van het fiscale regime;
5. Het hoger uitvallen van de kosten van de nazorg;
6. Het aansprakelijk stellen van de provincie door derden.

Het is van belang dat tijdens de exploitatiefase het benodigd doelvermogen jaarlijks wordt berekend en de heffingen jaarlijks worden vastgesteld. Er kunnen immers fluctuaties ontstaan door tegenvallende rentebaten, door technische ontwikkelingen e.d. Hierdoor is het mogelijk om gedurende de exploitatiefase de heffing op een gelijkmatig niveau te houden en een hoge eindheffing te voorkomen.

De risico's en de beheersmaatregelen zijn opnieuw in beeld gebracht in de uitgevoerde ALM studie en onderzoek naar het vermogensbeheer door Montesquieu Finance & Treasury in 2010. De beheersmaatregelen zijn hierop aangepast om het financiële risico voor de provincie zoveel mogelijk te beperken en bestaan uit de volgende beheersmaatregelen:

1. Een provinciaal beleggingsbeleid door middel van een beleggingsstatuut;
2. Een beleggingscommissie voor het nazorgfonds;
3. Een reglement voor de beleggingscommissie;
4. Aanstellen van onafhankelijk beleggingsdeskundige;
5. Basiskennis beleggen bijgebracht bij leden beleggingscommissie;
6. Een speciaal voor het nazorgfonds opgestelde fondsreglement;
7. Een uitgevoerde Asset Liability Managementstudie in 2010 door Montesquieu Finance;
8. Spreiding van het vermogen;
9. Inzet van professionele vermogensbeheerders;
10. Cumulatie van de doelvermogens per stortlocatie ten gunste van nivellering;
11. Het toepassen van een risico-opslag per stortlocatie ter dekking van eventuele tegenvallers;

Op basis van de uitkomsten van het de uitgevoerde ALM studie en onderzoek naar het vermogensbeheer door Montesquieu Finance & Treasury zijn de bovenstaande beheersmaatregelen aangepast. Het korte en middellange termijn risico voor de provincie wordt zeer laag ingeschat in verband met het aanwezige vermogen in relatie met de uitgaven in deze periode. Daarnaast is binnen het fonds ook een risicodekking aanwezig door de toegepaste risico-opslag binnen de vastgestelde doelvermogens.

2.13. Toelichting op de meerjarenraming 2016–2020

De meerjarenraming van baten en lasten 2016 – 2020 is in de begroting 2016 opgenomen. De gegevens voor de meerjarenraming met betrekking tot de baten zijn enerzijds ontleend aan de Tarieventabel 2016 en anderzijds aan een rentevergoeding van 5% over de reserves bij het bepalen van de rentebaten. Voor de kosten van beheer en nazorg aan de lastenzijde is uitgegaan van het IPO Rekenmodel Nazorg Stortplaatsen en de in de Verordening op de heffing en invordering van de nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999 (Voordracht 19/1999) opgenomen apparaatskosten. Voor de financieringskosten en de accountantskosten is een prognose opgesteld op basis van de werkelijke kosten.
Voor de bedragen die zijn ontleend aan IPO Rekenmodel Nazorg Stortplaatsen is gerekend met het daarin gehanteerde inflatiepercentage van 2% en een rendement van 3% per jaar.

Totaal maakt dat een rentepercentage van 5%. De kosten zijn exclusief BTW, omdat het BTW Compensatiefonds ook van toepassing is op het Fonds Nazorg.

Van de stortplaatsen die in de periode van de meerjarenraming in de nazorgfase komen, is het saldo van de reserve geopende stortplaatsen van betreffende stortplaatsen vergeleken met het benodigde doelvermogen voor die stortplaatsen. Een eventueel tekort kan als herziening van de nazorgheffing in de meerjarenraming worden opgenomen.

Door afronding op hele euro's kunnen de eindbedragen van de tellingen met maximaal € 1,- van elkaar verschillen.

3. Baten

3.1. Opbrengst Nazorgheffing 2016 & eindheffing

Hierbij wordt verwezen naar de Voordracht. Deze bevat de Tarieventabel 2016, behorende bij de Verordening Nazorgheffing stortplaatsen. Daarnaast zal na afgifte van de sluitingsverklaring een eindheffing worden opgelegd aan de te sluiten stortplaats Schoteroog. De Nazorgheffing en eindheffing zijn vrij van BTW. Conform artikel 8 van het Reglement van het Fonds zal de opbrengst Nazorgheffing en eindheffing aan de verschillende Reserves geopende stortplaatsen worden toegevoegd. Hiervoor wordt verwezen naar de Begrote staat van reserves geopende stortplaatsen per ultimo 2016.

Tabel 5: Opbrengst nazorgheffing 2016 & eindheffing

Specificatie per stortplaats.		**€**
1.	Nauerna	0
2.	Hollandse Brug	0
3.	Schoteroog *	-221.275
4.	Wieringermeer	0
5.	Sortiva	0
6.	Amerikahaven	-
7.	Insteekhaven	0
		-221.275
	* betreft eindheffing	

3.2. Rentebaten

Hieronder een overzicht van de verdeelde rentebaten 2016 over de geopende stortplaatsen en verzameld over de gesloten stortplaatsen. Volgens artikel 8 van het Reglement van het Fonds worden de rentebaten verdeeld over de in het lid 1 van het artikel genoemde reserves naar rato van de omvang van deze reserves. Voor de renteberekening wordt uitgegaan van de door Provinciale Staten vastgestelde rekenrente over het geschatte vermogen van de reserves op 1 januari 2016 en de per 1 januari 2016 te ontvangen eindheffing van stortplaats Schoteroog. Het geschatte vermogen is het aanwezige vermogen op 1 januari 2016 plus ontvangen eindheffing met daaroverheen de vastgestelde rekenrente.

Tabel 6: Rentebaten

Specificatie per stortplaats.		**€**
1.	Nauerna	962.629
2.	Hollands Brug	200.934
3.	Wieringermeer	297.832
4.	Sortiva	263.096
5.	Amerikahaven	-
6.	Insteekhaven	44.070
	Gesloten stortplaatsen	387.780
		2.156.342

4. Lasten

4.1. Beheerkosten geopende stortplaatsen

Onder de beheerkosten geopende stortplaatsen, met uitzondering van de baggerstortplaats Amerikahaven in verband met de getroffen regeling (zie paragraaf 2.6.), vallen de financierings-, apparaats-, accountants- en inhuurkosten.
De financierings-, accountants- en inhuurkosten worden procentueel verdeeld over de geopende en de gesloten stortplaatsen op basis van het individuele doelvermogen.

De financieringskosten voor de geopende stortplaatsen over 2016 worden begroot op € 20.526,- ,de accountantskosten voor de geopende stortplaatsen over 2016 worden begroot op € 5.161,- en de kosten voor inhuur deskundigen op € 22.094,-.

De apparaatskosten van stortplaatsen die nog niet in de nazorgfase zijn, worden per stortplaats en per baggerspeciestortplaats vastgesteld volgens de Verordening op de heffing en invordering van de nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999 (Voordracht 19/1999). In 2016 is per stortplaats op land de norm € 4.840,- per jaar en per stortplaats voor baggerspecie € 2.420,-.
In 2016 zijn twee baggerspeciestortplaatsen en vier stortplaatsen geopend.
De apparaatskosten over 2016 voor de geopende stortplaatsen bedragen € 21.960,-.
Dit bedrag is aan de provincie verschuldigd voor door haar te verrichten werkzaamheden voor de geopende stortplaatsen van het fonds en zal aan het fonds worden gefactureerd.

Totaal aan beheerskosten geopende stortplaatsen komen dan uit op € 69.741,-
(€ 20.526,- +€ 5.161,- +€ 22.094,- +€ 21.960,-)

Met de gemeente Amsterdam is een aparte regeling is getroffen voor baggerspeciestortplaats Amerikahaven. Om deze reden valt deze financieel geheel buiten het fonds. Gemeente Amsterdam neemt na sluiting de uitvoering en kosten voor de nazorg voor eigen rekening.

Tabel 7: Beheerkosten geopende stortplaatsen

Beheerkosten open 2016		**€**
1.	Nauerna	-23.893
2.	Hollands Brug	-9.938
3.	Wieringermeer	-20.127
4.	Sortiva	-12.793
5.	Amerikahaven	-
6.	Insteekhaven	-2.989
Totaal		**-69.741**

4.2. Nazorg en beheerkosten gesloten stortplaatsen

De nazorgkosten over 2016 zijn samengesteld op basis van het IPO rekenmodel RINAS. Voor de Poel zijn deze begroot op € 5.932,-. De kosten voor het controleren en in stand houden van de laagdikte van de bovenafdichting komen ten laste van de gemeente Zaanstad conform de overeenkomst (zie paragraaf 2.8). Voor de gesloten stortplaats Schoteroog zijn de beheerskosten geraamd op € 16.041,-.
Totaal aan Nazorgkosten over 2016 komen dan uit op € 21.973,- (€ 5.932,- +€ 16.041,-).

De beheerskosten over 2016 bestaan uit financierings-, accountants-, inhuur deskundigen en apparaatskosten van gesloten stortplaatsen. De financieringskosten, accountantskosten en kosten inhuur deskundigen worden procentueel verdeeld over de geopende en de gesloten stortplaatsen naar rato van de doelvermogens. De financieringskosten voor de gesloten stortplaatsen over 2016 worden begroot op € 2.091,- ,de accountantskosten voor de gesloten stortplaatsen op € 526,- en de inhuur deskundigen op € 2.251,- .

Voor de apparaatskosten van gesloten stortplaatsen in de nazorgfase, worden per stortplaats en per baggerspeciestortplaats dezelfde bedragen gehanteerd als voor de geopende stortplaatsen. In 2016 is per stortplaats op land de norm € 4.880,- per jaar en per stortplaats voor baggerspecie € 2.440,-. In 2015 is één baggerspeciestortplaats en in 2016 1 stortplaats gesloten. De apparaatskosten over 2016 voor de gesloten stortplaatsen bedragen € 7.320,- (€ 2.440,- +€ 4.880,-). Ook deze apparaatskosten zijn aan de provincie verschuldigd en zullen aan het Fonds worden gefactureerd. Totaal aan beheerskosten gesloten stortplaatsen komen dan uit op € 12.188,- (€ 2.091+€ 526+€ 2.251+€ 7.320).

Tabel 8: Nazorg en beheerkosten gesloten stortplaatsen

Nazorg en beheerkosten gesloten	**€**
Nazorgkosten	-21.973
Beheerkosten	-12.188
Nazorg en beheerkosten totaal	**-34.161**

4.3. Mutaties in de reserve gesloten stortplaatsen

Voor de gesloten stortplaatsen wordt de Reserve gesloten stortplaatsen ingezet. Deze reserve is een cumulatie van de doelvermogens van de stortplaatsen die niet meer in de exploitatiefase zijn. Uit deze reserve worden de nazorgkosten van de gesloten stortplaatsen bestreden. Voor 2016 is dat baggerspeciestortplaats De Poel en de stortplaats Schoteroog. Hieronder staat de begrote mutatie.

Tabel 9: Mutatie reserve gesloten stortplaatsen

Mutatie reserve gesloten stortplaatsen	**€**
Saldo reserve gesloten stortplaatsen per 1-1-2016	7.883.319
Eindheffing Schoteroog	-221.275
Nazorg en beheerkosten 2016	-34.161
Toevoeging rente gesloten stortplaats	387.780
Reserve gesloten stortplaatsen 31-12-2016	**8.015.663**

5. Begrote staat van reserves geopende stortplaatsen per ultimo 2016

Tabel 10: Geactualiseerde begroting 2015

2015 Geactualiseerd		Saldo per 1-01-2015 (€)	Nazorgheffing 2015 (€)	Rente toevoeging (€)	Kosten (€)	Saldo per 31-12-2015(€)
1.	Nauerna	18.059.688	318.000	910.347	-23.500	19.264.535
2.	Hollandse Brug	9.994.464	-2.165.000	222.676	-9.819	8.042.321
3.	Schoteroog	10.554.905	-3.475.000	220.318	-9.349	7.290.874
4.	Wieringermeer	5.701.919	0	284.601	-19.808	5.966.711
5.	Sortiva	5.007.309	23.000	250.625	-12.618	5.268.316
6.	Insteekhaven	710.016	137.000	38.852	-2.968	882.899
	*De Poel **	*572.638*	*0*	*28.417*	*-8.610*	*592.445*
	Totaal	**50.600.939**	**-5.162.000**	**1.955.836**	**-86.673**	**47.308.102**

*betreft gesloten stortplaats

Tabel 11: Reserve begroting 2016

Begroting 2016		Saldo per 1-01-2016 (€)	Eindheffing 2016 (€)	Rente toevoeging (€)	Kosten (€)	Saldo per 31-12-2016 (€)
1.	Nauerna	19.264.535	0	962.629	-23.893	20.203.271
2.	Hollandse Brug	8.042.321	0	200.934	-9.938	8.233.316
3.	*Schoteroog**	*7.290.874*	*-221.275*	*358.374*	*-25.500*	*7.402.473*
4.	Wieringermeer	5.966.711	0	297.832	-20.127	6.244.416
5.	Sortiva	5.268.316	0	263.096	-12.793	5.518.619
6.	Insteekhaven	882.899	0	44.070	-2.989	923.981
	*De Poel **	*592.445*	*0*	*29.406*	*-8.661*	*613.190*
	Totaal	**47.308.102**	**-221.275**	**2.156.342**	**-103.902**	**49.139.267**

*betreft gesloten stortplaats

6. Meerjarenraming 2016 tot en met 2020

Tabel 12: Meerjarenraming

	Begroting 2016 (€)	Meerjaren raming 2017 (€)	Meerjaren raming 2018 (€)	Meerjaren raming 2019 (€)	Meerjaren raming 2020 (€)
BATEN					
Opbrengst Nazorgheffing	0	0	0	0	0
Opbrengst eindheffing	-221.275				
Rentebaten	2.156.342	2.443.182	2.548.366	2.669.352	2.795.226
Totaal baten	**1.935.067**	**2.443.182**	**2.548.366**	**2.669.352**	**2.795.226**
LASTEN					
Beheerkosten geopende stortplaatsen					
a. Financieringskosten	20.526	18.720	19.095	19.095	19.226
b. Apparaatskostenkosten	21.960	17.150	17.220	17.220	14.820
c. Accountantskosten	5.161	4.707	4.801	4.801	4.834
d.. Inhuur deskundigen	22.094	20.150	20.553	20.694	21.108
Nazorgkosten gesloten stortplaatsen	21.973	48.175	47.818	49.009	93.176
Beheerkosten gesloten stortplaatsen					
a. Financieringskosten	2.091	4.590	4.682	4.776	4.871
b. Apparaatskostenkosten	7.320	14.700	14.760	14.820	14.880
c. Accountantskosten	526	536	547	558	569
d.. Inhuur deskundigen	2.251	2.296	2.342	2.389	2.437
Totaal lasten	**103.902**	**131.025**	**131.817**	**133.362**	**175.922**
RESULTAAT	**1.831.165**	**2.312.157**	**2.416.549**	**2.535.990**	**2.619.305**

7. Ontwikkeling van de stand van de reserves

7.1. Reserves geopende stortplaatsen van 2016 tot en met 2020

Tabel 13: Reserve open

	Begroting 2016 (€)	Meerjaren raming 2017 (€)	Meerjaren raming 2018 (€)	Meerjaren raming 2019 (€)	Meerjaren raming 2020 (€)
Nauerna					
Saldo 1 januari	19.264.535	20.203.271	21.188.534	22.222.642	23.308.029
Storting nazorgheffing	0	0	0	0	0
Kosten open stortplaats	-23.893	-24.293	-24.701	-25.117	-25.540
Subtotaal	*19.240.641*	*20.178.977*	*21.163.832*	*22.197.525*	*23.282.488*
Rentetoevoeging	962.629	1.009.556	1.058.809	1.110.504	1.164.763
Saldo 31 december	**20.203.271**	**21.188.534**	**22.222.642**	**23.308.029**	**24.447.251**
Schoteroog					
Saldo 1 januari					
Storting nazorgheffing					
Kosten open stortplaats					
Subtotaal					
Rentetoevoeging					
Saldo 31 december					
Wieringermeer					
Saldo 1 januari	5.966.711	6.244.416	6.535.673	6.841.154	7.161.563
Storting nazorgheffing	0	0	0	0	0
Kosten open stortplaats	-20.127	-20.452	-20.783	-21.121	-21.464
Subtotaal	*5.946.584*	*6.223.964*	*6.514.890*	*6.820.033*	*7.140.098*
Rentetoevoeging	297.832	311.709	326.264	341.530	357.542
Saldo 31 december	**6.244.416**	**6.535.673**	**6.841.154**	**7.161.563**	**7.497.640**
Sortiva					
Saldo 1 januari	5.268.316	5.518.619	5.781.255	6.056.836	6.346.008
Storting nazorgheffing	0	0	0	0	0
Kosten open stortplaats	-12.793	-12.971	-13.153	-13.337	-13.525
Subtotaal	*5.255.523*	*5.505.648*	*5.768.103*	*6.043.499*	*6.332.483*
Rentetoevoeging	263.096	275.607	288.734	302.508	316.962
Saldo 31 december	**5.518.619**	**5.781.255**	**6.056.836**	**6.346.008**	**6.649.445**

	Begroting 2016 (€)	Meerjaren raming 2017 (€)	Meerjaren raming 2018 (€)	Meerjaren raming 2019 (€)	Meerjaren raming 2020 (€)
Hollandse Brug					
Saldo 1 januari	8.042.321				
Storting nazorgheffing	0				
Kosten open stortplaats	-9.938				
Subtotaal	*8.032.383*				
Rentetoevoeging	200.934				
Saldo 31 december	**8.233.316**				
Insteekhaven					
Saldo 1 januari	882.899	923.981	959.930		
Storting nazorgheffing	0	0	0		
Nazorgkosten		-6.990	-7.169		
Kosten open stortplaats	-2.989	-3.010	-3.031		
Subtotaal	*879.910*	*913.981*	*949.730*		
Rentetoevoeging	44.070	45.949	47.741		
Saldo 31 december	**923.981**	**959.930**	**997.471**		

7.2. Reserve gesloten stortplaatsen 2016 tot en met 2020

Tabel 14: Reserve gesloten

	Begroting 2016 (€)	Meerjaren raming 2017 (€)	Meerjaren raming 2018 (€)	Meerjaren raming 2019 (€)	Meerjaren raming 2020 (€)
De Poel					
Saldo 1 januari	592.445	613.190	633.231	655.657	679.019
Storting reserve geopende stp	0	0	0	0	0
Eindheffing					
Nazorgkosten	-5.932	-7.614	-6.250	-6.414	-49.532
Kosten gesloten stortplaats	**-2.729**	**-2.745**	**-2.761**	**-2.777**	**-2.793**
Subtotaal	*583.784*	*602.831*	*624.220*	*646.466*	*626.693*
Rentetoevoeging	29.406	30.401	31.436	32.553	32.643
Saldo 31 december	**613.190**	**633.231**	**655.657**	**679.019**	**659.336**
Schoteroog					
Saldo 1 januari	0	7.402.473	7.746.459	8.107.645	8.486.890
Storting reserve geopende stp	7.290.874	0	0	0	0
Eindheffing	-221.275				
Nazorgkosten	-16.041	-15.929	-15.816	-15.701	-15.583
Kosten gesloten stortplaats	-9.459	-9.571	-9.684	-9.799	-9.917
Subtotaal	*7.044.099*	*7.376.973*	*7.720.959*	*8.082.145*	*8.461.390*
Rentetoevoeging	358.374	369.486	386.685	404.745	423.707
Saldo 31 december	**7.402.473**	**7.746.459**	**8.107.645**	**8.486.890**	**8.885.097**

	Begroting 2016 (€)	Meerjaren raming 2017 (€)	Meerjaren raming 2018 (€)	Meerjaren raming 2019 (€)	Meerjaren raming 2020 (€)
Hollandse Brug					
Saldo 1 januari		0	8.186.124	8.570.413	8.973.415
Storting reserve geopende stp		8.233.316	0	0	0
Eindheffing		-423.737			
Nazorgkosten		-13.869	-14.225	-14.588	-14.958
Kosten gesloten stortplaats		-10.060	-10.183	-10.308	-10.435
Subtotaal		*7.785.650*	*8.161.717*	*8.545.517*	*8.948.021*
Rentetoevoeging		400.474	408.696	427.898	448.036
Saldo 31 december		**8.186.124**	**8.570.413**	**8.973.415**	**9.396.057**
Insteekhaven					
Saldo 1 januari				0	1.036.681
Storting reserve geopende stp				997.471	0
Eindheffing					
Nazorgkosten				-7.351	-7.330
Kosten gesloten stortplaats				-3.053	-3.074
Subtotaal				*987.067*	*1.026.277*
Rentetoevoeging				49.613	51.574
Saldo 31 december				**1.036.681**	**1.077.851**

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 123 2000 MD HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van waarnemend Statengriffier, J.R. Loggen M.Sc
Dreef 3, kamer 2.4
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 29 OKT. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
J. Wenning
MID/AFD

Doorkiesnummer (023) 514 3935
wenningj@noord-holland.nl

Betreft: Aanpassing Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2015, Tarieven nazorgheffing stortplaatsen 2016 en begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Noord-Holland
Project: Nazorg stortplaatsen Wet milieubeheer

VERZONDEN 29 OKT. 2015

Kenmerk
683114/683126

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij bieden wij u de voordracht tot aanpassing van de tarieventabel 2015 en de vaststelling van de nazorgheffing stortplaatsen 2016 (tarieventabel 2016) aan.

Tevens zenden wij u ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet de door ons vastgestelde begroting 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland. Het fonds is een aparte publiekrechtelijke rechtspersoon die wij besturen en beheren. Dit is vastgelegd in de Wet milieubeheer en het reglement Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland (Nazorgfonds).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlagen:
- voordracht Provinciale Staten
- besluit Provinciale Staten
- aangepaste tarieventabel 2015
- tarieventabel 2016
- begroting 2016

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Provinciale Staten van Noord-Holland

Ontwerp voordracht

Haarlem, ...

Onderwerp:
Aangepaste nazorgheffing 2015, nazorgheffing 2016 van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland en de begroting 2016 van het Fonds.

Bijlagen:
1. Ontwerpbesluit
2. Aangepaste Tarieventabel 2015
3. Tarieventabel 2016
4. Begroting 2016 Nazorgfonds

1. Inleiding

Hierbij doen wij uw Staten een voorstel tot aanpassing van de nazorgheffing 2015(aangepaste tarieventabel 2015) met ingang van 1 december 2015 en de vaststelling van nazorgheffing 2016 (tarieventabel 2016) met ingang van 1 januari 2016 toekomen. Dit op basis van de door ons vastgestelde doelvermogen per stortplaats van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland.
Tevens bieden wij u ter informatie de begroting van dit fonds aan voor het jaar 2016.

In april 1998 is de in de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen regeling voor de nazorg van operationele stortplaatsen (dat zijn stortplaatsen waar het storten van afvalstoffen niet vóór 1 september 1996 is beëindigd) bij Koninklijk besluit in werking getreden (Stb.1997, 532). Hierdoor zijn wij er bestuurlijk en financieel verantwoordelijk voor dat deze stortplaatsen na sluiting geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaken. Om deze taak financieel te kunnen uitvoeren is bij besluit 19 van Provinciale Staten van 29 maart 1999 de Verordening nazorgheffing stortplaatsen Provincie Noord-Holland 1999 vastgesteld.
Voor de opbrengsten en het beheer van de rentebaten en beleggingsopbrengsten die op grond van deze verordening worden verkregen, verplicht de Wm (artikel 15.47 Wm) ons een fonds op te richten.

Op 21 december 1999 hebben wij besloten om het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland (verder “het Nazorgfonds”) op te richten. Het Nazorgfonds is een aparte publiekrechtelijke rechtspersoon. De wetgever heeft hiervoor gekozen om de belastingplichtigen (stortplaatsexploitanten) de maximale zekerheid te bieden dat de heffingsopbrengsten uitsluitend voor de nazorg van stortplaatsen zullen worden aangewend. Wij zijn belast met het beheer ervan (artikel 15.47, lid 4, Wm).

Wij hebben op 18 juni 2013 een aangepast reglement Nazorgfonds en beleggingsstatuut vastgesteld en ter informatie aangeboden aan Provinciale Staten. In het aangepaste reglement is vastgelegd dat wij uiterlijk in oktober de begroting vaststellen en deze binnen vier weken na vaststelling ter informatie aan u aanbieden.

Op 12 juli 2011hebben wij aangepaste beleidsregels voor de toetsing van de nazorgplannen voor de stortplaatsen in Noord-Holland vastgesteld (2011-30604). Het betreft een toetsingskader voor het beoordelen en de berekening van nazorgplannen van stortplaatsen vallende binnen de Wm.

Dit toetsingskader is aangereikt door het Interprovinciaal Overleg (IPO) in 2010 en bestaat uit: IPO checklist 2008 stortplaatsen, IPO checklist 2008 baggerdepots, Rekenmodel IPO Nazorgkosten Stortplaatsen (RINAS) versie 3.0 en het IPO risicomodel berekening risicobedrag nazorg stortplaatsen versie 6 maart 2009. Het door het IPO aangereikte toetsingskader is gebaseerd op de tot dan toe bekende technische inzichten en het prijspeil uit 2008. Op aangeven van de provincies heeft het IPO in 2014 wederom besloten om het toetsingskader te laten actualiseren. Het IPO heeft in de zomer het aangepaste toetsingskader aan de provincie aangereikt, echter het IPO rekenmodel (RINAS 4.0) zal begin 2016 door een accountant worden gevalideerd. Daarna zal de provincie dit toetsingskader als aangepaste beleidsregel vaststellen.

Wij hebben op 1 januari 2011 (kenmerk 2011-7635) de baggerspeciestortplaats De Poel gesloten. Provinciale Staten hebben op 12 december 2011 de definitieve eindheffing vastgesteld (2011-55730). Door de inspecteur van de provincie belastingen is deze eindheffing geïnd.
Door de afgifte van de sluitingsverklaring is het baggerdepot in de nazorgfase gekomen en berust de uitvoering van de nazorg bij Gedeputeerde Staten. Het betreft de eerste gesloten stortplaats binnen Noord-Holland.

2. Vaststelling doelvermogens en nazorgheffing

Jaarlijks leggen wij u ter vaststelling een nieuwe, bij de Verordening nazorgheffing behorende tarieventabel, voor (bijlage 3). De exploitanten van stortplaatsen zijn op grond van de Wet milieubeheer verplicht om per stortplaats een nazorgplan op te stellen. Het nazorgplan dient volgens het door ons College vastgestelde toetsingskader te worden opgesteld. Het doelvermogen en de nazorgheffing dienen gebaseerd te zijn op een door ons goedgekeurd nazorgplan en berekend te worden met het door ons vastgestelde Rekenmodel. De doelvermogens die nodig zijn voor stortplaatsen in de nazorgfase worden aan de hand van een berekening van het op lange termijn te behalen rendement op het Nazorgfonds bepaald. Provinciale Staten hebben op 8 december 2003 de te hanteren rekenrente in het IPO rekenmodel nazorg op 5% met een inflatie van 2% vastgesteld. Dit houdt in dat Gedeputeerde Staten hierop hun beleggingsstrategie dienen in te richten. De adviescommissie Bestuur en Financiën van het IPO heeft in 2010 in het licht van de economische situatie onderzoek gedaan of de gemiddelde rekenrente van 5% moet worden bijgesteld. De commissie zag geen aanleiding tot bijstelling. De vereniging van afvalbedrijven (VA) heeft in 2013 een oproep gedaan aan het ministerie van I&M, het IPO en alle Gedeputeerde Staten van de provincies om de rekenrente te handhaven conform het advies van het IPO. Reden hiertoe is de neerwaartse aanpassing van de rekenrente in Gelderland en Zuid-Holland en in het licht van de (mindere) situatie in de stortsector. Naar aanleiding van de brief van de VA heeft het IPO besloten geen adviezen meer met betrekking tot de rekenrente af te geven, omdat de berekeningswijze per provincie te veel verschilt. Iedere afzonderlijke Provincie dient wel afgewogen de te hanteren rekenrente vast te stellen. Al sinds 2003 hanteren wij een rekenrente van 5% en dit komt nagenoeg overeen met de adviezen van het IPO van 5,06% . Wij adviseren uw Staten de eerdere IPO adviezen te blijven volgen en de rekenrente van 5% aan te houden.

Naast de jaarlijks vaststelling van de tarieventabel 2016 vragen wij u ook tot vaststelling van de aangepaste tarieventabel 2015 in verband met een voorlopige eindheffing (teruggave surplus) voor de stortplaatsen Schoteroog en Hollandse Brug.

Alle doelvermogens en heffingen zijn berekend op basis van de door Gedeputeerde Staten goedgekeurde nazorgplannen of ingediende conceptversies en het IPO rekenmodel RINAS versie 3.0 met uitzondering van baggerspeciestortplaats Amerikahaven en de gesloten baggerspeciestortplaats de Poel.

Voor de stortplaats Nauerna is gerekend met het van rechtswege goedgekeurd nazorgplan en het IPO rekenmodel RINAS versie 3.0. De berekening heeft plaats gevonden op basis van het van rechtswege goedgekeurde nazorgplan, waar de voorzieningen zijn aangepast op de uitbreiding zoals is overeengekomen in de gesloten mediation overeenkomst van 2013. Dit houdt in dat in 2022 het storten wordt beëindigd en dat er vijf jaar nodig is voor zetting, klink en aanbrengen bovenafdichting.

Baggerspeciestortplaats Amerikahaven is berekend op basis van het goedgekeurde oude nazorgplan en het oude IPO Nazorgmodel 2.02, omdat voor deze stortplaats nog geen (concept) nazorgplan is ingediend. Daarnaast wordt voor deze stortplaats geen tarief opgenomen, omdat met de gemeente Amsterdam een aparte regeling (zie: punt 5, Verklaring gemeente Amsterdam) is getroffen.

Baggerspeciestortplaats De Poel in Zaandam is niet meer opgenomen in de tarieventabel, omdat deze per 1 januari 2011 door ons College gesloten is verklaard (2011-7635).

In de tarieventabel 2016 zijn geen tarieven opgenomen omdat het huidige opgebouwde vermogen voldoende is over het jaar 2016, rekening houdend met het te behalen rendement (vastgestelde rekenrente) en het te bereiken doelvermogen bij sluiting.
Jaarlijks zal, afhankelijk van het behaalde rendement, de dan geldende nazorgplannen en te bereiken doelvermogen, worden onderzocht of voor deze stortplaatsen een heffing wordt opgelegd.

Inmiddels zijn de nazorgplannen van de stortplaatsen Insteekhaven, Wieringermeer en Schoteroog conform het toetsingskader van 2011opgesteld en door ons College vastgesteld. De exploitanten van de stortplaatsen Sortiva en Hollandse Brug hebben concept nazorgplannen conform het toetsingskader van 2011opgesteld en ingediend.

In verband met de ontwikkelingen rondom de vergunning van zowel Nauerna als Amerikahaven zijn er nog geen concept nazorgplannen opgesteld en ingediend. Verwacht wordt dat deze in de loop van 2016 als concepten worden ingediend.

De aanpassing van het nazorgplan in kader van het toetsingskader van 2011geldt niet voor het nazorgplan van de baggerspeciestortplaats De Poel omdat deze per 1 januari 2011 door ons College is gesloten.

In 2013 is gestart met de sluitingsprocedure van de stortplaatsen Schoteroog en Hollandse Brug. De exploitant van deze stortplaatsen (NV Afvalzorg) heeft per stortplaats een dossier opgebouwd waar de provincie toegang toe heeft. In dit dossier zijn alle relevante gegevens omtrent de stortplaats opgenomen. Vervolgens is door ons de opdracht verstrekt voor het uitvoeren van een eindinspectie op Schoteroog. In deze eindinspectie wordt nagegaan of de stortplaats voldoet aan de vigerende eisen uit de Wm vergunning en wordt onderzocht of de getroffen maatregelen die in het nazorgplan zijn beschreven, voldoen aan de huidige inzichten. Indien dit niet het geval is, dient dit hersteld te worden, kan dit niet dan dient deze wijziging in nazorgplan worden opgenomen dat daarna door Gedeputeerde Staten moet worden goedgekeurd. Op basis van het meeste recente door Gedeputeerde Staten goedgekeurde nazorgplan wordt berekend wat er aan financiële middelen nodig is om “eeuwigdurende” nazorg te kunnen uitvoeren (het zg. doelvermogen). Op basis van dit noodzakelijke doelvermogen wordt dan een eindheffing aan de exploitant opgelegd. De huidige verwachting is dat de overdracht (na sluiting door gedeputeerde Staten) van Schoteroog in 2016 zal plaats vinden. De opdracht tot het uitvoeren van een eindinspectie op Hollandse Brug zal eind 2015 worden verstrekt en de verwachting is dat de

overdracht in 2017 zal plaats vinden. In de laatste fase van de sluitingsprocedure vindt een finale financiële afrekening plaats door middel van door Provinciale Staten op te leggen eindheffing. Omdat er sprake is van een omvangrijke surplus (meer vermogen aanwezig in het Nazorgfonds dan benodigde doelvermogens) voor de stortplaatsen Schoteroog en Hollandse Brug heeft de exploitant van deze stortplaatsen (N.V. Afvalzorg) de provincie verzocht tot een eerdere voorlopige afrekening. Gezien het aanwezige surplus en de gestarte sluitingsprocedure van deze stortplaatsen stellen wij uw Staten voor om aan het verzoek gehoor te geven door het vaststellen van een aangepaste nazorgheffing 2015. Wellicht ten overvloede willen we hierbij opmerken dat dit een voorlopig karakter heeft en niet ter vervanging dient voor de finale financiële afrekening.

In de aangepaste tarieventabel 2015 zijn de voorlopige eindheffingen van Schoteroog en Hollandse Brug opgenomen. Via deze aanpassing van de tarieventabel 2015 wordt voorgesteld om € 3.475.000,- (Schoteroog) en € 2.165.000,- (Hollandse Brug) aan NV Afvalzorg te restitueren middels een negatieve nazorgheffing (voorlopige eindheffing).
Op deze wijze komen we tegemoet aan het verzoek NV Afvalzorg tot eerdere voorlopige afrekening omdat er sprake is van een omvangrijke surplus (meer vermogen aanwezig in het Nazorgfonds dan benodigde doelvermogens) voor de stortplaatsen Schoteroog en Hollandse Brug. Zoals eerder aangegeven heeft dit een voorlopig karakter en dit niet ter vervanging is van de finale financiële afrekening (eindheffing).

3. Beleggingsbeleid

Gedeputeerde Staten hebben op 24 januari 2012 (2011-69453) op basis van de door Montesquieu Finance & Treasury in 2010 uitgevoerde Asset Liability Managementstudie en onderzoek naar het vermogensbeheer en verdere uitwerking besloten aanpassingen door te voeren in het vermogensbeheer van het Nazorgfonds. Het huidige interne beheermodel is gehandhaafd met daarbij aanpassingen op het gebied van strategische beleggingsmix met bandbreedten (30% zakelijke waarden (aandelen) en 70% vastrentende waarden (obligaties en deposito's), aangestelde beleggingscommissie en een aangepaste beleggingsstatuut en nazorgreglement.
De beleggingscommissie heeft het aangepaste beleggingsstatuut en nazorgreglement uitgewerkt. Dit statuut en reglement hebben wij op 18 juni 2013 vastgesteld en u ter informatie aangeboden. Op basis van de Asset Liability managementstudie hebben wij besloten om 30% te beleggen in zakelijke waarden (aandelen) en het overige in vastrentende waarden (obligaties en deposito's). Dit in verband met ons streven naar het te behalen lange termijn rendement van 5%, gebaseerd op de door uw Staten vastgestelde rekenrente. In verband met dit streven is niet gekozen voor schatkistbankieren voor de middelen in het Nazorgfonds. Op advies van de beleggingscommissie is de aanpassing naar het hogere percentage zakelijke waarden geleidelijk doorgevoerd.

Naar aanleiding van het aangepaste belagingsstatuut is eind 2014 in de beleggingscommissie besloten een overstap te gaan maken naar het voeren van een participatieadministratie (ontwikkeld door Zanders Financial Services), waarmee per stortplaats een beleggingsprofiel kan worden geadministreerd. Door dit model te gebruiken kunnen er specifiekere managementrapportages gemaakt worden waarmee de risico's beter beheersbaar zijn.

In de begroting 2016 is uitgegaan van een beleggingsresultaat van € 2.156.342,- bestaande uit € 646.903,- door koersverloop fondsen, € 1.454.439,- door rendement/dividend op obligatie en fondsen en € 55.000,- door rentebaten. Het beleggingsresultaat is gebaseerd op een rekenrente van 5%. Bij de berekening van de heffing wordt in de laatste vijf jaar voor sluiting een lager rentepercentage van 2,5 % toegepast omdat de exploitanten nu de mogelijkheid hebben om in deze periode te kiezen voor een lager beleggingsprofiel. Deze mogelijkheid is op genomen in het aangepaste beleggingsstatuut.
In 2014 is het beleggingsrendement uitgekomen op 12,77 %.

4. Begroting 2016

De begroting 2016 van het Nazorgfonds hebben wij vastgesteld en bieden wij u hierbij ter informatie aan. Deze begroting bevat een beperkt aantal posten, waarbij de inkomsten veel hoger zijn dan de uitgaven. Het Nazorgfonds ontvangt de bedragen van de nazorgheffing die (inclusief bijgeschreven rendementen) na de sluiting van de stortplaatsen ter dekking van de nazorgkosten worden gebruikt. Na een door ons af te geven sluitingsverklaring zullen de nazorgwerkzaamheden worden gefinancierd uit het Nazorgfonds. Door de afgifte van de sluitingsverklaring van ons college per 1 januari 2011is de baggerspeciestortplaats De Poel in de nazorgfase gekomen en berust de uitvoering van de nazorg bij Gedeputeerde Staten. Het betreft de eerste gesloten stortplaats binnen Noord-Holland en de financiering van deze nazorgkosten vindt nu plaats vanuit het Nazorgfonds. Bij een eventueel tekort zou er een beroep gedaan kunnen worden op de algemene middelen van de provincie. Een tekort op korte of middellange termijn wordt uitgesloten gezien het aanwezige vermogen in relatie met de uitgaven in deze periode. Daarnaast is binnen het fonds ook een risicodekking aanwezig door de toegepaste risico-opslag binnen de vastgestelde doelvermogens. In begroting 2016 wordt rekening gehouden dat de stortplaats Schoteroog wordt gesloten. Na sluiting van de stortplaats zal het benodigde doelvermogen worden overgeheveld naar de reserve gesloten stortplaatsen. Vanaf dan komen de kosten voor de nazorg voor rekening van het Fonds (in het bijzonder de reserve gesloten stortplaatsen).
Het verschil tussen benodigde doelvermogen en aanwezig vermogen zal middels een eindheffing worden teruggeven of opgelegd.

5. Verklaring gemeente Amsterdam

Voor de stortplaatsen voor baggerspecie in de gemeente Amsterdam is een aparte regeling getroffen. Kort samengevat komt deze er op neer dat Amsterdam zelf de nazorgtaak voor het baggerspeciedepot Amerikahaven en eventuele toekomstige stortplaatsen voor baggerspecie, waarvan de gemeente de enige vergunninghouder is, zal financieren en uitvoeren. Een en ander is vastgelegd in een verklaring van 20 maart 2003 van de gemeente Amsterdam.
De inspecteur van de provinciale belastingen heeft Amsterdam een heffing opgelegd, gelijk aan het vastgestelde doelvermogen en heeft uitstel van betaling verleend. Dat wil zeggen dat de heffing niet zal worden geïnd zolang de nazorgwerkzaamheden correct worden uitgevoerd. Indien ooit zou blijken dat de eeuwigdurende nazorg niet langer nodig is, dan zal door de ontvanger van de provinciale belastingen kwijtschelding worden verleend.
Na het vaststellen van het aangepaste nazorgplan dat op basis van het nieuwe toetsingskader moet worden ingediend zal wederom het benodigde doelvermogen worden vastgesteld. Indien het doelvermogen hoger of lager is dan het eerder vastgestelde doelvermogen zal de heffing hierop worden aangepast.

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.
Besluit tot wijziging van de Verordening nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelet op de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 27 oktober 2015, met kenmerk 683114/683126;

Overwegende het advies van de commissie Mobiliteit en Financiën;

Gelet op de artikelen 145, 220, 221 en 227, onderdelen a tot en met d, van de Provinciewet en de artikelen 15.44, 15.45 en 15.47 van de Wet milieubeheer;

Besluiten:

Artikel I

De Verordening nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999 wordt als volgt gewijzigd:

A

De Tarieventabel 2015 wordt vervangen door de bij dit besluit behorende Aangepaste Tarieventabel 2015, met dien verstande dat de Tarieventabel 2015 van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich in het jaar 2015 voor 1 december hebben voorgedaan.

B

De Aangepaste Tarieventabel 2015 wordt vervangen door de bij dit besluit behorende Tarieventabel 2016 , met dien verstande dat de Aangepaste Tarieventabel 2015 van toepassing blijft op de belastbare feiten die zich in december 2015 hebben voorgedaan.

Artikel II

1. Artikel I, onderdeel A, treedt in werking met ingang van 1 december 2015.
2. Artikel I, onderdeel B, treedt in werking met ingang van 1 januari 2016.

Haarlem, ... 2015

Provinciale Staten van Noord-Holland,

, voorzitter

, statengriffier

Bijlage 1

Aangepaste Tarieventabel 2015, behorende bij en deel uitmakende van de Verordening nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999.

Naam stortplaats	Doelvermogen	Verwachte laatste jaar van heffing	Aangepast Tarief 2015*	Start nazorgfase
1. Nauerna te Assendelft	€ 29.353.690	2021	€ 318.000	2027
2. Hollandse Brug te Naarden	€ 7.809.579	-	€ - 2.165.000*	2017
3. Schoteroog te Haarlem	€ 7.069.599	-	€ - 3.475.000*	2016
4. Wieringermeer te Middenmeer	€ 23.540.040	-	€ -	2065
5. Sortiva te Alkmaar	€ 12.216.360	2032	€ 23.000	2038
7. Amerikahaven te Amsterdam	€ 1.307.265	-	€ -	2016
8. Insteekhaven te Den Helder	€ 847.481	-	€ 137.000	2017

* Voorlopige eindheffing Hollandse Brug en Schoteroog

Bijlage 2

Tarieventabel 2016, behorende bij en deel uitmakende van de Verordening nazorgheffing stortplaatsen provincie Noord-Holland 1999.

Naam stortplaats	Doelvermogen	Verwachte laatste jaar van heffing	Tarief 2016	Start nazorgfase
1. Nauerna te Assendelft	€ 29.353.690	2021	€ -	2027
2. Hollandse Brug te Naarden	€ 7.809.579	-	€ -	2017
3. Schoteroog te Haarlem	€ 7.069.599	-	€ -	2016
4. Wieringermeer te Middenmeer	€ 23.540.040	2059	€ -	2065
5. Sortiva te Alkmaar	€ 12.216.360	2032	€ -	2038
7. Amerikahaven te Amsterdam	€ 1.307.265	-	€ -	2016
8. Insteekhaven te Den Helder	€ 847.481	-	€ -	2017

Eindrapportage Vijfpuntenprogramma per 1 juni 2015

Inhoudsopgave

Leeswijzer 1
Verbreden en versterken van de controlfunctie 2
Onderhoud op kaderstelling 8
Versterking van de externe en interne sturing 9
Risicomanagement 12
Vergroten meerwaarde auditfunctie 13

Leeswijzer

De paragrafen hierna beschrijven per thema uit het vijfpuntenprogramma de situatie per peildatum van de rapportage.

De tabellen bevatten de volgende kolommen:

- Nr. is het nummer van het resultaat uit het vijfpuntenprogramma;
- Resultaat is het resultaat zoals vermeld in het vijfpuntenprogramma;
- Uitgevoerde activiteiten beschrijven wat tot de peildatum van de rapportage is gedaan om het resultaat te bereiken; activiteiten die een periodiek (bijvoorbeeld jaarlijks) karakter hebben, vormen vanaf de gestelde datum vast onderdeel van het takenpakket van de ambtelijke organisatie.
- Verantwoordelijke betreft de aanduiding van de eerstverantwoordelijke directie en (eventueel) sector;
- De kolom Afgerond/Planning bevat het kwartaal waarin de activiteiten zijn afgerond (indien een moment in het verleden wordt genoemd), dan wel naar verwachting worden afgerond (indien sprake is van een moment in de toekomst), waarbij bijvoorbeeld 2015-K4 het vierde kwartaal van 2015 betekent;
- Nog uit te voeren activiteiten vormen een beschrijving van de activiteiten om tot afronding te komen inclusief een toelichting bij vertraging en nieuw tijdstip van oplevering;
- Status vermeldt de status van de activiteiten per peildatum van de rapportage. Indien in de kolom Nog uit te voeren activiteiten is aangegeven, dat de activiteiten na peildatum zijn afgerond, staat het betreffende item als openstaand vermeld. Toelichting kleuren:
  - Groen = afgerond
  - Geel = uitgesteld, maar bijna afgerond of niet kritisch
  - Rood = kritisch, afronding op korte termijn niet zeker

Verbreden en versterken van de controlfunctie

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
1.	Er wordt direct onder de Algemeen Directeur een concerncontroller met een nieuwe taakopdracht aangesteld, die functioneel leiding geeft aan de control van de hele provincie. Met de actieve steun van de Algemeen Directeur en directie kan hij functioneel sturend en toezichthoudend optreden ten aanzien van de werkzaamheden van controllers die decentraal (bij de directies en in grote programma's of projecten) werken. Daarnaast kan hij zelfstandig adviseren en rapporteren aan de Algemeen	De concerncontroller is per 15 september 2012 benoemd. Zijn positie is onder meer vastgelegd in de financiele verordening en het (nog vast te stellen) controlestatuut. De functionele aansturing van de directiecontrollers wordt inhoud gegeven door het formuleren van werkafspraken rond het realiseren van de noodzakelijke eindproducten (zoals de Verbijzonderde Interne Controleagenda, Concernjaarplan en Concernmanagementrapportages). In het nog op te stellen controlstatuut worden	Algemeen Directeur	2012-K3		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	Directeur en aan Gedeputeerde Staten en aan Provinciale Staten.	de taken binnen de controlfunctie van de provincie nader uitgewerkt.				
2.	Bij grote dossiers waar inrichtingsvraagstukken spelen, adviseert de concerncontroller vanaf de opstart- en ontwerpfase over de randvoorwaarden en kaders, om te zorgen dat de risico's van de provincie goed worden beheerst. Hij schakelt daarbij, waar nodig, diverse stafdisciplines in. Hierbij valt te denken aan onderwerpen als: - Het aangaan van nieuwe deelnemingen - Het aangaan van convenanten en andere samenwerkingsconstructies met financiële en juridische gevolgen - Investeringsprogramma's - Reorganisaties, al dan niet samenhangend met veranderingen in de taakopdracht van de provincie - Grote programma's en projecten (groter dan € 100 miljoen) - De inrichting van de begroting en het jaarverslag - De inrichting van de administratie en AO/IC	De concerncontroller adviseert de directie en GS structureel bij dossiers met een financieel belang van € 5 mln. en bij risicovolle programma's en projecten. Ten behoeve van deze risicovolle programma's en projecten heeft de directie een lijst met ambtelijke aandachtdossiers op 13 december 2012 vastgesteld. Hierover rapporteren de directies in hun 4 maandrapportages, waarover de concerncontroller rapporteert aan de algemeen directeur. De concerncontroller adviseert over de bewaking van de grote programma's en projecten conform de regeling grote projecten aan de directie en GS. Op 28 oktober 2013 heeft Concerncontrol een presentatie gegeven over de uitvoering van de Regeling Grote projecten in de Auditcommissie. CC maakt daarnaast onderdeel uit van de adviescommissie in het rode minutenproces, waardoor monitoring/screening van de hoogrisico-dossiers wordt gefaciliteerd. Door de formalisering van de rol van CC in het in het najaar van 2014 aangepaste rode minutenproces is de positie van CC in het GS-traject versterkt. CC is actief betrokken geweest bij diverse P&C-producten in 2014. In 2015 is CC vanaf de opstelling van de Kaderbrief betrokken bij de opstelling van de begroting, leidend tot een analyse en/of een voorwoord bij het betreffende P&C-product. Deze werkwijze wordt ook vastgelegd in het (nog vast te stellen) Controlstatuut.	Concerncontroller	2013-K2		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
3.	Er is juridische control en compliancemanagement ingericht, waarbij de principes van een in de publieke sector gangbaar controlmodel zullen worden toegepast (een *good practice*) en waarbij in een passende functiescheiding met de juridische adviesfunctie is voorzien.	De aanpak voor control- en compliancemanagement is op 4 oktober 2012 door de directie vastgesteld. Deze aanpak is gebaseerd op het zgn. Groningse model. Ter uitvoering van de versterking van de juridische control zijn vijf specifieke maatregelen benoemd: 1.Het voorzien in een overzicht van de bestuurlijke verplichtingen in een convenantenregister. 2.Het verbeteren van de waarborgen die erin voorzien dat de provincie handelt binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving en beschikt over adequate verordeningen. 3.Het beter anticiperen op bijzondere wet- en regelgeving. 4.Het verbeteren van het leren uit bezwaarzaken. 5.Het verbeteren van het inzicht in en leren uit beroepszaken. Op één na zijn alle in dit verband afgesproken acties afgerond (zie hiernaast).	Sectormanager JD	2015-K4	Er is door de directiecontrollers een inventarisatie gemaakt van de reeds lopende overeenkomsten op basis van de besluitenlijsten van GS, de archieven in Docman. over de afgelopen tien jaar. Er is vervolgens een werkwijze ontwikkeld waarbij als onderdeel van het rode minutenproces nieuwe contracten ed. in het Contract X worden opgenomen. In het eerste kwartaal 2015 is de informatiebehoefte gepeild bij de sectormanagers aan de hand waarvan een rapportage zal worden ontwikkeld. Ook wordt de procedure rond ContractX opgenomen in een procedurebeschrijving. Internal audit is eind 2014 gestart met een audit naar de werking van juridische control. Deze wordt in de loop van 2015 afgerond.	Lopend
4.	In voorstellen voor besluiten van GS of de Algemeen Directeur wordt duidelijk zichtbaar aandacht besteed aan financieel-economische aspecten. Daarbij komen aan de orde: - de noodzaak voor de provincie om iets te doen; - alternatieve opties (het bestaan van een goede business case); - realiteitsgehalte van de veronderstellingen waarmee is gewerkt; - efficiency, besparingsmogelijkheden en effectiviteit;	Advisering door directie middelen bij AFD beperkt zich tot voorstellen voor GS en vindt plaats volgens een vast format. Dit format is in 2011 aangepast aan de systematiek van de begroting. CC heeft in 2014 in overleg met AFD een werkwijze ontwikkeld, beschreven in de Houtskoolschets van de staf AD (vast te stellen begin 2015). CC toetst met name op en adviseert over relevante aspecten, als: • De noodzaak van het voorstel voor de provincie;	Sectormanager AFD	2014-K3		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	- risico's en beheersmaatregelen; - gevolgen voor de bedrijfsvoering; - budgettaire dekking van het voorstel.	• alternatieve opties zoals uitgewerkt in een goede business case; • De realiteitsgehalte van de veronderstellingen zoals die in het voorstel zijn opgenomen; de omschrijving van de risico's en beheersmaatregelen. Deze werkwijze zal in overleg met AFD en de directiecontrollers worden vastgelegd in het Controlplan en het controlstatuut.				
5.	Er worden door de concerncontroller daarnaast zelfstandige adviezen gegeven aan de Algemeen Directeur en GS over het financieel beleid en over beleid- en investeringsbeslissingen met een belang van € 5 miljoen of meer en over risicovolle projecten en programma's. Daartoe neemt de concerncontroller onder andere deel aan het bedrijfsvoeringsoverleg en speelt hij een toetsende rol bij besluitvormende documenten voor GS. De concerncontroller kan bij deze advisering op eigen initiatief controllers uit verschillende geledingen van de organisatie inschakelen voor het verzamelen van feiten en voor oordeelsvorming. De informatievoorziening vanuit de directie, de verschillende commissies en de staven in de richting van de controllers wordt ten dienste van deze taak uitgebreid.	Sinds oktober 2012: De concerncontroller geeft standaard advies aan de directie en GS over dossiers (voorstellen en besluiten) met een financieel belang van € 5 mln. of meer en over risicovolle programma's en projecten. De concerncontroller zit wekelijks het control-overleg met de decentrale controllers voor. Daarnaast neemt de concerncontroller deel aan het directieoverleg. Voor de advisering van concerncontrol wordt informatie gebruikt vanuit verschillende geledingen uit de organisatie.	Concerncontroller	2013-K2		Afgerond
6.	Bij sommige dossiers spelen grote financiële belangen voor de Provincie, nu en in de toekomst. De concerncontroller toetst in dergelijke gevallen hoe de financiële belangenbehartiging van de Provincie georganiseerd is, en doet eventueel voorstellen om deze te versterken. Hij ondersteunt waar nodig GS, directieleden en	Voorbeelden van relevante risicodossiers (2014): RON, Pallas en Meerjarige Gebiedscontracten	Concerncontroller	2013-K2		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	sectormanagers bij de voorbereiding van besluiten en bij onderhandelingen en houdt de risico's in de gaten.					
7.	Voor hoogrisicodossiers worden extra control- en verantwoordingslijnen ingericht als verzwaarde dijkbewaking. De Algemeen Directeur geeft hiervoor in dat geval expliciet opdracht. De concerncontroller agendeert (eventueel op verzoek van GS of directie, maar ook op eigen initiatief) dossiers als hoogrisicodossier in het bedrijfsvoeringsoverleg. Het gaat hier in elk geval om de bekende "grote projecten" zoals de N201, maar ook om alle andere projecten waarvan de directie vindt dat er sprake is van verhoogd risico. Een nieuw risicobeleid vormt hiervoor de basis. De Algemeen Directeur wordt gewaarschuwd voor bijzondere risico's.	Zie toelichting onder punt 6.	Concerncontroller	2013-K2		Afgerond
8.	De concerncontroller agendeert de performance en efficiency van de provincie aan de hand van benchmarkgegevens van vergelijkbare organisaties. Het gaat daarbij niet alleen om bedrijfsvoeringsprocessen maar ook over de inrichting van het primaire proces bij de directies Beleid, SVT en B&U, en de prestaties van de provincie voor de stakeholders in de buitenwereld.	In het concernjaarplan zijn kritische prestatie-indicatoren vastgesteld waarin de performance en efficiency van de organisatie als geheel en de afzonderlijke directies aan de hand van benchmarkgegevens (IPO) wordt gemeten.	Concerncontroller	2015-K4	Dit onderwerp is in 2014 niet opgepakt vanwege een andere prioriteitsstelling van de werkzaamheden. De ontwikkeling van benchmarkgegevens met vergelijkbare organisaties zal op termijn verder gestalte krijgen.	Lopend
9.	Er is een gezamenlijk controlplan, dat is opgesteld volgens de nieuw ontwikkelde kaders voor control en risicomanagement. Dit plan beschrijft welke controlwerkzaamheden worden gedaan, met een uitwerking per directie. Een deel van het plan is elk jaar hetzelfde, omdat het aansluit bij de going concern werkprocessen van de provincie en de inherente risico's, een deel is jaarspecifiek. Het controlplan 2012 geldt hiervoor als pilot en dit wordt eind 2012	Een deel van het gezamenlijke controlplan, de Verbijzonderde Interne Controle is voor 2013 en 2014 vastgesteld en uitgevoerd. De overige controlwerkzaamheden vanuit risicokaders dienen nog te worden ontwikkeld, aangezien de risicokaders nog niet bekend zijn.	Concerncontroller	2015-K4	Het op te stellen Controljaarplan zal gericht zijn op het (op termijn) opleveren van een ICS per directie en een integrale ICS voor de provincie. Dit onderwerp is tevens een te realiseren doelstelling voor de heimiddag Controloverleg, dat begin 2015 plaats zal vinden. Het bespreken van de realisatie van het plan vormt een regulier	Lopend

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	geëvalueerd. Dit controlplan wordt opgesteld onder leiding van de concerncontroller en hij ziet gedurende het jaar toe op de uitvoering.				onderdeel van de agenda van het controloverleg.	
10.	De invulling van het controloverleg wordt vanaf mei 2012 verbreed. Naast de uitvoering van de P&C cyclus wordt de agenda aangevuld met: - bespreken hoogrisicodossiers; - afstemmen en rapporteren control werkzaamheden; - evaluatie en doorontwikkeling van instrumenten van interne beheersing en bedrijfsinformatiesystemen (Business Intelligence instrumenten); - overige onderwerpen die daar aanleiding toe geven, zie thema 1 en 2. Er zal worden bezien welke controllers en financieel adviseurs hierbij aanwezig zullen zijn, en hoe frequent.	De concerncontroller is sinds oktober 2012 voorzitter van het wekelijks controloverleg. Hierin komen aan de orde: - Concernbrede controlzaken - Afstemming tussen controlwerkzaamheden directies onderling en tussen concern en directies - P&C cyclus - Instrumenten voor evaluatie en financiële beheersing - (Hoog)risico dossiers - Overige onderwerpen van belang voor financiën en control	Concerncontroller	2012-K3		Afgerond
11.	Er wordt aan gezamenlijke professionaliteitsontwikkeling gedaan tussen controllers door: - het agenderen en uitwisselen van nieuwe ontwikkelingen uit het vakgebied; - peer review op lastige casuïstiek en dilemma's.	Sinds oktober 2012 is in het wekelijks controloverleg of in bijzondere additionele bijeenkomsten voor de deelnemers aan dit overleg aandacht voor specifieke vakinhoudelijke thema's (Wet Hof, BTW-compensatiefonds, e.d.) en problematiek in de praktijk	Concerncontroller	2015-K4	Zie ook punt 9. In 2015 hebben enkele heimiddagen plaatsgevonden waarin onder andere ook afspraken gemaakt zullen worden over professionaliteitsontwikkeling van het overleg. In het najaar 2015 wordt een opleidingsplan opgesteld.	Afgerond

Onderhoud op kaderstelling

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
1.	Er is beleid ten aanzien van het opstellen van investeringsplannen: in welke situaties wordt een investeringsplan opgesteld, aan welke voorwaarden moet het voldoen en hoe moet het worden verantwoord.	De nota Uitvoeringsregels Investeringskredieten is in december 2013 door de directie vastgesteld.	Sectormanager AFD	2013-K4		Afgerond
2.	De bestaande kadernota op het gebied van deelnemingen ("Kadernota verbonden partijen") is geëvalueerd en waar nodig aangevuld voor andere vormen van bestuurlijke samenwerking.	De gedeeltelijke behandeling van de Kadernota in GS heeft plaats gevonden in november 2014, gelijk met de afronding van de evaluatie. De verantwoordelijkheid voor de opstelling van de kadernota is overgegaan naar de Directeur Middelen. Concerncontrol heeft een toetsende rol.	Sectormanager AFD	2015-K1	De geactualiseerde kadernota, waarin ook aandacht wordt besteed aan andere vormen van bestuurlijke samenwerking dan Deelnemingen is in 2015 vastgesteld.	Afgerond
3.	De kaders op het gebied van AO, interne controle en mandaten zijn door de concerncontroller vernieuwd. Deze nieuwe kaders houden onder andere rekening met de nieuw ingevoerde digitale werkprocessen met VERSEON en schrijven voor, voor welke typen processen bij de Provincie procesbeschrijvingen noodzakelijk zijn.	Kaders voor AO, interne controle en mandaten zijn geactualiseerd, maar moeten nog worden aangepast aan de werkwijze Verseon.	Concerncontroller	2015-K2	De accountant heeft over dit onderwerp tot nu toe geen bevindingen gerapporteerd in haar management letter, waardoor grote wijzigingen niet noodzakelijk zullen zijn. Over de aanpassing aan de werkwijze Verseon zijn nadere afspraken gemaakt met AFD, die hiervoor de eerstelijns verantwoordelijkheid heeft. CC heeft hierbij een toetsende functie.	Afgerond
4.	Er zijn voorschriften op het gebied van compliance management (borgen dat de Provincie zelf aan alle wet- en regelgeving voldoet).	De aanpak voor control- en compliancemanagement is op 4 oktober 2012 door de directie vastgesteld.	Sectormanager JD	2012-K3		Afgerond
5.	Er zijn spelregels op het gebied van budgetdiscipline, bijvoorbeeld voor meerjarige investeringsplannen en reserves en fondsen.	Eind 2012 zijn spelregels vastgesteld voor investeringsplannen, reserves en fondsen in het kader van de effecten Wet Hof en BTW-compensatiefonds. De kadernota Reserves en Voorzieningen is op 17 december 2013 door de directie vastgesteld en aan PS aangeboden.	Concerncontroller	2013-K4		Afgerond

Versterking van de externe en interne sturing

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
1.	Bij de voorbereiding van de Kaderbrief werken we met scenario's vanaf het begrotingsjaar 2013. Hierdoor wordt in de besluitvorming expliciet rekening gehouden met mogelijke ontwikkelingen met grote gevolgen voor de provinciale financiën, zoals een langdurige recessie, kortingen van rijksbijdragen en dergelijke. In de Kaderbrief wordt vervolgens een aparte paragraaf opgenomen waarin wordt geschetst wat het effect is van mogelijke externe ontwikkelingen en met welke aannames is gerekend.	Vanaf de Kaderbrief 2013 wordt rekening gehouden met scenario's, waarbij aandacht is voor externe ontwikkelingen.	Sectormanager AFD	2012-K4		Afgerond
2.	In de begrotingsvoorbereiding kijken we, naast een meerjarenbegroting voor vier jaar, acht jaar vooruit, zodat in de advisering rekening gehouden kan worden met doorwerking van besluiten (zoals investeringen in infrastructuur) op de lange termijn financiële situatie van de provincie.	Vanaf de begroting 2013 wordt standaard acht jaar vooruit gekeken.	Sectormanager AFD	2012-K4		Afgerond
3.	Er is elk jaar een gezamenlijk jaarplan voor de gehele ambtelijke organisatie met een aantal gezamenlijke prestatie-indicatoren met gezamenlijke definities. Het ontwerp daarvan wordt gemaakt in 2012, zodat het in 2013 kan worden ingevoerd. De directieplannen sluiten aan bij de inhoud van dit jaarplan. Hierin wordt ook opgenomen: - een aansluiting met prestaties uit het coalitieakkoord en de begroting; - een risicoparagraaf met beheersmaatregelen op concernniveau en per directie; - een overzicht van auditobservaties waarvoor verbeteringen moeten worden	Op 13 december 2012 heeft de directie een concept concernjaarplan 2013 met concern-brede prestatie-indicatoren en gezamenlijke definities vastgesteld. In dit concernjaarplan zijn de directieplannen geïntegreerd. Daarnaast is een aansluiting gemaakt met prestaties uit coalitieakkoord en de begroting 2013, een risico-paragraaf met beheersmaatregelen, observaties uit de audits ter verbetering. De Agenda voor de toekomst is in het voorjaar door de directie vastgesteld. Het Concernjaarplan 2014 is vastgesteld in de directie van 19 december 2013.	Concerncontroller	2014-K1		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	doorgevoerd; - een hoofdstuk over gezamenlijke organisatieontwikkeling, een invulling van de “agenda voor de toekomst”.					
4.	De huidige prestatie-indicatoren worden vernieuwd en worden herijkt op de strategische doelen van de Provincie voor de periode van het coalitieakkoord. Een management dashboard met de belangrijkste gezamenlijke indicatoren wordt door een gezamenlijke rapportagetool ontsloten om monitoring van de voortgang mogelijk te maken.	De huidige prestatie-indicatoren zijn herijkt in het kader van het concernjaarplan 2013. De rapportagetool is in 2013 ontwikkeld, buiten SAP, in voorbereiding op de ontwikkeling van SAP BO/BW, zie ook punt 7.	Concerncontroller	2014-K2		Afgerond
5.	Eens per 4 maanden wordt door elke directie, met gebruikmaking van deze gegevens, een verslag gemaakt van de voortgang van de uitvoering van haar directieplan en haar deel van het jaarplan. Ook wordt er op concernniveau per 4 maanden een rapportage opgesteld voor de Algemeen Directeur.	In 2013 en 2014 zijn de verschillende viermaandsrapportages opgesteld en door de directie vastgesteld.	Concerncontroller	2013-K2		Afgerond
6.	De concerncontroller toetst voor de Algemeen Directeur de 4-maandsrapportages per directie. Deze zijn vervolgens onderwerp van een voortgangsgesprek met de directeuren. De uitvoering van het coalitieakkoord en de begroting worden door het jaar heen per 4 maanden bewaakt en gerapporteerd. De concerncontroller toetst voor de Algemeen Directeur en voor GS deze rapportages en signaleert afwijkingen van betekenis.	De concerncontroller toetst deze 4-maandsrapportages per directie ten behoeve van de Algemeen Directeur. Onderdeel van het concernjaarplan was de uitvoering van het coalitieakkoord en de voortgang van de begroting, waarover de concerncontroller heeft gerapporteerd aan de Algemeen Directeur.	Concerncontroller	2012-K4		Afgerond
7.	De mogelijkheden om vanuit SAP ook gedurende het jaar informatie te verstrekken over de uitputting van de begroting zullen worden versterkt. De opzet van SAP en andere applicaties wordt geschikt gemaakt voor de geautomatiseerde ontsluiting van bestuurlijke en financiële informatie. De	Medio 2013 is de ontwikkeling van een nieuwe ‘tool’ in SAP (SAP/BO), waarmee geautomatiseerde ontsluiting van financiële informatie mogelijk Is, in gang gezet. Voordat SAP BO gebruikt kan worden wordt nu eerst de onderliggende SAP infrastructuur op orde gebracht.	Sectormanager AFD	2015-K4	Eind 2014 heeft de directie een ”Plan van Aanpak Nazorg BO” vastgesteld, waarmee: • Issues rondom de implementatie, en • Kwaliteit van de rapporten, en • Knelpunten rond de	Lopend

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	directie Middelen zorgt hiervoor.	In 2014 werd een tijdelijke rapportagetool gebruikt. Momenteel wordt voor financiële, personele en inkoopinformatie Business Objects (BO) geïmplementeerd, gekoppeld aan een Business Warehouse (BW).			ingebruikname worden opgelost. Voor het realiseren van deze doelstellingen is een projectorganisatie in het leven geroepen. De activiteiten worden in de zomer van 2015 afgerond, waardoor de organisatie de beschikking heeft over 20 BO-informatierapporten.	
8.	De herinrichting van de interne sturing vergt twee jaar lang extra inspanning in een aantal complexe, onderling samenhangende projecten. Voorgesteld wordt om hiervoor binnen de Directie Middelen een apart programma in te richten en voor deze periode een programmamanager aan te stellen. De concerncontroller zit een stuurgroep voor die leiding geeft aan het programma en voorstellen voor inrichting voorbereidt voor de directie.	De programmamanager voor het programma interne sturing is in november 2012 benoemd. Hij heeft de ontwikkeling van het concernbrede jaarplan 2013 ter hand genomen. Het programmaplan voor de interne sturing is in december 2013 vastgesteld. Deel 1 is gerealiseerd. De directie heeft als direct betrokkene bij de sturing de rol van stuurgroep op zich genomen. Voor het tweede deel, zie punt 7. Het derde deel (Optimaliseren P&C-cyclus) is in 2014 opgepakt. De programmamanager is in 2014 gedetacheerd geweest bij AFD/Concerncontrol.	Vanuit de ontwikkelsporen (HKS CZ) een gezamenlijke verantwoordelijkheid van de Concerncontroller en de Directeur Middelen.	2015-K4	Gedeeltelijk gerealiseerd. De opdracht over oprolbaarheid van de P&C-cyclus en de Informatiehuishouding wordt in de loop van 2015 opgepakt in het kader van het ontwikkelspoor P&C-cyclus en Informatiehuishouding Er zal met AFD worden gesproken over overdracht van werkzaamheden van CC naar AFD, vanwege reguliere inpassing in P&C-cyclus. Ter ondersteuning van dit actiepunt in vindt in 2015 een audit plaatsnaar de effectiviteit van de begrotingscyclus.	Lopend

Risicomanagement

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
1.	Zomer 2012 is het nieuwe risicomanagementbeleid vastgesteld door GS en naar PS gezonden.	De kadernota weerstandvermogen en risicomanagement is in september 2012 door GS vastgesteld en ter kennisneming naar PS gezonden.	Concerncontroller	2012-K3		Afgerond
2.	Eind 2012 is volgens dit beleid een nieuwe werkwijze voor risicomanagement ingevoerd. Dit strekt zich uit op het brede terrein van de provincie en gaat dus niet alleen over financiële of juridische risico's.	Een nieuwe werkwijze voor risico-management is nog in ontwikkeling. Deze zal in het eerste halfjaar 2014 verder worden ontwikkeld en in de organisatie worden ingevoerd. De nieuwe werkwijze van risicomanagement is geïntroduceerd in 2014. Deze werkwijze maakt onderdeel uit van de provinciale P&C-cyclus en wordt opgenomen in het Controljaarplan.	Concerncontroller	2014-K2		Afgerond
3.	Minstens één keer per jaar wordt er in de directie en in de MT's een risicosessie gehouden. Hier worden, methodisch ondersteund vanuit de controlfunctie en gevoed vanuit verschillende onderdelen van de organisatie, waaronder de auditfunctie, de belangrijkste risico's voor de provincie geïdentificeerd in relatie met de strategische doelen van de organisatie. Waar nodig worden beheersmaatregelen beschreven. De uitkomsten van deze workshops krijgen een plek in het organisatieplan en de directieplannen. De risicoanalyse vormt bovendien het startpunt voor de totstandkoming van het auditjaarplan van het interne auditteam	Na de vaststelling van de ambtelijke aandachtsdossiers door de directie op 13 december 2012 zullen per 4 maanden risico-sessies worden gehouden in de directie en de MT's aan de hand van een methodische behandeling van deze aandachtsdossiers. Op grond hiervan zullen beheersmaatregelen worden verkend en beschreven. De risico sessies in de directie en de MT's vormen input voor het concernbrede jaarplan en de directieplannen en kunnen startpunt zijn voor het audit jaarplan. De jaarlijkse risicosessie 2014 in zowel de MT's als de directie, hebben in het najaar van 2014 plaatsgevonden. De resultaten van deze sessies zijn gebruikt als input voor het Concernjaarplan 2015 en het Auditjaarplan 2015.	Concerncontroller	2014-K4		Afgerond
4.	Twee keer per jaar wordt in het kader van de begroting en de jaarstukken een financiële	In de jaarrekening 2012 is de paragraaf Weerstandsvermogen voor het eerst volgens de	Concerncontroller	2014-K2		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	risicoparagraaf gemaakt, waarbij gebruik wordt gemaakt van moderne simulatietechnieken om het weerstandsvermogen van de Provincie te berekenen.	vastgestelde nota worden opgezet. Vanaf de begroting 2013 wordt eveneens een financiële risicoparagraaf opgenomen.				
5.	Eenmaal per kwartaal wordt de stand van zaken van hoogrisicodossiers geagendeerd in het directieoverleg.	Over de hoogrisicodossiers wordt gerapporteerd in de viermaandelijkse Concernmanagementrapportages.	Concerncontroller	2014-K2		Afgerond

Vergroten meerwaarde auditfunctie

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
1.	Een nieuw auditstatuut is geaccordeerd in de Auditstuurgroep en in GS in de tweede helft van 2012. Daarin is de onafhankelijke positie van de auditfunctie geborgd en zijn de werkwijze en positionering expliciet gemaakt.	GS hebben het auditstatuut in 2012-K3 vastgesteld.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2012-K3		Afgerond
2.	In aanvulling op andere onderzoeken, onder andere van de Randstedelijke Rekenkamer, de accountant en wetenschappelijk beleidsevaluaties, richt de eigen auditfunctie zich met name op: -efficiëntieonderzoeken; -operational audits; -EDP audits (audits op het gebied van ICT en geautomatiseerde werkprocessen). In bijzondere gevallen kunnen ook financiële audits worden uitgevoerd.	In het jaarplan 2013 (vastgesteld door GS in 2012-K4) van de interne auditfunctie is hiermee rekening gehouden.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2012-K4		Afgerond
3.	De kwaliteit van de auditfunctie wordt periodiek extern getoetst door middel van visitatie door een collega auditteam van een andere provincie of gemeente.	De gemeente Utrecht heeft een zelfevaluatie uitgevoerd. Op basis hiervan heeft een peer review plaatsgehad. Aan deze peer review werkte een aantal vertegenwoordigers van andere overheden mee waaronder de audit programmamanager van de provincie Noord-Holland. Deze peer review kan model staan voor de visitatie bij de provincie Noord-Holland.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2014-K2		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
		De peer review bij de provincie heeft in september 2014 plaatsgevonden.				
4.	Het selectieproces voor auditthema's wordt aangescherpt. Elementen daarvan zijn: -goede aansluiting bij de strategische doelen van de organisatie; -aansluiten op het nieuwe systeem van risicomanagement; -goede afstemming met andere toezichthouders zoals de Randstedelijke Rekenkamer en de certificerende accountant; -relevante timing . Als basisuitgangspunt geldt dat de belangrijke interne werkprocessen van de Provincies één keer in de vier jaar onderzocht worden.	Gedeputeerde Staten hebben het jaarplan 2014 van de interne auditfunctie vastgesteld. Het selectieproces voor auditthema's voor het jaarplan 2014 van de interne auditfunctie omvat genoemde elementen.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2013-K4		Afgerond
5.	Het auditjaarplan wordt gedynamiseerd: gedurende het jaar bespreekt het hoofd van het interne audit team een aantal keren met de Provinciesecretaris en directeuren of er nieuwe prioriteiten of risico's gezien worden, die een (eventueel korte) audit vragen. Het auditjaarplan wordt dan aangepast op de actuele behoefte van de organisatie en door GS vastgesteld. De concerncontroller speelt in de proces een actieve, adviserende rol.	Het auditjaarplan is vanaf 2013 gedynamiseerd. Op basis van actuele prioriteiten worden er gedurende het jaar nieuwe onderzoeken geïnitieerd. Deze zijn aan de orde gekomen in de auditstuurgroep.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2013-K4		Afgerond
6.	Het auditteam kan op verzoek van een directeur naast auditrapporten ook een advies of second opinion maken in de vorm van een nota, powerpointpresentatie of workshop.	Deze mogelijkheid is opgenomen in het auditstatuut.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2012-K3		Afgerond
7.	Er wordt ingezet op minder externe inhuur. Bijzondere kennis wordt bij voorkeur tijdelijk geleend van collega auditafdelingen van andere overheden op detacheringsbasis of door binnen de provincie collega's in een	Vanaf het jaarplan 2013 van de interne auditfunctie is het budget voor externe inhuur verder verlaagd.	Concerncontroller/Audit programma-manager	2012-K4		Afgerond

Nr.	Resultaat	Uitgevoerde activiteiten	Verantwoordelijke	Afgerond/ Planning	Nog uit te voeren activiteiten	Status
	audit mee te laten doen. Hiervoor worden intern en extern de noodzakelijke afspraken gemaakt, inclusief een daarvoor benodigd budget.					

Provincie Noord-Holland

Beleidsplan "Koersen op Control" Provincie Noord-Holland 2015-2019

Concern Controlling

Opdrachtgever:
Jean Bierhuizen

Opdrachtnemer:
Ed Elferink
Matthijs Kruijff

Datum:
September 2015

Status:
Versie voor GS

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1 Algemeen 3
1.2 Aanleiding 3
1.3 Doel 3
1.4 Leeswijzer 3
2 Ontwikkelingen 5
2.1 Algemeen 5
2.2 Taken en organisatie van de provincie 5
2.3 In control statement 5
2.4 Goed bestuur 6
3 Beleidsagenda 7
3.1 Beleidsuitgangspunten 7
3.2 Doelen PNH 7
3.3 Beginselen van goed bestuur 9
3.4 Verantwoordelijkheden, proceseigenaren, risico-eigenaren 10
3.5 Control 12
3.6 Optimalisering organisatiebeheersing 14
3.6.1 COSO 14
3.6.2 cultuur 16
3.6.3 In control 16
3.7 Informatievoorziening 16

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De provincie streeft doelen na die samenhangen met haar wettelijke taken, de politieke ambities van PS en de bestuurlijke ambities van GS. Het krachtenveld waarin de provincie opereert is continu in beweging en stelt steeds andere of meer stringente eisen waarop de provincie zal moeten inspelen als het gaat om de wijze van realisatie maar ook als het gaat om de doelen zelf.

Die dynamiek stelt hoge eisen aan de organisatie en bedrijfsprocessen van de provincie waar het gaat om het realiseren van gestelde doelen, het onderkennen van relevante ontwikkelingen en het inspelen op die ontwikkelingen. Dat geldt tevens voor de informatievoorziening daarover aan PS en GS. Het ambtelijk apparaat heeft in dat verband de eigen ambitie geformuleerd om tot een zodanige optimalisatie van de organisatiebeheersing te komen dat in continuïteit aan die hoge eisen kan worden voldaan. Dit zal op procesniveau inzichtelijk worden gemaakt door het afgeven van zogenaamde 'in control statements'.

De directie heeft op 1 juli 2015 ingestemd met de doelstelling om deze ambitie aan het einde van de huidige collegeperiode te hebben gerealiseerd. Op 2 juli is door Concerncontrolling een presentie hierover gegeven aan de auditstuurgroep. Die reageerde hier ook positief op.

1.2 Aanleiding

Eind 2014 is het in 2012 gestarte vijfpuntenprogramma 'versterking control en financiële functie' afgerond. Uit de eigen voortgangsmonitor en de door BMC uitgevoerde evaluatie[1] blijkt dat de meeste punten van dat programma zijn gerealiseerd. Uit de evaluatie blijkt ook dat nog verdere verbeteringen mogelijk zijn. De uitkomsten van deze evaluatie enerzijds en de ambitie van de directie anderzijds om tot een verder optimalisatie van de concernsturing en -beheersing te komen vormen de aanleiding voor dit beleidsplan.

1.3 Doel

Doel van dit beleidsplan is om de organisatiebeheersing van de provincie zover te optimaliseren dat in 2019 op procesniveau 'in control statements' kunnen worden afgegeven.

De precieze invulling die wij binnen de provincie aan zo'n 'in control statement' willen geven moet nog worden bepaald. Zo'n statement zal in ieder geval niet de betekenis krijgen dat daaruit mag worden geconcludeerd dat alle doelen zullen worden bereikt en dat alle risico's zullen worden onderkend en gemitigeerd. Een mogelijkheid is wel dat zo'n statement inzicht geeft in de mate van procesbeheersing door in te gaan op kansen en bedreigingen die zich hebben voorgedaan en de wijze waarop daarmee is omgegaan.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft samengevat de relevante lopende en verwachte ontwikkelingen op het gebied van de taken en organisatie van de provincie. Ook behandelt dit hoofdstuk in hoofdlijnen de ontwikkelingen op het gebied van goed (openbaar) bestuur, public governance, interne beheersing en risicomanagement.

[1] Evaluatie en ontwikkeling controlfunctie provincie Noord-Holland, BMC, februari 2015 (Verseon 595709 689349)

Hoofdstuk 3 bevat de beleidsagenda waarin op hoofdlijnen is beschreven op welke wijze we tot de in control statements op procesniveau willen komen.

2 Ontwikkelingen

2.1 Algemeen

Dit hoofdstuk beschrijft kort samengevat de relevante lopende en verwachte ontwikkelingen op het gebied van de taken en organisatie van de provincie. Ook gaat dit hoofdstuk in op ontwikkelingen op het gebied van de in control statement, en de publieke sector.

2.2 Taken en organisatie van de provincie

De provincie is in ontwikkeling is en gaat uitdagende tijden tegemoet. KOMPAS 2020 vormt een leidraad voor de provincies voor de rol en positie die provincies nu en in de toekomst willen vervullen. Deze rol kan per regio en per opgave verschillen van ‘regisseur’, ‘investeerder’ of ‘belangenassembleur’. In de Agenda voor de toekomst is te lezen dat het de bedoeling is dat de organisatie compacter van omvang wordt, door PNH meer en meer te richten op de kern (Lodders)taken en door een andere wijze van organiseren van de werkzaamheden, vooral door het aangaan van samenwerkingsrelaties met andere organisaties en het overlaten van werkzaamheden aan de markt. Zoals uit het laatste Coalitieakkoord 2015 - 2019 blijkt, ontwikkelt de provincie zich meer en meer tot een regieorganisatie.

2.3 In control statement

In 2002 is de SOx (Sarbanes-Oxley) wet tot stand gebracht vanwege falende interne- en externe controles in het bedrijfsleven, waarvan WorldCom en Enron de bekendste zijn. De wet schrijft in de VS beursgenoteerde ondernemingen voor in het financieel jaarverslag een hoofdstuk op te nemen waarin staat dat de interne controle de correctheid van de aangeboden cijfers evalueert. Dit is de oorsprong geweest van het ‘in control statement’.
De private sector in Nederland volgde met de code Tabaksblat. Later volgde ook publieke sector op rijksniveau. In de Comptabiliteitswet is de verplichting voor ministers opgenomen om een mededeling over de bedrijfsvoering in hun jaarverslag op te nemen.

Het COSO-raamwerk geeft richtlijnen ten aanzien van interne controle en interne beheersing. Daarvan afgeleid zijn raamwerken opgesteld voor de publieke sector zoals de Guidelines for Internal Control Standards for the Public sector en de Baseline financieel en materieel beheer van het Ministerie van Financiën als basis voor de wettelijke verplichting voor ministeries om zich te verantwoorden over hun bedrijfsvoering.

In de organisatiebeheersing is risicomanagement een steeds belangrijkere rol gaan spelen. De laatste versie van COSO is illustratief: COSO-ERMF (Enterprise Risk Management Framework). Overheden gaan (noodgedwongen) steeds bewuster om met risicomanagement en compliance (het voldoen aan wet- en regelgeving en procedures). In dat kader is een goed ontwikkelde risicocultuur en controlbewustzijn van het grootste belang.

Een meer recente externe ontwikkeling is de voorgestelde wijziging van het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV), waar het College van Gedeputeerde Staten een rechtmatigheidsverklaring dient af te leggen aan Provinciale Staten. Het college dient dan aan haar controleur (de Staten) verantwoording af te leggen over de begrotingsuitvoering en ook over de rechtmatigheid van de begrotingsuitvoering. Dit past volgens de commissie BBV in een moderne visie op goed bestuur.

2.4 Goed bestuur

De afgelopen decennia worden ook steeds nadrukkelijker eisen gesteld aan het openbaar bestuur. Het ministerie van BZK heeft hiervoor de code van goed openbaar bestuur ontwikkeld. Het ministerie schrijft hierover *'Goed openbaar bestuur is essentieel voor het functioneren van onze democratische rechtsstaat. Zonder goed openbaar bestuur kan er geen gezonde wisselwerking plaatsvinden tussen overheid en samenleving en kan de overheid niet in maatschappelijke behoeften voorzien.'*[2]

De code bevat zeven beginselen. Hoofdstuk 3 gaat nader op de beginselen in.

[2] Nederlandse code van goed openbaar bestuur, ministerie BZK, juni 2009

3 Beleidsagenda

3.1 Beleidsuitgangspunten

Zoals al is vermeld in de inleiding is het doel van dit beleidsplan om de organisatiebeheersing van de provincie zover te optimaliseren dat in 2019 op procesniveau ‘in control statements’ kunnen worden afgegeven.

De bedoelde processen staan niet op zichzelf maar zijn onderling met elkaar verbonden, met als uiteindelijke doel om het realiseren van de externe doelen van de provincie zo goed mogelijk te ondersteunen. Dit betekent dat ook de in control statements in samenhang met elkaar moeten worden beschouwd om te bepalen of we ook op dat hogere aggregatieniveau voldoende inzicht hebben in het bestaan en de effectiviteit van beheersmaatregelen.

Om het vorenstaande te realiseren hanteren wij de volgende beleidsuitgangspunten:

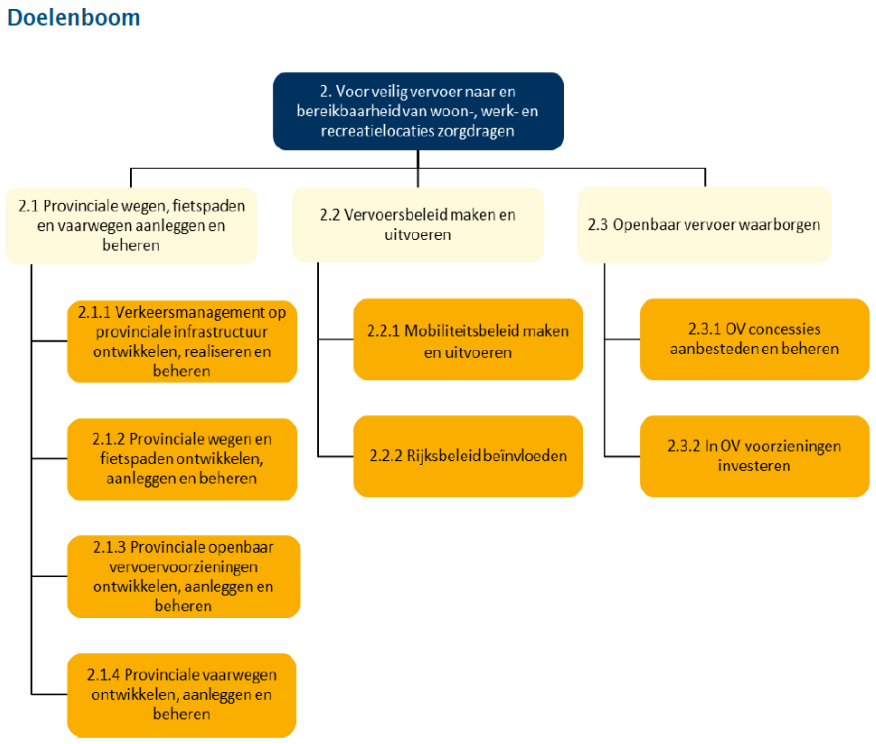
1. PNH heeft duidelijke (maatschappelijke en organisatie) doelen die zij wil realiseren.
2. PNH houdt zich bij het realiseren van haar doelen aan de beginselen van goed bestuur.
3. Het besturingsmodel van de provincie bepaalt wie procesverantwoordelijk zijn. Verantwoordelijkheden worden expliciet gekoppeld aan besturende, primaire en ondersteunende processen.
4. PNH beschikt over een zodanig systeem van organisatiebeheersing dat de hiervoor bedoelde personen de verantwoordelijkheid voor ‘hun’ proces kunnen dragen en een in control statement kunnen afgeven. Ook dient het systeem zodanig te zijn dat belanghebbenden binnen de provincie de informatie krijgen die zij nodig hebben te kunnen sturen en beheersen. Het beoogde statement draagt bij aan het inzicht in het bereiken van de doelen van de provincie, maar biedt geen zekerheid dat die doelen ook zullen worden bereikt.
5. We hanteren het principe van de three lines of defense.

In de volgende paragrafen worden de beleidsuitgangspunten toegelicht. De nadere uitwerking volgt in het plan van aanpak Koersen op control.

3.2 Doelen PNH

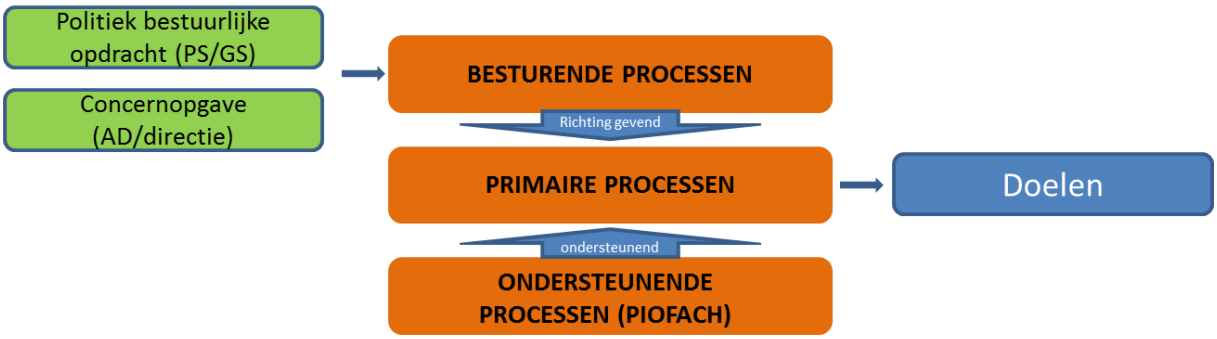
De belangrijkste doelen van PNH zijn maatschappelijk en politiek bepaald, komen voort uit of tot uitdrukking in wet- en regelgeving en coalitieakkoorden en slaan uiteindelijk neer in de programmabegrotingen in de vorm van een doelenboom per programma met toelichting. Figuur 3.1 is een voorbeeld uit de programmabegroting 2014.

Figuur 3.1: doelenboom



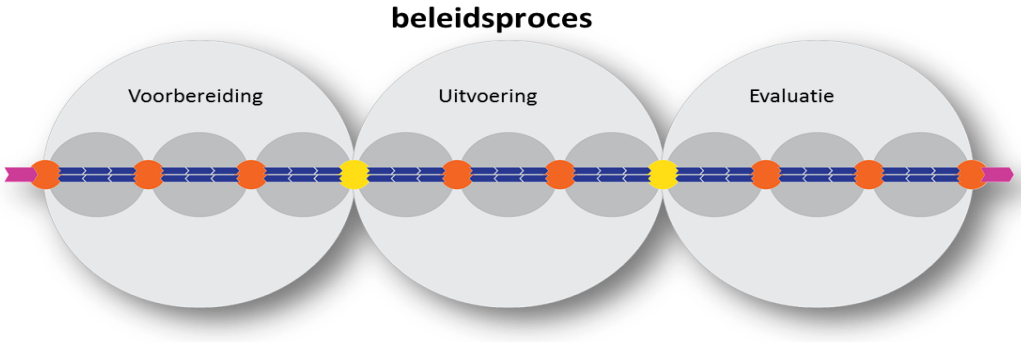
De werkzaamheden om die maatschappelijke, beleids- en operationele doelen te realiseren zijn georganiseerd in processen. Elk proces en/of keten van processen heeft daarbij tot doel een bepaalde bijdrage te leveren in het kader van die realisatie. We onderscheiden daarbij besturende, primaire en ondersteunende processen.

Figuur 3.2: processen PNH



Het gaat vaak om samenhangende ketens van processen. Het beleidsproces bestaat bijvoorbeeld uit de processen beleidsvoorbereiding, beleidsuitvoering en beleidsevaluatie. Binnen het proces van beleidsvoorbereiding zitten bijvoorbeeld de subprocessen probleemanalyse, ex-ante evaluatie en schrijven beleidsplan. Dit samenhangende geheel van processen staat in directe relatie tot de te realiseren externe doelen.

Figuur 3.3: ketens van processen



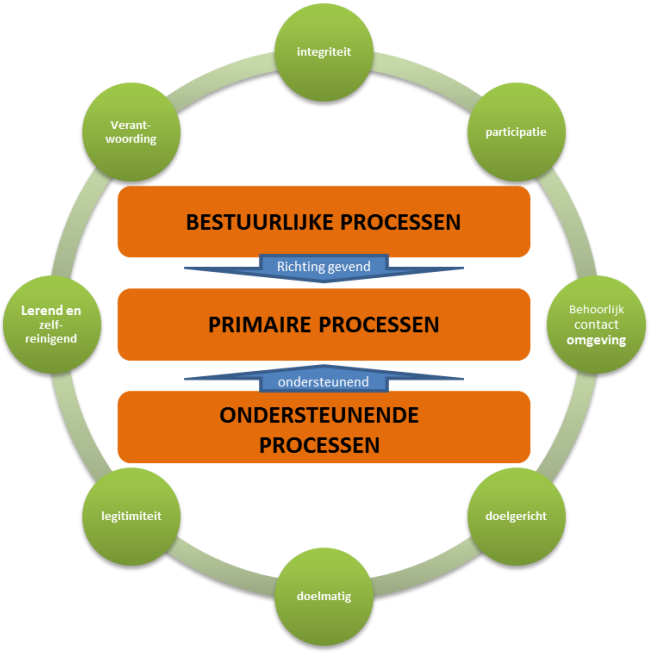
Voor de ondersteunende processen (PIOFACH[3]) geldt hetzelfde. Die processen zijn echter gericht op het realiseren van interne doelen, zoals adequate organisatie en huisvesting.

De doelgerichtheid van de provinciale organisatie en de mate waarin processen hieraan bijdragen, is een van de opgaven die zal worden uitgewerkt in het plan van aanpak. Het gaat daarbij onder meer om een inventarisatie van de, ketens van, processen en de achterliggende doelen van die processen in relatie tot andere processen en andere ketens.

3.3 Beginselen van goed bestuur

De maatschappij stelt steeds meer en zwaardere eisen aan overheidsorganisaties. Een belangrijk deel van die eisen zijn door het Ministerie van BZK gecodificeerd in de beginselen van goed bestuur. Die beginselen zijn van toepassing op onze organisatie en daardoor ook op al onze processen.

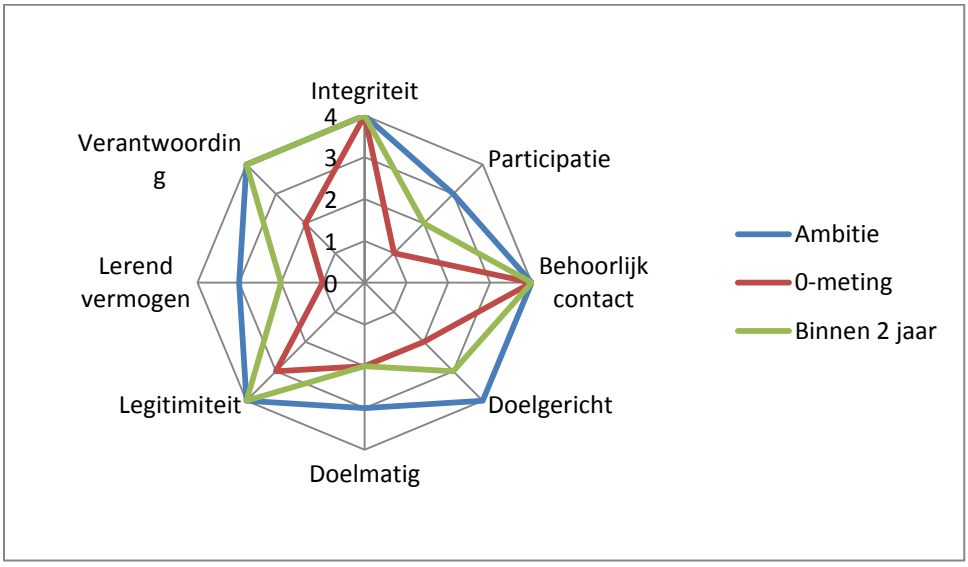
Figuur 3.4: beginselen van goed bestuur



[3] Personeel, Inkoop, Organisatie, Financiën, Automatisering, Communicatie, Huisvesting

Die beginselen zijn omschreven, maar er hangt geen concrete set van normen en criteria aan. Wij zullen dus zelf onze ambities op dit vlak moeten bepalen, moeten bepalen waar we nu staan en wat de (volgende) stappen zullen zijn om die ambities waar te maken. Hiertoe zullen wij gebruik maken van zogenaamde 'ambitiewebben'. Per proces of keten van processen geeft een dergelijk web voor elk van de beginselen van goed bestuur inzicht in de ambities, de huidige stand van zaken en de eventuele mijlpalen op weg naar het realiseren van de ambitie.

Figuur 3.5: fictief voorbeeld van ambitieweb (op een schaal van 4)



Het vorenstaande betekent dat per beginsel bepaald zal moeten worden wat een acceptabel niveau is. Daarbij zal de vraag moeten worden beantwoord of dat niveau voor elk proces en/of keten van processen in principe hetzelfde zou moeten zijn of dat dit kan verschillen. De implementatiestrategie moet worden toegesneden op het antwoord op deze vraag.

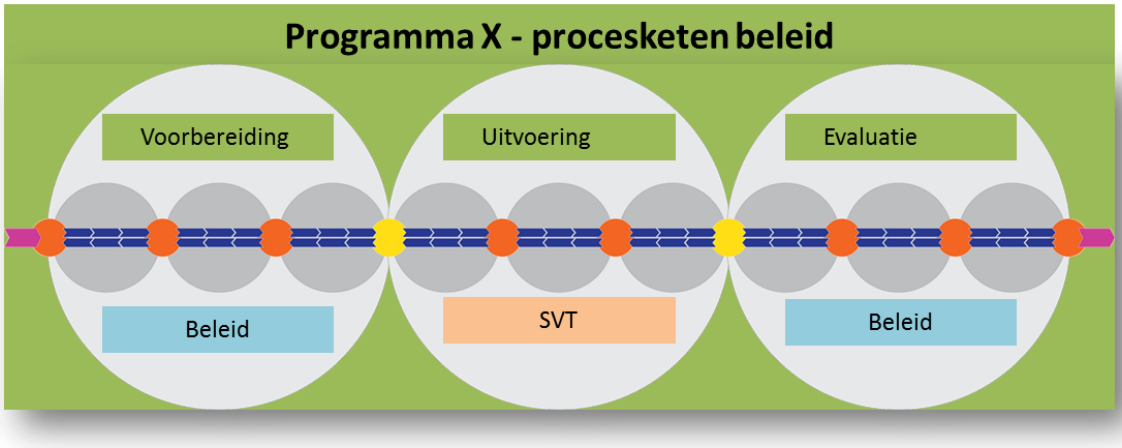
3.4 Verantwoordelijkheden, proceseigenaren, risico-eigenaren

De sturingsfilosofie binnen PNH is concernsturing en integraal management. Die sturingsfilosofie loopt top down via bestuurlijke en ambtelijke hiërarchische lijnen en is geregeld in mandaatbesluiten. De inhoudelijke sturing gericht op de externe doelen, volgt (in principe) de weg van de doelboom tot op het niveau van de operationele doelen. Die weg gaat horizontaal door de organisatie heen, tussen directies en binnen directies tussen sectoren.

Zoals hierboven geschetst is die weg een keten van processen waarbij de output van het ene proces de input van het volgende proces vormt. Het is duidelijk dat beide processen op elkaar afgestemd dienen te zijn om uiteindelijk, aan het eind van de keten, het gewenste resultaat te behalen. Ten behoeve van die afstemming is het noodzakelijk dat de verantwoordelijkheid voor de desbetreffende processen eenduidig belegd is, zodat duidelijk is wie wat met wie afstemt en wie waarop kan worden aangesproken.

In onderstaande figuur is dat voor het voorbeeld van het beleidsproces verder uitgewerkt. De oranje en gele bollen tussen de subprocessen (kleine grijze cirkels) en hoofdprocessen (grote grijze cirkels) symboliseren de afstemming tussen de processen en diegenen die verantwoordelijk zijn voor die processen, de proceseigenaren.

Figuur 3.6: processen en verantwoordelijkheden.



De proceseigenaren zijn er niet alleen verantwoordelijk voor dat hun proces leidt tot het gestelde doel/de gewenste output, maar ook dat dit gebeurt in overeenstemming met de beginselen van goed bestuur en interne kaders (bijvoorbeeld de eisen aan een rode minute en het archiveren in Verseon).

Om die verantwoordelijkheid te kunnen dragen, zullen de proceseigenaren periodiek moeten inventariseren of er risico's zijn die een bedreiging vormen voor de doelbereiking en/of beginselen van goed bestuur respectievelijk of er kansen liggen voor optimalisering. Het is daarbij van belang vast te stellen of de proceseigenaar de risico's zelf kan mitigeren.[4] Is dat het geval, dan is de proceseigenaar ook zelf verantwoordelijk voor het treffen van de nodige mitigerende maatregelen. Het is daarbij van belang mee te wegen of de betrokken proceseigenaar ook de nodige bevoegdheden heeft om de maatregelen te treffen. Zo niet, dan is het de vraag of hij/zij de proceseigenaar zou moeten zijn of dat dit eigenaarschap bij degene zou moeten liggen die die bevoegdheden wel heeft (geen verantwoordelijkheid zonder bevoegdheid – reikwijdte mandaat).

Essentiële voorwaarden voor het proceseigenaarschap zijn verder dat volstrekt duidelijk is voor welk doel/output de proceseigenaar verantwoordelijk is en over welke middelen hij/zij kan beschikken om dat doel/die output te bereiken.

Daarnaast is het van belang dat duidelijk is aan welk ambitieniveau de proceseigenaar dient te voldoen als het gaat om de beginselen van goed bestuur en of hij/zij dat zelf bepaalt of dat dit op een ander niveau wordt bepaald.
Gegeven die ambitieniveaus zal de proceseigenaar moeten bepalen waar hij/zij staat (nulmeting) en moeten bepalen welke acties nodig zijn om tot het gewenste niveau te komen (zie het voorbeeld van het ambitieweb).

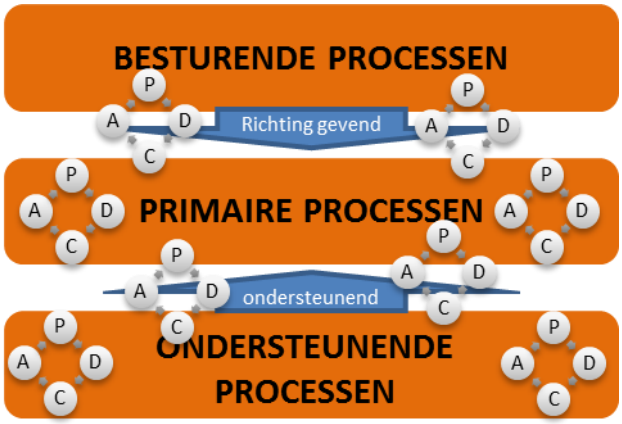
[4] Het kan daarbij gaan om het mitigeren van de kans van optreden en/of het mitigeren van de nadelige gevolgen.

In dit voorbeeld is een hoofdproces een keten van subprocessen binnen één directie. De hoofdproceseigenaar zou daarbij een overkoepelende verantwoordelijkheid moeten hebben en moeten bewaken dat alle subprocessen zodanig aan elkaar gekoppeld dat het hogere, hoofdprocesdoel, wordt bereikt en dat ook op dat niveau aan de beginselen van goed bestuur en overige kaders wordt voldaan.

Naar analogie hiervan is het de vraag of er niet ook een 'keteneigenaar' zou moeten zijn die verantwoordelijk is voor de hele keten van (in dit voorbeeld) het beleidsproces.

De vraag die in deze context ook beantwoord moet worden is of er in de relaties tussen processen/proceseigenaren sprake zou moeten zijn van opdrachtgever < - > opdrachtnemer relaties met bijbehorende sturings- en verantwoordingsarrangementen. In onderstaande figuur is dit vorm gegeven door de Deming circle betrekking te laten hebben op de relaties tussen de verschillende processen zelf als op de relaties binnen de genoemde type processen.

Figuur 3.7: Deming circle



In de figuur van de keten concentreert de PDCA circle zich op de oranje en gele bollen.

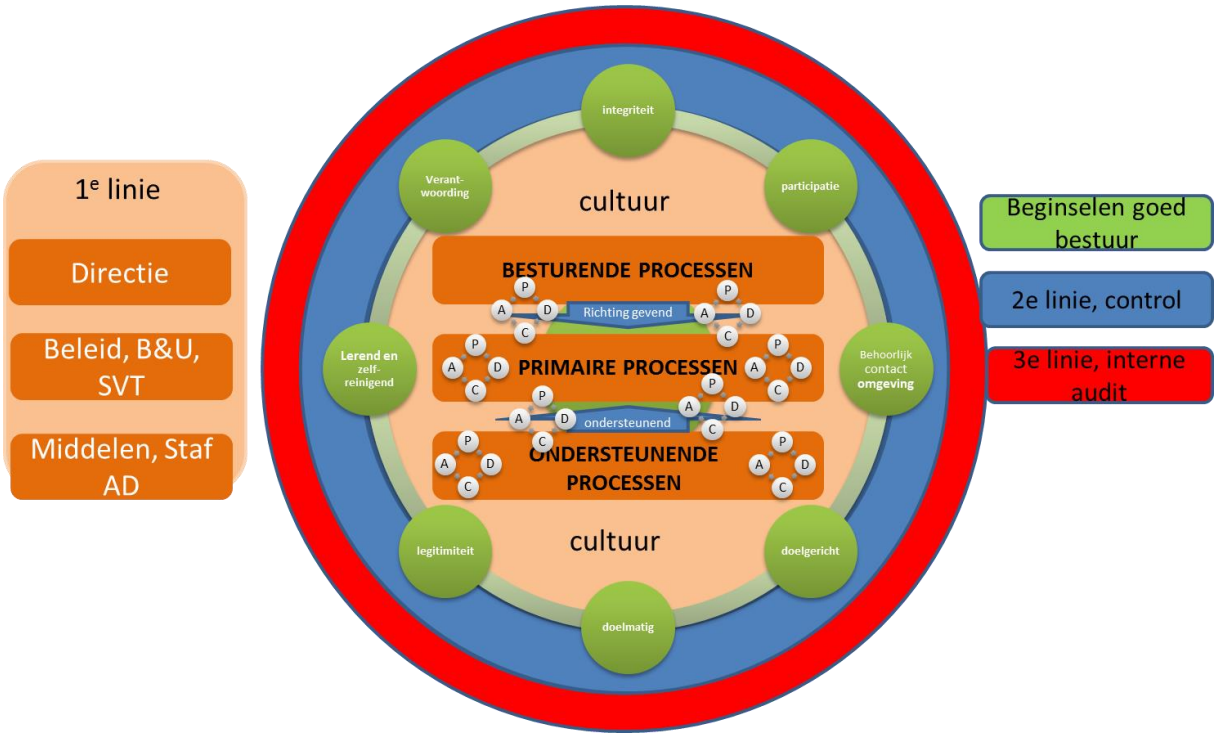
3.5 Control

De beheersing (ofwel control) is bij de provincie is ingericht volgens het model van de 'Three lines of defense' (3LoD). De essentie van dit model is dat er drie verdedigingslinies zijn:

1. managementcontrol gericht op procesbeheersing;
2. concerncontrol gericht op systeembeheersing en betrouwbare informatieprocessen;
3. internal audit gericht op toetsing en reflectie.

De voorgaande paragrafen betroffen de 1e linie. Deze paragraaf gaat in op de 2e en 3e lijn. In onderstaande figuur zijn die als schillen rond de 1e linie gelegd. Daarmee is beoogd aan te geven dat die schillen de 1e linie moeten ondersteunen bij het managen van de risico's en het realiseren van de doelen.

Figuur 3.8: organisatie control binnen PNH



In de visie die uit dit beleidsplan spreekt, wordt de eerste linie gevormd door de (sub-)proceseigenaren aangevuld met, vanuit een ander perspectief, lijnmanagement (sectormanager/directeur). De lijnmanager is verantwoordelijk voor een zodanige inrichting van zijn/haar processen dat die binnen de gestelde kaders (bijv. begroting, beginselen van goed openbaar bestuur) leiden tot de gewenste uitkomst.

De tweede linie bestaat uit de directiecontrollers en concerncontrollers. Deze linie adviseert de eerste linie over de inrichting van de processen en risicobeheersing vanuit het perspectief van de doelen die met die processen gediend zijn en de randvoorwaarden die daarvoor gelden. Ook draagt de tweede linie zorg voor een onafhankelijke toets op die inrichting, de opzet, het bestaan van de daarin opgenomen maatregelen en de goede werking. Een voorbeeld hiervan is de VIC (verbijzonderde interne controle). De VIC richt zich specifiek op processen die materieel zijn voor de rechtmatigheid en rechtmatigheidsverklaring en geeft antwoord op de vraag of die rechtmatigheid in het desbetreffende jaar voldoende was gewaarborgd.

Interne Audit (IA) vormt de derde lijn. IA voert, risicogericht, diepgaande audits uit naar de inrichting, het bestaan en de werking van de controls van de integraal managers en de informatievoorziening daarover. IA rapporteert hierover aan de betrokken eerste lijn (integrale managers), zodat die maatregelen kunnen nemen voor het oplossen van geconstateerde tekortkomingen en zo hun integrale verantwoordelijkheid kunnen blijven dragen.

Dit samenspel tussen de drie verdedigingslinies moet ertoe leiden dat er zowel op proces, directie als concernniveau voldoende waarborgen zijn dat risico's worden beheerst, doelen worden bereikt en de (bestuurlijke) informatievoorziening op orde is. Bij de uitwerking van dit beleidsplan zullen de control- en auditfuncties hier nog

meer op toegesneden worden. Het gaat daarbij zowel om de inrichting van die functies, het takenpakket als de expertise.

In de praktijk wordt ook nog gesproken over een vierde linie. Dat is de linie die zich primair richt op de politieke verantwoordelijkheid van PS en indirect op de bestuurlijke verantwoordelijkheid van GS. Deze linie betreft de door PS aangestelde accountant en de Randstedelijke Rekenkamer. De eerste heeft als opdracht zich een oordeel te vormen over de getrouwheid van de jaarrekening en de rechtmatigheid van de baten en lasten. Dit onderzoek resulteert in een verklaring bij de jaarrekening. In het kader van deze opdracht onderzoekt de accountant ook het gevoerde financieel beheer. De meest relevante bevindingen uit dat onderzoek rapporteert de accountant via een managementletter aan GS.
De Randstedelijke Rekenkamer is een volledig onafhankelijk orgaan dat onderzoek doet naar de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid (m.u.v. de jaarrekeningcontrole). Zij rapporteert hierover aan PS. De aanbevelingen betreffen vaak acties die GS moeten ondernemen ter verbetering van geconstateerde tekortkomingen.

In de directie worden directeuren (1ste linie) verantwoordelijk gemaakt voor het nemen van maatregelen naar aanleiding van de aanbevelingen van de derde en vierde linie. Via de auditopvolging verantwoorden de directeuren zich in de directie maar ook aan GS en PS over de voortgang van de maatregelen. Dat is een belangrijke additionele waarborg dat relevante (afgesproken) verbeteringen worden gerealiseerd en in het kader van deze nota ook een waarborg dat de desbetreffende processen (meer) in control komen.

3.6 Optimalisering organisatiebeheersing

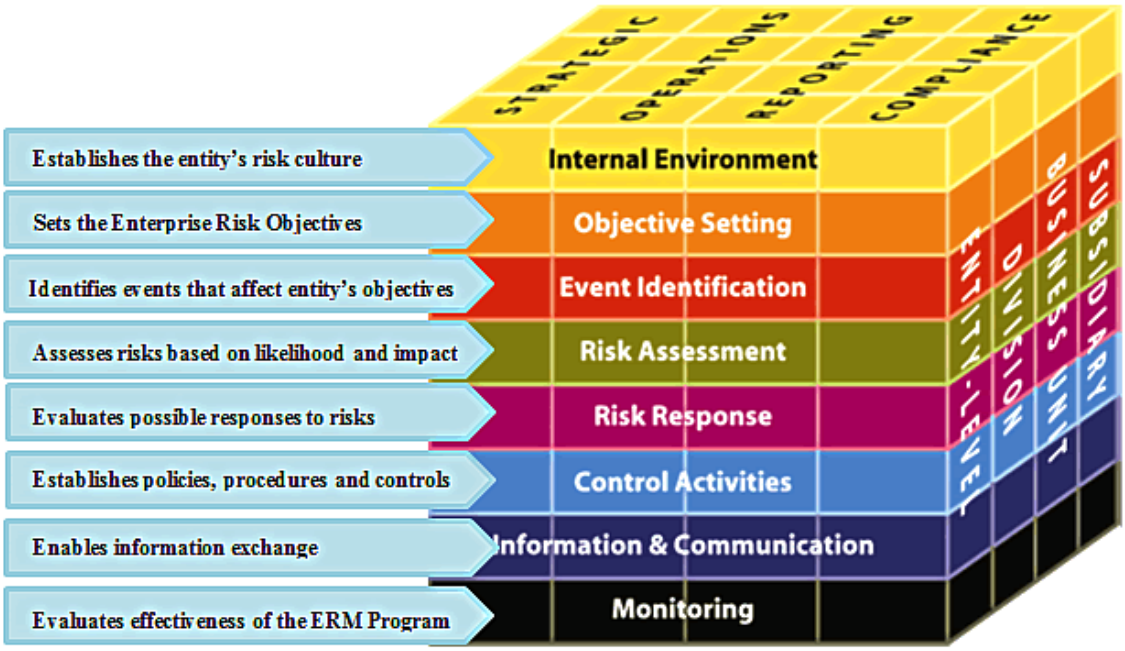
3.6.1 COSO

De ambitie van dit beleidsplan is om in 2019 te kunnen vaststellen dat we ‘in control zijn’. Een adequaat management control systeem (MCS) is een noodzakelijk voorwaarde daartoe. Wat adequaat in dit verband is, is wetenschappelijk nog niet normatief bepaald stelt Leen Paape in zijn inaugurale rede over het onderwerp ‘in control verklaringen’. [5]

Wij hebben gekozen voor een model MCS dat is gebaseerd op de normatieve beginselen van goed bestuur en de principes van interne sturing en beheersing zoals gemodelleerd in COSO-ERM. Dit is een keuze voor een sterk risicogerichte benadering.

[5] ‘in control’ verklaringen: gebakken lucht of een te koesteren fenomeen?, prof. dr. Leen Paape Ra Ro Cia, Nijenrode Business Universiteit, 25 juni 2008

Figuur 3.9: COSO-ERM



Bij de verbetering van het managementcontrolsysteem (MCS) is het beschikken over een integraal systeem van risicomanagement en de verankering er van in de provinciale P&C-cyclus essentieel. De volgende principes zijn hierbij relevant:

- Risicomanagement voegt waarde toe en draagt bij aan de verbetering van de organisatie.
- Het is een integraal onderdeel van de (besluit)vormingsprocessen en levert relevante informatie voor het maken van beslissingen.
- Het past bij het doel en werkwijze van de organisatie en is flexibel.
- Het is een systematisch proces dat gestructureerd en op gezette tijden plaatsvindt.
- Het is transparant en houdt rekening met menselijke en culturele factoren.

Met dit systeem heeft de directie en het bestuur van PNH inzicht in haar relevante key-risico's en de hiermee samenhangende beheersmaatregelen. Dit wordt ook wel risico gestuurd werken genoemd, waarbij in processen de volgende cyclus wordt doorlopen, op zowel operationeel, tactisch als strategisch niveau:

1. Doelen bepalen
2. Risico's identificeren
3. Risico's classificeren (door middel van het bepalen van Kans en Impact)
4. Risico's beheersen (door het nemen van beheersmaatregelen)
5. Risico's evalueren
6. Risico's rapporteren

Risicomanagement is niet zonder meer toepasbaar binnen PNH. Hieraan zijn voorwaarden verbonden op het gebied van de inrichting van de organisatie, de cultuur en de risicomethode. In het plan van aanpak zijn die voorwaarden nader uitgewerkt en wordt ook ingegaan op de wijze waarop wij risicomanagement willen implementeren als onderdeel van de procesbenadering van 'Koersen op control'.

3.6.2 cultuur

Het succes of falen van de organisatiebeheersing wordt voor een belangrijk deel bepaald door de cultuur van de organisatie. Die betreft onder meer de houding van de organisatie richting risicomanagement[6] en meer algemeen de 'tone at the top'. De organisatiecultuur bepaalt of de mensen in de organisatie zich houden aan de kaders en spelregels (zoals de ao/ib en de beginselen van goed openbaar bestuur) en daarmee of beheersmaatregelen effect zullen hebben. Een positieve cultuur draagt er toe bij dat eventuele leemten worden gecompenseerd, een negatieve cultuur zal juist die leemten uitbuiten en mogelijk zelfs versterken. De organisatiecultuur staat daarom centraal in figuur 3.8 (de binnenste oranje cirkel).

Alle drie de verdedigingslinies zullen hier aandacht voor moeten hebben. Het lijnmanagement dient een voorbeeldfunctie te vervullen. Controllers zullen enerzijds door aandacht voor 'hard controls' moeten bijdragen aan de beheersing maar daarnaast aandacht moeten hebben voor 'soft controls' en de lijnmanagers moeten informeren en adviseren over gedrag dat de effectiviteit van de beheersmaatregelen verminderd. Interne audit zal door middel van zogenaamde 'behavioural audits' eveneens bijdragen aan het versterken van de gewenste cultuur, gericht op het werken in overeenstemming met kaders en richtlijnen.

3.6.3 In control

Op diverse plaatsen in dit beleidsplan refereren we aan het begrip 'in control statement'. We hebben daarbij benadrukt wat het niet betekent, maar nog niet gedefinieerd wat het wel inhoudt. In theorie en praktijk komen er verschillende vormen voor, variërend van een positief geformuleerd oordeel over het afgelopen jaar tot een uitzonderingsrapportage waarin alleen staat waar de organisatie niet in control was.

Bij de uitwerking van dit plan zullen we voor de provincie een keuze moeten maken die past bij de eigen ambtelijke ambities. De voorgestelde aanpak waarbij per proces risico's worden geïnventariseerd en waar nodig of wenselijk worden gemitigeerd, nodigt uit tot positief geformuleerde statements. Die optie heeft als belangrijk voordeel dat het een hoge mate van zekerheid geeft dat het proces nu en in de nabije toekomst tot de gewenste uitkomst zal leiden binnen de gestelde kaders. Het vergt echter een (zeer) grote inspanning. Het 'in control statement' is hier een positief statement.

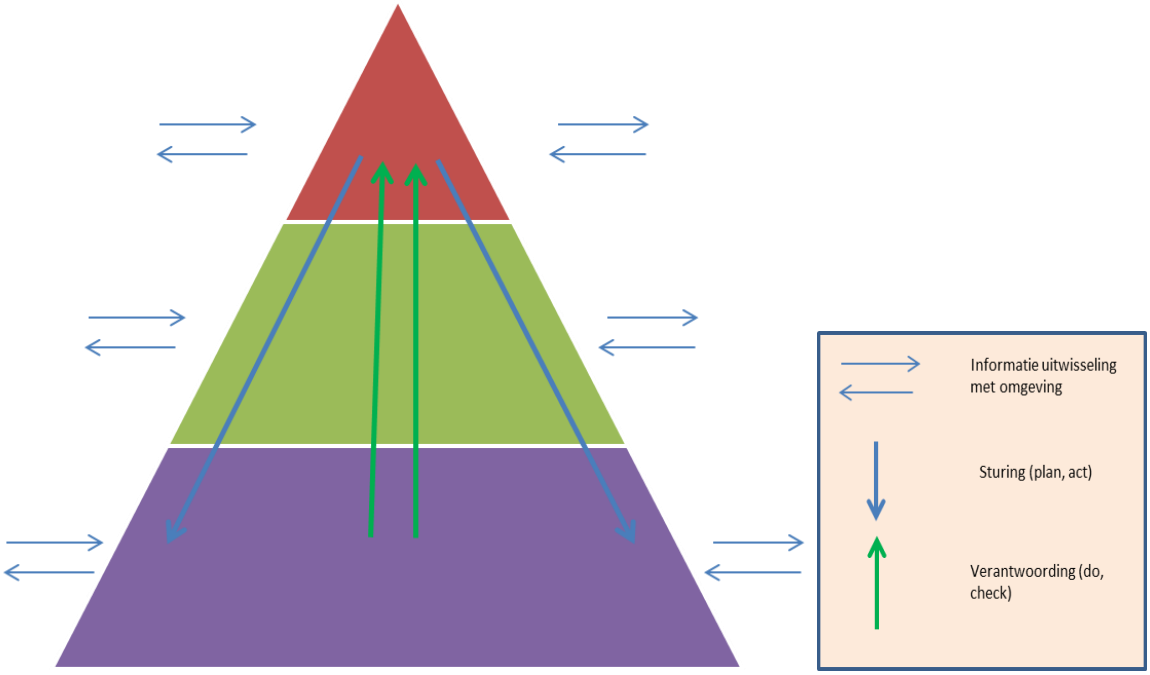
Een andere optie is om uit te gaan van de veronderstelling dat de meeste processen al voldoende beheerst worden en al tot de goede uitkomsten leiden. Die optie gaat uit van 'tot het tegendeel bewezen wordt' en vraagt alleen een inspanning van het lijnmanagement als door de 2e, 3e of 4e lijn tekortkomingen of risico's worden gesignaleerd die nopen tot maatregelen. Het 'in control statement' zal in dat geval een uitzonderingsrapportage zijn die ons helpt om een 'lerende organisatie' te zijn, maar geen zekerheid biedt voor de nabije toekomst.

3.7 Informatievoorziening

De sturing en beheersing van de organisatie en bedrijfsprocessen gebeurt op basis van informatie van binnen en buiten de organisatie. Daartoe dienen informatiesystemen te worden ingericht.

[6] Zie kadernota Weerstandsvermogen en risicomanagement 2012-2015, par. 3, ad 3.

Figuur 3.10: informatielijnen



De (formeel gezien) belangrijkste informatie is de begrotingsinformatie. In de begroting ligt vast welke doelen PNH wil bereiken, hoe we dat willen bereiken en welke financiële middelen we daarvoor inzetten. De informatie in de begroting is daarmee in principe richtinggevend voor de hele organisatie. Meerdere keren per jaar wordt informatie gegenereerd over de voortgang die als basis dient voor bijsturing en na afloop van het jaar wordt de verantwoording opgesteld.
Er loopt een apart traject, begeleid door Hiemstra & de Vries, om deze P&C-cyclus te verbeteren. De P&C-cyclus en in het bijzonder de onderliggende processen, zijn ook object van dit beleidsplan. Om die reden zijn afspraken gemaakt over de onderlinge afstemming.

In de voorgenomen procesanalyses zal de kwaliteit van de informatievoorziening en informatiesystemen moeten worden meegenomen. Het gaat dan zowel om de te ontvangen informatie als over de te genereren informatie (mede afhankelijk van het proces).

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend Statengriffier, mr. J. Loggen
Dreef 3
2012 HK Haarlem

INGEKOMEN 29 OKT. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
B.J. Jansen
STAF

Doorkiesnummer (023) 514 4023
jansenb@noord-holland.nl

Betreft: Eindrapportage 5-puntenprogramma Versterking Concerncontrol en financiële functie

Verzenddatum

29 OKT. 2015

Kenmerk
595709/700088

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u de Eindrapportage 'vijfpuntenprogramma Versterking Concerncontrol en financiële functie' en het beleidsplan 'Koersen op control 2015-2019'.

Conform besluit van GS op 15 mei 2012 wordt er periodiek gerapporteerd over de voortgang van het vijfpuntenprogramma.
Uit de bijgesloten eindrapportage blijkt op dat de onderwerpen van het vijfpuntenprogramma grotendeels zijn afgerond. Op basis van een door Concerncontrolling opgesteld Beleidsplan 'Koersen op Control 2015-2019' wordt optimalisering van de control een going concern activiteit waarin de nog openstaande onderwerpen worden meegenomen. Er wordt op die punten geen apart programma gezet. Wij beschouwen het Vijfpuntenprogramma om die redenen als beëindigd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

G.E.A. van Craaikamp J.W. Remkes

2 bijlage(n)
- Eindrapportage 5-puntenprogramma Versterking concerncontrol en financiële functie
- Beleidsplan 'Koersen op control' PNH 2015-2019

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 1
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

2015

OPLEGMEMO

Statengriffie
Staten- en commissieadviseur: Marjo Spoor, spoorm@noord-holland.nl, 023 514 5308

Statencommissie Mobiliteit en Financiën, 23 november 2015

Agendapunt: 6.a.

Onderwerp: Eindrapportage 5-puntenprogramma Versterking Concern control en financiële functie

Inhoud

Het Eindrapport 5-puntenprogramma Versterking Concern control en financiële functie wordt de commissie ter kennisname toegezonden.
Door agendering op de B-agenda wordt u in de gelegenheid gesteld vragen te stellen n.a.v. de Eindrapportage.

Tevens wordt u geïnformeerd over het door Concerncontrolling opgestelde Beleidsplan 'Koersen op control' PNH 2015-2019.

GS geven in de brief aan dat op basis van dit Beleidsplan optimalisering van de control een going concern activiteit wordt waarin de nog openstaande onderwerpen worden meegenomen. Op die punten wordt geen apart programma gezet.

GS beschouwen het Vijfpuntenprogramma om die redenen als beëindigd.

Nog lopende punten uit het Vijfpuntenprogramma zijn:

- **Verbreden en versterken van de controlfunctie : punt 3, 8 en 9**
- **Versterking van de externe en interne sturing: punt 7, 8**

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de Statengriffier, J.R. Loggen
Dreef 3, tweede etage
2012 HK Haarlem

INGEKOMEN - 4 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
L. van Soerland
BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 3933
soerlandl@noord-holland.nl

Betreft: TWIN-H voordracht Aansluiting A9 Heiloo

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk
433644/433644

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande TWIN-H statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, inzake project Aansluiting A9 Heiloo, onderdeel van het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp

voorzitter
J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

2015

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 3 november 2015

Onderwerp: TWIN-H voordracht Aansluiting A9 Heiloo

Kenmerk: 433644/433644

Bijlagen: ontwerpbesluit

1. Inleiding

Het project behelst een directe aansluiting van het lokale wegennet in Heiloo op de rijksweg A9, ten zuiden van Alkmaar. Tevens worden de toeleidende wegen vanuit Heiloo en de Boekelermeer opgewaardeerd naar gebiedsontsluitingswegen.

De afspraken voor de aansluiting op de A9 bij Heiloo dateren uit 2005 als onderdeel van het project Wonen in het Groen. Het project gaat nu verder onder de naam Programma De Nieuwe Strandwal. Naast de provincie zijn er drie gemeenten bij het project betrokken: Alkmaar (vanwege de aansluiting A9 op het regionaalbedrijventerrein Boekelermeer), Heiloo (woningbouw, groenprojecten en bedrijventerrein) en Castricum (woningbouw en groenprojecten). Vanaf het begin kenmerkt het project zich door drie elementen: woningbouw, groenprojecten én de aansluiting A9. In 2014 is de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (ONS, 306080/306417) aangegaan waarin afspraken over het programma zijn vastgelegd.

Thans ligt ter besluitvorming voor de provinciale bijdrage voor de Aansluiting A9 van maximaal € 12.079.000,= . Dit bedrag komt ten laste van de bestemmingsreserve TWIN-H, compartiment Weginfrastructuur. Bij Voordracht TWIN-H Investeringspakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar (2014-70) hebben PS op 22 september 2014 dit bedrag voor het project Aansluiting A9 Heiloo gereserveerd.

In de ONS is als voorwaarde opgenomen dat voor de financiële dekking voor de aansluiting A9 een voorstel aan uw Staten wordt voorgelegd, wanneer de benodigde onderzoeken voor een betrouwbare kostenraming zijn afgerond. De onderzoeken zijn nu afgerond en met de regionale partners worden afspraken vastgelegd in een overeenkomst.

Derhalve wordt in deze Voordracht uw Staten voorgesteld een besluit te nemen over de aansluiting op de A9 te Heiloo, die de regionale bereikbaarheid verbetert en bijdraagt aan de ontwikkeling van het gebied.

Afbeelding 1: plangebied aansluiting A9 Heiloo

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De aansluiting A9 Heiloo is een integraal onderdeel van het programma De Nieuwe Strandwal. De samenhang tussen de verschillende onderdelen in dit programma is de basis voor de aansluiting.
De aansluiting verbetert niet alleen de bereikbaarheid van het bedrijventerrein maar ook dat van de woonkernen in Heiloo en Limmen. Hieronder wordt specifiek ingegaan op de doelstellingen voor verkeer.

Doelstellingen verkeer
Onder andere in de Netwerkvisie Noord-Holland (2015) zijn enkele regionale beleidsuitgangspunten vastgelegd. In de regio Alkmaar zijn de belangrijkste prioriteiten doorstroming op de ring, regionale ontsluiting voor zowel woonwijken als bedrijventerreinen, het weren van doorgaand verkeer door het centrum van Alkmaar en dorpskernen en het verbeteren van de betrouwbaarheid van de doorstroming. De nieuwe aansluiting op de A9 draagt ook bij aan alle genoemde doelstellingen, welke hieronder nader zijn toegelicht.

Zoals in de PS Commissie Mobiliteit & Wonen van 8 september 2014 reeds werd geconstateerd, zijn de huidige ontsluitingen van de Boekelermeer (Diamantweg en Smaragdweg) reeds overbelast.
De aansluiting A9 betekent voor de Boekelermeer:

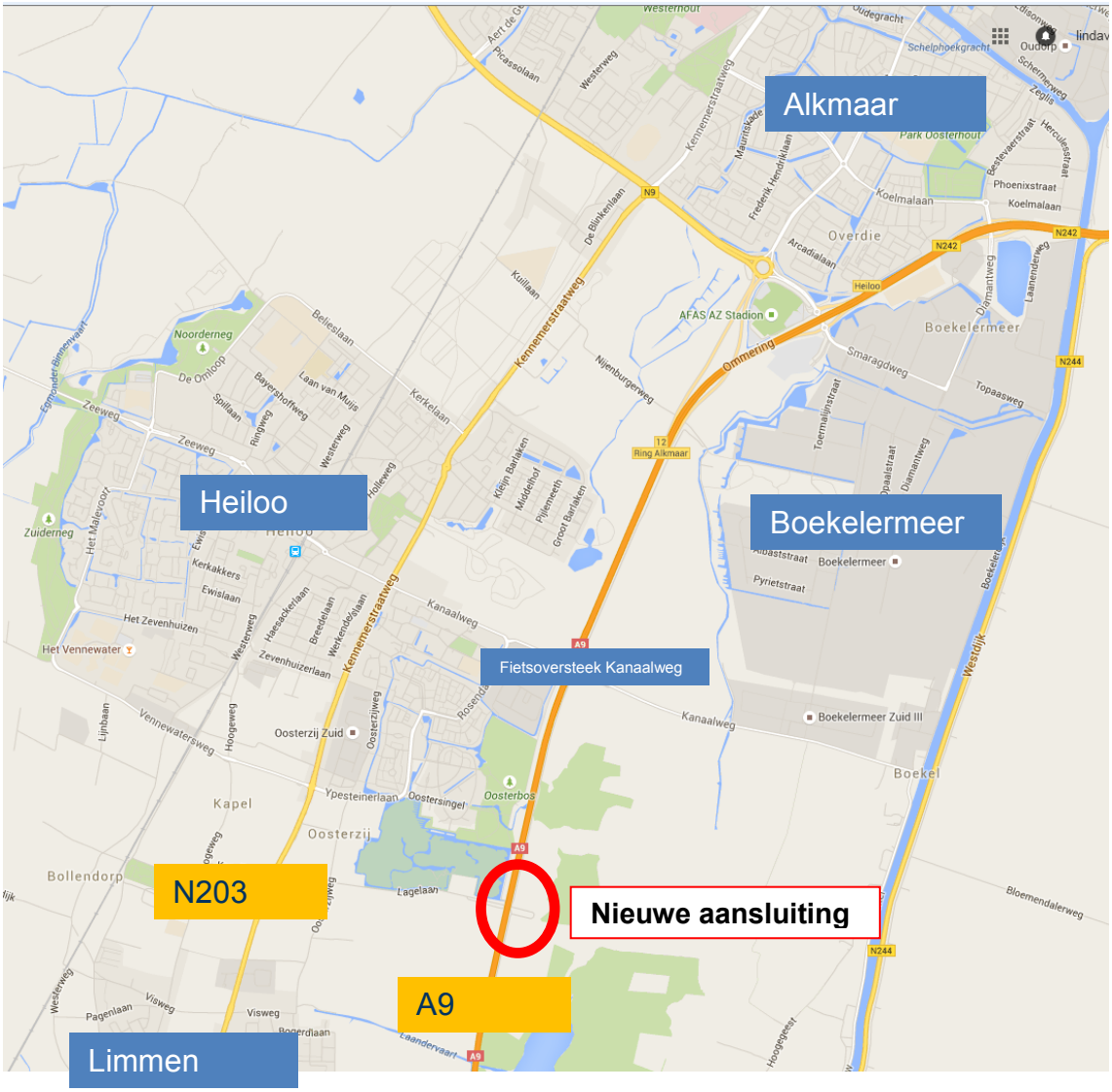
- Betere bereikbaarheid, minder omrij kilometers (tijdswinst/milieuwinst).
- Betere bereikbaarheid naar noorden door vervallen knip in Boekelermeer
- Betere bereikbaarheid vanuit het zuiden.

Voor Alkmaar betekent de aansluiting A9 ook een ontlasting van de kruisingen Diamantweg en Smaragdweg met de oostelijke randweg.

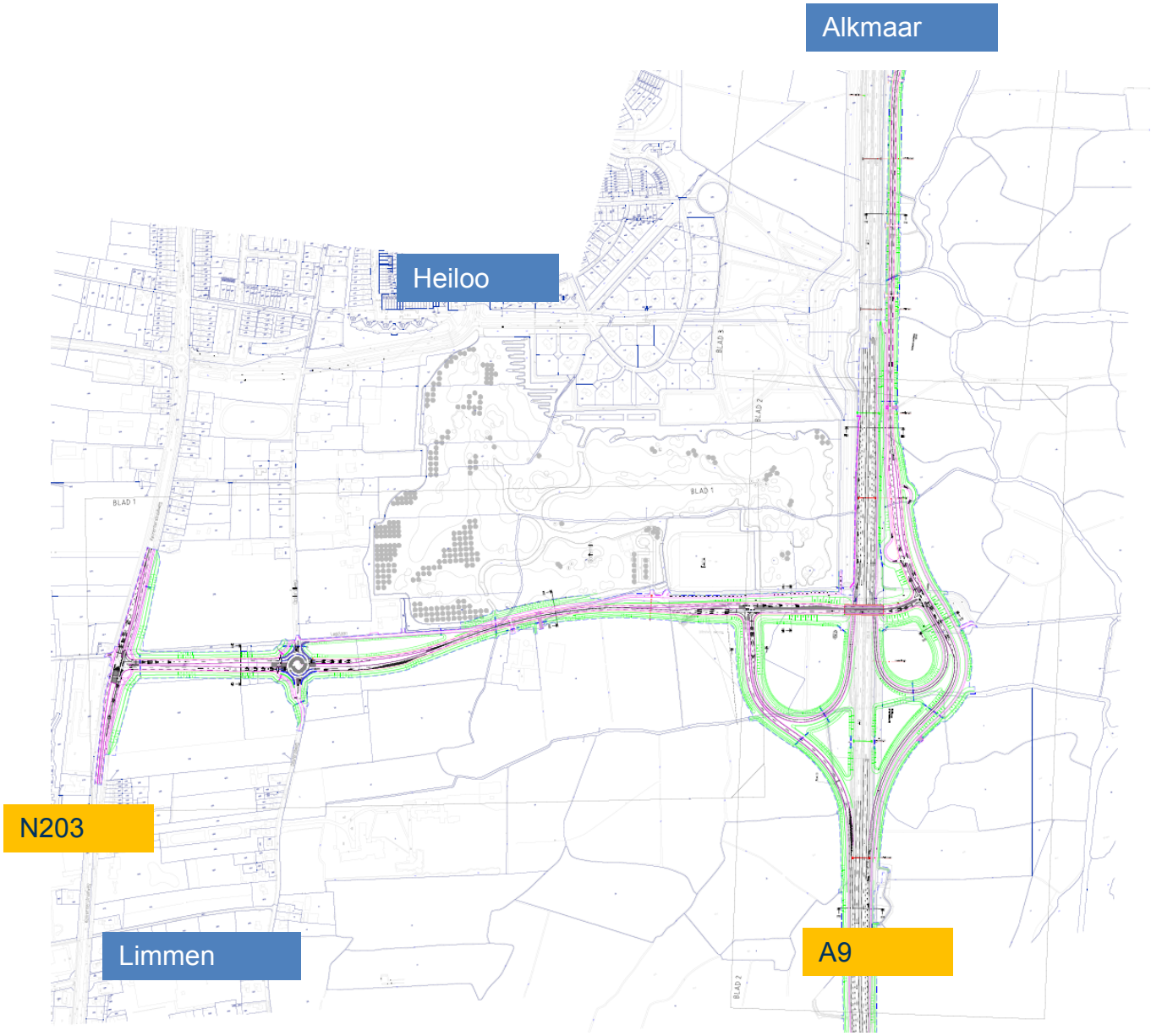
Bij ontwikkeling van de woningbouw in de Zandzoom is aansluiting A9 noodzakelijk om de grote hoeveelheden extra verkeer te verwerken en congestie te voorkomen. Ook zorgt de aansluiting A9 voor een ontlasting van het kruispunt N9/Kennemerstraatweg.

Na realisatie van de aansluiting wordt de N203 vanaf Limmen en zuidelijker significant minder druk. Meer mensen uit Heiloo en Limmen zullen de afslag Heiloo nemen om naar het noorden of zuiden te rijden, in plaats van de N203. De N203 is in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (2014) aangeduid als een weg van gemiddeld belang. De weg scoort goed op doorstroming, maar matig op leefbaarheid en ronduit slecht op gebied van verkeersveiligheid. Dit is met name te wijten aan een smalle rijbaan en veel autoverkeer (ca. 20.000 mvt/dag), wat de kans op ongevallen groter maakt. Door vermindering van de intensiteit neemt ook de onveiligheid van de weg af. Voor de kern Uitgeest betekent de aansluiting A9 minder verkeersdruk op N203 en minder sluipverkeer vanuit Limmen.

Afbeelding 2: locatie nieuwe aansluiting



Afbeelding 3: uitgangsontwerp voor aansluiting



Ontwerp

Aan het ontwerp dat nu voorligt (https://vimeo.com/105351672, HEILOOA9) zijn diverse variantenstudies vooraf gegaan. Op basis van deze variantenstudies heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in 2012 uiteindelijk toestemming gegeven voor een nieuwe aansluiting ter hoogte van de Lagelaan. Bij de uitwerking van deze variant naar een Voorlopig Ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande bebouwing ter hoogte van de Lagelaan.

In het ontwerp is ook rekening gehouden met de effecten voor langzaam verkeer. Voor landbouwverkeer blijven de bestaande routes intact. Over het viaduct over de A9 dient het landbouwverkeer met het overige verkeer mee te rijden. In het kader van de grondverwerving worden echter ook mogelijkheden voor kavelruil onderzocht, die ervoor kunnen zorgen dat de landerijen en gronden zodanig dicht bij elkaar komen te liggen dat er geen landbouwverkeer meer over de A9 heen hoeft (van de boerderij aan de westkant naar gronden aan de oostkant).

Fietsverkeer
Voor de fietsers is het in de toekomstige situatie niet meer mogelijk om ter hoogte van de Lagelaan de A9 over te steken. Fietsers die vanuit Heiloo/Limmen naar de Boekelermeer gaan, kunnen dat in de toekomst doen via het viaduct over de Kanaalweg (zie afbeelding 2). Vanuit Heiloo is dat een logische route, omdat de Lagelaan heel zuidelijk ligt ten opzicht van de Boekelermeer. Fietsers uit Limmen/Castricum kunnen in plaats van rechtsaf te slaan ter hoogte van de Lagelaan, hun weg vervolgen over de Kennemerstraatweg in noordelijke richting. Ter hoogte van de Kanaalweg kunnen ze rechtsaf gaan slaan en de A9 oversteken. De route via de Kanaalweg richting de Boekelermeer is noch vanuit Heiloo, noch vanuit Limmen/Castricum een omweg.
Voor het recreatieve fiets- en wandelverkeer over de A9 wordt binnen het deelprogramma Groen van de Nieuwe Strandwal de ambitie, haalbaarheid en betaalbaarheid van een recreatieve fietsverbinding over de A9 ter hoogte van de Lagelaan onderzocht. Indien dit traject positief wordt doorlopen kan dit samengevoegd worden met de scope van de aansluiting over de A9 door middel van een extra breed viaduct.

Effecten
Om de effecten van de aansluiting in beeld te brengen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, onder andere voor flora en fauna. Op basis van het onderzoek zijn ook enkele wijzigingen aangebracht in het ontwerp. Zo worden eilandjes aangelegd ten behoeve van de Noordse woelmuis, en wordt een bruggetje over de Die extra hoog zodat de vleermuizen er onderdoor kunnen vliegen. Het bruggetje wordt ook extra breed zodat de Die de historische loop kan loop behouden.
Er hoeft naar verwachting geen mer-procedure gevolgd te worden. Het kritieke element daarvoor was stikstof, maar uit onderzoek is gebleken dat het aantal autokilometers – en daarmee uitstoot - in de omgeving juist afneemt. De aansluiting zorgt namelijk voor directere routes. De eerdere uitkomst uit het vooronderzoek wordt momenteel geverifieerd met het nieuw ontwikkelde rekenmodel voor stikstof ‘Aerius’.
Uit het natuuronderzoek blijkt verder dat 16 ha. natuur gecompenseerd moet worden. Voor de invulling van de natuurcompensatie wordt gezocht naar slimme combinaties met de groenprojecten in het programma De Nieuwe Strandwal.
Voor wat betreft geluid moeten er tot slot op de Lagelaan geluidswerende maatregelen worden genomen. In de uitvoeringsfase wordt samen met de aannemer gekeken welke maatregelen het meest geschikt zijn.

Evaluatiecriteria
Bij de evaluatie en monitoring van de effecten zijn drie partijen betrokken. Het Rijk voert metingen uit naar intensiteiten op de A9. Ook is het Rijk begin 2014 gestart met een MIRT-onderzoek naar de corridor A9 van Alkmaar tot Raasdorp. De langetermijneffecten- en ontwikkelingen (2030) worden daarin meegenomen. Het Rijk kijkt echter bij de studie niet alleen naar intensiteit en voertuigverliesuren, maar ook naar robuustheid van het netwerk en de relatie met het onderliggend wegennet.

De Provincie monitort de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op provinciale wegen. Zij doet dit conform de criteria uit de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur, die uw Staten in 2014 definitief hebben vastgesteld.
Tot slot monitort gemeente Heiloo ook de situatie op gemeentelijke wegen. Zij doet dit op basis van het Verkeersplan Heiloo uit 2008.

3. Financiering en communicatie

De kosten van het project zijn geraamd op € 33.000.000,=. Deze kosten worden als volgt verdeeld onder partijen:

a. € 9.500.000,= ten laste van gemeente Alkmaar;
b. € 2.900.000,= ten laste van gemeente Castricum;
c. € 8.500.000,= ten laste van gemeente Heiloo, waarvan € 174.000,= door in te brengen gronden;
d. maximaal € 12.079.000,= ten laste van de Provincie Noord-Holland

Risico's die zich gedurende het project voordoen worden gedekt uit het risicobudget dat is opgenomen in de kostenraming. Verder zal bij de aanbesteding een plafondbedrag worden meegegeven.

Omdat de Provincie Noord-Holland geen beheerder van de aansluiting wordt, vloeien er voor de Provincie geen structurele beheer- en onderhoudslasten voort uit de investering.

Voor wat betreft communicatie zijn gesprekken gevoerd met alle stakeholders. Dit betreft zowel direct omwonenden in Heiloo, als belangenorganisaties als bijvoorbeeld de LTO. Het ontwerp is op een aantal punten aangepast naar aanleiding van deze gesprekken. Een voorbeeld hiervan is dat de huidige parallelweg naast de A9 intact blijft, en de nieuwe gebiedsontsluitingsweg niet daarvoor in de plaats komt, maar ernaast komt te liggen. Dit zorgt voor een veiligere ontsluiting van landbouwverkeer naar de percelen.
Verder is met gemeenten Alkmaar, Castricum, Heiloo en Rijkswaterstaat afgesproken een gezamenlijk communicatieplan op te stellen om met name externe communicatie verder vorm te geven.

4. Proces en procedure

Na besluitvorming over het voorstel wordt het project overgedragen aan Directie Beheer en Uitvoering van de Provincie Noord-Holland. Een projectteam gaat vervolgens een contract met de aannemer voorbereiden en de aanbesteding starten. De gemeente Heiloo gaat de grondverwerving en RO-procedures voorbereiden en uitvoeren. De uitvoeringstermijn voor werkzaamheden dient vervolgens in regionaal verband te worden afgestemd, maar is voorzien voor 2017-2018.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten over de Aansluiting A9 Heiloo;

gelet op:
- de ambitie van de Provincie Noord-Holland om te investeren in de bereikbaarheid van de regio Alkmaar;
- de ambitie van de Provincie Noord-Holland om bij te dragen aan de ontwikkeling van het gebied Alkmaar, Heiloo, Castricum, en de uitwerking die daar aan is gegeven door ondertekening van de Overeenkomst Nieuwe Strandwal op 12 maart 2014;
- de uitwerking die de Provincie Noord-Holland aan bovenstaande heeft gegeven door met regionale partners een planstudie te verrichten naar de mogelijkheden voor een directe aansluiting op de A9;
- het feit dat zij op 22 september 2014 besloten hebben de TWIN-H reservering Westelijke Randweg Alkmaar af te ramen en te reserveren voor het Investeringspakket infrastructuur regio Alkmaar;
- het feit dat binnen dit pakket rekening is gehouden met een maximale investering in de A9 Heiloo van € 12.079.000,=.

besluiten:

1. voor de uitvoering van het project 'Aansluiting A9 Heiloo' een krediet van € 33.000.000,= (inclusief BTW en indexatie € 36.576.796) beschikbaar te stellen, waarvan:
   a. € 9.547.000,= ten laste van gemeente Alkmaar;
   b. € 2.875.000,= ten laste van gemeente Castricum;
   c. € 8.500.000,= ten laste van gemeente Heiloo;
   d. maximaal € 12.079.000,= ten laste van de bestemmingsreserve TWIN-H, budget Weginfrastructuur.

Haarlem,

Provinciale staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H) Projectomschrijving

ALGEMENE PROJECTINFORMATIE

- **Projectnummer** WI/4
- **Project:** Aansluiting A9 Heiloo
- **Impulsprogramma:** Weginfrastructuur
- **Gedeputeerde:** E. Post
- **Projectleider:** L. van Soerland
- **Totale projectkosten:** € 33 miljoen
- **Bijdrage Investeringimpuls:** Maximaal € 12.079.000
- **Uitvoeringsperiode:;** 2016-2019

1. PROJECTOMSCHRIJVING

1.1 Inleiding

Het project behelst een directe aansluiting van het lokale wegennet in Heiloo op de rijksweg A9, ten zuiden van Alkmaar.

De afspraken voor de aansluiting op de A9 bij Heiloo dateren uit 2005 als onderdeel van het project Wonen in het Groen. Het project gaat nu verder onder de naam Programma De Nieuwe Strandwal. Naast de provincie zijn er drie gemeenten bij het project betrokken: Alkmaar (vanwege de aansluiting A9 op het regionaalbedrijventerrein Boekelermeer), Heiloo (woningbouw, groenprojecten en bedrijventerrein) en Castricum (woningbouw en groenprojecten). Vanaf het begin kenmerkt het project zich door drie elementen: woningbouw, groenprojecten én de aansluiting A9. In 2014 is de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (ONS 306080/306417) aangegaan waarin afspraken over het programma zijn vastgelegd.

Thans ligt ter besluitvorming voor de provinciale bijdrage voor de Aansluiting A9 van maximaal € 12.079.000 miljoen. Dit bedrag komt ten laste van de bestemmingsreserve TWIN-H, compartiment Weginfrastructuur. Bij Voordracht TWIN-H Investeringspakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar (2014-70) hebben PS op 22 september 2014 dit bedrag voor het project Aansluiting A9 Heiloo gereserveerd.

1.2 Maatschappelijk relevantie

Voor de bereikbaarheid van de regio is het belangrijk dat de gemeenten Heiloo, Alkmaar en Castricum een goede ontsluiting hebben. Deze aansluiting zorgt ervoor dat huidige en

toekomstige inwoners de Randstad goed kunnen bereiken en dat de regio goed bereikbaar is voor bedrijven.

1.3 Doelstelling

Het doel van de nieuwe aansluiting op de A9 is het verbeteren van de bereikbaarheid van Limmen, Heiloo en de in Alkmaar en Heiloo gelegen Boekelermeer, en het faciliteren van ontwikkelingen. Tevens ligt er een kans voor natuuropgaven in het begrensde NNN aan de oostkant van de A9.

1.4. Het resultaat

Een nieuwe rechtstreekse aansluiting van de Lagelaan in Heiloo op rijksweg A9, zoals te zien binnen het rood omlijnde plangebied in onderstaande afbeelding.

1.5 Relatie met provinciaal beleid

Het programma draagt bij aan de ontwikkeling van het gebied, waarbij de aanleg van een woonwijk met groene allure gepaard gaat met de realisatie van natuur en recreatieve voorzieningen, een aansluiting op de A9 met bijbehorende toegangswegen en het bedrijventerrein Boekelermeer. De afspraken hieromtrent zijn vastgelegd in de op 12 maart 2014 ondertekende Overeenkomst Nieuwe Strandwal (O.N.S.).
De provincie vindt het belangrijk dat regionale centra goed bereikbaar zijn. Een nieuwe aansluiting op de A9 betekent een extra ontsluiting voor bedrijventerrein Boekelermeer. Dit is het meest kansrijke bedrijventerrein in de regio. Daarnaast zullen de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de lokale en regionale wegen toenemen doordat het verkeer zo snel mogelijk naar de rijksweg wordt geleid. Er zal namelijk minder verkeer gebruik maken van het regionale (N203, N242, N9) en het lokale wegennet. Tot slot ligt er nog een opgave om NNN te realiseren. Doordat de gronden aan de oostkant van de A9 worden betrokken in een kavelruil, ontstaat de mogelijkheid om in samenwerking met Landschap Noord-Holland dit als NNN-begrensde gebied ook als zodanig in te gaan richten.

1.6 Activiteiten/onderdelen project/deelprojecten

1. Opwaarderen van de huidige Lagelaan te Heiloo naar een gebiedsontsluitingsweg. De weg wordt verbreed van ca. 3,5 m. (huidig, enkelbaans) naar ca. 8m (2 baans) resp. 15m (4 baans) over een lengte van 1,4 km;
2. Vervanging van het huidige viaduct over de A9;
3. Toevoegen van op- en afritten op de A9;
4. Realiseren van een gebiedsontsluitingsweg van 1,4 km lang te Heiloo, parallel aan de A9 richting de Kanaalweg;

Naast bovenstaande fysieke investeringen wordt aan Rijkswaterstaat een eenmalige afkoopsom voor toekomstig beheer en onderhoud betaald.

1.7 Betrokken partijen

- Provincie Noord-Holland, uitvoerder project en betalende partij
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu: toestemming voor aansluiting
- Rijkswaterstaat: stelt technische eisen en hoogte afkoopsom beheer en onderhoud, en voor 43 % eigenaar van het projecttracé;
- Gemeente Heiloo: betalende partij, verantwoordelijk voor RO-procedure en grondverwerving en voor 57 % eigenaar van het projecttracé;
- Gemeente Alkmaar: betalende partij
- Gemeente Castricum: betalende partij, RO-procedure

Daarnaast zijn vele stakeholders betrokken: PWN (verleggen transportleiding), Landschap Noord-Holland, LTO, Hoogheemraadschap. Met deze stakeholders worden doorlopend gesprekken gevoerd om de input waar mogelijk en wenselijk te verwerken in het ontwerp. Ook worden keukentafelgesprekken gevoerd met de omwonenden en de bedrijven in de omgeving, zoals TAQA en de golfbaan, om zoveel mogelijk rekening te houden met de effecten van de aansluiting op de omgeving. Op basis van deze gesprekken zijn ook enkele wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp. Zo zijn bijvoorbeeld in overleg met het hoogheemraadschap en op wens van de golfbaan de watergangen versmald zodat minder grond benodigd is van de golfbaan.

1.8 Tijdsplanning ((1. start ,2. finale besluitvorming, 3. start uitvoering, 4. afronding en 5. einde)

1. Op 12 maart 2014 zijn provincie en gemeenten de Overeenkomst Nieuwe Strandwal aangegaan.
2. Finale besluitvorming over de Aansluiting A9 Heiloo is voorzien voor eind 2015 met onderhavige TWIN-H voordracht.
3. Start uitvoering is voorzien in 2017/2018.
4. Afronding en oplevering is voorzien voor 2019, mits de grondverwerving geen vertraging oplevert.

1.9 Aard investering (zelf als provincie of derden?)

De investering – namelijk aanleg weginfrastructuur - is fysiek tastbaar met een levensduur van minimaal 30 jaar.

1.10 Is de exploitatie geregeld (na realisatie beheer en onderhoud)

Ja, gemeente Heiloo en Rijkswaterstaat worden eigenaar van de aansluiting en toeleidende wegen. In de projectkosten wordt een eenmalige afkoopsom aan Rijkswaterstaat voor het toekomstig beheer en onderhoud van het areaal van Rijkswaterstaat opgenomen. Dit geldt niet voor het beheer en onderhoud van de gemeente Heiloo. Zij draagt daar zelf financiële verantwoordelijkheid voor. Buiten de projectbijdrage zijn er geen kosten voor de provincie.

1.11 Risicoparagraaf

In een aantal sessies met gemeenten is een risicodossier opgesteld. De belangrijkste projectrisico's en beheersmaatregelen zijn:

	Risico	**Oorzaak**	**Consequentie**	**Beheersmaatregel**
1	Vertraging door bezwaren op RO-procedures en omgevingsvergunningen.	Belanghebbenden zijn het niet eens met het ontwerp en de overlast.	Vertraging van de aanbesteding, juridische proceskosten	Omgeving goed informeren en frequent overleg met stakeholders
2	Archeologische vondsten tijdens uitvoering	Archeologische vervolgonderzoek is nog niet uitgevoerd	Vertraging en extra kosten	Vervolgonderzoek uitvoeren, op anticiperen in proces
3	Benodigde gronden niet tijdig in bezit	Kavelruil of minnelijke verwerving niet geslaagd	Vertraging en extra kosten	Kavelruil, tijdig minnelijke verwerving starten
4	Forse kostenoverschrijding gedurende uitvoering	Raming niet correct	Project gaat mogelijk niet door.	Maximale provinciale bijdrage, en budget voor opvangen risico's en onvoorziene posten
5	Partijen kunnen betalingsverplichting niet nakomen	Aansluiting wordt gedeeltelijk gefinancierd uit toekomstige opbrengsten van woningbouw	Er ontstaat een liquiditeitsprobleem.	In de kostenraming is een risicobudget opgenomen. In de aanbesteding zal een plafondbedrag worden opgenomen. In de overeenkomst is afgesproken dat wettelijke rente in rekening wordt gebracht bij late betaling. In de volgorde van betaling door partijen is rekening gehouden met beschikbaarheid van middelen.
6	Tijdslot verleggen PWN-leiding wordt niet gehaald	PWN moet tijdig opdracht worden gegeven i.v.m. benodigde voorbereidingstijd	Vertraging minimaal 1 jaar door opschuiven naar volgend verleggingsseizoen.	Afspraken maken met PWN over tijdspad opdrachtverstrekking.
7	BTW over rijksgedeelte blijkt niet compensabel	Nog geen definitieve uitspraak in vergelijkbare casus; cassatie	Extra kosten voor het project.	Met gemeenten afspraken gemaakt over dekking van betreffende kosten. In vroegtijdig stadium voert Heiloo overleg met Belastingdienst.

Mocht het project door optreden van bovenstaande risico's of andere omstandigheden geen doorgang vinden, dan worden de reeds gemaakte kosten verdeeld onder partijen conform de verdeelsleutel uit artikel 5.2, lid c, van de Overeenkomst Nieuwe Strandwal.

2. FINANCIËN

2.1 Bijdrage provincie onmisbaar in financiële dekking van het project (onderbouwing van de bijdrage)

In de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (2014) hebben gemeenten Alkmaar, Castricum en Heiloo en de provincie nieuwe afspraken gemaakt over de dekking van de Aansluiting A9 tot een bedrag van € 33 miljoen.
In 2012 bleek namelijk dat de oude business-case niet meer sluitend was, omdat partijen, met name gemeente Heiloo, niet aan hun financiële verplichtingen konden voldoen. Vervolgens is in de stuurgroep De Nieuwe Strandwal de onderhandeling gestart over een nieuwe financiële verdeling. Al snel bleek dat zonder financiële bijdrage van de Provincie, het project geen kans van slagen meer had.
Na een analyse van wat partijen nog wel konden opbrengen, bleek een provinciale bijdrage van € 6,88 miljoen benodigd. Er bestond echter een kans dat de VO- raming boven dit bedrag zou uitkomen. Daarom is tevens een provinciale "garantstelling" tot een afdekking van de projectkosten tot een maximum van € 5,2 miljoen voorgesteld. Het totale projectbudget komt daarmee uit op € 33 miljoen. Dit bedrag is inclusief afkoopsom beheer en onderhoud Rijkswaterstaat en exclusief indexering boven € 33 miljoen, waarover in 2.2 en 2.4 meer. Op basis van de huidige VO-raming, zal deze gehele garantstelling benodigd zijn.
Het budget is exclusief BTW. Op basis van recente jurisprudentie is nog niet duidelijk of BTW verschuldigd is. Mocht dit het geval zijn, dan wordt de BTW betaald door gemeenten.

2.2 De co-financiers
Gemeenten Alkmaar, Castricum en Heiloo conform de bepalingen uit de Overeenkomst Nieuwe Strandwal:

Bijdragen	**€**
Gemeente Alkmaar	9.547.000
Gemeente Heiloo (deels in grond)	8.500.000
Gemeente Castricum	2.875.000
bijdrage PNH	6.879.000
Risicoreservering PNH	5.200.000
Totaal	**33.000.000**

Het betreft hier bijdragen van gemeenten exclusief indexatie. De bijdrage van de Provincie ad € 12.079.000 (= € 6.879.000 + 5.200.000) is maximaal inclusief haar bijdrage in de indexatie. Afgesproken is dat de gemeenten de BTW- en indexatiekosten boven de € 33,0 miljoen geheel voor hun rekening nemen.

2.3. Is de dekking van de co-financiering van derden geregeld?
Ja, gemeenten hebben in de Overeenkomst Nieuwe Strandwal (zie 2.2) getekend voor hun financiële bijdrage en zijn daarmee een contractuele verplichting aangegaan. Er zijn met gemeenten uitgangspunten voor het kasritme afgesproken: de provincie en gemeente Alkmaar betalen eerst, de gemeenten Castricum en Heiloo betalen daarna. Dit kasritme wordt jaarlijks herijkt en bij te late betaling mag de provincie wettelijke boete in rekening brengen. De provinciale bijdrage is in de overeenkomst onder voorbehoud van instemming door Provinciale Staten opgenomen in de realisatieovereenkomst.

2.4 Financiële projectinformatie

Onderdeel raming	Bedrag
Investeringskosten (ex afkoop en ex indexatie)	**€ 30.465.610**
Afkoopsom Rijkswaterstaat*	€ 2.040.000
Indexatie afkoopsom	€ 46.308
Indexatie bijdrage PNH**	€ 448.082
Totale investeringskosten (ex BTW, ex indexatie gemeenten en inclusief afkoop)	**€ 33.000.000**
Benodigd krediet inclusief BTW en indexatie***	€ 36.576.796

* Omdat Rijkswaterstaat in de toekomst een deel van de aansluiting moet gaan onderhouden, heeft de Minister in haar toestemmingsbrief uit 2012 bepaald dat er een éénmalige afkoopsom voor toekomstig beheer en onderhoud betaald moet worden. Deze wordt bepaald op basis van normkosten per object. Rijkswaterstaat draagt zelf financieel niets bij aan de aansluiting.

** Omdat in de Overeenkomst Nieuwe Strandwal in bepaald dat bijdragen van partijen (provincie: € 6.879.000 miljoen) worden geïndexeerd, en tevens is bepaald dat de maximum "garantstelling" van de provincie bovenop het bedrag van € 27,8 miljoen, maximaal € 5,2 miljoen is, komt de indexatie over de bijdrage van de provincie ten laste van de "garantstelling". Dit is de reden dat de indexatie van de provinciale bijdrage als kostenpost in de raming is opgenomen.
*** Zie toelichting over BTW in 2.1 en 2.2. De projectkosten worden geïndexeerd; het gedeelte dat gemeenten bijdragen in de indexatiekosten behoort niet tot het projectbudget. Het betreft hier overigens een prognose van de indexatiekosten, die pas achteraf definitief vastgesteld kunnen worden. Omdat de geldstroom echter via de provinciale begroting loopt, dient wel voor de totale kosten krediet aangevraagd te worden.

<u>Financiële meerjarenplanning (exclusief indexering projectkosten)</u>:

2012*	2013*	2014*	2015*	2016	2017	2018
50.000	413.000	330.000	245.000	11.452.100	7.471.900	13.039.000

* De voorbereidingskosten t/m 2015 zijn voorgeschoten door alle partijen. De provincie heeft vanuit het voorbereidingsbudget TWIN-H € 175.000 bijgedragen. De reeds gemaakte voorbereidingskosten maken onderdeel uit van de investeringskosten van € 33 miljoen.

2.5 Financiële risico's
Zie voor het overzicht van de risico's de tabel onder 1.11.

2.6 Consequenties voor resterende gelden Extra Investeringsimpuls

Na het beschikbaar stellen van het krediet betreft de restantreservering Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar nog € 36,2 miljoen van de eerder gereserveerde € 51,4 miljoen (project 1 t/m 8) beschikbaar voor de volgende projecten:

Nr.	Project	Reservering in miljoen €	Bijdrage TWINH in miljoen €	Subsidie/investering
1	Aansluiting A9	33	6,89	Investering
	Risicoreservering Aansluiting A9		5,2	nvt
2	Aansluiting N242/Koelmalaan	3	2,1	Subsidie (bestaande verplichting)
3	Nollenweg, diverse kruisingen	10	10,00	Investering
4	Bergerweg	2	2,00	nnb
5	N9/Kogendijk	3	1,50	nnb
6	Verkeersmanagement	1	1,00	nnb
7	Koelmalaan/Bestevaerstraat	2	1,00	Subsidie (bestaande verplichting)
8	N243 Noordervaart/Gebiedsgerichte Aanpak	21,3	20,80	Investering
9	N9 Westelijke randweg Alkmaar	10	4,60	Subsidie (bestaande verplichting)
10	Fietstunnel N244	4	4,00	Investering (bestaande verplichting)
11	*Restantbudget*		*0,89*	*Uit project 1: € 0,02 en 7: € 0,87 miljoen*
	TOTAAL		60,0	

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN - 4 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
T. van Egmond
BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 5233
egmondt@noord-holland.nl

Betreft: Eerste actualisering PMI 2016-20120

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk 695565/695575

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de Voordracht Eerste actualisering PMI 2016-2020.
Wij verzoeken u deze voordracht te behandelen in uw vergadering van 14 december a.s. in verband met de voortgang van de projecten.

Daarnaast ontvangt u ter uitvoering van artikel 167, tweede lid van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) de voortgangs-rapportage van alle projecten uit het PMI.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craalkamp

voorzitter
J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 3 november 2015

Onderwerp: Eerste Actualisering PMI 2016-2021

Kenmerk: 695565/695575

Bijlagen:

1. Inleiding

In november 2015 ligt aan uw Staten het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2016-2020. In deze voordracht wordt een aantal kredieten ter vaststelling aan uw Staten voorgelegd. Tevens wordt voorgesteld een aantal kredieten af te sluiten.
Bij de kredietaanvragen is rekening gehouden met de Uitvoeringsregels Investeringskredieten, die door Gedeputeerde Staten zijn vastgesteld (kenmerk 288004/288006, d.d. 10-12-13) en waarover uw Staten bij brief van 12 december 2013 zijn geïnformeerd. Daar waar wordt afgeweken van de uitvoeringsregels, wordt dit expliciet vermeld.

In de Uitvoeringsregels is het volgende opgenomen:
'Tegelijkertijd met de begrotingsvaststelling worden jaarlijks in de voordracht van PMI en PMO de investeringskredietaanvragen gespecifieerd per project ter besluitvorming aan PS voorgelegd. Voor nieuwe infrastructuuraanleg gebeurt dit gebundeld bij de begroting en in samenhang met de vaststelling van het PMI.'

De voorliggende voordracht betreft echter een tussentijdse kredietaanvraag van projecten die reeds in het PMI waren opgenomen, maar in juni jl. -ten tijde van het opstellen van het PMI 2016-2020- nog niet voldoende waren uitgewerkt voor een kredietaanvraag. Wij stellen u voor met de voorliggende kredietaanvragen in te stemmen om de voortgang van deze projecten niet te belemmeren.

2. Financiën PMI

De in deze voordracht genoemde kredietaanvragen bedragen totaal € 38.860.000,=, waarvan na aftrek van bijdragen van derden/subsidies ter grootte van € 19.568.721,= uiteindelijk € 19.291.279,= ten laste van de kapitaallasten komt.

Conform de uitvoeringsregels is het mogelijk om tussentijds kredieten aan te vragen als in het kasritme rekening is gehouden met deze uitgaven of als er ruimte binnen het kasritme wordt gevonden doordat projecten vertragen en/of goedkoper uitvallen.

De kredietaanvragen in deze voordracht passen binnen het kasritme PMI 2016-2020 en vallen netto € 2.158.721,= lager uit dan waar in het kasritme rekening mee was gehouden (zie tabel 1). Wel zijn er verschuivingen in het kasritme; er wordt meer geld uitgegeven in de jaren 2015, 2016 en 2017 en minder in de jaren 2018 t/m 2020. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door het project "N235-03: Bereikbaarheid Waterland, maatregelen N235, gedeelte Ilpendam-Purmerend". De kosten voor dit project zijn hoger dan waarmee in het kasritme rekening werd gehouden en het project wordt eerder uitgevoerd in verband met het verkrijgen van een subsidie (Beter Benutten vervolg). Wel krijgt het project een hogere subsidie waardoor uiteindelijk een lager bedrag ten laste van de kapitaallasten komt.
Een nadere toelichting van de kredietaanvragen wordt in paragraaf 4 van deze voordracht gegeven.

N208-05: Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal / uitvoeringskrediet € 1.750.000,=								
Kasritme PMI 2016-2020	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven	-			1.750.000	-	-	-	1.750.000
dekking ten laste van bijdragen	-		-	350.000	-	-	-	350.000
netto investering PMI	**-**	**-**	**-**	**1.400.000**	**-**	**-**	**-**	**1.400.000**
Nieuw kasritme	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven	-	20.000	200.000	1.530.000	-	-	-	1.750.000
dekking ten laste van bijdragen	-			350.000	-	-	-	350.000
netto investering PMI	**-**	**20.000**	**200.000**	**1.180.000**	**-**	**-**	**-**	**1.400.000**
Verschil kasritmes	**-**	**20.000**	**200.000**	**-220.000**	**-**	**-**	**-**	**-**

N235-03: Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N235, gedeelte Ilpendam-Purmerend / uitvoeringskrediet € 27.550.000,=								
Kasritme PMI 2016-2020	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven		450.000	5.250.000	5.000.000	1.700.000	2.500.000	2.500.000	17.400.000
dekking ten laste van bijdragen		450.000	2.500.000	800.000	1.500.000	1.000.000	1.000.000	7.250.000
netto investering PMI	**-**	**-**	**2.750.000**	**4.200.000**	**200.000**	**1.500.000**	**1.500.000**	**10.150.000**
Nieuw kasritme	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven		900.000	2.900.000	17.300.000	6.450.000	-	-	27.550.000
dekking ten laste van bijdragen		-	-	6.000.000	13.218.721	-	-	19.218.721
netto investering PMI	**-**	**900.000**	**2.900.000**	**11.300.000**	**-6.768.721**	**-**	**-**	**8.331.279**
Verschil kasritmes	**-**	**900.000**	**150.000**	**7.100.000**	**-6.968.721**	**-1.500.000**	**-1.500.000**	**-1.818.721**

N244-07: Trajectbenadering groot onderhoud N244a: N244, ged. N242-N246 en N246, ged. N244-A8, gemeenten Alkmaar en Zaanstad / voorbereidingskrediet € 2.000.000,=								
Kasritme PMI 2016-2020	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven				2.000.000			-	2.000.000
dekking ten laste van bijdragen					-	-	-	-
netto investering PMI	**-**	**-**	**-**	**2.000.000**	**-**	**-**	**-**	**2.000.000**
Nieuw kasritme	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven		50.000	1.600.000	350.000		-	-	2.000.000
dekking ten laste van bijdragen					-	-	-	-
netto investering PMI	**-**	**50.000**	**1.600.000**	**350.000**	**-**	**-**	**-**	**2.000.000**
Verschil kasritmes	**-**	**50.000**	**1.600.000**	**-1.650.000**	**-**	**-**	**-**	**-**

N516-03: Trajectbenadering groot onderhoud N516a, gemeenten Zaanstad en Oostzaan / uitvoeringskrediet € 3.700.000,=								
Kasritme PMI 2016-2020	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven	150.000	900.000	1.500.000	1.600.000	-	-	-	4.150.000
dekking ten laste van bijdragen	-		-	-	-	-	-	-
netto investering PMI	**150.000**	**900.000**	**1.500.000**	**1.600.000**	**-**	**-**	**-**	**4.150.000**
Nieuw kasritme	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven	150.000	600.000	700.000	2.250.000	-	-	-	3.700.000
dekking ten laste van bijdragen	-	-	-	-	-	-	-	-
netto investering PMI	**150.000**	**600.000**	**700.000**	**2.250.000**	**-**	**-**	**-**	**3.700.000**
Verschil kasritmes	**-**	**-300.000**	**-800.000**	**650.000**	**-**	**-**	**-**	**-450.000**

N522-05: Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk / voorbereidingskrediet € 3.750.000,= + € 110.000,=								
Kasritme PMI 2016-2020	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven		500.000	1.250.000	2.000.000			-	3.750.000
dekking ten laste van bijdragen	-	-	-	-			-	-
netto investering PMI	**-**	**500.000**	**1.250.000**	**2.000.000**	**-**	**-**	**-**	**3.750.000**
Nieuw kasritme	**t/m 2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**TOTAAL**
bruto uitgaven		610.000	1.000.000	2.250.000			-	3.860.000
dekking ten laste van bijdragen	-	-	-	-			-	-
netto investering PMI	**-**	**610.000**	**1.000.000**	**2.250.000**	**-**	**-**	**-**	**3.860.000**
Verschil kasritmes	**-**	**110.000**	**-250.000**	**250.000**	**-**	**-**	**-**	**110.000**

Totaal verschil kasritmes	**-**	**780.000**	**900.000**	**6.130.000**	**-6.968.721**	**-1.500.000**	**-1.500.000**	**-2.158.721**

Tabel 1: Verschil vastgestelde kasritme PMI 2016-2020 en nieuw kasritme

Toelichting kapitaallasten PMI
In het PMI zijn de kredieten voor de infrastructurele projecten opgenomen, die mogelijk gedeeltelijk door inkomsten (bijdragen derden en inzet van provinciale reserves) worden gedekt. De niet door inkomsten gedekte uitgaven (netto-uitgaven) worden geactiveerd, waarbij de uitgaven (in principe) in 25 jaar worden afgeschreven en de hieruit voortvloeiende kapitaallasten (aflossing en rente) ten laste worden gebracht van de begrotingspost Kapitaallasten PMI. De omvang van de in deze begrotingspost opgenomen kapitaallasten is afgestemd op de hoogte van de de te activeren kasuitgaven (= netto-uitgaven), waarbij de kapitaallasten (jaar t) berekend zijn op de uitgaven t/m het jaar daarvoor (jaar t-1). De kapitaallasten zijn meerjarig in de begroting geraamd. Zoals aangegeven past het kasritme van de voorliggende kredietaanvragen binnen het kasritme van het PMI-2016-2019 dat in november 2015 aan uw Staten voorligt, waardoor er geen mutaties in de kapitaallasten optreden.

3. Extra onderhoudskosten door areaaluitbreiding
Als in een project nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd, moet deze extra infrastructuur uiteraard in de toekomst worden beheerd en onderhouden. Voor het beheer en onderhoud zijn door uw Staten kwaliteits- en onderhoudsniveaus toegekend aan de verschillende onderdelen van het areaal. Door middel van de normkostensystematiek wordt berekend welke reële beheer- en onderhoudskosten te verwachten zijn. Niet alleen voor het bestaande areaal, maar ook voor de uitbreiding van het areaal.

De extra onderhoudskosten van de projecten -uitgezonderd van een deel van project N235-03-, waarvoor krediet wordt aangevraagd, zijn opgenomen in het PMO 2016-2023 en verwerkt in de Exploitatie vast onderhoud en Voorziening groot onderhoud van de Begroting 2016 en leiden niet tot hogere onderhoudskosten.
De realisatiekosten van het project N235-03 zijn ten opzichte van de eerdere raming € 10,15 miljoen hoger geworden. Dit betekent dat er extra onderhoudskosten zijn in 2019, die nog niet zijn meegenomen in het PMO 2016-2023. Bij het PMO 2017-2024 (Kaderbrief 2017) worden deze extra kosten verwerkt in de meerjarenraming.
Hierbij wordt in eerste instantie gekeken of deze extra lasten binnen het bestaande PMO-budget kunnen worden gedekt. Indien dit niet mogelijk is, wordt voor dekking gekeken naar de budgettaire ruimte binnen het programma Bereikbaarheid (inclusief de bij het Coalitieakkoord 2015 beschikbaar gestelde middelen*).

* Ter informatie: Bij het Coalitieakkoord 2015 is er extra budget voor PMI-investeringen, inclusief toekomstig beheer en onderhoud (€ 3.200.000 in 2016 en € 4.634.000 structureel vanaf 2017). Hierdoor is er binnen programma Bereikbaarheid extra budgettaire ruimte en hoeft er, indien van toepassing, bij de Kaderbrief 2017 geen claim op de algemene middelen te worden gelegd voor wat betreft dit project.

4. Benodigde kredieten

Ter uitvoering van het PMI worden de volgende kredieten (exclusief BTW) aangevraagd, die ten laste van de kapitaallasten van het PMI komen. Per kredietaanvraag geven wij een korte toelichting inclusief de planning en melden wij of voor de projecten een bijdrage van derden wordt verkregen en welke bedragen uiteindelijk ten laste van de kapitaallasten worden gebracht.

a. **N208-05: Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal** **€ 1.750.000,=**

Een bedrag van € 1.400.000,= komt ten laste van de kapitaallasten.

De gemeenten Haarlem, Bloemendaal en Heemstede leveren een gezamenlijke bijdrage van € 350.000,=, waarvoor de gemeenten 50% subsidie krijgen uit het Programma Kleine Infrastructuur (BDU).

Planning uitvoering: 2016-2017

Er wordt een fietsverbinding gerealiseerd tussen de Spoorzichtlaan in Haarlem en de Houtvaartkade in Aerdenhout. Deze verbinding voorziet in een ontbrekende schakel langs de N208.

b. **N235-03: Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N235, gedeelte Ilpendam-Purmerend** **€ 27.550.000,=**

Een bedrag van € 8.331.279,= komt ten laste van de kapitaallasten.

Het Rijk levert een subsidie van € 10.908.362,= (programma Beter Benutten vervolg) en de stadsregio Amsterdam een subsidie van € 8.310.359,=. Totaal: € 19.218.721,=.

Planning uitvoering: 2016-2017

De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N235 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. Door de aanleg van een spitsbusbaan (Beter Benutten 2) verbetert de doorstroming voor met name het autoverkeer aanzienlijk. Tevens wordt het wegprofiel verbreed, worden de uitwegen aangepast, wordt er een onderdoorgang voor voetgangers gerealiseerd bij Ilpendam en wordt er een maatregel bij de bebouwde kom genomen.

c. **N244-07: Voorbereidingskrediet trajectbenadering groot onderhoud N244a: N244, gedeelte N242-N246 en N246, gedeelte N244-A8, gemeenten Alkmaar en Zaanstad** **€ 2.000.000,=**

Dit bedrag komt geheel ten laste van de kapitaallasten.

Planning uitvoering: 2017-2019

Voor dit project wordt een apart krediet voor de voorbereiding en de grondverwerving aangevraagd, omdat dit bedrag een te groot beslag legt op het algemene voorbereidings-krediet PMI van de directie B&U.

Er staat groot onderhoud gepland op het traject N244a. Dit traject bestaat uit de N244, gedeelte N242-N246 en de N246, gedeelte N244-A8. Gelijktijdig met het groot onderhoud worden verschillende maatregelen op de N246 genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming. De kruispunten worden heringericht, er wordt een rotonde gerealiseerd waarop twee zijwegen, een uitrit en de ontsluiting van pontje De Woude worden gerealiseerd. Daarnaast wordt de Beatrixbrug verbreed.

Over de Kogerpolderbrug wordt later dit jaar een besluit genomen. Op de N244 worden geen verbetermaatregelen uitgevoerd. De uitvoeringskosten (exclusief de Kogerpolderbrug) worden geraamd op € 7.400.000,=, waarvoor in een later stadium het uitvoeringskrediet zal worden aangevraagd.

d. **N516-03: Trajectbenadering groot onderhoud N516a, gemeenten Zaanstad en Oostzaan** **€ 3.700.000,=**
Dit bedrag komt vooralsnog geheel ten laste van de kapitaallasten.
Planning uitvoering: 2016-2017
Met de stadsregio Amsterdam wordt nog gesproken over een subsidie ten behoeve van de doorstroming. Er staat groot onderhoud gepland op de N516, gedeelte Wibautstraat-Draaikolk. Gelijktijdig met het groot onderhoud worden maatregelen uitgevoerd ter verbetering van de doorstroming. Deze maatregelen dragen tevens bij aan verbetering van de verkeersveiligheid.

e. **N522-05: voorbereidingskrediet vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel** **€ 3.860.000,=**
Dit bedrag komt geheel ten laste van de kapitaallasten.
Planning uitvoering: 2018-2019
Voor dit project wordt een apart krediet voor de voorbereiding van € 3.750.000,= aangevraagd, omdat dit bedrag een te groot beslag legt op het algemene voorbereidings-krediet PMI van de directie B&U.
Er wordt een nieuwe brug gerealiseerd, waarbij het kruispunt aan de westzijde van de brug verdwijnt. De ontsluiting van de Amstelzijde verloopt dan via een parallelroute langs de Oranjebaan. De totale investeringskosten worden geraamd op € 26.500.000,=, waarvoor in een later stadium het uitvoeringskrediet zal worden aangevraagd.
Tevens wordt er een krediet van € 110.000,= aangevraagd voor de inmiddels uitgevoerde tijdelijke werkzaamheden van project "N522-02: Herinrichting N522-Amstelslag, gemeente Amstelveen" bovenop het reeds verstrekte krediet van € 25.000,=, waarmee de totale kosten van dit project uitkomen op € 135.000,=. Deze kosten waren betaald uit het algemene voorbereidingskrediet van B&U en dienen te worden teruggestort.

Brutobedrag kredietaanvragen	€ 38.860.000,=
Bijdragen derden	€ 19.568.721,=
Nettobedrag ten laste van de kapitaallasten PMI	**€ 19.291.279,=**

5. Af te sluiten kredieten

Conform de uitvoeringsregels dienen kredieten van afgeronde projecten uiterlijk zes maanden na oplevering te worden afgesloten. Het afsluiten van deze kredieten leidt niet tot vrijvallende middelen, omdat voor deze projecten geen bedragen meer in het kasritme zijn opgenomen. Voorgesteld wordt de volgende kredieten af te sluiten.

	project nr.	projectnaam	gerealiseerd in	krediet	uitgaven	restant
a.	HOV-06	Hoogwaardig OV Beukenhorst-SLP	2014	12.500.000	8.504.839	3.995.161
b.	N512-03	Reconstructie Alkmaar-Egmond	2014	7.850.000	6.272.462	1.577.538

6. VOORSTEL

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

J.W. Remkes, voorzitter

mw. mr. G.E.A. van Craaikamp, provinciesecretaris

Besluit nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland,

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten over de eerste actualisering van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI) 2016-2020,

besluiten:

1. voor de uitvoering van het PMI 2016-2020 de volgende kredieten beschikbaar te stellen, die ten laste komen van de kapitaallasten van het PMI:
   a. N208-05: Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal € 1.750.000,=
      Een bedrag van € 1.400.000,= komt ten laste van de kapitaallasten.
   b. N235-03: Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N235, gedeelte Ilpendam-Purmerend € 27.550.000,=
      Een bedrag van € 8.331.279,= komt ten laste van de kapitaallasten.
   c. N244-07: Voorbereidingskrediet trajectbenadering groot onderhoud N244a: N244, gedeelte N242-N246 en N246, gedeelte N244-A8, gemeenten Alkmaar en Zaanstad € 2.000.000,=
      Dit bedrag komt geheel ten laste van de kapitaallasten.
   d. N516-03: Trajectbenadering groot onderhoud N516a, gemeenten Zaanstad en Oostzaan € 3.700.000,=
      Dit bedrag komt vooralsnog geheel ten laste van de kapitaallasten.
   e. N522-05: voorbereidingskrediet vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel € 3.860.000,=
      Dit bedrag komt geheel ten laste van de kapitaallasten.

Brutobedrag kredietaanvragen	€ 38.860.000,=
Bijdragen derden	€ 19.568.721,=
Nettobedrag ten laste van de kapitaallasten PMI	**€ 19.291.279,=**

2. de volgende kredieten af te sluiten:

	project nr.	projectnaam	gerealiseerd in	krediet	uitgaven	restant
a.	HOV-06	Hoogwaardig OV Beukenhorst-SLP	2014	12.500.000	8.504.839	3.995.161
b.	N512-03	Reconstructie Alkmaar-Egmond	2014	7.850.000	6.272.462	1.577.538

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
1	alg-13	bereik-baarheid	**Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo** Afspraken over de financiering zijn in 2014 vastgelegd in de overeenkomst Nieuwe Strandwal. Het VO+ met achterliggende onderzoeken is opgesteld. Na het ondertekenen van de realisatieovereenkomst zal de voorbereiding van de uitvoering starten.	plan	2016-2019
2	alg-25	bereik-baarheid	**Netwerkmanagement Noord-Holland** • In de verkeerscentrale wordt real-time management van datastromen aangebracht. De ICT wordt minder leveranciersafhankelijk gemaakt en voorbereid op aanbesteding van het beheer ervan. • De voorlopige koppeling met de verkeerscentrales van RWS en de gemeente Amsterdam is actief; de definitieve koppeling wordt eind 2015 verwacht. • De Blauwe Golf uit het programma Beter Benutten loopt nog door in 2015. • De laatste uitbreidingen van het DVM-areaal worden gekoppeld aan diverse infrastructurele projecten in 2015 en 2016 uitgevoerd.	realisatie	2009-2016
3	alg-29a	bereik-baarheid	**Nieuwbouw Wilhelminasluis, gemeente Zaanstad** In juni 2014 zijn de uitvoeringswerkzaamheden gestart. De verwachting is dat een robuuste uitvoerbare ontwerpvariant in 2016 beschikbaar komt, waardoor een vertraging van minimaal twee jaar optreedt. De benodigde langdurige stremmingen van de sluis en de bruggen zijn niet eerder te verwachten dan eind 2016. De ingebruikname van de nieuwe sluis wordt niet eerder dan eind 2017 verwacht. Er wordt met de opdrachtnemer arbitrage gevoerd over de oorzaak en financiële consequenties van de vertraging.	realisatie	2013-2017
4	alg-29b	bereik-baarheid	**Vervangen Zaanbrug, gemeenten Wormerland en Zaanstad** Het schetsontwerp voor de nieuwe brug is bij de stakeholders enthousiast ontvangen en vormt de basis voor het voorontwerp dat in nauwe samenwerking met de gemeenten Wormerland en Zaanstad wordt opgesteld en eind 2015 aan de stuurgroep wordt voorgelegd. De voor de bouw van de Zaanbrug vereiste tijdelijke verkeersmaatregelen zijn eveneens in voorbereiding. De bestaande satelietbediening wordt verplaatst naar de provinciale Clausbrug. De bouw van de nieuwe Zaanbrug zal niet eerder dan begin 2017 starten in verband met het groot onderhoud aan de Velsertunnel. Verder wordt de realisatieperiode afgestemd met de vernieuwing van de Beatrixbrug (N246) en de Leeghwaterbrug (N242).	realisatie	2017-2018
5	alg-36	bereik-baarheid	**Duinpolderweg** Eind 2016 wordt de PlanMER-procedure afgerond, waarna er begin 2017 duidelijkheid is over een voorkeurstracé. Vervolgens start een BesluitMER-procedure voor dat tracé, waarna een Inter-Provinciaal Inpassingsplan kan worden opgesteld als ruimtelijke, juridische onderlegger. Tussen beide procedures volgt inspraak en beraadslaging in de Staten van beide provincies.	studie	vanaf 2019

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
6	alg-38	bereik-baarheid	**Reconstructie N9 -Westelijke Randweg Alkmaar** Het D&C-contract is opgedragen en de ontwerpwerkzaamheden zijn nagenoeg afgerond. In de maanden september en oktober worden de kruispunten in een beperkt aantal weekenden gerealiseerd. Daarmee wordt de bestuurlijke einddatum (december 2015) gehaald. Op verzoek van en in samenwerking met RWS worden aanvullende werkzaamheden aan de kruising met de Kennemerstraatweg voorbereid; realisatie is voorzien in de eerste helft van 2016.	realisatie	2015-2016
7	alg-40	bereik-baarheid	**Uitvoering beleidskader verkeersmanagement Noord-Holland** De voorbereiding wordt in 2015 opgestart en uitgevoerd in de periode 2017 t/m 2019.	realisatie	2017-2019
8	HOV-01	bereik-baarheid	**Hoogwaardig Openbaar Vervoer Amstelveen-Uithoorn** Het onderzoek richt zich op zowel het ontwerp en de aanleg van de trambaan als op de gevolgen voor het totale openbaar vervoer in en rond Uithoorn. Daarnaast wordt bekeken wat de beste locatie is voor de eindhalte: het busstation Uithoorn of het dorpscentrum bij het Oude Spoorhuis in Uithoorn. Het eerdere ontwerp van het deel van de busbaan binnen Uithoorn en de Legmeerpolder (COVAU) is on hold gezet en wordt als terugvaloptie gehanteerd.	studie	2018-2020
9	HOV-03	bereik-baarheid	**Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi (Huizen-Hilversum)** Er zijn nadere afspraken tussen de provincie en betrokken gemeenten (met uitzondering van Blaricum) gemaakt over ontwerp, planning, taakverdeling, financiering en risico's. Het provinciaal inpassingsplan (PIP) en de aanbestedingsprocedure worden voorbereid. Over het meerijden van de bus met het overig verkeer op het tracédeel in Huizen en Blaricum loopt nog een discussie met de gemeenten en dit wordt nader onderzocht. Naar verwachting wordt het ontwerp-PIP in het laatste kwartaal van 2015 ter inzage gelegd.	realisatie	2016-2020
10	HOV-04	bereik-baarheid	**Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlem-Velsen** De provincie en de gemeente Velsen zijn gestart met de voorbereidingen voor de realisatie van het tracé. De eerste drie deelprojecten zijn door de gemeente Velsen afgerond. Voor de vrije busbaan is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden en de uitvoering kan gestart worden. De planning is het hele project eind 2016 af te ronden.	realisatie	2012-2016
11	HOV-05	bereik-baarheid	**Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg-Schiphol Rijk, gemeente Haarlemmermeer** Volgens planning is het noordelijk deel vanaf Schiphol-Oost Stationsplein tot Fokker Logistics Park (fase 1) eind 2017 gereed. Voor het zuidelijk deel vanaf Logistics Park tot Schiphol-Rijk oude N201 (fase 2) is afgesproken dit vooralsnog niet op te pakken en het initiatief bij de gemeente Haarlemmermeer te laten.	realisatie	2016-2017

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
12	HOV-07	bereik-baarheid	**Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg-Poelweg, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn** In Aalsmeer wordt een volledig vrijliggende busbaan op het tracé van de Burgemeester Kasteleinweg gerealiseerd. De gemeente heeft gekozen voor een ontwerp met rotondes, waarbij de bus met voorrang midden over de rotonde rijdt. In de Haarlemmermeer wordt de busbaan aan de noordkant van de N196 aangelegd. Ter hoogte van de Fokkerweg worden twee halteparen aangelegd om overstappen mogelijk te maken tussen de HOV Hoofddorp-Uithoorn en Schiphol Sternet. In de scope zijn twee ongelijkvloerse verbindingen opgenomen voor langzaam verkeer: onder de Aalsmeerderbrug voor het langzaam verkeer op de Aalsmeerderdijk en een tunnel (oost-west) aan de noordkant van de N196 onder de N231.	studie	2018-2019
13	HOV-09	verkeers-veiligheid	**Verkeersveiligheid Abdijtunnel, gemeente Haarlemmermeer** Het project heeft vertraging opgelopen. Bij het verkrijgen van de Omgevingsvergunning is vertraging opgetreden vanwege aanvullende voordwaarden die de vergunningverlenende instantie heeft gesteld. Ook vergt het meer tijd om tot een aantoonbaar veilig ontwerp te komen. Om de voortgang te bevorderen zijn reeds enkele (gedoogde) civiele werkzaamheden uitgevoerd en zijn 'no-regret' werkzaamheden aan de Tunneltechnische Installaties uitgevoerd.	realisatie	2013-2016
14	HOV-11	traject-benadering	**Trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent), gemeente Haarlemmermeer** In de studie zal specifiek worden gekeken naar de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer aangezien de vormgeving voor deze oversteken in 2014 is aangescherpt.	studie	2020
15	K20-05	bereik-baarheid	**Verbeteren kwetsbaarheid vlotbruggen Noordhollands Kanaal, gemeente Schagen** Het project is gepromoveerd naar de planfase en wordt voorbereid. Het project wordt in 2016 gerealiseerd.	plan	2016
16	N023-01	bereik-baarheid	**Westfrisiaweg** Het project is medio 2015 in uitvoering genomen. Vooruitlopend op de uitvoering zijn de grondwerkzaamheden gestart en zijn er twee maatregelen uitgevoerd om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Tevens zijn de archeologische veldwerkzaamheden afgerond. Een aantal grote verleggingen van kabels en leidingen is afgerond. De grondverwerving is -op twee onteigeningen na- afgerond. De nieuwe Westfrisiaweg wordt naar verwachting eind 2017 opengesteld.	realisatie	2013-2018
17	N023-02	verkeers-veiligheid	**Fietstunnel N507 bij Wogmeer, gemeente Koggenland** De aanleg van deze fietstunnel is in het project Westfrisiaweg opgenomen. Het definitief ontwerp is door de aannemer opgesteld en afgestemd met de gemeente Koggenland.	realisatie	2017
18	N023-03	verkeers-veiligheid	**Aanleg bermverharding N506, ged. Raadhuislaan-N302 en N302, ged. N506-Krabbegatsluis, gemeenten Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen** Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt er bermverharding aangebracht op het deel van de N506 en N302 behorend tot het tracé van de Westfrisiaweg. De werkzaamheden worden geïntegreerd met het project Westfrisiaweg uitgevoerd.	plan	2016

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
19	N197-02	leefbaar-heid	**Reconstructie Velsertraverse (vanaf hmp. 3,5) t/m de oostelijke aansluiting op de A22, gemeente Velsen** Het grondwerk is gereed. De uitvoering is gestart en is -volgens contract- 1 april 2016 gereed; de datum dat de Velsertunnel wordt afgesloten voor een periode van 9 maanden.	realisatie	2015-2016
20	N200-04	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N200a, gemeenten Zandvoort en Bloemendaal** Gelijktijdig met het groot onderhoud worden op het deeltraject tussen de Kop van de Zeeweg en de bebouwde kom Overveen enkele maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid te verbeteren. De uitvoering is gestart en is naar verwachting eind oktober 2015 gereed.	realisatie	2015
21	N201-20	bereik-baarheid	**Masterplan N201 - Omlegging Schiphol-Rijk, gemeente Haarlemmermeer** In het kasritme zijn voor 2018 kosten geraamd voor de mogelijke sloop en verlegging van de Omlegging Schiphol-Rijk, als het Rijk besluit de parallele Kaagbaan aan te leggen. Deze uitgaven zijn integraal onderdeel van de bestuurlijke besluitvorming rond de scopewijziging BoerenLand Variant (BLV).	gerealiseerd	2018
22	N201-29	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N201a, gedeelte Heemstede-Fokkerweg, gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer** Het project bestaat uit drie fasen. Fase 1 is afgerond op een paar restpunten na. Fase 2 (Cruquiusbrug) zit in de aanbestedingsfase. Fase 3 zit in de aanbestedingsfase en wordt naar verwachting in 2016 en 2017 uitgevoerd.	realisatie	2014-2017
23	N201-30	bereik-baarheid	**Ontsluiting A9/A2, gemeente Amstelveen** Een aantal alternatieven voor een rondweg Amstelveen zal worden verkend.	studie	na 2019
24	N202-05	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N202a, gemeente Velsen** De studie is opgestart.	studie	2017
25	N203-01	bereik-baarheid	**Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk** In samenwerking met de stadsregio Amsterdam, de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Velsen, Heemskerk en Uitgeest is de provincie gestart met de eerste fase van de planstudie. In de opgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), is aangegeven dat er zeven alternatieven worden onderzocht. Naast een referentiesituatie (het zogenaamde Nul-alternatief) gaat het om een Nulplus-alternatief en vijf nieuwe tracés. Deze alternatieven worden eerst beoordeeld op doelbereik, waarna de overgebleven kansrijke alternatieven worden beoordeeld op een set aan criteria, zoals vermeld in de NRD. Eén van die beoordelingscriteria bekijkt de effecten van de verschillende alternatieven op het UNESCO werelderfgoed Steling van Amsterdam. Dit gebeurt middels een Heritage Impact Assessment (HIA).	studie	vanaf 2019
26	N203-07	verkeers-veiligheid	**Reconstructie N203, gedeelte op/afrit N246-Lindenlaan, gemeente Zaanstad** Het project is in uitvoering en wordt naar verwachting voor de zomer van 2016 opgeleverd.	realisatie	2015-2016

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
27	N203-14	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N203c, gedeelte A9-N513, gemeenten Uitgeest en Castricum** Het project is in uitvoering en is naar verwachting eind oktober 2015 gereed.	realisatie	2015
28	N205-05	bereik-baarheid	**Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207, gemeente Haarlemmermeer** De studie is afgerond. Het project blijft in de studiefase totdat er duidelijkheid is over de woningbouw in het westen van de Haarlemmermeer (Westflank). RWS heeft tevens aangegeven dat de bijschakeling naar verwachting na 2020 niet meer nodig is.	studie	n.n.b.
29	N207-03	bereik-baarheid	**Verdubbeling N207, gedeelte A4-N205, gemeente Haarlemmermeer** Het gedeelte van de A4 tot de N205 is inmiddels verdubbeld naar 2x2 rijstroken. Op 30 juni 2015 heeft de aannemer het wegenbestek opgeleverd met nog een aantal restpunten. De opleverdatum voor het kunstwerkenbestek is oktober 2015. Na deze datum worden nog wel twee duikers nabij de A4 gereconstrueerd. Op 1 oktober 2015 heeft de officiële opening plaatsgevonden.	gerealiseerd	2009-2015
30	N208-05	bereik-baarheid	**Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal** ***uit planfase*** Het project wordt gelijktijdig met het groot onderhoud op de N208 uitgevoerd. Het ingenieursbureau is gestart met het opstellen van een voorlopig ontwerp en de contractstukken. De gunning wordt in mei 2016 verwacht. Uitvoering zal in 2016 en 2017 plaatsvinden. Het krediet wordt aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2016-2017
31	N231-11	bereik-baarheid	**Aanleg linksafstrook naar manege, gemeente Aalsmeer*** De uitvoering gaat gelijk op met het groot onderhoud en de trajectbenadering N231-16.	realisatie	2018-2019
32	N231-15	bereik-baarheid	**Legmeerdijk Zuid, gemeenten Aalsmeer en Uithoorn** De studie is afgerond. Mede door uitbreiding van de scope is de kostenraming hoger uitgevallen dan waarmee tot nu nu in het kasritme rekening is gehouden. Over de resultaten van de studie en de financiële consequenties dient nog een besluit te worden genomen. Eventuele verwerking van het besluit zal plaatsvinden in het PMI 2017-2021.	studie	2018-2019
33	N231-16	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N231b, gedeelte N201-N232, gemeente Aalsmeer** De studie is nog niet afgerond.	studie	2018-2019
34	N232-06	bereik-baarheid	**Verkeersafwikkeling kruispunt N232-Hoofdweg, gemeente Haarlemmermeer** De studie naar de aanleg van "De Haak" is opgestart en wordt waarschijnlijk begin 2016 afgerond.	studie	2018-2019
35	N232-08	bereik-baarheid	**Reconstructie N232 in verband met de omlegging A9 Badhoevedorp , gemeente Haarlemmermeer** De omlegging van de A9 is eind 2012 door RWS gegund. De aanleg van de onderdoorgang in de Schipholweg, de busafrit en een fietsverbinding onder de op/afrit van de A9 worden in de periode 2014-2018 gefaseerd gerealiseerd.	realisatie	2014-2018

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
36	N232-10	bereik-baarheid	**Realisatie R-net halte ter hoogte van Badhoevedorp, gemeente Haarlemmermeer** De bushalte is gerealiseerd en inmiddels in gebruik genomen. Het gebruik van de halte is zeer groot, waardoor de aanwezige fietsenstalling onvoldoende capaciteit heeft; in de tweede helft van 2015 wordt dit nog uitgebreid.	gerealiseerd	
37	N232-11	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N232a, gedeelte komgrens Haarlem-N205, gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer** De studie is afgerond en het project promoveert binnenkort naar de planfase.	studie	2017
38	N235-03	bereik-baarheid	**Bereikbaarheid Waterland: Langetermijnmaatregelen N235** ***uit studiefase*** Vanuit het Rijk is een subsidie toegekend van ruim € 10 miljoen in het kader van Beter Benutten 2. Daarvoor wordt een spitsbusbaan aangelegd tussen Ilpendam en Purmerend. Voorwaarde is dat de busbaan 31 december 2017 operationeel is. De overige werkzaamheden op de N235 worden gecombineerd uitgevoerd met deze busbaan. Het krediet wordt aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2016-2017
39	N236-06	verkeers-veiligheid	**Reconstructie N236, deel 1: Loosdrechtdreef-Gein Zuid, gemeente Amsterdam** De bouwvergunning voor de Geinbrug is vertraagd door een discussie over de doorvaarthoogte met de provincie Utrecht en een discussie met de Welstandscommissie van de gemeente Amsterdam. De uitvoering van de wegvakken start eind september 2015.	realisatie	2014-2016
40	N236-09	verkeers-veiligheid	**Reconstructie N236, deel 2: Gein Zuid-Verlengde Rijnkade, gemeenten Amsterdam en Weesp** Dit deelproject wordt gelijktijdig gerealiseerd met deelproject 1, Loosdrechtdreef-Gein Zuid.	realisatie	2014-2016
41	N236-07	verkeers-veiligheid	**Reconstructie N236, deel 4: Wiefferingdreef (oost)-Faunapassage (hmp. 11,0) gemeente Weesp** De aanbesteding is afgerond. Over de verwerving van diverse grondpercelen is minnelijke overeenstemming bereikt. Het bestemmingsplan wordt in november ter visie gelegd. Start bouw is verwacht begin 2016.	realisatie	2016-2019
42	N236-11	verkeers-veiligheid	**Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind, gemeente Wijdemeren** De werkzaamheden worden geïntegreerd in het in 2016 af te sluiten meerjarige gebiedscontract. Start uitvoering is afhankelijk van de programmering van de aannemer op basis van de conditiescore van het areaal.	realisatie	2017-2019

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
43	N236-08	verkeers-veiligheid	**Trajectbenadering groot onderhoud Franse Kampweg (N236) en N524, gemeenten Bussum en Hilversum** Er staat groot onderhoud gepland op de Franse Kampweg (N236) en de N524. Het onderhoudsproject is opgenomen in het PMI, zodat er gelijktijdig met het groot onderhoud aanpassingen aan het traject kunnen worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt. Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de Franse Kampweg verbreed conform de CROW-richtlijnen. Tevens wordt een fietsoversteek gerealiseerd ter hoogte van het fietspad/oversteek Franse Kampheide, zodat fietsers veilig de weg kunnen oversteken.	plan	2016
44	N239-03	bereik-baarheid	**Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon** Verwacht wordt dat begin 2016 een gedragen ontwerp en kostenraming beschikbaar zijn, zodat er dan een afspraak over de bijdragen kan worden gemaakt.	studie	2017-2018
45	N239-06	verkeers-veiligheid	**Herinrichting N239, gedeelte Coppershorn-N240, gemeenten Medemblik** Het project is gereed. Het wegvak is Duurzaam Veilig ingericht en op het kruispunt met de Almersdorperweg is een rotonde aangelegd.	gerealiseerd	
46	N239-08	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N239a, gedeelte N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik** De studie is afgerond. Het project promoveert naar de planfase en kan verder worden voorbereid.	plan	2018
47	N240-05	verkeers-veiligheid	**Doortrekken N240 naar kruispunt N239-N240, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon** Er zijn diverse varianten uitgewerkt, maar de gemeente Hollands Kroon is nu ook voorstander van het oorspronkelijke plan om de N240 geheel door te trekken. Bestuurlijk is afgesproken dat er op korte termijn, naar verwachting eind 2015, een overleg komt om de knoop definitief door te hakken. Ook de minimale variant is een oplossing voor het landbouwverkeer dat momenteel door de kern van Opperdoes en Medemblik rijdt.	studie	2017-2018
48	N240-12	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N240c, gedeelte N239-N302, gemeente Medemblik** Het project is gereed. Er is groot onderhoud uitgevoerd op de N240, gedeelte N239-N302. Gelijktijdig met het groot onderhoud is de weg verbreed naar 7,60 m en is op het kruispunt met de Droge Wijmersweg een rotonde aangelegd.	gerealiseerd	
49	N240-13	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N240a, gedeelte De Haukes-A7, gemeente Wieringermeer** Het deel van de N240 tussen Slootdorp en de A7 is onlangs gereconstrueerd. Op het deel ten noorden van Slootdorp worden gelijktijdig met het groot onderhoud in de bochten bermverharding en geleiderails aangebracht.	plan	2016

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
50	N240-14	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N240b, gedeelte A7-Medemblik, gemeente Wieringermeer** De inrichting van dit deel van de N240 is afhankelijk van de keuze voor project N240-05. Zodra over dat project een keuze is gemaakt, is bekend wat er met dit deel van de N240 gaat gebeuren.	studie	2017-2018
51	N241-01	verkeers-veiligheid	**Herinrichting N241, gedeelte N242-N248, gemeenten Schagen en Hollands Kroon** Uitvoering is in februari 2015 gestart. Inmiddels zijn de meeste percelen minnelijk verworven. Met een beperkt aantal eigenaren wordt nog onderhandeld. De onteigeningsprocedure loopt en wordt naar verwachting in februari 2016 afgerond. Behoudens het geval dat een eigenaar in cassatie gaat zijn dan alle percelen in eigendom van de provincie. Volgens planning is het project begin 2017 gereed.	realisatie	2014-2017
52	N241-06	verkeers-veiligheid	**Herinrichting kruispunt N241-Langereis, gemeenten Heerhugowaard, Opmeer en Hollands Kroon** Het project wordt voorbereid.	realisatie	2015-2017
53	N241-13	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N241b, gedeelte N242-A7, gemeenten Heerhugowaard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik** De studie is afgerond en het project promoveert binnenkort naar de planfase. Er zijn verschillende varianten onderzocht. De voorkeur gaat uit naar verbreding van de weg, de bermen en het fietspad. Aangezien de voorbereiding (grondverwerving, RO-procedures) voor deze variant nog enkele jaren gaat duren, is levensduur verlengend onderhoud noodzakelijk. In het kasritme van het PMI 2016-2020 is nog geen rekening gehouden met de hogere uitvoeringskosten van deze variant, maar kan worden gefinancierd uit de structurele ophoging van de kapitaallasten, zoals dit in het Coalitieakkoord 2015 is vastgesteld. In het PMI 2017-2021 zal dit worden verwerkt.	studie	2017-2018
54	N242-09	bereik-baarheid	**Reconstructie N242 ter hoogte van de Westtangent, gemeente Heerhugowaard** De N242 ter hoogte van de Westtangent is Duurzaam Veilig ingericht en er is een ongelijkvloerse aansluiting N242-Westtangent (ovatonde) gerealiseerd. De aansluiting van de gemeentelijke Nelson Mandelabrug op de ovatonde wordt verwacht herfst 2015.	gerealiseerd	
55	N242-10	verkeers-veiligheid	**Verbeteren langzaam-verkeerroute N242, gedeelte Bestevaerstraat-Nieuwe Schermerweg, gemeente Alkmaar** De gemeente heeft besloten geen ongelijkvloerse verbinding te realiseren voor alle verkeer over het Noordhollandsch Kanaal, waardoor ook het langzaam verkeer van de N242 zou kunnen worden geweerd. Er wordt naar een oplossing gezocht.	studie	n.n.b.
56	N242-12	bereik-baarheid	**Reconstructie N242, gedeelte Zuidtangent-N504, gemeente Heerhugowaard** Het project is gereed. Op het kruispunt met de Edisonstraat is een verkeersregelinstallatie gerealiseerd. Het kruispunt met de Schoutenbosweg blijft een ongeregeld kruispunt. Tevens is er gelijkttijdig met het groot onderhoud bermverharding aangelegd aan beide zijden van de N242, gedeelte Westdijk-Pannekeetweg.	gerealiseerd	

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
57	N242-18	verkeers-veiligheid	**Herinrichting parallelweg N242, gedeelte Roskamsluis-Smuigelweg, gemeente Heerhugowaard** De werkzaamheden worden voorbereid. Het project wordt gecombineerd met project N242-19.	plan	2017
58	N242-19	bereik-baarheid	**Herinrichting N242, gedeelte N504-Leijerdijk / doorstroming kruispunt N242-Smuigelweg, gemeente Heerhugowaard** De werkzaamheden worden voorbereid. Het project wordt gecombineerd met project N242-18. De volgende werkzaamheden worden gecombineerd met project N241-13: • Aanleg extra rijstrook op de N241 richting het zuiden; • Aanleg extra linksafstrook op de rotonde vanaf de N241 zuid richting de N242 west.	plan	2017
59	N242-21	bereik-baarheid	**Reconstructie oostelijke afrit N242 met de N243-N244, gemeente Alkmaar** De aanleg van een extra opstelstrook op de oostelijke afrit van de N242 wordt voorbereid en gelijktijdig met het groot onderhoud in 2016 uitgevoerd.	plan	2016
60	N243-06	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N243a, gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland** De trajectstudie is opnieuw gestart. Naar verwachting kan de studiefase in het vierde kwartaal van 2015 worden afgerond en voorgelegd voor besluitvorming. De uitvoering van de N243 start na de ingebruikname van de Westfrisiaweg.	studie	2018-2019
61	N244-01	bereik-baarheid	**Verdubbeling N244, gedeelte A7-N247, gemeenten Purmerend, Beemster en Edam-Volendam** Het project is gegund aan de opdrachtnemer, welke het definitief ontwerp opstelt. Het project is in 2017 afgerond, met uitzondering van de onderdelen "aansluiting Purmerenderweg" en aansluiting derde ontsluitingsweg Edam-Volendam". Deze twee onderdelen worden naar verwachting in 2018-2019 gerealiseerd.	realisatie	2014-2019
62	N244-07	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N244a: N244, gedeelte N242-N246 en N246, gedeelte N244-A8, gemeenten Alkmaar en Zaanstad** De trajectstudie is afgerond. GS besluit hierover op 6 oktober. BU/Infra is al gestart met de voorbereiding. In verband met de noodzaak van onderhoud aan de N246 wordt de trajectstudie naar de planfase gepromoveerd met uitzondering van de Kogerpolderbrug. Deze brug maakt wel onderdeel uit van het traject. Er wordt nog onderzoek gedaan over de keuze voor groot onderhoud of nieuwbouw van de brug. Als geadviseerd wordt een nieuwe brug te bouwen zal hiervoor bestuurlijk eind 2015 een voorstel worden gedaan.	studie/plan	2017-2019
63	N245-13	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N245a: N245, gedeelte N508-N504 en N504, gedeelte N245-N242, gemeenten Alkmaar en Langedijk** De trajectstudie is afgerond en het project promoveert binnenkort naar de planfase.	studie	2017-2018

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
64	N246-08	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N246a, gedeelte komgrens Beverwijk-A8, gemeente Zaanstad** De studie is opgestart. Er is overleg gevoerd met de stakeholders en de knelpunten zijn in beeld gebracht. Besluitvorming wordt verwacht eerste helft 2016.	studie	2018
65	N247-12	verkeers-veiligheid	**Aanleg fietspad oostzijde N247, gedeelte Hoogedijk-Wagenweg, gemeente Waterland** In overleg met de gemeente Waterland is een variant uitgewerkt. Met één ondernemer dient nog gesproken te worden in verband met inpassing van het fietspad tussen de N247 en zijn bedrijf. Vanuit de SRA is een subsidie toegezegd. Verwacht wordt dat het project eind 2015 naar de planfase kan promoveren.	studie	2018-2020
66	N247-14	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N247a, gedeelte A10-N244, gemeenten Amsterdam, Waterland en Edam-Volendam** De trajectstudie is afgerond en op korte termijn wordt besluitvorming verwacht. Voorstel is om alleen het deel van de N247 tussen Broek in waterland en Monnickendam aan te pakken. Voor het overige deel van de N247 is de directe noodzaak voor aanpassing in relatie tot de relatief hoge kosten niet noodzakelijk. Het groot onderhoud wordt geïntegreerd in het project N247-16.	studie	2018-2020
67	N247-15	bereik-baarheid	**Bereikbaarheid Waterland: kortetermijnmaatregelen N247** Het project wordt geschrapt. De maatregelen worden bij de langetermijnmaatregelen Bereikbaarheid Waterland gevoegd. Dit betreft de aanleg van een rechtsafstrook Edam-Singelweg, de fietsenstalling Ilpendam op de N235 en de markering kruising N247-A10. Het P&R-terrein Edam en de bushalte Edam-Singelweg worden niet gerealiseerd.	geschrapt	2018-2020
68	N247-16	bereik-baarheid	**Bereikbaarheid Waterland, maatregelen N247, gedeelte A10-Edam** Na een positief besluit van de stuurgroep worden de volgende maatregelen nader uitgewerkt: reconstructie kruispunt N235-N247 't Schouw, reconstructie kruispunt Eilandweg, vervanging hefbrug en langzaamverkeer-tunnel Broek in Waterland, reconstructie N247, gedeelte A10-Monnickendam en groot onderhoud N247, gedeelte Monnickendam-Edam/Singelweg. De linksafstrook bij de Singelweg in Edam wordt naar verwachting niet verlengd, omdat dit niet meer noodzakelijk is in verband met de derde ontsluitingsweg van Edam-Volendam. Begin 2016 wordt een definitief besluit genomen over de te realiseren maatregelen.	studie	2018-2020
69	N247-17	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N247b, gedeelte N244-A7, gemeenten Edam-Volendam, Zeevang en Koggenland** In 2017 worden 2 bruggen in het traject vervangen en tevens verbreed. Dit gebeurt gelijktijdig met het onderhoud aan de bruggen en de parallelweg. Uit inspectie is gebleken dat het asfalt nog in goede staat is en zal daarom in 2022 onderhouden worden.	studie	2017
70	N247-18	verkeers-veiligheid	**Reconstructie Bernhardbrug, gemeente Monnickendam** De studie is nog niet opgestart.	studie	2019-2020

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
71	N248-01	bereik-baarheid	**Vervangen Stolperophaalbrug over het kanaal Stolpen-Schagen en verbeteren infrastructuur, gemeente Schagen** Het project is gereed. De Stolperophaalbrug is vervangen door een nieuwe brug, geschikt voor een verkeersbelasting van 60 ton. Tevens is de bestaande infrastructuur in het gebied aangepakt. Er is een rotonde op het verlegde kruispunt N248-N249 gerealiseerd, er is een parallelweg langs de N248 tot de Korte Ruigeweg gerealiseerd en het wegvak is Duurzaam Veilig ingericht. In het project N248-03 wordt de parallelweg doorgetrokken tot de N245.	gerealiseerd	2013-2015
72	N248-03	verkeers-veiligheid	**Reconstructie N248 en aanleg parallelweg, gedeelte N249-N245, gemeente Schagen** De uitvoering is augustus 2015 gestart en het project is naar verwachting eind 2016 gereed.	realisatie	2015-2016
73	N250-01	bereik-baarheid	**Doorstroming Den Helder** Voor de middellange termijn zijn de gevolgen onderzocht en oplossingen bedacht voor de toename van het verkeer door de intensivering van de havenactiviteiten. Voor de lange termijn onderzoekt Den Helder de mogelijkheden van uitbreiding van de haven inclusief de verplaatsing van de veerhaven naar de Noordoostoever.	studie	n.n.b.
74	N302-06	verkeers-veiligheid	**Fietsoversteek kruispunt N302-Veilingweg, gemeente Stede Broec** Het onderzoek naar het veiliger maken van de kruising voor fietsverkeer ligt stil. Eerder werd vastgesteld dat een ongelijkvloerse oversteek financieel niet haalbaar was. De raad van Stede Broec heeft door middel van een ingediende motie het college verzocht om de mogelijkheden na te gaan voor de totstandkoming van een fietstunnel. Het wachten is op een initiatief tot overleg van de gemeente.	studie	2018
75	N417-01	leefbaar-heid	**Aanleg ecoduct N417, gemeente Hilversum** De geplande eindoplevering is vertraagd in verband met een geschil met de aannemer over de grondlevering. Inmiddels is geschikte grond voorhanden. Prognose eindoplevering is februari 2016.	realisatie	2014-2016
76	N417-02	verkeers-veiligheid	**Herinrichting N417, gemeente Hilversum** Het onteigeningsdossier is in voorbereiding. Het Bestemmingsplan komt in oktober in het College. De werkzaamheden worden in het in 2016 af te sluiten meerjarige gebiedscontract geïntegreerd. Start uitvoering afhankelijk van de onteigening van gronden.	realisatie	2017-2018
77	N501-03	verkeers-veiligheid	**Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg, gemeente Texel** Naar aanleiding van bestuurlijk overleg in februari 2015 is besloten een rotonde te realiseren. Het project promoveert binnenkort naar de planfase.	studie	2016-2017
78	N502-03	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N502c, gedeelte Callantsoog-Callantsogervaart, gemeente Schagen** Gelijktijdig met het groot onderhoud worden kleine verbetermaatregelen in de kom van Groote Keeten genomen.	plan	2016

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
79	N506-02	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N506a, gemeenten Hoorn, Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen** De studie is afgerond en hieruit is gebleken dat de kwaliteit van de weg - als gevolg van tussentijds uitgevoerd onderhoud- voldoende is om het groot onderhoud tot 2019 uit te stellen. Te zijner tijd zal er vanuit verkeersveiligheidsoogpunt bermverharding worden aangelegd op het deel van de N506 dat niet tot de Westfrisiaweg behoort.	studie	2019
80	N508-05	bereik-baarheid	**Reconstructie kruispunt N508-Herenweg, gemeente Alkmaar** De reconstructie van het kruispunt is meegenomen in de studie van het project N508-06.	studie	2016
81	N508-06	bereik-baarheid	**Onderzoek reconstructie Nollenweg (N508) inclusief aansluiting N242** De studie is opgestart en wordt naar verwachting eind 2015 afgerond.	studie	vanaf 2019
82	N509-02	bereik-baarheid	**Reconstructie brug Oosthuizen, gemeente Zeevang** De variantkeuze voor de brug is afgerond op basis waarvan de laatste onderzoeken worden uitgevoerd. De contractstukken worden opgesteld waarna de aanbestedingsprocedure kan starten.	realisatie	2016-2017
83	N509-04	verkeers-veiligheid	**Inrichten Middenweg (N509) als erftoegangsweg, gemeente Beemster** Het project is gereed. Volgens de wegencategorisering is de N509 aangewezen als erftoegangsweg, maar dit deel van de N509 was nog niet zodanig ingericht. Vooruitlopend op het groot onderhoud is er een rijloper aangebracht.	gerealiseerd	
84	N509-05	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N509a, gemeente Beemster** De studie wordt opgestart als de effecten van het inrichten als erftoegangsweg (project N509-04) bekend zijn, zodat eventuele aanvullende maatregelen gelijktijdig met het groot onderhoud kunnen worden uitgevoerd.	studie	2018
85	N510-04	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N510a, gedeelte bebouwde kom Alkmaar-bebouwde kom Bergen, gemeente Bergen** De studie is afgerond. Gelijktijdig met het groot onderhoud worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt en wordt de rijbaanscheiding verbeterd. In de planfase wordt nog onderzocht of het fietspad kan worden verbreed en welke maatregelen genomen kunnen worden om de enkelvoudige bermongevallen te voorkomen.	plan	2016
86	N515-02	verkeers-veiligheid	**Reconstructie kruispunt N515-Zuiderweg, gemeenten Wormerland en Zaanstad** Het project promoveert binnenkort naar de planfase. De SRA, het hoogheemraadschap en de gemeenten Wormerland en Zaanstad leveren een financiële bijdrage. Er komt een rotonde met in ieder geval één fietstunnel. Er wordt gewerkt met een taakstellend budget waarbij de wens is om in totaal twee fietstunnels te realiseren onder de N515. Start realisatie is voorzien eind 2017.	studie	2017-2018

Stand van zaken studie-, plan- en realisatieprojecten PMI

Nr.	Project-nr.	Soort project	Stand van zaken	Fase	(mogelijke) Uitvoering in
87	N516-03	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N516a, gemeenten Zaanstad en Oostzaan *uit planfase*** Naar verwachting start de aanbesteding in het vierde kwartaal 2015. De uitvoering is afhankelijk van de praktijkproef Amsterdam (Noord) en start direct na het afronden van deze proef, tweede of derde kwartaal 2016. Het krediet wordt aangevraagd en het project promoveert naar de realisatiefase.	realisatie	2016-2017
88	N517-01	bereik-baarheid	**Verlengen busbaan en aanleg linksafstrook, gemeente Edam-Volendam** Het project wordt voorbereid. Zodra de kostenraming beschikbaar is, wordt er in overleg met de SRA besloten of het project doorgang kan vinden. Door de benodigde grondverwerving, RO-procedures en bodemgesteldheid wordt het project naar verwachting in de periode 2016-2018 uitgevoerd.	plan	2016-2018
89	N518-03	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N518a, gemeente Waterland** Het project wordt voorbereid. Om de verkeersveiligheid te verbeteren worden er plateaus op de kruispunten aangebracht en wordt de maximumsnelheid op het bochtige gedeelte van de N518 verlaagd naar 60 km/uur.	plan	2017
90	N522-05	bereik-baarheid	**Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel** Het project wordt voorbereid. Er wordt een voorbereidingskrediet aangevraagd. Bij deze kredietaanvraag wordt ook voor de inmiddels uitgevoerde tijdelijke werkzaamheden (project N522-02) een extra bedrag aangevraagd van € 110.000,= bovenop het reeds verstrekte krediet van € 25.000,=, totaal € 135.000,=.	plan	2017-2019
91	N525-03	bereik-baarheid	**Reconstructie aansluiting N525-op/afritten A1 en Vredelaan, gemeente Laren** De reconstructie van de N525 is eind september gerealiseerd. De op- en afritten naar de A1 volgen eind dit jaar. De nog lopende beroepszaak dient eind september.	realisatie	2014-2015
92	N526-01	traject-benadering	**Trajectbenadering groot onderhoud N526a, gemeente Blaricum** De voorbereiding (voorontwerp) is gestart. De werkzaamheden worden geïntegreerd in het in 2016 af te sluiten meerjarige gebiedscontract.	realisatie	2017
93	N527-05	bereik-baarheid	**Verlengen opstelstrook kruising N527-bushalte Tergooi, gemeente Blaricum** De kapvergunning is verleend, de nutsleidingen worden in oktober 2015 verlegd. Uitvoering opstelstrook staat eind 2015 gepland.	realisatie	2015

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN - 9 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
G.A.M. Pieters
BEL/VV

Doorkiesnummer +31235144635
pietersg@noord-holland.nl

Betreft: opsplitsen ontwerp Provinciaal Inpassingsplan HOV in 't Gooi

Verzenddatum

- 6 NOV. 2015

Kenmerk
711174/711197

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis:

1. Het ontwerp Inpassingsplan HOV in 't Gooi op te splitsen in een deel Hilversum/Laren en een deel Huizen/Blaricum;
2. Het deel Hilversum/Laren ter inzage te leggen als alle onderzoeken afgerond zijn eind november.
3. Het deel Huizen/Blaricum ter inzage te leggen als er overeenstemming is over het tracé in Huizen/Blaricum.

Toelichting besluit
De provincie Noord-Holland investeert in R-net, een betrouwbaar OV-netwerk. Onderdeel van dit netwerk is de Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Huizen en Hilversum. De regio krijgt hierdoor een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Op 17 januari 2014 is de samenwerkingsovereenkomst voor de realisatie van het project HOV in 't Gooi ondertekend door de gemeenten Eemnes, Hilversum, Huizen en Laren en de provincie Noord-Holland. Op 4 februari 2014 heeft besluitvorming over het project plaatsgevonden in Provinciale Staten en zijn de financiële middelen voor het project vrijgegeven. Met deze besluitvorming is de planstudiefase afgerond en is gestart met de voorbereiding van de realisatie. Onderdeel hiervan is het Provinciaal Inpassingsplan (PIP).

In de samenwerkingsovereenkomst HOV in 't Gooi is vastgelegd dat de provincie zorg draagt voor het juridisch-planologisch mogelijk maken van de realisatie van de HOV in 't Gooi, middels een PIP. Uitzondering hierop is deelproject 4 (haltes en P+R bij Eemnes), omdat de gemeente

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

hiervoor al een bestemmingsplanwijziging in voorbereiding had. Zoals bekend onderzoekt de gemeente Huizen momenteel op welke wijze zij invulling wil geven aan het begrip HOV in haar gemeente. Dit geeft onzekerheid in de scope van het project en daarmee van het PIP. De verwachting is dat het nog wel enige tijd gaat duren voordat Huizen duidelijkheid geeft over hoe ze verder wil. Over nut- en noodzaak van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio, is geen discussie. Dit wordt in alle collegeprogramma´s onderschreven. In Hilversum, Eemnes en Laren is er geenszins sprake van onduidelijkheid over scope. Ook over de toegevoegde waarde van de te treffen maatregelen in Hilversum, Eemnes en Laren, bestaat geen discussie. Inmiddels heeft een aanvullende ontwerpuitwerking plaatsgevonden voor de maatregelen in Hilversum en daarmee is dit onderdeel van het project gereed voor contractvorming. Omdat de werkzaamheden in Hilversum, Eemnes en Laren een veel langere doorlooptijd kennen dan de andere projectonderdelen, bepalen deze werkzaamheden het kritieke pad van het project en daarmee de datum voor ingebruikname van de nieuwe businfrastructuur.

De eerstvolgende kritische activiteit die gestart moet worden, is de ter inzage legging van het ontwerp PIP. Om te voorkomen dat de ingebruikname van de busbaan verder naar achter schuift, is besloten het PIP in twee fasen uit te voeren:

- Fase 1, waarmee de benodigde maatregelen in Hilversum (en een deel in Laren) mogelijk gemaakt worden.
- Fase 2, waarmee de benodigde maatregelen in Huizen en Blaricum mogelijk gemaakt worden. Fase 2 wordt gestart zodra er duidelijkheid en overeenstemming is over de te realiseren scope.

Door deze 'opsplitsing' aan te brengen, kunnen de projectonderdelen waar geen discussie over is (niet qua scope en niet qua nut en noodzaak) doorgezet worden en blijft (verdere) vertraging van de datum voor ingebruikname van de nieuwe businfrastructuur achterwege. De 'opsplitsing' is ook besproken in de stuurgroep HOV in 't Gooi. De samenwerkingspartners hebben daarbij ingestemd met het voornemen om het PIP in twee fasen te realiseren, waarbij de gemeente Huizen heeft aangegeven dat een opsplitsing wat deze gemeente betreft niet noodzakelijk is. Wij hebben hier bij besluit van 3 november j.l. ook ingestemd met 'opsplitsing' van het PIP.

Omgevingsaspecten

Voor de onderbouwing van het PIP is onderzoek uitgevoerd naar verschillende omgevingsaspecten. Algemene conclusie op basis van deze onderzoeken is dat er geen ruimtelijke aspecten zijn die de aanleg

van het HOV-project (inclusief de verlegde Weg over Anna's Hoeve) in de weg staan. Het inpassingsplan is derhalve in dat opzicht uitvoerbaar.

Voordat het ontwerp PIP ter inzage gaat zullen er nog twee zaken moeten worden afgerond:

- Toevoegen van een tijdelijke overweg voor nood en hulpdiensten.
- Aanscherping van de ecologische onderbouwing m.b.t. de effecten van de toename van de stikstof uitstoot op de aangrenzende natuurgebieden als gevolg van de aanleg van de HOV.

Binnen enkele weken zullen deze werkzaamheden worden afgerond en kan het ontwerp ter inzage gaan. Dit zal naar verwachting begin december plaatsvinden.

Alvorens het ontwerp PIP ter visie te leggen, willen wij bij uw Staten sonderen of u kunt instemmen met het voorstel voor het opsplitsen van het PIP. Uiteindelijk zullen uw Staten immers het PIP moeten vaststellen. Wij zouden ons kunnen voorstellen dat wij uw instemming kunnen krijgen in de vergadering van de Statencommissie Financiën en Mobiliteit van 23 november aanstaande. Onmiddellijk daarna kunnen wij dan besluiten het ontwerp PIP ter inzage te leggen.

Een afschrift van deze brief hebben tevens doen toekomen aan de colleges van de gemeenten Hilversum, Huizen, Blaricum, Eemnes en Laren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 30 SEP. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
G.A.M. Nootebos
BU

Doorkiesnummer (023) 514 5145
nootebosg@noord-holland.nl

Betreft: **Voortgangsrapportage tertiaal 2, 2015 (mei t/m augustus 2015)**
Project: **N23 Westfrisiaweg**

Verzenddatum
30 SEP. 2015

Kenmerk
681571/687521

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende toe:

- Voortgangsrapportage tertiaal 2 2015 N23 Westfrisiaweg.

Op 19 november 2012 heeft u ingestemd met de kredietvoordracht 88 'N23 Westfrisiaweg' en de daarbij behorende financiële middelen. Met deze rapportage informeren wij u over de voortgang in het programma en de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de vastgestelde kredietaanvraag.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

G.E.A. van Ooaikamp

E. Post

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (0229) 750 252
Fax

Keern 231a
Zwaag [1689 PB]
www.noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

N23 Westfrisiaweg

Voortgangsrapportage Tertiaal # 2 2015 (N23-2015-T2)

Periode van 1 mei tot en met 31 augustus 2015

Uitgebracht door:	G.A.M. Nootebos, Programmamanager
Uitgebracht aan:	C.P. de Vries, Opdrachtgever/Directeur B&U
Peildatum:	1 september 2015

Provincie Noord-Holland
Directie Beheer en Uitvoering
Projectbureau N23 Westfrisiaweg

Keern 231a
1689 PB Zwaag
Telefoon 0229-75 02 52
n23westfrisiaweg@noord-holland.nl
www.n23westfrisiaweg.nl

N23 westfrisiaweg

Provincie Noord-Holland realiseert de N23 Westfrisiaweg in samenwerking met de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk, Schermer, Koggenland, Opmeer, Medemblik, Hoorn, Drechterland, Stede Broec en Enkhuizen, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, het georganiseerd bedrijfsleven en het ministerie van I&M. De weg verbetert de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de regio en bevordert de economische structuur en werkgelegenheid.

Inhoudsopgave

1. Voorwoord 4
1.1. Managementverklaring 4
1.2. Afhandeling stuurvragen uit voorgaande periode 4
1.3. Lijst gebruikte afkortingen 5
1.4. Leeswijzer rapportage 6
2. Scope 6
3. Omgeving 6
3.1. Archeologie 6
3.2. Planologie | Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 6
3.3. Vergunningen 6
3.4. Verkeersmanagement 7
3.5. Beheer en onderhoud 7
3.6. Overdracht aan de beheerorganisatie 7
3.7. Grondzaken en –verwerving 7
3.8. Communicatie 8
3.9. Kabels & Leidingen 9
4. Contractmanagement/Uitvoering 9
4.1. Activiteiten gepland en uitgevoerd 9
4.2. Activiteiten komende periode 10
5. Programmabeheersing 10
5.1. Tijd (Planning) 10
5.2. Risico's 11
5.3. Kwaliteit 12
5.4. Geld (Uitgaven) 13
6. Bijlage kaart N23 15

Versiebeheer

N23 Westfrisiaweg
Voortgangsrapportage 2015 Tertiaal # 2

Identificatie:

Proj.id.SAP-nummer	:	20.0223	Projectnaam	:	N23 Westfrisiaweg
PMI-nummer	:	N023-01	Uitgave PMI	:	2015/2019
Wegnummer	:	N302/N243/N507	PMI-Fase	:	Realisatie
Startdatum	:	1 januari 2011	Einddatum	:	2017
Peildatum	:	1 september 2015	Fase	:	Uitvoering
			Zaaknummer	:	681571
			Datum minute	:	14-9-2015
Bestandsnaam	:	N23- Voortgangsrapportage#2 2015 v3.docx			

Parafering:

Functie	Naam functionaris	Verseon parafering
Manager Programmabeheersing	R. Visser	Voor opstelling
Programmamanager N23 Opdrachtnemer (ON)	G.A.M. Nootebos	Voor akkoord
Directeur B&U Opdrachtgever (OG)	C.P. de Vries	Voor gezien/vrijgave

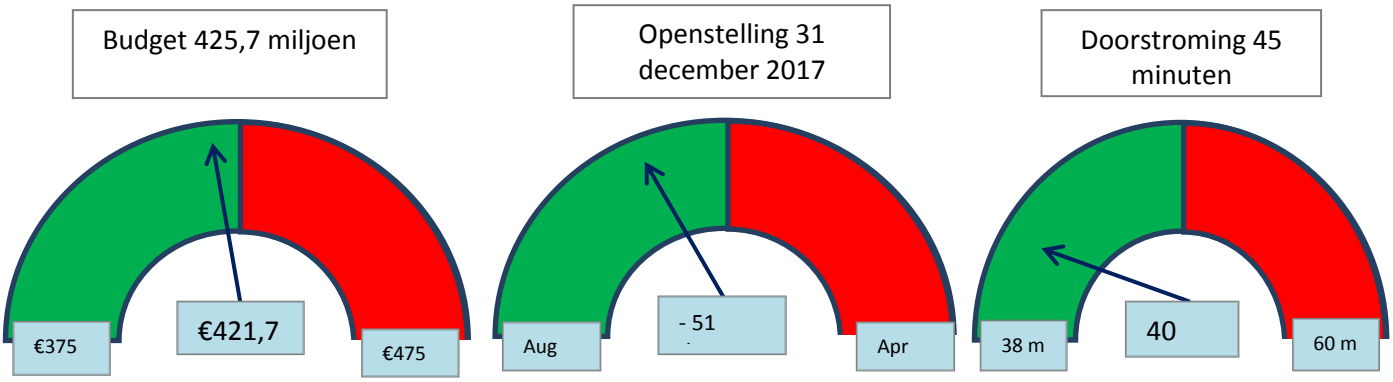
Distributie:

Functie	Naam functionaris
Medewerkers projectbureau N23	
Directie controller	Karin Groeneveld
Provinciaal controller	Jean Bierhuizen

1. Voorwoord

1.1. Managementverklaring

Het programma N23 Westfrisiaweg is in control.
De voorbereidende werkzaamheden, zoals het verleggen van de kabels en leidingen, de grondverwerving, archeologisch onderzoek en het aanbrengen van voorbelastingen liggen op schema. Er zijn nog twee verwervingsdossiers waarvan dit jaar de cassatie wordt behandeld. Dit levert geen vertraging op voor de openstelling. De huidige planning van Heijmans leidt tot een openstelling van de nieuwe weg eind 2017. Deze planning staat onder druk als gevolg van de vertraging die is opgelopen tijdens de aanbesteding.
De realisatieopdracht is in T2 opgedragen, zodat de ontworpen weg en kunstwerken daadwerkelijk kunnen worden gebouwd. Door de relatief korte bouwtijd, van in totaal 42 km provinciale weg, kunnen vertragingen die ontstaan bij werkzaamheden door kabel- en leidingbeheerders, het omvangrijke vergunningenproces of onverwachte omstandigheden in de bodem tijdens de uitvoering nog steeds leiden tot een verschuiving van de opleverdatum.



Het financiële resultaat einde werk op basis van verplichtingen, de prognose en het risicoprofiel wordt ingeschat op 4 Miljoen euro. De contractuele mijlpaal openstelling is vastgesteld op 10 november 2017. De gemiddelde reistijd van reizigers over het tracé voldoet aan de gestelde norm van 45 minuten.

1.2. Afhandeling stuurvragen uit voorgaande periode

Bron:	Stand van zaken	Status
2015_T1	Vast te stellen dat er door het terugtrekken van de 2e kraal in de bijdrage van Minister van I&M er (vóór aanbesteding) een dekkingstekort is van € 11,6 miljoen. Uit bereikte voortgang in de voorbereiding, lopende opdrachtverstrekking en daaraan gerelateerde toekomstige kostenontwikkelingen neemt de kans af op het bereiken van voldoende voordelige financiële resultaten om hiervoor volledige dekking te vinden in het krediet van de N23.	Aanhouden

Bron:	Stand van zaken	Status
2013_T2_3.10.5	Het projectbureau heeft er voor gekozen om bij de uitwerking van de projectovereenstemming met o.a. TenneT en Liander een onderscheid te maken in een operationele lijn en een juridisch/financiële lijn. Gedachte hierachter is dat de voortgang van het werk vooralsnog geen hinder ondervindt van de principiële discussies over kaders en titels voor vergoeding van verleggingskosten. Vast te stellen dat deze principiële discussie niet binnen het domein van het project N23 valt.	Loopt

1.3. Lijst gebruikte afkortingen

Afkorting	Verklaring
AD	Algemeen Directeur
BDU	Brede Doel Uitkeringen
BEL/GOG	Directie Beleid, sector GebiedsOntwikkeling en Grondzaken
BLVC	Bereikbaarheid Leefbaarheid Veiligheid en Communicatie
BP procedure	Belemmeringenwet Privaatrecht procedure
BU	Directie Beheer en Uitvoering
BU/BSP	Directie Beheer en Uitvoering, sector Beheerstrategie en Programmering Infrastructuur
BU/INFRA	Directie Beheer en Uitvoering, Sector Realisatie Infrastructuur
BU/IGI	Directie Beheer en Uitvoering, Sector Ingenieursdiensten Geo-Informatie
BU/VM	Directie Beheer en Uitvoering, Sector VerkeersManagement
CBS	Centraal Bureau Statistiek
CdK	Commissaris van de Koning
CRM	Customer Relationship Management
DDM	Duurzaam DataManagement
DNV-GL	Det Norske Veritas Germanische Lloyd (certificerende instantie)
Dt	Deeltracé
DO	Definitief Ontwerp
DOVW	DeelOpdracht Vooruitlopend Werk
DVM	Dynamisch VerkeersManagement
HHNK	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
I&M	(ministerie van) Infrastructuur en Milieu
KB	Koninklijk Besluit
KW15	Kunstwerk nr. 15
mio	Miljoen
MONA	MIRT Onderzoek Noordkant Amsterdam
NHD	Noordhollands Dagblad
OG	Opdrachtgever, i.c. de directeur B&U
ON	Opdrachtnemer, i.c. de programmamanager N23
PIP	Provinciaal InpassingsPlan
PMI	Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur
PMO	Programma Meerjarig Onderhoud
PWN	Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland
RTT	Regionaal Tactisch Team
RUD	Regionale Uitvoering Dienst

Afkorting	Verklaring
T1	Tertiaal 1 (1 januari t/m 30 april)
TWINH	Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland
VAT	Voorbereiding, Administratie en Toezicht
VCP	VerkeersCoördinatiePunt
VTA	Verzoek Tot Aanpassing
VVGB	Verklaring Van Geen Bedenkingen
WRK	Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland

1.4. Leeswijzer rapportage

Deze rapportage beschrijft de voortgang en planning voor de komende periode en geeft inzicht in het beheer van de middelen Tijd, Geld, Scope, Risico's Kwaliteit, Informatie en Organisatie voor het project.

2. Scope

Geen wijzigingen.

3. Omgeving

3.1. Archeologie

De opgravingen vooruitlopend op de aanleg van de weg zijn afgerond. Op enkele plaatsen, waaronder bij de Streekweg en de Dorpsstraat in Obdam zal nog archeologisch onderzoek plaatsvinden direct vooruitlopend aan de uitvoering, omdat het praktischer is dit te combineren met het werk van de aannemer. Zoals in T1 gerapporteerd zijn er bijzondere vondsten uit de bronstijd gedaan, waarover meer gerapporteerd zal worden in T3.
Na afronding van het veldwerk wordt een voorstel voor nadere uitwerking gedaan in een zogenaamd evaluatierapport. Op basis van de evaluatierapporten wordt duidelijk wat de totale kosten voor het archeologisch onderzoek bedragen. De verwachting is dat de kosten binnen het budget vallen.

3.2. Planologie | Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

De ontwerp omgevingsvergunning voor de fietstunnel Wogmeer heeft samen met de ontwerp verklaring van geen bedenkingen met ingang van 4 juni 2015 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Hiertegen zijn geen zienswijzen ingediend. Het streven is om de VVGB definitief te laten vaststellen in de PS vergadering van 16 november a.s. Daarna zal deze samen met de definitieve omgevingsvergunning ter inzage worden gelegd. Dit wordt uitgevoerd door de Regionale Uitvoeringsdienst Noordzeekanaalgebied.
Voor wat betreft het gevelisolatieonderzoek: inmiddels zijn alle bewoners/eigenaren aangeschreven en hebben we van de meeste toestemming gekregen om het onderzoek uit te voeren.

3.3. Vergunningen

Door de hoofdaannemer moeten nog ongeveer 160 vergunningen worden aangevraagd voor het project N23 Westfrisiaweg. Heijmans heeft gekozen om deze zoveel mogelijk te bundelen vanwege lagere legeskosten. Er worden 6 clusters van vergunningen aangevraagd bij de RUD. Door de grote hoeveelheid vergunningen en de tijdsdruk op het proces, ontstaat het risico dat vergunningen te laat worden verleend. Vooralsnog is dit niet het geval.

3.4. Verkeersmanagement

De afstemming met stakeholders verloopt goed via het BLVC overleg. Er is een 0-meting gedaan op het tracé voor wat betreft de reistijd van oost naar west en vice versa. De rapportage van dit zogenaamde 'reistijd-kompas' vindt periodiek plaats en laat zien dat het effect van de werkzaamheden op verkeershinder binnen de normen blijft.

De arbeidsinspectie heeft een brief gestuurd aan de provincie en Heijmans met daarin de opmerking dat verkeersregelaars niet mogen worden ingezet bij het werk N23 Westfrisiaweg tenzij aangetoond kan worden dat dit echt niet anders kan. Aangezien veiligheid voorop staat wordt op dit moment op basis van deze brief gewerkt en is een apart hoofdstuk aan verkeersregelaars gewijd in het verkeersmaatregelenplan. Er is met andere wegbeheerders afgesproken om ook soortgelijke afspraken vast te leggen.

3.5. Beheer en onderhoud

Door het projectbureau is een overzicht opgesteld betreffende gewenste overdracht in beheer en onderhoud van projectdelen na realisatie van de N23. Op basis van het overzicht vindt overleg plaats met de betreffende beheerders en BU/BSP om te komen tot afspraken. Op basis van de toekomstige beheergrens op hoofdlijnen worden de draaiboeken voor overdracht per beheerder gemaakt.

3.6. Overdracht aan de beheerorganisatie

Om de overdracht naar de diverse beheerders aan het einde van het project goed te laten verlopen wordt er een pilot opgezet voor de aansluiting Avenhorn op de A7, waarin een klein deel van het werk wordt overgedragen aan RWS volgens het proces zoals in het contract is opgenomen. Deze pilot wordt uitgevoerd in T1 van 2016. De provinciale beheerders zijn positief over de betrokkenheid in deze fase van het project. Als de wijze van overdracht is opgezet wordt deze verder uitgerold naar andere beheerders, zoals gemeenten en HHNK.

3.7. Grondzaken en –verwerving

3.7.1. Grondverwerving

Op twee dossiers na zijn alle gronden beschikbaar gekomen voor het project. Deze eigenaren zijn in cassatie gegaan tegen het vonnis van de rechtbank om de onteigening uit te spreken. Voor beide percelen zijn beheersmaatregelen genomen teneinde vertraging op de eindmijlpaal op te kunnen vangen. In één dossier is in juli uitspraak gedaan en is het dossier terug verwezen naar de rechtbank. In oktober is opnieuw vonnis te verwachten. Het is denkbeeldig dat de wederpartij opnieuw in cassatie zal gaan. In het tweede dossier is uitspraak van de Hoge Raad en de hiermee gepaard gaande beschikbaarheid van de grond, in november te verwachten. Daarnaast is een drietal dossiers nog in behandeling bij de rechtbank teneinde de hoogte van de schadeloosstelling vast te stellen. Zittingen van de rechtbank zijn in september. Als de uitspraken invloed hebben op de hoogte van de schadeloosstellingen, is het beschikbare budget naar verwachting toereikend om dit op te vangen.

3.7.2. Planschade nadeelcompensatie

De registratie van schade en klachten verloopt via het servicepunt van B&U. De verzoeken (lees: melding, vraag, klacht, planschade, nadeelcompensatie of bouwschade) zijn te relateren aan het gewijzigde planologische regime als gevolg van het PIP-Westfrisiaweg (N23). Er zijn 29 aanvragen tot het uitkeren van planschade ingediend. In 10 zaken is een tegemoetkoming toegekend. Bij één van deze zaken loopt nog een bezwaarschrift. Er zijn 8 zaken afgewezen. De rest van de zaken is nog in behandeling bij de schadeadvies-

commissie. Per schadeverzoek wordt vanuit het projectbureau N23 de schade adviescommissie ondersteund bij de gesprekken en huisbezoeken van de aanvragers.

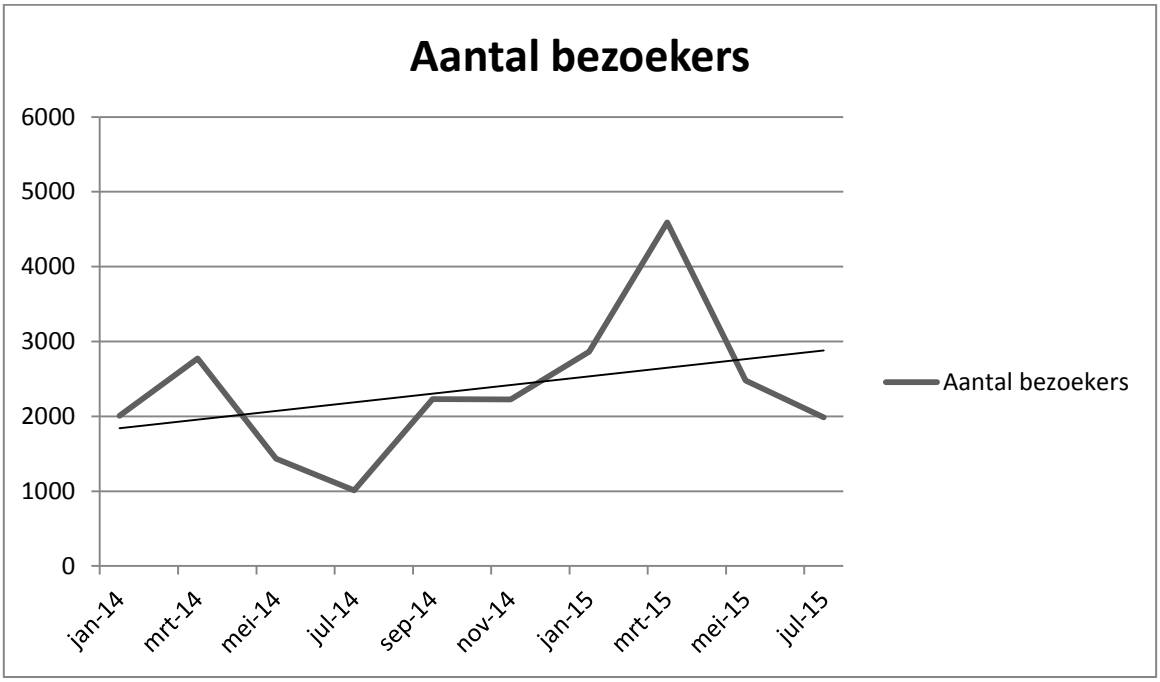
3.7.3. Activiteiten komende periode

De komende periode zal in het teken staan van de afwikkeling van alle verworven dossiers. Daarnaast moeten de transacties met de verschillende overheden (alleen Heerhugowaard is afgewikkeld) worden behandeld. Voorts zullen de nog onder de rechter zijnde dossiers in behandeling zijn.

3.8. Communicatie

3.8.1. Rapportage website en sociale media

In onderstaande grafiek is het aantal bezoekers per maand naar: www.n23westfrisiaweg.nl weergegeven.



Sinds de zomer van 2013 heeft het project een Twitter-account (@Westfrisiaweg).
In tertiaal 2 van 2015 telt deze account 30 nieuwe volgers en zijn er 19 nieuwe tweets verstuurd. Het totaal aantal volgers komt hiermee op 395 en het totaal aantal verstuurde tweets op 126.

3.8.2. Diverse bijeenkomsten

- 12 mei: Presentatie ouderenbond
- 18 mei: Presentatie provincie Zuid-Holland - Rijnland Route
- 23 mei: Demo 3D visualisatie open dag gemeentehuis Drechterland
- 11 juni: Demo 3D visualisatie B&U congres
- 15 juni: Presentatie LTO Noord afdeling West-Friesland
- 25 juni: Presentatie Sector BSP
- 25 juni: Presentatie gemeente Hoorn afdeling Ruimtelijke Ordening
- 24 augustus: Voorlichtingsbijeenkomst vertegenwoordigers scholen

3.8.3. Media

Er zijn 31 aan het project gerelateerde berichten in de media verschenen. 19 berichten direct gerelateerd en 12 berichten zijdelings gerelateerd aan het project. Een top 3 van de meest opvallende berichten die de afgelopen periode zijn verschenen:

- Aanleg N23 zonder hinder voor verkeer, 1-5-2015, NHD editie Alkmaar;
- Omleiding als logische, maar tijdelijke route, 7-5-2015, NHD editie West-Friesland;
- Skeletten in grafheuvel uit bronstijd, 19-6-2015, voorpagina NHD editie West-Friesland.

3.9. Kabels & Leidingen

3.9.1. Activiteiten gepland en uitgevoerd

Alle 48 categorie 1 verleggingen zijn volgens planning uitgevoerd voor de start van het uitvoeringscontract. Categorie 1 betreft kabels en leiding waarvan vaststaat dat deze vooruitlopend op de aanleg van de weg moeten zijn verlegd en daarom door PNH zijn gecoördineerd. Verder zijn in 2014 in verband met de vertraging in de aanbesteding drie categorie 2 verleggingen van PWN/WRK en een van HHNK door het projectbureau als categorie 1 verleggingen opgepakt om te voorkomen dat de opleverdatum van het gehele project in gevaar komt. Deze verleggingen zijn volgens planning op 1 april 2016 afgerond.

Categorie 2 verleggingen betreffen kabels en leidingen waarbij de provincie vooraf tot projectovereenstemming komt met de leidingbeheerder en waarbij Heijmans deze verlegging binnen zijn werkzaamheden coördineert. Over het gehele traject zijn categorie 2 verleggingen in uitvoering. Er worden door Heijmans wel wijzigingen in de tracés gevraagd als gevolg van het ontwerp. De netbeheerders moeten in dat geval ontwerpwijzigingen doorvoeren.

Bij Categorie 3 verleggingen dient Heijmans namens de Opdrachtgever alle afspraken met de kabel- en leidingbeheerders te maken, omdat deze verleggingen het gevolg zijn van het gekozen ontwerp. In totaal zullen er circa 100 projectovereenstemmingen categorie 3 moeten worden gesloten.

3.9.2. Activiteiten komende periode

De komende periode zal in het teken staan van het verder voorbereiden van categorie 2 verleggingen. Verder worden door Heijmans de ontwerpen voor de categorie 3 verleggingen afgestemd met de netbeheerder. De activiteiten voor het PB N23 zullen voornamelijk bestaan uit het opstellen van enkele resterende projectovereenstemmingen voor categorie 2 verleggingen, administratieve en financiële afhandeling van de categorie 1 verleggingen en afstemming met hoofdaannemer en netbeheerders voor categorie 2&3 verleggingen.

4. Contractmanagement/Uitvoering

4.1. Activiteiten gepland en uitgevoerd

De afgelopen periode heeft Heijmans delen van het Uitvoerings-Ontwerp (UO) uitgewerkt. Hiertoe vindt regelmatig afstemming plaats met de diverse stakeholders.
De in een eerder stadium opgedragen Deelopdrachten Vooruitlopend Werk zijn voor een belangrijk deel uitgevoerd, op een paar locaties loopt het proces van aanbrengen van voorbelasting nog door. In en rond de bouwvak is Heijmans ook begonnen met uitvoeringswerkzaamheden die betrekking hebben op de realisatieopdracht. Deze opdracht is **2** september 2015 verstrekt, waarmee er vanaf nu sprake is van ‘aangenomen werk’ voor het gehele project. Hiervoor is de bouwsom die door Heijmans in T1 is ingediend, beoordeeld door een extern bureau. Het resultaat van deze beoordeling is dat de aanbieding die door Heijmans in 2013

is gedaan, wordt gestand gedaan. Dit betekent dat de totale opdrachtsom voor het gehele werk is vastgesteld op € 204.322.000. In T2 is er een substantiële claim door Heijmans ingediend. Deze claim betreft interpretatie van geotechnische gegevens en knelpunten ter plaatse van een aantal kabels en leidingen, mede gerelateerd aan de geotechniek. Om deze claim inhoudelijk goed te kunnen beoordelen is de expertise van bureau Deltares ingeschakeld, kennisinstituut op onder andere het gebied van grondmechanica. De hieruit volgende rapportage is aanleiding geweest om de claim van Heijmans af te wijzen.
De planning en termijnstaat voor het gehele project zijn geaccepteerd waarmee tezamen met de bouwsom de baseline voor het verdere verloop van het project is vastgesteld.
ProRail heeft in T2 de realisatie van de onderdoorgangen bij KW4 (Heerhugowaard) en KW15 (Drechterland) voorbereid. Bij KW4 is er in goed overleg met ProRail en beide aannemers Strukton en Heijmans een oplossing gevonden voor het niet tijdig beschikbaar zijn van een van de benodigde percelen grond. Dankzij deze oplossing kan het risico van het mislopen van de buitendienststelling van het treinverkeer in september beheerst worden, waarmee het project op planning blijft.
In het kader van de contractbeheersing is in T2 weer een aantal audits uitgevoerd op het kwaliteitssysteem van Heijmans. Deze audits gaven geen aanleiding tot negatieve bevindingen, waarmee vooralsnog geconcludeerd kan worden dat het kwaliteitsmanagementsysteem voldoende functioneert.

4.2. Activiteiten komende periode

Naar verwachting wordt in T3 het Uitvoeringsontwerp afgerond. De Deelopdrachten Vooruitlopend Werk en Voorbereiding zullen dan naar verwachting gereed zijn. Als onderdeel van de Deelopdracht Uitvoering zal gestart worden met het realiseren van de eindsituatie. Zo zal er begonnen worden met werkzaamheden aan verschillende kunstwerken, in eerste instantie voornamelijk op het oostelijk deel van het tracé. Naar verwachting zal alle voorbelasting in T1 2016 aangebracht zijn.
In september en oktober realiseert ProRail gedurende 2 weekendafsluitingen beide spoorwegonderdoorgangen. In de uitvoeringsfase zullen in het kader van de contractbeheersing steeds meer producttoetsen buiten op het werk worden uitgevoerd.

5. Programmabeheersing

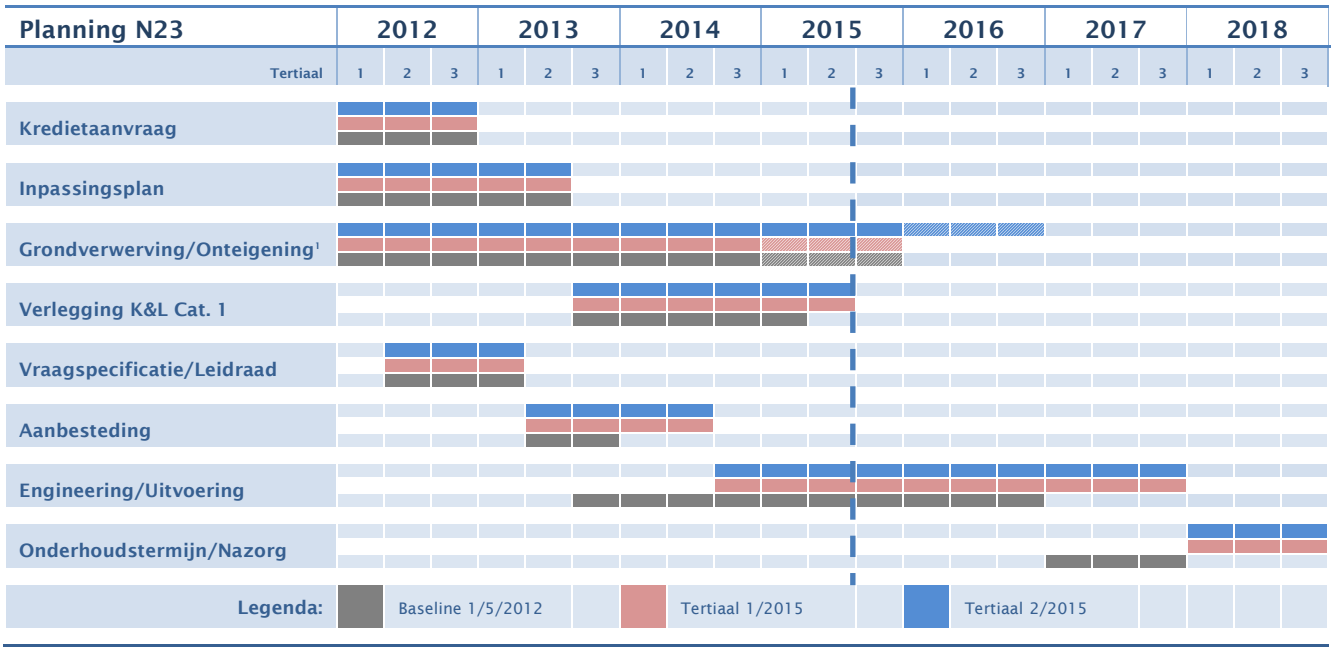
5.1. Tijd (Planning)

De in deze rapportage beschreven voortgang heeft de volgende consequenties voor de planning:

- De grondverwerving is afgerond op twee cassatieprocedures na die tegen de onteigening zijn ingesteld. Bij één cassatie is er de kans dat de cassatie tot in 2016 doorloopt. De procedures kunnen worden opgevangen in de planning en leveren dus geen vertraging op voor de openstelling.
- De verleggingen van de categorie 1 leidingen (door provincie te coördineren) zijn afgerond.
- De engineering en uitvoering van Heijmans en Strukton liggen op schema.

De planning leidt tot een openstelling van de nieuwe weg eind 2017. Deze planning staat onder druk als gevolg van de vertraging die is opgelopen tijdens de aanbesteding. Vertragingen die mogelijk ontstaan bij werkzaamheden door kabel- en leidingbeheerders, het omvangrijke vergunningenproces of onverwachte omstandigheden in de bodem tijdens de uitvoering kunnen nog steeds leiden tot een verschuiving van de opleverdatum.

De planning op hoofdlijnen ziet er nu als volgt uit:



5.2. Risico's

Het afgelopen tertiaal hebben zich de volgende ontwikkelingen voorgedaan op het gebied van risico's:
Het risico dat de onteigening van gronden vertraagt als gevolg van cassatie heeft zich voorgedaan. Het effect van deze cassatie op de planning is beheerst door de uitvoeringswijze aan te passen en het is daarom geen risico meer.
Het financiële risicoprofiel van het project is gedaald als gevolg van de vaststelling van de bouwsom en het verstrekken van de deelopdracht uitvoering.

Hieronder zijn de belangrijkste risico's benoemd per 1 september 2015 (in willekeurige volgorde):

Risico-omschrijving	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
Kabels en leidingen niet tijdig verlegd.	Verleggingen vergen meer tijd dan voorzien	• Vertraging in uitvoering • Meerkosten wegens vertraging verhaald door aannemer	• Overleg met netbeheerders • Fasering aanpassen
Onverwachte omstandigheden tijdens uitvoering (vervuilde grond, asbest, teerhoudend asfalt, bommen, archeologie, flora en fauna)	Vooraf kunnen niet alle omstandigheden volledig in kaart worden gebracht	Meerkosten wegens extra werk en vertraging verhaald door aannemer	• Maatregelen treffen voor beschermde diersoorten • Fasering aanpassen

[1] Het gearceerde deel betreft mogelijke cassatie bij onteigening

Risico-omschrijving	Oorzaak	Gevolg	Beheersmaatregel
Consolidatietijden grondophogingen vallen tegen	Aangehouden zettingstijden en/of uitvoeringsmethodiek te optimistisch ingeschat	• Oplevering N23 in 2017 wordt niet gehaald • Geen financieel gevolg, want extra tijdgebonden kosten zijn voor rekening van Opdrachtnemer	• Zettingsversnellende maatregelen • Fasering aanpassen
Vergunningen worden te laat verkregen	• Gebrek aan afstemming met bevoegd gezagen • Veel vergunningen in korte tijd nodig	• Oplevering N23 in 2017 wordt niet gehaald • Geen financieel gevolg, want extra tijdgebonden kosten zijn voor rekening van Opdrachtnemer	• Intensiveren overleg met bevoegde gezagen • Sturen op vergunningenproces bij aannemer
Uitvoeringswerkzaamheden leiden tot ernstige hinderbeleving	Afstemming tussen uitvoering en omgeving vindt niet afdoende plaats	Slechte pers en politieke onrust	• Sturen op proces van hinderbeperking bij de aannemer

5.3. Kwaliteit

Audit kwaliteitssysteem

In dit tertiaal is een interne audit uitgevoerd op het proces van wijzigingsverzoeken. Enkele verbeterpunten worden in het kwaliteitssysteem verwerkt. Verder zijn voorbereidingen getroffen om het kwaliteitssysteem te actualiseren voor de uitvoeringsfase van het project. In T3 wordt het projectbureau N23 opnieuw gecertificeerd door DNV-GL (voorheen DNV).

5.4. Geld (Uitgaven)

5.4.1. Uitgaven gepland en gerealiseerd

Voor het programma N23 is een krediet beschikbaar gesteld van € 421,77 miljoen. Dit krediet wordt gedekt door bijdragen van de provincie, gemeenten, hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het Rijk. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken voor uitgaven (het krediet N23).

Tabel tertiaalrapportage

	A	B	C	D=A+B+C	E	F	G=E+F	H=D-F
UITGAVEN [1]	Krediet PS (88-2012)	Budget mutaties	Scope toevoeging	Actueel beschikbaar budget	Uitgaven [2] t/m 2e Tertiaal 2015	Prognose nog uit te geven	Prognose totaal uitgaven	Geraamd resultaat uitgaven
VAT kosten / Communicatie	61,60	-0,23	0,00	61,37	51,75	7,79	59,55	1,82
Uitvoering (incl Prorail)	269,74	-14,27	3,93	259,39	58,83	200,50	259,34	0,06
Kabels en Leidingen	31,77	5,64	0,00	37,42	33,10	3,63	36,73	0,68
Grondverwerving	52,38	0,00	0,00	52,38	47,76	2,81	50,57	1,81
BTW (Niet compensable)	0,00	4,00	0,00	4,00	0,00	5,00	5,00	-1,00
Risico Programmabreed	6,28	4,86	0,00	11,14	0,00	10,58	10,58	0,63
1 Totaal uitgaven N23	421,77	0,00	3,93	425,70	191,44	230,33	421,77	4,00

In de volgende tabel wordt de ontwikkeling van uitgaven en geraamd resultaat einde werk weergegeven:

Uitgaven (regel 1): Het netto geraamd resultaat uitgaven o.b.v. de huidige inzichten geeft een positief resultaat van € 4,00 miljoen

Voor het programma N23 is een taakstellend krediet beschikbaar gesteld van € 421,77 miljoen
Hieraan is een bedrag van € 3,93 miljoen toegevoegd als gevolg van scopewijzigingen.

Deze scopewijzigingen hebben betrekking op:
- Fiets-/voetgangerstunnel Wogmeer in de gemeente Koggenland ad € 2,15 miljoen;
- Fiets-/voetgangerstunnel Zevenhuis in de gemeente Hoorn ad € 1,78 miljoen.

Totaal bedraagt het actuele budget, inclusief scopewijziging, € 425,70 miljoen.

5.4.2. Uitgaven (regel 1)

Als gevolg van de vaststelling van de bouwsom en het verstrekken van de deelopdracht uitvoering is het financiële risicoprofiel van het project gedaald, hierdoor is er een positief geraamde resultaat uitgaven van € 4,00 miljoen.

De uitgaven in 2015 tot en met deze verantwoording bedragen € 27,85 miljoen (peildatum 25 augustus 2015). Dit zijn kosten welke betrekking hebben op:
- VAT kosten / Communicatie (€ 1,78 miljoen): Inzet personeel, facilitaire uitgaven binnen het project N23, Communicatie, inzet ingenieursbureau voor aanvullende adviezen en onderzoeken en inrichting data management systeem.

- Uitvoeringscontract (inclusief ProRail) (€ 17,89 miljoen): uitvoeren vooruitlopende werkzaamheden, dit i.v.m. de voortgang. Engineering van het uitvoeringscontract en uitvoeren 2 overeenkomsten t.b.v. ProRail kunstwerken.
- Grondzaken (€ 4,86 miljoen): verwerving van gronden en woningen. Onteigeningkosten, Inhuur taxateurs en planschade.
- Kabels en leidingen (€ 3,33 miljoen): uitvoeren van categorie 1 en 2 verleggingen als voorbereiding op de uitvoering.

In totaal is er tot en met dit tertiaal € 153,70 miljoen besteed, dit is € 191,44 miljoen inclusief verplichtingen.

5.4.3. Prognose nog uit te geven (kolom E)

De prognose nog uit te geven bedraagt totaal € 230,33 miljoen. Het betreft hier de raming van de resterende uitgaven tot einde project. In deze raming zitten tevens de door de directie B&U opgedragen aanvullende werkzaamheden voor onderhoud wegen en kunstwerken (PMO) ad € 4,72 miljoen en de aanleg van vaarduikers ad € 0,31 miljoen. De kosten voor deze werkzaamheden worden niet gedekt uit het krediet N23 maar volledig gedekt d.m.v. een interne doorberekening naar de hiervoor gereserveerde begrotingsposten binnen resp. het programma PMO en TWINH.

5.4.4. Uitgaven komende periode

In het PMI 2015-2019 wordt het kasritme over 2015 geraamd op € 60 miljoen. De uitgaven over 2015 (peildatum 25 augustus 2015) bedragen € 27,85 miljoen. Voor de realisatie van het geraamde kasritme ligt de focus in de laatste periode van 2015. De uitgaven in de komende periode worden vooral toegeschreven aan het uitvoeringscontract, grondzaken en kabels en leidingen.

5.4.5. Activiteiten afgelopen periode

Accountantsverklaring

Het accountantskantoor is onlangs gestart met de doorlichting op het financiële systeem van de N23 over het boekjaar 2014. Het doel is het verkrijgen van een goedgekeurde accountantscontrole over dit boekjaar. Aandacht zal uitgaan naar de juiste naleving van wet- en regelgeving, een onafhankelijk oordeel over rechtmatige en doelmatige besteding van middelen en de betrouwbaarheid van de financiële verantwoording van uitgaven en inkomsten. In het 3e tertiaal 2015 zal de doorlichting worden afgerond.

6. Bijlage kaart N23

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN - 5 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
P.J. Hoogervorst
BEL/NRL

Doorkiesnummer +31235143428
hoogervorstp@noord-holland.nl

Betreft: begrotingspost Regionale Samenwerking

Verzenddatum
- 5 NOV. 2015

Kenmerk
672675/693460

Uw kenmerk
-

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis.

Wij hebben op 3 november 2015 besloten om aan de bezuiniging op de begrotingspost Regionale Samenwerking, zoals aangekondigd in de Kaderbrief 2015-2018, invulling te geven en daartoe:

- de begroting voor het programma Groene Hart vast te stellen op maximaal € 90.000,- per jaar vanaf 2017;
- de begroting voor het programma Laag Holland vast te stellen op maximaal € 106.250,- per jaar vanaf 2017;
- de begroting voor het programma Wadden vast te stellen op maximaal € 189.700,- per jaar in 2017 en 2018 en op maximaal € 149.700,- vanaf 2019.

Onderstaand lichten wij ons besluit nader toe.

In de Kaderbrief 2015-2018 is een provinciale bezuiniging aangekondigd op de begrotingspost Regionale Samenwerking met ingang van 2017 van € 758.000,- naar € 237.250,-[1], omdat is geoordeeld dat de taken binnen deze begrotingspost slechts indirect bijdragen aan het bereiken van de provinciale kerntaken. Onder de begrotingspost vallen drie gebiedsprogramma's: Groene Hart, Laag Holland en Wadden. Wij hebben op 27 oktober 2015 besloten hoe de bezuiniging wordt verdeeld over de drie gebiedsprogramma's.

[1] In ons coalitieakkoord is hieraan € 60.000,- toegevoegd voor het programma Groene Hart. In totaal is dus met ingang van 2017 € 297.250,- beschikbaar op de begrotingspost Regionale Samenwerking.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Wij hebben de drie gebiedsprogramma's daarom nader doorgelicht. Wij hebben daarbij geconstateerd, dat er in de periode 2015- 2017 een aantal ontwikkelingen zijn, waardoor de begrotingen van de drie gebiedsprogramma's al autonoom lager worden, waaronder:

1. De overheveling van de promotie van het Groene Hart naar de gemeenten in het gebied, en de beperktere invulling van de ondersteuning van de stuurgroep door het programmabureau;
2. De introductie van een provinciebrede subsidieregeling voor het verbeteren van weidevogelhabitats, waardoor de subsidieregeling voor het verbeteren van de weidevogelhabitats in Laag Holland kan vervallen;
3. De realisatie van het Recreatieplan Laag Holland 2005 in 2016;

Een aanvullende bezuiniging van € 153.750,- per jaar met ingang van 2017 wordt behaald door:

1. Afslanking van het programmabureau Groene Hart met tenminste 40 % t.o.v. 2016, tot maximaal € 60.000,-. Hierdoor wordt € 40.000,- bezuinigd. Wij zijn van mening dat bij een soortgelijke bezuiniging door ons en de andere twee provincies nog altijd een voldoende capaciteit -ter grootte van € 300.000,- per jaar- voor het programmabureau Groene Hart resteert om de doelen van het programma te realiseren.
2. Beëindiging van de subsidieverstrekking aan projecten in Laag Holland, gericht op het bevorderen van stad-land relaties en de participatie van bewoners bij het landschap. Hierdoor wordt € 100.000,- bezuinigd. Wij zijn van mening dat genoemde subsidies onvoldoende bijdragen aan de kernvraagstukken van Laag Holland.
3. Verkleining van de post onvoorzien in het gebiedsprogramma Laag Holland van € 23.000,- naar € 9.250,-. Hierdoor wordt € 13.750,- bezuinigd.

Om tot een sluitende dekking in 2017, 2018 en 2019 te komen zullen wij € 88.700,- in 2017 en 2018 en € 48.700,- in 2019 overhevelen van de begrotingspost Cofinanciering Wadden naar de begrotingspost Regionale Samenwerking. Daarmee kunnen wij de organisatie en de programma's voor de Wadden continueren. Wij zijn van mening dat hierop geen bezuiniging mogelijk is omdat de komende vier jaar jaarlijks € 1 miljoen aan waddenprojecten moet worden opgestart, zoals aangegeven in ons coalitieakkoord.

Met ingang van 2020 ontstaat een jaarlijks tekort van € 48.700,- op de begrotingspost Regionale Samenwerking. Wij zullen de drie gebiedsprogramma's in 2017 opnieuw doorlichten om met ingang van 2020 tot een dekkende begroting te komen.

De begrotingen van de drie gebiedsprogramma's in de begrotingspost Regionale Samenwerking wijzigen zich hierdoor als volgt:

	2015	2017 en 2018	vanaf 2019
Groene Hart	€ 253.000,-	€ 90.000,-	€ 90.000,-
Laag Holland - provincie	€ 303.000,-	€ 106.250,-	€ 106.250,-
Wadden	€ 202.000,-	€ 189.700,-	€ 149.700,-
Totaal provincie	**€ 758.000,-**	**€ 385.950,-**	**€ 345.950,-**
Laag Holland – bijdrage gemeenten en HHNK aan de begrotingspost	€ 283.250,-	ongewis	ongewis
Totaal	€1.041.000,-	ongewis	ongewis

NB In de Kaderbrief 2015-2018 is uitgegaan van een gelijkblijvende bijdrage vanuit de gemeenten en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier aan het programma Laag Holland van € 283.250,- per jaar. Dit is niet aannemelijk. Indien de provincie bezuinigt, dan zullen de gemeenten en HHNK hun bijdrage aan het programma ook heroverwegen. Wij zullen met hen in overleg treden of en hoe zij hun bijdrage aan het gebiedsprogramma Laag Holland willen continueren.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 29 OKT. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.A. Huijzendveld
MID/AFD

Doorkiesnummer (023) 514 4616
huijzendvela@noord-holland.nl

Betreft: Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen

Verzenddatum

29 OKT. 2015

Kenmerk
272903/639077

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende toe:

- Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen van de provincie Noord-Holland.

Bijgevoegde uitvoeringsrichtlijn heeft als doel heldere richtlijnen te scheppen voor het eenduidig behandelen van aanvragen tot geldleningen en garantstellingen. Hierin zijn ook alternatieve (financierings-) mogelijkheden met hun voor- en nadelen opgenomen, om bij aanvragen van leningen en garantstellingen een zorgvuldige afweging te kunnen maken. Deze uitvoeringsrichtlijn biedt een leidraad aan Gedeputeerde Staten (aanvragen tot) geldleningen en garantstellingen op eenduidige wijze te beoordelen en af te handelen. Een checklist ten behoeve van dossiervorming en een stroomschema op basis waarvan aanvragen kunnen worden beoordeeld, zijn in de uitvoeringsrichtlijn opgenomen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G.E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Dreef 3
Haarlem [2012 HR]
www.noord-holland.nl

Uitvoeringsrichtlijn
Leningen en Garantstellingen

Richtlijnen voor het verstrekken van geldleningen en garantstellingen

Provincie Noord-Holland

Versie: oktober 2015

Inhoud

1. Inleiding 3

2. Provinciale financieringsinstrumenten 5

2.1 Subsidie 5

2.2 Deelneming 5

2.3 Geldlening (subsidie in de vorm van een lening) 6

2.4 Garantstelling 6

3. Richtlijnen geldleningen en garantstellingen 7

3.1 Risicobeheersing 7

3.2 Algemene uitgangspunten 8

3.3 Uitwerking van de uitgangspunten en beoordelingscriteria 8

3.4 Richtlijnen voor provinciale geldleningen (subsidies in de vorm van een lening) 9

3.4.1 Beoordelingscriteria geldleningen 9

3.4.2 Vergoeding voor geldleningen 10

3.5 Richtlijnen voor provinciale garantstellingen 10

3.5.1 Waarborgfondsen 10

3.5.2 Beoordelingscriteria garantstellingen 10

3.5.3 Vergoeding voor garantstellingen 11

Begrippenlijst 12

Bijlage 1 Uitstaande garantstellingen van de provincie per 2015 14

Bijlage 2 Wettelijk toetsingskader 15

Bijlage 3 Checklist opbouw dossier geldleningen / garantstellingen 17

Bijlage 4 Interne procedure 18

Bijlage 5 Toetsingskader geldleningen (stroomschema) 19

Bijlage 6 Toetsingskader garantstellingen (stroomschema) 20

Bijlage 7 Financiële beoordelingscriteria 21

1. Inleiding

Regelmatig doen partijen een beroep op de provincie Noord-Holland voor financiële ondersteuning van initiatieven. Bij de keuze om organisaties of initiatieven (al dan niet) financieel te ondersteunen geldt altijd het uitgangspunt dat sprake dient te zijn van investering in een publieke taak. Dat wil zeggen dat de financiering moet bijdragen aan de realisatie van provinciale doelen van de provincie Noord-Holland. Binnen de kaders van de geldende wet- en regelgeving kan de provincie verschillende instrumenten inzetten voor de financiering van initiatieven met een provinciaal doel. Tot nu toe bestaat het huidige financieringsinstrumentarium van de provincie voornamelijk uit subsidies (á fonds perdu) en deelnemingen (in aandelenkapitaal). In uitzonderlijke gevallen kan worden gekozen om financiering te verstrekken in de vorm van een geldlening of door een garantstelling af te geven. Om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen over de (al dan niet) financiële ondersteuning van een initiatief en de keuze voor het financieringsinstrument dat daarbij wordt ingezet, zijn heldere regels voor de beschikbare (gewenste) financieringsinstrumenten essentieel. In deze uitvoeringsrichtlijn wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende financieringsinstrumenten: subsidie (á fonds perdu), deelneming (aandeelhouderschap), geldlening en garantstelling.

Aanleiding
Regelmatig wordt een beroep gedaan op overheden om bij te dragen aan de financiering van projecten die door de markt moeilijk van de grond komen. Ook de provincie merkt dit, bijvoorbeeld door een stijgend aantal aanvragen voor provinciale geldleningen, garantstellingen en andere financieringsinstrumenten. Tot op heden bestaan binnen de provincie echter nog niet voor al deze beschikbare financieringsinstrumenten eenduidige regels met betrekking tot het (al dan niet) inzetten ervan. Voor subsidies en deelnemingen zijn wel regels vastgesteld en met deze instrumenten is in de afgelopen jaren al veel ervaring opgedaan, maar voor geldleningen en garantstellingen is dit niet het geval.

Daarnaast is in 2011 een uitgebreide evaluatie uitgevoerd van de gevallen waarin, en de wijze waarop, Gedeputeerde Staten hebben besloten tot het aangaan van garantstellingen. Naar aanleiding van deze evaluatie is een checklist opgesteld t.b.v. de dossiervorming van garantstellingen, en een toetsingskader op basis waarvan aanvragen tot nieuwe garantstellingen kunnen worden beoordeeld. De provincie heeft zich in het verleden tot omvangrijke bedragen garant gesteld, o.a. voor door gezondheidsinstellingen aangegane geldleningen. Uit het overzicht van uitstaande garantstellingen dat is opgenomen in de Begroting blijkt dat de provincie in 2015 nog elf garantstellingen heeft uitstaan met een totaal (restant) bedrag van €8.158.222. Ter illustratie is het overzicht uit de Begroting 2015 opgenomen in bijlage 1 bij deze uitvoeringsrichtlijn.

Scope
Het uitgangspunt is dat Gedeputeerde Staten haar voornemens uit het coalitieakkoord wil realiseren en eveneens de maatschappelijke doelen uit de begroting nastreeft. Hiervoor heeft zij de beschikking over een breed instrumentarium variërend van voorlichting en communicatie tot regelgeving en het inzetten van financieringsinstrumenten. In de praktijk is er veelal sprake van de inzet van een samenhangend en divers instrumentarium. Niet overal is een financiële prikkel nodig of wenselijk en de inzet van de verschillende instrumenten is doel- en context-gebonden. De voorwaarden

waaronder die vervolgens ingezet kunnen worden vragen maatwerk. Deze uitvoeringsrichtlijn dient er dan ook niet toe om met een strakke beslisboom en harde criteria instrumenten te kiezen of uit te sluiten.

Deze uitvoeringsrichtlijn heeft als doel duidelijke richtlijnen te scheppen voor het eenduidig behandelen van aanvragen tot geldleningen en garantstellingen. Hierin zijn ook alternatieve financieringsmogelijkheden opgenomen, om de verschillende instrumenten in een breder perspectief te kunnen beoordelen. Een checklist en een toetsingskader voor garantstellingen zijn eveneens in deze uitvoeringsrichtlijn opgenomen.

Wettelijk toetsingskader
Bij het verstrekken van geldleningen en het verlenen van garanties is de provincie gebonden aan zowel externe wetgeving als aan de eigen interne regelgeving. In deze uitvoeringsrichtlijn is daarom rekening gehouden met de volgende wetten en interne verordeningen:

- Algemene wet bestuursrecht (Awb);
- Wet Financiering Decentrale Overheden (FIDO);
- Provinciewet;
- Wet Markt en Overheid;
- Algemene Subsidieverordening;
- Financiële verordening.

Verder zijn de relevante Europese richtlijnen in deze uitvoeringsrichtlijn uitgewerkt, zoals de verplichting om een vergoeding te vragen voor geldleningen en garantstellingen, en de verplichting om een staatssteuntoets uit te voeren. De wettelijke bepalingen die van belang zijn m.b.t. geldleningen en garantstellingen zijn verder uitgewerkt in bijlage 2.

In deze uitvoeringsrichtlijn zijn voor geldleningen en garantstellingen richtlijnen uitgewerkt. Vanuit bestuursrechtelijk perspectief worden deze instrumenten beschouwd als subsidievorm, maar in deze uitvoeringsrichtlijn worden ze behandeld als afzonderlijke financieringsinstrumenten. Ter verduidelijking: volgens de Algemene wet bestuursrecht zijn op geldleningen en garantstellingen de regels voor subsidie van toepassing. Geldleningen worden door de provincie uitsluitend verstrekt als ‘subsidie in de vorm van een lening’. De term (provinciale) geldlening wordt daarom ook wel aangeduid als ‘subsidie in de vorm van een lening’, een gangbare term binnen de provincie. Praktisch betekent dit dat voor iedere geldlening die door de provincie wordt verstrekt een subsidiebeschikking is vereist, waarin is opgenomen dat een subsidie wordt verstrekt onder de opschortende voorwaarde van een leningsovereenkomst. Dit betreft een zogenaamde uitvoeringsovereenkomst ter uitvoering van de beschikking tot subsidieverlening. De beoordeling van subsidieaanvragen is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten, dit geldt derhalve ook voor aanvragen voor geldleningen en garantstellingen.

Deze uitvoeringsrichtlijn biedt een *leidraad* aan Gedeputeerde Staten bij de beoordeling en de afhandeling van (aanvragen tot) geldleningen en garantstellingen, maar bevat geen grondslag voor het verstrekken van deze instrumenten. De bepalingen in deze uitvoeringsrichtlijn kunnen dan ook nooit leiden tot een *verplichting* om een geldlening of garantstelling te verstrekken. Gedeputeerde Staten behouden te allen tijde de keuze om te besluiten geen geldlening of garantstelling te verstrekken afhankelijk van de specifieke situatie en omstandigheden. Aan deze uitvoeringsrichtlijn kunnen door een aanvrager geen rechten worden ontleend.

2. Provinciale financieringsinstrumenten

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de financieringsinstrumenten die door de provincie kunnen worden ingezet voor het leveren van een bijdrage aan het realiseren van provinciale doelen. De volgende instrumenten worden in deze uitvoeringsrichtlijn onderscheiden:

- Subsidie (á fonds perdu);
- Deelneming (aandeelhouderschap);
- Geldlening (subsidie in de vorm van een lening);
- Garantstelling.

Om deze financieringsinstrumenten in een breder perspectief te kunnen beoordelen, zijn de verschillende instrumenten hieronder beschreven. Het financiële risico van de verschillende instrumenten is afhankelijk van de kans op een financiële tegenvaller, en van de invloedmogelijkheden op de financiële situatie van de geldnemer.

2.1 Subsidie

Subsidies (á fonds perdu) worden ingezet om maatschappelijke organisaties en instellingen in staat te stellen om met hun activiteiten een bijdrage te leveren aan de verwezenlijking van provinciale beleidsdoelen die zonder subsidie niet, of niet geheel, gerealiseerd zouden worden. Hierbij worden altijd vooraf duidelijke voorwaarden gesteld. Bij subsidiering á fonds perdu kan het geld feitelijk maar één keer worden uitgegeven aan het beoogde doel. Bij door de provincie gesubsidieerde initiatieven die in de toekomst mogelijk winstgevend worden, kan in de subsidieovereenkomst een winstdelingsbepaling worden opgenomen, waardoor de provincie meedeelt in eventuele toekomstige winsten. Voor de meeste subsidies geldt echter dat vooraf bekend is dat het geld in principe niet terugkomt; de kans op een financiële mee- of tegenvaller bij subsidiëring is daardoor nihil. Daarentegen is controle op de juiste besteding achteraf goed mogelijk. De bevoegdheden van Gedeputeerde Staten op het gebied van subsidieverstrekking en de regels rond de subsidieprocedure zijn vastgelegd in de Algemene subsidieverordening Noord-Holland en de daarop gebaseerde uitvoeringsregelingen.

2.2 Deelneming

Het begrip deelnemingen wordt gehanteerd voor vennootschappen, waarvan de provincie aandeelhouder (“deelnemer in het kapitaal”) is. Als de borging van het publieke belang van de provincie een actievere of permanente betrokkenheid vraagt terwijl de markt zelf niet of onvoldoende investeert in het project kan worden gekozen om risicokapitaal te verstrekken, door een deelneming aan te gaan. Dit betekent dat aandelen worden gekocht in bijvoorbeeld een BV of een NV. De provincie wordt dan mede-eigenaar van de BV/NV en krijgt stemrecht en recht op eventuele winstuitkering (dividend). Het financiële risico is voor de provincie is in beginsel nooit hoger dan het ingebrachte kapitaal. Door het aangaan van een deelneming heeft de provincie directe zeggenschap in de organisatie en kan worden meegedeeld in het eventuele positieve resultaat (dividend). Verder kunnen financiële risico’s worden gedeeld met andere deelnemende partijen. Als mede-eigenaar is de provincie niet verantwoordelijk voor eventuele financiële tekorten die ontstaan in de deelneming. Het vigerende deelnemingenbeleid van de provincie is vastgelegd in de nota Verbonden Partijen.

Ook gemeenschappelijke regelingen, stichtingen en verenigingen waarin de provincie participeert, kunnen vallen onder het begrip verbonden partij. Volgens de definitie van verbonden partij in het Besluit begroting en verantwoording moet het zowel om bestuurlijk als financieel belang gaan van de provincie in een rechtspersoon. Het bestuurlijk belang is zeggenschap, hetzij uit hoofde van vertegenwoordiging in het bestuur hetzij uit hoofde van stemrecht. Een financieel belang is gedefinieerd als "*een aan de verbonden partij ter beschikking gesteld bedrag dat niet verhaalbaar is als de verbonden partij failliet gaat onderscheidenlijk het bedrag waarvoor aansprakelijkheid bestaat indien de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt*".

2.3 Geldlening (subsidie in de vorm van een lening)

Een provinciale geldlening wordt uitsluitend verstrekt als subsidie in de vorm van een lening, ook wel kredietsubsidie genoemd. Hierbij is feitelijk sprake van een onderhandse geldlening, waarbij de provincie direct, zonder tussenkomst van een bank, geld uitleent en waarbij de partijen onderling ('onderhands') afspraken maken over de voorwaarden van de lening. Onderhandse leningen hoeven niet te worden ingeschreven in openbare registers en vereisen geen betrokkenheid van een notaris. Bij financiering in de vorm van een geldlening wordt door de provincie niet meegedeeld in het (eventuele) positieve resultaat van de geldnemer. Als geldgever is de provincie niet direct betrokken bij de bedrijfsvoering en heeft het geen zeggenschap in de organisatie. Omdat sprake is van vreemd vermogen is de provincie wel preferent ten opzichte van verstrekkers van eigen vermogen (deelnemingen) in het geval de geldnemer failliet gaat, maar in zo'n geval is pas achteraf (na het faillissement) duidelijk in hoeverre (een deel van) de lening wordt terugbetaald aan de provincie.

2.4 Garantstelling

Bij de keuze voor een garantstelling als financieringsinstrument wordt, in tegenstelling tot de andere beschreven financieringsinstrumenten, niet direct geld uitgegeven. Het bedrag waarvoor de provincie zich garant stelt wordt door de provincie pas uitgegeven als de geldnemer in betalingsproblemen komt. Voor afgegeven garantstellingen wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en Risicobeheersing van de Begroting en Jaarrekening onderbouwd hoe deze zich verhouden tot het weerstandsvermogen. Bij een garantstelling is vooraf niet bekend of de provincie tot betaling zal moeten overgaan en, zo ja, wanneer en hoeveel er betaald moet worden. Verder heeft de provincie geen directe relatie met de geldnemer waardoor moeilijk zicht en controle op de organisatie en de financiële situatie van de geldnemer mogelijk is.

3. Richtlijnen geldleningen en garantstellingen

Het uitgangspunt bij het verstrekken van geldleningen en garantstellingen is “nee, tenzij”. In principe worden deze instrumenten niet ingezet voor het financieel ondersteunen van provinciale doelen, tenzij er omstandigheden zijn die daartoe aanleiding geven. Dit vanuit het principe dat private partijen de zaken onderling vanuit hun eigen verantwoordelijkheid regelen, dus zonder tussenkomst van de provincie. Het verstrekken van geldleningen en garantstellingen is op zichzelf geen provinciale taak en wordt daarom zoveel mogelijk overgelaten aan de markt. Bovendien is de ervaring met deze instrumenten binnen de provinciale organisatie beperkt, en is er onvoldoende capaciteit om dit soort instrumenten op te zetten en te beheren. Met aanvragen voor geldleningen en garantstellingen wordt daarom in beginsel zeer terughoudend omgegaan. Voor iedere aanvraag die bij de provincie binnenkomt, worden alle documenten en correspondentie vanaf het moment van aanvraag gearchiveerd. In bijlage 3 is een checklist opgenomen met de documenten die ten minste voor iedere *aangevraagde* geldlening en garantstelling worden gearchiveerd. De interne procedure voor het administreren van *toegekende* geldleningen en garantstellingen is opgenomen in bijlage 4.

3.1 Risicobeheersing

Het verstrekken van geldleningen en het afgeven van garantstellingen leidt tot financiële risico’s. De vraag óf en zo ja wanneer de provincie tot uitbetaling van (een deel van) het gegarandeerde bedrag moet overgaan en wat in dat geval de financiële gevolgen zijn, is vooraf moeilijk in te schatten. Dit risicobesef is er ook bij waarborgfondsen, waarbij de beoordeling van garantieaanvragen regelmatig negatief uitvalt. Daarnaast zijn banken vaak niet bereid om geldleningen te verstrekken zonder garantstelling van een derde, waardoor instellingen eerder geneigd zijn om de provincie te benaderen. Op basis van de gemotiveerde afwijzing door een waarborgfonds (of -fondsen) en banken maakt de provincie een eigen afweging tussen het publiek belang van de met de geldlening te financieren investering en de risico’s die met de garandering van de geldlening samenhangen. In het algemeen geldt dat als een waarborgfonds (zie paragraaf 3.4.1) de aanvraag tot een garantstelling van een instelling afwijst om financiële redenen, de provincie de aanvraag tot garantstelling dan eveneens kan afwijzen. Een aanvraag voor provinciale garantstelling wordt alleen in behandeling genomen als de aanvragende instelling een formeel verzoek indient bij het waarborgfonds en het waarborgfonds hierop schriftelijk reageert met redenen van afwijzing. De provincie neemt deze toets van een gespecialiseerde organisatie als uitgangspunt voor een eigen afweging van de aanvraag tot een garantstelling, waarbij ook wordt betrokken de weigering van een drietal banken om een lening zonder garantstelling te verstrekken. Gedeputeerde Staten kunnen vervolgens in haar eigenstandige rol alsnog voor een garantieverlening kiezen. Garantstelling wordt dan maatwerk, waarbij het uitgangspunt is de risico’s voor de provincie zo beperkt mogelijk te houden.

Een extra aandachtspunt is de risicopositie van de provincie zelf, die bij iedere geldlening en garantstelling verder verslechtert. Dit vraagt om duidelijke regels die up-to-date zijn voor nieuwe aanvragen tot deze instrumenten. Daarnaast is het van belang de geldleningen- en garantstellingenportefeuille goed te beheren, omdat risico’s snel kunnen veranderen. Het is zaak om de beheersing van de garantstellingenportefeuille door de instellingen zelf en de informatieplicht daarover aan de provincie nog eens tegen het licht te houden.

Om binnengekomen aanvragen op uniforme wijze te kunnen afhandelen zijn heldere richtlijnen gewenst. De hieronder geformuleerde uitgangspunten en beoordelingscriteria bieden daartoe een aanzet.

3.2 Algemene uitgangspunten

De beoordeling van aanvragen voor geldleningen en garantstellingen is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Bij de beoordeling van nieuwe aanvragen worden de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

1. Er worden alleen geldleningen en garantstellingen verstrekt indien sprake is van financiering van een publieke taak. Dat wil zeggen dat ze moeten bijdragen aan het maatschappelijk belang voor Noord-Holland, ter beoordeling van Gedeputeerde Staten;
2. Er worden geen geldleningen of garantstellingen verstrekt indien de aanvrager een politieke doelstelling heeft;
3. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om te besluiten over aanvragen voor geldleningen en garantstellingen die binnen de begrotingskaders vallen. Voor aanvragen die niet binnen de begrotingskaders vallen dient een voorstel aan Provinciale Staten te worden voorgelegd;
4. Voordat een provinciale garantstelling kan worden afgegeven is door de aanvrager eerst de mogelijkheid onderzocht om de garantstelling onder te brengen bij een waarborgfonds;
5. Indien een geldlening of garantstelling wordt verstrekt wordt, gelet op de risico's voor de provincie, de staatssteunregels en de Wet markt en overheid, een marktconforme vergoeding in rekening gebracht bij de instelling;
6. Indien een garantstelling wordt verstrekt aan een organisatie waarin de provincie een bestuurlijk en/of financieel belang heeft, geldt altijd dat de provincie (maximaal) 'pro rata' bijdraagt aan de totale garantstelling. De provincie zal bijvoorbeeld maximaal voor 20% garant staan voor een lening aan een gemeenschappelijke regeling waarin de provincie zelf voor 20% deelnemer is;
7. Voordat een provinciale geldlening of garantstelling kan worden verstrekt, dient eerst een (juridische) staatssteuntoets te zijn uitgevoerd.

Naast bovenstaande algemene uitgangspunten wordt voor de beoordeling van aanvragen tot geldleningen en garantstellingen een aantal toetsingscriteria gehanteerd (zie paragrafen 3.3 en 3.4). De toetsingscriteria bieden een *hulpmiddel* aan Gedeputeerde Staten bij de beoordeling van (aanvragen tot) geldleningen en garantstellingen. Gedeputeerde Staten kunnen te allen tijde besluiten om aanvullende voorwaarden aan een aanvraag te stellen (bijvoorbeeld een wijziging van de statuten, een wijziging in de bestemming van het onderpand of een periodiek inzicht in de informatie die nodig is voor de beoordeling van het financiële beheer van de aanvrager). Ook kunnen Gedeputeerde Staten, indien zij daarvoor aanleiding zien, afwijken van de door hen zelf gestelde regels. Dit zal aan Provinciale Staten moeten worden toegelicht.

3.3 Uitwerking van de uitgangspunten en beoordelingscriteria

Subsidie wordt verstrekt voor de uitvoering van activiteiten van de aanvrager. Ten eerste kunnen door Gedeputeerde Staten eisen worden gesteld aan de aanvraag. Indien een aanvraag niet compleet is, wordt een aanvraag niet in behandeling genomen (is deze niet ontvankelijk). Reguliere eisen aan de subsidieaanvraag zijn een begroting en financieringsplan van de kosten van de activiteit. Bovengenoemde beoordelingscriteria kunnen worden vertaald in nadere eisen aan de subsidieaanvraag. Gedeputeerde Staten kunnen bijvoorbeeld van de aanvrager verlangen dat deze ook een jaarrekening met balans en

activiteitenverslag of andere gegevens overlegt, zodat de liquiditeit, vermogen en exploitatiesaldo van de aanvrager kan worden beoordeeld.
Ten tweede is in de Awb (art. 4:35) een aantal mogelijke weigeringsgronden opgenomen die zijn gericht op de activiteiten of het naar verwachting niet voldoen aan verplichtingen door de aanvrager. Deze weigeringsgronden kunnen door Gedeputeerde Staten in een uitvoeringsregeling minimaal worden opgenomen en eventueel worden aangevuld met andere weigeringsgronden die betrekking hebben op de uitvoering van de activiteiten mits deze redelijk zijn.
Ten derde kunnen verplichtingen worden gesteld aan de subsidieontvanger voor zover deze betrekking hebben op de gesubsidieerde activiteit, de wijze waarop of middelen waarmee de activiteit wordt verricht. Indien de ontvanger niet voldoet aan de verplichtingen kan de subsidie worden ingetrokken of lager worden vastgesteld. Gelet op de aard van een geldlening of garantiestelling ligt intrekking van de subsidie dan het meeste voor de hand.
Per geval moet worden bezien hoe de uitgangspunten en toetsingscriteria worden uitgewerkt in een subsidieregeling en de uitvoeringsovereenkomst. Indien geen sprake is van een uitvoeringsregeling maar een incidentele of begrotingssubsidie (subsidie buiten uitvoeringsregeling), moet goed worden bezien op welke wijze de uitgangspunten en beoordelingscriteria worden vertaald in de eisen aan de aanvraag, weigeringsgronden en verplichtingen voor de ontvanger.

3.4 Richtlijnen voor provinciale geldleningen (subsidies in de vorm van een lening)

Geldleningen mogen alleen worden verstrekt ‘uit hoofde van de publieke taak’ (wet Fido). Dit betekent dat alleen middelen mogen worden uitgeleend die volgens de provincie nodig zijn voor het uitoefenen van haar publieke taak. Overtollige middelen moeten worden aangehouden in ’s Rijks schatkist. Een uitzondering geldt voor het onderling uitlenen van overtollige middelen aan medeoverheden. In deze uitvoeringsrichtlijn wordt geen onderscheid gemaakt in de wijze waarop provinciale geldleningen worden verstrekt, bijvoorbeeld als afzonderlijke lening of vanuit een revolverend fonds.

Uitlenen van (tijdelijk) overtollige middelen aan medeoverheden
Sinds de invoering van het verplicht schatkistbankieren voor decentrale overheden zijn provincies verplicht om hun (tijdelijk) overtollige middelen aan te houden bij het ministerie van Financiën, de schatkist. Als alternatief voor het aanhouden van overtollige middelen in de schatkist kunnen decentrale overheden ervoor kiezen deze middelen in te zetten om aan elkaar leningen te verstrekken. Hierbij geldt als strikte voorwaarde dat geen sprake mag zijn van een toezichtrelatie. Bij onderling lenen (met overtollige middelen) mag het dus niet zo zijn dat de uitlenende partij is belast met het financieel toezicht op de inlenende partij. Ter illustratie: de provincie mag geen overtollige middelen uitlenen aan gemeenten in Noord-Holland vanwege de interbestuurlijke toezichtrelatie. Geldleningen aan medeoverheden zijn in deze uitvoeringsrichtlijn verder niet als aparte categorie uitgewerkt.

3.4.1 Beoordelingscriteria geldleningen

Om te beoordelen of een nieuwe aanvraag voor een provinciale geldlening kan worden gehonoreerd, wordt de aanvraag getoetst aan de hand van onderstaande criteria. De belangrijkste criteria zijn opgenomen in het toetsingskader (stroomschema) in bijlage 5. Provinciale geldleningen kunnen alleen worden verstrekt als wordt voldaan aan de volgende criteria:

1. De aanvraag voldoet aan de onder 3.2 geformuleerde algemene uitgangspunten;

2. De aanvraag is niet ingegeven door rentabiliteitsafwegingen. Aanvragen tot geldleningen waarbij het doel is een lagere rente voor de geldnemer te bedingen en waarbij risico's dus indirect worden afgewenteld op de provincie , worden niet in behandeling genomen;
3. De beoogde doelen zijn zonder provinciale geldlening niet te realiseren. Alternatieve mogelijkheden zoals zelfwerkzaamheid, eigen middelen, andere subsidies, middelen van sponsoren, financiering door meer voor de hand liggende partijen etc. zijn eerst door de aanvrager benut;
4. Indien mogelijk worden (naar oordeel van de provincie) voldoende zekerheden door de aanvrager overgelegd;
5. De financiële positie en prognoses van de aanvrager zijn zodanig dat rente en aflossing naar verwachting betaald kunnen blijven worden;
6. Het te berekenen risico kan door de provincie worden gedragen binnen het beschikbare of aan te passen weerstandsvermogen;
7. De financiële positie van de aanvrager wordt getoetst om zicht te krijgen op de business case en de risico's die de provincie met de geldlening loopt. In bijlage 7 is een overzicht met financiële criteria opgenomen, dat als handvat kan fungeren bij de beoordeling van binnengekomen aanvragen tot een geldlening.

3.4.2 Vergoeding voor geldleningen

De provincie verlangt op uitgezette geldleningen een marktconforme vergoeding in de vorm van rente, waarbij de basisrente wordt gesteld op een percentage minimaal gelijk aan de rente op staatsobligaties met een vergelijkbare looptijd.

3.5 Richtlijnen voor provinciale garantstellingen

Garantstellingen die worden verleend dienen door Gedeputeerde Staten in relatie tot haar publieke taak te worden gemotiveerd. De motivatie dient vooral betrekking te hebben op de beoordeling van de business case en het publieke belang van de investering voor Noord-Holland.

3.5.1 Waarborgfondsen

Garantstellingen kunnen direct door de provincie worden verstrekt, of door tussenkomst van een waarborgfonds. De aanvragende instelling (de geldnemer) dient eerst een geldverstrekker te hebben benaderd voor het verstrekken van een geldlening. Als de geldverstrekker een garantstelling van een derde vereist, dient de aanvrager een waarborgfonds te benaderen om voor de geldlening garant te staan. Als het waarborgfonds vervolgens weigert om een garantstelling af te geven, is de provincie de laatste (eventuele) mogelijkheid om met het instrument garantstellingen de financiering alsnog rond te krijgen. Bij de beoordeling van aanvragen tot een provinciale garantstelling wordt het oordeel van waarborgfondsen zwaar meegewogen. De provincie zal het werk van de waarborgfondsen en de banken, op basis waarvan deze partijen besluiten om geen garantstelling of geen financiering zonder garantstelling te verlenen, niet overdoen. In de gevallen waarin Gedeputeerde Staten toch kiezen om een garantstelling te verlenen, dient deze keuze duidelijk gemotiveerd te worden.

3.5.2 Beoordelingscriteria garantstellingen

Om te beoordelen of een nieuwe aanvraag voor een provinciale garantstelling kan worden gehonoreerd, wordt de aanvraag getoetst aan de hand van onderstaande criteria. De belangrijkste criteria zijn opgenomen in het toetsingskader (stroomschema) in bijlage 6. Garantstellingen kunnen alleen worden verstrekt als wordt voldaan aan de volgende criteria:

1. De aanvraag voldoet aan de onder 3.2 geformuleerde algemene uitgangspunten;
2. De aanvraag is niet ingegeven door rentabiliteitsafwegingen. Aanvragen tot garantstellingen waarbij het doel is een lagere leningsrente voor de geldnemer te bedingen en waarbij risico's dus indirect worden afgewenteld op de provincie , worden niet in behandeling genomen;
3. De beoogde doelen zijn zonder provinciale garantstelling niet te realiseren. Alternatieve mogelijkheden zoals zelfwerkzaamheid, eigen middelen, andere subsidies, middelen van sponsoren, garantstelling door meer voor de hand liggende partijen etc. zijn eerst door de aanvrager benut;
4. Indien mogelijk worden (naar oordeel van de provincie) voldoende zekerheden door de aanvrager overgelegd (bijvoorbeeld het eerste recht van hypotheek op een pand of op grond); indien dit niet mogelijk is wordt bij voorkeur slechts een gedeeltelijke garantie verleend, om de eigen verantwoordelijkheid van de aanvrager in stand te houden;
5. De financiële positie en prognoses van de aanvrager zijn zodanig dat rente en aflossing naar verwachting betaald kunnen blijven worden;
6. Het te berekenen risico kan door de provincie worden gedragen binnen het beschikbare of aan te passen weerstandsvermogen;
7. De financiële positie van de aanvrager wordt getoetst om zicht te krijgen op de business case en de risico's die de provincie met de garantstelling loopt. In bijlage 7 is een overzicht met financiële criteria opgenomen, dat als handvat kan fungeren bij de beoordeling van binnengekomen aanvragen tot een garantstelling.

3.5.3 Vergoeding voor garantstellingen

De Wet Markt en Overheid schrijft voor welke kosten van een door de provincie verstrekte geldlening of afgegeven garantstelling aan een overheidsbedrijf dienen te worden doorberekend. Daarom wordt met de geldnemer vooraf een incidentele vergoeding afgesproken van 0,25% van de te garanderen geldlening (het gemiddelde rentevoordeel op een lening met garantstelling), vermenigvuldigd met het aantal jaren waarvoor de lening wordt aangegaan, met een maximum van €50.000. Indien geen recht van eerste hypotheek kan worden bedongen, wordt de maximale vergoeding verdubbeld tot €100.000.

Begrippenlijst

Aanvrager
Rechtspersoon naar burgerlijk recht die de provincie verzoekt om garant te staan voor de betaling van rente en aflossing die aan de geldverstrekker (meestal een bank) verschuldigd is.

Deelneming
Een zeker financieel immaterieel belang in het aandelenkapitaal van een (meestal marktgericht) bedrijf. Provincie Noord-Holland heeft verschillende zowel meerder- als minderheidsdeelnemingen, dit vertaalt zich in de mate van zeggenschap over of in het betreffende bedrijf.

Garantstelling
Ook wel 'garantie' of 'borgtocht'. Een schriftelijke verklaring van de provincie aan een geldverstrekker (doorgaans een bank) dat de geldnemer aan zijn verplichtingen zal voldoen. Wanneer de geldnemer in betalingsproblemen komt dan zorgt de provincie dat de financiële verplichtingen worden nagekomen. Een garantstelling wordt doorgaans gevraagd wanneer een geldverstrekker niet bereid is om zonder gemeentelijke of provinciale garantstelling een geldlening te verstrekken.

Geldlening (verstrekt door de provincie)
Subsidie in de vorm van een geldlening. Geldleningen die worden verstrekt door de provincie worden uitsluitend verstrekt als 'subsidie in de vorm van een lening'.

Geldnemer
Rechtspersoon naar burgerlijk recht ten behoeve waarvan de provincie een garantstelling heeft verstrekt ten aanzien van rente en aflossing.

Geldverstrekker
Een financiële instelling die aan de aanvrager (of geldnemer) een lening verstrekt waarvan de provincie de betaling van rente en aflossing waarborgt.

Overtollige middelen
Alle financiële middelen van de provincie die niet *direct* nodig zijn voor publieke taken.

Revolverend fonds
Een fonds dat gericht is op financieren in plaats van subsidiëren. Een revolverend fonds beoogt de realisatie van investeringen via laagrentende leningen in plaats van via subsidies. Rente en aflossingen vloeien weer terug in het fonds en zijn beschikbaar voor nieuwe investeringen.

Schatkistbankieren
Instellingen (zoals provincies) die een wettelijke taak uitvoeren en hiervoor gelden van het Rijk ontvangen, zijn verplicht om te schatkistbankieren. Dit houdt in dat zij de publieke gelden aanhouden bij het Ministerie van Financiën. Publiek geld verlaat de schatkist dan niet eerder dan noodzakelijk is voor de uitvoering van die publieke taak.

Subsidie
De aanspraak op financiële middelen, door een bestuursorgaan verstrekt met het oog op bepaalde activiteiten van de aanvrager, anders dan als betaling voor aan het bestuursorgaan geleverde goederen of diensten (*bron*: Algemene wet bestuursrecht).

Waarborgfonds
Waarborgfondsen zijn meestal stichtingen die garant staan voor leningen die geldverstrekkers (meestal banken) hebben uitstaan bij geldnemers (woningbouwcorporaties, particulieren, welzijnsorganisaties, scholen, etc.). Als een geldnemer de rente en aflossing niet meer kan betalen, kan de geldverstrekker hiervoor bij het waarborgfonds aankloppen.

Bijlage 1 Uitstaande garantstellingen van de provincie per 2015

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de uitstaande garantstellingen van de provincie (stand per 2015; bron: Begroting 2015). De garantstellingen waarbij de garantiefunctie wordt vervuld door het Waarborgfonds voor de Zorgsector (WFZ[1]) zijn niet in onderstaand overzicht opgenomen.

Geldnemer	**Oorspronkelijk Bedrag waarborg (€)**	**Restant waarborg begin 2015 (€)**	**Laatste aflossingsjaar**
St. Geestelijke Gezondheidszorg NH-Noord	€1.530.000	€510.000	2020
Idem	€1.531.508	€510.504	2020
Idem	€2.467.430	€680.670	2022
Idem	€3.403.352	€1.021.006	2023
Idem	€2.382.346	€794.116	2024
Dr. M.J. Prinsenstichting	€10.096.610	€1.262.075	2019
Idem	€3.333.016	€769.157	2020
Westfriese Zorggroep De Omring	€3.781.532	€378.154	2016
Idem	€3.403.352	€510.502	2017
Viva! Zorggroep	€3.374.310	€814.477	2021
idem	€3.403.352	€907.561	2022
*Het Nationaal Groenfonds**	*€6.274.654*	*€4.923.054*	*n.v.t.*
Totaal garantstellingen (2015)	**€40.851.055**	**€8.158.222**	

* *De provincie Noord-Holland staat garant voor de betaling van rente en aflossing (tot een maximum van* €4.923.054) *door geldnemers met een lening bij Het Nationaal Groenfonds.*

[1] In het verleden heeft de provincie vooral garantstellingen verstrekt aan zorginstellingen. Voor de meeste van deze instellingen is de garantiefunctie overgenomen door het Waarborgfonds voor de Zorgsector (WFZ), waaraan de provincie als deelnemer is verbonden. Hierdoor is geen sprake meer van een garantstelling door de provincie omdat het risico wordt gedragen door het waarborgfonds. Het WFZ wordt financieel gevoed door verplichte bijdragen van de partijen die als deelnemer zijn verbonden aan het fonds . Het enige risico voor de deelnemers doet zich voor wanneer het WFZ zelf niet aan de financiële verplichtingen kan voldoen. In dat geval kan het WFZ maximaal 3% van het totale uitstaande bedrag vorderen bij de deelnemers. Het WFZ beoordeelt jaarlijks de kredietwaardigheid van alle geldnemers waaraan het fonds een garantstelling heeft verstrekt, zodat eventuele financiële problemen tijdig worden gesignaleerd en preventief kan worden opgetreden. De kans dat een beroep moet worden gedaan op de deelnemers is hierdoor gering.

Bijlage 2 Wettelijk toetsingskader

Algemene wet bestuursrecht (Awb) en Algemene subsidieverordening Noord-Holland
Het verstrekken van geldleningen en verlenen van overheidsgaranties is volgens de toelichting bij artikel 4.21 van de Awb een vorm van subsidiëring. Dit geldt ook voor renteloze en laagrentende geldleningen. De Awb bepaalt dat subsidies slechts verstrekt kunnen worden op grond van een wettelijk voorschrift dat regelt voor welke activiteiten subsidie kan worden verstrekt. Daarnaast zijn incidentele subsidies en begrotingssubsidies mogelijk. Begrotingssubsidies dienen te zijn vermeld (naam ontvanger en maximaal subsidiebedrag) in de begroting (lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling). In de Algemene subsidieverordening Noord-Holland is een grondslag opgenomen voor Gedeputeerde Staten om uitvoeringsregelingen vast te stellen. In de Awb is verder geregeld dat een subsidie kan worden verleend onder de voorwaarde dat de subsidieontvanger meewerkt aan het sluiten van een overeenkomst ter uitvoering van de beschikking tot subsidieverlening.

Wet Financiering Decentrale Overheden (wet FIDO)
Volgens de Wet Fido (artikel 2) en de daarop gebaseerde ministeriele Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden (RUDDO) mogen Nederlandse provincies uitsluitend geldleningen verstrekken, en garanties verlenen voor door derden aangegane geldleningen, als aantoonbaar is dat dit past in de uitoefening van de publieke taak. Deze wet schrijft provincies en gemeenten voor zo weinig mogelijk risico's te nemen met geldleningen en garantstellingen. Voor de provincie geldt dan ook dat dit criterium wordt meegenomen in de toetsing van nieuwe aanvragen voor leningen en garantstellingen.

Provinciewet
Volgens de Provinciewet (artikel 216) dient iedere provincie een financiële verordening op te stellen waarin (o.a.) regels inzake de algemene doelstellingen en de te hanteren richtlijnen en limieten van de financieringsfunctie zijn vastgelegd. Conform deze bepaling heeft de provincie een Financiële verordening waarin o.a. regels m.b.t. het administreren van geldleningen en garantstellingen zijn vastgelegd.

Financiële verordening Noord-Holland 2015
In de Financiële verordening van de provincie Noord-Holland 2015 (artikel 6.1) is opgenomen dat de informatie met betrekking tot ontwikkelingen in de omvang van garanties moet blijken uit de financiële administratie. Hieruit volgt dat een deugdelijke administratie van aangegane garantstellingen volgens deze verordening vereist is. Lopende (afgegeven) garantstellingen worden binnen de provincie geadministreerd in een database.

Wet Markt en Overheid
De Wet Markt en Overheid (een wijziging van de Mededingingswet) schrijft voor welke kosten van een door de provincie verstrekte geldlening of afgegeven garantstelling aan een overheidsbedrijf dienen te worden doorberekend. Deze kosten bestaan uit de uitvoeringskosten en de kosten van het kapitaalbeslag, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de kredietstatus van de afnemer als factor in de integrale kosten. Dit impliceert dat door het overheidsbedrijf passende premie moet worden betaald, dat wil zeggen een premie die de normale risico's, de beheerskosten en een

kapitaalsvergoeding kan dekken. Indien een overheid aandelen in haar overheidsbedrijf neemt en in dat kader middelen beschikbaar stelt, kan het criterium van integrale kostendoorberekening niet goed worden gebruikt en moet worden teruggevallen op de algemene norm dat de provincie niet het overheidsbedrijf mag bevoordelen boven private bedrijven.

Bijlage 3 Checklist opbouw dossier geldleningen / garantstellingen

Documenten m.b.t. garantstellingen die binnen de provincie gearchiveerd worden:

** (B) = Binnenkomend stuk / (I) = Intern stuk / (U) = Uitgaand stuk*

a. Verzoek van de aanvrager aan de provincie om een geldlening te verstrekken of garantstelling te verlenen, inclusief motivatie; (B)
b. Interne communicatie (email, verslag van telefoongesprek, etc.) m.b.t. het doorzetten en behandelen van de aanvraag; (I)
c. De reactie van de provincie aan de aanvragende organisatie n.a.v. het verzoek; (U)
d. GS-voorstel en GS-besluitvorming, inclusief overzicht van de voorwaarden waaronder de geldlening is verstrekt of garantstelling is verleend; (I)
e. Correspondentie met de aanvrager betreffende de GS-besluitvorming; (B/U)
f. Correspondentie tussen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, zoals de PS-voordracht en de PS-verslagen over dat onderwerp; (I)
g. De statuten van de aanvragende organisatie; (B)
h. Een doorrekening van de financiële gevolgen voor de provincie (inclusief dekkingsvoorstel) voor het geval beroep op de garantstelling wordt uitgeoefend; (I)
i. Correspondentie tussen de provincie , de aanvragende organisatie en de geldverstrekker; (B/U)
j. Verklaring van toekenning door de provincie ; (B/U)
k. Een kopie van de notarisakte met het recht van hypotheek; (B)
l. (Eventuele) verzoeken van de geldlener om vervroegde aflossing en de verklaringen van de geldverstrekker daarbij; (B/I)
m. (Eventuele) besluiten van Gedeputeerde Staten om de garantstelling in te trekken omdat de schuld niet meer bestaat; (B/I)
n. Alle relevante stukken m.b.t. het verzoek tot uitoefenen van de garantstelling (brieven van de bank, etc.), inclusief eventuele stukken m.b.t. het faillissement van de geldlener; (B/I/U)
o. Een overzicht van de activiteiten/inspanningen die de provincie heeft ondernomen om het geld te verhalen op de geldlener, inclusief alle relevante communicatie hierover; (B/I/U)
p. Stukken waaruit blijkt of de geldlener aan de voorwaarden die, aan de garantstelling zijn verbonden, heeft voldaan; (B/I)
q. De financiële afwikkeling van de geldlening of garantstelling. (I)

Bijlage 4 Interne procedure

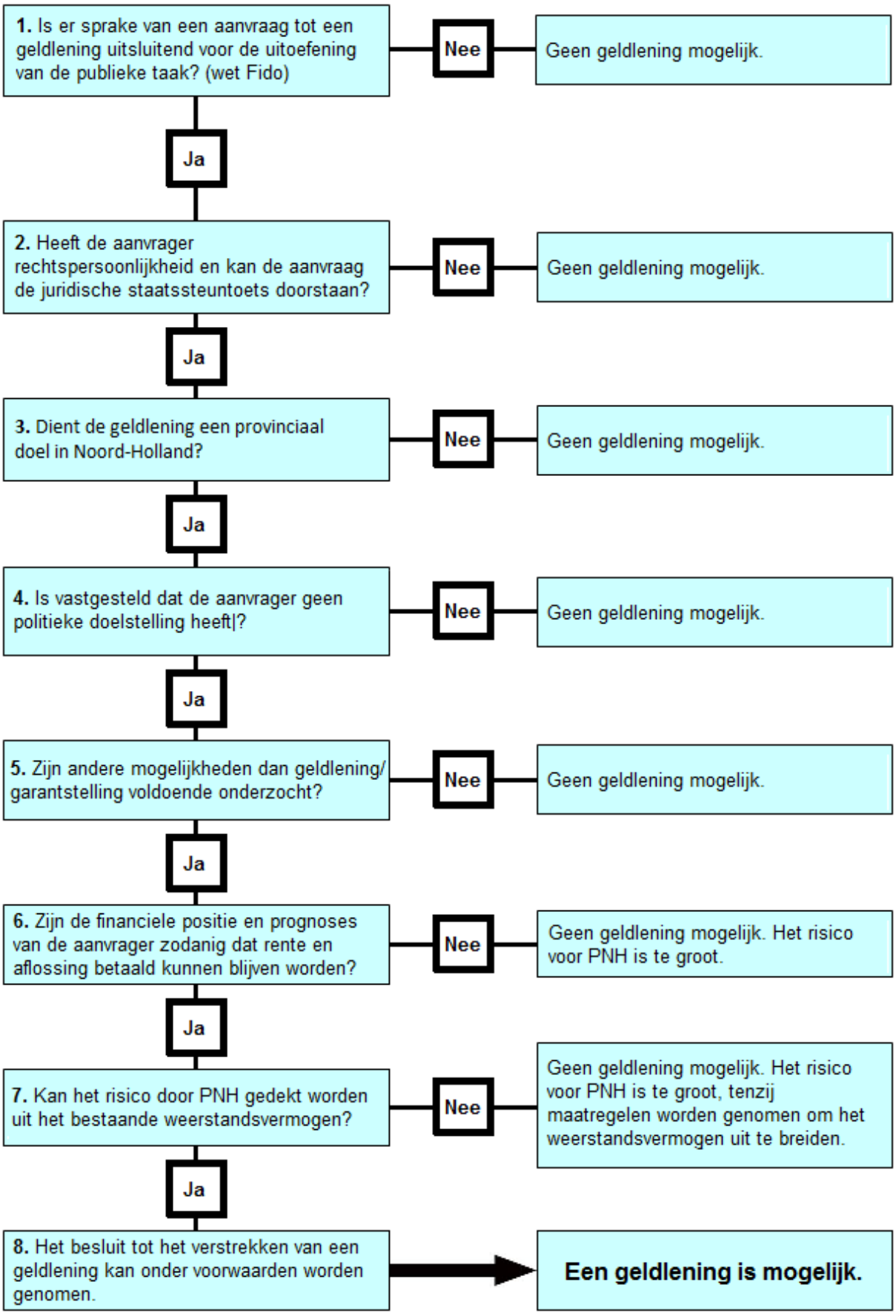
Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk voor een volledige en juiste administratie van toegekende geldleningen en garantstellingen. Omdat financiering doorgaans wordt aangevraagd (en toegekend) ten behoeve van een beleidsdoel, worden binnengekomen aanvragen afgehandeld door de betreffende beleidssector met ondersteuning van een financieel adviseur. Hierbij worden de onderstaande richtlijnen toegepast:

1. Aanvragen worden schriftelijk ingediend bij Gedeputeerde Staten;
2. De voorwaarden waaronder de geldlening of garantstelling wordt aangegaan worden vastgelegd in een 'Overeenkomst van geldlening' (c.q. 'Overeenkomst van garantstelling'), die door alle betrokken partijen wordt ondertekend;
3. Voor iedere nieuwe geldlening en garantstelling worden tenminste de volgende zaken geadministreerd:
    a) Naam, adres, woonplaats, telefoonnummer en emailadres van de geldnemer;
    b) Naam, adres, woonplaats, telefoonnummer en emailadres van de geldverstrekker;
    c) Het bedrag en de looptijd van de geldlening;
    d) Een beschrijving van het doel waarvoor de geldlening wordt verstrekt / de garantstelling wordt afgegeven;
    e) Datum van goedkeuring van de geldlening / garantstelling door Gedeputeerde Staten;
4. Gedeputeerde Staten dragen zorg voor een jaarlijkse risico-inventarisatie van lopende geldleningen en garantstellingen (in het kader van risicomanagement). Een overzicht met de uitstaande geldleningen en lopende garantstellingen wordt jaarlijks opgenomen in de Begroting en de Jaarrekening.

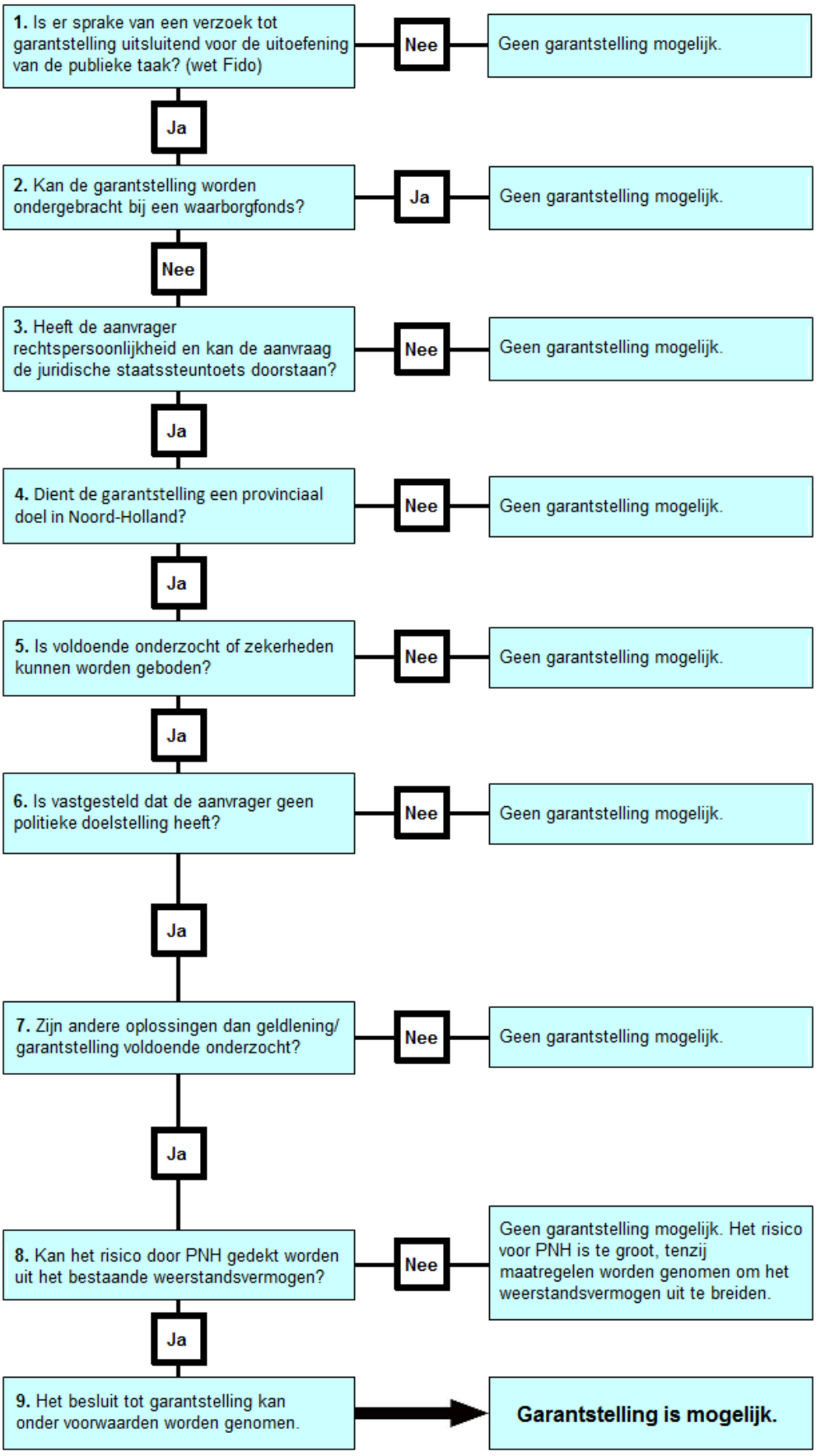
Om het beheer te vergemakkelijken wordt daarnaast van iedere *toegekende* geldlening of garantstelling de volgende informatie bijgehouden in een database (nu ContractX):

- Het type geldlening / garantstelling ('bankgarantie', 'afroepcontract', etc.);
- De startdatum waarop de geldlening / garantstelling is ingegaan;
- De einddatum waarop de geldlening / garantstelling afloopt;
- Status van de geldlening / garantstelling ('in behandeling', 'gearchiveerd', etc.);
- Een overzicht van de jaarlijkse ontwikkeling van de hoogte van de hoofdsom lening / garantie tot aan de einddatum.

Bijlage 5 Toetsingskader geldleningen (stroomschema)



Bijlage 6 Toetsingskader garantstellingen (stroomschema)



Bijlage 7 Financiële beoordelingscriteria

Criteria	Bron	Toelichting
Solvabiliteit (Proc. aandeel EV)	Jaarrekening	Op basis van de laatst verschenen Jaarrekening wordt de verhouding van het eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen beoordeeld. De solvabiliteit geeft het vermogen van de organisatie weer om in het geval van liquidatie de schulden af te lossen.
Liquiditeit (Current Ratio)	Jaarrekening	Op basis van de laatst verschenen Jaarrekening wordt de verhouding tussen de kortlopende vorderingen en de kortlopende schulden bepaald. De liquiditeit geeft het vermogen van de organisatie weer om op korte termijn aan de schulden te kunnen voldoen.
Winstgevendheid (REV en RTV)	Jaarrekening	De winstgevendheid van de organisatie wordt bepaald door de winst (of het verlies) af te zetten tegen het geïnvesteerd vermogen (rentabiliteit eigen vermogen en rentabiliteit totaal vermogen). Deze ratio geeft de winstgevendheid van de organisatie weer. Bij de provinciale garantstelling zal het veelal gaan om niet winst beogende instellingen. De investeringen waarvoor de gegarandeerde leningen worden verstrekt zullen wel moeten worden terugverdiend, waardoor de huidige winstgevendheid van belang is.
Resultaat (winst of verlies)	Jaarrekening	Op basis van de laatst verschenen Jaarrekening wordt het absolute resultaat meegenomen in de beoordeling.
Integrale beoordeling	Jaarrekening	Kengetallen zijn niet alles zeggend. Voor een degelijke beoordeling is het noodzakelijk dat naast de beoordeling van de Jaarrekening op basis van kengetallen, de Jaarrekening ook integraal beoordeeld wordt door een financieel specialist.
Accountantsverklaring	Jaarrekening	Van de laatst verschenen Jaarrekening wordt beoordeeld hoe betrouwbaar de Jaarrekeningcijfers zijn op basis van een accountantsverklaring / akkoordverklaring van een kascommissie.
Investering	Begroting*	Beoordeeld wordt of de investering, waarvoor financiering middels garantstelling wordt aangegaan, is opgenomen in de Begroting en meerjarenraming.
Realiteit	Begroting*	Beoordeeld wordt (zover mogelijk) of de kosten van de investering in meerjarenraming volledig zijn opgenomen en of deze kosten reëel zijn volgens algemeen aanvaardbare maatstaven.
Relatie tot de Jaarrekening	Begroting*	Beoordeeld wordt of de kosten, opgenomen in de laatstverschenen Jaarrekening, overeen komen met de kosten in de meerjarenraming. Indien er substantiële afwijkingen zijn, welke niet te verklaren zijn uit de geplande investering, dan wordt beoordeeld of deze afwijkingen voldoende zijn onderbouwd en of de verhogingen/verlagingen van deze kosten reëel zijn volgens algemeen aanvaardbare maatstaven.
Sluitend	Begroting*	Nagegaan wordt of de meerjarenraming meerjarig sluitend is.

Investering	Liq. Prognose	Beoordeeld wordt of de nieuwe investering/lening is meegenomen in de liquiditeitsprognose
Realiteit/volledigheid	Liq. Prognose	Beoordeeld wordt (zover mogelijk) of de liquiditeitsprognose volledig is en aansluit met de Begroting/Jaarrekening/concept leningsovereenkomst ed.
Cashflow (positief of negatief)	Liq. Prognose	Beoordeeld wordt of de cashflow positief of negatief is. Een negatieve cashflow betekend dat er meer geld uit de organisatie gaat dan er binnen komt wat tot liquiditeitsproblemen kan/zal leiden.
Haalbaarheid	Business case**	Nagegaan wordt of door de instelling onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de business case en wat de eventuele uitkomsten daarvan zijn.
Expertise	Business case**	Nagegaan wordt of bij de doorrekening van de business case, de planning en het groot onderhoud gebruik is gemaakt van de expertise van een gerenommeerd adviesbureau.
Aannames	Business case**	Beoordeeld wordt of de gedane aannames reëel zijn volgens algemeen aanvaardbare maatstaven.
Integrale beoordeling	Business case**	Elke aanvraag van voor een provinciale garantstelling is uniek. Dit komt voornamelijk tot uitdrukking bij beoordeling van de business case. Een integrale beoordeling van het project op risico's dient, als gevolg hiervan plaats te vinden.
Rente	Geldlening***	Beoordeeld wordt of een marktconforme rente wordt berekend, wat de rentevaste periode is en de daarmee samenhangende risico's voor de bedrijfsvoering van de kredietnemer van de daarmee samenhangende risico's van de garantieverstrekker.
Looptijd	Geldlening***	Beoordeeld wordt of de looptijd van de lening correspondeert met de verwachte levensduur van de investering.
Vorm van aflossing	Geldlening***	De vorm van aflossing wordt bepaald (lineair/annuïtair/fix/mengvorm) met de bijbehorende risico's voor de bedrijfsvoering van de kredietnemer van de daarmee samenhangende risico's van de garantieverstrekker.
Aanvullende voorwaarden	Geldlening***	Bepaald wordt welke aanvullende voorwaarden de kredietverstrekker bedingt in de overeenkomst, wat de gevolgen zijn voor de bedrijfsvoering van de kredietnemer en wat de aanvullende voorwaarden betekenen voor het risico van de garantieverstrekker.

* *inclusief meerjarenraming*

** *inclusief planning investering + groot onderhoud voor de komende tien jaar*

*** *Betreft een offerte van de door de provincie gegarandeerde geldlening*

P.S.
M. Spoor
stg
Dreef

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

De heer P. Heneweer
Schulpweg 9
1733 AT Nieuwe Niedorp

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
E.M. Ypma
BEL/VV

Doorkiesnummer (023) 514 3657
ypmae@noord-holland.nl

Verzenddatum

13 OKT. 2015

Kenmerk
678845/696867

Uw kenmerk
-

Betreft: Reactie op uw voorstel d.d. 20 augustus 2015 voor kleinschalig vervoer in de Noordkop.

Geachte heer Heneweer,

Met deze brief willen wij u onze reactie geven op uw, door ons op 20 augustus jl. ontvangen, voorstel 'Bundeling Doelgroepenvervoer met Kleinschalig Openbaar Vervoer met de Noordkop Hopper'. Allereerst willen wij u danken voor de door u getoonde interesse in het openbaar vervoer in uw regio. Wij hebben uw voorstel dan ook met aandacht bestudeerd, en willen daar graag met deze brief op in gaan.

Samengevat, betreft uw voorstel een vraagafhankelijk vervoerssysteem waarbij het gemeentelijke doelgroepenvervoer, binnen de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon en Schagen, wordt gebundeld met het openbaar vervoer. U stelt verder voor dat dit vervoer wordt uitgevoerd met 70 achtpersoonsbussen die worden gereden door een combinatie van vrijwilligers en personen vanuit een reïntegratietraject. Voor de coördinatie van het vervoer stelt u vervolgens een regiecentrale voor.

Ingaand op uw voorstel willen wij allereerst benadrukken dat de provincie geen zeggenschap heeft over de wijze waarop gemeenten het doelgroepenvervoer willen uitvoeren. Het doelgroepenvervoer betreft namelijk een wettelijke taak van de gemeenten en valt derhalve niet onder de bevoegdheid van de provincie. Gezien deze taak- en verantwoordelijkheidsverdeling, en omdat het merendeel van de door u beoogde reizigersgroep het gemeentelijke doelgroepenvervoer betreft, achten wij het passend dat een eventuele reactie of initiatief op uw voorstel met name vanuit de gemeenten zou moeten komen. Hierover zijn wij tot nu toe nog niet benaderd vanuit de gemeenten.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Wij kunnen echter wel ingaan op een onderdeel van uw voorstel betreffende het openbaar vervoer. Voor dit deel is de provincie namelijk wel de wettelijk bepaalde opdrachtgever. In uw voorstel wordt een deel van het huidige, reguliere busvervoer overgenomen door het door u voorgestelde vraagafhankelijke vervoerssysteem. Bij uitvoering zou dit feitelijk betekenen dat er meerdere reguliere buslijnen opgeheven moeten worden. In uw voorstel gaat u dan ook uit van slechts twee resterende hoofdlijnen (stroomlijnen) in de Noordkop. De resterende, aanvullende lijnen worden vervangen door 'de Noordkop Hopper'. Op dit onderdeel van uw voorstel willen wij aangeven dat wij van mening zijn dat hiervoor op dit moment, en tot in elk geval de duur van de huidige concessie Noord-Holland Noord (looptijd tot medio 2018), zowel een vervoerskundige als een financiële aanleiding ontbreekt.

Vanwege het ontbreken van een maatschappelijk en financieel nut en noodzaak voor het laten vervallen van reguliere buslijnen voor een alternatief vervoerssysteem, zijn wij vooralsnog geen voorstander van de door u voorgestelde wijzigingen ten aanzien van het openbaar vervoer. Mocht ons later blijken dat de door u aangehaalde gemeenten wel voorstander van uw voorstel zijn, dan zullen wij in de aanloop van de aanbesteding voor de concessie Noord-Holland Noord bekijken hoe en op welke wijze dergelijke nieuwe initiatieven in de vervoersmarkt inpasbaar zijn in het Programma van Eisen voor deze concessie.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G E A. van Craaikamp

voorzitter

E. Post

Deze beslissing is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.

Kopie aan Provinciale Staten Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 29 OKT. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.J.M. Fick
BU/VM

Doorkiesnummer +31235143516
fickm@noord-holland.nl

Verzenddatum
29 OKT. 2015

Kenmerk
688782/697081

Uw kenmerk

Betreft: GS-besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland.

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over ons volgende besluit:

1. In te stemmen met het aansluiten van wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie NH onder de volgende voorwaarden:
    a. het betreft uitsluitend wegkantsystemen van wegbeheerders binnen het grondgebied van de provincie NH;
    b. de aansprakelijkheid blijft bij de betreffende wegbeheerder;
    c. de kosten voor aansluiting en personele inzet van de provincie worden doorberekend aan de betreffende wegbeheerder.

Ons besluit komt voort uit het beleidskader Verkeersmanagement 2015-2020 en de Visie Openbaar vervoer in 2020. Hierin zijn doelstellingen geformuleerd voor verbetering van de doorstroming voor wegverkeer en openbaar vervoer. Om deze doelstellingen te halen is samenwerking met andere wegbeheerders essentieel. Dit kan onder meer worden vormgegeven door het aansluiten van wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland. Het gaat met name om verkeersregelinstallaties (VRI's) van gemeenten. Het aansluiten van deze VRI's maakt monitoring en sturing van verkeer vanuit de verkeerscentrale mogelijk op beheergrens overschrijdende routes voor auto-, vrachtverkeer en openbaar vervoer. Dit zogenaamde netwerk breed verkeersmanagement gebeurt op basis van met de betreffende wegbeheerder afgesproken verkeersregelscenario's. Dit heeft een positief effect op de doorstroming. Ook worden de openbaar vervoerconcessies beter beheersbaar omdat verkeerskundige prestaties

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

en technische verstoringen van de VRI's in de verkeerscentrale worden geregistreerd.

In de komende twee jaar streven wij naar samenwerkingsovereenkomsten met wegbeheerders waarvan de VRI's verkeerskundig interessant zijn. Zo zijn er besprekingen gaande met Haarlem, Heemstede, Hilversum, Bussum en Zaanstad. De samenwerkingsovereenkomsten worden afgesloten voor een periode van ten minste drie jaar. Effecten op doorstroming zullen wij monitoren en evalueren. Overigens vinden vergelijkbare initiatieven plaats in de provincies Utrecht en Zuid-Holland.

In de overeenkomsten zal worden opgenomen dat de aansprakelijkheid bij de betreffende wegbeheerder ligt, en dat wij de kosten voor de aansluiting en de personele inzet van de provincie aan deze wegbeheerder zullen doorberekenen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G.E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN - 4 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
C.J. Nielen
BU/Infra

Telefoonnummer 06 55 17 84 42
nielenc@noord-holland.nl

Betreft: Wob verzoek werkzaamheden parkeerterrein Westerveld
Project: HOV Velsen

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk
686866/708586

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij hierbij onze reactie op het Wob verzoek betreffende werkzaamheden parkeerterrein Westerveld. Alle stukken zijn inmiddels geplaatst op de provinciale website; (http://www.noord-holland.nl/web/Digitaal-loket/Informatie-klachten-en-bezwaar/Wobverzoeken-opgevraagde-informatie.htm).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp

voorzitter
J.W. Remkes

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Stichting Visie & Analyse
Stichting Dorpsraad Driehuis
Stichting Bewoners van Houtenlaan en Zeeweg
p/a A.P. van der Aar
Minister van Houtenlaan 24
1981 EB Velsen Zuid

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
C.J. Nielen
BU/Infra

Telefoonnummer +316 55 17 84 42
nielenc@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk
686866/706884

Uw kenmerk

Betreft: Wob verzoek werkzaamheden Westerveld
Project: HOV Velsen

Geachte heer Van der Aar,

Op 14 september 2015 hebben wij uw verzoek ontvangen om informatie over de werkzaamheden op het parkeerterrein van Westerveld. U heeft dit verzoek eveneens ingediend bij de gemeente Velsen.

Wij hebben besloten documenten openbaar te maken met uitzondering van bepaalde passages in die documenten.
In document 1.3 hebben wij persoonsgegevens onleesbaar gemaakt, omdat wij van mening zijn dat het belang van openbaar making van deze gegevens niet opweegt tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art 10 lid 2 sub e van de Wob). Daarnaast bevat dit document persoonlijke beleidsopvattingen, die zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad. Deze informatie weigeren wij openbaar te maken op grond van artikel 11 lid 1 van de Wob.
In document 1.4 hebben wij enkele passages onleesbaar gemaakt om onevenredige bevooroordeling te voorkomen van betrokken derden, op grond van artikel 10, tweede lid, sub g. van de Wob.

U treft de documenten aan bij dit besluit. Deze stukken zullen evenals uw verzoek en deze beslissing ook - geanonimiseerd - via onze website www.noord-holland/wob worden gepubliceerd.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Verwachtende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten
van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp

voorzitter
J.W. Remkes

bijlage(n)

- Overzicht beantwoording vragen
- Document 1.1
- Document 1.2
- Document 1.3
- Document 1.4

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 3007, 2001 DA Haarlem.
Voor meer informatie kunt u de provincie website bezoeken: www.noord-holland.nl.

Wij willen bezwaren tegen besluiten graag op informele wijze behandelen. Als uw bezwaar in aanmerking komt voor deze informele behandeling nemen wij op korte termijn telefonisch contact met u op. In verband hiermee verzoeken wij u om in uw bezwaarschrift het telefoonnummer te vermelden waarop u overdag bereikbaar bent.

Bovenstaand besluit treedt in werking, ook al wordt er een bezwaarschrift ingediend. Gelijktijdig met het indienen van een bezwaarschrift kunt u - bij een spoedeisend belang - een voorlopige voorziening vragen bij de Voorzitter van de Rechtbank Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN - 4 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W.D.B. Hutten
BEL/VV

Doorkiesnummer +31235143962
huttenb@noord-holland.nl

Betreft: Aanbesteding truckparking

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk
517785/707531

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) willen wij u bij deze informeren over het stopzetten van de huidige aanbesteding 'truckparking'. Deze aanbesteding is in juni 2015 gestart omdat de markt geen initiatief nam om de problematiek van ongewenst geparkeerde vrachtauto's in de omgeving van Schiphol op te lossen.

Op 2 februari jongstleden heeft u bij voordracht nummer: 07.2015 besloten om een bedrag van € 2.991.851,- ten laste van de reserve OLV-Greenport beschikbaar te stellen voor het project 'Truckparking'.
Tot op dat moment waren er nauwelijks initiatieven van de markt om een truckparking te starten, terwijl vanuit de regio werd aangekaart dat de problematiek groot was.

Na uw besluit is de provincie Noord-Holland een aanbesteding gestart om deze truckparking te realiseren. Deze aanbesteding is gepubliceerd op TenderNed op 10 juni 2015. Door deze publicatie op TenderNed te plaatsen, was de aanbesteding openbaar en had een ieder een kans om in te schrijven. De aanbesteding zou sluiten op 24 augustus 2015. Partijen hadden twee en een halve maand de tijd om in te schrijven.

Inmiddels is de situatie veranderd en heeft de markt het initiatief genomen voor een truckparking. Begin augustus 2015 heeft Schiphol Real Estate (SRE) namelijk te kennen gegeven voor eigen rekening en risico twee reeds bestaande truckparkings op te waarderen met voorzieningen en op een derde locatie 60 tot 80 nieuwe plaatsen te creëren op Schiphol Zuid Oost en daarmee ook niet in te schrijven op de aanbesteding.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

De realisatie van capaciteit voor truckparking door SRE vermindert de bestaande problematiek en draagt bij aan de versterking van het logistieke complex. Bovendien is het initiatief van SRE van invloed op de vraag naar truckparking en daarmee ook op de exploitatiemogelijkheden voor partijen die belangstelling hebben getoond voor de aanbesteding.

Daarom hebben wij de aanbesteding truckparking voorlopig stop gezet tot eind oktober 2015. Deze periode is gebruikt om uit te zoeken wat de plannen van SRE nu precies inhouden en na te gaan welke gevolgen ze hebben voor de haalbaarheid van (mogelijk) nog een truckparking.

Het lijkt er op dat het initiatief van SRE de komende jaren een (deel)oplossing kan bieden voor de overlast van geparkeerde vrachtwagens. Als dat zo is zouden de door u beschikbare middelen op een efficiëntere wijze kunnen worden ingezet. Voordat we hier een definitief oordeel over kunnen vormen en hier een voorstel voor doen, willen we eerst de resultaten van het (kwantitatief) onderzoek onder leiding van de Stadsregio Amsterdam naar truckparkeren in de Metropool Regio Amsterdam afwachten. De verwachting is dat dit onderzoek, waaraan de provincie Noord-Holland financieel bijdraagt, begin 2016 wordt afgerond.

Gezien de beschreven situatie hebben we besloten de aanbesteding voor truckparking in de huidige vorm stop te zetten. De provincie, als aanbestedende dienst, is altijd gerechtigd een aanbestedingsprocedure voortijdig te beëindigen, mits dit besluit deugdelijk wordt gemotiveerd. Gezien bovenstaande ontwikkelingen is hiervan in dit geval sprake. Belanghebbenden hebben echter wel de mogelijkheid tegen dit besluit bezwaar te maken. De kans daarop lijkt echter klein.
Zodra het onderzoek is afgerond zullen wij u informeren over ons standpunt daarover en de gevolgen voor uw besluit van 2 februari 2015.

Wij vertrouwen erop u voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp

voorzitter
J.W. Remkes

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 29 OKT. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M.J.M. Fick
BU/VM

Doorkiesnummer +31235143516
fickm@noord-holland.nl

Verzenddatum
29 OKT. 2015

Kenmerk
688782/697081

Uw kenmerk

Betreft: GS-besluit aansluiten wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland.

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over ons volgende besluit:

1. In te stemmen met het aansluiten van wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie NH onder de volgende voorwaarden:
    a. het betreft uitsluitend wegkantsystemen van wegbeheerders binnen het grondgebied van de provincie NH;
    b. de aansprakelijkheid blijft bij de betreffende wegbeheerder;
    c. de kosten voor aansluiting en personele inzet van de provincie worden doorberekend aan de betreffende wegbeheerder.

Ons besluit komt voort uit het beleidskader Verkeersmanagement 2015-2020 en de Visie Openbaar vervoer in 2020. Hierin zijn doelstellingen geformuleerd voor verbetering van de doorstroming voor wegverkeer en openbaar vervoer. Om deze doelstellingen te halen is samenwerking met andere wegbeheerders essentieel. Dit kan onder meer worden vormgegeven door het aansluiten van wegkantsystemen van andere wegbeheerders op de verkeerscentrale van de provincie Noord-Holland. Het gaat met name om verkeersregelinstallaties (VRI's) van gemeenten. Het aansluiten van deze VRI's maakt monitoring en sturing van verkeer vanuit de verkeerscentrale mogelijk op beheergrens overschrijdende routes voor auto-, vrachtverkeer en openbaar vervoer. Dit zogenaamde netwerk breed verkeersmanagement gebeurt op basis van met de betreffende wegbeheerder afgesproken verkeersregelscenario's. Dit heeft een positief effect op de doorstroming. Ook worden de openbaar vervoerconcessies beter beheersbaar omdat verkeerskundige prestaties

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

en technische verstoringen van de VRI's in de verkeerscentrale worden geregistreerd.

In de komende twee jaar streven wij naar samenwerkingsovereenkomsten met wegbeheerders waarvan de VRI's verkeerskundig interessant zijn. Zo zijn er besprekingen gaande met Haarlem, Heemstede, Hilversum, Bussum en Zaanstad. De samenwerkingsovereenkomsten worden afgesloten voor een periode van ten minste drie jaar. Effecten op doorstroming zullen wij monitoren en evalueren. Overigens vinden vergelijkbare initiatieven plaats in de provincies Utrecht en Zuid-Holland.

In de overeenkomsten zal worden opgenomen dat de aansprakelijkheid bij de betreffende wegbeheerder ligt, en dat wij de kosten voor de aansluiting en de personele inzet van de provincie aan deze wegbeheerder zullen doorberekenen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G.E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes

Aan:
leden van de provicinciale staten
van de provincie Noord Holland

Van:
Ben van Scheppingen
2e Hoefweg 3
1426 AV De Hoef

INGEKOMEN 20 OKT. 2015

De Hoef, 17 oktober 2015

Onderwerp: de oude N201

Geachte leden,

Recentelijk heeft de provicie de oude N201 overgedragen aan de gemeente Uithoorn.

Zie: https://www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Overdracht-N196-aan-gemeente-Uithoorn-1.htm

Op 17 oktober 2015 heb ik de gedeputeerden van de provincie Noord-Holland per brief bijgevoegd bezwaar toegestuurd, in CC tevens gericht aan u. Ik vind dat u hiervan op de hoogte moet zijn en als u mijn argumentatie steekhoudend vindt, hoop ik dat u bij gelegenheid de gedeputeerden hierop aanspreekt.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Ben van Scheppingen

Aan:
gedeputeerden van de
van de provincie Noord Holland

Van:
Ben van Scheppingen
2e Hoefweg 3
1426 AV De Hoef

CC: provinciale staten van Noord-Holland

De Hoef, 17 oktober 2015

Onderwerp: de oude N201

Geachte gedeputeerden,

Met deze brief wil ik mijn bezwaren kenbaar maken m.b.t. de overdracht van de oude N201 aan de gemeente Uithoorn.

Zie: https://www.noord-holland.nl/web/Actueel/Nieuws/Artikel/Overdracht-N196-aan-gemeente-Uithoorn-1.htm

De gemeente Uithoorn heeft nooit interesse getoond in de belangen van de omwonenden tot november 2014. Toen verscheen de mogelijkheid om de reageren op een gemeentelijk besluit t.a.v. de oude N201. Er zijn meer dan 60 reacties op gekomen, waaronder die van mij.

Later heeft een ieder die gereageerd heeft een standaard brief gekregen van de jurist van de gemeente, dat ze niet bevoegd zijn geweest om het besluit te nemen.

Er is voor ons helemaal geen inzicht te verkrijgen wat er zodadelijk gaat plaatsvinden. Als belanghebbenden zijn we afgeschermd van het proces, ook m.b.t. de overdracht. We weten niet wat de gemeente Uithoorn gaat doen en of er door de provincie voorwaarden aan zijn verbonden. Ik vind het hele proces niet democratisch. Vele belanghebbenden, waaronder ik, hebben hun bedenkingen nota bene meerdere malen kenbaar gemaakt, ook bij de provincie Noord-Holland.

Ik hoop dat u mijn bezwaar alsnog in behandeling wilt nemen.

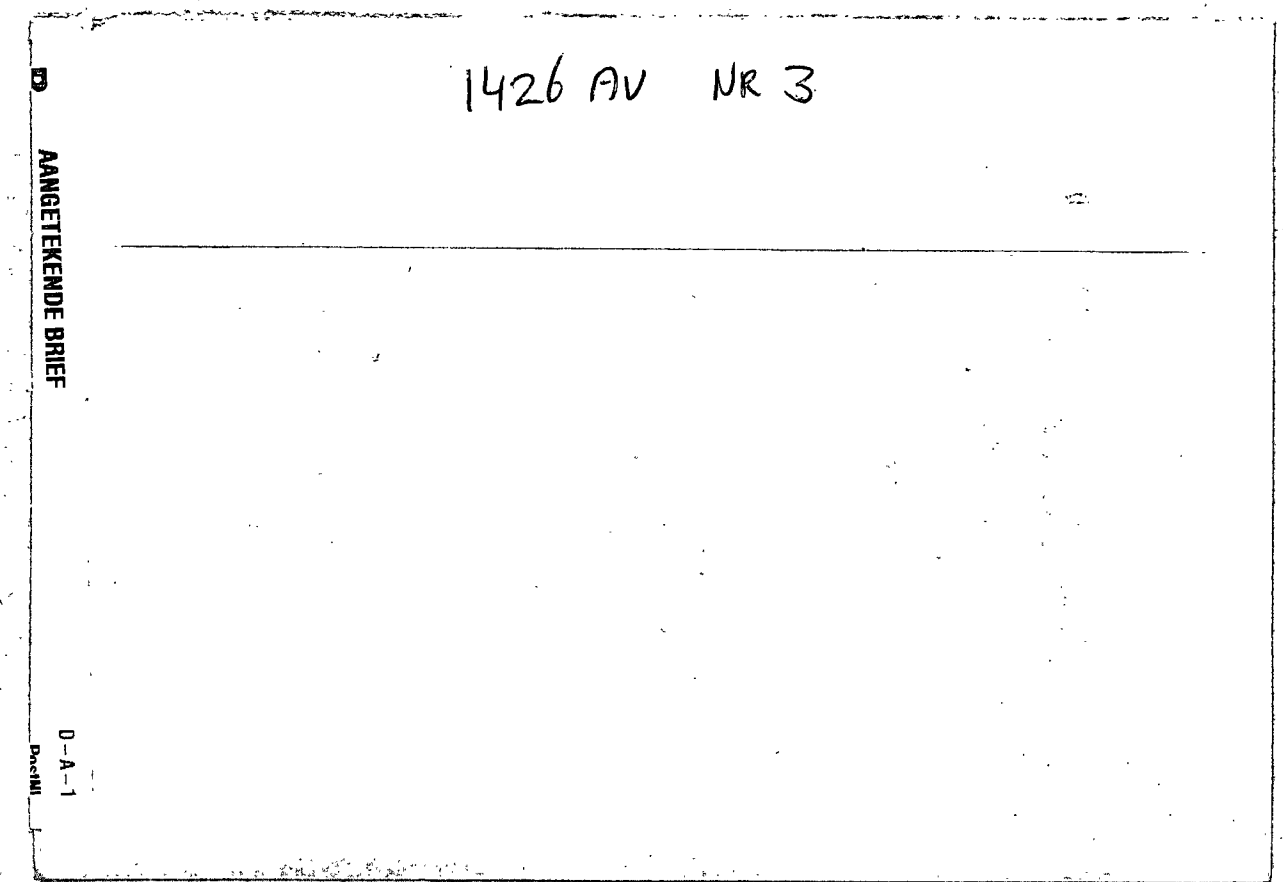
In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Ben van Scheppingen

PROVINCIE NOORD HOLLAND
TAV LEDEN VAN DE PROVINCIALE STATEN
POSTBUS 3007
2001 DA HAARLEM

NL frankering betaald € 7,95
13gr
RECOMMANDÉ
3SRPKS221736658
2001DA 3007
NL
114815 17-10-2015 14:19


1426 AV NR 3
D
AANGETEKENDE BRIEF
D-A-1

Ombudsman OV loket pleit voor meer coulance

‘Openbaar vervoer veel te snel met boetes bij incheck-problemen’

Amersfoort, 3 november 2015

Openbaarvervoerbedrijven moeten hun boetebeleid ingrijpend wijzigen, zegt het OV loket. Reizigers die bij een verkeerde vervoerder inchecken, per ongeluk uit- in plaats van inchecken of een kaartje uit de automaat kopen en niet inchecken, krijgen nu in veel gevallen een boete, ook al is voor de reis wel degelijk betaald. Het OV loket vindt het rigide dat goedwillende reizigers als ‘zwartrijders’ behandeld worden.

“Reizigers als deze mogen niet als zwartrijders worden behandeld als ze vergeten in te checken of verkeerd inchecken. Zij hebben er namelijk geen enkel belang bij om niet in te checken. Ze hebben al voor hun reis betaald. Zeker als ook nog de juiste reisdatum op het kaartje staat, verwachten wij van vervoerders een coulantere houding. Dat zal het draagvlak voor de OV-chipkaart ook ten goede komen.”

Dit schrijft het OV loket, de onafhankelijke ombudsman voor beter openbaar vervoer, in zijn rapportage over het derde kwartaal van 2015. De ombudsman behandelt klachten van reizigers die er niet uitkomen met vervoerders.

De laatste maanden komen veel klachten binnen over het boetebeleid. Dat raakt abonnementhouders, die dus al voor hun reis hebben betaald, maar de administratieve handeling van het inchecken vergeten uit te voeren (of niet kunnen uitvoeren). Het raakt echter ook incidentele gebruikers van het openbaar vervoer, met name mensen die op het station een eenmalige vervoersbewijs aanschaffen bij de automaat. “Het is voor deze groep niet altijd duidelijk dat ze naast het kopen van een kaartje ook nog moeten inchecken.”

Er zijn ook andere situaties waarin het uitdelen van boetes onredelijk is, zo meent de ombudsman. “Nederland heeft meerdere treinstations waar verschillende vervoerders rijden, bijvoorbeeld Amsterdam Amstel (NS en GVB), Amersfoort. Incidentele reizigers zijn hiervan soms niet van op de hoogte. Ze reizen een bepaald traject zonder zich te realiseren welke vervoerder hier rijdt. Logisch dat je dan ook niet weet dat er in- en uitcheckpaaltjes van meerdere vervoerders staan op stations.” Check je echter in bij de ‘verkeerde’ vervoerder, dan krijg je vaak een boete van de andere.

Noot voor de media/niet voor publicatie

De rapportage van het OV loket over de maanden juli, augustus en september 2015 is te lezen op www.ovloket.nl. Meer informatie bij: Dorathé Hoentjen 0334220455 of 0626885736.

Kwartaalrapportage OV loket

1 juli – 30 september 2015

1. Voorwoord

In de vorige kwartaalrapportage deed het OV loket, de onafhankelijke ombudsman voor beter openbaar vervoer, de oproep om nog eens goed na te denken over de bijdrage van 7,50 euro die reizigers moeten betalen voor een nieuwe OV-chipkaart. Een gezin met drie kinderen is elke vijf jaar zomaar 5 x 7,50 = 37,50 euro kwijt, zonder dat daar een vervoerprestatie tegenover staat. Onze oproep kreeg afgelopen zomer veel media-aandacht.

NS tekent hierbij aan dat het abonnementhouders wel elke vijf jaar – op kosten van het OV-bedrijf – gratis een nieuwe OV-chipkaart geeft. Een terechte constatering en een goede regeling. Als het voor abonnementhouders kan, waarom dan niet voor alle reizigers?
Ik hoorde iemand namens de OV-bedrijven zeggen dat je voor een nieuwe bankpas toch ook moet betalen (dus waarom niet voor een OV-chipkaart) en ik vond dat een vreemde reactie. Een bankpas heeft een functie in het betalingsverkeer en biedt de gebruiker direct gemak, net als een portemonnee. En net als een portemonnee moet een bankpas nu en dan vervangen worden. En dat kost geld.

Openbaar vervoer is een ander verhaal, schreef een dagblad terecht. Openbaar vervoer is misschien wel het enige product dat je alleen kunt krijgen als je eerst een chipkaart hebt gekocht en daarop een soms stevig bedrag hebt gezet. Voordat je ook maar een minuut van het product/de dienst hebt genoten. En als je het product/de dienst afneemt en daarvoor hebt betaald, moet je oppassen dat je niet vergeet in- of uit te checken, want goede kans dat je dan als goedwillende gebruiker ook nog eens een boete krijgt. Het is goed nieuws dat alom de overtuiging groeit dat deze manier van betalen, die een paar jaar geleden zo hypermodern leek, eigenlijk al gedateerd is.

Dat wil zeggen: vanuit het perspectief van de reizigers. Dat perspectief had het OV loket – als ombudsman voor beter openbaar vervoer – weer voor ogen bij het opstellen van deze rapportage over het derde kwartaal van 2015. Daarom in hoofdstuk 3 ook veel aandacht voor het soms heel rigide 'boetebeleid' van OV-bedrijven voor reizigers die wel hebben betaald voor een rit, maar vergaten om de administratieve handeling van het inchecken te verrichten. Situaties waarin het systeem en de eisen die dat stelt, het al te vaak wint van begrip voor de goedwillende – en betalende – reiziger.

Deze rapportage is gebaseerd op klachten van reizigers die bij het OV loket binnenkomen. Er wordt wel eens gezegd dat het aantal klachten dat het OV loket ontvangt relatief gering is als je dat vergelijkt met de aantallen reizigers die gebruik maken van het openbaar vervoer. Dat is juist. Daarom leggen we ook geen zwaar accent op aantallen klachten, maar op de inhoud ervan. Men moet goed bedenken dat reizigers die ontevreden zijn over het openbaar vervoer soms helemaal niet klagen. Klagen ze wel, dan moeten ze zich in eerste instantie melden bij de betreffende

vervoerder. Komen ze er met het OV-bedrijf niet uit, dan is het OV loket een optie. Kortom, wat wij te zien krijgen is het topje van een ijsberg, dat overigens een goed beeld geeft van het soort ijs dat onder water zit.

Het komt niet vaak voor dat reizigers het OV loket bellen om vervoerders een compliment te maken. Dat zal iedereen begrijpen. Als organisatie willen we naast negatieve tendensen, echter ook de positieve ontwikkelingen nauwgezet volgen. Het initiatief *uitcheckgemist.nl* is daarvan een voorbeeld. Reizigers kunnen daar terecht met een claim als ze zijn vergeten uit te checken. Wat helaas nog niet geldt voor alle reizigers die dit overkomt. Vandaar dat we aan deze stap op weg naar verdere professionalisering – positief kritisch – aandacht besteden.

Daarnaast is ook de aangekondigde wijziging in de regeling Geld-Terug-bij-Vertraging een positieve ontwikkeling. Nu hebben reizigers die gebruik maken van verschillende OV-bedrijven nog te maken met verschillende regelingen. Als ze bij de ene vervoerder vertraging oplopen en daardoor een aansluiting missen van vervoerder nummer twee, hebben ze geen recht op een vergoeding. Vanaf 1 januari 2016 komt er een uniforme regeling: dan hebben reizigers bij alle spoorvervoerders in Nederland recht hebben op 50 procent restitutie bij vertragingen vanaf 30 minuten en 100 procent bij vertragingen van 60 minuten of meer.

Een pluim geven we dit keer aan alle vervoerders voor het oprichten van een brancheorganisatie voor OV-bedrijven. Dit is een positieve ontwikkeling. Hopelijk gaan reizigers veel merken van deze samenwerking tussen vervoerders.

Dorathé Hoentjen
Hoofd OV loket

2. Resultaten derde kwartaal 2015

Het OV loket heeft als doel een bijdrage te leveren aan verbetering van het openbaar vervoer. Dat doen we door reizigers de weg te wijzen als ze een klacht hebben over het openbaar vervoer en door - indien mogelijk - te helpen en te bemiddelen als ze er zelf niet uitkomen met de OV-bedrijven.

Die bemiddeling kan individueel zijn. Daarnaast proberen we – als klachten vaker voorkomen – voor groepen reizigers collectief resultaten te boeken. Ook dat doen we door bemiddeling, soms ondersteund door de signaleringen en aanbevelingen in kwartaalrapportages als deze. In dit hoofdstuk een overzicht van enkele van de resultaten die (mede) dankzij het OV loket in het derde kwartaal van 2015 zijn gerealiseerd.

Collectieve resultaten

Onbeperkt transacties terugkijken

Sinds eind augustus kunnen houders van een OV-chipkaart via de site www.ov-chipkaart.nl hun eerdere transacties tot 18 maanden geleden inzien vanaf het moment dat ze zich aanmelden bij 'Mijn OV Chipkaart'. Voorheen was dit niet mogelijk. Kaarthouders zagen 'slechts' de reistransacties die gemaakt werden na het activeren van het account. Het OV loket ontving in het verleden veel klachten van kaarthouders die niet met terugwerkende kracht hun transacties konden inzien. Dit leverde diverse problemen op. Wij zijn blij dat door deze aanpassing dit punt opgelost is.

Maxx Meerreizen Product van Connexxion

Het OV loket ontving een aantal klachten over het Maxx Meerreizen Product van Connexxion. Dit product is geldig in Almere. Met dit product kan een reiziger tien keer anderhalf uur reizen op alle Maxx-stadsbuslijnen in Almere en onbeperkt overstappen op andere Maxx-lijnen. Omdat wij meerdere klachten over dit onderwerp ontvingen, hebben we deze collectief in behandeling genomen. Wat was het probleem? Reizigers met het Maxx Meerreizen Product op hun OV-chipkaart kregen op een gegeven moment de melding dat hun OV-chipkaart vol was als ze een nieuw product op hun kaart wilden zetten. Het Maxx Meerreizen Product bleek niet van de OV-chipkaart verwijderd te kunnen worden, waardoor de kaart vol raakte en er geen ander product meer bij kon.

Het OV loket heeft dit probleem besproken met Connexxion met de gegevens van de getroffen reizigers. Connexxion heeft laten weten dat het probleem de volle aandacht heeft. Verlopen Maxx Meerreizenkaarten kunnen nu niet van de OV-chipkaart gehaald worden, met volle OV-chipkaarten als vervelend gevolg. Connexxion heeft contact opgenomen met de gedupeerde reizigers en hen voorgesteld om voor ieder een nieuwe ov-chipkaart te bestellen. Connexxion zal dan de kosten van 7,50 euro vergoeden. Dit kan dan naar keuze als tegoed op de (nieuwe) OV-chipkaart worden gestort of op de bankrekening. Connexxion beseft dat dit niet een lange termijn oplossing is, maar dat het voor dit moment wel een praktische uitkomst is voor de betreffende reizigers. Connexxion zegt haar uiterste best te doen om het probleem zo spoedig mogelijk definitief op te lossen.

Individuele resultaten

Gestolen fiets

In het tweede kwartaal van 2015 ontvingen wij een klacht, die we in het derde kwartaal verder hebben behandeld.

Een reizigster stalde haar fiets in de bewaakte fietsenstalling op station Alkmaar-Noord. De fiets werd echter gestolen. Ze deed aangifte bij de politie en diende daarnaast een klacht in bij NS Fiets, omdat ze het onbegrijpelijk vond dat haar fiets uit een bewaakte fietsenstalling gestolen kon worden. NS Fiets wees haar klacht af, omdat NS niet aansprakelijk zou zijn. Mevrouw diende daarna een klacht in bij Stichting Rataplan Fiets, de beheerder van de fietsenstalling. Deze wees haar klacht ook af en verwees mevrouw weer terug naar NS Fiets. De klacht kwam toen bij OV loket binnen. Op basis van de algemene voorwaarden van NS Fiets zou mevrouw volgens ons wel recht moeten hebben op een schadevergoeding voor haar gestolen fiets. Wij legden de klacht neer bij NS met verwijzing naar deze voorwaarden. Toen bleek dat NS Fiets een fout had gemaakt en dat NS deze fout graag wilde rechtzetten. Omdat de reizigster in het bezit was van een abonnement bij een stallingbeheerder, had ze wel recht op een vergoeding van haar gestolen fiets. De eerdere afwijzing van haar klacht door NS bleek op de verkeerde voorwaarden gebaseerd te zijn. Mevrouw heeft ons intussen laten weten dat het bedrag van 453,99 euro aan schadevergoeding inmiddels op haar rekening staat.
NS Fiets heeft ons laten weten lering te trekken uit deze casus en maatregelen te treffen om herhaling te voorkomen.

Teveel abonnementsgeld betaald

Wij ontvingen een klacht van de ouders van een reiziger die er niet uitkwamen met Stichting Scholierenvervoer Zeeland en Connexxion. Connexxion is de streekvervoerder in Zeeland en Stichting Scholierenvervoer Zeeland (bundeling van de gezamenlijke scholen in Zeeland) behartigt de reizigersbelangen van de scholieren.
Via school waren deze ouders geïnformeerd dat ze teveel hadden betaald voor een busabonnement gedurende de schooljaren 2012-2013 en 2013-2014. Stichting Scholierenvervoer Zeeland had nog geprobeerd het teveel betaalde bedrag bij Connexxion terug te vorderen, wat niet gelukt was. De Stichting betaalde toen uit coulance de helft van het teveel betaalde abonnementsgeld terug. Het te hoge abonnementsbedrag was ontstaan door een onduidelijkheid in de lijnennetkaart van Connexxion, waardoor een abonnement met teveel sterwaardes was afgesloten. De ouders dienden op advies van de Stichting Scholenvervoer Zeeland een klacht in bij Connexxion, maar deze klacht werd afgewezen omdat Connexxion vond dat de ouders de informatie vooraf hadden moeten controleren. Het OV loket heeft de klacht toen in behandeling genomen.

Wij hebben Connexxion gevraagd of het wel terecht was dat de ouders de informatie hadden moeten controleren. Als ouders via de website van deze stichting een abonnement bestellen, dan moeten ze er toch van kunnen uitgaan dat de informatie die ze zien klopt? En Stichting Scholenvervoer Zeeland krijgt deze informatie toch weer door van Connexxion? Hierop heeft Connexxion de zaak uitgezocht. Daarna kregen wij het bericht dat het OV-bedrijf alsnog het teveel betaalde abonnementsgeld zou terugbetalen aan de ouders van deze scholier.

Boete ondanks geldig reisproduct

Het OV loket ontving een klacht van een student met een geldig studentenreisproduct op zijn kaart. Tijdens het reizen met RET in Rotterdam lukte het op een dag niet om in te checken. Even daarvoor had de student uitgecheckt bij de tram aan de overkant van de straat, maar toen hij daarna wilde inchecken kreeg hij steeds de melding dat hij uitgecheckt was. De student stapte in het voertuig en werd beboet, omdat er geen geldig vervoersbewijs overlegd kon worden. De student diende bezwaar in, maar dat werd afgewezen, omdat er ingecheckt had moeten zijn. Daarop diende de student een klacht in bij het OV loket. Wij constateerden dat de student inderdaad een geldig studentenreisproduct had, maar de regel is dat er desondanks ingecheckt moet worden.
Wij hebben de klacht voorgelegd aan RET en gevraagd of de boete kwijtgescholden kon worden. Er was immers sprake van een geldig studentenreisproduct. Gelukkig ging RET hierin mee en het bedrijf heeft de boete kwijtgescholden.

3. Trends en thema's derde kwartaal 2015

In kwartaalrapportages besteedt het OV loket altijd extra aandacht aan klachten die in de kwartaalperiode opvallen. In de rapportage over het tweede kwartaal 2015 hebben we veel aandacht besteed aan het feit dat reizigers met een afgekocht reisrecht die een keer vergeten in te checken, door sommige vervoerders worden behandeld als zwartrijders, ondanks dat zij voor hun reis al betaald hebben via hun abonnement. Het OV loket krijgt daarover al geruime tijd veel klachten. De standaardboete is nu 35 euro (plus de kosten van de ritprijs).

Terecht heeft staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) gezegd dat ze het onwenselijk vindt dat abonnementhouders uitsluitend vanwege het vergeten van een administratieve handeling (inchecken) als zwartrijders worden behandeld. Coulance moet de lijn zijn: geen boete geven, maar even attenderen op het feit dat inchecken nodig is. Uit onze vorige rapportage kwam naar voren hoe groot in de praktijk de verschillen zijn tussen OV-bedrijven als het gaat om hun handelwijze bij dit thema. Dit kwartaal zien we opnieuw aanleiding het onderwerp aandacht te geven in de rapportage.

3.1. Wel betaald voor de reis, toch een boete

Het zijn niet alleen abonnementhouders die klagen over rigide handelen van OV-bedrijven als een reiziger vergeet in te checken. Ook incidentele gebruikers van het openbaar vervoer, met name mensen die op het station een eenmalig vervoerbewijs aanschaffen bij de automaat, verbazen zich vaak over het boetebeleid. Het is voor deze groep reizigers niet altijd duidelijk dat ze naast het kopen van een kaartje ook nog moeten inchecken. Ook deze reizigers kunnen beboet worden als ze vergeten in te checken, ook al hebben ze wel betaald voor hun reis. Een voorbeeld.

> *De OV-chipkaart van mijn zoon deed het niet. Hij heeft een papieren kaartje gekocht en wist niet dat hij deze moest inchecken. Arriva heeft ervoor gekozen om toch een boete in rekening te brengen. In de bijlage vindt u de mail die ik, inclusief bewijsmateriaal, aan Arriva heb gestuurd. Arriva heeft ervoor gekozen het bezwaar af te wijzen. Sterker nog, terwijl het bezwaar in behandeling was heeft Arriva, zonder dat dit per mail is gecommuniceerd, ervoor gekozen ook een verhoging in rekening te brengen. Ik moet nu dus EUR 45,88 betalen. Een medewerker van Arriva laat zojuist weten dat daar niets aan te doen is. Ik vind de gang van zaken schandalig.*

Arriva liet weten dat er juist op die datum sprake was van een *zero tolerance* actie. Arriva: "We willen namelijk naar een veiliger openbaar vervoer voor alle reizigers, waarbij we degenen die zich niet aan normale regels kunnen houden, streng aanpakken."

Alleen was in dit geval absoluut geen sprake van iemand die zich moedwillig niet aan de regels hield. Het OV loket nam contact op met Arriva omdat wij van mening zijn dat coulance hier op zijn plaats was. De jongen had immers betaald en beschikte over een kaartje met de juiste datum erop. Helaas lukte het ons niet om Arriva op andere gedachten te brengen. Het OV loket heeft de reiziger geadviseerd om zijn klacht voor te leggen aan de Geschillencommissie Openbaar Vervoer.

En hij is niet de enige. Toen het OV loket enkele weken geleden een stagiaire had op kantoor, bleek dat zij ook niet ingecheckt had met het eenmalig kaartje dat ze bij de automaat op station Veenendaal had gekocht. Zij had het geluk dat ze onderweg naar Amersfoort niet gecontroleerd was.

Het gaat soms ook fout als mensen een actiekaartje van Blokker of Kruidvat kopen en niet weten dat ze daarmee moeten inchecken. Vanuit het perspectief van de vervoerder is het wellicht logisch dat ingecheckt moet worden, want als je dat niet hoeft te doen, kun je zo'n actiekaart op meerdere dagen gebruiken. Maar soms is sprake van een uitzonderlijke situatie, waarbij een boete een te zwaar middel is.

Er zijn ook andere situaties waarin het uitdelen van boetes onredelijk is. Nederland heeft meerdere treinstations waar verschillende vervoerders rijden, zoals Amsterdam Amstel (NS en GVB), Amersfoort, (NS en Connexxion), Nijmegen (NS en Veolia) en Leeuwarden (NS en Arriva) en nog een aantal stations. Incidentele reizigers zijn hiervan soms niet van op de hoogte. Ze reizen een bepaald traject zonder zich te realiseren welke vervoerder hier rijdt. Logisch dat je dan ook niet weet dat er in- en uitcheckpaaltjes van meerdere vervoerders staan op stations.

Zo kregen we een klacht van een reiziger die met de trein van Groningen naar Leeuwarden reisde. Voordat hij in de trein stapte, checkte hij in. Helaas echter niet bij een Arriva-paal maar bij één van NS. Bij controle kreeg hij een boete omdat hij geen geldig vervoerbewijs had om te reizen met Arriva. Hij maakte bezwaar tegen de boete, maar de reactie van Arriva was teleurstellend:

"Op het moment van controle ziet de controleur geen geldige check in en krijgt u dus een uitstel van betaling. In heel uitzonderlijke situaties kunnen wij beslissen een boete in te trekken. Dit doen wij alleen als sprake is van een vooruit betaald reisrecht of in geval van overmacht. In uw geval, inchecken bij de verkeerde vervoerder, is geen sprake van overmacht. De incheckpalen zijn duidelijk verschillend en ook de naam van de vervoerder staat duidelijk op de incheckpaal. U geeft aan dat u de intentie had om te betalen, maar helaas maakt dat geen verschil. Als u niet incheckt bij Arriva, betaalt u de ritprijs ook niet aan Arriva."

Het OV loket heeft deze klacht inmiddels voorgelegd aan Arriva om te proberen de boete te laten kwijtschelden. De reiziger is bereid de ritprijs te betalen, maar een boete vindt hij niet terecht omdat duidelijk is dat hij de intentie had om te betalen voor zijn reis. De uitkomst van onze bemiddeling is nog niet bekend.

Nog een andere situatie. Het gebeurt ook dat reizigers wel willen inchecken, maar dat de incheckapparatuur op het station dat niet toelaat. Soms bijvoorbeeld omdat een reiziger kort daarvoor heeft uitgecheckt.

> *Een student reisde met de trein van Veolia van Roermond naar Nijmegen. Hij checkte in met zijn weekendvrij abonnement en checkte uit in Venray om op een vriend te wachten, met wie hij verder wilde reizen naar Nijmegen. Maar de vriend was er al, dus ze konden meteen verder. Hij liep naar de incheckpaal van Veolia, maar het inchecken lukte niet. Vervolgens naar een ander paaltje. Ook hier lukte het niet: "U heeft al in- of uitgecheckt". De trein die zij wilden nemen stond er intussen al. De student probeerde in te checken tot aan het fluitsignaal, maar dit lukte niet. Uiteindelijk stapte hij toch maar in.*
> *Vervolgens kwam er controle. De reiziger legde uit dat hij niet kon inchecken en dat hij een studentenreisrecht heeft. Hierop zei de conducteur dat hij dan maar had moeten wachten en een trein later had moeten nemen. Hij kreeg een boete van 35 euro plus de ritprijs van 7,82 euro. Hij belde met de klantenservice. Daar vertelde men hem dat hij zijn geld terugkrijgt, maar hij moet wel eerst de boete betalen, zodat Veolia hem dat geld vervolgens kan teruggeven.*

Het OV loket is van mening dat het tijd is voor een heldere lijn van alle OV-bedrijven. Reizigers als deze mogen niet als zwartrijders worden behandeld als ze vergeten in te checken. Zij hebben er namelijk geen enkel belang bij om niet in te checken. Ze hebben al voor hun reis betaald. Zeker als ook nog de juiste reisdatum op het kaartje staat, verwachten wij van vervoerders een coulantere houding. Dat zal het draagvlak voor de OV-chipkaart ook ten goede komen. Het OV loket adviseert de bedrijven hierover in het Nationaal OV Beraad (NOVB) een uniforme lijn af te spreken.

3.2. Uitcheckgemist.nl: mooi initiatief, maar nog niet optimaal

Sinds 8 april 2015 is er één plek (www.*uitcheckgemist.nl)* waar reizigers terecht kunnen om na een gemiste uitcheck geld terug te vragen. Bij reizen met Arriva, GVB, HTM, RET, Syntus en Qbuzz (inclusief U-OV) en Veolia kan de reiziger het geld via de website terugvragen. Wie met een vervoerder heeft gereisd die nog niet is aangesloten, wordt via een link doorverwezen naar de claimformulieren op de website van de betreffende vervoerder.

De reiziger kan per kalenderhalfjaar (januari-juni en juli-december) maximaal drie ritten per OV-bedrijf terugvragen. Eind september hebben 42.000 reizigers saldo teruggevraagd voor een gemiste uitcheck op *uitcheckgemist.nl* (gegevens van TLS).

Het OV loket heeft de komst van uitcheckgemist.nl als zeer positief ervaren. De verschillende regelingen die vervoerders daarvoor hadden, waren altijd aanleiding voor veel klachten. Juist omdat we positief staan ten opzichte van uitcheckgemist.nl, vinden we het ook onze taak om op basis van de ingediende klachten te evalueren en te kijken wat nog niet goed gaat.

1. Niet alle vervoerders aangesloten

Het eerste punt dat verbeterd kan worden, is dat alle vervoerders zich moeten aansluiten. Uitcheckgemist.nl is bedoeld als plek waar alle reizigers terecht kunnen voor restitutie, gebaseerd op de één-loket gedachte. Tot nu toe doen de vervoerders Arriva, GVB, HTM, RET, Qbuzz, Syntus, U-OV of Veolia mee aan uitcheckgemist.nl. Het was de bedoeling dat de vervoerders die nu nog ontbreken (NS, Connexxion - inclusief Breng - en EBS) zich rond september 2015 zouden aansluiten, maar dit is nog niet gebeurd. Er zijn gesprekken gaande over het aansluiten van de vervoerders, maar er is nog geen zicht op wanneer dit gebeurt. Trans Link Systems geeft aan dat de dienst namens de vervoerders is ontwikkeld en dat het aan hen is om te beslissen wanneer ze zich aansluiten. Het OV loket verzoekt de vervoerders in het Nationaal OV Beraad (NOVB) af te spreken wanneer NS, Connexxion en EBS zich aansluiten.

2. Abonnementhouders zijn uitgesloten

Alleen reizigers die op saldo reizen, kunnen gebruik maken van *uitcheckgemist.nl* voor het terugvragen van reissaldo als men is vergeten uit te checken. Voor abonnementhouders geldt dit niet. Het komt echter wel voor dat bij abonnementhouders een instaptarief wordt ingehouden bij de checkin (het gaat hier om met name producten van streekvervoerders). Bij een vergeten checkout moeten zij nog steeds rechtstreeks naar de vervoerder om het instaptarief terug te vragen, ook al is deze aangesloten bij uitcheckgemist.nl. Het OV loket vindt dit een ongewenste situatie. Er is lang voor gepleit om één loket te maken, waar reizigers heen kunnen om hun saldo terug te vragen. Nu is dat ene loket er, maar nu wordt er onderscheid gemaakt tussen abonnementhouders en mensen die op saldo reizen. Dit tweesporenbeleid maakt het onnodig ingewikkeld voor de reizigers. Het OV loket verzoekt de vervoerders in het NOVB afspraken te maken over het open stellen van uitcheckgemist voor alle reizigers, ongeacht met welk abonnement of product ze reizen.

3. Houders van een zakelijke kaart kunnen er niet terecht

Reizigers met een businesscard of zakelijke OV-chipkaart kunnen geen gebruik maken van uitcheckgemist.nl. Zij kunnen voor hun gemiste uitcheck wel bij NS terecht. Zou het in het kader van de één-loket-gedachte niet handiger zijn als zij ook bij uitcheckgemist.nl hun geld kunnen terugvragen? Trans Link Systems licht toe dat dit bij de totstandkoming van Uitcheckgemist.nl door de vervoerders zo is besloten. Binnenkort start een proef om zakelijke kaarten (van MobilityMixx via HTM) wel te accepteren op uitcheckgemist.nl. Dit kan er mogelijk toe leiden dat in de toekomst meer zakelijke kaarten worden geaccepteerd.

4. Gegevens over gemiste uitchecks zijn niet altijd zichtbaar

Normaal gesproken zijn dagelijks vanaf 14.00 uur de gemiste uitchecks van de vorige dag zichtbaar. Het systeem is daarbij wel afhankelijk van de vervoerbedrijven die de gegevens moeten aanleveren. Daarom kan het soms lang duren (tot maximaal 62 dagen) voordat een rit zichtbaar is. Dit is een bijzonder lange periode. Daarnaast kan het voorkomen dat bepaalde ritgegevens helemaal niet worden getoond.

Vervoerders moeten de gegevens over in- en uitchecks aanleveren bij Trans Link Systems, die ervoor zorgt dat ze in uitcheckgemist.nl zichtbaar zijn voor de reizigers. Trans Link Systems heeft laten weten dat het inderdaad af en toe voorkomt dat gegevens pas na 62 dagen zichtbaar zijn. Er wordt gewerkt aan een technische oplossing, die waarschijnlijk in november wordt geïmplementeerd. Hierdoor zal het aantal klachten van reizigers over de 62 dagen termijn waarschijnlijk flink afnemen. Het OV loket zal dit monitoren aan de hand van klachten.

5. *Restitutie alleen mogelijk na een nieuwe reis*

Als een reiziger geld terug wil vragen via www.uitcheckgemist.nl is dat alleen mogelijk als hij/zij na de laatste gemiste uitcheck een nieuwe reis heeft gemaakt, zo blijkt uit een klacht die het OV loket heeft ontvangen.

Navraag bij Trans Link Systems leerde ons dat dit helaas klopt. In de meeste gevallen is eerst een volgende transactie (rit/reis of bijvoorbeeld het laden van saldo) op een volgende werkdag of later, maar minimaal binnen 14 dagen nodig voordat de gemiste uitcheck getoond wordt op uitcheckgemist.nl.

TLS geeft ons aan dat een reiziger in dit geval contact moet opnemen met de klantenservice. Het teveel betaalde saldo wordt vervolgens terugbetaald en een reiziger kan dit via een automaat weer ophalen.

6. Vervoerders hanteren verschillende regels bij defecte apparatuur

Sommige vervoerders, zoals HTM, hanteren de regel dat bij defecte uitcheckapparatuur de reiziger een teruggaveformulier op de site van de eigen vervoerder moet invullen. Andere vervoerders, zoals bijvoorbeeld Syntus verwijzen voor dit soort situaties de reiziger naar uitcheckgemist.nl.

7. De informatie rondom uitcheckgemist.nl kan beter

Als reizigers er niet uitkomen op uitcheckgemist.nl is niet duidelijk waar ze terecht kunnen. Op de site staat geen informatienummer dat gebeld kan worden. Logischerwijs belt een reiziger dan de vervoerder met wie hij reist, waarna hij vervolgens weer wordt terugverwezen naar de site.

Contactgegevens op de site zouden dit probleem oplossen. Ook een toelichting over de werking, over problemen ontbreekt. Opvallend is dat deze informatie wel op de sites van sommige vervoerders te vinden is. Zo heeft Syntus een uitgebreide toelichting op zijn site staan. TLS geeft aan dat er in een aantal gevallen een verwijzing naar de klantenservice wordt getoond, maar dat standaard dit telefoonnummer niet gemeld staat. In overleg met de vervoerders onderzoekt TLS de mogelijkheden om toelichting, Q&A en contact toe te voegen zonder de eenvoud van het concept los te laten.

3.3. Keuzedagen: voorwaarden voor papier en digitaal verschillen

Het OV loket heeft in 2014 en 2015 veel aandacht besteed aan de zogeheten 'keuzedagen'. Dat zijn dagen dat de houder van een seniorenabonnement van NS vrij mag reizen. Vroeger kreeg een abonnementhouder voor deze keuzedagen papieren kaartjes, die op de dagen van zijn of haar keuze gebruikt konden worden. Veel reizigers vonden dat heel overzichtelijk.

Nadat de papieren keuzedagen waren vervangen door de verchipte keuzedagen heeft NS begin 2015, na gesprekken met consumentenorganisaties, besloten om naast de verchipte keuzedagen toch ook weer papieren keuzedagen aan te bieden. Deze zijn beschikbaar gekomen voor houders van een Voordeelurenabonnement. Deze doelgroep is daar het meest bij gebaat, want daaronder bevinden zich nogal wat senioren die de digitalisering van de keuzedagen erg ingewikkeld vinden en dus nu weer kunnen kiezen voor een keuzedag op papier.

Je zou verwachten dat voor papieren keuzedagen dezelfde voorwaarden gelden als voor digitale keuzedagen. Dit blijkt echter niet het geval te zijn.

Het OV loket ontving diverse klachten van reizigers over de geldigheid van de papieren keuzedagen bij het Voordeeluren-abonnement op werkdagen in juli en augustus. Deze zouden pas vanaf 9.00 uur 's ochtends geldig zijn, terwijl volgens de voorwaarden de keuzedagen gedurende de maanden juli en augustus en tussen Kerst en Nieuwjaar van maandag tot en met vrijdag de hele dag geldig zijn (dus ook voor 9.00 uur).

> *Ik ben nooit geïnformeerd over de nieuwe mogelijkheid van de papieren keuzedagen. Toen ik daarover vernam, kon ik geen informatie vinden op de website van NS. Ik heb per e-mail NS aangesproken op deze fouten en aangegeven papieren keuzedagen te willen; alleen op het laatste is gereageerd. Inmiddels heb ik papieren keuzedagen; waartoe het oude contract is beëindigd en de resterende keuzedagen en het abonnementsgeld zijn verrekend; vervolgens kreeg ik een geheel nieuw voordeelurencontract.*

Bij de keus voor papieren keuzedagen ging ik uit van ongewijzigde voorwaarden, conform de informatie die NS mij toezond bij het nieuwe contract. Inmiddels stel ik vast dat NS mijn reismogelijkheden ineens beperkt. Ik vind dat contractbreuk. Ik zal terug moeten naar digitale keuzedagen... weer een nieuw contract, verrekening, et cetera.

Het OV loket heeft NS gevraagd waarom er voor de papieren keuzedagen andere voorwaarden gelden dan voor de digitale keuzedagen, terwijl ze onder hetzelfde abonnement vallen. NS heeft aangegeven dat het juist is dat er momenteel drie verschillende sets Keuzedagen in omloop zijn met elk iets afwijkende voorwaarden:

1. Digitale keuzedagen met Dal Voordeel/Altijd Voordeel
2. Digitale keuzedagen met Voordeelurenkaart
3. Papieren keuzedagen met Voordeelurenkaart

Dat zou historisch zo gegroeid zijn. De keuzedagen van het Dal Voordeel en Altijd Voordeel abonnement zijn doordeweeks vanaf 9.00 uur geldig (en voor 6.30 uur), omdat voor deze keuzedagen de daluren gevolgd worden die ook voor het betreffende abonnement gelden. Anderzijds is er een technisch aspect. De keuzedagen op de eenmalige chipkaart zijn niet geldig voor 9.00 uur. NS geeft aan dat de inspanning die dat vraagt om dit mogelijk te maken niet opweegt tegen het aantal klanten dat hierin geïnteresseerd is.

Die reactie van NS over de technische onmogelijkheden was voor ons niet duidelijk. Een papieren chipkaartje (waarop een enkele of retourreis geladen wordt) is namelijk ook voor 9.00 uur te gebruiken. Bovendien zou techniek nooit een leidend argument moeten zijn, zeker niet als de klant daarvan vervolgens de dupe van is.
Verder vond het OV loket de informatievoorziening over de papieren keuzedagen op de site van NS niet duidelijk. Het OV loket zocht op de term ‘keuzedagen’ en op ‘papieren keuzedagen’. Wij vonden geen vermelding dat er een mogelijkheid is tot het aanschaffen van papieren keuzedagen. Ook via EVA, de virtuele medewerker van NS, werd dat niet duidelijk. Verder konden we geen duidelijke informatie vinden over de geldigheid van de papieren keuzedagen. Als je kijkt naar het onderdeel Keuzedagen en Voordeeluren-abonnement (de meest logische plek om informatie te vinden), dan staat daar dan men voor 9.00 uur op deze keuzedagen mag reizen. Je moet wel heel goed lezen om te ontdekken dat dit om *digitale* keuzedagen gaat. Maar zeker omdat verder geen informatie te vinden is over papieren keuzedagen, mag een reiziger verwachten dat de voorwaarden voor beide producten gelden (er staat niet bij dat dit níet voor papieren keuzedagen geldt). Verwarrend voor reizigers en niet transparant.

Het OV loket heeft NS op de hoogte gesteld van onze ervaringen en van de klachten die over dit onderwerp zijn binnengekomen. NS heeft ons daarop laten weten dat, toen besloten werd de papieren versie van de keuzedagen weer beschikbaar te stellen, de Dag Voordeeluren-kaart hiervoor in aanmerking kwam.

Deze was snel beschikbaar, waardoor NS snel aan de wensen van de consumentenorganisaties tegemoet kon komen. Nadeel van dit kaartje is dat dit niet voor 9.00 uur geldig is, terwijl dit conform de voorwaarden wel zo zou moeten zijn. NS heeft ons laten weten dat 6 van de 7 digitale keuzedagen twee maanden geldig zijn. De papieren variant, de Dag Voordeelkaart, is het hele jaar inzetbaar, waardoor het nadeel dat het kaartje in juli en augustus niet voor 9.00 uur geldig is, gecompenseerd wordt. Het OV loket, maar ook reizigers, waren hiervan niet op de hoogte. Ook is dit gegeven niet eenvoudig te herleiden uit de informatie op de website. Verder blijft het verwarrend dat de papieren keuzedag "Dag Voordeeluren-kaart" heet en niet gewoon "Papieren Keuzedag". NS geeft als reden aan: "de term "papieren keuzedag" is geen nieuwe productnaam, maar slechts een woordelijke omschrijving van het gebruik van "Dag Voordeelurenkaarten" als papieren alternatief voor de digitale Keuzedag."

NS heeft ons laten weten dat zij gaan zorgen voor een betere vindbaarheid van de informatie over de papieren keuzedagen op de website. Verder zegt NS dat klanten al op verschillende manieren geïnformeerd worden over de mogelijkheid van papieren keuzedagen:
- Op NS.nl, namelijk via www.ns.nl/dagvoordeelurenkaarten. (NS zal de link op de genoemde Voordeeluren-pagina laten toevoegen)
- Tevens staat in de Voordeeluren-abonnement verlengbrief (die elke klant jaarlijks krijgt) dat keuzedagen op papier beschikbaar zijn.
- Ook heeft NS recent een mailing gestuurd aan 40.000 klanten die eerder een Voordeeluren-kaart hadden om hen te informeren over de mogelijkheid van papieren keuzedagen.

Het zou goed zijn als NS een oplossing zoekt voor de verschillende voorwaarden. Reizigers moeten wel kunnen kiezen tussen digitale of papieren dagen, maar de voorwaarden moeten voor alle reizigers gelijk zijn.

4. Aanbevelingen

Op grond van de klachten die in een kwartaal binnenkomen, doet het OV loket aanbevelingen. Deze zijn erop gericht de kwaliteit van het openbaar vervoer voor brede groepen reizigers te verbeteren en daarmee de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer te vergroten. In hoofdstuk 3 van deze rapportage gaan we uitgebreid in op de klachten die ten grondslag liggen aan deze aanbevelingen. Onze aanbevelingen zijn deze keer:

1. Wees coulant voor reizigers met een afgekocht reisrecht die vergeten in te checken.
In de rapportage over het tweede kwartaal van 2015 schreef het OV loket al dat wij van mening zijn dat abonnementhouders die vergeten zijn in te checken niet als zwartrijders moeten worden behandeld. Daarnaast adviseert het OV loket om ook beleid te ontwikkelen voor de incidentele reizigers met een papieren kaartje, die soms door de complexiteit van het systeem vergeten in te checken of bij de verkeerde vervoerder. Dit zijn geen zwartrijders. Reizigers als deze mogen niet als zwartrijders worden behandeld als ze vergeten in te checken of verkeerd inchecken. Zij hebben er namelijk geen enkel belang bij om niet in te checken. Ze hebben al voor hun reis betaald. Zeker als ook nog de juiste reisdatum op het kaartje staat, verwachten wij van vervoerders een coulantere houding. Dat zal het draagvlak voor de OV-chipkaart ook ten goede komen.

2. Maak van uitcheckgemist.nl een snelle service van álle vervoerders.
Sinds 2015 kunnen reizigers via www.uitcheckgemist.nl saldo terugvragen als zij een uitcheck gemist hebben. Het OV loket heeft al lange tijd gevraagd om uniforme regelgeving bij een gemiste uitcheck en de komst van deze site is dan ook een zeer goed initiatief. We hopen dat binnenkort alle vervoerders meedoen, dat de site alle reizigers gaat helpen die hun uitcheck hebben gemist (en dus niet bepaalde groepen uitsluit) en dat de informatie-uitwisseling sneller gaat verlopen. Zie voor de concrete punten waarop het nu nog niet goed gaat hoofdstuk 3 van deze rapportage. Hier pleiten we ook voor het gebruik maken van het Nationaal OV Beraad als platform om afspraken te maken over meer uniforme regelingen en verbetering van www.uitcheckgemist.nl.

3. NS, ontwerp één helder systeem voor digitale én papieren keuzedagen
Uit klachten en uit overleg met NS is ons gebleken dat er op dit moment drie verschillende systemen bestaan voor zogeheten keuzedagen. Met keuzedagen kunnen abonnementhouders op een zelfgekozen dag vrij reizen. Deze drie systemen worden besproken in hoofdstuk 3 van deze rapportage. Het bestaan ervan is om historische en technische redenen verklaarbaar, maar vanuit het oogpunt van de reiziger is het volstrekt onduidelijk. Daarbij komt dat de informatievoorziening onvoldoende is.

4. Heroverweeg de bijdrage (7,50 euro) van de reiziger voor een nieuwe OV-chipkaart

Een herhaling van onze oproep uit de vorige kwartaalrapportage. De OV-chipkaart is een vervoersbewijs waarvan bij de invoering werd gesteld dat deze kaart niet tot een kostenverhoging zou moeten leiden. Een deel van de kosten van de kaart en van de systematiek achter de kaart wordt via een vijfjaarlijkse bijdrage verhaald op de reizigers. Het is de vraag of dit logisch is. Kosten van het 'betaalcircuit' van het openbaar vervoer waren er ook voor de invoering van de OV-chipkaart; deze werden toen op een andere manier verrekend. Het OV loket verzoekt de vervoersbranche deze terugkerende kosten voor de reiziger te heroverwegen.

5. Zorg voor een goede oplossing bij concessieoverschrijdend vervoer

Het OV loket krijgt nog altijd veel klachten binnen over concessieoverschrijdend vervoer. (zie hiervoor ook het einde van hoofdstuk 5 van deze kwartaalrapportage). De ene vervoerder erkent vaak niet het abonnement van de andere, reizigers moeten teveel betaalde reiskosten achteraf maar declareren. Het Nederlandse openbaar vervoer mag dan verdeeld zijn over veel vervoerders en concessieverleners, de reiziger mag daarmee niet op deze manier geconfronteerd worden.

5. Cijfers derde kwartaal 2015

In dit hoofdstuk geven we cijfermatige informatie over de klachten die in de periode van 1 juli 2015 tot en met 30 september 2015 zijn ingediend bij het OV loket. We hebben gekozen voor een meer sobere opzet van dit hoofdstuk vergeleken met voorgaande rapportages. Beschouwingen over percentuele stijging of daling van aantallen klachten per vervoerder of per regio blijven achterwege. Na tabel 1,2 en 3 wordt er een toelichting op de cijfers per vervoerder en per categorie gegeven.
In totaal heeft het OV loket in het derde kwartaal van 2015 1.065 klachten ontvangen. Dit zijn er meer dan in het tweede kwartaal van dit jaar, maar minder dan vorig jaar in dezelfde periode. Dit heeft te maken met het feit dat het OV loket vorig jaar een recordaantal klachten heeft ontvangen naar aanleiding van het invoeren van het verplichte in- en uitchecken op het spoor.

Tabel 1. Klachten per categorie

Klachten per categorie per maand	juli	augustus	september	Totaal	%
Boetebeleid	15	15	14	*44*	4,1
Dienstregeling	21	11	18	*50*	4,7
Dienstuitvoering	59	86	125	*270*	25,4
Informatievoorziening	14	11	20	*45*	4,2
Personeel	12	9	11	*32*	3,0
Station- en haltevoorziening	19	24	21	*64*	6,0
Veiligheid en overlast	5	8	9	*22*	2,1
Vervoermiddel	17	13	10	*40*	3,8
Vervoerbewijs	184	160	154	*498*	46,8
Totaal	*346*	*337*	*382*	*1.065*	100,0

Tabel 2. Klachten per vervoerder

Maand / Vervoerder	juli	augustus	september	Totaal	%
9292	3	0	3	6	0,5
Aquabus	0	2	0	2	0,2
Arriva	13	16	26	55	4,9
Breng	4	1	5	10	0,9
Connexxion	19	21	22	62	5,5
EBS	2	2	2	6	0,5
GVB	20	14	12	46	4,1
Hermes	4	0	0	4	0,4
HTM	4	9	10	23	2,0
Klantenservice OV-chipkaart	88	67	73	228	20,3
Nederlandse Spoorwegen	170	190	193	553	49,2
NS Fiets	0	1	1	2	0,2
NS International	4	5	5	14	1,2
OV-fiets	0	1	4	5	0,4
Qbuzz	4	5	10	19	1,7
RET	8	3	12	23	2,0
Syntus	5	7	14	26	2,3
U-OV	5	4	5	14	1,2
Veolia	8	10	8	26	2,3
geen vervoerder	0	0	1	1	0,1
Totaal	*361*	*358*	*406*	*1.125*	*100,0*

Het totaal aantal klachten in deze tabel is hoger dan het absoluut aantal klachten. Dit komt omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld.

Tabel 3. Categorie versus vervoerder

Categorie / Vervoerder	Boetebeleid	Dienstregeling	Dienstuitvoering	Informatievoorziening	Personeel	Station- en haltevoorziening	Veiligheid en overlast	Vervoermiddel	Vervoersbewijs	Totaal	%
9292	0	0	1	5	0	0	0	0	0	*6*	*0,5*
Aquabus	0	0	1	0	0	0	1	0	0	*2*	*0,2*
Arriva	8	3	17	0	0	2	2	0	23	*55*	*4,9*
Breng	0	0	6	0	0	1	0	0	3	*10*	*0,9*
Connexxion	5	6	6	1	1	1	1	3	38	*62*	*5,5*
EBS	0	1	4	1	0	0	0	0	0	*6*	*0,5*
GVB	0	15	9	0	2	3	1	1	15	*46*	*4,1*
HTM	8	0	1	0	2	1	2	1	8	*23*	*2,0*
Hermes	0	0	3	0	0	0	0	0	1	*4*	*0,4*
Klantenservice OV-chipkaart	0	0	2	22	0	0	3	0	201	*228*	*20,3*
NS Fiets	0	0	0	0	0	1	0	0	1	*2*	*0,2*
NS International	0	1	8	0	0	1	0	1	3	*14*	*1,2*
Nederlandse Spoorwegen	10	20	183	14	20	54	12	30	210	*553*	*49,2*
OV-fiets	0	0	0	2	0	1	0	1	1	*5*	*0,4*
Qbuzz	1	0	11	0	2	0	0	1	4	*19*	*1,7*
RET	2	2	8	1	2	3	0	0	5	*23*	*2,0*
Syntus	1	2	9	0	1	0	0	1	12	*26*	*2,3*
U-OV	0	2	6	0	2	1	0	1	2	*14*	*1,2*
Veolia	9	1	4	1	0	0	0	0	11	*26*	*2,3*
Geen vervoerder	0	0	0	0	0	0	0	0	1	*1*	*0,1*
Totaal	***44***	***53***	***279***	***47***	***32***	***69***	***22***	***40***	***539***	***1.125***	***100,0***

Het totaal aantal klachten in deze tabel is hoger dan het absoluut aantal klachten. Dit komt omdat aan één klacht meerdere vervoerders kunnen worden gekoppeld.

Het OV loket ontving de meeste klachten in de categorieën Vervoersbewijs en Dienstuitvoering. De klachten in de categorie Vervoersbewijs worden besproken bij tabel 4.

In de categorie Dienstuitvoering gaan de meeste klachten over vertraging, uitgevallen ritten en capaciteit. Het trefwoord informatievoorziening werd ook regelmatig aan een klacht toegekend, namelijk 55 keer.

Deze klachten gaan voornamelijk over informatievoorziening rondom vertraging en uitgevallen ritten. Twee voorbeelden:

> *De trein vanuit Alkmaar naar Zaandam had voor de zoveelste keer in deze vakantieperiode vertraging, waardoor ik ook mijn aansluiting miste naar Purmerend. Telkens is er weer wat aan de hand op de lijn Alkmaar – Zaandam. Nu weer is de machinist ruim 15 minuten te laat aanwezig en dat wordt door een conducteur pas medegedeeld als de machinist net is gearriveerd.*

> *De trein van 7.19 uur van Gouda naar Den Haag had 10 minuten vertraging, dit was echter niet zichtbaar op de NS-app. Verder reed de trein van 7:34 uur überhaupt niet. Vorige week was dit ook al een keer het geval. Ik vraag me af hoe het kan dat een trein ineens niet kan rijden.*

In ons overleg met NS vragen wij regelmatig aandacht voor deze problemen. Daarnaast leggen wij deze klachten ook neer bij reizigersvereniging Rover. Ook deze organisatie vraagt hiervoor aandacht.

Het OV loket ontvangt regelmatig klachten over uitval en capaciteit van de Intercity Direct. Deze klachten vallen onder de categorie Dienstuitvoering. Reizigers melden ons dat de Intercity Direct regelmatig uitvalt. Wij hebben de klachten over de Intercity Direct in gesprekken met NS aangekaart. Daarnaast informeren wij NS maandelijks via onze maandoverzichten.

> *De uitval van Intercity Direct treinen tussen Amsterdam en Rotterdam is de laatste maanden dramatisch. Ik heb NS brieven geschreven en krijg slechts nietszeggende antwoorden terug. Kan de overheid alsjeblieft de NS dwingen tot effectieve maatregelen?*

> *Ik moet drie dagen per week van Breda naar Amsterdam vice versa. Ik heb zestien keer gereisd waarvan het zeven keer fout is gegaan. Treinen rijden niet, vertraging, rijdt niet verder dan Rotterdam.*

In de categorie Dienstuitvoering werden 17 klachten toegekend aan Arriva. Deze klachten hebben voornamelijk te maken met capaciteit en uitgevallen ritten. De trajecten die genoemd worden zijn divers, al valt het wel op dat reizigers aangeven dat de problemen zich dagelijks voordoen.

> *Lijn 300/301 van Arriva vanuit Kaatsheuvel naar Tilburg zit structureel te vol om 7.52 uur. In de afgelopen drie weken bijna elke dag. Klachten worden beantwoord met de belofte van extra bussen. Dit is echter een leugen. Er worden geen extra bussen ingezet en bussen rijden gewoon door zonder te stoppen.*

Bus 141 zit zo overvol dat het proppen is om mee te kunnen. De dienst is dan nog maar in Spoordonk dus ook de mensen in Moergestel moeten er nog bij. De bus is gewoon veel te klein. Dit is niet alleen vandaag zo, maar bijna elke dag. Vooral de bus die ik neem om 7.48 uur is overvol.

Wij hebben bij Arriva aangegeven dat er meerdere klachten over erg volle bussen op verschillende trajecten bij het OV loket zijn binnengekomen en wij hebben gevraagd welke oplossing Arriva hiervoor heeft. Arriva heeft ons gemeld dat het probleem ook bij het Ov-bedrijf bekend is. Een van de oorzaken zou volgens Arriva zijn dat veel studenten thuis zijn blijven wonen waardoor de bussen erg vol zitten. Een oplossing die hiervoor inmiddels in het leven is geroepen zijn de versterkingsbussen die worden ingehuurd.

In het derde kwartaal van 2015 werden er 64 klachten toegekend aan de categorie Station- en haltevoorziening. De meeste klachten in deze categorie gaan over poortjes en over in- en uitcheckpalen. Deze trefwoorden werden respectievelijk 30 en 15 keer toegekend. Uit de klachten blijkt dat het nog niet altijd soepel loopt met de gesloten poortjes.

Gisteren kwam ik met wat vrienden aan op station Amsterdam Zuid. Doorgelopen naar de uitgang Parnassusweg, bleken alle poortjes gesloten. Geen probleem, dacht ik, op onze Groepsretour e-tickets staat immers een QR-code om de poortjes mee te openen! Het was echter aan het regenen, dus het glas van de barcodelezer was nat. En hoe we ook ons best deden om het glas droog te wrijven, de QR-code werd op geen van de poortjes met de desbetreffende lezer herkend (en na zo'n lange tijd proberen begonnen ook onze tickets aardig te verregenen). Personeel was nergens te bekennen en ook geen andere reizigers met wie we door het poortje konden lopen. Na een aantal minuten proberen hebben we dan toch maar hulp gezocht bij de SOS-paal naast de poortjes. Bij zowel de gewone blauwe knop als de rode SOS-knop werd de telefoon echter niet opgenomen. (Wat als er sprake was geweest van een acute levensbedreigende situatie?) Ik stond op het punt om op de groene noodknop te drukken waarmee de poortjes kunnen worden ontgrendeld, toen één van ons toch het poortje open kreeg en we mee konden lopen. NS heeft hier nog wel wat te verbeteren!

Bovenstaande klacht is door ons voorgelegd aan NS. NS geeft aan dat de apparatuur is getest op weerbestendigheid. Regendruppels hebben geen invloed op de leesbaarheid van de barcode. Het kan wel zo zijn dat het papier waarop het kaartje is afgedrukt kan verregenen en daardoor niet leesbaar wordt. Voor wat betreft de serviceknop is volgens NS de norm dat 70 procent van de aanvragen binnen 30 seconden wordt aangenomen. Voor wat betreft de alarmknop, zegt NS dat 90 procent van de oproepen binnen 10 seconden wordt beantwoord. Bij drukte kan meer tijd nodig zijn, aldus het OV-bedrijf.

De afhandeling van de alarmknop krijgt altijd prioriteit, maar ook hier kan het zijn dat er meer tijd nodig is dan de streeftijd. De veiligheid is echter niet in het geding, aldus NS. Bij acute nood is ontvluchting altijd mogelijk door gebruik te maken van de noodknop.

Over Den Haag Centraal kregen wij klachten dat er te weinig in- en uitcheckpalen zijn. Een reiziger schreef ons:

> *Op Den Haag Centraal zijn wel heel weinig palen om in of uit te checken. Vooral in de ochtendspits staan er rijen bij de palen. Dit heeft er al meerdere keren toe geleid dat ik mijn trein heb gemist. Ik weet dat ze aan het verbouwen zijn, maar een paar extra punten om in te checken kunnen er toch nog wel bij?*

NS reageert hierop naar ons:

Op Den Haag CS zijn de werkzaamheden voor het verplaatsen van de kaartlezers van het perron naar de kop van de hal gestart, maar nog niet volledig uitgevoerd. Om de klant beter te faciliteren worden de check in/ check uit palen geplaatst op de locatie van de toekomstige poorten. Daarmee lopen klanten langs een rij van palen en wordt het daarmee veel duidelijker en vergeten minder klanten om in/uit te checken.

Wij ontvingen het derde kwartaal van 2015 40 klachten in de categorie Vervoermiddel. De trefwoorden die het vaakst werden toegekend zijn: klimaatbeheersing, hygiëne en onderhoud. De meeste klachten over klimaatbeheersing werden ingediend in de maand juli en hebben te maken met airco's die niet werkten in de trein, bus en metro.

> *Het is buiten bijna 40 graden en voor NS is het weer eens te moeilijk om de airco in de trein aan te zetten. De intercity tussen Utrecht CS en Arnhem vertrekkende om 17.23 uur vanaf Utrecht is te warm. Ook flinke vertraging.*
>
> *Mijn zoveelste klacht over buslijn 197 van Connexxion. Vandaag maar eens de thermometer meegenomen om te laten zien hoe warm het wordt in de bus. In de zomer bijna elke dag deze temperaturen in de bus: 36 graden Celsius maximaal en gemiddeld 34 graden. Omdat Connexxion het vertikt goed werkende airco's te installeren of te onderhouden. Buschauffeurs rijden ook in deze bloedhete bussen. Als bestuurder van een voertuig lijkt me dat zeer gevaarlijk.*

In ons overleg met de vervoerders nemen we deze punten mee. Over de hitte in de bus van lijn 197 meldde Connexxion ons: Deze aantallen zijn een logisch gevolg van de temperatuur die op dat moment heerste. Daar doe je niet heel veel aan. De airco kan wel aan staan, maar met zoveel ramen wordt het erg lastig.

Tabel 4: klachten per vervoerder binnen de categorie vervoersbewijs

	Aanschaf	Abonnementscombinaties	Administratiekosten/incasso	Balietoeslag	Blokkeren/deblokkeren	Defecte kaart	Fietsen, bagage, huisdieren mee	Geldigheid	In- en uitchecken	Informatievoorziening	Kaartautomaten	Klantenservice	Klassewissel	Kortingsproducten	Kosten van de kaart	Ongebruikte vervoersbewijzen	Ophalen reisproduct	Opladen/automatisch opladen	Opzeggen/verlengen/overzetten	Restitutie	Tariefhoogte	Toegankelijkheid	Toeslagen	Vrij reizen	totaal
Arriva	1	1	0	0	0	0	0	4	10	0	0	0	0	7	0	0	0	0	1	2	13	0	0	0	39
Breng	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	6
Connexxion	2	0	0	0	0	0	0	7	13	0	0	1	0	6	0	0	1	0	2	16	14	0	0	1	63
GVB	0	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	8	9	0	0	0	29
HTM	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	6	0	0	0	14
Hermes	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Ks OV-chipkaart	5	0	12	5	5	28	0	107	0	6	0	14	0	0	123	0	14	19	14	28	0	0	0	0	380
NS Fiets	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
NS International	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	1	6
NS	25	13	5	0	0	2	4	24	63	14	6	12	5	33	6	2	10	7	38	42	52	1	8	15	387
OV-fiets	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Qbuzz	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	8
RET	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	10
Syntus	5	1	0	0	0	0	1	2	5	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	7	1	0	0	0	24
U-OV	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3
Veolia	1	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	5	3	0	0	1	22
geen vervoerder	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Totaal	*43*	*16*	*17*	*5*	*5*	*30*	*6*	*147*	*121*	*22*	*7*	*29*	*5*	*50*	*129*	*2*	*25*	*28*	*57*	*119*	*105*	*2*	*8*	*18*	*996*

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.

In het derde kwartaal van 2015 werden in totaal 498 klachten aan de categorie Vervoerbewijs toegekend. Deze categorie heeft onder andere betrekking op problemen die ontstaan bij de aanschaf of het opzeggen van een vervoersbewijs, alsmede de kosten van het vervoersbewijs en de kosten van de OV-chipkaart zelf. De categorie Vervoerbewijs is de categorie waaraan in het derde kwartaal de meeste klachten werden toegekend. Vorig jaar in hetzelfde kwartaal ontving het OV loket veel klachten over het afschaffen van het papieren treinkaartje en het daaraan gekoppelde verplichte in- en uitchecken. In het afgelopen kwartaal ontvingen wij in de categorie Vervoersbewijs de meeste klachten over de aflopende geldigheid van de OV-chipkaart en de daaraan verbonden vervangingskosten. In onze vorige rapportage (over het tweede kwartaal 2015) besteedden wij hier al uitvoerig aandacht aan.

> *Bij deze wil ik, mede naar aanleiding van de actualiteiten, ook mijn ongenoegen kenbaar maken inzake de kosten om een OV-chipkaart te vervangen. Al langer erger ik me aan de wijze waarop de kosten voor het OV georganiseerd zijn. In het algemeen geldt dat met meerdere personen reizen duurder is dan parkeergeld betalen. dat kan nooit de bedoeling zijn. De kosten voor het vervangen van een kaart die verplicht gesteld is door het vervoersbedrijf komen daar nog eens bovenop. Ik vind het zelfs een schande dat dit zo geregeld is. Kaarten vervangen voor mijn gezin betekent in mijn geval 6x 7,50 = € 45, = en dan hebben we nog geen kilometer gereisd.*

Ook komt het nog regelmatig voor dat er een verkeerd saldo wordt afgeschreven bij het uitchecken in het streekvervoer. Een reiziger gaf aan:

> *Op 2 februari moest ik naar het ziekenhuis. Ik heb bus 8 en bus 3 genomen. Er is 6,90 euro afgeschreven in plaats van 2x om en nabij 1,20 euro. Er is dus iets mis gegaan met het berekenen van de ritprijs.*

Connexxion heeft na onze bemiddeling deze mevrouw het teveel afgeschreven bedrag gecompenseerd.
Bij de klachten over tariefhoogte zitten klachten over verkeerde prijsberekeningen door NS vanwege het passeren van poortjes. Het sluiten van de poortjes geeft op sommige stations namelijk financieel ongemak voor de reizigers. Het OV loket ontving klachten van reizigers die meer zouden betalen voor hun reis door de gesloten poortjes. Een reiziger meldde ons:

> *Op Station Hilversum zijn de poortjes nu dicht. Vaak reis ik vanaf Hilversum Mediapark met de sprinter naar Hilversum en stap daar over op de intercity naar Amsterdam Zuid. Kom ik dan binnen op spoor 1 in Hilversum, dan moet ik uit- en inchecken om bij de intercity te komen. Mijn reis wordt dan aanzienlijk duurder dan dezelfde reis in omgekeerde richting, want dan blijf ik bij overstap binnen de poortjes. NS heeft dit bevestigd, ' men is ermee bezig'. En ik maar betalen.*

De fout in de prijsberekening blijkt op te treden wanneer de reiziger uit- en weer incheckt op een overstapstation dat op nul tariefeenheden van het begin- of eindstation ligt en daarmee dus een 'gezamenlijk tariefpunt' vormt. Station Hilversum Mediapark en station Hilversum bijvoorbeeld vormen een gezamenlijk tariefpunt. NS heeft aangegeven dat de reizigers waarbij het fout gaat, worden geïnformeerd door NS. Het teveel betaalde wordt dan teruggestort. Medio 2016 zal het systeem aangepast zijn zonder prijseffect voor de reiziger, zo verzekerde NS ons. Het OV loket vindt dit een adequate aanpak.

Klachten over de tariefhoogte kunnen ook gaan over het verschil in tarief tussen de heenreis en de terugreis. Van een reiziger ontvingen wij de volgende klacht:

> *Ik reis tussen Dordrecht Stadspolders en Rotterdam Centraal met Arriva en NS. Tussen de heen- en terugreis zit altijd 50 cent verschil. Heenreis: Dordrecht Stadspolders-Dordrecht Centraal (Arriva): €0,85. Dordrecht Centraal-Rotterdam Centraal (NS): €1,50. Totaal: €2,35. Terugreis: Rotterdam Centraal-Dordrecht Centraal (NS): €2,50. Dordrecht Centraal-Dordrecht Stadspolders (Arriva): €0,32. Totaal: €2,82. Kortom: exact dezelfde reis kost op de heenreis bijna €0,50 minder dan op de terugreis. En dat elke dag. Hoe kan dit?*

De reiziger moet er maar achter zien te komen dat deze verschillende tarieven per reis te maken hebben met het opstaptarief, de overstap en het verschillende kilometertarief per vervoerder.

Verder bleek uit een klacht over Connexxion dat er iets mis ging met de overstap binnen 35 minuten na uitchecken en dat deze reiziger daardoor een hoger tarief berekend kreeg dan zou moeten. Normaliter wordt bij een overstap binnen 35 minuten het opstaptarief niet opnieuw in rekening gebracht. Uit deze klacht bleek het tegendeel:

> *Sinds 1 mei heeft Connexxion een nieuw programma voor inchecken voor reizigers. In het programma zit een fout die niet de 35 minuten overstap erkent als je eerst met GVB hebt gereisd. Dat betekent dat ik gewoon de opstartkosten moet betalen terwijl ik nog binnen de 35 minuten overstap.*

Wij vroegen ons af of er niet meer reizigers hierdoor getroffen waren en hebben deze klacht neergelegd bij Connexxion. Connexxion heeft aangegeven dat er inderdaad problemen zijn geweest met de overstap. Dit zou specifiek gebeuren met reizigers die tussen hun overstap van bijvoorbeeld GVB op Connexxion een reis maakten met NS. Door deze treinreis tussendoor, herkende de apparatuur de vorige reis binnen de overstapperiode niet meer, waardoor er onterecht nogmaals het opstaptarief in rekening werd gebracht. Dit probleem is eind augustus definitief opgelost door een software-update. Alle reizigers die hierover bij Connexxion hebben aangeklopt, hebben volledige restitutie ontvangen van de teveel afgeschreven opstaptarieven.

Tabel 5. Klachten per concessie

OV-autoriteit die concessie verleent	Concessie	Vervoerder die concessie uitvoert	juli	augustus	september	Totaal	%
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	Haaglanden Streek	Veolia Transport Nederland	1	2	1	*4*	*0,5*
	Bus Rotterdam	RET	0	1	2	*3*	*0,4*
	Haaglanden Stad	HTM	3	6	5	*14*	*1,6*
	Rail Rotterdam (incl. Randstadrail Den Haag - Rotterdam)	RET	8	2	10	*20*	*2,3*
	Randstadrail Den Haag/Zoetermeer	HTM	1	3	6	*10*	*1,2*
	Treindienst Rotterdam - Hoek van Holland	Nederlandse Spoorwegen	0	0	1	*1*	*0,1*
Ministerie van IenM	HRN (Hoofdrailnet)	Nederlandse Spoorwegen	169	187	192	*548*	*64,3*
OV-bureau Groningen Drenthe	GD Concessie	Qbuzz	3	1	3	*7*	*0,8*
	HOV Groningen - Drenthe	Arriva	0	2	1	*3*	*0,4*
Provincie Drenthe	Vechtdallijnen	Arriva	1	1	0	*2*	*0,2*
Provincie Flevoland	IJsselmond	Connexxion	0	0	1	*1*	*0,1*
Provincie Flevoland - Gemeente Almere	Stads- en Streekvervoer Almere	Connexxion	1	2	3	*6*	*0,7*
Provincie Friesland	Noord- en Zuidwest-Friesland en Schiermonnikoog	Arriva	0	0	1	*1*	*0,1*
	Noordelijke treindiensten	Arriva	3	0	4	*7*	*0,8*
	Zuidoost-Friesland	Qbuzz	1	4	6	*11*	*1,3*
Provincie Gelderland	Achterhoek/Rivierenland	Arriva	2	4	4	*10*	*1,2*
	Trein Ede/Wageningen - Barneveld - Amersfoort	Connexxion	1	2	3	*6*	*0,7*
	Veluwe	Syntus	2	2	3	*7*	*0,8*
Provincie Groningen	Noordelijke treindiensten	Arriva	3	0	4	*7*	*0,8*
Provincie Limburg	Noord- en Midden-Limburg (incl. Maaslijn)	Veolia Transport Nederland	5	5	1	*11*	*1,3*
	Zuid-Limburg (incl. Heuvellandlijn)	Veolia Transport Nederland	0	1	5	*6*	*0,7*
Provincie Noord-Brabant	Concessie SRE	Hermes	4	0	0	*4*	*0,5*

OV-autoriteit die concessie verleent	Concessie	Vervoerder die concessie uitvoert	juli	augustus	september	Totaal	%
	Oost-Brabant	Arriva	0	2	4	*6*	*0,7*
	West-Brabant	Arriva	2	1	2	*5*	*0,6*
Provincie Noord-Holland	Gooi- en Vechtstreek	Connexxion	1	2	0	*3*	*0,4*
	Haarlem-IJmond	Connexxion	0	1	1	*2*	*0,2*
	Noord-Holland Noord incl. Texel	Connexxion	4	8	3	*15*	*1,8*
Provincie Overijssel	IJsselmond	Connexxion	0	0	1	*1*	*0,1*
	Midden-Overijssel	Syntus	1	0	4	*5*	*0,6*
	Regio Twente	Syntus	2	3	5	*10*	*1,2*
	Vechtdallijnen	Arriva	1	1	0	*2*	*0,2*
Provincie Utrecht	Provincie Utrecht Bus	Connexxion	3	0	4	*7*	*0,8*
Provincie Utrecht	Regio Utrecht	U-OV	5	4	5	*14*	*1,6*
Provincie Zeeland	Zeeland	Connexxion	1	3	1	*5*	*0,6*
Provincie Zuid-Holland	DAV (inclusief Merwede-Lingelijn)	Arriva	1	3	2	*6*	*0,7*
	Hoeksewaard en Goeree-Overflakkee	Arriva	0	1	0	*1*	*0,1*
	Treindienst Gouda - Alphen aan de Rijn	Nederlandse Spoorwegen	0	1	0	*1*	*0,1*
	Waterbus Rotterdam-Drechtsteden	Aquabus	0	2	0	*2*	*0,2*
	Zuid-Holland Noord	Arriva	1	0	6	*7*	*0,8*
Stadsregio Amsterdam	Amstelland-Meerlanden	Connexxion	7	0	4	*11*	*1,3*
	Stadsvervoer Amsterdam	GVB	20	14	10	*44*	*5,2*
	Waterland	EBS	2	2	2	*6*	*0,7*
Stadsregio Arnhem-Nijmegen	Arnhem-Nijmegen	Breng	4	1	5	*10*	*1,2*

Noord-Holland Noord inclusief Texel

Texelhopper

In de rapportage van het OV loket over het vierde kwartaal 2014 is de pilot *Texelhopper* onder de aandacht gebracht. De OV-chipkaart is niet geldig op Texel waar de Texelhopper rijdt.
De klachten in dit kwartaal over de concessie Noord-Holland Noord inclusief Texel hebben voornamelijk betrekking op de Texelhopper. De klachten gaan over het niet kunnen gebruiken van de OV-chipkaart en de kosten van 3 euro per busrit net de Texelhopper.

> *Afgelopen maandag ben ik met de bus en de trein van Hoofddorp naar Den Helder gereisd om vervolgens door te reizen naar Den Burg op Texel. Ik heb dit in het verleden wel vaker gedaan en dat is altijd prima gelukt. Echter afgelopen maandag stapte ik bij Den Helder station op de bus naar de boot en wilde ik inchecken met mijn OV-chipkaart, maar dit kon niet. De chauffeur vertelde mij dat op de Texelhopper (de bus waar ik blijkbaar op dat moment in stond) sinds een paar maanden niet meer kon worden ingecheckt met de OV-chipkaart. Ik kon een kaartje kopen voor 3 euro exclusief overtocht met de boot of voor 5,50 euro inclusief overtocht. "Maar ik heb een studenten-ov en kan overal in Nederland gratis reizen, dat moet ik toch ook op Texel gratis kunnen reizen?" vroeg ik. De chauffeur antwoordde: "Nee, wij zijn gemoderniseerd". Ik moest dus een los kaartje kopen en kreeg een restitutieformulier mee waarmee ik later mijn kaartje zou kunnen declareren. Ik had mazzel dat ik 3 euro contant bij me had aangezien ik normaliter geen contant geld op zak heb. Ik vind deze manier alles behalve modern, ik kan overal in Nederland en met elke vervoerder reizen met de OV-chipkaart en hier werd ik verplicht, ondanks mijn recht op gratis reizen, een los kaartje te kopen. Ik heb zojuist het declaratieformulier ingevuld en dit heeft mij ruim tien minuten gekost.*

Dit probleem zou volgens Connexxion een tijdelijk probleem zijn, maar tot op heden is de OV-chipkaart nog steeds niet geldig op de Texelhopper. In ons volgend overleg met Connexxion nemen wij dit punt mee.

GVB-buslijn 21

In de maanden juli en augustus ontvingen we 11 klachten over de opheffing van haltes in de wijken Eendracht en Geuzenveld, lijn 21 van het GVB in Amsterdam. De Stadsregio Amsterdam is concessieverlener en moet bij wijzigingen van de dienstregelingen advies vragen bij de Reizigers Adviesraad (RAR). De RAR heeft op 29 april 2014 negatief geadviseerd over het opheffen van deze haltes. De Stadsregio Amsterdam heeft dit advies niet overgenomen. Dat veel bewoners uit deze wijken hinder ondervinden van de opheffing van de haltes, blijkt uit de klachten en uit de actiegroep die is opgericht, met onder andere een facebookpagina.

Buslijn 21 is geschrapt uit onze buurt. Hierdoor zijn er vijf haltes verdwenen en moeten onze bewoners nu minimaal tussen de 800 en 1.000 meter lopen voordat zij bij een bushalte zijn. Dit betekent ruim 15 tot 20 minuten langer onderweg zijn voordat je bij het openbaar vervoer bent. Hierdoor zijn ruim 2.300 mensen de dupe en tel daarbij nog eens al die mensen die gebruik maken van de sportvoorzieningen in onze buurt.

Het OV loket heeft in augustus contact gezocht met het GVB en met de Stadsregio Amsterdam. Zowel het GVB als de Stadsregio Amsterdam geven aan de klachten te herkennen. Voor de route van lijn 21 geldt dat het GVB de vrijheid heeft gekregen om de route zodanig in te delen dat "een optimaal OV-netwerk" ontstaat voor de hele stad. Lijnwijzigingen worden verder in principe voor een periode van twee jaar doorgevoerd.

Stadsregio Amsterdam en het GVB zeggen dat er inmiddels een moment is afgesproken om de ervaringen met lijn 21 te evalueren.

Regio Utrecht

U-OV

In het laatste kwartaal van 2014 kwamen relatief veel klachten binnen over U-OV. Deze hadden betrekking op vertragingen, te vroeg vertrekken, haltes voorbij rijden en het (rij)gedrag van chauffeurs. De problemen zijn door het OV loket voorgelegd aan U-OV. Het OV-bedrijf erkende de klachten en heeft toegezegd aan de oplossing van deze klachten een hoge prioriteit te geven.

Verheugend is dat deze klachten aanzienlijk zijn afgenomen. In dit kwartaal zijn er in totaal zes klachten ingediend over de dienstuitvoering en het (rij)gedrag van de chauffeurs. Het OV loket heeft bij U-OV nagevraagd of het bedrijf dit patroon herkent. U-OV heeft aangegeven dat zij deze daling ook herkennen. U-OV heeft de afgelopen periode geïnvesteerd in het bewaken van het proces binnen de organisatie en dit blijkt zijn vruchten af te werpen.

Eén lijn, twee OV-bedrijven

Er komen nog veel klachten binnen over problemen op gedeelde lijnen, dat wil zeggen OV-verbindingen die door verschillende bedrijven geëxploiteerd worden, of van reizigers die met een abonnement overstappen op een andere vervoerder. Bij een gedeelde lijn is de reiziger bijvoorbeeld genoodzaakt om bij beide vervoerders een abonnement af te sluiten om bij beide vervoerders met korting te kunnen reizen.

Zowel Syntus als Breng (Connection) bieden een jaarabonnement Altijd Korting Scholier aan. Op het traject Eerbeek-Arnhem rijdt bus 43. Deze bus kan zowel van Syntus als van Breng zijn, dat hangt van het tijdstip af. Voor Syntus werkt het abonnement wel en bij Breng niet. Dat is bekend, maar toch verkopen ze het abonnement.

Nu verwachten ze dat je via de mail zelf de teveel betaalde reiskosten declareert. De OV-bedrijven hopen het probleem in december 2015 opgelost te hebben, maar intussen blijven ze het product aanbieden voor 175 euro.

Als oplossing voor het bovenstaande meldt Syntus ons het volgende:
"BRENG activeert het Jaarabonnement Altijd Korting met 40 procent korting per 01-12-2015. Het is correct dat gemaakte reizen bij BRENG en waarbij geen korting is verrekend men geld terug dient aan te vragen bij BRENG. Wij adviseren tot aan 01-12-2015 een alternatief namelijk 'BRENG Vrij' een abonnement van BRENG en dat evenzo functioneert in de Syntusbus lijn 43. Het product is niet geldig op de overige buslijnen van Syntus."

Een ander probleem is dat bij het overstappen van de ene naar een andere vervoerder geen korting wordt berekend.

Dochter reist dagelijks met twee vervoerders (Arriva en Connexxion) een traject van Lisse naar Haarlem. Bij Arriva het Altijd Korting Scholieren abonnement gekocht (alleen voor Arriva geldig). Nu wordt op de terugreis de korting op het traject van Arriva niet verrekend op de OV-kaart, omdat de reis begonnen is met een traject met Connexxion. Dit is een softwareprobleem en of ik maandelijks een verzoek wil indienen bij Arriva voor restitutie. Dit probleem zou er niet zijn als het product Altijd korting landelijk aan de kaart gekoppeld zou zijn, maar dat willen wij niet in verband met de veel hogere kosten.

Het OV loket blijft voor dit probleem aandacht vragen bij zowel vervoerders als concessieverleners. Reizigers mogen geen last hebben van de decentralisatie van het openbaar vervoer. Het is aan de hiervoor genoemde partijen om dit voor de reizigers op te lossen.

Pierre Tuning - Ophelialaan 59 - 1431 HA Aalsmeer
tel. 0297360355 - email ptl@euronet.nl

Provinciale Staten van Noord-Holland
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

INGEKOMEN 11 NOV. 2015

Aalsmeer, 10 november 2015

Weledelgestrenge heren/vrouwen,

Hierbij breng ik u op de hoogte van de brief die ik aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid heb geschreven.
Een kopie gaat hierbij.
Doe er uw voordeel mee.

Met vriendelijke groet,

Pierre Tuning

Pierre Tuning - Ophelialaan 59 - 1431 HA Aalsmeer
tel. 0297 360355 - email ptl@euronet.nl

Onderzoeksraad Voor Veiligheid
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

KOPIE

Aalsmeer, 9 november 2015

Geachte Raad,

De verkeersveiligheid in het centrum van Aalsmeer loopt ernstig gevaar door de komst van een supermarkt op enkele meters afstand van een kruispunt dat nu al levensgevaarlijk is – vooral voor fietsers. Lidl heeft een leegstaand RABO-bankgebouw gekocht en heeft van de gemeente een bouwvergunning gekregen. Het kruispunt verschaft voor fietsers toegang tot een winkelstraat (Zijdstraat), doorgaand autoverkeer komt van en gaat naar drie kanten. Deze nu al onmogelijke verkeersafwikkeling wordt nog gevaarlijker als enkele meters voor dit kruispunt de uitrit komt van een Lidl met 82 parkeerplaatsen. Ik weet dat u meestal rampen onderzoekt nadat ze hebben plaatsgevonden, maar hier ligt een kans om een ramp te voorkomen.

Met vriendelijke groet,

Pierre Tuning

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de wnd.statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN - 4 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
R. Tresoor
MID/FD

Doorkiesnummer +31235143089
tresoorr@noord-holland.nl

Betreft: Beleidsplan Beheer en gebruik Paviljoen Welgelegen

Verzenddatum

- 4 NOV. 2015

Kenmerk
628790/709392

Geachte leden,

Ter uitvoering van art.167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht), informeren wij u over het volgende:

In mei 2014 heeft het college van Gedeputeerde Staten per brief met kenmerk 348684/348687 Provinciale Staten in kennis gesteld van het besluit over het gebruik en het beheer van Paviljoen Welgelegen, het erfgoed en de kunst. Provinciale Staten ontving daarbij tevens het rapport "De borging van de eigen omgang met erfgoed en kunst".

De Ambtelijk/bestuurlijke commissie gebruik van Paviljoen Welgelegen heef een beleidsplan opgesteld en goedgekeurd. Hierbij treft u dit beleidsplan aan (bijlage 1). De commissie laat het plan uitvoeren door de organisatie.

De Ambtelijk/bestuurlijke commissie heeft in haar eerste vergadering tevens gesproken over de bestaande uitgangspunten voor het gebruik van Paviljoen Welgelegen (besluit 92, d.d. 12 oktober 2010) inclusief het amendement van 14 februari 2011, en heeft besloten dat de uitgangspunten gehandhaafd kunnen blijven. Het geamendeerde besluit is als bijlage toegevoegd (bijlage 2).

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
G.E.A. van Craaikamp

voorzitter
J.W. Remkes

Bijlage 1. Beleidsplan
Bijlage 2. Besluit 92/2010

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Bijlage 1.
628790/709682

Beleidsplan

Gebruik en beheer Paviljoen Welgelegen

Het college van Gedeputeerde Staten heeft in mei 2014 per brief (kenmerk 348684/348687) Provinciale Staten in kennis gesteld van het besluit over het gebruik en het beheer van Paviljoen Welgelegen, het erfgoed, en de kunst. Provinciale Staten ontvingen daarbij tevens het rapport 'De borging van de eigen omgang met erfgoed en kunst'.

Onderdeel van het besluit was de instelling van een bestuurlijk-ambtelijke commissie. In deze inmiddels ingestelde commissie hebben zitting: de Commissaris van de Koning, twee leden van Provinciale Staten (mevrouw Van Rooij en mevrouw Kaamer van Hoegee), de Algemeen Directeur, de ambtelijk voorzitter van het gebruikersoverleg Paviljoen, en de sectormanager Facilitaire Dienstverlening. In haar eerste overleg besloot deze commissie uw Staten te informeren over het in het rapport vermelde gat tussen locatiemanagement en inhoudelijke aansturing. Daarnaast gaan we in op de vraag naar het beleid ten aanzien van het museale gedeelte van het gebouw. In deze notitie zetten wij uiteen hoe wij invulling geven aan deze twee zaken.

Locatiemanagement en inhoudelijke aansturing

In onze brief van mei 2014 hebben wij aangegeven dat wij als wijze van sturing hebben gekozen voor het scenario 'betrokkenheid organiseren', omdat dit scenario de provincie de meeste sturing biedt en de kwetsbaarheid van een solitaire functionaris ondervangt. Wij hebben het beheer, het onderhoud en het gebruik van het pand als volgt georganiseerd:

- Het dagelijks gebruik en onderhoud van het Paviljoen is georganiseerd binnen de sector Facilitaire Dienstverlening. Deze taak is belegd bij de gebouwbeheerder, die ook voorzitter van het gebruikersoverleg is. Hij wordt daarbij ondersteund door een coördinator gebouwbeheer en een medewerker gebouwbeheer. Voor het dagelijks onderhoud wordt waar nodig gebruik gemaakt van gespecialiseerde leveranciers.

- Het groot en meerjarig onderhoud aan het gebouw wordt uitgevoerd onder verantwoording van een technisch medewerker van de sector Facilitaire Dienstverlening en een bouwkundige van de directie B&U. Voor de planningen van het meerjarig onderhoud wordt gebruik gemaakt van twee adviseurs, namelijk Verlaan en Bouwstra voor de meerjaren onderhoudsplanning voor het hele Paviljoen, en PVM voor het jaarlijks onderhoud exterieur en driejaarlijkse inspecties. Het meerjarig onderhoud is vastgelegd in een meerjarige onderhoudsplanning en wordt conform die planning uitgevoerd.

- De rol van de voormalige (tot 2013) vakspecialist interne kunst is omgezet naar de functie van beleidsmedewerker. Deze functionaris vervult de in de brief beschreven

intendantfunctie. De huidige functionaris heeft eerst ruim een jaar meegelopen met de zittende vakspecialist interne kunst om de opgebouwde kennis niet verloren te laten gaan.

Zij is opgeleid aan de Hogeschool voor de Kunsten te Arnhem en heeft een bij de functie passende achtergrond. Zij is verantwoordelijk voor de aansturing van en de uitvoering van exposities, rondleidingen, externe vakspecialisten, en schoonmaak en onderhoud van o.a. parketten, wandkleden, kunst, interieur (waaronder stucwerk en marmer) en historische meubels. Zij voert tevens het beheer over de provinciale kunstcollectie. De beleidsmedewerkster maakt op deze gebieden gebruik van de diensten van een groot aantal gespecialiseerde leveranciers. Daarnaast is zij aangesloten bij diverse platforms, zoals het Interieur Platform, Cultuureducatie Haarlem, en heeft zij regelmatig contact met museale instellingen in en buiten Haarlem (Frans Hals museum, Vishal, 37PK en Vereniging Hendrick de Keyser).

De medewerkers in de drie bovengenoemde rollen behoren tot de sector Facilitaire Dienstverlening en werken nauw samen in de planning, het beheer, en de uitvoering van het onderhoud, alsmede bij de organisatie van evenementen in het pand.

Op die manier is - met de inzet van deskundige hulp van buiten - een goede sturing mogelijk op het gebruik, het beheer, en het onderhoud aan het pand.

Het beleid ten aanzien van het museale gedeelte van het gebouw

Paviljoen Welgelegen doet dienst als zetel van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten van Noord-Holland. Daarnaast heeft het Paviljoen een representatiefunctie en is het pand opengesteld voor bezoekers. We willen het publiek in staat stellen een mooi pand te bezoeken dat met publieke middelen is gefinancierd. Het museale deel van het gebouw is een plek waar bezoekers kennis kunnen maken met de geschiedenis van de plek, het gebouw en de gebruikers. Van het museale deel is de historische tentoonstelling op de begane grond vrij toegankelijk. De ingerichte kamers op de eerste etage kunnen bezocht worden onder begeleiding van de beleidsmedewerkster of een van de (vrijwillige) rondleiders. Tijdens de rondleidingen worden ook zalen zoals de Statenzaal en de GS-zaal bezocht.

De afgelopen jaren bestond het museaal bezoek vooral uit groepen oudere bezoekers en maatschappelijke groepen. Jongeren kwamen er weinig. Bovendien trok de historische tentoonstelling op de begane grond relatief weinig bezoekers. Een uitzondering hierop zijn de Open Monumentendagen, als ook het Paviljoen is opengesteld. Door meer jongeren naar het Paviljoen te trekken, maakt niet alleen een andere doelgroep kennis met mooi erfgoed, maar bestaat ook de mogelijkheid jongeren meer te vertellen over de provinciale politiek.

In 2014 heeft de sector Communicatie in samenwerking met ProDemos hiermee een begin gemaakt. Het beleid ten aanzien van het museale gedeelte is erop gericht het publiek breed kennis te laten maken met (de historie van) Paviljoen Welgelegen, met zijn vroegere en huidige bewoners, en met het vroegere en huidige gebruik van het Paviljoen. Op die manier benutten we de erfgoedfunctie van het gebouw en wordt het publiek in contact gebracht met de politiek

Maar hoe doen we dat al, en hoe kunnen we het verder intensiveren?

Huidige aanbod

Hieronder volgt het ruime aanbod aan activiteiten dat de provincie op dit moment kent. Sommige activiteiten worden goed bezocht, andere minder goed.

- Open Monumentendagen; een goed bezochte tweedaagse openstelling van het Paviljoen
- Dreef exposities; zes maal per jaar is er een wisselende expositie, samengesteld door een externe curator
- Rondleidingen; tijdens de rondleidingen worden o.a. de niet vrij toegankelijke kamers van het museale gedeelte bezocht
- Rondleidingen voor scholen (vanaf 2014) (VO en hoogste klassen van het BO); programma aangeboden door PRODEMOS (leer meer over democratie en rechtstaat)
- Evenementen; hierbij ontvangt de provincie grote groepen in het provinciehuis, zoals bij de jeugddebatten
- Historische tentoonstelling 'Welkom in Welgelegen'; tijdens kantooruren vrij te bezoeken, vertelt over de historie van het Paviljoen tot en met de restauratie van 2007-2009
- Sinds 2014 wordt het Paviljoen ook opengesteld tijdens het Buitenplaatsenweekend

Het huidige aanbod biedt voldoende mogelijkheden om kennis te maken met zowel het erfgoed als met de huidige politieke functie. Dat neemt niet weg dat er nog instanties zijn waarbij we kunnen aansluiten om het Paviljoen en zijn functies nog beter aan de man te brengen. Wat daarnaast nodig is, is een intensivering van de communicatie over de activiteiten in Paviljoen Welgelegen.

Uitbreiding aanbod

De uitbreiding van het aanbod is in 2014 vormgegeven door aansluiting te zoeken bij de activiteiten van PRODEMOS. Dit biedt scholen de mogelijkheid klassen in contact te brengen met het werk van het provinciaal bestuur. Daarnaast zijn we op het gebied van erfgoed aangesloten bij het Buitenplaatsenweekend en de Kunstlijn. Dit geeft publiek, naast de populaire Open Monumentendagen, de kans het Paviljoen in het weekend te bekijken.

In 2015 zoeken wij aansluiting bij Haarlemse organisaties over Erfgoed- en cultuureducatie. In samenwerking met deze organisaties en vanuit de samenwerking met de Cultuurcompagnie betreffende 'de Buitenplaatsen' werken we aan een (educatieve)rondleiding voor de basisschool jeugd. Tevens sluiten we in 2015 aan bij de beeldenroute van de gemeente Haarlem. Hierbij zullen we ook wijzen op de mogelijkheid het provinciehuis te bezoeken.

Intensivering communicatie

Er bestaat al een divers aanbod van activiteiten, gericht op verschillende doelgroepen. De sectoren Communicatie en Facilitaire Dienstverlening hebben gekeken naar de mogelijkheden om het huidige aanbod van activiteiten en de daarbij behorende communicatie te verbeteren. Het beter structureren en intensiveren van de huidige activiteiten en bijbehorende communicatie biedt

aanzienlijke kansen om meer bekendheid te geven aan Paviljoen Welgelegen. De doelgroepen die de provincie hiermee wil bereiken zijn:

- Zakelijke contacten van de provincie Noord-Holland
- Inwoners van Noord-Holland (stemgerechtigden)
- Scholieren
- Publiek met een interesse in kunst en cultuur
- Medewerkers van de provincie

De intensivering van de communicatie wordt per activiteit als volgt ingevuld:

Open monumenten dagen, Buitenplaatsen en Kunstlijn

Tijdens de Open Monumentendagen komen honderden bezoekers naar Paviljoen Welgelegen. Jong en oud maakt gebruik van de rondleidingen, of loopt aan de hand van een looproute door het provinciehuis. De bemensing wordt gedaan met medewerkers van Facilitaire Dienstverlening, vrijwilligers, onder wie PS- en GS-leden en vrijwillige ambtenaren.

Huidige communicatie: Voorafgaand aan het Open Monumentenweekend wordt er vanuit de sector Communicatie een persbericht verstuurd en komt er een bericht op sociale media. De openstelling wordt ook altijd vermeld in de landelijke communicatiemiddelen.

Open Monumentenweekend is het moment voor Paviljoen Welgelegen om zich in volle glorie te presenteren aan het grote publiek. Alle ruimtes zijn toegankelijk en het concept van het landelijke evenement heeft een drempelverlagend effect. Kortom, het moment om te laten zien wat Paviljoen Welgelegen is, en wat er de rest van het jaar gebeurt. Een kans om te vertellen, exposities te laten zien, rondleidingen voor groepen te geven, maar ook om het werk van het provinciaal bestuur nader toe te lichten. In het verleden was er vanuit de afdeling Communicatie veel inzet tijdens deze dagen. Zo was er een informatietafel met informatie over provinciale projecten en werden er verschillende *gadgets* uitgedeeld.

Intensivering communicatie en acties:

- Besteed meer aandacht aan communicatie voorafgaand en tijdens het weekend.
- Lift mee op het concept "Open Monumentenweekend' en organiseer in de aanloop activiteiten (bijvoorbeeld een wedstrijd waarvan je de prijsuitreiking doet in het weekend).

Deze acties zijn ook in te zetten voor openstellingen in het kader van de Kunstlijn en tijdens het Buitenplaatsenweekend.

Dreef exposities

Jaarlijks worden er zes exposities gehouden op de begane grond van Paviljoen Welgelegen. Deze zijn samengesteld door een externe curator. Werken die getoond worden, zijn afkomstig uit de eigen kunstcollectie, hebben een relatie met het Paviljoen of met Noord-Holland, zijn gemaakt door Noord-Hollandse kunstenaars, of zijn opgenomen in de collectie van de Provinciale Atlas.

Huidige communicatie: Voorafgaand aan elke expositie wordt een persbericht verstuurd en wordt een aankondiging gedaan op intranet en sociale media. Dit gebeurt vanuit de sector Communicatie. Persoonlijke perscontacten zijn er vooral via de curator of via de beleidsmedewerkster. Daarnaast maken we een poster en een papieren uitnodiging. Sinds kort heeft 'Dreefexposities' ook een eigen Facebook pagina. Voorafgaand aan elke expositie vindt een officiële openingshandeling plaats, soms in aanwezigheid van een gedeputeerde.

Intensivering communicatie en acties:

- Verzend verschillende persberichten om de aandacht te vestigen op de exposities.
- Vraag in de buitenruimte aandacht voor de exposities. Bijvoorbeeld met een vlag of een bord bij het oprijpad van het Paviljoen, of met een poster in de parkeergarage. De drempel om Paviljoen Welgelegen zomaar binnen te gaan is hoog. Voorbijgangers weten niet dat er een expositie is en nergens staat aangegeven dat je het gebouw en de expositie/tentoonstelling gratis kunt bezoeken . In de buitenruimte aandacht vragen maken voor de expositie.
- Organiseer een aanvullende (thema)activiteit (intern en/of extern). Bijvoorbeeld een workshop, een rondleiding door de curator, of iets extra's voor kinderen.
- Onderzoek of de thema's van de exposities meer gekoppeld kunnen worden aan de taken van de provincie Noord-Holland, zoals bijvoorbeeld is gedaan met de expositie over archeologie. Dit vergroot de kans om medewerkers ambassadeur te laten zijn van de exposities en het Paviljoen.

Rondleidingen

Op aanvraag worden er rondleidingen georganiseerd. Deze vinden plaats tijdens kantooruren. De rondleidingen worden ook georganiseerd voor nieuw personeel, als onderdeel van de introductiedagen, in het kader van de Open Monumentendagen, het Buitenplaatsenweekend en op initiatief van PS en GS.

Huidige communicatie: De mogelijkheid voor rondleidingen wordt vermeld op de website en op intranet. Op de website wordt verwezen naar een invulformulier. Op intranet staat het telefoonnummer van de beleidsmedewerkster vermeld. De informatie op de website is lastig te vinden. Daarnaast is de info die wordt gegeven summier. Mogelijk geïnteresseerden weten niet goed wat ze kunnen verwachten.

Intensivering communicatie en acties:

- Pas de tekst op de website aan en maak deze meer zichtbaar op de website. Bijvoorbeeld door inzichtelijk te maken wat men kan verwachten. (Zijn er bijvoorbeeld rondleidingen 'op maat', dus voor verschillende doelgroepen? Is het gebouw goed toegankelijk voor minder validen, hoe lang duurt de rondleiding, zijn er kosten aan verbonden, hoe goed is de bereikbaarheid? Wie is de contactpersoon?)
- Probeer actiever te communiceren. Actieve communicatie kan de bekendheid van de rondleidingen verder vergroten. Een aantal keer per jaar een persbericht versturen (Huis aan

huis bladen), vermelding op Facebook PNH en een bericht via Twitter. Of nodig een journalist uit om mee te lopen met een rondleiding. Verstuur een mailing naar bijvoorbeeld VVV's, Volksuniversiteiten, historische verenigingen.

- Bied de mogelijkheid van een rondleiding intern aan, via intranet, als suggestie voor programmaonderdeel tijdens symposia en bijeenkomsten.

- Maak de activiteit aantrekkelijker, bijvoorbeeld door suggesties om een bezoek aan het Paviljoen te combineren met een andere activiteit in de omgeving.

Rondleidingen voor scholen

Scholen kunnen gebruikmaken van een speciaal programma. Dit wordt aangeboden door PRODEMOS. De contacten met de scholen lopen via deze organisatie.

Huidige communicatie: De mogelijkheid voor schoolbezoeken staat vermeld op de website onder het kopje rondleidingen. Er wordt doorverwezen naar PRODEMOS.

Intensivering communicatie en acties:

- Sluit aan bij de Haarlemse organisaties voor erfgoededucatie en het ontwikkelen van rondleidingen specifiek gericht op de jeugd.

- Maak een apart kopje 'Schoolbezoek' in de navigatie op de website.

- Activeer de communicatie richting scholen voor de zomervakantie

- Maak een verslag van een schoolbezoek, bijvoorbeeld met een foto op Facebook, twitter ('vandaag bezoekt school....het provinciehuis), een interview met een leerling in *Op Dreef*.

Evenementen

De provincie Noord-Holland ontvangt geregeld grote groepen in het provinciehuis. Bijvoorbeeld tijdens de jeugddebatten, de Open Monumentendagen, tijdens grote bijeenkomsten of bij speciale gelegenheden (bijvoorbeeld bij de viering van 200 jaar Koninkrijk).

Huidige communicatie: communicatie over deze evenementen is vooral gekoppeld aan het evenement. Het Paviljoen als locatie speelt vaak een ondergeschikte rol (behalve bij het Open Monumentenweekend).

Intensivering communicatie en acties:

- Vergroot het bewustzijn dat Paviljoen Welgelegen een unieke locatie is! De interne organisatie is zich nog niet altijd even goed bewust van de unieke locatie waar zij het evenement laat plaatsvinden. De enthousiaste reacties van de gasten zijn een soort 'wake-up call'. Vaak ontbreekt de kennis in de organisatie om antwoord te geven op vragen over het gebouw. Tijdens de voorbereidingen van het evenement kan de evenementencoördinator:

  - suggesties geven voor het organiseren van een rondleiding

- wijzen op de tentoonstelling/Dreefexpositie op de begane grond

- Flyers uitdelen waarin de belangrijkste weetjes staan over het Paviljoen (flyer moet gemaakt worden)

- Boekjes over Paviljoen Welgelegen aanbieden als relatiegeschenk

Historische tentoonstelling (Welkom in Welgelegen)

De tentoonstelling Welkom in Welgelegen is tijdens kantooruren vrij te bezoeken. Net als de exposities. De tentoonstelling toont diverse objecten en schilderijen die vertellen over de historie van het Paviljoen. Ook is er een aantal films te zien waarin teruggeblikt wordt op de restauratie van het Paviljoen.

Huidige communicatie: Toen de tentoonstelling werd geopend (september 2013), is er een persbericht verstuurd en is er in *Op Dreef* aandacht aan besteed. Op de website wordt de tentoonstelling kort genoemd, maar niet onder de naam 'Welkom in Welgelegen'.

Intensivering communicatie en acties:

- Verwijs In de buitenruimte naar de expositie
- Geef uitgebreidere informatie op de website en via intranet
- Maak een flyer, zodat men zelfstandig de expositie kan bezoeken.
- Belicht elke maand een object uit de tentoonstelling op Facebook (eerder gedaan met de collectie van de Provinciale Atlas).
- Stel een speurtocht voor kinderen samen

Museale vleugel

De museale vleugel is zeer de moeite waard om te bezoeken, maar de kamers zijn niet vrij toegankelijk en alleen tijdens de georganiseerde rondleidingen te bezoeken.

Huidige communicatie:

In aanloop naar de Open Monumentendagen wordt een persbericht verstuurd. Daarin staat vermeld dat het mogelijk is om de ruimtes te bezoeken. De mogelijkheid voor rondleidingen wordt vermeld op de website. De rest van het jaar vindt er geen communicatie plaats over het museale gedeelte van het Paviljoen.

Intensivering communicatie en acties:

- Er is een virtuele tour waarin de museale vleugel nog niet is opgenomen. Neem de ruimtes op in de virtuele tour op dezelfde manier als de ruimtes in de huidige tour, of zoals het Drents Museum doet: http://www.drentsmuseum.nl/poppenhuis

- Intensiveer de mogelijkheden voor speciale rondleidingen voor scholen/kinderen. Organiseer speciale activiteiten (bijvoorbeeld een rondleiding voor scholen door een rondleider in passend kostuum, een verhalenwedstrijd 'Achter de deuren van Paviljoen Welgelegen')

Kosten materieel en personeel

De intensivering van de communicatie en de extra acties kunnen met een relatief kleine extra inzet uitgevoerd worden. De materiele kosten kunnen binnen het beschikbare budget van de sector Facilitaire Dienstverlening opgevangen worden. Voor wat de personele inzet betreft, willen we de inzet van vrijwilligers verder uitbouwen. Facilitaire Dienstverlening zal samen met Communicatie bekijken welke de extra inzet van de sector Communicatie intern ingevuld kan worden en welk deel wordt ingehuurd. De inzet zal op de volgende onderdelen plaatsvinden:

- Maak flyers. Het vormgeven en maken van flyers zal plaatsvinden vanuit de bestaande middelen van Facilitaire Dienstverlening. Geschatte kosten € 1000,-

- Breidt de virtuele tour uit. Het uitbreiden van de virtuele tour/filmmateriaal: zal (eenmalig) plaatsvinden vanuit de bestaande middelen van Facilitaire Dienstverlening. Geschatte kosten 750,-

- Zet extra vrijwilligers in. Voor de inzet van vrijwilligers kunnen we putten uit een bestaande pool van vrijwilligers voor de bestaande rondleidingen. Voor evenementen en (nieuwe) rondleidingen willen we vrijwilligers werven onder PS-/GS-leden en ambtenaren.

- Houd het museale deel van Paviljoen Welgelegen in stand. Binnen de planning van Facilitaire Dienstverlening is het in stand houden van het museale deel van het gebouw opgenomen. Het museale deel behoud de huidige opstelling en er zullen – indien nodig – alleen kleine veranderingen worden doorgevoerd. We denken dan aan het vervangen van bijvoorbeeld afbeeldingen en attributen door andere afbeeldingen en attributen die al in bezit zijn van de provincie.

- Vergroot de personele inzet van Communicatie. De intensivering van communicatieactiviteiten vergt een geschatte extra inzet van gemiddeld vier uur per week. De ruimte voor interne inzet van communicatiemedewerkers is beperkt. Indien inhuur moet plaatsvinden, zal de financiering daarvan vanuit de materiele apparaatskosten plaatsvinden.

Bijlage 2.
628790/709703

Besluit

Nr. 92

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de nota Kader gebruik & beheer Paviljoen Welgelegen van gedeputeerde staten van 20-05-2010;

gelezen de voordracht van de voorzitter van het Presidium van Provinciale Staten van Noord-Holland van 12 oktober 2010;

Besluiten:

1) In te stemmen met de nota Kader gebruik & beheer Paviljoen Welgelegen waarin zijn opgenomen de navolgende uitgangspunten voor het gebruik van het Paviljoen Welgelegen:

- Uitgangspunt 1: Het gebruik van Paviljoen Welgelegen dient het provinciaal belang, met de aanvulling van het Presidium dat dit belang de provinciale democratie is.
- Uitgangspunt 2: Paviljoen Welgelegen huisvest een drietal hoofdfuncties, die gekoppeld zijn aan de drie vleugels van het gebouw.
- Uitgangspunt 3: De schoonheid en kracht van Paviljoen Welgelegen zetten we in om de publieke betrokkenheid bij de provinciale politiek te vergroten.
- Uitgangspunt 4: De provincie wil de kunsthistorische waarde van het pand in stand houden.
- Uitgangspunt 5: Gedeputeerde Staten zijn verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van Paviljoen Welgelegen.

2) De nota Kader gebruik & beheer Paviljoen Welgelegen aan te vullen met de navolgende afspraken en die als leidend te beschouwen in voorkomende gevallen bij het gebruik van het Paviljoen:
- het Gebruikersoverleg, bestaande uit ambtelijk vertegenwoordigers van alle gebruikers van het Paviljoen, bespreekt het gebruik en de planning daarvan regelmatig en signaleert knelpunten in zowel het gebruik als de planning. Op het niveau van het Gebruikersoverleg worden de knelpunten besproken en opgelost. De ambtelijk voorzitter heeft geen doorslaggevende stem. Indien een knelpunt niet binnen het Gebruikersoverleg opgelost kan worden, wordt dit punt rechtstreeks onderbouwd aan de Commissaris van de Koningin voorgelegd die hierover een besluit neemt;
- dat standaard de maandagen en donderdagavonden, de dagen die door PS in deze statenperiode als vergaderdagdelen voor PS en commissies zijn benoemd, en op basis van de praktijk horen daar ook de donderdagmiddagen bij, worden bestemd voor (veelzijdig) gebruik door PS. Dit geldt voor alle maandagen en donderdagmiddagen en -avonden van het jaar. Uiteraard zijn voor overige gebruikers op de andere dagen ruimten (van het middendeel van het Paviljoen) beschikbaar. Inroostering wordt in het Gebruikersoverleg afgestemd;
- dat uiterlijk twee weekenden voor de vastgelegde data wordt besloten of de ruimten vrijgegeven kunnen worden en dat dit aan de centrale planning wordt doorgegeven door de griffie;
- dat door derden de genoemde data in optie genomen kunnen

worden in de wetenschap dat de optie wellicht niet gerealiseerd wordt;
- dat de aan het statenwerk gerelateerde bijeenkomsten in het middendeel van het Paviljoen, zoals bijvoorbeeld de Willem Arondéuslezing, informatiebijeenkomsten etc., die op andere dagen dan de maandag en de donderdagmiddag en -avond plaatsvinden, zo snel mogelijk worden ingeroosterd en dat in het geval van mogelijke knelpunten met de GS- of ambtelijke agenda's in het Gebruikersoverleg naar een oplossing wordt gezocht;
- dat voor onvoorziene Statenvergaderingen altijd een beroep gedaan kan worden op de Statenzaal en dat daarbij in beginsel getracht wordt om deze op de maandag c.q. donderdag in te plannen;
- dat de gemaakte afspraken zoals opgenomen in de nota Kader gebruik en beheer Paviljoen Welgelegen en in deze oplegnotitie na één jaar worden geëvalueerd en voorgelegd aan het Presidium. Het initiatief tot evaluatie wordt genomen door de griffie in overleg met de gebruikersgroep;
- dat het Presidium uitspreekt dat na de verkiezingen in maart 2011 wordt vastgehouden aan deze uitgangspunten, totdat PS eventueel anders besluiten.

3) dat de publiek-politieke ruimten in Paviljoen Welgelegen beschikbaar zijn, naast de reeds beschreven lunchconcerten en tentoonstellingen voor:
   a. het houden van fractievergaderingen;
   b. het geven van rondleidingen door de fracties zoals omschreven in het "kader voor het gebruik en beheer van Paviljoen Welgelegen;
   c. het houden van politieke bijeenkomsten door de in Provinciale Staten vertegenwoordigde politieke fracties tot een maximum van tweemaal per kalenderjaar en dit uitgangspunt na het eerste en het derde jaar te evaluaren;

4) dat de tweede reguliere ontruiming van de statenzaal een activiteit behelst die door Provinciale Staten wordt aangewezen en alle extra ontruimingen bovengenoemde twee een apart besluit vereisen.

Haarlem, 14 februari 2011

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, griffier

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de waarnemend statengriffier J.R. Loggen M.Sc.
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 11 NOV. 2015

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
A.J. Potter
SVT/SUB/B

Doorkiesnummer (023) 514 3776
pottera@noord-holland.nl

Betreft: Digitalisering subsidieproces

Verzenddatum

11 NOV. 2015

Kenmerk
574592/680288

Uw kenmerk

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) informeren wij u over ons initiatief tot digitalisering van het subsidieproces voor subsidieaanvragers.

Achtergrond

Het kabinet heeft gesteld dat in 2017 bedrijven en burgers digitaal zaken moeten kunnen doen met alle overheidsorganisaties. Daarnaast hebben wij de ambitie de dienstverlening aan onze partners en burgers continue te verbeteren. Digitale bereikbaarheid draagt hier in belangrijke mate aan bij. Met het project *Digitaal Loket subsidies* geven wij voor de subsidieafhandeling concrete invulling aan deze ambities. Het project richt zich op de mogelijkheid tot digitale afhandeling van het subsidieproces voor subsidieaanvragers.

Digitalisering subsidieproces

Het subsidieproces bestaat voor aanvragers, indien op de aanvraag een subsidieverlening volgt, in principe uit drie handelingsfases:

1. het aanvragen van de subsidie;
2. het rapporteren over de voortgang van het project;
3. het indienen van het verzoek de eerder verleende subsidie definitief vast te stellen.

In eerste instantie wordt het aanvraagproces voor subsidies gedigitaliseerd. De regeling Duurzaam Renoveren is de eerste regeling waarvoor aanvragen digitaal ingediend kunnen worden en maakt, samen met een nog open te stellen regeling, onderdeel uit van de pilotfase voor de verdere digitalisering van het subsidieproces. Als de eerste ervaringen zijn opgedaan in de pilotfase, zal vervolgens stapsgewijs ook voor andere regelingen de digitale weg voor het aanvragen van subsidies opengesteld worden. Het blijft ook mogelijk een papieren aanvraag in te dienen.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

In tweede instantie wordt het ook mogelijk voor subsidieontvangers om voortgangsrapportages en vaststellingsverzoeken over verleende subsidies digitaal in te dienen. Naar verwachting zal deze functionaliteit in het eerste kwartaal van 2016 gereed zijn.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

G E.A. van Craaikamp

voorzitter

J.W. Remkes