

Bundel - PS-vergadering van 4 april 2022

Agenda bijlagen

Besluitenlijst PS 04-04-2022 -vastgesteld-

Notulen PS 04-04-2022 -beraadslagend vastgesteld-

Notulen PS 04-04-2022 -besluitvormend vastgesteld-

Agenda PS 04-04-2022 -beraadslaging- GEWIJZIGD

Spreektijden PS 04-04-2022

Addendum RvO Online Vergaderen

- 1 Opening en mededelingen.
- 2 Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.
- 3.a Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 3.b Lijst geheimhouding PS.
2022-04-04 Lijst geheime stukken PS
- 4 Vaststelling notulen en besluitenlijst van de beraadslagende en besluitvormende vergadering van 7 maart 2022.
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
2022-03-07 PS notulen -beraadslagend gewijzigd vastgesteld-
2022-03-07 PS notulen -besluitvormend vastgesteld-
2022-03-07 PS besluitenlijst -vastgesteld-
- 5 Vaststelling Strategische Statenagenda.
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
StrA commissie NLG april 2022
StrA commissie EFB april 2022
StrA commissie RWK april 2022
StrA commissie M&B april 2022
- 6 Vaststelling lijst ingekomen stukken.
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
2022-04-04 PS ingekomen stukken t/m 23 MAART 2022
- 7 Voortgangslijst van moties.
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
Memo PS 04-04-2022 -afdoeningsvoorstellen-
Lijst moties PS 04-04-2022
- 8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
Indien de commissie of het presidium besluit dat het een hamerstuk is, dan wordt het punt bij de hamerstukken gevoegd.
- 8.a *(Dit punt is behandeld als punt 9a.)*
- 8.b Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer (VD-22).
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
I&O Research - Rapport onderzoek bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer - definitieve versie
2022-04-04 Voordracht 22 Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer
Advies EFB 21 maart 2022 bij voordracht Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer
- 8.c Benoemen 2 juryleden Ribbius Peletier Penning (VD-19).
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
2022-04-04 Voordracht 19 Benoeming 2 juryleden Ribbius Peletierpenning
- 9 Agenda Slimme en Schone Logistiek (VD-21).

(Stemming over amendementen, moties en voordracht vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)

Dossier 9054 voorblad

Brief aan PS over Agenda Slimme en Schone Logistiek

Agenda Slimme en Schone Logistiek

Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie

2022-04-04 Voordracht 21 Agenda Slimme en Schone Logistiek

Advies cie. M&B 21-3-2022 bij Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek

M43-2022 AANGENOMEN PvdD, SP, GL - Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen.

A6-2022 VERWORPEN Liberaal NH SP Navigatiesysteem ('tom tom') voor vrachtwagens.

M42-2022 VERWORPEN PvdD, SP, GL Duidelijke groene grenzen aan ontwikkeling transport en logistiek.

9.a Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland (VD-23).

Er is een verzoek binnengekomen van fractie Liberaal NH tot onthamering van hamerstuk 8a. Het onthamerverzoek is behandeld als punt 9a.

(Stemming moties, amendementen en voordracht vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)

2022-04-04 Voordracht 23 Spreektijdenregeling Statencommissies NH

10 Vragenuur.

Het Statenlid dat tijdens het vragenuur mondelinge vragen wil stellen, dient deze vragen in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 13.00 uur.

Mondelinge vragen CDA inzake bereikbaarheid en nieuwbouw Lissersbroek PS 4-4-2022

Mondelinge vragen PvdD Verhuren visrechten voor doden Panda van de zee PS 4-4-2022

Mondelinge vragen 50PLUS-PvdO Windturbines op land PS 4-4-2022

Mondelinge vragen 50PLUS-PvdO Opvang vluchtelingen-tijdelijke bouw weilanden PS 4-4-2022

11 Beraadslaging Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).

(Stemming van ingediende moties vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)

Het Statenlid dat een verzoek tot het houden van een actualiteit wil doen, dient dit verzoek in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 12.00 uur.

12 Indien aan de orde: advies GS motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.

(Stemming over ingediende moties vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)

M39-2022 VERWORPEN 50PLUS PVDO Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen.

M40-2022 AANGEHOUDEN SP Liberaal NH Onderzoek gevolgen hoge inflatie en Oekraïne-oorlog voor de inwoners en ondernemers van Noord-Holland.

M41-2022 VERWORPEN JA21 voorkom bouwstop.

13 Sluiting beraadslagende vergadering.

Besluitenlijst PS –vastgesteld–

■ ■ ■ ■ ■

Datum vergadering : 4 april 2022
Voorzitter : dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier : mw. K. Bolt
Vergaderstukken : online beschikbaar [PS 04-04-2022](#)

Beraadslagende vergadering om 13.00 uur.

Besluitvormende vergadering om 17.00 uur.

Stemming en besluitvorming over alle voorstellen heeft plaatsgevonden in de besluitvormende PS-vergadering.

1. Opening en mededelingen.

Afwezig in de beraadslagende vergadering zijn:

- dhr. Jensen (JA21) en mw. Doevendans (PvdA).

Afwezig in de besluitvormende vergadering is:

- dhr. Jensen (JA21).

2. Vaststelling agenda en regeling werkzaamheden.

- Hamerstuk 8a (spreektijdenregeling commissies) wordt behandeld als bespreekpunt 9a.
- Met betrekking tot de benoeming van juryleden Ribbius Peletierpenning bij Hamerstuk punt 8c, stemt PS in met stemming bij acclamatie. Besluitvorming volgt bij Hamerstukken.
- Er zijn geen actualiteiten ingediend.
- Er zijn mondelinge vragen ingediend voor het Vragenuur door:
 - fractie 50PLUS/PvdO inzake “Windturbines op land”;
 - fractie 50PLUS/PvdO inzake “Opvang vluchtelingen en tijdelijke bouw op weilanden”;
 - fractie CDA inzake “Bereikbaarheid en nieuwbouw in Lisserbroek”;
 - fractie PvdD inzake “Verhuren van visrechten voor het doden van de “panda van de zee”.
- Er zijn 3 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend:
 - **M39-2022** door fractie 50PLUS/PvdO inzake “Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen”;
 - **M40-2022** door fracties SP en Liberaal NH inzake “Onderzoek gevolgen hoge inflatie en Oekraïne-oorlog voor de inwoners en ondernemers van Noord-Holland”;
 - **M41-2022** door fractie JA21 inzake “Voorkom bouwstop”.

Stemming over de moties Vreemd aan de Orde van de Dag vindt plaats in de besluitvormende vergadering bij agendapunt 12.

De gewijzigde agenda wordt vastgesteld.

3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.

Er is geen geheim stuk ter bekrachtiging ingekomen.

3b. Lijst geheimhouding PS.

De lijst wordt voor kennisgeving aangenomen.

4. Vaststelling notulen en besluitenlijst van de beraadslagende en besluitvormende Statenvergadering van 7 maart 2022.

In de notulen van de beraadslagende PS-vergadering van 7 maart 2022 wordt een wijziging doorgevoerd op verzoek van fractie VVD:

- op pagina 34, regel 1410 wordt het getal “3,1 miljoen” gewijzigd in “1,3 miljoen”.

De notulen en de besluitenlijst van de beraadslagende en besluitvormende vergadering van 7 maart 2022 worden met inachtneming van deze wijziging vastgesteld.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda.

De Strategische Statenagenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken.

De lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld.

7. Voortganglijst van moties.

Fractie SP vraagt GS om uitvoering van motie M88-2021 inzake de Ladder van Leisure. GS geeft aan binnenkort met uitvoering van de motie te kunnen starten en verwacht nog in de commissie voor het zomerreces erover te kunnen berichten.

De lijst moties wordt vastgesteld.

8. Hamerstukken.

Totaal aanwezig 54 leden.

Afwezig is dhr. Jensen (JA21).

8.a	<i>Dit punt (Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland) wordt behandeld als punt 9a.</i>
8.b	Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer. Voordracht 22
8.c	Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning. Voordracht 19

De besluiten behorende bij de punten 8b en 8c zijn aangenomen en zijn bij de hamerstukken van deze vergadering op de website [gepubliceerd](#).

9. Agenda Slimme en Schone Logistiek.

Voordracht 21–2022

Totaal aanwezig 54 leden.

Afwezig is dhr. Jensen (JA21).

Er is 1 amendement ingediend en verworpen:

- **A6–2022** door fracties Liberaal NH en SP inzake “Navigatiesysteem (“tomtom”) voor vrachtwagens” is verworpen. Voor 15 en tegen 39 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, FvD, PvdD, SP, 50PLUS/PvdO en Liberaal NH.

Er zijn 2 moties ingediend, waarvan er 1 is aangenomen en 1 is verworpen:

- **M43–2022** door fracties PvdD, SP en GroenLinks inzake “Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen” is aangenomen.

Voor 50 en tegen 4 stemmen. Tegen stemmen de fracties PVV en Liberaal NH.

Dictum:

PS roept GS op om:

- bij de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek (binnen de provinciale mogelijkheden) niet actief in te zetten op het stimuleren en subsidiëren van biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke inzichten die schadelijker zijn dan, of even schadelijk zijn als, fossiele brandstoffen;
- in verschillende relevante overlegstructuren het standpunt in te brengen dat de provincie het verder investeren in zulke biobrandstoffen onwenselijk vindt.
 - fractie JA21 wenst aantekening voor motie 43 te stemmen; neemt enige afstand van het betoog van fractie PvdD, maar zal deze motie wel steunen behoudens het feit dat de fractie tweede en derde generatie biobrandstoffen wel wil meenemen.

M42–2022 door fracties PvdD, SP en GroenLinks inzake “Duidelijke groene grenzen aan ontwikkeling transport en logistiek is verworpen. Voor 25 en tegen 29 stemmen. Voor stemmen de fracties GroenLinks, PvdA, PvdD, SP, ChristenUnie, 50PLUS/PvdO, DENK en Liberaal NH. *(Fractie Liberaal NH heeft per abuis voor gestemd en wordt geacht tegen motie M42 te stemmen.)*

Voordracht 21–2022 is aangenomen.

Voor 51 en tegen 3 stemmen. Tegen stemt de fractie FvD.

Het [besluit 21–2022](#) behorende bij de voordracht is bij agendapunt 9 van deze vergadering op de website gepubliceerd.

- Fractie FvD wenst aantekening tegen voordracht 21 te stemmen; vindt het belangrijk om na te denken over een goed ingerichte logistiek voor Noord-Holland en vindt dat dit document zeker goede elementen bevat en zorgvuldig en compleet van inhoud is; de fractie heeft echter fundamentele bezwaren bij

de uitwerking van de Duurzaamheidsagenda, waardoor er in Noord-Holland alleen al 300 extra windturbines nodig zijn om 30 procent elektrificatie in de transportsector in Noord-Holland mogelijk te maken; vindt dat een opmaat naar een onacceptabele verwoesting van het Noord-Hollandse landschap.

- Fractie PVV wenst aantekening voor voordracht 21 te stemmen; geeft aan wel heel kritisch te staan ten opzichte van het ‘EU-sausje’ dat over deze agenda ligt en de onrealistische ambities die te maken hebben met klimaat en energie; de fractie heeft dit tijdens de commissie ook duidelijk gemaakt en staat vanwege het stikstofsprookje op dat punt niet volledig achter ambitie 3.

9a. Spreektijdregeling Statencommissies Noord-Holland.

Voordracht 23–2022

Totaal aanwezig 54 leden.

Afwezig is dhr. Jensen (JA21).

Er zijn geen moties of amendementen ingediend.

Voordracht 23–2022 is aangenomen.

Voor 45 en tegen 9 stemmen. Tegen stemmen de fracties JA21, PvdD, fractie Baljeu en Liberaal NH.

Het [besluit 23–2022](#) behorende bij de voordracht is bij agendapunt 9a van deze vergadering op de website gepubliceerd.

10. Vragenuur.

- De mondelinge vragen ingediend door fractie 50PLUS/PvdO inzake “Windturbines op land” zijn door gedeputeerde Stigter beantwoord.
- De mondelinge vragen ingediend door fractie 50PLUS/PvdO inzake “Opvang vluchtelingen en tijdelijke bouw op weilanden” zijn door dhr. Van Dijk beantwoord.
- De mondelinge vragen ingediend door fractie CDA inzake “Bereikbaarheid en nieuwbouw in Lisserbroek” zijn door gedeputeerde Olthof beantwoord.

De mondelinge vragen ingediend door fractie PvdD inzake “Verhuren van visrechten voor het doden van de “panda van de zee” zijn bij afwezigheid van gedeputeerde Rommel door gedeputeerde Zaal beantwoord.

11. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming PS).

Er zijn geen actualiteiten ingediend.

12. Stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.

Totaal aanwezig 54 leden.

Afwezig is dhr. Jensen (JA21).

Er zijn 3 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend, waarvan er 2 zijn verworpen en 1 is aangehouden:

- **M39–2022** door fractie 50PLUS/PvdO inzake “Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen” is verworpen. Voor 8 en tegen 46

stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, 50PLUS/PvdO, DENK, fractie Baljeu en Liberaal NH.

- **M40–2022** door fracties SP en Liberaal NH inzake “Onderzoek gevolgen hoge inflatie en Oekraïne-oorlog voor de inwoners en ondernemers van Noord-Holland” is aangehouden.
- **M41–2022** door fractie JA21 inzake “Voorkom bouwstop” is verworpen. Voor 10 en tegen 44 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, PVV, 50PLUS/PvdO, fractie Baljeu en Liberaal NH.

13. Sluiting

De voorzitter sluit de Statenvergadering van 4 april 2022.

Notulen -vastgesteld-

Beraadslagende vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland

5

Datum	:	4 april 2022
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier	:	mw. K. Bolt
Contactpersoon griffie	:	mw. V. Mulder - statengriffie@noord-holland.nl

10

15

20

Aanwezig: Mw. R. Alberts-Oosterbaan (SP), mw. W. van Andel (CDA), dhr. R.J.P. Baljeu (Fractie Baljeu) Statenlid S. Becker (GL), hr. D.J. van den Berg (JA21), mw. I.A. Bezaan (PVV), Statenlid M.T. Cardol (GL), dhr. J.J. Carton (PvdA), dhr. M. Deen (PVV), dhr. R.J. Dekker (FvD), dhr. J. Dessing (FvD), Statenlid J.W. Dulfer (GL), mw. G. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland), Statenlid A. Gielen (GL), dhr. J.P.H.M. van Gilse (VVD), mw. L. Gonggrijp (D66), Statenlid J. Gringhuis (GL), mw. J.M.E de Groot (SP), dhr. G.J.W. Hartog (VVD), dhr. D.G. Heijnen (CDA), dhr. J.P. Hollebeek (PvdD), dhr. Van Hooff (PVV), dhr. W. Hoogervorst (SP), mw. A.A.J. Jellema (PvdA), mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee (VVD), dhr. E.B. Kanik (D66), mw. A.C. Kapitein (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU), Statenlid R.P.M. Kocken (GL), dhr. G.H.J. Köhler (JA21), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), Ines Kostić (PvdD), dhr. S. Koyuncu (DENK), mw. C.D.M. Kuiper-Kuijpers (CDA), dhr. G.L.J. Leerink (PvdA), dhr. E.J. van der Maas (VVD), dhr. I.J.M. Mantel (JA21), mw. M.A.H. van Meerten-Kok (VVD), dhr. H.S. Mulder (D66), dhr. A.J.M. Muurlink (PvdA), mw. A. Nanninga (JA21), dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD), mw. W. van Soest (50PLUS/PvdO), dhr. M.C. Steeman (D66), mw. A.J.C.E. Strens (D66), dhr. K.J. Terwal (VVD), mw. J. Vastenhout (FvD), mw. A.T.B. de Vries (PvdA), Statenlid N.M. van der Waart (GL), dhr. B.G.P. de Wit (VVD), Statenlid T.K. van Wijnen (GL), dhr. G.R. Zaal (GL), Statenlid F.A.S. Zoon (PvdD)

Afwezig: mw. S.S. Doevendans (PvdA) en dhr. E.W.J. Jensen (JA21)

25

30

35

40

45

Agenda	Paginanummer
1. Opening en mededelingen	03
2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden	04
3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding	09
3b. Lijst geheimhouding PS	09
4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 7 maart 2022	09
5. Vaststelling Strategische Statenagenda	09
6. Vaststelling lijst ingekomen stukken	09
7. Voortganglijst van moties	10
8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk	10
8a. (Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland) Zie 9a	10
8b. Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer (Voordracht 22-2022)	10
8c. Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning (Voordracht 19-2022)	10
9. Agenda Slimme en Schone Logistiek (Voordracht 21-2022)	11
9a. Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland (Voordracht 23-2022)	26

	10. Vragenuur	28
	11. Beraadslaging Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)	34
	12. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag	34
50	13. Sluiting beraadslagende vergadering	35

1. Opening en mededelingen

13.04 uur

55

De **VOORZITTER**: Dames en heren. Ik open de beraadslagende vergadering. Vanwege de coronamaatregelen wordt deze vergadering wederom in hybride vorm gehouden. Een aantal Statenleden zijn fysiek aanwezig om vandaag te beraadslagen over de punten op de agenda. De overige Statenleden zijn online aanwezig in de vergadering. Enkele woordvoerders die dat hebben

60

aangegeven bij de Statengriffie, voeren vanuit huis het woord.
Besluitvorming over amendementen, moties en voordrachten vindt vanavond vanaf 17.00 uur plaats in de besluitvormende vergadering die volledig online zal worden gehouden. Aan de Statenleden het dringende verzoek om ervoor te zorgen dat u de vergadering volgt via de Teams-link en niet via de stream op de website. Dan heeft u geen vertraging en weet u precies wanneer de stemming geopend wordt. Op deze manier zorgen we voor rechtsgeldige besluitvorming die in overeenstemming is met de Tijdelijke wet digitale beraadslaging en besluitvorming.

65

Welkom aan de in de Statenzaal aanwezige Statenleden. Welkom ook aan alle leden die online zijn ingelogd en aan alle belangstellenden en ambtenaren, die deze vergadering via de website volgen. Uiteraard ook welkom aan de leden van het college van Gedeputeerde Staten, hier

70

aanwezig in de zaal.
Ik verzoek de online aanwezige leden om uw microfoons te dempen en uw camera uit te zetten.

Ik vraag iedereen om de mobiele telefoons tijdens de vergadering op stil te zetten.

Aan de leden die online zijn ingelogd vraag ik nog om er rekening mee te houden dat de vergadering live wordt uitgezonden. Wees u er van bewust dat uw achtergrond in beeld kan zijn

75

en dat achtergrondgeluiden worden uitgezonden wanneer u het woord voert. Gebruik een headset en beperk achtergrondgeluiden zoveel mogelijk.

Ik deel u mede, dat bericht van verhindering is ontvangen van de heer Jensen (JA21).

80

Vanaf vandaag kan iedereen een kandidaat aanmelden voor de Ribbius Peletierpenning 2022. Dat kan tot 15 mei via de website. Provinciale Staten zoeken een vrouw die deze onderscheiding verdient voor haar bijdrage aan de positie van vrouwen in de Noord-Hollandse politiek, óf omdat zij als politiek rolmodel een inspirerend voorbeeld is voor anderen. Uit de aanmeldingen kiest de jury een vrouw die deze onderscheiding verdient. Op 17 juni reikt juryvoorzitter Sybilla Dekker de penning uit namens Provinciale Staten. Ik vraag u om deze datum alvast in de agenda's te noteren. U bent allen van harte welkom bij de uitreiking van uw penning op 17 juni. Ik hoop ook dat u bijdraagt aan het selecteren van goede kandidaten voor deze mooie prijs.

85

90

In aanloop naar de verkiezingen van maart 2023 organiseert de provincie de cursus Politiek Actief. Dat is een basiscursus voor Noord-Hollanders die erover nadenken om politiek actief te worden in de provincie en die meer willen weten over wat dat betekent en hoe het provincie bestuur en het politieke proces werken. Ik roep alle partijen uit deze Staten op om hiervoor deelnemers te zoeken en die aan te melden via de Statengriffie. Op het moment dat zij aangemeld zijn, zullen ze actief door de provincie worden benaderd om deel te nemen aan deze

95

cursus.

Bij het wisselen van spreker bij het spreekgestoelte en bij de interruptiemicrofoon, wordt telkens tussendoor schoongemaakt voor de volgende spreker. De spreekgestoelten PS en GS kunnen worden afgewisseld, zodat het schoonmaken ongestoord kan gebeuren.

100 Ik herhaal de aandachtspunten voor een hybride en online-vergadering van Provinciale Staten. Uw moties en amendementen kunt u vanaf nu en tijdens de hele vergadering tot aan de stemming per mail indienen bij de Statengriffie, met in de cc de mede-indieners.

De moties en amendementen worden gepubliceerd zodra u deze officieel ook mondeling heeft ingediend tijdens uw bijdrage en het dictum heeft voorgelezen. U hoort mij vervolgens zeggen
105 dat de motie daarmee onderdeel is van de beraadslagingen.

In een nieuwe online besluitvormende Statenvergadering worden alle stemmingen digitaal gedaan. Ik wil ieder Statenlid dat deelneemt aan de stemmingen oproepen om de Notuvote stemmodule vandaag alvast een keer te openen en in te loggen. Mocht u tegen problemen aanlopen bij het inloggen, dan kunt u vanaf 15:00 uur ondersteuning krijgen via de Statengriffie
110 en de helpdesk van Notuvote.

Vandaag, tijdens deze beraadslagende vergadering wordt er niet gestemd. Als er een punt van orde wordt gemaakt waarover wordt besloten wordt door de vergadering, zal ik dat doen via de fractievoorzitters, conform het addendum op het Reglement van Orde in het kader van digitaal vergaderen.

115 U heeft van tevoren bij de Statengriffie aangegeven wie het woord zal voeren bij een onderwerp op de agenda. De griffier houdt MS Teams in de gaten. Als een online deelnemer het handje opsteekt om het woord te vragen, dan geeft hij dat bij mij aan. Vervolgens geef ik u het woord. Voor de kijkers thuis meld ik nog dat na afloop van de beraadslagingen vandaag, de beraadslagende vergadering wordt gesloten. In de besluitvormende vergadering vinden alle
120 stemmingen plaats van de punten die vandaag zijn besproken. De besluitvormende vergadering vangt om 17.00 uur aan.

2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden

125 De **VOORZITTER**: In een hybride en online vergadering wordt er geen primus vastgesteld. Een eventuele hoofdelijke stemming geschiedt op volgorde van fracties, conform het addendum op het Reglement van Orde in het kader van digitaal vergaderen.

De fractie van Liberaal N-H heeft aangekondigd hamerstuk 8a als bespreekstuk te willen opvoeren. Het gaat om het punt Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland. Gaat u daarmee akkoord? Dan wordt agendapunt 8a behandeld als agendapunt 9a.
130

Op de agenda bij hamerstuk 8c staat een voordracht die betrekking heeft op het benoemen van twee nieuwe juryleden voor de Ribbius Peletier Penning. Per mail is door de Statengriffier aan u gevraagd of deze stemmingen bij acclamatie kunnen plaatsvinden. Dit is het geval bij hamerstuk 8c. Ik neem aan dat u hiermee akkoord gaat. Zo ja, dan vindt besluitvorming eind van de middag plaats bij de Hamerstukken in de besluitvormende vergadering.
135

Er is geen actualiteit ingediend.

140

Een viertal mondelinge vragen is ingediend door de fractie van het CDA inzake bereikbaarheid en nieuwbouw in Lisserbroek; de fractie PvdD inzake Verhuren van visrechten voor het doden van de “panda van de zee”; de fractie 50PLUS/PvdO inzake Windturbines op land en een vraag door de fractie 50PLUS/PvdO inzake Opvang vluchtelingen en tijdelijke bouw op weilanden.

145

Deze vragen komen bij het Vragenuur aan het einde van de beraadslagende vergadering aan de orde.

Er zijn twee moties Vreemd aan de Orde van de Dag. De fractie 50PLUS/PvdO heeft aangekondigd een motie Vreemd aan de Orde van de Dag te willen indienen met als onderwerp ‘Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen’,

150

Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): Sinds enkele maanden staat Nederland voor de taak om het toenemend aantal vluchtelingen op te vangen. Het Rijk en de gemeenten zorgen voor opvang van vluchtelingen. Het Centraal orgaan Opvang Asielzoekers voert dit uit. De provincie stimuleert en helpt gemeenten zodat die extra opvang voor vluchtelingen er kan komen. Met de oorlog in Oekraïne neemt het aantal vluchtelingen in rap tempo toe. Wat mij bevreemd, is dat er verschil gemaakt wordt. We hebben Afghanen en mensen uit Syrië binnengekregen. Oekraïners mogen gaan werken en krijgen voorrang op van alles. Het is oneerlijk. Ik wil daarvoor aandacht vragen. Hoe gaan we in de provincie Noord-Holland de vluchtelingen opvangen? De Veiligheidsregio's willen dat de landelijke overheid gemeenten dwingen om extra asielzoekers op te vangen. Dat is een van de uitkomsten van het Veiligheidsberaad, een overleg van de 25 voorzitters van de Veiligheidsregio's. De Staatssecretaris wijst dit vooralsnog af. Hoe staan Gedeputeerde Staten hierin? Op welke wijze wordt dit richting het Kabinet kenbaar gemaakt. Er dreigt een noodsituatie te ontstaan voor de opvang van niet Oekraïense vluchtelingen, asielzoekers in Nederland. Hoe wordt dit het hoofd geboden? Wat gaat de provincie daaraan doen? Op alle fronten is er een tekort aan opvangplekken. Aan de andere kant is er een tekort aan sociale huurwoningen. De wachttijd is opgelopen tot minstens vijftien jaar.

155

160

165

De **VOORZITTER**: Mevrouw Van Soest, even een vraag. U heeft mondelinge vragen ingediend en u heeft een Motie Vreemd aan de Orde van de Dag. Ik heb nu het idee dat u met de mondelinge vragen bezig bent.

170

Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): Ja.

De **VOORZITTER**: Die komen pas aan het eind van de vergadering. U dient nu eigenlijk te motiveren waarom u een motie Vreemd aan de Orde van de Dag indient. Die kunt u dan indienen en die motie maakt dan onderdeel uit van de vergadering. U krijgt aan het eind van de vergadering van Gedeputeerde Staten antwoord. Vanavond wordt dan over de motie gestemd. U kunt nu uw motie toelichten.

180

Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): Op dit moment mogen voor 25 jaar zonnepanelen in weilanden worden gebouwd. Dan moet een lastige keuze worden gemaakt. Kiezen we voor zonnepanelen, of gaan we mensen opvangen die een dak boven hun hoofd willen hebben. Is de Provincie bereid om noodwoningen te plaatsen in weilanden, zodat er kan worden gebouwd?

185

Motie VOD 39/04042022

Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen

Provinciale Staten van Provincie Noord-Holland bijeen op 4 april 2022,

190 *Constaterende, dat:*

- *door de oorlog in Oekraïne steeds meer vluchtelingen naar Europa en Nederland trekken;*
- *het aantal vluchtelingen al richting de 4 miljoen mensen gaat;*
- *de AZC's in Nederland overbelast zijn en het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) de noodklok geluid heeft;*
- 195 - *de wachtlijsten voor een sociale huurwoning enorm zijn.*

Overwegende, dat:

- *mensen die vluchten voor oorlog en geweld, snel en adequaat moeten worden opgevangen;*
- *het draagvlak om mensen te helpen in Nederland momenteel groot is;*
- 200 - *Er mogelijkheden zijn voor opvang, zonder dat de wachttijden voor bestaande sociale huurwoningen flink oplopen, zoals het bouwen van 'containerdorpen' of tijdelijke bouw.*

Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om:

- *in overleg met kabinet en gemeenten, de vluchtelingenopvang op zo'n manier te regelen dat vluchtelingen goed worden opgevangen zonder dat het (veel) impact heeft op*
- 205 *bestaande wachtlijsten voor een sociale huurwoning;*
- *met een plan van aanpak hiertoe naar de Staten te komen.*

En gaat over tot de orde van de dag. 50PLUS / Partij van de Ouderen

De **VOORZITTER**: De motie VOD maakt nu onderdeel uit van de beraadslagingen.

210

De heer **HOOGERVORST** (SP): Het zijn lastige tijden. We laten, -althans dat hopen we- de directe coronacrisis achter ons. We kijken terug op een voor veel mensen moeilijke periode. Het is nog maar de vraag in hoeverre individuen en ondernemers hier schadevrij uit komen. Veel achterstallige betalingen moeten nog gedaan worden. De Belastingdienst moet vaak nog

215 langskomen om uitgestelde betalingen te innen en onze provincie heeft getracht om de afgelopen twee jaar getroffen sectoren bij te staan, in de hoop burgers en ondernemers erbij te houden. De komende tijd moet blijken welke positieve effecten ons coronaherstelplan heeft gehad en nog zal hebben. Nieuwe zware tijden staan ons te wachten. Met een hevige, smerige oorlog in de achtertuin van Europa en sterk stijgende prijzen door een energiecrisis en hoge

220 grondstofkosten staan we aan de vooravond van een onzekere sociale en economische periode. Allereerst zien we een enorme vluchtelingenstroom op gang komen. Het is onze plicht om ons deel van die stroom op een menswaardige manier op te vangen. We spreken dan ook onze waardering uit voor veel van onze provinciegenoten, die zich belangeloos bezighouden met de

eerste opvang van de verdreven Oekraïners. We maken ons ook zorgen over de periode na deze
 225 eerste opvang. De overheid moet hier haar verantwoordelijkheid pakken. Waar ook voor het
 uitbreken van de oorlog de prijzen van brandstof begonnen te stijgen, is deze opwaartse trend in
 een stroomversnelling gekomen. Inmiddels is de inflatie aangekomen op een niveau van twaalf
 procent. Ongekend. Met ongekende gevolgen voor onze inwoners. De koopkracht zal gemiddeld
 met tweeënhalf procent dalen, zeggen deskundigen. Wij weten dat dit percentage voor de
 230 mensen met een lager of middeninkomen waarschijnlijk nog veel hoger zal uitpakken. Mensen
 maken zich grote zorgen om de alsmaar stijgende energiekosten, om de prijs van de dagelijkse
 boodschappen. Voor een steeds grotere groep mensen is de maand te lang voor het budget dat
 zij ter beschikking hebben. Onze ervaring leert dat dit allereerst gaat betekenen dat men het
 betalen van rekeningen gaat uitstellen, in de hoop deze later wel te kunnen betalen. Als dat niet
 235 blijkt te gaan lukken stapelen de problemen zich verder op. Het Kabinet geeft bij monde van
 Staatssecretaris Van Rij aan dat Den Haag de lagere koopkracht niet zal kunnen compenseren. De
 minister-president trekt zelfs de conclusie dat we zullen moeten verarmen. Veelzeggend en
 misschien ook wel waar, maar wie het niet al te breed heeft, zijn dit weinig hoopgevend
 berichten. Ook ondernemers krijgen het zwaar, vooral de ondernemers binnen het MKB. Zij
 240 worden geconfronteerd met veel hogere energiekosten, en daaruit voortvloeiend, hoge
 transportkosten. Als klanten minder te besteden hebben, zal het MKB dit zeker ook gaan merken.
 De fractie van de SP wil haar ernstige zorg uitspreken. We willen de steun van de andere fracties
 vragen voor het indienen van de volgende motie VOD, welke mede wordt ingediend door Liberaal
 N-H.

Motie VOD 40/04042022

Onderzoek gevolgen hoge inflatie en Oekraïne-oorlog voor de inwoners en ondernemers van
 Noord-Holland

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,

Constaterende dat:

- *er in Oekraïne een hevige oorlog woedt;*
- *dit een enorme stroom vluchtelingen op gang heeft gebracht;*
- *een flink deel van deze ontheemden in ons land zal moeten worden opgevangen;*
- *er al voor het uitbreken van de oorlog sprake was van hoge inflatie, en dat deze*
 255 *ontwikkeling voor een deel veroorzaakt wordt door enorme stijging van de energiekosten;*
- *er door de oorlog en door de sancties die daar het gevolg van zijn, tekorten aan diverse*
grondstoffen zullen ontstaan;
- *de algehele verwachting is dat de kosten van energie ook de komende tijd nog zullen*
stijgen.

Overwegende dat:

- *de hoge inflatie, het tekort aan grondstoffen en de handelsbeperkingen opgelegd door de*
economische sancties tegen Rusland negatieve gevolgen zullen hebben voor onze
ondernemers, en vooral het MKB;
- *de kosten voor levensonderhoud reeds flink gestegen zijn en ook de komende tijd nog flink*
 265 *zullen stijgen;*

- *er naast de directe gevolgen van de opvang van vluchtelingen ook andere effecten zullen zijn op de sociale en economische situatie in onze provincie;*
- *de gemiddelde koopkracht voor onze inwoners waarschijnlijk zal dalen met 2,5 % - daarbij zal de koopkracht voor de groep inwoners met een laag inkomen nog sterker dalen;*
- *tekorten mogelijk zullen leiden tot lege schappen voor bepaalde producten;*
- *de enorme stijging van de brandstofkosten grote groepen mensen in de financiële problemen zal kunnen brengen, waaronder ondernemers in het MKB.*

Besluit het college van GS op te roepen:

- *in kaart te brengen wat de gevolgen zullen zijn van de huidige brede economische ontwikkelingen voor onze inwoners in het algemeen, en voor onze ondernemers in het bijzonder;*
- *dit onderzoek af te ronden voor het zomerreces en voor te leggen aan PS;*
- *met voorstellen te komen om de gevolgen van de ontwikkelingen – binnen de mogelijkheden van de provincie – te kunnen verzachten, in elk geval voor de mensen die het meest geraakt (gaan) worden.*

SP en Liberaal N-H

De **VOORZITTER**: De motie VOD maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **NANNINGA** (JA21): Milieuorganisatie Mobilization for Action is opnieuw naar de bestuursrechter gestapt om de stikstofvrijstelling voor de bouwfase van projecten aan te vechten. Na de eerdere rechtszaak over de PAS-aanpak raakte Nederland in een zogenaamde 'stikstofcrisis', met bijbehorende bouwstop. Nu opnieuw moet het Kabinet vrezen voor een bouwstop. Dit terwijl men in Brussel al eerder een vrijstelling van de stikstofkwestie had kunnen aanvragen voor de woningbouw. JA21 ziet vanwege de grote woningnood de doorgang van de woningbouw als absoluut cruciaal. Daarom verzoeken we Gedeputeerde Staten om er bij het Rijk op aan te dringen om alsnog deze ontheffing voor woningbouw zo snel mogelijk aan te vragen. Daarnaast kunnen we als provincie ook anticiperen op dit nieuwe zwaard van Damocles dat boven de Nederlandse bouwsector hangt. Waar mogelijk kan ze vergunningen en uitvoering van woning- en wegenbouw zoveel mogelijk versnellen. Laten we ons inzetten om Noord-Holland zoveel mogelijk te behoeden voor de mogelijk nieuwe gijzeling van de bouwsector.

Motie VOD 41/04042022

Voorkom bouwstop

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 4 april 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Voorkom bouwstop'.

Constaterende dat:

- *Het kabinet een nieuwe bouwstop vreest door de bestuursrechtszaak tegen project Porthos;*
- *Het de vraag is of het onder Europese wetgeving is toegestaan om projecten in de bouwfase vrij te stellen van de aanvraag van een natuurvergunning;*

Overwegende dat:

- *De uitspraak in deze zaak grootschalige consequenties kan hebben voor projecten omtrent woningbouw, wegenbouw en veehouderijen;*
- *Er in Noord-Holland grote behoefte is aan woningbouw, vanwege de woningnood;*
- *Er is Noord-Holland een aantal infrastructurele projecten in de planning staan die belangrijk zijn voor de doorstroming en het oplossen van knelpunten;*

Verzoekt Gedeputeerde Staten,

- *Bouwprojecten zoveel als mogelijk te versnellen en reeds nu vergunningen en contracten voor bouwprojecten af te geven;*
- *Binnen het IMPI projecten in de planfase en realisatiefase zo mogelijk te versnellen;*
- *Er bij het Rijk op aan te dringen zo spoedig mogelijk bij Europa een uitzondering voor woningbouw aan te vragen, zodat woningbouw wordt vrijgesteld van de eisen omtrent stikstofuitstoot; en gaat over tot de orde van de dag.*

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

De **VOORZITTER**: De motie VOD maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Dat waren de moties VOD. Stemming over de moties zal plaatsvinden in de besluitvormende vergadering. Een reactie op de moties volgt aan het eind van deze vergadering.

Wenst iemand nog het woord over de gewijzigde agenda? Toegevoegd is agendapunt 9a over de spreektijden. De agenda is conform het voorstel van het Presidium gewijzigd vastgesteld.

3a. Bekrachtiging besluit Gedeputeerde Staten inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding

De **VOORZITTER**: Er zijn geen stukken ter bekrachtiging geheimhouding ingekomen.

3b. Lijst geheimhouding Provinciale Staten

De **VOORZITTER**: Er zijn geen opmerkingen ontvangen door de griffie. Als er niemand verder het woord over verlangt, dan stel ik voor de lijst voor kennisgeving aan te nemen.

4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 7 maart 2022

De **VOORZITTER**: Opmerkingen of wijzigingen van de notulen kunt u in de besluitvormende vergadering doorgeven.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda

De **VOORZITTER**: Als niemand het woord wenst, dan vindt de vaststelling van de Strategische Statenagenda plaats in de besluitvormende vergadering.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken

De **VOORZITTER**: Nu niemand het woord wenst over de lijst van ingekomen stukken vindt de vaststelling ervan plaats in de besluitvormende vergadering.

355

7. Voortgangslijst van moties

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Ik wil een opmerking maken over motie 88/2021 over de Ladder van Leisure. Die Ladder houdt zich bezig met recreatiegebieden en wel hoe zwaar en ernstig er in een bepaald gebied Leisure mag plaatsvinden. Met corona was dat niet aan de orde. Inmiddels zijn de maatregelen over en mag men 'de wei in'. Ik had graag een reactie gehad of de Ladder van Leisure al enige invulling kreeg. Ik heb in het Presidium opgemerkt dat Gedeputeerde Staten tot nu de tijd had om een antwoord te formuleren. Ik ga ervan uit dat het antwoord nu gaat komen.

360

365

Gedeputeerde **ZAAL**: Ik kan u blij maken. U bent eigenlijk twee weken te vroeg. Half april verwacht het college te komen met het resultaat van het onderzoek en de uitwerking van de motie. We hebben uitvoerig onderzoek gedaan naar de draagkracht van de verschillende recreatiegebieden in Noord-Holland. Dat onderzoek is net afgerond. Het komt naar u toe. Binnenkort spreken we er verder over. Half april komen de uitkomst en de uitwerking van de motie. Dat moet het proces van Gedeputeerde Staten, Statencommissie en Provinciale Staten doorlopen.

370

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Kan het onderwerp in de eerstvolgende commissie op de agenda komen? Voor je het weet is het zomer en het jaar alweer voorbij.

375

Gedeputeerde **ZAAL**: Ik heb niet paraat hoe uw agenda eruit ziet en hoe die van het college eruit ziet. We gaan ons best doen om het zo snel mogelijk te bespreken, voor de zomer. Dan kan *the pleasure* beginnen in recreatiegebieden.

380

De **VOORZITTER**: De vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.

8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk

8a. Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland (Voordracht 23-2022)

385

De **VOORZITTER**: Voordracht 23 is onthamerd en wordt als agendapunt 9a behandeld.

8b. Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer (Voordracht 22-2022)

390

8c. Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning (Voordracht 19-2022)

De **VOORZITTER**: De voordrachten worden conform het voorstel van het Presidium afgedaan als hamerstuk. Kunt u ten aanzien van 8b. en 8c. instemmen deze in de besluitvormende

395 vergadering in stemming te brengen? Ja, dan zal stemming plaatsvinden in de besluitvormende vergadering.

9. Agenda Slimme en Schone Logistiek

(Voordracht 21-2022)

400

Mevrouw **KUIPER** (CDA): We hebben de Agenda Slimme en Schone Logistiek al tweemaal eerder besproken in de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid. Eerst als een conceptversie. Vervolgens is de definitieve versie besproken. Bij de commissiebehandeling hebben we al onze complimenten uitgesproken aan gedeputeerde Olthof, welke uiteraard ook gelden voor de medewerkers en iedereen die aan de totstandkoming hebben bijgedragen. Zoals in de voordracht staat aangegeven zal door een toenemende verstedelijking en een groeiende vraag naar goederen het goederenvervoer blijven toenemen. De uitdaging daarbij is om de goederenketen schoon en slim in te richten om de druk op de infrastructuur en de leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden. De voorliggende agenda biedt hiervoor kaders, maar staat niet op zichzelf. De invulling van de genoemde ambities hangen ook samen met de uitkomsten van andere lopende programma's, zoals bijvoorbeeld het Schone Luchtakkoord en het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Er is ingezet op een breed proces van totstandkoming met inbreng vanuit de sector, gemeenten en de vervoersregio, zodat die kennis, ervaring en ambities in de Agenda ook meegenomen zijn. Er staan in de Agenda niet alleen wensbeelden, maar het is ook geconcretiseerd met een routekaart, met door de Provincie te ondernemen acties. Het is adaptief en uit de tweejaarlijkse monitoring blijkt of bijstelling nodig is. We hebben met veel factoren te maken om een duurzaam en slim logistiek systeem tot stand te brengen. Daar zijn veel partners bij nodig, die ook weer hun eigen agenda's, mogelijkheden en onmogelijkheden kennen. Niet alles kan tegelijk, zoals de gedeputeerde ons altijd voorhoudt. Het CDA vindt de Agenda een goede en doordachte basis. Laten we vanuit hier verdergaan, want er wacht een grote opgave. Gezien de rol die de Provincie hierin heeft, is niets doen geen optie.

Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Het is heel goed dat Provincie Noord-Holland in deze actieagenda probeert om de overbodige kilometers van vrachtverkeer te verminderen. Daarvoor worden allerlei methoden genoemd, zoals de Modal Shift van wegverkeer naar binnenvaart en de samenwerking met de grotere bedrijven over het bundelen van vracht. Wat nog ontbreekt is de aandacht voor kleinere MKB-bedrijven en eigen rijders. In deze groep zitten weinig luxe logistieke systemen. Zij draaien vaak op minimale kosten. Een algemene oplossing die voor iedereen goed is, is een navigatiesysteem. Een TomTom voor vrachtwagens, met aandacht voor specifieke factoren, zoals wegen waar vrachtwagens niet zijn toegestaan, venstertijden voor winkelcentra enzovoorts. Dit kan het aantal overbodige kilometers substantieel verder verminderen. Als aanjager van Slimme en Schone Logistiek kan de Provincie zo een groep transporteurs bereiken die bij een standaard beleid buiten beeld blijft. Daarom het volgende amendement, dat samen met de SP wordt ingediend.

435

Amendement 6/04042022

Navigatiesysteem ('tomtom') voor vrachtwagens

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 4 april 2022, Gehoord hebbende de discussie in de commissie M&B op 21 maart jl.

440 *Constaterende dat:*

- *De Actieagenda aan de provincie de rol van aanjager toekent (p.22) voor de transitie van komende decennia: digitalisering, verduurzaming en de uitrol van nieuwe modaliteiten;*
- *Er veel accent is in de Actieagenda op lege vrachtwagens en onnodig transport (p. 20) en dat daarvoor vooral naar logistieke systemen in de (grote) bedrijven wordt gekeken;*
- 445 · *Er nog niet wordt nagedacht over de vele onnodige transportbewegingen die worden veroorzaakt doordat er geen goede routeplanner voor vrachtwagens is, buiten de eigen systemen van grote vervoerders;*
- *De gedeputeerde in de commissiebespreking heeft aangegeven dat het MKB moeilijker bereikt wordt met beleid uit de Actieagenda;*
- 450 · *Kleine bedrijven en eigen rijders werken met Google Maps wat gratis en goed verkrijgbaar is;*
- *Google maps geen rekening houdt met voor vrachtverkeer geldende spijtijden en venstertijden, of met steeds meer wegen waar je als vrachtwagen niet in mag waardoor je gaat omrijden;*

455 *Overwegende dat:*

- *Uiteindelijk het verminderen van de vele onnodige transportbewegingen ook door individuele vrachtwagenchauffeurs (MKB, eigen rijders) waargemaakt moet worden.*

Besluiten:

Aan de routekaart p. 23, Afbeelding 9 blauwe kolom 'korte termijn', deze tekst toe te voegen:

460 *"Stimuleren totstandkoming navigatiesysteem voor vrachtwagens ten behoeve van MKB-bedrijven en eigen rijders" en gaan over tot de orde van de dag.*

Liberaal N-H en SP

De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

465

De heer **STEEMAN** (D66): Noord-Holland is een provincie met een groot belang bij transport en logistiek. Veel van de bedrijvigheid en ondernemerschap in de provincie is afhankelijk van goede en betrouwbare goederenstromen. In de toekomst zal die behoefte alleen maar gaan toenemen. Om dat te kunnen blijven faciliteren, op een manier die ook echt toekomstbestendig is, is het nodig om samen met de sector precies zo een integrale blik op de toekomst te geven, als in deze Agenda wordt gedaan. In de stukken van Provinciale Staten zien we steeds meer overlap tussen de vele verschillende onderwerpen, waarmee de Provincie zich bezighoudt. De opgaven en uitdagingen waar we mee te maken krijgen, worden integraal en sector overstijgend aangepakt. Op die manier kun je in de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid ineens spreken over onderwerpen, die ook in andere dossiers, of zelfs in andere commissie, zoals de Commissie Ruimte Wonen Klimaat of Commissie Natuur Landbouw Gezondheid, langskomen. Deze Agenda Schone en Slimme Logistiek is daar een duidelijk voorbeeld van. Logistiek en ruimtegebruik, vervoer en duurzaamheid, transport en leefbaarheid, goederenstromen en voedselketen. Het komt in deze ambitieuze agenda allemaal samen. Ruimtegebruik omdat ook transport en

475

480 logistiek een plaats moeten krijgen in onze toch al erg volle provincie, waar we al moeite hebben

om zaken als woningbouw, natuur, klimaatadaptatie, mobiliteit en ondernemerschap naast elkaar in te passen. Niet alleen distributie en overslaglocaties moeten ruimte krijgen, maar ook de vervoersmiddelen zelf en dat waarover ze rijden of varen neemt veel ruimte in. D66 wil het liefst voorkomen dat er meer asfalt aangelegd wordt. Niet omdat we automobilisten willen pesten, -of
 485 zoals de VVD vaak overdreven zegt: Iedereen en alles maar op de fiets willen hijsen-, maar omdat aan meer asfalt een heel aantal andere grote nadelen kleven. Ruimte voor asfalt gaat inclusief geluidscontouren en emissiezones rechtstreeks ten koste van ander meer efficiënt ruimtegebruik, zoals voor natuur en woningbouw. Meer asfalt heeft een aantrekkende werking op meer verkeer, waardoor er meer behoefte ontstaat aan meer asfalt. Het is een bekende vicieuze cirkel.
 490 Vandaar dat D66 vaak zwaait met de ladder van duurzaam vervoer, inzetten op voorkomen van vervoer. Als je dan toch moet vervoeren, doe het dan zo duurzaam en efficiënt mogelijk. D66 is blij met deze Agenda Schone en Slimme Logistiek, waarin ze veel van haar stokpaardjes herkent. De inzet op meer vervoer over water is iets waarvoor D66 zich al in haar verkiezingsprogramma hard heeft gemaakt. Met elk vervoer over water kunnen vele vervoersbewegingen over de weg
 495 bespaard worden. Op die manier is er minder asfalt nodig en ontstaat er meer ruimte voor andere noodzakelijke opgaven. In de commissie vroeg ik al aan de gedeputeerde of de inzet op verduurzaming van vervoer over water meer benadrukt kan worden in deze agenda. De antwoorden daarop waren niet erg ambitieus. Ik wil nogmaals, via deze weg, aan de gedeputeerde nadrukkelijk vragen om de toezegging te doen dat er met de sector gekeken wordt
 500 naar een versnelling van de verduurzaming van vervoer over water. We hebben eerder al gepleit voor het inrichten van meer walstroomvoorzieningen en het terugdringen van generatoren in de scheepvaart. Wellicht kan de gedeputeerde dat meteen onder zijn arm meenemen. Niet alleen de ruimte is schaars. Uitstootruimte is schaars. De tijd om nog iets te doen aan klimaatverandering is al helemaal schaars. Dat blijkt uit elk nieuw IPCC-rapport dat verschijnt.

505 De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Ik deel de mening van de heer Steeman dat we ook moeten inzetten op de Modal Shift, dus ook op vervoer over water. We hebben het allemaal kunnen lezen. In
 510 Amsterdam moest de brugwachter weer terugkomen, vanwege de vele storingen. De Provincie heeft de ambitie om alle bruggen en sluizen op de centrale bediening in Heerhugowaard aan te sluiten. Dat project loopt achter. Hoe goed het ook allemaal bedoeld is. Vervolgens lees ik in de Agenda Slimme en Schone Logistiek dat het goederenvervoer met 34 procent toeneemt richting 2040; het wegvervoer, dus personenvervoer, met 52 procent, alleen al in de MRA. Is de heer
 515 Steeman het met me eens dat wanneer we ons volledig richten op de Modal Shift, er hier en daar asfalt moet worden aangelegd, juist om die 'bloedsomloop', wat de transportsector in Noord-Holland is, op gang te houden en niet tot een verkeersinfarct te komen?

De heer **STEEMAN** (D66): U beschouwt het vaak in absolutisme. Het is niet dat we alleen inzetten
 520 op de Modal Shift naar vervoer over water. D66 zet in op een Modal Shift voor eigenlijk al het vervoer dat over de wegen gaat. Het liefst niet vervoeren. Als er dan vervoerd wordt, het liefst op de fiets. Als dat niet kan dan het liefst met deelvervoer, of in ieder geval zo min mogelijk vervoer over de weg, zodat er zo min mogelijk asfalt hoeft te worden aangelegd. Dat betekent niet dat we

al het nieuwe asfalt proberen te voorkomen. Het zal her en der nodig zijn om knelpunten op te lossen met nieuw asfalt. D66 heeft ook echt wel enige realiteitszin, maar de fractie zet in op zo min mogelijk.

De heer **TERWAL** (VVD): Dan ben ik blij dat D66 het met de VVD-fractie eens is dat we moeten toewerken naar een en/en-aanpak en niet een of/of-aanpak

De heer **STEEMAN** (D66): In de commissie hebben we dat zelfs expliciet gemaakt.

We praten maar en de tijd wordt steeds minder. De sectortafel Mobiliteit heeft in het Klimaatakkoord een aantal duidelijke doelen afgesproken, die een vertaling hebben gekregen in de provinciale agenda, die vandaag voorligt. De inzet op waterstof en elektrificatie, emissievrije zones, emissie loos vrachtvervoer over de weg en over water en slimmere, efficiëntere goederenstromen. Het zijn zaken die uiteindelijk tot doel hebben de afspraken uit het Klimaatakkoord te halen en dat is een doel waar D66 volledig achter kan staan.

Wat ons betreft gaat de hele sector van deze Agenda profiteren. Ook de kleinere ondernemer. Duurzame en slimme logistiek is efficiënte en zuinige logistiek. Het is minder vervoer en minder kosten. Duurzame, slimme logistiek is punten scoren bij aanbestedingen, bij opdrachtgevers, afnemers en consumenten. Het is een voorsprong op concurrenten en concurrerende regio's. Het is zelfs een manier om filedruk te verminderen en de doorstroming op de wegen te bevorderen. Op die manier wordt er gewerkt aan de bredere ambities van Provinciale Staten, ook uit de andere commissies. Inzetten op concrete klimaatdoelstellingen, op concrete doelstellingen van korte ketens, van een gezonde economie en werkgelegenheid, van uitstootreducties, van veiligheid. Kortom, een integrale Agenda Slimme en Schone Logistiek waar de fractie van D66 mee zal instemmen en waarbij ze benieuwd is naar de praktische uitvoering ervan.

De heer **LEERINK** (PvdA): Ik vervang mevrouw Doevendans, want zij is ziek. Dat is treurig, want het zou haar laatste inhoudelijke bijdrage aan deze Statenvergadering zijn. Ze gaf aan wat korte punten te willen aangeven.

In de commissie is al aangegeven dat de PvdA blij is met het stuk zoals dat nu voorligt. Het had wat de fractie betreft geen spreekstuk hoeven te zijn. Het is belangrijk dat deze transitie naar slimmen en schone logistiek wordt ingezet, uit het oogpunt van duurzaamheid. Zuinig omgaan met energie is pregnanter dan ooit. Dat is een belangrijk element daarvan. Kijkt men naar de toenemende druk, die er is op onze ruimte, dan is ook belangrijk dat met elkaar wordt nagedacht over een slimme en efficiënte oplossing. Twee punten wil de PvdA nog noemen. Allereerst vindt de fractie dat iedereen van deze Agenda moet kunnen meeprofiteren. Dan gaat het dus niet alleen om de grote bedrijven. Het moet doordruppelen tot aan de kleine ondernemers. Daarnaast is het belangrijk dat in de uitwerking altijd wordt getoetst aan wat dit alles betekent tot gezondheid en leefbaarheid. Ondertussen circuleren er moties, onder andere over duidelijke groene grenzen en biobrandstof. Die moeten nog worden ingediend. De PvdA vindt deze moties sympathiek, maar wacht het oordeel van het college eerst graag af.

Statenlid **VAN DER WAART** (GL): Zoals in de commissievergadering Mobiliteit en Bereikbaarheid al aangegeven is GroenLinks blij met de aandacht voor slimme en schone logistiek. Net als in september onderschrijft GL de ambities van deze Agenda, van slim en schoon en in balans met de leefomgeving. Complimenten voor de opstellers en de werkwijze bij het opstellen van deze

570 Agenda, waarbij het gaat om het zoeken van een balans. Een balans naar een efficiënte logistieke sector, die slim en schoon deel uitmaakt van onze economie. Een economie die we steeds meer circulair gaan inrichten, waarbij er gelukkig meer aandacht komt voor welzijn, natuur en klimaat. Soms botst dat met het uitbreiden van infrastructuur. We zijn blij met de balans, die hierin benoemd is. We zijn er nog niet. Ik noem drie punten die tegemoet komen aan een verbeterde

575 balans tussen logistiek en ruimte en klimaat. Het gaat over de balans van de logistieke behoefte in relatie tot de schaarse ruimte. De ruimte die we nodig hebben voor logistiek en mobiliteit, tegenover de ruimte vraag van energie en woningbouw. Daarbij moeten we ons landschap en de natuur versterken. In de uitvoering van de Agenda, die volgt, zullen keuzes gemaakt moeten worden in de verdeling van de ruimte. Er is een samenhang met de keuzes die in de commissie

580 RWK genoemd worden. Ik noem in het bijzonder de ruimteclaim op het Noordzeekanaalgebied. De verdeling van die ruimte vraagt om een zeer zorgvuldige afweging. Bij de visie voor het Noordzeekanaalgebied, die we later dit jaar verwachten, zullen we daarover graag doorpraten, om zo te komen tot een eerlijke verdeling van de ruimte in een gezonde omgeving. Het gaat ook over de balans met die omgeving, zoals in de doelstellingen in de agenda

585 geformuleerd is. In de commissie noemden we veiligheid en de milieueffecten van de sector. Net als de PvdD en de SP vinden we dat de groei van de logistiek en de uitvoering van de Agenda de gezondheid en de biodiversiteit moeten beschermen. Dus dat dit gebeurt op een manier die verantwoord is voor leefklimaat, natuur en de klimaatopgave. We dienen daarom met de PvdD mede de motie 'Duidelijke groene grenzen aan ontwikkeling

590 transport en logistiek' in. Verder zien we dat het aspect van biobrandstof regelmatig terugkomt in de kaderstelling van de agenda, terwijl we weten dat biobrandstoffen een negatieve impact kunnen hebben op klimaat en natuur. Ook dit is iets waar de PvdD dadelijk verder op in zal gaan. We zijn het met de PvdD eens dat het niet aansluit op de doelstellingen van de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Daarom sluiten we ons ook hiervoor aan bij de door de PvdD in te dienen

595 motie. Wat blijft in het vinden en realiseren van de juiste balans is dat we voor de uitvoering van de ambities sterk moeten samenwerken met gemeenten en logistieke partners. Ook in de verduurzaming van vervoer over water. GL gelooft dat er met deze Agenda een sterk en gedragen verhaal ligt, een prettige en heldere routekaart, waarmee steeds duidelijker wordt waar we naar

600 toe willen. De samenhang van het Programma Gezonde Leefomgeving met de speciale Omgevingsverordening met het RMP en straks met de te verwachten nota voor het Noordzeekanaalgebied biedt de basis om duurzaam door te kunnen pakken.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Deze notitie staat of valt bij het verschijnsel 'Groeien om de groei'. Zolang we daarmee door blijven gaan, -en dat is altijd toch nog wel het economisch principe dat we hier in dit land bezigen-, dan komt het in de knel. Dan gaat mijn belangstelling uit hoe daarop gereageerd wordt door het college. We zitten vol, dat is al gezegd, qua schone lucht, qua ruimte vanwege de grote blokkendozen die in het weiland staan. Het is eigenlijk al gewoon klaar.

Misschien moeten we nadenken over krimp. Dat zou niet verkeerd zijn. Er is een grote olifant die
610 steeds wordt overgeslagen. Dat is Schiphol. Dat zit er niet in. Voorlopig is het een verhaal
waarvan we zeggen: Ga je gang. Doe je best. We zien wel waar het schip strandt.

De heer **TERWAL** (VVD): De complimenten, die ik namens de VVD twee weken geleden uitsprak in
de commissievergadering Mobiliteit en Bereikbaarheid voor de opstellers van de Agenda Slimme
615 en Schone Logistiek, wil ik hier graag nogmaals herhalen. De waardering die in de agenda wordt
uitgesproken voor het goederenvervoer en de logistieke sector voor de welvaart en het welzijn in
onze provincie deelt mijn fractie. Zonder transport staat alles stil. Het is een gevleugelde
uitspraak in de transportsector. Ik sluit me daar graag bij aan. Dat hiervoor voldoende capaciteit
nodig is op het provinciale wegennetwerk is evident. De VVD is blij dat na vragen van onze zijde,
620 in de definitieve versie van deze Agenda de aanleg van nieuwe infrastructuur niet wordt
uitgesloten. Een wijze en noodzakelijke toevoeging. Gezien de onstuimige groei van het
goederenvervoer in onze provincie, 31 procent tot 2040, kan de Modal Shift naar spoor en
vaarwegen en Smart Mobility dit niet allemaal opvangen, hoezeer mijn gewaardeerde
coalitiepartner GroenLinks dit ook zou willen. Ik ben blij dat de gedeputeerde het in de
625 commissievergadering met mij eens was, -en de heer Steeman inmiddels ook-, dat er gekozen
moet worden voor een en/en-aanpak, in plaats van een of/of.

De VVD is verheugd over de toezegging van de gedeputeerde dat hij middels het Regionaal
Mobiliteitsprogramma regie zal houden om een wirwar aan gemeentelijke milieu- en zero
emissiezones te voorkomen. We zijn niet tegen deze zones, maar vrezen zonder deze provinciale
630 regierol dat een transportondernemer straks voor het afleveren van goederen in drie steden te
maken krijgt met drie verschillende regels, wat leidt tot verwarring en extra administratieve
lompslomp en kosten. Uniformiteit is dus zeer gewenst.

Dan van verduurzaming naar arbeidsmarkt. Die staat in de logistieke sector behoorlijk onder
druk. Nu al is er sprake van tekorten aan onder meer aan geschikte chauffeurs. Dit dreigt alleen
635 maar erger te worden. Brancheorganisaties geven aan dat wanneer iemand de Nederlandse taal
spreekt en in het bezit is van rijbewijs B zij deze persoon eenvoudig aan een baan kunnen
helpen. Een mooie handreiking naar de mensen die nu nog langs de zijlijn staan in onze
provincie. Op mijn verzoek om hierop met de sector, onderwijsinstellingen en
arbeidsbemiddelingsbureaus meer sturing te zetten, verwees de gedeputeerde naar het loket van
640 gedeputeerde Zaal, die over economie gaat. Graag van gedeputeerde Zaal een reactie of voor de
tekorten bij de sector en mogelijke oplossingen voldoende oog is vanuit de Provincie en welke
stappen al gezet (kunnen) worden om vraag en aanbod beter bij elkaar te brengen.

Het succes van voorliggende Agenda is, na vaststelling door de Staten, afhankelijk van de
uitvoering. "Doen wat je belooft." Daarbij wil ik twee voorbeelden noemen. De VVD hoopt dat het
645 toegezegde gesprek tussen de gedeputeerde, gemeente Zaanstad en de Algemene
Schippersvereniging een oplossing biedt voor de door de schippers voorspelde lange wachttijden
bij de tijdelijke Zaanbrug, als gevolg van de voorgestelde spitssluitingen.

Daarnaast hopen we ook dat door de provincie, gemeente Medemblik en bedrijventerrein WFO in
Zwaagdijk Oost een werkbare oplossing gevonden kan worden voor de doorstromingsproblemen
650 op de rotonde van de Markerwaardweg. In antwoord op schriftelijke vragen geeft de
gedeputeerde aan dat hij de opwaardering van de huidige rotonde naar een turborotonde nu niet

noodzakelijk vindt, waar deze wel gewenst wordt door de ondernemers op het WFO-terrein, die het nu moeten stellen met één ontsluitingsweg. De VVD hoopt dat de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning toch al hun vindingrijkheid aanwenden om in gesprek te gaan met de gemeente en ondernemers om tot een voor allen acceptabele uitkomst te komen.

De heer **KLEIN** (CU): Deze Agenda gaat over een belangrijk onderwerp, namelijk wat de provinciale inzet is rondom de toekomst van het goederenvervoer. De ChristenUnie onderschrijft deze doelen van harte. De logistiek moet duurzamer en minder belastend worden voor de leefomgeving. We kunnen dat heel goed bereiken door in te zetten op slimmer en efficiënter gebruik van verschillende vormen van vervoer. Vervoer is nu eenmaal nodig. Vrachtwagens rijden niet alleen maar omdat bedrijven dat willen, maar omdat voedsel en spullen moeten worden vervoerd, die bijdragen aan de samenleving. Zoals eerder door mevrouw Alberts opgemerkt, is het ook waar dat niet alle vervoer even zinvol is. Vrachtwagens vol met Chinese prullaria, die stuk zijn voordat ze zijn uitgepakt, die kunnen we missen als kiespijn. Dat kan wellicht niet via deze Agenda. Die gaat alleen over logistiek. Op welke manier zou de Provincie wel kunnen beïnvloeden dat onze economie gebaseerd is op dingen die echt van toegevoegde waarde zijn?

We zijn tevreden dat er samenwerking gezocht wordt met andere organisaties. Er zijn veel partijen die een rol spelen en we kunnen dit niet alleen. Ook zijn we tevreden dat dit plan adaptief is. We hebben immers geen glazen bol. Het zou goed kunnen dat we op basis van nieuwe inzichten de plannen moeten aanpassen.

Op basis van gesprekken met een aantal betrokkenen wil de CU graag vier aandachtspunten aan Gedeputeerde Staten meegeven voor de verdere uitvoering en ontwikkeling.

Zorg ervoor dat er voldoende ruimte blijft voor de bedrijven om keuzes te maken op welke manier schone keuzes gemaakt kunnen worden.

Heb oog voor de eigenheid van ieder bedrijf en de eisen die gesteld worden aan de verschillende vormen van transport. Een vrachtwagen vol boodschappenkratjes is nu eenmaal anders dan een vrachtauto voor zwaar transport.

Streef als provinciale overheid om juist de kip-en-ei situaties op te lossen. Zorg voor laadpalen of duurzame tankstations, zodat ondernemers in staat zijn duurzame vervoersmiddelen te gaan kopen en gebruiken.

Heb ook vooral aandacht voor het Midden- en Kleinbedrijf. Dat is een net andere orde van grootte van bedrijven. Zorg dat we hen ook mee kunnen nemen. We horen graag hoe het college over deze aandachtspunten denkt. In de tweede termijn kom ik terug op de discussie over biobrandstof en de effecten op de leefomgeving.

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Vandaag besluiten we over de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Het is een belangrijk stuk, dat de provinciale inzet tot 2030 schetst. De Partij voor de Dieren heeft bij de eerdere bespreking van het concept enkele groene wijzigingen voorgesteld. We zien dat die deels verwerkt zijn en dat waarderen we zeer. Zo wordt voor het eerst in de geschiedenis van de provincie erkend dat er grenzen aan de groei zijn. Dat is waardevol. Tegelijkertijd blijft het onduidelijk wat de grenzen zijn voor de ontwikkeling van de logistiek en hoe leefomgeving, gezondheid en natuur worden beschermd. Op pagina 21 worden voor 2030 namelijk letterlijk garanties gegeven voor milieuruimte voor de logistieke sector. Dat is vreemd, aangezien

695 Gedeputeerde Staten in andere gevallen (natuur, milieu, etc.) altijd zeggen dat ze alleen hun best kunnen doen, maar geen garanties kunnen geven. Wij zien dan liever consequent beleid, waarin ook garanties voor natuur en leefomgeving worden gegeven.
De Agenda zegt wel dat in 2030 'knelpunten (biodiversiteit, luchtkwaliteit, etc.) worden opgelost', maar het is onduidelijk wat dit inhoudt. Daarom is pagina 26 van de Agenda belangrijk. Daar
700 worden voorwaarden genoemd die nodig zijn om te komen tot de provinciale ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer 'in balans' met de fysieke leefomgeving. Er wordt verwezen naar de Omgevingsverordening, waarin de provincie van plan is de belangen van transport en logistiek te borgen. Maar de voorwaarden, die onder meer gezondheid en natuur beschermen, worden niet geborgd. Daarom dienen we samen met SP en GL de motie 'Duidelijke
705 groene grenzen aan ontwikkeling transport en logistiek' in.

Motie 42/04042022

Duidelijke groene grenzen aan ontwikkeling transport en logistiek

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 4 april 2022, ter
710 *behandeling van de voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek;*
constaterende dat;

- *de provincie met de Agenda Slimme en Schone Logistiek aangeeft wat tot 2030 de provinciale inzet wordt als het gaat om de ruimte en ambities die te maken hebben met logistiek en transport in Noord-Holland, en hoe dat wordt gecombineerd wordt met de*
715 *ambities die we hebben op het gebied van o.a. natuur en milieu;*
overwegende dat;
- *daarbij de tekst op pagina 26 belangrijk is, omdat daar de voorwaarden worden genoemd die nodig zijn om te komen tot de ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving;*
- 720 - *daarbij wordt verwezen naar de Omgevingsverordening, waarin de provincie van plan is de belangen en milieucontouren van transport en logistiek te borgen;*
- *de voorwaarden die de (eerder in de Agenda genoemde) belangen van een gezond leefklimaat, de natuur en de klimaatopgave moeten beschermen echter hier niet worden geborgd;*
- 725 - *ambtenaren aangeven dat ze de juridische uitwerking van de borging van de belangen van de logistiek nog moeten uitwerken voor de Omgevingsverordening;*
- *het dan logisch is om ook de mogelijke borging van de belangen van een gezond leefklimaat, de natuur en de klimaatopgave in deze context te onderzoeken;*
gehoord de discussie, roepen GS op om:
- 730 - *bij de uitwerking van de Agenda ook te onderzoeken hoe de belangen van een gezond leefklimaat, de natuur en de klimaatopgave in de Omgevingsverordening kunnen worden geborgd, om te komen tot de provinciale ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving;*
- *daarover zo snel mogelijk aan PS te rapporteren;*
- 735 *en gaan over tot de orde van de dag. Partij voor de Dieren, SP en GroenLinks*

Met die toevoeging verwijzen we naar de opgaven waar ook Gedeputeerde Staten elders in de Agenda ook globaal naar verwijzen.

740 Dan nog een andere motie. Gedeputeerde Staten erkennen na ons verzoek de wetenschappelijk inzichten die aangeven dat sommige biobrandstoffen ongewenst zijn. Dat is fijn, maar daar moeten we ook concreet gevolg aan geven.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Steeman

745 De heer **STEEMAN** (D66): Ik heb het over uw vorige motie. Het lijkt erop alsof u van mening bent dat als straks in de Omgevingsverordening de belangen uit deze Agenda worden geborgd, -wat noodzakelijk is, omdat het ook een ruimtelijke impact heeft-, dat dit niet integraal gebeurt. Dat er dus specifiek voor logistiek en transport ineens allerlei regels over leefbaarheid niet meer gelden. Gaat uw motie ervan uit dat dit niet het geval is, dat als het straks in de Omgevingsverordening
750 terugkomt, dat er dan specifiek alleen naar logistieke belangen wordt gekeken en verder niet?

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Nee. We gaan ervan uit dat dit stuk aangeeft dat enerzijds de belangen van de logistieke sector moeten worden geborgd en anderzijds ook de groene belangen. Het enige wat we hiermee willen is dat dit duidelijk wordt verwerkt. Hoe wordt het in samenhang
755 met elkaar, in de omgeving verder uitgewerkt. Die kans geven we aan de ambtenaren, om dat duidelijk te maken. Dat is volgens mij wat we hier allemaal zouden willen.

De heer **STEEMAN** (D66): Dus met de vooronderstelling dat dit niet zou gebeuren?

760 Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Nee. Ik veronderstel helemaal niets. Ik zie een stuk dat hierin geen duidelijkheid schept. Dat willen we graag duidelijker maken, aangezien we midden in meerdere crises zitten, dankzij slechte politieke keuzes in de afgelopen decennia. Het is nu van belang om scherpere keuzes te maken. Het is essentieel dat er duidelijkheid komt over hoe die belangen met elkaar worden geborgd en hoe dat, in de context van wat we aan de logistiek garanderen,
765 gebeurt. Dat vergt enige uitleg.

Het is fijn dat erkend wordt dat er schadelijke biobrandstoffen zijn. Daar moeten we gevolg aan geven binnen de provinciale mogelijkheden. Welke biobrandstoffen schadelijk zijn voor natuur en milieu kunnen ambtenaren baseren op wetenschappelijk onderzoek. Zo stelde de Sociaal
770 Economische Raad dat biobrandstoffen uit voedsel-en voedselgewassen ongewenst zijn. Het gebruik van die conventionele biobrandstoffen neemt schaarse natuur- en landbouwgrond in beslag en verhoogt voedselprijzen ten koste van de meest kwetsbaren. Ter illustratie: Het herbebossen van 1 hectare grond levert meer CO2 reductie dan 1 hectare teelt voor biobrandstoffen. Daarom dienen we samen met SP en GL de motie "Afstand doen van schadelijke
775 biobrandstoffen" in:

Motie 43/04042022

Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 4 april 2022, ter
780 behandeling van de voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek;
constaterende dat;

- biobrandstof een verzamelnaam is voor brandstoffen die zijn gemaakt uit biomassa en daarvan verschillende soorten zijn (ook wel 'alternatieve brandstoffen' genoemd);
- de provincie erkent dat biobrandstoffen "door verhoogde toxiciteit van de uitstoot niet per
785 se minder schadelijk zijn voor de volksgezondheid";
- de provincie erkent dat "afhankelijk van de productiemethoden en productielocatie van biobrandstofgrondstoffen, de CO2-reductie groter is ten opzichte van fossiele brandstoffen. Wanneer er sprake is van landschapsverandering (land use change) kan de impact negatief zijn op klimaat en natuur";
- 790 - het internationale klimaatpanel (IPCC) en het biodiversiteitspanel (IPBES) van de Verenigde Naties gezamenlijk hebben gewaarschuwd dat overheden moeten borgen dat we de klimaatcrisis en de biodiversiteitscrisis in samenhang aanpakken, omdat de transities anders uiteindelijk onnodig extra geld gaan kosten en we geen van beide crises gaan oplossen;

795 - ook wordt afgeraden in te zetten op voor biodiversiteit schadelijke biobrandstoffen;
overwegende dat:

- in PS de motie is aangenomen om klimaatmaatregelen en de energietransitie zoveel mogelijk ook positief bij te laten dragen aan het oplossen van de biodiversiteitscrisis;
- de provincie in deze agenda de taken van stimuleren, coördineren, verbinden en lobbyen
800 op zich neemt;
- daarbij de rol van de provincie wordt genoemd in het stimuleren van vraagbundeling naar alternatieve brandstoffen en het stimuleren van aanvragen via subsidietrajecten van Rijk en EU;
- er ook ambitie is om tankstations voor biobrandstoffen te stimuleren;
- 805 - wetenschappers stellen dat biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen ongewenst zijn: het gebruik van deze conventionele biobrandstoffen neemt schaarse natuur- en landbouwgrond in beslag en verhoogt voedselprijzen ten koste van meest kwetsbaren;
- de provincie beperkte mogelijkheden heeft, maar zich in ieder geval in bovengenoemde rollen en in verschillende overlegstructuren kan uitspreken tegen biobrandstoffen die
810 volgens wetenschappelijke inzichten biodiversiteit en gezondheid verder aantasten;

gehoord de discussie, roepen GS op om:

- bij de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek, binnen de provinciale mogelijkheden, niet actief in te zetten op het stimuleren en subsidiëren van biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke inzichten die schadelijker zijn dan, of even
815 schadelijk zijn als, fossiele brandstoffen;
- in verschillende relevante overlegstructuren het standpunt in te brengen dat de provincie het verder investeren in zulke biobrandstoffen onwenselijk vindt;

en gaan over tot de orde van de dag.

Partij voor de Dieren, SP en GroenLinks

Natuurlijk horen goederenvervoer en logistiek in onze provincie, maar we moeten ook durven nadenken wát en over welke afstanden we actief willen verwelkomen. Grote schepen vol met veevoersoja uit Zuid-Amerika waarvoor ontbost wordt, de gif bloemen en kuikentjes die vanaf Schiphol de hele wereld overvliegen. Over dit soort transport wordt in de Agenda alleen in termen van zogenaamde toegevoegde waarde voor de economie gesproken, maar geen enkele kanttekening geplaatst over de schade die ze hier en elders toebrengen.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Het lijkt of we op weg zijn naar een socialistische heilstaat. Wat willen mevrouw Alberts, de heer Klein en Statenlid Kostić dan aan de gedeputeerde vragen om de consument, ons allen, te weerhouden om producten te kopen waar ze verkrijgbaar zijn? Vraag en aanbod. We leven nu eenmaal in een geglobaliseerde samenleving. Daar vinden goederenstromen over de hele wereld plaats.

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Vraag en aanbod is wel een ouderwets verhaal. Het is een beetje een vorige-eeuwverhaal. Ik verwachtte in de tussentijd toch enige ontwikkeling van de VVD. Niemand vraagt om gif bloemen of landbouw die ervoor zorgt dat mensen Parkinson krijgen. Niemand vraagt om vervuiling of om ontbossing. De economie is nu eenmaal zo ingericht dat het de meest voor de hand liggende optie is. Dat het makkelijker is om naar Albert Heijn te gaan om daar een bosje gif bloemen te halen, dan bij de lokale boer, die duurzame producten verbouwt. Dat is de realiteit, die mede dankzij de VVD is ingericht. Dat is jammer. Ik zou uw fractie willen oproepen om daar vanaf te stappen en met ons mee te denken hoe we ondernemers kunnen helpen, die het goed willen doen, die een maatschappelijke bijdrage willen leveren. We moeten niet blijven vasthouden aan het oude verhaal.

De heer **TERWAL** (VVD): Ik kan Statenlid Kostić alleen maar wijzen op de V in onze partijnaam. Die staat voor vrijheid. Vrijheid is dat je zelf bepaalt waar je wat koopt, van wie je koopt. Dat heet vraag en aanbod. Daar komen we niet nader tot elkaar. De socialistisch heilstaat zoals u die propageert, daar kunnen we niet mee leven.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Klein.

De heer **KLEIN** (CU): Ik wil me graag aansluiten bij de heer Terwal. Ik geloof ook niet in een socialistisch heilstaat. Ik geloof ook niet in de vrije markt alleen. Juist wanneer we zien dat de economie effecten heeft, die we niet willen, doordat de vrije markt niet alle belangen meeweegt die wij wel belangrijk vinden, moeten we kijken hoe we als overheid kunnen ingrijpen. Dat was ook mijn vraag aan het college. Kunt u zich aansluiten bij mijn woorden?

De **VOORZITTER**: Een interruptie van mevrouw Alberts.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Statenlid Kostić kreeg net een lesje in waar de letters van de naam VVD voor staan. Een daarvan was vrijheid. Misschien kunt u uitleggen dat vrijheid betekent dat die gaat totdat de vrijheid van een ander beperkt wordt.

865

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): De heer Klein en mevrouw Alberts, ik sluit me geheel aan bij uw woorden.

870

Onze fractie wil de gedeputeerde het voordeel van de twijfel geven. Dat wil ik benadrukken. Maar ook voor de volgende periode willen we voorkomen dat het blijft bij harde garanties voor commerciële partijen, maar slechts bij mooie woorden over de bescherming van onze leefomgeving. Zonder transport staat alles stil, zei de VVD net. Maar zonder natuur, gezondheid en milieu staat alles pas echt stil, ook de transport. Natuur, gezondheid en milieu zijn een 'must have', geen 'nice to have'. Beste collega's, laten we daar vandaag ook naar handelen.

875

De **VOORZITTER**: Beide moties maken onderdeel uit van de beraadslagingen.

Reactie namens het college van Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

880

Gedeputeerde **OLTHOF**: Wat opvallend is, is dat mijn portefeuille steeds breder wordt. Waar het ging over transport en logistiek, hebben we het nu over Schiphol, landbouw, socialistische heilstaat en alles wat erbij komt. De gedeputeerde gaat er niet op in. Het aantal vragen valt mee. Het zijn vooral bijdragen geweest, die ik ook had kunnen geven, als het gaat over waar we staan met deze Agenda.

885

De provincie heeft niet de ambitie om zelf te investeren in navigatiesystemen. Wat ze wel doet met Smart Mobility is dat wordt geïnvesteerd in het vrijgeven van data, het verzamelen van data. De markt kan daarop inspelen en er gebruik van maken. Dan wordt geen onderscheid gemaakt tussen kleine of grote bedrijven. Wanneer men internet raadpleegt dan ziet men dat TLN en KTO zelf ook verschillende systemen aanbieden als het gaat over navigatie. Het amendement wordt

890

ontraden. Het past niet bij de rol van de provincie. In de markt zijn er voldoende producten beschikbaar. Dat neemt niet weg dat de provincie in ieder geval aandacht moet besteden aan het Kleinbedrijf, het MKB en het Grootbedrijf. Bij het opstellen van deze Agenda heeft de gedeputeerde aangegeven dat het Kleinbedrijf, MKB, moeilijk te mobiliseren is om een bijdrage te leveren aan deze Agenda. Bij de uitvoering van de Agenda moet daaraan zeker meer aandacht worden besteed om hen wel te betrekken. Het is een grote speler in de markt van transport en logistiek.

895

Vervoer over water en verduurzaming: afgelopen zaterdag was ik bij de ledenvergadering van Schuttevaer. Daar waren ook gemeente Zaanstad en Rijkswaterstaat vertegenwoordigd. Ik heb in mijn bijdrage gesproken over het feit dat vervoer over water een belangrijke bijdrage kan leveren aan de totale keten van mobiliteit en dat het niet alleen de verandering is van weg naar water. Uiteindelijk moet naar het totale traject worden gekeken. Niet overal kan met een boot worden gekomen. Er is altijd voor- en natransport nodig om dat producten van A naar B te krijgen.

900

Vervoer over water is een belangrijk onderdeel van de totale keten. De uitdaging die er ligt, is veel groter dan op de weg, wanneer het gaat over het verduurzamen van de binnenvaart. Waar de

905 afschrijvingstermijn van een vrachtwagen te overzien is en bij de overgang naar een volgende vrachtwagen kan worden overgegaan op duurzame vrachtwagens, ligt dit bij de binnenvaart ingewikkelder. Schepen zijn soms honderden jaren oud en al jarenlang eigendom van een familie. Als dan geïnvesteerd moet worden in een motor, dan is dat een heel ander vraagstuk. Ik heb dat benoemd. We zullen met de sector en met het Rijk hierover het gesprek aangaan. De Provincie

910 kan het niet alleen. Het is lastig om als provincie subsidieregelingen op te tuigen. Dat neemt niet weg dat problemen serieus moeten worden benoemd, samen met de sector en het Rijk. In deze notitie staat niet letterlijk 'groeien om de groei'. Dat is ook niet het uitgangspunt geweest. Door de huidige ontwikkelingen is er een klimaatambitie. De groei van Noord-Holland, er moeten 200.000 woningen worden gebouwd, vraagt om meer producten. Dat betekent dat er meer druk

915 op de infrastructuur komt. Ook verandert de vraag van de consument. Ging men in het verleden zelf naar de winkel om spullen te halen. Nu wordt meer gebruikgemaakt van Thuisbezorgd.nl enzovoorts. De provincie zal moeten anticiperen op dit soort ontwikkelingen. Noord-Holland moet bereikbaar blijven, maar er ligt ook een belangrijke klimaatopgave. Uiteindelijk moet meer dan voorheen de ontwikkeling

920 van de logistiek in evenwicht zijn met leefbaarheid, natuur en milieu. De Agenda is daarom zo breed neergezet. Het dekt de bereikbaarheid, maar ook de milieuopgaven. Over de Zaanbrug wordt gesproken. Zoals gezegd was ik afgelopen zaterdag bij een ledenvergadering. Wegens andere verplichtingen moest ik tijdens de bijdrage van Zaanstad vertrekken. Ik wil nog wel horen wat er uit is gekomen. Daar was ook de vraag hoe om te gaan

925 met de bloktijden als binnenvaart. Er wordt een afspraak gemaakt met WFO om te spreken over de rotonde en de bereikbaarheid, zowel per fiets als met de auto, en de veiligheid van het bedrijventerrein. De aandachtspunten van de CU kan ik beamen. Dit zijn de punten die in de Agenda belangrijk zijn. Het feit dat je in de logistiek te maken hebt met verschillende soorten bedrijven maakt dat

930 er op slimme manier naar moet kijken. Sommige goederen kunnen wel eenvoudig over water worden vervoerd en andere niet. Er wordt veel geïnvesteerd in laadinfrastructuur. Het elektriciteitsnetwerk kent wel een congestie. De Provincie moet zorgen dat die infrastructuur op orde is, om te verduurzamen. De gedeputeerde laat in het midden waar de sector zelf voor kiest. De Provincie moet de beweging maken dat het schoner moet, maar of dat via waterstof,

935 elektrificatie of welke nieuwe technologie dan ook, daarvoor moet ruimte worden gegeven. De PvdD wil uiterlijk eind van dit jaar uitspraken. Dat is lastig. In deze brede Agenda heeft de Provincie met veel vraagstukken te maken. De gedeputeerde doet geen toezeggingen ten aanzien van tijd. Het is jammer dat de PvdD de gedeputeerde het voordeel van de twijfel geeft. Dat klinkt negatief. De PvdD kan ook zeggen vertrouwen te hebben in de gedeputeerde. Het klopt dat het

940 dan wel eerst moet worden waargemaakt. De motie over groene grenzen stellen aan de ontwikkeling van transport en logistiek leest de gedeputeerde als volgt. Het borgen van een balans tussen verschillende elementen moet niet alleen bestaan uit woorden. Het gaat om het borgen ervan in wet- en regelgeving. Het college zal het een plek moeten geven in het kader van de Omgevingswet. De gedeputeerde laat het aan de

945 Staten om wat van de motie te vinden. De andere motie gaat over biobrandstoffen. Het liefst gaan we meteen over op schone energie, maar we hebben te maken met een markt en ontwikkelingen. Naar biobrandstoffen wordt kritisch

gekeken. Er is nog veel ontwikkeling gaande. De eerste generatie biobrandstoffen was nog slechter dan de traditionele brandstoffen. De motie is een open deur. Het zou immers gek zijn als
950 wordt overgegaan op brandstoffen die nog vervuilerder zijn dan andere. Ook deze motie laat ik graag over aan de mening van de Staten.

Gedeputeerde **ZAAL**: Er was een interruptiedebat tussen de VVD en PvdD over de vraag van hoever men zijn of haar kleding haalt. De Agenda's op het gebied van de voedsel en circulaire
955 economie stimuleren vanuit de economische portefeuille om zoveel mogelijk uit de regio te eten en te consumeren, waardoor met ons beleid ook de invloed wordt uitgeoefend op de duurzame logistiek.

Dan over de arbeidsmarkt. Het is herkenbaar dat er in de logistiek en transport een ernstig tekort is aan personeel. Dat geldt ook voor de zorg, het onderwijs, de energietransitie, de woningbouw.

960 De provincie heeft beperkte middelen voor arbeidsmarktbeleid en beperkte ambtelijke inzet. We proberen met de Agenda Arbeidsmarkt en Onderwijs vooral in te zetten op technisch en technologisch personeel ten behoeve van de grote transities zoals de energietransitie. Getracht wordt het arbeidsmarktbeleid zo breed mogelijk te ontwikkelen, zodat andere sectoren daaraan ook iets hebben. De werkambassadeur kan hierbij mogelijk een rol vervullen. De focus van het
965 arbeidsmarktbeleid is gericht op technisch en technologisch personeel.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Als vraag en aanbod in die technische beroepen beter tot elkaar komen, waardoor er ambtelijke capaciteit kan worden vrijgespeeld, kan die capaciteit dan worden ingezet
970 richting de logistieke sector? Ik noemde chauffeurs, maar er is een veelheid aan beroepen in de logistieke sector.

Gedeputeerde **ZAAL**: Ik denk dat een deel van het personeelstekort in de sector transport en logistiek ook technisch van aard is. De Provincie doet aan techniekpromotie. Dat helpt alle
975 sectoren met technische en technologische banen. Als zich een grote kans voordoet dan zullen we daarover het gesprek aangaan. De focus en de middelen gaan vooral naar de arbeidsmarktproblematiek rondom de energietransitie.

980 *Tweede termijn:*

Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Het amendement over navigatie voor vrachtwagens vraagt niet aan de Provincie om zelf te investeren of te ontwikkelen, maar om het aan te jagen. De gedeputeerde geeft aan dat het MKB moeilijk te mobiliseren is voor de Actieagenda. Dat is
985 logisch, want er komen lasten aan in de vorm van regels, die voor die bedrijven moeilijk te voldoen zijn, net als de investeringen. Het is belangrijk om te laten zien dat er lusten zijn en om de samenwerking te zoeken vanuit het perspectief vanuit de kleine bedrijven zelf.

De heer **STEEMAN** (D66): Een kleine nabrander ten aanzien van vervoer over water. De Modal Shift naar vervoer over water is een deel van een breder dossier. Het lijkt alsof de gedeputeerde
990

niet helemaal begrijpt hoe breed D66 het wil blijven aanvliegen. D66 begrijpt dat de vervangingstermijn van scheepsmotoren langer is dan die van andere motoren. Daar moeten we en lange adem voor hebben. Het gaat over meer dan alleen het vervangen van de motoren van de schepen zelf en het verduurzamen van de binnenvaart. Het gaat ook over het verduurzamen van
995 overslaglocaties, het maken van een verduurzamingsslag in de toe- en afvoer en walstroomvoorzieningen. Het is belangrijk om daarvoor nu al aandacht te hebben.

De heer **TERWAL** (VVD): Dank voor de toezeggingen dat de gedeputeerde in gesprek gaat met de Algemene Schippersvereniging over de tijdelijke Zaanbrug en de mogelijke toekomstige
1000 stremmingen en dat hij het gesprek aangaat met ondernemers op bedrijventerrein WFO. Graag de toezegging om ook de resultaten van de gesprekken naar de Staten terug te koppelen.

De heer **KLEIN** (CU): Dank voor de toezegging om de aandachtspunten die de CU heeft meegegeven, ook mee te nemen.

1005 We zullen de moties van de PvdD ondersteunen met de volgende aantekening. Juist de motie over biobrandstoffen kan verschillend worden geïnterpreteerd. Wat zijn goede en wat zijn geen goede biobrandstoffen. Daarnaar moet reëel worden gekeken. De wereld is niet zwart wit.

Tot slot een opmerking richting gedeputeerde Zaal. Ze sprak over de Voedselvisie waarbij wordt ingezet op vervoer dichtbij. Dat is heel fijn. Ik denk dat de provincie nog een stap verder kan
1010 zetten om te zorgen dat haar economie echt van toegevoegde waarde is. Er moet meer worden gewerkt met de rapportage van maatschappelijke meerwaarde.

PWC introduceert groene cijfers. Een jaarrapportage, waarin niet alleen de jaarcijfers worden gepresenteerd, maar ook de maatschappelijke meerwaarde en schade die bedrijven met zich meebrengen. Het is goed als de Provincie daarop verder zou inzetten.

1015 Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Dank aan Gedeputeerde Staten voor de positieve beoordeling van de moties. Ik wil benadrukken dat we vertrouwen hebben in deze gedeputeerde. Het vertrouwen wordt met deze advisering alleen maar groter. Zoals de gedeputeerde dat gewend is van de PvdD, blijft de fractie de uitvoering heel kritisch volgen. Het is goed te benadrukken dat zoals de
1020 gedeputeerde de motie heeft uitgelegd, de bewoording van de motie ook zo is. We baseren ons op de wetenschap. Dat is de nadrukkelijke tip aan de ambtenaren bij de uitwerking. De insteek is inderdaad dat we afstand doen van de biobrandstoffen die schadelijker of even schadelijk zijn als fossiele brandstoffen. De gedeputeerde noemde dat evident, maar helaas is de realiteit dat er nog steeds wordt geïnvesteerd in foute biobrandstoffen, zoals die uit voedsel en
1025 voedselgewassen worden gehaald. De SER schreef daarover een mooi rapport.

Reactie namens het college van Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

Gedeputeerde **OLTHOF**: Het amendement roept op tot het aanjagen van navigatiesystemen. Er is
1030 een markt voor navigatiesystemen. De Provincie zorgt ervoor dat de data ontsloten kunnen worden, zodat die voor iedereen beschikbaar zijn. We willen het MKB betrekken bij de verdere uitwerking van deze Agenda. Daarin zal energie en aandacht worden gestoken. De

navigatiesystemen vallen buiten de scope. Ik blijf bij het eerste advies ten aanzien van het amendement en dat is ontraden.

1035 Ik heb zeker niet bedoeld dat het alleen gaat over het verduurzamen van motoren. Ik noemde het verduurzamen van motoren als voorbeeld, omdat het een grote opgave is. Het college ziet de binnenvaart als onderdeel van de totale Modal Shift en de totale keten. Dat betekent dat moet worden nagedacht over de vraag hoe de goederen van het water op land kunnen komen. Er moeten hubs komen. In het kader van Boekelermeer moet dit aan de orde gaan komen.

1040 Ik ben afgelopen zaterdag bij de ledenvergadering van Schuttevaer geweest en niet bij de Algemene Schippersvereniging.

In het kader van biobrandstoffen volgt de provincie de landelijke wetenschappelijke onderzoeken. Ze gaat zelf niet onderzoeken wat goed of slecht is.

1045 De **VOORZITTER**: Ik meen dat hiermee alle vragen zijn beantwoord.

De beraadslaging over dit punt ronden we hierbij af. In de besluitvormende vergadering besluit u over de voordracht en de ingediende moties en het amendement.

Schorsing 14.39 – 14.53 uur

1050

De voorzitter draagt het voorzitterschap tijdelijk over aan de vicevoorzitter Statenlid Kocken, hierna te noemen: voorzitter.

9a. Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland

1055 (Voordracht 23-2022)

De heer **KÖHLER** (JA21): Ik sta hier met enige schroom. Na het betoog van de heer Hoogervorst en de motie die we gaan steunen, is het moeilijk om het over jezelf te hebben. Er is wel wat anders in de wereld aan de hand dan spreektijdenregelingen en fractievergoedingen. Toch is het nodig om hiervoor aandacht te vragen. In het presidium heb ik er al wat over gezegd. We vinden dat collega Van Geffen onterecht behandeld wordt. Hier vindt onrecht plaats. Een jaar geleden was de situatie anders. We hebben toen een zelfstandig besluit genomen en zijn uit Forum voor Democratie gestapt. We hebben een eigen fractie opgericht. We hadden ook de drie andere jongens eruit kunnen gooien en Forum over kunnen nemen. Dat had ons 38.000 euro opgeleverd, bijvoorbeeld, waarmee we kennis en fractie ondersteuning hadden kunnen inhuren. Dat hebben we niet gedaan. De consequenties waar daar ook naar. Ik heb toen gezegd dat we komende periode voor spek en bonen mee zouden doen. Dat is niet helemaal het geval. Dat is je eer te na, maar je voelt je wel gehandicapt en dat zijn we ook.

1060 De situatie voor mevrouw Van Geffen is anders. Zij is uit de VVD gezet. Dan gelden dezelfde regels en richtlijnen, die voor ons volgden. Het is niet haar keuze geweest. Indertijd was het wel onze keuze. Dat is een paar keer aangevoerd en opgevoerd. Door de Commissaris is toegezegd dat we de spreektijdenregelingen en de fractievergoedingen in het najaar zullen gaan behandelen. We willen het naar voren halen. Met de situatie van mevrouw Van Geffen is er een nieuwe situatie ontstaan. Ik pleit ervoor om het onderwerp in mei 2022 en dus voor de
1075 verkiezingen te behandelen.

Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal NH): Ik herken de woorden van de heer Köhler dat het wat apart is om voor jezelf te spreken, juist in een tijd, waarin er sprake is van grote problemen. Tegelijkertijd wil ik een en ander zeggen over dat wat er nu heel erg toe doet, namelijk de democratie die we met elkaar hebben. In de jaren na de instelling van het dualisme in 2002 werd er veel gediscussieerd en nagedacht over dualisme. Als dagvoorzitter begeleidde ik een gemeenteraad bij een conferentie over dualisme. In deze gemeente was de SGP de grootste partij. Die was niet enthousiast over de bestuurlijke vernieuwing. Het monisme werkte prima, vonden zij, dus ze werkten niet mee aan de noodzakelijke veranderingen. De burgemeester, een ambitieuze D66'er kreeg de zaak niet in beweging. Hij had de Commissaris van de Koningin gevraagd de conferentie te openen met een inleiding over dualisme. Het was spannend. Het verhaal van de Commissaris was opmerkelijk. Zij hield een staatkundig betoog dat zij afsloot met een referentie aan Johan de Witt. Johan de Witt zei dat de Staat alle mogelijke wetten kan maken, maar dat het uiteindelijk op vertrouwen aankomt dat de wetten in de praktijk ingevoerd en nageleefd worden. Haar verhaal werkte. De SGP-fractie draaide bij en werkte de rest van de raadsconferentie mee aan de invoering van het dualisme.

Ik kom op deze herinnering vanuit het volwaardig mandaat, dat is vastgelegd in de Kieswet en dat door de spreektijdregeling in deze Staten niet wordt ingevoerd en nageleefd. De informatie hierover hebt u gezien in de schriftelijke vragen nummer 24. Ik heb herhaaldelijk aangekaart dat de aanleiding dat ik in deze zeer benadelende regeling val, sowieso al niet deugt. Zo ondersteunt Noord-Holland ongewenst gedrag, in plaats van dat te ontmoedigen. Als u niet gevoelig bent voor dat argument, weest u dan gevoelig voor het vrije mandaat, zoals vastgelegd in de Kieswet en het bestuurlijke vertrouwen, zoals geuit door Johan de Witt. Voor deze ene uitzonderlijke keer zeg ik: Neem de SGP als voorbeeld.

Statenlid **ZOON** (PvdD): We zien een zwabberende spreektijdregeling. Deze regeling is al verschillende keren bijgesteld om langzaam weer terug te komen richting de oude regeling. Aanleiding is een memo uit november 2020 "Klep open is Spreektijd Lopen". Hieruit kwam naar voren dat in Amsterdam de spreektijden automatisch werden bijgehouden. Tevens zou deze helderder zijn, maar wel met het gevaar dat interrupties minder zouden plaatsvinden. Nu hebben we anderhalf jaar deze regeling als proef. Van het simpeler maken van het bijhouden van spreektijd is geen sprake meer. Sterker nog, we gaan een uitzendbureau inschakelen om onze tijd bij te houden. Debat en interrupties zijn minder geworden. Ik betrap me er regelmatig op dat ik een interruptie inslik en soms maar doorschuif, omdat mijn tijd beperkt is en er nog een ander onderwerp op de agenda van de commissie staat. Deze spreektijdenregeling lijkt vooral veel gedoe en geen verbetering. Ik denk vaak terug aan commissievoorzitter mevrouw van Leeuwen die zei: "We hanteren geen spreektijd, maar wijsheid". Ik ben het met haar eens. Politiek is de plek van debat en wijsheid en niet het halen van de eindtijd, omdat er nog een andere baan is waar mensen aandacht aan willen besteden. Democratie is praten met elkaar en gezamenlijk uit komen. Ik constateer dat kleine fracties bijna altijd door hun spreektijd zijn en grote fracties niet. Deze spreektijdenregeling is dus geen verbetering in het voeren van debatten, luisteren en overtuigen van elkaar. U zult begrijpen dat we niet zullen instemmen met deze nieuwe regeling.

- 1120 De heer **VAN DIJK** (Commissaris van de Koning): ik heb geen vragen gehoord, maar wel een aantal verduidelijkingen. In het Presidium hebben we over dit onderwerp gesproken. Het gaat niet over de voordracht die voorligt over fractievergoedingen. Het over de nadere invulling van de spreektijdenregeling, zoals de Staten die de afgelopen tijd hebben gehanteerd. Het wordt ook wel 'het Amsterdams model' genoemd. We hebben geprobeerd om daar zo goed mogelijk bij aan te
- 1125 sluiten. U hebt in het Presidium van 11 oktober 2021 en onlangs op 7 maart 2022 besloten om via de agendacommissie dit in deze regeling vast te leggen. We hebben geprobeerd om wel ten aanzien van de kleine fracties iets aan tijd te verruimen. Als we deze niet vaststellen dan is de huidige Spreektijdenregeling van kracht, die eerder met elkaar is vastgesteld. Er is getracht om de wensen van de Staten te vertalen in wat hier voorligt. Ik heb vanmorgen aangegeven dat we
- 1130 inderdaad zullen kijken naar het Reglement van Orde, zoals de heer Köhler dat heeft aangegeven. Ik heb daarbij niet gezegd dat dit per se deze periode zou moeten veranderen. We moeten de griffie de tijd geven om het op een goede manier te kunnen doen. Het is meer dan alleen fractievergoedingen en spreektijden. In het Reglement van Orde staat eigenlijk alles beschreven zoals wij met elkaar vergaderen. Er is een historie achter hoe die regels tot stand zijn gekomen.
- 1135 Die zijn niet uit de lucht komen vallen. Dat geldt ook voor spreektijdenregelingen. Als we die met elkaar bespreken en ter discussie stellen dan moeten we die historie, waarom we dat hebben gedaan, meenemen, zodat we niet met nieuwe regels straks concluderen dat we eigenlijk te snel afscheid hebben genomen van de oude, omdat het op enig moment in de Staten niet werkte. Met Statenlid Zoon ben ik voor een levendig debat. Ik ben blij dat u zowel in de commissies, maar
- 1140 ook in de Staten enige vrijheid geeft aan de voorzitters om het debat te stimuleren. Uiteindelijk vallen we natuurlijk terug op de regels, die we met elkaar afspreken en vaststellen.

De **VOORZITTER**: Ik constateer dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Na de afronding van deze beraadslaging kunnen geen moties of amendementen worden ingediend.

- 1145 *De vicevoorzitter draagt het voorzitterschap terug over aan de heer Van Dijk, hierna te noemen: voorzitter.*

10. Vragenuur

- 1150 De **VOORZITTER**: Er zijn geen interrupties toegestaan en er kunnen ook geen moties worden ingediend conform het Reglement van Orde.

Windturbines op land

- 1155 Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): De provincie heeft besloten plannen en uitvoering van windturbines op land op te schorten, totdat het landelijk onderzoek naar mogelijk schadelijke effecten op de volksgezondheid bekend zijn geworden. In de gemeente Amsterdam gaat men gewoon verder met de plannen voor windturbines op land. Kan dit zomaar? Heeft de provincie niet het laatste woord? Kan de PS de plannen en acties van de gemeente Amsterdam overrulen?

- 1160 Of kunnen gemeenten individueel gewoon doorgaan met windmolens, terwijl de Provincie het wijze besluit heeft genomen te wachten op de uitkomsten van het landelijk onderzoek naar windmolens?

Vluchtelingenopvang

- 1165 Dan heb ik nog enkele vragen over de opvang van vluchtelingen.
Hoe gaan we in de provincie Noord Holland vluchtelingen opvangen? De veiligheidsregio's willen dat de landelijke overheid gemeenten kan dwingen om extra asielzoekers op te vangen. (Dit is inmiddels een feit geworden.) Op welke wijze wordt dit standpunt richting het kabinet kenbaar gemaakt? Er dreigt een noodsituatie te ontstaan voor de opvang van niet-Oekraïense asielzoekers
- 1170 in Nederland. Hoe wordt dit het hoofd geboden binnen deze provincie? Bekend is dat er op alle fronten een tekort aan opvangplekken is. Aan de andere kant weten we ook dat door het tekort aan sociale huurwoningen, de wachttijd voor een sociale huurwoning inmiddels is opgelopen tot tien tot vijftien jaar. Welke rol ziet de Commissaris, of de gedeputeerde, voor zichzelf om binnen onze provincie te komen tot een werkwijze waarbij vluchtelingen goed opgevangen worden,
- 1175 zonder dat daarbij de wachttijd voor een sociale huurwoning zal toenemen? Minister de Jonge (Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) heeft de Tweede Kamer de Nationale Woon- en Bouwagenda en het Programma Woningbouw aangeboden. De gepresenteerde plannen moeten zorgen voor meer regie, meer tempo en tot betere beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit van het Nederlandse woningaanbod. Wat gaat de rol van de provincie hierin zijn? Is er bij
- 1180 Gedeputeerde Staten bereidheid om te komen tot tijdelijke bouw van huisvesting op weilanden, nu deze mogelijkheid ook voor 25 jaar geboden wordt aan het plaatsen van zonnepanelen? Zo nee, waarom niet? Is er bij Gedeputeerde Staten bereidheid om, indien wij met een initiatiefvoorstel daartoe komen, welwillend te kijken naar de mogelijkheden voor tijdelijke bouw van huisvesting op weilanden?
- 1185 Gedeputeerde **STIGTER**: De provincie heeft niet besloten tot opschorting van plannen of uitvoering van windparken. In de laatste Statenvergadering heeft u besloten om de partiële herziening van de Omgevingsverordening 2020 aan te houden, c.q. uit te stellen tot behandeling in mei. Dat is wat anders dan opschorten. Er speelt nog de uitspraak van Raad van State rondom
- 1190 een windpark in Groningen. Dat geeft aan dat er lokaal maatwerk mogelijk is. Daarvoor zal een eigen onderbouwing moeten worden gemaakt. Van opschorten is geen sprake. Totdat de partiële herziening in werking is getreden, is Gedeputeerde Staten bevoegd gezag voor de vergunningverlening voor windparken. Als een plan strijdig is met een bestemmingsplan moeten de Staten een Verklaring van geen Bedenkingen indienen. Dat is uw rol voor zover het aan de
- 1195 orde gaat zijn. We zijn in overleg met Amsterdam over hoe de procedure eruit gaat zien voor de parken waarover u eerder heeft gesproken, zoals in de Haven.
We gaan 'slechts' over Noord-Holland. Amsterdam heeft haar eigen bevoegdheden. De uitspraak van de Raad van State laat toe dat Amsterdam, of iedere andere gemeente, door gaat in de voorbereiding van planvorming.
- 1200 *De voorzitter draagt het voorzitterschap over aan de vicevoorzitter Statenlid Kocken, hierna te noemen: voorzitter.*

De heer **VAN DIJK** (Commissaris van de Koning): De opvang van Oekraïense vluchtelingen en andere groepen asielzoekers is op dit moment belegd bij de Veiligheidsregio. In eerste instantie is de provinciale Regietafel, -die ik mag voorzitten als Rijksheer, namens de minister van Binnenlandse Zaken en Justitie-, met name gericht op de midden- en lange termijn opvang van asielzoekers. Men is bezig in Nederland om naar een meer flexibele asielopvang te komen in de gehele keten. Dat werd verstoord doordat er meer asielopvang kwam dan gepland, met als gevolg dat we ons zijn gaan bezighouden met tijdelijke opvang, op boten en in hotels. Daar kwam de oorlog in Oekraïne bij. Dat noopt het Kabinet om de Veiligheidsregio's integraal verantwoordelijk te maken. Noord-Holland kent vijf Veiligheidsregio's. Als er 2000 vluchtelingen moeten worden opgevangen, dan is dat in Noord-Holland maal vijf. De voorzitters hebben gevraagd de structuur van de provinciale Regietafel te blijven hanteren om afstemming te houden tussen de vijf Veiligheidsregio's. We overleggen wekelijks met elkaar. Dat heeft ertoe geleid om ook binnen de Provincie een taskforce op te tuigen, met alle disciplines om mee te denken met gemeenten, daar waar versneld noodwoningen moeten worden gerealiseerd. Tot de dag van vandaag proberen we gemeenten daarbij zo goed mogelijk te ondersteunen. De formele verantwoordelijkheid ligt bij de Veiligheidsregio's. De landelijke overheid kan gemeenten dwingen om extra asielzoekers op te vangen. Dat is een van de uitkomsten van het Veiligheidsberaad. Op enig moment was er het gevoel dat de druk op een aantal schouders wel heel erg zwaar werd, terwijl andere gemeenten minder druk hadden. In een brief van het Veiligheidsberaad, gesteund door de Commissarissen van de Koning is de Staatssecretaris opgeroepen om gemeenten te dwingen tot opvang. We hopen dat er snel iets uitkomt. Nu gaat het om een eerste tranche vluchtelingen uit Oekraïne, maar de verwachting is dat er nog veel meer mensen een veilig heenkomen zullen zoeken bij ons in de provincie.

Op dit moment zijn er veel gemeenten in deze provincie die hun schouders er onder zetten. Binnen heel veel gemeenten wordt opvang georganiseerd. Juist om verdringing te voorkomen, wordt getracht dit in zekere coördinatie te doen. Er komt ook iets achterlangs als medische zorg, onderwijs en andere zorg. Mensen die privé mensen in huis opvangen hebben inmiddels ervaren dat dit niet altijd even soepel verloopt. Er is een tekort aan opvangplaatsen. Het is niet zo dat hiervoor huurwoningen worden ingezet. Er wordt gezocht naar de realisatie van tijdelijke woningen. Dat is mogelijk door middel van modulair bouwen. Ook Provincie Noord-Holland is haar eigen vastgoed gaan bekijken voor de eventuele realisatie van opvang. Dat is een intentie. Het college en de Provincie steunen dat ons vastgoed wordt ingezet. Dat zouden bijvoorbeeld locaties kunnen zijn voor tijdelijke woningen. Ik hoop dat we daarmee op niet al te lange termijn aan de slag kunnen gaan.

U stelde een vraag over minister De Jonge en zijn nationale Woon- en bouwagenda. De heer Loggen zou hierover het een en ander kunnen vertellen, maar hij is helaas niet aanwezig. Vooruitlopend zijn we binnen de provincie aan het werk met woonakkoorden. Daarbij worden specifieke afspraken gemaakt voor verschillende doelgroepen. Als meer helder wordt over het programma van minister De Jonge, zullen we, als dat nodig is, onze woondeals ook bijvoorbeeld voor de MRA, updaten naar het benodigde niveau. Wat dat betreft ook alle hens aan dek. De tijdelijke bouw op weilanden is nu al mogelijk, als het geen beschermd provinciaal landschap is. Daarvoor is geen initiatiefvoorstel nodig. Locaties waar zonnepanelen gedacht zijn, zijn

locaties waarvan wordt verwacht dat er de komende 25 jaar geen woningbouw nodig of mogelijk is, bijvoorbeeld vanwege milieu. Binnen de provinciale regels is er voldoende ruimte voor tijdelijk bouwen in weilanden. Het team is er mee aan de slag. Naast de locaties speelt de beschikbaarheid van modulaire units, bouwmaterialen en uitvoerend personeel. Dat zijn nog wel uitdagingen. Het plaatsen gebeurt uiteraard in goede afstemming met de gemeenten. Zij zijn uiteindelijk degenen die daarover moeten beslissen. De Provincie staat klaar om te helpen.

Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): Burgemeester Schuurmans van gemeente Haarlemmermeer deed een beroep op de Provincie om naar de procedures te kijken, zodat de bouw kan worden versneld.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Dit weekend werd ik geattendeerd op een krantenartikel in De Gelderlander, waarin stond dat huisdieren van Oekraïense vluchtelingen niet meer welkom zijn in de noodopvang in Harskamp. Mensen die alles al kwijt zijn, dreigen nu in Nederland ook nog eens afscheid te moeten nemen van hun gezinslid. Gemeente Zaanstad heeft naar aanleiding van vragen van de PvdD aangegeven vluchtelingen uit Oekraïne zoveel mogelijk samen met hun huisdier op te vangen. Zou de Commissaris zich in zijn contacten met gemeenten en Veiligheidsregio's willen inzetten om te zorgen dat dit Zaans initiatief provinciebreed omarmd wordt?

De heer **DESSING** (FvD): Naar aanleiding van het modulair bouwen in weilanden van tijdelijke woningen voor de opvang van vluchtelingen vraag ik me af of deze mogelijkheid die nu gecreëerd wordt ook voor andere schrijnende situaties een optie kan zijn. Biedt dit een opening voor groepen die ook al heel lang wachten op een woning?

De heer **VAN DIJK** (Commissaris van de Koning): Ik hoorde mevrouw Schuurmans ook, maar ik voel me in die zin niet aangesproken, maar wel toegesproken. We werken er hard aan om tijdelijke bouw versneld te realiseren. Een van de redenen waarom we een taskforce hebben ingericht is juist om daar waar hick ups zijn, gemeenten te helpen. Het is niet zo dat de bescherming van provinciaal landschap nu in een keer van tafel is, als er een wens voor tijdelijke woningbouw is.

De vraag met betrekking tot de huisdieren zal de Commissaris meenemen. Hij heeft het probleem als zodanig nog niet ervaren aan de provinciale Regietafel.

Het is niet zo dat we alle problemen kunnen oplossen. Het zou kunnen zijn dat een tijdelijke woonlocatie wordt gemaakt. Daar kunnen statushouders een plek krijgen, zodat asielopvang op een andere plek weer mogelijk is. Natuurlijk wordt altijd gekeken naar meekoppelkansen.

Uitgaande van een 'normale' situatie, dan kent asielopvang altijd pieken en dalen. Een wens is om naar de multifunctionaliteit te kijken van bijvoorbeeld tijdelijke oplossingen, als daarvoor ruimte zou zijn. Denk daarbij ook aan arbeidsmigranten. Op dit moment is de nood het hoogst bij de reguliere asiel en de Oekraïners. Een van de zaken waarop de Commissaris toeziet, is dat er geen onderscheid wordt gemaakt. Het is formeel aan andere systemen ontleend, maar beide hebben rechten.

De vicevoorzitter draagt het voorzitterschap terug over aan de heer Van Dijk, hierna te noemen: voorzitter.

1290

Nieuwbouw Lisserbroek

Mevrouw **KUIPER** (CDA): In het Haarlems Dagblad van woensdag 30 maart is een artikel geplaatst met als kop “Plan voor verdriedubbeling Lisserbroek zit muurvast”. De heer Mens, van de stichting Samen Lisserbroek geeft in dit artikel aan dat er een ruit van wegen om Lisse en Lisserbroek nodig is voor de bereikbaarheid van het totale dorp. Volgens hem wil de coalitie in de provincie Noord-Holland niet investeren in asfalt. De consequentie daarvan is, volgens dit artikel, dat er geen nieuwbouw komt, terwijl de provincie wel woningbouw wil. Dat kan ook, maar dan moet eerst het verkeer uit Lisserbroek worden gehaald.

1295

Mijn vraag aan gedeputeerde Olthof is: Klopt het dat de provincie Noord-Holland niet bereid is om op deze plek te investeren in de aanleg van asfalt, in de ontsluiting? En kan u gezien dit artikel een toelichting geven op de realiseerbaarheid van nieuwbouw in Lisserbroek van circa 2.500 woningen in het licht van de benodigde ontsluiting hiervan en de rol van de provincie Noord-Holland daarin?

1300

1305

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik heb het krantenartikel gelezen. Ik vroeg me daarbij af of ik er wel bij aanwezig geweest ben. De gedeputeerde was op 23 maart in het gebied. Er was een goed gesprek met ontwikkelaars en betrokken bewoners. Het gesprek ging over de ambities die er zijn en de betrokkenheid van bewoners. Op dit moment liggen er plannen voor 2325 woningen, met een verkeersplan. Provincie Noord-Holland is met gemeenten en Zuid-Holland in gesprek over HOV Noordwijk-Schiphol. Deze lijn gaat door het gebied. We zijn bezig met de Nieuwe Bennebroekerweg. Er is een inventarisatie gemaakt van mobiliteitsvraagstukken. Ik herken me niet in wat in het artikel gesteld wordt, ook omdat het op die manier niet aan de orde is geweest.

1310

1315

Verhuren van visrechten

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): De paling staat op de internationale Rode Lijst van ernstig bedreigde diersoorten. Dezelfde lijst waar ook dieren als de panda staan. In Nederlandse wateren is het aantal palingen in 50 jaar met meer dan 90 procent afgenomen. Uit de evaluatie van het afgelopen jaar blijkt dat onze maatregelen onvoldoende werken.

1320

International Council for the Exploration of the Sea (ICES), dé autoriteit op dit gebied heeft uitgesproken dat vanaf 2022 overal een stop op de vangst van paling zou moeten komen. Door Nederlandse en internationale viswijzers wordt geadviseerd om geen paling te eten. Niet voor niets wordt een broodje paling ook wel een broodje Panda genoemd.

1325

Op 28 maart 2022 maakte Provincie Noord-Holland bekend voornemens te zijn om met één partij een huurovereenkomst aan te gaan voor het aalvisrecht in het water van de Zesstedenvaart vanaf het Zeddegat tot Edam. De partij aan welke het aalvisrecht verhuurd wordt mag dan in het gebied de komende zes jaar paling doden. De provincie verhuurt het aalvisrecht ook op andere plekken in de provincie, elke keer voor zes jaar. De provincie heeft een morele verantwoordelijkheid om bedreigde diersoorten te beschermen. Het kan niet zo zijn dat de

1330

provincie visrechten verhuurt voor het doden van een ernstig bedreigde diersoort. We hebben de

volgende vragen aan Gedeputeerde Staten. Is de provincie bereid om de mogelijkheid te onderzoeken om in de toekomst geen aalvisrecht te verhuren en het aangaan van nieuwe huurovereenkomsten (te beginnen met de bovengenoemde) on hold te zetten totdat we dit goed met de commissie hebben besproken? Is de provincie bereid te communiceren (via eigen
1335 nieuwskanalen, maar ook in gesprekken binnen EU-verbanden en het Rijk) dat ze pal staat voor de bescherming van de paling en de natuur en te verklaren dat de provincie het advies van ICES voor nulvangst van harte ondersteunt? Is de provincie het eens met de nationale en internationale viswijzers, die adviseren om geen paling te eten? Is de provincie bereid om geen evenementen of projecten te sponsoren/ondersteunen waarbij paling wordt gedood en/of geserveerd, deels in lijn
1340 met wat afgesproken is ten aanzien van krabben en kreeften? Wie handhaaft de afspraken waaraan de huurders van het aalvisrecht zich op papier moeten houden? Hoeveel mensen zijn verantwoordelijk voor de controle en handhaving en de aanpak van stropers en hoe vaak wordt per jaar gecontroleerd?

1345 Gedeputeerde **ZAAL**: Ik vertegenwoordig collega Rommel omdat dit de portefeuille Grond betreft. Laat ik voorop stellen dat de zorg over de stand van de aal- en palingstand door Provincie Noord-Holland, het Rijk en Europa gedeeld wordt. Een verordening stelt maatregelen voor om de aalstand te herstellen. Ook zijn er aalbeheerplannen van LNV, zowel landelijk als regionaal. Wij hanteren deze normen bij het uitgeven van visrechten. We handelen in overeenstemming met die
1350 bescherming en maatregelen die de aalstand verbeteren.

Het is niet opportuun om hier anders naar te kijken naar aanleiding van een rondvraag in Provinciale Staten. Het lijkt een goed onderwerp voor de Staten om te agenderen in de commissie. Binnen het huidige juridische kader kan niet opeens een procedure stop worden gezet. Het gesprek daarover aangaan in de communicatie daartoe is het college altijd bereid.

1355 Het aalbeheer en de aalstand is de verantwoordelijkheid van het Rijk. Daar vindt ook de communicatie plaats.

Wij erkennen dat de aal bescherming behoeft en dat de aalstand ons zorgen baart. Vanuit de Europese en nationale wetgeving werken we daaraan.

We geven voorlichting. Ik kan u een link toezenden. Evenementenorganisaties wordt gevraagd om
1360 deel te nemen aan een Webinar, waarin het gaat over duurzame vangst en de consumptie van vis waarvan de stand herstel behoeft.

De Provincie handhaaft privaatrechtelijk de afspraken over de verhuur van visrechten. Daarnaast vindt publiekrechtelijke handhaving plaats vanuit de NVWA. Het is het college niet bekend hoe vaak deze organisaties controleren.

1365 Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Dank aan de gedeputeerde dat zij aansluit op de analyse van onder andere ICES. We gaan het zeker in de commissie agenderen. Weet de gedeputeerde dat de evaluatie van de oude beheerplannen vorig jaar onvoldoende was? Weet zij wat de laatste cijfers zijn van de uittrek van volwassen palingen versus het EU-doel voor Nederland? Ik weet dat we hier
1370 niet aan voldoen. De vraag is om hier kritisch naar te kijken.

De **VOORZITTER**: Als er geen behoefte is aan het stellen van nadere vragen dan sluit ik de rondvraag.

1375 **11. Beraadslaging Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)**

De **VOORZITTER**: Er zijn geen actualiteiten aangekondigd.

1380 **12. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag**

De **VOORZITTER**: Er zijn drie moties VOD ingediend. Een door 50PLUS/PvdO over de huisvesting van vluchtelingen, een door de SP en Liberaal N-H over onderzoek naar hoge inflatie als gevolg van Oekraïne oorlog en een motie door JA21 over een bouwstop.

1385

De heer **VAN DIJK** (Commissaris van de Koning): De motie roept Gedeputeerde Staten op om in overleg met het Kabinet, gemeenten en vluchtelingenopvang te regelen dat het niet veel impact heeft op sociale huurwoningen en om met een plan van aanpak te komen. Eerder gaf ik aan wat we op dit moment aan het doen zijn. Ik ontraad deze motie. Op dit moment zijn we met de provinciale eigendommen aan de slag. We hebben in kaart gebracht waar eventueel opvang kan plaatsvinden. Dat doen we in samenspraak met de betrokken gemeenten en het COA. Ik heb wekelijks contact met de voorzitters van de Veiligheidsregio's. Opvangen van vluchtelingen is acuut en dat vindt dus niet plaats in sociale huurwoningen. Het heeft daarop dus geen effect. Op dit moment wordt er juist gewerkt aan een tussenoplossing met tijdelijke woningen, met name ook voor spoedzoekers. Dat zal hopelijk juist de druk op de sociale huurwoningen wat ontlasten. Voor een groot deel kan ik ook verwijzen naar de beantwoording die ik heb gegeven op de mondelinge vragen.

1390

1395

1400

1405

1410

1415

Gedeputeerde **ZAAL**: De motie VOD van de SP en Liberaal N-H over het onderzoek naar de hoge inflatie. Het is evident dat de gevolgen van de oorlog in Oekraïne enorm zijn, zowel humanitair als economisch. De miljoenen vluchtelingen die naar Europa komen met hun spullen en huisdieren, moeten worden opgevangen. Hiervoor is vandaag al voldoende aandacht geweest. Er zijn grote economische gevolgen voor ondernemers en inwoners. De energieprijzen, prijzen van grondstoffen, de inflatie en de koopkracht: het raakt ons allen heel zwaar. Het in kaart brengen van oorzaken en het nemen van mogelijke maatregelen tot verzachting van die gevolgen ligt in eerste instantie bij het Rijk en Europa. Het is niet verstandig om in Noord-Holland nog een specifiek onderzoek te doen naar de gevolgen voor onze inwoners en ondernemers. We hebben geen inzicht in de financiën van deze inwoners en ondernemers. De maatregelen liggen op het terrein van het Rijk en Europa. Het Rijk doet daar al iets aan bijvoorbeeld ten aanzien van de energieprijzen.

De motie VOD wordt ontraden als het gaat om zelf specifiek onderzoek te doen, dan wel eigen maatregelen te nemen. Ik wil u aanbieden om voor het zomerreces, op basis van de data die Noord-Holland sowieso verzamelt en de gesprekken met de sectoren die het hardst geraakt worden, een technische briefing te houden. Met die toezegging hoop ik u te kunnen bewegen om de motie VOD in te trekken. De zorgen worden gedeeld. Binnen onze eigen capaciteit en werkgebied gaan we ermee aan de slag.

Gedeputeerde **OLTHOF**: De motie VOD van JA21 met als titel 'Voorkom bouwstop' wordt ontraden. In de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid heb ik aangegeven dat de Provincie en Nederland een veel groter vraagstuk hebben. Door de oorlog in Oekraïne en andere crises heeft het land met enorme prijsstijgingen, capaciteitsproblemen en een tekort aan (bouw)materialen te maken. Binnen de portefeuille wordt bekeken wat dit betekent voor de realisatie van plannen. Binnenkort volgt een brief. Deze motie kan niet worden uitgevoerd, omdat de vraagstukken niet alleen over stikstof gaan, maar verder reiken. Tijdens de coronacrisis is reeds naar de portefeuille gekeken en zijn projecten naar voren gehaald om juist de markt te stimuleren door te gaan met bouwen.

De **VOORZITTER**: Daarmee zijn de drie moties VOD voorzien van een reactie vanuit Gedeputeerde Staten. In de besluitvormende vergadering wordt over deze moties besloten.

13. Sluiting beraadslagende vergadering

De **VOORZITTER**: Om 17:00 uur start de online besluitvormende vergadering. Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beraadslagende vergadering. Straks sluit ik de beraadslagende vergadering. Vervolgens zal ik online de besluitvormende vergadering openen, zodat we daarna met de stemmingen kunnen beginnen.

Ik sluit de vergadering.

Sluiting 15.36 uur

Notulen -vastgesteld-

Besluitvormende vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland

5

Datum	:	4 april 2022
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier	:	mw. K. Bolt
Contactpersoon griffie	:	mw. V. Mulder - statengriffie@noord-holland.nl

10

15

20

Aanwezig: Mw. R. Alberts-Oosterbaan (SP), mw. W. van Andel (CDA), dhr. R.J.P. Baljeu (Fractie Baljeu) Statenlid S. Becker (GL), hr. D.J. van den Berg (JA21), mw. I.A. Bezaan (PVV), Statenlid M.T. Cardol (GL), dhr. J.J. Carton (PvdA), dhr. M. Deen (PVV), dhr. R.J. Dekker (FvD), dhr. J. Delsing (FvD), mw. S.S. Doevendans (PvdA), Statenlid J.W. Dulfer (GL), mw. G. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland), Statenlid A. Gielen (GL), dhr. J.P.H.M. van Gilse (VVD), mw. L. Gonggrijp (D66), Statenlid J. Gringhuis (GL), mw. J.M.E de Groot (SP), dhr. G.J.W. Hartog (VVD), dhr. D.G. Heijnen (CDA), dhr. J.P. Hollebeek (PvdD), dhr. Van Hooff (PVV), dhr. W. Hoogervorst (SP), mw. A.A.J. Jellema (PvdA), mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee (VVD), dhr. E.B. Kanik (D66), mw. A.C. Kapitein (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU), Statenlid R.P.M. Kocken (GL), dhr. G.H.J. Köhler (JA21), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), Ines Kostić (PvdD), dhr. S. Koyuncu (DENK), mw. C.D.M. Kuiper-Kuijpers (CDA), dhr. G.L.J. Leerink (PvdA), dhr. E.J. van der Maas (VVD), dhr. I.J.M. Mantel (JA21), mw. M.A.H. van Meerten-Kok (VVD), dhr. H.S. Mulder (D66), dhr. A.J.M. Muurlink (PvdA), mw. A. Nanninga (JA21), dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD), mw. W. van Soest (50PLUS/PvdO), dhr. M.C. Steeman (D66), mw. A.J.C.E. Strens (D66), dhr. K.J. Terwal (VVD), mw. J. Vastenhouw (FvD), mw. A.T.B. de Vries (PvdA), Statenlid N.M. van der Waart (GL), dhr. B.G.P. de Wit (VVD), Statenlid T.K. van Wijnen (GL), dhr. G.R. Zaal (GL), Statenlid F.A.S. Zoon (PvdD)

Afwezig: dhr. E.W.J. Jensen (JA21)

25

30

35

40

45

Agenda	Paginanummer
1. Opening	02
2. Vaststelling agenda	02
3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding	02
3b. Lijst geheimhouding PS	02
4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 7 maart 2022	02
5. Vaststelling Strategische Statenagenda	03
6. Vaststelling lijst ingekomen stukken	03
7. Voortgangslijst van moties	03
8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk	03
8a. Dit punt is behandeld als agendapunt 9a.	03
8b. Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer (Voordracht 22-2022)	03
8c. Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning (Voordracht 19-2022)	03
9. Agenda Slimme en Schone Logistiek (Voordracht 21-2022)	03
9a. Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland (Voordracht 23-2022)	04
10. Vragenuur	05
11. Stemming moties Actualiteiten (indien deze zijn ingediend)	05
12. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag	05
13. Sluiting besluitvormende vergadering	05

1. Opening

De **VOORZITTER**: Dames en heren. Ik open de besluitvormende vergadering. Uiteraard allereerst
50 welkom aan de Statenleden, die in deze online vergadering aanwezig zijn, maar natuurlijk ook de
andere belangstellenden, die meekijken. Er wordt digitaal gestemd over ingediende moties,
amendementen en de in de eerder vandaag gehouden beraadslagende vergadering besproken
voordrachten. Er kunnen nu geen moties of amendementen meer worden ingediend. Zojuist is
vastgesteld dat alle Statenleden zijn ingelogd in MS Teams. In Notuvote zijn 54 Statenleden
55 ingelogd. Er is een bericht van verhindering ontvangen van de heer Jensen (JA21).

Een proefstemming wordt gehouden.

De heer **HOOGERVORST** (SP): Straks bij de Moties Vreemd aan de Orde van de Dag wordt de
60 motie VOD van de SP en Liberaal N-H, getiteld 'Onderzoek gevolgen hoge inflatie' aangehouden
tot het verslag van gedeputeerde Zaal binnen is. Zij heeft een toezegging gedaan dat ze met
ondernemers in gesprek gaat. De indieners wachten de landelijke ontwikkelingen af en komen
eventueel op een later moment terug met deze motie.

65 De **VOORZITTER**: Motie VOD 40 is aangehouden.

2. Vaststelling agenda

De **VOORZITTER**: In een hybride en online vergadering wordt geen primus vastgesteld. Een
70 eventuele hoofdelijke stemming geschiedt op volgorde van fracties, conform het addendum op
het Reglement van Orde in het kader van digitaal vergaderen.
Hamerstuk 8a. 'Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland' is onthamerd. Over de
betreffende voordracht 23 zal worden gestemd bij agendapunt 9a.

75 De agenda wordt vastgesteld.

3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding

De **VOORZITTER**: Er zijn geen stukken ter bekrachtiging geheimhouding ingekomen.
80

3b. Lijst geheimhouding PS

De **VOORZITTER**: Dit agendapunt is behandeld in de beraadslagende vergadering.

85 4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 7 maart 2022

De **VOORZITTER**: Ik heb zelf een opmerking. Dat betreft '3,1 miljoen euro' op pagina 34, regel
1410. Dat moet zijn, en zo is het ook uitgesproken, 1,3 miljoen euro. Deze wijziging is
90 aangebracht in de notulen van de Statenvergadering van 7 maart 2022.

Zijn er nog anderen die op- of aanmerkingen hebben op deze notulen?

De notulen zijn met inachtneming van de bovengenoemde wijziging vastgesteld.

95 **5. Vaststelling Strategische Statenagenda**

De **VOORZITTER**: Verlangt iemand het woord? Zo niet dan is de Strategische Statenagenda vastgesteld.

100 **6. Vaststelling lijst ingekomen stukken**

De **VOORZITTER**: In de beraadslagende vergadering heeft u de mogelijkheid gehad om er wat van te vinden. Er zijn geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand het woord? Zo niet, dan is voor wat betreft de afdoening van de brieven, conform het besluit van het Presidium besloten.

105 **7. Voortgangslijst van moties**

De **VOORZITTER**: U heeft eerder al opmerkingen kunnen maken in de beraadslagende vergadering. Er zijn verder geen opmerkingen ontvangen. Verlangt iemand daarover nog het
110 woord? Zo niet, dan stel ik voor deze lijst vast te stellen.

8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk

115 **8a. Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland (Voordracht 23-2022)**

De **VOORZITTER**: Dit agendapunt is onthamerd en wordt als behandeld als agendapunt 9a.

8b. Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer (Voordracht 22-2022)

120 **8c. Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning (Voordracht 19-2022)**

De **VOORZITTER**: Verlangt iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening bij 8b. of 8c.? Zo niet dan zijn de besluiten onder 8b. en 8c. aangenomen.

125 **9. Agenda Slimme en Schone Logistiek (Voordracht 21-2022)**

De **VOORZITTER**: Allereerst wordt in stemming gebracht amendement 6 'Navigatiesysteem TomTom voor vrachtwagens', ingediend door Liberaal N-H en SP.

Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

130 Amendement 6 is met 39 stemmen tegen en 15 stemmen voor verworpen. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, FvD, JA21, Liberaal N-H, PvdD en de SP.

Motie 42 'Duidelijke groene grenzen aan ontwikkeling transport en logistiek'

Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

135 Motie 42 is met 25 stemmen voor en 29 stemmen tegen verworpen. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, CU, DENK, GL, Liberaal N-H, PvdD, PvdA en de SP.

Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Ik wil worden geacht tegen motie 42 te hebben gestemd. Ik vergiste me. Ik dacht dat de voordracht zelf in stemming werd gebracht.

140

De **VOORZITTER**: We hebben er aantekening van gemaakt. Dat is uw stemverklaring.

Motie 43 'Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen'

Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

145

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Een stemverklaring. We nemen enige afstand van het betoog van Statenlid Kostić, maar wij zullen deze motie wel steunen, behoudens het feit dat wij tweede en derde generatie biobrandstoffen wel willen meenemen.

150 Motie 43 is met 50 stemmen voor en 4 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd Liberaal N-H en de PVV.

Voordracht 21 'Agenda Slimme en Schone Logistiek'

Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

155

De heer **DESSING** (FvD): Het is belangrijk om na te denken over een goed ingerichte logistiek voor Noord-Holland. Dit document bevat zeker goede elementen en is zorgvuldig en compleet van inhoud. FvD heeft echter fundamentele bezwaren bij de uitwerking van de Duurzaamheidsagenda, waardoor er in Noord-Holland alleen al 300 extra windturbines nodig zijn om 30 procent elektrificatie in de transportsector in Noord-Holland mogelijk te maken. Dit is een opmaat naar een onacceptabele verwoesting van het Noord-Hollandse landschap. Daarom zullen wij, alles afwegende, toch tegen deze voordracht stemmen.

160

De heer **DEEN** (PVV): Wij kunnen wel instemmen met het voorliggende besluit, maar we staan wel heel kritisch ten opzichte van het 'EU-sausje', dat over deze agenda ligt en de onrealistische ambities die te maken hebben met klimaat en energie. Dit hebben we tijdens de commissie ook duidelijk gemaakt. Vanwege het stikstofsprookje staat onze fractie op dat punt niet volledig achter ambitie 3.

165

170 Voordracht 21 is met 51 stemmen voor en 3 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd FvD.

9a. Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland
(Voordracht 23-2022)

175

De **VOORZITTER**: Er zijn geen moties of amendementen ingediend.

Ik ga direct over tot stemming over voordracht 23. Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

180 Voordracht 23 is met 45 stemmen voor en 9 stemmen tegen aangenomen. Tegen hebben gestemd Fractie Baljeu, JA21, Liberaal N-H en de PvdD.

10. Vragenuur

185 De **VOORZITTER**: Dit agendapunt is al afgerond in beraadslagende vergadering.

11. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)

190 De **VOORZITTER**: Er zijn geen actualiteiten ingediend.

12. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag

De **VOORZITTER**: Ik begin met het in stemming brengen van motie VOD 39.

195

Motie VOD 39 'Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen' Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

Motie VOD 39 is met 46 stemmen tegen en 8 stemmen voor verworpen. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, DENK, Fractie Baljeu, JA21 en Liberaal N-H.

200

Motie VOD 41 'Voorkom bouwstop' Wenst iemand hoofdelijke stemming, een stemverklaring of aantekening?

Motie VOD 41 is met 44 stemmen tegen en 10 stemmen voor verworpen. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, Fractie Baljeu, JA21, Liberaal N-H en de PVV.

205

13. Sluiting besluitvormende vergadering

De **VOORZITTER**: Het was vandaag een snelle vergadering. Ik zie u graag gezond en wel weer terug in de eerstvolgende Statenvergadering op 23 mei 2022. Ik wens u nog een fijne avond en sluit hierbij de besluitvormende vergadering.

210

Sluiting 17.31 uur.

Gewijzigde agenda PS-vergadering (beraadslaging)

Datum	4 april 2022
Tijd	Aanvang 13:00 uur
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	A.Th.H. van Dijk
Toelichting	Live volgen of terugkijken kan via: https://noord-holland.stateninformatie.nl

Agendapunt 8a is onthamerd in PS van 4-4-2022 en behandeld als bespreekpunt 9a.

- 1 **Opening en mededelingen.**
- 2 **Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden.**
- 3.a **Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.**
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 3.b **Lijst geheimhouding PS.**
- 4 **Vaststelling notulen en besluitenlijst van de beraadslagende en besluitvormende vergadering van 7 maart 2022.**
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 5 **Vaststelling Strategische Statenagenda.**
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 6 **Vaststelling lijst ingekomen stukken.**
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 7 **Voortgangslijst van moties.**
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 8 **Voorlopig aangemerkt als hamerstuk.**
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
Indien de commissie of het presidium besluit dat het een hamerstuk is, dan wordt het punt bij de hamerstukken gevoegd.

- 8.a *Dit punt (Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland) wordt behandeld onder punt 9a.*
- 8.b **Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer.**
Voordracht 22
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 8.c **Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning.**
Voordracht 19
(Vaststelling vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 9 **Agenda Slimme en Schone Logistiek.**
Voordracht 21
(Stemming over amendementen, moties en voordracht vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 9.a **Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland.**
Voordracht 23
(Stemming over amendementen, moties en voordracht vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 10 **Vragenuur.**
Het Statenlid dat tijdens het vragenuur mondelinge vragen wil stellen, dient deze vragen in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 13.00 uur.
- 11 **Beraadslaging Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten).**
(Stemming van ingediende moties vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
Het Statenlid dat een verzoek tot het houden van een actualiteit wil doen, dient dit verzoek in bij de griffie, uiterlijk op vrijdag voorafgaand aan de vergadering om 12.00 uur.
- 12 **Indien aan de orde: advies GS motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.**
(Stemming over ingediende moties vindt plaats in de besluitvormende vergadering.)
- 13 **Sluiting beraadslagende vergadering.**

Spreekijdverdeling Statenvergadering van 4 april 2022

Het presidium heeft besloten de spreekijdverdeling voor PS van 4 april a.s. te baseren op 4 uren vergaderen.

Voor de vergadering van 4 april a.s. wordt de volgende verdeling gehanteerd:

Fractie	Spreektijd PS
GroenLinks	18 min.
VVD	16 min.
D66	14 min.
PvdA	14 min.
JA21	10 min.
CDA	10 min.
FvD	10 min.
Partij voor de Dieren	10 min.
PVV	10 min.
SP	10 min.
ChristenUnie	10 min.
50PLUS/Partij van de Ouderen	10 min.
DENK	10 min.
Fractie Baljeu	5 min.
Liberaal NH	5 min.
Totaal PS	152 min.
GS	61 min.
Technische tijd	27 min.
Totaal	240 min.

Addendum voor de online PS-vergadering bij het Reglement van Orde voor PS van Noord-Holland

Inleiding

De “Tijdelijke wet digitale beraadslaging en besluitvorming provincies,(...)” maakt het mogelijk dat de Staten van Noord-Holland online vergaderen en rechtsgeldige besluiten nemen.

Het voeren van online beraadslagingen in het verband van de Statenvergadering vergt een andere orde en discipline van de Staten. In dat kader is dit addendum bij het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten opgesteld.

In het addendum is een aantal aanvullingen en een enkele afwijking van het Reglement van Orde opgenomen, waarmee een ordelijk en rechtsgeldig verloop van de beraadslaging en besluitvorming mogelijk gemaakt wordt. Na afloop van de eerste online Statenvergadering zal met het Presidium worden geëvalueerd.

Voorafgaand aan de Statenvergadering:

1. Als u geen **test** heeft uitgevoerd op één van de aangegeven momenten vooraf, kunt u mogelijk niet meedoen aan de digitale Statenvergadering.

Als vlak voor de vergadering blijkt dat u niet kunt inloggen, kan het noodzakelijk zijn dat u naar het Provinciehuis komt om te zorgen dat u daar gebruik kunt maken van de daar beschikbaar gestelde apparatuur. Eventueel wordt tot dat moment de vergadering geschorst, in afwachting van uw aankomst op het Provinciehuis.

Zorg er dus voor dat u uw **aansluiting, camera en microfoon opstelling getest** heeft op een van de in de Nieuwsmail aangeboden testmomenten van de griffie, zodat u nog de tijd heeft om te kiezen voor een andere locatie of met andere apparatuur deel te nemen aan de vergadering.

Zorg voor een rustige plek en maak gebruik van een koptelefoon met eventueel een aparte microfoon.

2. Geef uw **afwezigheid tijdig van tevoren aan bij de Statengriffie** via statengriffie@noord-holland.nl

In het geval dat u niet uw afwezigheid doorgeeft en u bent niet aanwezig in de online vergadering, kan het zijn dat de vergadering wordt geschorst tot het moment dat we u bereikt hebben en vastgesteld hebben wat de reden van uw afwezigheid in de vergadering is.

3. Geef ook tijdens de vergadering bij de Statengriffie aan wanneer u niet meer deelneemt aan de vergadering.

Dit kan via het chatscherm en uiteraard via de mail statengriffie@noord-holland.nl

4. Leden melden **voorafgaand aan de vergadering per mail bij de Statengriffie aan een bijdrage te willen doen bij een agendapunt.**

U kunt tot vrijdagmiddag 13.00u per mail via statengriffie@noord-holland.nl aangeven dat u een bijdrage wilt doen op een agendapunt.

5. Zorg ervoor dat u zich **30 minuten voor aanvangstijd aanmeldt** in de online vergaderomgeving, met de token voor de vergadering.

Tijdens het half uur voorafgaand aan de vergadering wordt uw **presentie** door de statengriffier vastgesteld, daarvan wordt verslag gedaan in de notulen van de vergadering.

Eventueel hoort u dan van de voorzitter de laatste mededelingen voordat de vergadering

Addendum voor de online PS-vergadering bij het Reglement van Orde voor PS van Noord-Holland

live wordt uitgezonden en kunt u de overige deelnemers aan de vergadering begroeten. U kunt dan zelf ook controleren of uw beeld en geluid goed is.

[Hierbij wordt afgeweken van artikel 15 Reglement van Orde]

Na aanvang van de *Statenvergadering*

Openbaarheid van de vergadering

De online Statenvergadering is **openbaar**. Het is niet mogelijk om online in beslotenheid te vergaderen. Beraadslagingen die in beslotenheid moeten worden gevoerd, dienen op een ander moment en in een fysieke vergadering te worden geagendeerd.

6. De vergadering **wordt live-gestreamd vanaf de aanvangstijd** en is te volgen voor het publiek en de pers via de website.

Houdt er rekening mee dat u zelf en de omgeving waarin u deelneemt aan de onlinevergadering zichtbaar is voor het publiek.

Opening van de vergadering

7. Aan het begin van de vergadering stelt de voorzitter vast **dat het quorum** gehaald is op basis van de vooraf door de statengriffier bijgehouden presentielijst, en noemt de afwezige leden op. Vervolgens opent de voorzitter de vergadering.

Als het minimumaantal dat benodigd is voor het quorum niet meer deelneemt aan de Statenvergadering door een technische storing, kan de vergadering door de voorzitter geschorst worden tot het moment dat het quorum hersteld is.

8. De **primus** wordt niet vastgesteld in de online Statenvergadering. Als er een hoofdelijke stemming wordt aangevraagd dan geschiedt stemming op volgorde van fractiegrootte en volgorde van de plaats op de lijst.

[Hierbij wordt afgeweken van artikel 18 van het Reglement van Orde]

Spreekregels tijdens de vergadering

9. In het chatschermb worden zoveel mogelijk **vaste vergadertermen** gehanteerd.

Naast het groene handje, is het chatschermb een belangrijke informatiebron voor de voorzitter voor wat er leeft in de vergadering. Om het voor de voorzitter mogelijk te maken de teksten in het chatschermb snel te lezen, wordt gevraagd u zakelijk en beknopt uit te drukken. Daarom wordt een aantal vaste woorden gebruikt, niet heel anders dan in een normale fysieke vergadering:

- Ja/Nee

- Interruptie (Groen Handje)

- Verhelderende vraag

- Van de orde

- Nieuw (discussie)punt

- (Erg) eens

- (Erg) oneens

Addendum voor de online PS-vergadering bij het Reglement van Orde voor PS van Noord-Holland

- Neutraal

10. Op een **ordevoorstel van de voorzitter** reageren in de eerste plaats de woordvoerders danwel de fractievoorzitters via het chatscherm, met de bovengenoemde termen.

De voorzitter vraagt bijvoorbeeld of er behoefte is aan een tweede termijn. Daarop reageert u als woordvoerder zoveel mogelijk door in het chatscherm ja of nee aan te geven.

11. In het geval dat de **voorzitter schorst**, geeft hij het **precieze tijdstip** aan waarop de vergadering weer wordt geopend.

In plaats van “we schorsen voor 10 minuten” wordt er aangegeven dat de vergadering weer verder gaat om 14:10u.

12. U kunt **een bijdrage** doen zodra de voorzitter u het woord geeft. U spreekt de vergadering toe via de voorzitter.

U heeft voorafgaand aan de vergadering aangegeven via de mail bij de Statengriffie op welke punten u een bijdrage wilt doen in de eerste termijn. De voorzitter noemt alle aangemelde sprekers voor de eerste termijn.

Tijdens de vergadering kunt u in het chatscherm aangeven dat u graag in de tweede termijn nog een bijdrage wilt doen.

Aan het begin van de tweede termijn noemt de voorzitter de namen van alle aangemelde sprekers in tweede termijn.

13. De **spreektijdenregeling is van toepassing** en u wordt gevraagd uw bijdrage bondig te houden.

14. **Interrupties** hebben de vorm van een korte vraag zonder inleiding. Interrupties worden zeer summier en slechts aan het eind van de bijdrage van de spreker toegestaan.

Interrupties kunnen het debat in een online digitale vergadering voor derden minder duidelijk te volgen maken. Daarom is het raadzaam deze slechts in bescheiden mate toe te laten. Reacties op andere bijdragen worden zoveel mogelijk verwerkt in een bijdrage in tweede termijn.

Derde termijn –In afwijking van het reglement van orde kan de voorzitter voorstellen om een derde termijn toe te staan. Een bijdrage in de derde termijn gaat niet van de spreektijd af.

[Hierbij wordt enigszins afgeweken van artikel 22 van het Reglement van Orde]

15. Aan het eind van de behandeling van een agendapunt wordt duidelijk door de voorzitter vastgesteld dat de beraadslaging over het punt is afgerond. In het chatscherm wordt door de Statengriffie ook dat agendapunt afgesloten en het volgende genoemd.

Moties en amendementen

16. A. **Moties en amendementen** worden vanaf een half uur voor en ook tijdens de vergadering ingediend per mail aan statengriffie@noord-holland.nl
In de onderwerp regel staat in hoofdletters INDIENEN Motie;
- B. Een motie die eerder is ingediend, kan gewijzigd worden ingediend tijdens de vergadering met in de onderwerp regel in hoofdletters GEWIJZIGD INDIENEN Motie..... ;

Addendum voor de online PS-vergadering bij het Reglement van Orde voor PS van Noord-Holland

- C. De indiener en alle mede-indieners worden in cc: van de mail met bijlage opgenomen;
- D. Alléén moties die vanaf een half uur voor de vergadering worden aangeleverd worden als definitief en ingediend beschouwd;
- E. Indiener + Mede-indieners ontvangen na indiening een mail waarin de indiening van de motie bevestigd wordt;
- F. Tijdens de beraadslagingen over het punt waarop de motie is ingediend, wordt de motie door de indiener genoemd en het dictum van de motie wordt uitgesproken; (Het uitspreken van het dictum gaat niet van de spreektijd af) Als de motie gewijzigd wordt ingediend, dan wordt dit genoemd in de bijdrage.
- G. Pas na het uitspreken van het dictum wordt de motie door de Statengriffie bij het agendapunt in iBabs en op internet gepubliceerd.

Stemming en besluitvorming

- 17. A. De stemming over voorstellen, moties en amendementen wordt vastgesteld in een digitale besluitvormende vergadering d.m.v. een stemapplicatie, óf per stembrief die de statenleden na de vergadering ontvangen;
- B. Indien per stembrief tot besluitvorming wordt gekomen zal tijdens de vergadering via de fractievoorzitters gepeild worden wat de stemverhoudingen in elke fractie zijn;
- C. Indien per stembrief tot besluitvorming wordt gekomen wordt na de vergadering de weergave van de stemverhoudingen op brief gesteld en wordt de vaststelling van deze stemverhoudingen aan alle leden toegezonden. Elk lid stuurt de stembrief ondertekend terug aan de Statengriffie ter bevestiging van de juiste weergave van zijn of haar wilsverklaring.
- D. Bij besluitvorming via een digitale besluitvormende vergadering zal ongeveer één week na de vergadering de besluitenlijst worden gepubliceerd, bij besluitvorming via stembrief zal ongeveer twee weken na de vergadering de besluitenlijst worden gepubliceerd.

Actualiteiten

- 18. A. Een actualiteit in de online PS-vergadering wordt na de rondvraag en vóór de stemming over moties vreemd op de agenda wordt geplaatst;
- B. Een actualiteit duurt maximaal 60 minuten, waarvan 10 minuten technische tijd;
- C. Elke deelnemer krijgt vooraf, na de laatste voorbereidende presidiumvergadering een maximum spreektijd;
- D. Deze spreektijd geldt voor bijdragen, het doen van interrupties én de beantwoording van interrupties;

Lijst geheime stukken PS 4 april 2022 (bekrachtiging geheimhouding in PS)

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
2021-66	Brief GS kenmerk 1702980/1728996 over de voortgang project "N247-16, Bereikbaarheid Waterland, maatregelen N247, gedeelte A10-N517.	Voort te laten duren tot het moment dat overeenstemming is bereikt met de hoofdaannemer over de vervolgstappen.	Tot overeenstemming is bereikt met de hoofdaannemer.	02-11-2021	08-11-2021	
2021-25 2020-42 (nr. PS- besluit)	Geheimhouding van het onderzoeksrapport van EIFFEL inzake de invordering van verbeurde dwangsommen d.d. 29 juli 2020 met kenmerk 1472671/1472670.	GS-besluit 01-06-2021: - i.v.m. informatie over dossiers die onder de rechter zijn, blijft het rapport vertrouwelijk totdat de gerechtelijke procedures zijn afgerond; - geheimhouding voort te laten duren tot in ieder geval 1 mei 2022 en dan opnieuw te bezien of de geheimhouding voort moet duren. GS-besluit 25-08-2020: ter inzage legging rapport voor PS; geheimhouding voort te laten duren tot in ieder geval 1 mei 2021 en dan opnieuw te bezien of de geheimhouding voort moet duren.	Tot 1 mei 2022 en daarna geheimhouding opnieuw bezien.	01-06-2021 25-08-2020	28-06-2021 14-09-2020	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
2020-38 (nr. PS- besluit)	Geheimhouding op brief van GS met kenmerk 1447583/1447586 over het circuit Zandvoort.	Ter inzagelegging brief voor PS; geheimhouding voor onbepaalde tijd. Aanvullende motivering n.a.v. presidium 21-06-2021: De reden hiervoor is dat het openbaar worden van deze informatie de positie van de provincie in een lopende juridische procedure kan schaden en de economische en financiële belangen van de provincie daarbij mogelijk in het geding kunnen komen.	Voor onbepaalde tijd	23-06-2020	29-06-2020	
2020-10 (nr. PS- besluit)	Geheimhouding opgelegd op de rapporten van Integis en Tauw betreffende de aansturing bij PWN. (1363522/1363523)	Ter inzagelegging voor PS; geheimhouding van de rapporten duurt om redenen van privacy en bedrijfsgevoeligheid van de informatie voort voor onbepaalde tijd.	Voor onbepaalde tijd.	17-02-2020	09-03-2020	
2019-84 (nr. PS- besluit)	De voorlopige geheimhouding zoals die door Gedeputeerde Staten is opgelegd (nr. 1256089/1310882) op onderdelen uit documenten betreffende mogelijke aanpassingen	Ter inzage legging voor PS; geheimhouding duurt voort tot 5 november 2029.	Tot 5 november 2029	5-11-2019	11-11-2019	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
	en verbouwingen op en rond circuit Zandvoort (onderdelen die op grond van de Wet openbaarheid van bestuur niet openbaar gemaakt zijn met het besluit van Gedeputeerde Staten van 15 oktober 2019 -kenmerk 1256089/1278981) te bekrachtigen en voort te laten duren tot 5 november 2029.					
2018-05	Businesscase SolaRoad (nummer 1083815/1155048)	Dit document is onder geheimhouding ter inzage gelegd voor PS bij de Statengriffie. De geheimhouding duurt voort gedurende het bestaan van SolaRoad B.V.	Gedurende bestaan van SolaRoad B.V.	04-12-2018	10-12-2018	
2018-04	Businesscase Pallas (versie 3.1) en de analyse daarop van Strategy& (1083186/1083817).	Geheimhouding duurt voort totdat de exploitatie van de Pallas-reactor is beëindigd, waarbij elke tien jaar wordt beoordeeld of de geheimhouding al dan niet dient voort te duren.	Gedurende exploitatie Pallasreactor; elke 10 jaar beoordelen; 1 ^e beoordeling in 2028.	29-05-2018	11-06-2018	
2018-03	Adviezen van Pels Rijcken betreffende de bestuurlijke afspraken "wonen en vliegen"	De geheimhouding geldt voor een periode van vijf jaar (tot april 2023). Aanvullende motivering n.a.v.	Tot april 2023	10-04-2018	23-04-2018	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
	(910083/1064974).	presidium 21-06-2021: Het belang van geheimhouding bestaat er uit dat de adviezen specifiek zijn opgesteld ten behoeve van intern beraad en in het advies persoonlijke beleidsopvattingen zijn opgenomen. Openbaarmaking van dergelijke interne adviezen kan de interne beraadslaging schaden. Ook de belangen van Pels Rijcken zouden er door geschaad kunnen worden. Daarnaast kan openbaarmaking de onderhandelingspositie waarin de betrokken partijen binnen het 'wonen en vliegen' dossier zich bevinden schaden.				
2018-01	Rapportage van PWC, behorende bij de openbare Statenvoordracht nr. 03-PS12-02-2018, inzake aandeelhouderslening voor SADC (905620/1033755).	Bevat vertrouwelijke bedrijfsgegevens. De geheimhouding duurt voort gedurende de looptijd van de te verstrekken lening, maximaal 9 jaar.	Gedurende looptijd lening, tot 2027	09-01-2018	12-02-2018	
2017-07	Offerte Connexxion m.b.t. OV-concessie Noord-Holland Noord (714608-1018469).	Concurrentiegevoelige informatie. Niet openbaar op grond van de Aanbestedingswet en de WOB.		28-11-2017	18-12-2017	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
2017-06	Verslag vergadering van Stuurgroep Verbinding A8-A9 van 24 maart 2017 (94721/947211).	Artikel 10, tweede lid, sub b en g, Wob Geheimhouding duurt voort totdat besluitvorming over het project heeft plaatsgevonden. Vroegtijdige openbaarmaking kan onderhandelingen schaden. Het gaat verder om een intern document, openbaarmaking zou er tevens toe kunnen leiden dat de deelnemers aan de vergadering niet langer vrijuit hun gedachten willen uitspreken.	01-01-2023 of zoveel eerder als mogelijk is.	16-05-2017	29-05-2017	
2015-05	Besluit, voordracht en alle onderliggende stukken m.b.t. de Toekomst RON/Hoogtij (702724/681248).	Artikel 10, tweede lid, sub b, Wob. Geheimhouding opgelegd tot het einde van de exploitatie van HoogTij, welke wordt voorzien in 2035, dan wel zoveel eerder als het project is afgerond.	01-01-2035 of zoveel eerder als mogelijk is.	29-09-2015	09-11-2015	
2015-04	Consultatie Pallas (verseonnr. 648323/666397).	Artikel 10, tweede lid, sub b, Wob Het genoemde belang bestaat eruit dat vroegtijdige openbaarmaking van deze informatie een vertekend beeld zou kunnen opleveren en de voortgang van het project ernstig zou kunnen belemmeren. Het is wenselijk dat de geheimhouding voortduurt totdat onderhandelingen met partijen	01-01-2023 of zoveel eerder als mogelijk is.	15-09-2015	28-09-2015	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
		ten behoeve van de bouw en exploitatie zijn afgerond.				
2015-02	Aanvullend rapport second opinion (Zaansstad) inzake de RON (375176/537299).	Artikel 10, eerste lid, sub c en tweede lid, sub b, Wob Het rapport bevat bedrijfsgevoelige informatie. Openbaarmaking kan de onderhandelingspositie van de provincie schaden. De geheimhouding is opgelegd tot aan het moment van de definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij.	01-01-2035 of zoveel eerder als mogelijk is.	03-02-2015	02-03-2015	
2015-01	GS brief d.d. 15 december 2014, inzake de Second Opinion RON/Hoogtij (375176/522583).	Artikel 10, eerste lid, sub c en tweede lid, sub b, Wob. De geheimhouding is opgelegd totdat definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij heeft plaatsgevonden, naar verwachting niet vóór 2035.	01-01-2035 of zoveel eerder als mogelijk is.	25-11-2014	02-02-2015	
2014-06	2 Bijlagen bij voordracht 94-2014 inzake herbenoeming bestuurder/directeur Randstedelijke Rekenkamer.	Artikel 10, tweede lid, sub e, bescherming persoonlijke levenssfeer. Het gaat om gespreksverslagen over functioneren van bestuurder/directeur. Omdat over vijf jaar de privacy nog steeds een zwaarwegend belang zal zijn wordt de geheimhouding opgelegd voor langere duur.	01-01-2035 of zoveel eerder als mogelijk is.	n.v.t.	<i>Bekrachtiging PS n.v.t. Er is wel door PS geheimhouding op de bijlagen gelegd op 15-12-2014.</i>	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
2014-04	Brief seniorenconvent provincie Flevoland d.d. 28 mei 2014 (kenmerk 1620294) m.b.t. Randstedelijke Rekenkamer.	Artikel 10, tweede lid, sub e, Wob De brief bevat privacy gevoelige gegevens over de bestuurder- directeur van de randstedelijke rekenkamer. Omdat over vijf jaar de privacy nog steeds een zwaarwegend belang zal zijn wordt de geheimhouding opgelegd voor langere duur.	01-01-2035	Geheimhouding opgelegd door CdK op 05-06- 2014	23-06-2014	
2014-02	Het onderzoeksrapport "notitie financiële analyse van de Fast Flying Ferry" kenmerk 311187/312241.	Artikel 10, tweede lid, sub g en sub e, Wob Het is een intern stuk met persoonlijke beleidsopvattingen. Het dossier is nog steeds niet helemaal afgerond. Openbaarmaking zou gevolgen kunnen hebben voor de interne advisering. Ambtenaren zouden zich niet langer vrij voelen advies uit te brengen.	01-01-2023 of zoveel eerder als mogelijk is	28-01-2014	03-02-2014	
2012-12	Bijlagen over Pallas Kernreactor: - Businessplan Pallas, versie 2.0 - Assesment Booz & Co 5 juni 2012 (2012-23938).	Artikel 10, eerste lid, sub c, en tweede lid, sub b, Wob. De stukken bevatten concurrentiegevoelige informatie. Er zijn onderhandelingen gaande. Openbaarmaking kan financiële en economische belangen van de provincie en van derden schaden.	01-01-2023 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	12-06-2012	25-06-2012	
2012-8	Brief GS als reactie op brief van minister BZK d.d. 13 maart 2012 over	Artikel 10, tweede lid, sub b en g, Wob Arhi procedure is gestart. Vroegtijdige openbaarmaking kan	01-01-2023 of zoveel eerder als daartoe aanleiding	04-04-2012	07-05-2012	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
	Herindeling Gooi en Vechtstreek (2012- 15911).	leiden tot onnodige vertraging en financiële en economische schade toebrengen aan betrokken partijen.	is.			
2011-3	- aandeelhoudersovere enkomst Provincie NH, gem. Amsterdam en gem. Zaanstad inzake Regionale Ontwikkelingsmaatsc happij voor Noordzeekanaalgebie d (RON); - Ondernemingsplan RON; - Samenvatting Businesscase RON; - Term scheet Hoogtij.	Artikel 10, eerste lid, sub c en tweede lid, sub b, Wob. De geheimhouding is opgelegd tотdat definitieve besluitvorming inzake de toekomst van RON/Hoogtij heeft plaatsgevonden, naar verwachting niet vóór 2035	01-01-2035 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	31-05-2011	27-06-2011	
2010-9	Bijlage 5 “werkplan en begroting Pallas” behorende bij de openbare voordracht “behoud onderzoeksreactor Pallas te Petten en verzoek NRG verstrekken van een financiële bijdrage”.	Artikel 10, eerste lid, sub c, en tweede lid, sub b, Wob De stukken bevatten concurrentiegevoelige informatie. Er zijn onderhandelingen gaande. Openbaarmaking kan financiële en economische belangen van de provincie en van derden schaden.	01-01-2023 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	25-05-2010	27-09-2010	
2010-5	Notitie over Eikenrode (kenmerk besluit GS 2010-	Artikel 10, tweede lid, sub e, Wob Wegens bescherming persoonlijke	01-01-2035 of zoveel eerder als	16-03-2010	12-04-2010	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
	15795). Agendering van deze notitie op 26-04-2010 t.b.v. cie FEPO.	levenssfeer van betrokkenen is openbaarmaking niet gewenst. Omdat de privacy ook over langere tijd nog in het geding is dient de geheimhouding langer voort te duren.	daartoe aanleiding is.			
2009-13	Achtergrondnotitie vaststellingsovereenkomst in relatie tot de N201 en de vaststellingsovereenkomst m.b.t. de overeenkomst tussen de provincie en de Chipshol-groep.	Artikel 10, tweede lid, sub b, Wob. Openbaarmaking kan de onderhandelingspositie van de provincie schaden. Er lopen nog juridische procedures.	01-01-2023 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	24-11-2009	07-12-2009	
2009-10	Businesscase SADC.	Artikel 10, eerste lid, sub c, Wob. Het document bevat bedrijfsgevoelige informatie. Openbaarmaking kan concurrentiepositie van derden schaden.	01-01-2023 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	22-09-2009	28-09-2009	
2009-7	Toelichting bij het besluit van GS inzake Landgoed Eikenrode (kenmerk GS 2009-47179).	Artikel 10, tweede lid, sub e, Wob Wegens bescherming persoonlijke levenssfeer van betrokkenen is openbaarmaking niet gewenst. Omdat de privacy ook over langere tijd nog in het geding is dient de geheimhouding langer voort te duren.	01-01-2035 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	18-8-2009	28-09-2009	
2009-4	Brief BJZ d.d. 21-01-2009 (2009-5959) en de	Artikel 10, tweede lid, sub e, Wob In deze stukken komt het	01-01-2035 of zoveel eerder als	14-04-2009	15-06-2009	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
	adviezen van PricewaterhouseCoopers en PelsRijcken (2009-17776) behorende bij het besluit over de kosten overdracht Lokaal jeugdbeleid.	functioneren van medewerkers aan de orde. Openbaarmaking van deze stukken schaadt de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen. Anonimisering voorkomt niet dat de informatie te herleiden is tot de desbetreffende medewerkers. Omdat de privacy ook over vijf jaar nog aan de orde zal zijn wordt de geheimhouding voor langere tijd vastgelegd.	daartoe aanleiding is.			
2009-3	Onderzoekscommissie: 1. Brieven van GS aan de onderzoekscommissie met daarbij verstrekte documenten onder het opleggen van geheimhouding door GS, waaronder afschriften van geheime besluitenlijsten van GS en het werkplan en voortgangsverslag van de treasurer over 2007. 2. De uitnodigingsbrieven van de onderzoekscommissie aan de geïnterviewden	Artikel 10, tweede lid, sub e, Wob De documenten bevatten privacy gevoelige informatie. Omdat de privacy ook over vijf jaar nog aan de orde zal zijn wordt de geheimhouding voor langere tijd vastgelegd.	01-01-2035	Door onderzoeks- commissie: 13-11-2008 15-06-2008	15-06-2009	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
	voor vertrouwelijke informatieve voorgesprekken, tenzij betrokkenen instemt met openbaarmaking. 3. De verslagen van de vertrouwelijke informatieve voorgesprekken evenals de geluidsbestanden, tenzij betrokkene instemt met openbaarmaking. 4. De opdrachtverleningen aan derden en correspondentie met de treasurer, tenzij betrokkene instemt met openbaarmaking. (beheerder dossier: statengriffie)					
2009-1	Aantal geheime bijlagen bij Statenvoordracht 14-2009, Life Science Fund (2008-53600).	Artikel 10, eerste lid, sub c en tweede lid, sub b, Wob. Het fonds is nog actief, de participaties daaruit ook. Zolang deze niet verkocht zijn is geheimhouding wenselijk. Het gaat om concurrentiegevoelige informatie.	01-01-2023 of zoveel eerder als daartoe aanleiding is.	03-02-2009	16-03-2009	

PS- besluit- nummer (t/m 2018 ID- nr.)	Betreft onderwerp en zaaknummer (uit GS-besluit)	Motivering GS	Voorstel GS tot wanneer geheimhouding	Besluitdatum GS geheimhouding	Besluitdatum PS bekrachtiging	Datum PS opheffing bekrachtiging geheimhouding
2008-4	Aanbesteding openbaar vervoer Noord-Holland (2008-46377).	Artikel 10, eerste lid, sub c en tweede lid, sub b, Wob Het gaat om stukken die in het kader van een aanbestedingsprocedure door inschrijvers aan GS zijn aangeboden. Deze stukken zijn per definitie vertrouwelijk gelet op de Aanbestedingswet. Openbaarmaking schaadt de concurrentiepositie van de desbetreffende inschrijvers.	01-01-2035	Door GS aan te geven	22-09-2008	

Notulen -vastgesteld-

Beraadslagende vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland

5

Datum	:	7 maart 2022
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier	:	dhr. M. Admiraal
Contactpersoon griffie	:	mw. V. Mulder - statengriffie@noord-holland.nl

10

15

20

25

Aanwezig: Mw. R. Alberts-Oosterbaan (SP), mw. W. van Andel (CDA), dhr. R.J.P. Baljeu (Fractie Baljeu) Statenlid S. Becker (GL), hr. D.J. van den Berg (JA21), mw. I.A. Bezaan (PVV), Statenlid M.T. Cardol (GL), dhr. J.J. Carton (PvdA), dhr. M. Deen (PVV), dhr. R.J. Dekker (FvD), dhr. J. Delsing (FvD), mw. S.S. Doevendans (PvdA), Statenlid J.W. Dulfer (GL), mw. G. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland), Statenlid A. Gielen (GL), dhr. J.P.H.M. van Gilse (VVD), mw. L. Gonggrijp (D66), Statenlid J. Gringhuis (GL), mw. J.M.E de Groot (SP), dhr. D.G. Heijnen (CDA), dhr. J.P. Hollebeek (PvdD), dhr. Van Hooff (PVV), dhr. W. Hoogervorst (SP), mw. A.A.J. Jellema (PvdA), dhr. E.W.J. Jensen (JA21), mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee (VVD), dhr. E.B. Kanik (D66), mw. A.C. Kapitein (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU), Statenlid R.P.M. Kocken (GL), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), Ines Kostić (PvdD), dhr. S. Koyuncu (DENK), dhr. G.L.J. Leerink (PvdA), dhr. E.J. van der Maas (VVD), dhr. I.J.M. Mantel (JA21), mw. M.A.H. van Meerten-Kok (VVD), dhr. H.S. Mulder (D66), dhr. A.J.M. Muurlink (PvdA), dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD), mw. W. van Soest (50PLUS/PvdO), dhr. M.C. Steeman (D66), mw. A.J.C.E. Strens (D66), dhr. K.J. Terwal (VVD), mw. J. Vastenhout (FvD), mw. A.T.B. de Vries (PvdA), dhr. B.G.P. de Wit (VVD), Statenlid T.K. van Wijnen (GL), dhr. G.R. Zaal (GL), Statenlid F.A.S. Zoon (PvdD)

Afwezig: dhr. G.J.W. Hartog (VVD), dhr. G.H.J. Köhler (JA21), mw. C.D.M. Kuiper-Kuijpers (CDA), mw. A. Nanninga (JA21) en Statenlid N.M. van der Waart (GL),

30

35

40

45

Agenda	Paginanummer
1. Opening en mededelingen	03
2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden	05
3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding	32
3b. Lijst geheimhouding PS	32
4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 31 januari 2022	32
5. Vaststelling Strategische Statenagenda	32
6. Vaststelling lijst ingekomen stukken	32
7. Voortgangslijst van moties	33
8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk	33
8a. Benoeming juryleden Ribbius Peletier Penning (Voordracht 19-2022) -AANGEHOUDEN-	33
8b. Zienswijze Provinciale Staten op de Kadernota 2023 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (Voordracht 12-2022)	33
8c. Randstedelijke Rekenkamer 1 ^e begrotingswijziging 2022 voor zienswijze (Voordracht 15-2022)	33
8d. Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2 (Voordracht 16-2022)	33

	9.	Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (Voordracht 13-2022) -AANGEHOUDEN-	33
	10.	Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 14-2022) -AANGEHOUDEN-	33
50	11.	Referendumverzoek Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 en Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 20-2022) -AANGEHOUDEN-	33
	12.	Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029 (Voordracht 18-2022)	34
55	13.	Eerste Begrotingswijziging 2022 (Voordracht 17-2022)	51
	14.	Vragenuur	55
	15.	Beraadslaging Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)	55
	16.	Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag	56
60	17.	Sluiting beraadslagende vergadering	59

1. Opening en mededelingen

65 De **VOORZITTER:** Dames en heren. Het is bijna 10.11 uur. Ik open de beraadslagende vergadering. Vanwege de coronamaatregelen wordt deze vergadering wederom in hybride vorm gehouden. Een aantal Statenleden zijn fysiek aanwezig om vandaag te beraadslagen over de punten op de agenda. De overige Statenleden zijn online aanwezig in de vergadering. Enkele woordvoerders die dat hebben aangegeven bij de Statengriffie, voeren vanuit huis het woord.

70 Besluitvorming over amendementen, moties en voordrachten vindt vanavond vanaf 20.00 uur plaats in de besluitvormende vergadering die volledig online zal worden gehouden. Aan de Statenleden het dringende verzoek om ervoor te zorgen dat u de vergadering volgt via de Teams-link en niet via de stream op de website. Dan heeft u geen vertraging en weet u precies wanneer de stemming geopend wordt. Op deze manier zorgen we voor rechtsgeldige besluitvorming die

75 in overeenstemming is met de Tijdelijke wet digitale beraadslaging en besluitvorming. Welkom aan de in de Statenzaal aanwezige Statenleden. Welkom ook aan alle leden die online zijn ingelogd en aan alle belangstellenden en ambtenaren, die deze vergadering via de website volgen. Uiteraard ook welkom aan de leden van het college van Gedeputeerde Staten, hier aanwezig in de zaal.

80 Ik verzoek de online aanwezige leden om uw microfoons te dempen en uw camera uit te zetten. Ik vraag iedereen om de mobiele telefoons tijdens de vergadering op stil te zetten. Aan de leden die online zijn ingelogd vraag ik nog om er rekening mee te houden dat de vergadering live wordt uitgezonden. Wees u er van bewust dat uw achtergrond in beeld kan zijn en dat achtergrondgeluiden worden uitgezonden wanneer u het woord voert. Gebruik een

85 headset en beperk achtergrondgeluiden zoveel mogelijk.

90

95

We hebben allemaal gezien dat het internationaal recht is geschonden door de Russische agressie en bezetting van de Oekraïne. Op minder dan 2.000 kilometer hier vandaan wordt een Europese democratie aangevallen. De inwoners van Oekraïne verdedigen hun land, hun vrijheid en hun

100 democratie. Onze gedachten gaan naar hen uit. Ik ben trots op de Noord-Hollanders die hulp aanbieden. Het is mooi om te zien hoeveel mensen dat ook doen en hoeveel initiatieven er zijn gestart. Veel mensen hebben spullen beschikbaar gesteld, bieden onderdak aan voor vluchtelingen, of hebben geld overgemaakt. Heel veel Oekraïners zijn op de vlucht voor oorlog en geweld. Voor de opvang van vluchtelingen zijn we

105 afhankelijk van de gemeenten. Diverse Noord-Hollandse gemeenten hebben gelukkig al laten

weten dat ze graag vluchtelingen opvangen want dat is hard nodig. Vorige week zag ik in het
asielzoekerscentrum in Den Helder en Zaanstad met hoeveel zorg dat daar gebeurt. Maar veel
opvanglocaties zijn nu nog van tijdelijke aard. Daar moeten we van leren, zodat we voorbereid
zijn op een nieuwe toestroom van vluchtelingen. Aan de Provinciale Regietafel Asielopvang zijn
110 we alle tijd bezig om opvangplekken voor asielzoekers en vergunninghouders te realiseren. Dit is
het moment om te zeggen dat er in heel Noord-Holland een tandje bij moet, wat betreft de
opvang van vluchtelingen. Ik wil benadrukken dat we daarbij geen onderscheid moeten maken
tussen mensen uit Oekraïne of uit andere landen. Het Kabinet heeft afgelopen vrijdag de
Veiligheidsregio's verzocht om op korte termijn, binnen twee weken, per regio 1000 plekken te
115 realiseren voor de opvang van Oekraïners. We hebben in Noord-Holland vijf Veiligheidsregio's. Op
de lange termijn moeten dat zelfs 2000 plekken worden. De inventarisatie van opvangplekken
was en is in volle gang. Ik heb u daarover eerder geïnformeerd. Als Rijkshoofd heb ik daarbij
ondersteuning van een team. Dat team heb ik afgelopen week, met instemming van
Gedeputeerde Staten, uitgebreid. Dat betekent dat we meer mensen vrijmaken om gemeenten te
120 ondersteunen bij het zoeken van de juiste opvang. Vandaag praat het Kabinet verder met de
voorzitters van de Veiligheidsregio's, verenigd in het Veiligheidsberaad. Als Rijkshoofd en als
voorzitter van de Provinciale Regietafel Asielopvang zal ik ook in de Veiligheidsregio's en de
gemeenten, daar waar mogelijk, zoveel mogelijk blijven faciliteren. Natuurlijk zal ik ook
zorgdragen voor de bestuurlijke coördinatie tussen de Veiligheidsregio's onderling.
125 De gebeurtenissen in Oekraïne en in Rusland laten op zeer pijnlijke wijze zien dat democratie en
leven in vrijheid niet overal vanzelfsprekend zijn en dat een democratie ook kwetsbaar kan zijn.
Binnenkort op woensdag 16 maart mogen we weer naar de stembus voor de
gemeenteraadsverkiezingen. Dat is voor ons gelukkig normaal, maar het is goed om daar bij stil
te staan. Ik vraag u, denk hieraan als u binnenkort gebruik maakt van uw democratisch recht. Het
130 is een groot goed dat we moeten koesteren.

Ondanks alle vervelende berichten, zijn er ook mooie berichten ontvangen. Statenlid Er van
fractie GroenLinks is op 18 februari jl. bevallen van een mooie dochter. Namens Provinciale
Staten en Gedeputeerde Staten gaan onze felicitaties naar hen uit en zijn er bloemen naar het
135 huisadres gezonden.

Ik deel u mede, dat bericht van verhindering is ontvangen van de heer Köhler (JA21) -de heer
Jensen zal hem als fractievoorzitter vervangen-, Statenlid Van der Waart (GL), mevrouw Kuiper
(CDA), -zij is vanavond onder voorbehoud aanwezig-, de heer Hartog (VVD) en mevrouw Nanninga
140 (JA21).

Bij het wisselen van spreker bij het spreekgestoelte en bij de interruptiemicrofoon, wordt telkens
tussendoor schoongemaakt voor de volgende spreker. De spreekgestoelten PS en GS kunnen
worden afgewisseld, zodat het schoonmaken ongestoord kan gebeuren.
145 Ik herhaal de aandachtspunten voor een hybride en online-vergadering van Provinciale Staten.
Uw moties en amendementen kunt u vanaf nu en tijdens de hele vergadering tot aan de
stemming per mail indienen bij de Statengriffie, met in de cc de mede-indieners.

De moties en amendementen worden gepubliceerd zodra u deze officieel ook mondeling heeft ingediend tijdens uw bijdrage en het dictum heeft voorgelezen. U hoort mij vervolgens zeggen dat de motie daarmee onderdeel is van de beraadslagingen.

In een nieuwe online besluitvormende Statenvergadering vanavond worden alle stemmingen digitaal gedaan. Ik wil ieder Statenlid dat vanavond deelneemt aan de stemmingen oproepen om de Notuvote stemmodule vandaag alvast een keer te openen en in te loggen. Mocht u tegen problemen aanlopen bij het inloggen, dan kunt u vanaf 17:00 uur ondersteuning krijgen via de Statengriffie en de helpdesk van Notuvote.

Vandaag overdag, tijdens deze beraadslagende vergadering wordt er niet gestemd. Als er een punt van orde wordt gemaakt waarover wordt besloten wordt door de vergadering, zal ik dat doen via de fractievoorzitters, conform het addendum op het Reglement van Orde in het kader van digitaal vergaderen.

U heeft van tevoren bij de Statengriffie aangegeven wie het woord zal voeren bij een onderwerp op de agenda. De griffier houdt MS Teams in de gaten. Als een online deelnemer het handje opsteekt om het woord te vragen, dan geeft hij dat bij mij aan. Vervolgens geef ik u het woord. Voor de kijkers thuis meld ik nog dat na afloop van de beraadslagingen vandaag, de beraadslagende vergadering wordt gesloten. In de besluitvormende vergadering vanavond vinden alle stemmingen plaats van de punten die vandaag zijn besproken. De besluitvormende vergadering vangt om 20.00 uur aan.

2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden

De **VOORZITTER**: In een hybride en online vergadering wordt er geen primus vastgesteld. Een eventuele hoofdelijke stemming geschiedt op volgorde van fracties, conform het addendum op het Reglement van Orde in het kader van digitaal vergaderen.

Statenlid **KOCKEN** (GL): Ik heb in het Presidium al aangekondigd dat wij het ordevoorstel doen om de agendapunten 9, 10 en 11 van deze agenda af te halen en door te schuiven naar een volgend PS-vergadering. Wilt u dat ik dat direct toelicht?

De **VOORZITTER**: Wellicht is het goed dat ik duiding geef aan wat hier gebeurt, zodat ook de Noord-Hollanders die meeluisteren, weten wat er aan de hand is. Ik heb daar vanochtend in het Presidium met de fractievoorzitters afspraken over gemaakt. Die zal ik hier herhalen. Er is zojuist een ordevoorstel ingediend om de agendapunten 9 en 10 aan te houden. Dat betekent dat zij terugkomen in een volgende vergadering. Het ordevoorstel bij meerderheid wordt uitgevoerd. Dat zou betekenen dat er vandaag niet over die agendastukken wordt gesproken. Binnen de Staten is er behoefte om daarover het debat te kunnen voeren. Het Reglement van Orde biedt een aantal instrumenten. Gelet op het feit dat dit ordevoorstel pas vrijdag is aangekondigd, is een aantal instrumenten niet meer mogelijk. Na overleg met de fractievoorzitters heb ik afgesproken dat ik in ieder geval alle fracties in de gelegenheid zal stellen om op dit ordevoorstel te reageren, of nadere duiding te vragen aan de indieners ervan. Een aantal moties gaat specifiek over dit punt. Die moties kunnen worden ingediend. Ze zullen van commentaar worden voorzien, al dan niet door de indieners, of als het juridische of technische punten omvat, dan zal ik daar een

antwoord op geven, zodat de moties vanavond, zo nodig, in stemming kunnen worden gebracht. Dat is het voorstel zoals dat in het Presidium is besproken. Dat wijkt natuurlijk af van de normale agenda. Ik wil Statenlid Kocken in de gelegenheid stellen om nadere duiding te geven aan de reden van dit ordevoorstel. Daarna worden de fracties in de gelegenheid gesteld om daarop te reageren.

Statenlid **KOCKEN** (GL): Het ordevoorstel ziet op drie agendapunten, die wat ons betreft zodanig samenhangen dat de Staten deze of vandaag alle drie behandeld, of alle drie op een ander moment. Wat ons betreft moet dat op een ander moment. Dat heeft met name te maken met een motie die in de Tweede Kamer is aangekondigd. Daarvan is al bekend dat die een meerderheid heeft. Die motie gaat over de windafspraken vanuit landelijk. Dat regardeert ook wat er in provincies gebeurt. Bij de beslissingen, die allemaal samenhangen met de agendapunten 9, 10 en 11 en waarbij de realiteit moet worden betrokken, vinden wij het raadzaam om die, met de wetenschap die we zien aankomen over enkele weken, hier te beraadslagen. Dat is waarom we het graag willen doorschuiven. Ten eerste is het op geen enkele manier de bedoeling van een van ons in ieder geval, om er een soort truc bij te maken, dat er iets met handtekeningen aan de hand zou zijn. Wat ons betreft is het referendum net zo goed aan de orde als de Omgevingsverordening, maar niet op deze agenda. Daar zeg ik direct bij dat, wat mij betreft, dit geen uitstel, afstel en 'we laten het maar zo' is. Er liggen twee agendapunten voor en wat ons betreft gaan de windregels ook uiteindelijk gewoon van tafel. Dat is namelijk wat we in ons coalitieakkoord hebben afgesproken. Dat staat niet ter discussie.

De **VOORZITTER**: Dan geef ik de gelegenheid om te reageren.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Dit is dus precies de reden dat zoveel mensen hun vertrouwen in de politiek kwijt zijn. Door dergelijke spelletjes. Dit gaat over mensen die zich zorgen maken over een windturbine in hun achtertuin, of in het groen. Het zijn reële zorgen waarmee we iets moeten doen. De zorgen waar de VVD, vlak voor de verkiezingen, schaamteloos overheen stapt. Alsof inwoners niet door zullen hebben, wat hier aan de hand is. Mensen hebben het recht om, vlak voor de verkiezingen, te weten hoe partijen met hun kiezers omgaan, ook van de VVD.

De **VOORZITTER**: Ik heb een tussenvorm gezocht om aan de gevoelens van de Staten tegemoet te komen. U wilt allemaal reageren. Ik wil nu niet toestaan dat we een uitgebreid debat gaan voeren. Dan kunnen we de hele ochtend met elkaar over dit punt in debat gaan. Uiteindelijk moet er gestemd worden over een ordevoorstel. Als u vragen stelt aan een ander dan krijgt u het antwoord niet via een interruptie. U krijgt dat wellicht terug in een bijdrage van de partij zelf. Ik wil u ook verzoeken om uw bijdrage hier zo kort mogelijk te houden en aan te geven wat uw gevoelens daarbij is. Als u eventueel een motie wilt indienen, dan geef ik daar de gelegenheid toe. Ik wil u wel verzoeken om het te houden bij dit ordedebat.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ik was gebleven bij het recht voor inwoners dat ze weten voor welke partij ze kiezen en hoe die partij met haar kiezers omgaat. Als inwoners zo meteen denken dat de 600-meternorm behouden blijft dan is dat niet het geval. Het wordt enkel over de

verkiezingen heen getild. Het is niet op de lange baan. Een of twee vergaderingen verder wordt
 235 deze norm alsnog weggehaald. Statenlid Kocken zei het zojuist al. Ik snap het echt niet. Het
 standpunt van de VVD is kraakhelder. De 600-meternorm gaat er vanaf. Dat zei die fractie in de
 vorige commissievergadering al duidelijk. Ook in april 2021 heeft de VVD, bij monde van
 mevrouw Kaamer van Hoegee, gezegd dat deze coalitieafspraken er al lang ligt. Dus die 600-
 240 meternorm gaat ervan af. Ik snap het gewoon echt niet. Wat is gebeurd sinds de laatste
 commissievergadering, waarin de VVD zei dat ze norm hoe dan ook gaan afschaffen en dat ze
 niet vooruit wil lopen op landelijk beleid. Nu gaat de fractie wachten op landelijk beleid, dat via
 een motie wordt opgestart. Dit is volledig tegenstrijdig met wat de VVD in eerdere
 commissievergaderingen zei. Ik begrijp het echt niet.
 Wat ik ook niet begrijp is dat er vorig jaar juli een referendumverzoek is gedaan over de RES. Dat
 245 referendumverzoek kon volgens deze Staten niet doorgaan, vanwege de spoedeisendheid van de
 RES, ofwel, het bouwen van windturbines. Nu gaan we een Omgevingsverordening uitstellen, die
 de bouw van windturbines mogelijk moet maken. Dat laat dus zien dat er op geen enkele wijze
 sprake is van spoedeisendheid. Toen niet, maar ook zeker nu niet. Ik vind het schaamteloos dat
 het de vorige keer op die manier is verlopen. Als het echt spoedeisend was geweest dan hadden
 250 we vandaag in deze Staten de Omgevingsverordening gewoon behandeld. De VVD had ervoor
 kunnen stemmen dat de 600-meternorm er vanaf ging. Dan hadden inwoners van onze provincie
 kunnen weten waar ze aan toe zijn. Mijn vraag aan de VVD is: Wat is er gebeurd tussen de laatste
 commissievergadering, -waarin de VVD aangeeft de 600-meternorm te gaan afschaffen- en dit
 moment waarop de VVD aangeeft aan een nadere standpuntbepaling te willen doen en te willen
 255 wachten met het wegstemmen van de 600-meternorm?

De heer **KOYUNCU** (DENK): We hebben hard gewerkt en ons voorbereid voor een debat over de
 Omgevingsverordening vandaag. Echter hebben we vrijdag om 16:45 uur het verzoek tot uitstel
 van agendapunten van de coalitie ontvangen. Dit is heel spijtig. De discussie verplaatst zich tot
 260 na de gemeenteraadsverkiezingen. We hadden ook geen mogelijkheid om een ander
 debatvoorstel te doen vanwege de geldende termijnen. Ook zorgt het ervoor dat er andere
 vragen komen. Bij de behandeling van de RES hebben we gevraagd om te wachten op de
 ontwikkelingen. Dat kon niet, omdat er haast was. Zoals mijn collega het noemde. Ook bij het
 Referendumverzoek was er absolute haast. Nu krijgen we een voorstel tot uitstel. Dat is voor mijn
 265 fractie niet te bevatten. Ik zou graag iets meer willen weten. Wat zorgt ervoor dat wij nu echt
 even moeten wachten? Wat is zo zwaarwegend dat de coalitie met een dergelijk voorstel? Zoals ik
 er nu naar kijk dan lijkt het eerder op een tactische manier om de discussie te verplaatsen tot na
 de verkiezingen.

De heer **KLEIN** (CU): De CU is heel erg teleurgesteld over het ordevoorstel, dat zojuist is gedaan
 door de coalitiepartijen. We hebben een lang proces doorlopen, met bestuurlijke en ambtelijke
 sessies. Er is een consultatieronde geweest, op basis van een 75%-versie, een terinzagelegging en
 149 zienswijzen zijn beantwoord. Onze inwoners verwachten van nu ons en verdienen ook dat
 wij een besluit durven te nemen. Bovendien heeft ons college geen mogelijkheid onbenut gelaten
 275 om het belang te benadrukken om nu een besluit te nemen. Ik citeer alleen uit de voordracht van
 vandaag; *“Voor een aantal projecten leidt uitstel tot problemen. Daarmee komt realisatie van de*

RES-ambitie en de afspraak met het Rijk in gevaar. Als de oude regimes blijven bestaan, kan de windenergie ambitie uit de RES-en in Noord-Holland Noord niet worden waargemaakt en in Noord-Holland Zuid slechts beperkt. Het risico ontstaat dat gemeenten hun ambities niet kunnen realiseren. Vanwege maatschappelijke en bestuurlijke onrust is het van belang om hier nu duidelijkheid over te geven op korte termijn." Zoals door de heer Koyuncu genoemd: Zelfs bij de

behandeling van de RES is de spoedeisendheid als argument gebruikt om een referendum te verbieden. De reden die de coalitiepartijen nu geven voor dit uitstel zijn echt onzinnig. Als er nieuwe landelijke regels komen, beperken die sowieso onze mogelijkheden als provincie.

Ik kan dit ordevoorstel niet anders interpreteren als goedkoop, politiek opportunisme. Zijn de coalitiepartijen nu echt bang om, zo vlak voor de verkiezingen, een electoraal pijnlijk besluit te nemen? Ofwel een besluit om ruimte te bieden voor windenergie, ofwel een besluit om een referendum wel of niet toe te staan?

We zien in deze dagen heel veel voorbeelden van extreem moedige mensen. Vergeleken daarmee is de moed die je nodig hebt om een Omgevingsverordening vast te stellen toch echt wel minimaal. De CU is heel bezorgd dat dit uitstel zorgt voor onzekerheid bij gemeenten en initiatiefnemers voor duurzame energieprojecten. We kunnen ons dat niet veroorloven, want we moeten voortgang maken met het realiseren van onze duurzame energieopgave. We willen daarom heel graag weten van de coalitiepartijen of zij onverkort achter de regels staan, zoals die zijn opgenomen in de herziene Omgevingsverordening 2020 en de nieuwe

Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. Heel concreet is onze vraag: Bent u nog steeds van plan om die bovenwettelijke verboden voor windmolens te laten vervallen, zodat we het RES-proces niet vertragen? Ik zou ook een reactie van Gedeputeerde Staten willen hebben hoe zij aankijken tegen dit voorstel, dat indruist tegen alles wat in de voordracht geschreven staat. Het mag duidelijk zijn dat ik het ordevoorstel niet zal ondersteunen.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Minstens zo boos als de heer Klein verwoordt, is de SP-fractie ook. Het is eigenlijk een overval, als je om 16:45 uur op vrijdagmiddag te horen krijgt: "We gaan het toch maar niet doen." Het is bijna onfatsoenlijk. Misschien zitten er goede redenen achter, dat kan, maar ik vraag me af welke dat zijn. In de commissie heb ik al gezegd dat we moeten wachten op de uitvoering van motie Erkens/Leijten. Dat kon niet. Daar konden we niet op wachten. Er werd van alles aangevoerd om niet te wachten op de uitvoering van de motie Erkens/Leijten.

Ter voorbereiding van de bespreking van deze Omgevingsverordening had ik dan ook een motie opgesteld, die zei: We gaan voor dit onderdeel in de Omgevingsverordening wachten op de uitwerking van de motie Erkens/Leijten. Die motie kan ik nu niet eens indienen. Dus dat is al raar. Dan het referendum. Ik wil heel expliciet, ten overstaan van iedereen die meekijkt, een antwoord van de Commissaris van de Koning. Welk effect heeft dit uitstel op het aanvragen van een referendum? We hebben van de Referendumcommissie gehoord dat er geen bezwaren waren, in de huidige vorm en zonder het uitstel van de bespreking van het onderwerp. Verandert er nu iets en zo ja, wat? Of verandert er niets? Wat betekent dit voor het indienen van handtekeningen?

Mensen moeten precies weten waar ze aan toe zijn. Het is net in het Presidium besproken, maar daarvan heeft niet iedereen weet. Daarom wil ik het graag hier herhaald zien. Wordt de mogelijkheid geboden om de weigeringsgrond spoedeisendheid op te voeren? Als dat gebeurt wordt hier een nare truc uitgehaald. Dat moeten degenen die dit uitstel aanvragen volledig voor

320 hun rekening nemen, desnoods met een publicatie in de krant, waarom ze dit gedaan hebben en
aankondigen dat ze de boel in de maling nemen. Als dat zo is.
Wat mij betreft hadden we het onderwerp besproken. Als het RES-deel eruit gehaald wordt, dan
gebeurt er iets heel raars. We vallen dan automatisch terug op het bovenwettelijke. Dan is er niet
eens een debat mogelijk. Dan zou misschien zelfs de uitkomst van de motie Erkens/Leijten 800
325 of 1500 meter kunnen zijn. Dat had ik wel willen zien.
Kortom, ik ben zeer verontwaardigd. Ik voel me in de maling genomen en ik denk met mij een
groot aantal mensen. Dat referendum moet er komen.

Statenlid **ZOON** (PvdD): Het gaat hier over twee onderwerpen. De Omgevingsverordening 2022.
330 De Omgevingswet is er nog niet. We zien ook een matige behandeling in de commissie van deze
wijziging, met als gevolg dat er nog veel uit te zoeken punten zijn. Daarom hadden we een stapel
moties aangekondigd en voorbereid. Het zou ons veel waard zijn om deze te bespreken in de
commissie met de commissieleden, om tot een goede voorbereiding te kunnen komen van de
Omgevingswet.
335 Dat de Omgevingsverordening 2020 uitgesteld wordt, is echt bizar. Provinciale Staten hebben de
RES vastgesteld. Die is uitgewerkt in de Omgevingsverordening. Dat zou nu ter stemming komen.
Gemeenten gaan daar vanuit. Het is goed dat er een groep inwoners is die hierover een
referendum wensen. Het nu voorbereiden van een referendum geeft ons tijd om dat correct te
doen. Het is ook de eerste keer dat we een referendum gaan organiseren. Dit ordevoorstel
340 blokkeert nu een degelijke voorbereiding voor dit referendum. De PvdD is juist voor de
mogelijkheid van een referendum. We zouden dan ook willen starten met de voorbereiding ervan.
We gaan dus akkoord met het uitstellen van de vaststelling van de Omgevingsverordening 2022.
We zien dat daar nog veel mogelijkheden zijn om dat beter te doen. Het is voor ons zeker van
belang om de Omgevingsverordening 2020 nu voort te zetten.

345 De heer **VAN DER MAAS** (VVD): Ik heb tot nu toe een deel van de oppositie gehoord. Ik denk dat
ik nog niet iedereen gehoord heb. Ik kan niet reageren op dat wat ik nog niet gehoord heb. Er
zijn drie redenen voor het uitstellen van deze agendapunten: zorgvuldigheid, zorgvuldigheid en
zorgvuldigheid. We zijn bezig met het vaststellen van regels waaraan we jarenlang verbonden
350 zullen zijn. We moeten daar zorgvuldig mee omgaan. We hebben gezien welke problemen het
opleverde in Amsterdam en hoe het speelt onder de bevolking. Juist die gevoelens willen we in
overweging nemen. Daarom willen we nu even rust nemen en even kunnen nadenken over wat er
gebeurt. Het onderzoeksrapport dat is aangekondigd door de minister willen we erbij betrekken.
We willen kijken hoe het met de motie gaat, om er vervolgens in alle rust over te praten. De
355 hijgerigheid die aan de dag wordt gelegd door JA21, betreft gemeentepolitiek. Jullie krijgen wat
jullie willen en toch ageert u nu. Dat is mijn reden en dat is omdat u daar gemeentepolitieke
voordelen uithaalt. Laten we hier doen waar we voor zijn. Dat is zorgvuldig regels vaststellen. We
bedrijven hier geen gemeentepolitiek. We zitten hier in de provincie. Onze verkiezingen zijn pas
volgend jaar. Niet dit jaar.

360 Mevrouw **VAN ANDEL** (CDA): Hoewel het nogal raar was om op vrijdag om 16:45 uur ineens te
horen dat het vandaag niet doorging, -want het was een voorstel van de coalitie, dus dan weet je

dat het een gelopen race is-, ben ik ook eigenlijk wel blij dat partijen, die in deze provincie de coalitie vormen-, waar dit in de commissie nog werd weggewuifd, nu wel zien dat er landelijke
365 afstandsnormen gaan komen. Die gaan uiteraard ook in Noord-Holland gelden. Het is dan onlogisch om vandaag aan een afstandsnorm te morrelen, die we nu al hebben. Wij zijn dus eigenlijk blij dat in dit huis vandaag niet besloten wordt om de afstandsnorm voor 600 meter van windmolens tot gevoelige bestemmingen af te schaffen. Er zijn vele mensen geweest, die ons hebben gewezen op de onwenselijkheid van molens heel dicht op huizen. Het draagvlak voor
370 windmolens kalft daarmee nog verder af. Het CDA vindt, juist omdat duurzame energie heel belangrijk is, ook draagvlak daarvoor heel belangrijk. Inwoners moeten er op kunnen rekenen dat er waarborgen zijn op dat gebied. Dat helpt voor dat draagvlak. We hebben in ons initiatiefvoorstel zeven weloverwogen criteria genoemd, die wat ons betreft, langs alle plannen moeten worden gelegd, die er zijn voor windmolens. Denk daarbij aan medefinanciering, afstand, nog meer criteria op het gebied van leefbaarheid. Dan gaan mensen er daarna ook voor. Voor het
375 uitstel van vandaag werd de redenering gebruikt dat er meer tijd nodig is voor een goede standpuntbepaling en beraadslaging. Daarom is er het verzoek om de Omgevingsverordeningen een of twee vergaderingen door te schuiven. Dat vind ik dan weer helemaal niet logisch. U had vanaf 15 december jl. uw mening hierover kunnen vormen. Wat er in de aangekondigde motie in
380 de Tweede Kamer staat, is niet heel veel anders, dan wat er in het landelijk coalitieakkoord staat. Toch lijkt deze actie de discussie over de afstandsnormen over de gemeenteraadsverkiezingen heen te tillen. Ik kan niet veel anders dan dat concluderen. Volgens mij moet er dan hier iets anders gebeuren. Over een of twee vergaderingen zijn die landelijke afstandsnormen er nog niet. Dus dat maakt eigenlijk geen verschil. Het is, met het inzicht dat nu gekomen is, verstandiger om
385 te wachten wat er landelijk gebeurt, zodat initiatiefnemers, bewoners, omwonenden van RES-gebieden en alle andere belanghebbenden niet heen en weer worden geslingerd tussen afstandsregels die gelden. Er moet wel een nieuwe Omgevingsverordening komen, als de Omgevingswet ingaat. Dat heb ik me laten uitleggen. Prima. Daarom een motie met het verzoek aan Gedeputeerde Staten om met de partiële herziening 2020 te wachten, totdat er landelijk
390 meer duidelijk is en om wel door te gaan met de Omgevingsverordening 2020.

Motie 21/07-03-2022

Duidelijke Rijksnormen afwachten

Provinciale Staten van Noord-Holland, bijeen in vergadering te Haarlem op 7 maart 2022

395 *Constaterende dat:*

- *Op verzoek van GroenLinks, VVD, D66 en PvdA de behandeling van de eerste partiele herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (VD-13) en de behandeling van de omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (VD-14) is uitgesteld;*
- *In het landelijke coalitieakkoord is afgesproken dat er "heldere afstandsnormen voor de
400 bouw van windmolens op land" komen;*
- *De motie Leijten/Erkens in de Tweede Kamer is ingediend die het kabinet vraagt dit voorjaar met duidelijke afstandsnormen te komen;*
- *In de eerste partiele herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 wordt voorgesteld geen afstandseis tussen windturbines en gevoelige bestemmingen in RES-
405 gebieden meer te hanteren.*

Overwegende dat:

- Door GroenLinks, VVD, D66 en PvdA is verzocht de behandeling van VD-13 en VD-14 “in verband met de huidige ontwikkelingen in Den Haag op het gebied van wind op land een of twee vergaderingen door te schuiven om tot een goede standpuntbepaling en beraadslaging te kunnen komen”.
- Bij een verschuiving van een of twee vergaderingen de landelijke afstandsnorm waarschijnlijk nog niet bekend zullen zijn ;
- Er een grote kans bestaat dat de landelijke afstandsnorm verhoogd gaat worden;
- Er voor initiatiefnemers en andere belanghebbenden onduidelijkheid ontstaat wanneer Noord-Holland in april of mei de afstandsnorm opheft en er later in het jaar een landelijke afstandsnorm komt;

Verzoeken GS:

- De eerste partiele herziening omgevingsverordening Noord-Holland 2020, totdat duidelijk is wat de landelijke afstandsnormen zullen worden, niet in stemming te brengen, of geheel terug te trekken, en met een nieuwe voordracht te komen voor de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022, waar de eisen van Wind-op-land gelijk zijn aan de eisen in de vigerende Omgevingsverordening.

En gaan over tot de orde van de dag.

CDA en DENK

De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Mevrouw **VAN ANDEL** (CDA): Als laatste heb ik nog een vraag. De heer Van der Maas heeft al gesproken. Waarom de keuze om het een of twee vergaderingen uit te stellen voor meer standpuntbepaling? Dat zijn we hier in feite al maanden aan het doen. Waar zit die meer zorgvuldigheid in? Die motie is niet heel veel anders dan dat er in het coalitieakkoord staat. Hoe reflecteert u daarop? Vindt u mijn motie een goed voorstel?

Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): Er is al veel gezegd door de andere politieke partijen. Daar wil ik me graag bij aansluiten, gezien de spreektijden. De bijdrage van de heer Klein van de CU vind ik een fantastische bijdrage. Ik sluit me aan bij wat gezegd is door CU, DENK en CDA over het ordevoorstel om dit toch weer van de agenda te halen. Zoals u zult begrijpen, zullen we tegen dit ordevoorstel stemmen.

De heer **DESSING** (FvD): Zoals u allen wellicht weet, is de fractie van Forum voor Democratie voor referenda en tegen het bouwen van windturbines. Daarmee zijn we voor het behouden van strikte afstandsnormen voor het bouwen van windturbines. We zien toch een coalitie hier, die wat in de knel komt. De voortvarendheid en alle spoedeisende argumenten die er zouden gelden, die gelden nu ineens niet meer, omdat het allemaal wat ingewikkeld wordt. We kijken daarnaar met enige geamuseerdheid. Ons motto is: Elk uitstel in dit opzicht is goed. Elk uitstel zorgt ervoor dat het argument van de spoedeisendheid verder van tafel glijdt. Dat is wat de kiezers zullen herkennen, want wij schatten de kiezers zeer hoog in. Het argument van het over de verkiezingen

heen tillen, daar zijn we niet zo voor. De kiezers prikken daar dwars doorheen. Eigenlijk zijn blij met dit uitstel. We zullen dan ook voor dit ordevoorstel stemmen.

450

De heer **LEERINK** (PvdA): Ik sluit me aan bij de woorden van Statenlid Kocken en de heer Van der Maas, als het gaat om het ordevoorstel. De PvdA heeft dat ook mede ingediend. De afgelopen tijd hebben we intensief gesproken over de Omgevingsverordeningen en ook over Wind-op-land. De PvdA staat achter hetgeen voorligt. Het lijkt ons niet verstandig om daar vandaag knopen over door te hakken, op het moment dat we weten dat we op korte termijn wellicht zullen worden ingehaald, althans op zijn minst zullen worden beïnvloed door ontwikkelingen in Den Haag en de regelgeving die vanuit daar op ons afkomt. Dat lijkt ons niet wijs. We pleiten nadrukkelijk niet voor uitstel, zowel niet voor de Omgevingsverordening en zeker niet als het gaat om het referendum. Dat staat allemaal, wat ons betreft. Soms is het verstandig om pas op de plaats te maken. Daarom steunen we dit voorstel nu om ervoor te zorgen dat we het project, zoals de heer Van der Maas zei, zorgvuldig met elkaar kunnen doorlopen en geen grote verwarring krijgen over waar we het met elkaar over hebben en om er de komende maanden niet nog meer verwarring over te krijgen, als het provinciale en wellicht een ander traject elkaar zouden kunnen gaan kruisen. Zorgvuldigheid en duidelijkheid, zijn de reden waarom we voor dit voorstel stemmen.

465

De heer **STEEMAN** (D66): Ook D66 is het eens met het ordevoorstel. Ook wij hebben in de commissie al aandacht gehad voor de parallel lopende landelijke lijn. Dit uitstel is zorgvuldig. Het behoedt ons voor een overhaast besluit op stukken, die wellicht op korte termijn worden ingehaald door landelijke besluitvorming. Ook voor het zorgvuldig en serieus behandelen van het referendumverzoek is nog altijd voldoende ruimte, zodat er straks niet de mogelijkheid ontstaat dat er een vraag gesteld wordt aan onze inwoners, die al achterhaald is op het moment dat die gesteld wordt. Ook wij hopen dat dit uitstel van korte duur zal zijn. De heer Klein heeft duidelijk gemaakt dat dit dossier maar weinig uitstel kan hebben. Terecht ook. Op de vraag van de heer Klein of de coalitiepartijen alvast een voorschot kunnen nemen op de inhoud, dat is hopelijk dus heel binnenkort aan de orde bij de alsnog inhoudelijke behandeling van de verschillende stukken.

470

475

Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Wat ons betreft verdient het proces geen schoonheidsprijs. Wij delen de mening, die al geuit is door sommigen, dat elk uitstel in ieder geval prettig is. De 600-meternorm blijft bestaan. Wat onduidelijk is, -dat haal ik ook niet uit de bijdragen-, is of de uitkomsten van het onderzoek naar aanleiding van de motie Leijten/Erkens eerst geïntegreerd worden in de Omgevingsverordening voordat het stuk opnieuw hier besproken wordt. Wat is dan die zorgvuldigheid? Ik zou er zeker een voorstander van zijn dat de resultaten van het onderzoek eerst worden opgenomen, zodat er geen verandering op verandering volgt. Dan lijkt een tijdspad van een of twee maanden niet realistisch. Hoe steekt dat nu precies in elkaar? Ik zit niet in de fanclub van referenda, maar als er dan een referendum mogelijk is, dan maken we het de burgers wel erg moeilijk. Dat is een punt van aandacht. Burgers hebben niet de batterij juristen, die de overheid heeft. Het vraagt een enorm uithoudingsvermogen van burgers om een dergelijk proces in te gaan. Dan op zo een korte termijn dingen afzeggen, nadat het in een eerdere fase ook al is afgezegd, dan vraag je wel heel van burgers, als ze willen participeren. Ik heb er niet meteen een oplossing voor. Dat geef ik toe, maar het is wel een aandachtspunt.

480

485

490

De heer **DEEN** (PVV): Wij twijfelen aan de zuiverheid van deze oproep vanuit de coalitie. Toch scharen we ons achter de woorden van de heer Dessing, met die aanvulling dat wij voor een referendum zijn. Dit uitstel mag van ons zelfs afstel worden.

495

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ik verzoek om een korte schorsing. Dan kunnen we ons met de verschillende partijen, die het woord hebben gevoerd, beraden op hetgeen is geantwoord door de coalitiepartijen op de vragen die zijn gesteld. Het is goed voor het proces, wanneer we daar zorgvuldig bij stil kunnen staan.

500

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Dat vind ik prima, maar er zijn ook vragen aan de Commissaris gesteld. Er mogen nog reacties worden gegeven door de partijen die begonnen zijn met een verklaring. Ik zou dat eerst willen doen en daarna een korte schorsing. Dat lijkt me slimmer.

505

De **VOORZITTER**: Dan zegt u precies wat ik in mijn hoofd heb. Ik geef het woord aan Statenlid Kocken om te reageren op hetgeen hier is besproken. Om technische redenen zal ik reageren op de motie van het CDA. Op de vragen aan mij als Commissaris zal ik ook nog antwoorden. Ik was niet van plan om het debat nog heel veel langer te laten duren. Zoals ik net heb aangegeven, hebben we in het Presidium afgesproken om het op deze manier te doen.

510

Statenlid **KOCKEN** (GL): Sommige reacties waren specifiek op indieners gericht. Ik kan met name namens mijn eigen partij aangeven dat dit zeker niet bedoeld is om de referendum indieners op de een of andere manier te benadelen, als het gaat om technische zaken, handtekeningen, termijnen. Dit hoort niet in hun nadeel te zijn. Zo is het ook niet bedoeld. Het verzoek om het

515

door te schuiven zou over een of twee vergaderingen moeten gaan. Het is geen afstel voor een paar jaar. Voor GroenLinks is het glashelder dat de Omgevingsverordening binnenkort gewoon moet worden vastgesteld en dat ook binnenkort de windregels worden weggehaald. Dat is iets waar we al langer dan drie jaar mee bezig zijn. De afgelopen drie jaar hebben we dat ook steeds gecommuniceerd naar de RES-regio's. Die regels gaan van tafel. Dat staat gewoon. Het is ook

520

realiteit dat er moties worden ingediend bij die twee agendapunten, dat er twee referendumvragen aan vast hangen. Voordat we hier, bijvoorbeeld, besluiten dat we een referendum optuigen, -wat vijf tot tien miljoen euro gaat kosten uit onze middelen, die we dus niet aan iets anders kunnen besteden-, terwijl we wellicht over twee of drie weken echt in een andere realiteit leven, dat wil ik in ieder geval graag bij mijn standpuntbepaling betrekken. Dat is

525

relevant voor ons. Bij alle moties die u indient, -ik zie ze nu als moties Vreemd aan de Orde van de Dag-, over windenergie, -precies daar wil je kunnen zien wat er schuift op het bovenliggende niveau. En wat vind je dan nog van die moties? Dat blijft in ieder geval mijn reden voor uitstel. Ik snap heel goed, zeker als je vanuit de oppositie bezig bent met de voorbereidingen, dat het heel vreemd en vervelend is om op vrijdagmiddag te horen dat het niet doorgaat. Het was niet mijn

530

verzoek alleen. Het leek me goed dat het voor iedereen duidelijk was, dat het verzoek in beginsel een meerderheid heeft en dat u uw weekend misschien niet nog aan die laatste verfijning van moties zou moeten besteden, maar aan wat je hiervan kan vinden. Dat heeft u ook gedaan. Ik had het liever een week eerder gedaan. Daar kan ik alleen maar mijn excuses voor maken. Het had

beter eerder gekund. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Meer kan ik er niet van
535 maken. Het is onfatsoenlijk, heeft mevrouw Alberts gezegd. Ik kan er niet meer van maken. Het is
wat het is.

Ik ben blij dat een paar partijen, die niet onze gebruikelijke bondgenoten, wel kunnen instemmen
met ons voorstel. Ik heb alle begrip voor hen die zich er niet in kunnen vinden. Ik ga er echt
540 vanuit dat we hier, binnen een of twee maanden, een heel goede discussie kunnen voeren, over
zowel de Omgevingsverordening als over de referendaverzoeken die ons zijn gedaan.

De **VOORZITTER**: Er zijn vragen gesteld door mevrouw Alberts over de consequenties. Zoals ik u
aangaf, heb ik afgelopen vrijdag contact laten opnemen met de indieners, toen zich het feit
voordeed dat dit ordevoorstel aan de orde zou komen. Ik vond het belangrijk dat de indieners
545 weten waar zij aan toe zijn. Los van de teleurstelling dat vandaag niet doorgaat, is het belangrijk
dat men weet hoe men er juridisch in zit. Wat ik hun heb kunnen garanderen is dat er ten aanzien
van de positie van de indieners van de kennisgeving niets verandert. Als u dit aanhoudt, wanneer
het ordevoorstel wordt aangenomen, dan komt het terug op de agenda. Dat is van belang. De
eerste drempel is, dat minimaal 500 stemmen zijn verzameld, drie dagen voordat het besluit
550 wordt genomen. Daarin zijn de indieners geslaagd. Het Presidium heeft besloten om de
voordracht ten aanzien van de kennisgeving ook door te geleiden naar deze vergadering. In
principe staat die rechtsgeldig op deze vergadering. Dat betekent dus dat als deze kennisgeving
terugkomt in de volgende vergadering, het niet zo is dat men weer opnieuw stemmen moet
verzamelen, maar dat de stemmen die er zijn, dat die rechtsgeldig zijn uitgebracht. Er zijn ook
555 partijen die hebben gezegd dat de stemmodule weer moet worden opengezet. Dat zou niet goed
zijn. Pas als u het definitieve besluit heeft genomen, weet de rest van Noord-Holland waar ze dan
hun stem op moeten uitbrengen. Dat betekent, -en zo is ook onze verordening vormgegeven- dat
de stemmen, die in de laatste drie dagen voor de besluitvorming worden uitgebracht, niet meer
meetellen. Je moet drie dagen voordat het besluit wordt genomen, moeten er voldoende
560 stemmen zijn binnengehaald. Die stemmen hebben ze al. Als we nu de stemmodule weer zouden
openzetten, dan worden er veel stemmen uitgebracht, maar die stemmen worden dan
uitgebracht op een kennisgeving en een besluit waarvan je nog niet precies weet of dat het
daadwerkelijke besluit wordt. U kunt bijvoorbeeld amendementen indienen. Dat heeft u ook
gedaan. Stel dat u vandaag wel had gestemd over de voordrachten van agendapunt 9 en 10 en er
565 was een groot aantal amendementen ingediend, dan zou het besluit anders moeten worden
uitgelegd. Dat betekent dat in het vervolg van het referendum, de kennisgeving, daar ook
aanpassingen zijn.

Ik geef nu een technisch antwoord op de motie van het CDA. Technisch gezien zou het niet
verstandig zijn om nu deze motie aan te nemen. Dan vraagt u eigenlijk om het besluit aan te
570 passen. Daarmee zou de kennisgeving dus niet meer betrekking hebben op het besluit zoals het
nu voorligt. Mijn advies aan uw Staten zou zijn om het te laten staan zoals het is. Daar hebben de
indieners het werk voor verricht. Mochten er straks in de vergadering door amendementen
veranderingen worden aangegeven, dan ontstaat er, ook voor de indieners, een nieuwe situatie.
Het meest zuiver en het meest betrouwbaar richting de indieners is dat we nu de garantie kunnen
575 aangeven dat het werk dat ze tot nu toe hebben verricht, zeker overleind blijft staan en dat bij het

vervolg, als deze agendapunten weer op de agenda staan, die kennisgeving gewoon rechtsgeldig tot stand is gekomen.

Op het moment dat u straks een besluit neemt over de kennisgeving, neemt u eigenlijk twee besluiten. Een: is dit referendabel, ja of nee? Daarin zit opgesloten of het een referendum betreft
580 over een rechtsgeldig besluit, waar u ook een referendum over kunt voeren. Er zijn een aantal uitzonderingsgronden. Die zijn met name genoemd. Bijvoorbeeld dat het niet kan over hogere wetgeving of iets dergelijks. Dan zit die spoedeisendheid er nog in. U neemt op dat moment dat besluit. Dat betekent niet vandaag, maar op het moment dat u gaat besluiten over die kennisgeving, daarin zit opgesloten of iets referendabel is of niet. Dat betekent ook dat u daar en
585 op dat moment met elkaar het debat zal moeten voeren. U kunt het nu niet op voorhand uitsluiten. Dat kan pas op het moment dat u daadwerkelijk dat besluit gaat nemen. Dat is in de vergadering waarin het onderwerp geagendeerd staat voor uw Staten. Dan komt het terug. Dat ten aanzien van de vragen van mevrouw Alberts.

Hiermee wil ik dit debat gaan afsluiten. We hebben alle partijen aan het woord gelaten. We
590 hebben naar iedereen geluisterd. Als de motie, die is ingediend door het CDA, blijft zoals die is, dan zal die vanavond in stemming worden gebracht. Ten aanzien van het ordevoorstel gaan we nu een peiling doen onder de fractievoorzitters.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Er is eerder door de heer Van den Berg en ook door mevrouw Alberts
595 verzocht om een schorsing. Ik sluit me daar graag bij aan. Ik heb op dit moment ook behoefte aan een schorsing.

De **VOORZITTER**: Ik kan u zeggen dat ten aanzien van dit ordevoorstel ik niet zo goed in zie
600 waar die schorsing dan toe zou moeten leiden. Ik wil nu graag overgaan tot de peiling van het ordevoorstel.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Excuses dat ik u onderbreek, maar als meerdere Statenleden om een schorsing vragen, dan is het te doen gebruikelijk die schorsing te verlenen.

605 De **VOORZITTER**: Zeker. Zijn er meer leden die de schorsing ondersteunen? Dan schors ik voor vijf minuten.

Schorsing 11.05-11.21 uur

610 De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering. Een aantal partijen verzocht om een schorsing. Ik neem aan dat die schorsing tot iets heeft geleid. Wie mag ik het woord geven?

Mevrouw **VAN ANDEL** (CDA): We hebben onze motie aangepast. U wees er terecht op, -en daaraan hadden we niet gedacht-, dat ons verzoek op de een of andere manier de gedane
615 aanvraag voor het referendum in gevaar kan brengen. Dat is niet de bedoeling. We verstaan niet waarom het zorgvuldig is om vier of acht weken te wachten, waar het uitstel gedurende een of twee vergaderingen op neerkomt. We willen duidelijkheid. Dat is dat we wachten met het

behandelen van een afstandsnorm in dit huis, totdat we weten wat er landelijk echt gaat gebeuren. Dat is volgens mij ook de zorgvuldigheid waarop de coalitie doelde.

620 Het dictum van de gewijzigde motie is:

Verzoeken GS:

- *De eerste partiele herziening omgevingsverordening Noord-Holland 2020, totdat duidelijk is wat de landelijke afstandsnormen zullen worden, niet in stemming te brengen*

625

De gewijzigde motie wordt door het CDA ingediend, mede namens DENK, JA21, SP en Liberaal Noord-Holland.

630 De **VOORZITTER**: De aangepaste motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Vanavond zal over de motie worden gestemd.

Ik wil de indieners van het ordevoorstel in de gelegenheid stellen om daar op te reageren.

635 Statenlid **KOCKEN** (GL): Ik meende dat ik het wel al had gezegd, maar dan zeg ik het nog maar een keer. Het is niet de vraag of we de 600-meternorm en andere beperkende regels moeten afschaffen, - dat moeten we inderdaad doen en dat is niet waarvoor we dit uitstel voor nodig hebben. Het uitstel is nodig om alle moties, die bij de stukken liggen en de referendaverzoeken, die daarmee samenhangen, te beoordelen. Over een maand of twee maanden ligt, wat mij betreft, niet een totaal herschreven Omgevingsverordening voor, maar liggen dezelfde stukken voor. We hebben dan meer wijsheid om daarover goed te oordelen. Daarvoor hebben we dat
640 uitstel nodig. Ik zal niet instemmen met de motie, omdat we niet tot in lengte der dagen moeten wachten, met wat we al drie jaar aan gemeenten hebben voorgespiegeld, namelijk dat we die regels in Noord-Holland niet meer nodig hebben.

645 De **VOORZITTER**: Daarmee ben ik voldoende tegemoet gekomen aan alle partijen die een bijdrage wilden leveren. Als ik nu de gelegenheid zou bieden, zou u hierover nog de hele dag kunnen debatteren. Dat gaat we niet doen.

650 De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ik noem het geen tweede termijn, maar het punt van deze vergadering is dat er vragen zijn gesteld, die niet zijn beantwoord. Ik hoor nu van Statenlid Kocken dat er een andere reden wordt gegeven voor het uitstel, namelijk de behandeling van moties, amendementen en de aanpassing van de Omgevingsverordening, terwijl het in eerste instantie ging over de motie vanuit de Tweede Kamer die leidend was. Ik snap het echt niet meer. Ik denk dat onze inwoners het ook niet meer snappen. Wat is nu de zorgvuldigheid?

655 De **VOORZITTER**: We gaan geen tweede termijn doen, zoals u al aangaf. Als ik u deze woordvoering laat afmaken, dan moet ik dat ook aan alle partijen toestaan. Ik kom bij de afronding van dit ordedebat. Zoals afgesproken peilen we het ordevoorstel langs de fractievoorzitters en dan eerst de fractievoorzitters die online aanwezig zijn.

660 De heer **KLEIN** (CU): Ik heb ook geen antwoord gekregen op mijn vraag wat Gedeputeerde State vinden van de gevolgen van dit uitstel. Ik vind dat heel erg schuren. In de voordracht wordt juist de noodzaak benadrukt van snelle besluitvorming en nu moeten we, zonder reactie van Gedeputeerde Staten over wat dit betekent, een besluit nemen. Ik ben tegen dit ordevoorstel.

665 Mevrouw **VAN SOEST** (50PLUS/PvdO): Wij zijn tegen dit ordevoorstel.

Mevrouw **STRENS** (D66): Wij zijn voor het ordevoorstel.

De heer **KOYUNCU** (DENK): Ik betreur de gang van zaken. Ik heb een aantal vragen gesteld.
670 Daarop kreeg ik geen antwoord. Volgens mij is de coalitie vergeten welke redenen ze hebben gebruikt. Ik ben tegen het ordevoorstel.

De heer **BALJEU** (Fractie Baljeu): Ik ben voor het ordevoorstel en tegen die onzalige Omgevingswet en dus ook voor uitstel en uiteindelijk hopelijk afstel.

675 De heer **DESSING** (FvD): Voor.

De heer **DEEN** (PVV): Voor.

680 Mevrouw **ALBERTS** (SP): De SP-fractie is voor uitstel van behandeling en wel totdat er duidelijkheid is uit het Rijk. We zijn voor het ordevoorstel.

Statenlid **ZOON** (PvdD): We zijn tegen het ordevoorstel.

685 De heer **HEIJNEN** (CDA): We zijn voor dit ordevoorstel, totdat er duidelijkheid is vanuit het Rijk over de afstandsnorm.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Het moge duidelijk zijn dat de fractie van JA21 tegen dit ordevoorstel is.

690 Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Voor het ordevoorstel, hopend dat de normen van het Rijk erin opgenomen gaan worden.

De heer **VAN DER MAAS** (VVD): Ik ben voor.

695 De heer **LEERINK** (PvdA): Wij zijn voor het ordevoorstel.

Statenlid **KOCKEN** (GL): Mijn fractie is voor.

700 De **VOORZITTER**: Dan concludeer ik dat er een meerderheid is voor het ordevoorstel. Daarmee hebben we bij het vaststellen van de agenda besloten om agendapunt 9, 10 en 11 aan te houden.

Ik hecht er nogmaals aan om richting de indieners van de kennisgeving voor het referendum aan te geven dat daarmee de kennisgeving ook opschuift naar de vergadering waar deze besluiten wel worden behandeld en dat de handtekeningen die zijn verzameld om te komen tot deze kennisgeving ook geldig blijven tot dat moment. Daarmee verandert er niets in de rechtspositie van de indieners van de kennisgeving.

De ingediende motie wordt in stemming gebracht in de besluitvormende vergadering. Dat is motie 21, ingediend door het CDA, DENK, SP en JA21, met als titel 'Duidelijke Rijksnormen afwachten'.

Daarmee worden de agendapunten 9, 10 en 11 aangehouden.

Vanochtend is in het Presidium besloten om hamerstuk 8a Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning van de agenda te halen. Er zijn nieuwe juryleden gevonden, maar het was te laat om dat nog tijdens deze vergadering te kunnen behandelen. Die voordracht komt de volgende Provinciale Statenvergadering terug.

Er is geen actualiteit. Er zijn ook geen mondelinge vragen ingediend. Gelet op het feit dat we nu een aanmerkelijk andere vergadering hebben gekregen, is het voorstel om de spreektijd terug te brengen naar vijf uur. Kunt u daarmee instemmen? Akkoord. Dan verkorten we de vergaderduur naar vijf uur. De spreektijd wordt daarmee aangepast aan de duur van de vergadering.

Dan kom ik bij de moties Vreemd aan de Orde van de Dag. De eerste Motie VOD is ingediend door de fracties van de SP, D66, PvdD, CDA en de CU. Deze gaat over de ruimhartige opvang van vluchtelingen uit Oekraïne.

Mevrouw **ALBERTS** (SP): Als men naar het dictum van de motie VOD kijkt dan zijn we sneller dan snel op onze wenken bediend. Soms gaat het heel snel in de Provincie. De Commissaris van de Koning heeft in zijn speech aan het begin van de vergadering gezegd wat er allemaal gedaan gaat worden en daar gaat Noord-Holland aan meedoen. Ik wilde nu wel de gelegenheid gebruiken om daarvoor dank te zeggen. De motie VOD wordt niet ingediend, zodat de werkzaamheden voortvarend kunnen worden voortgezet, zoals ze al gestart waren.

De **VOORZITTER**: Het is niet alleen dat we het gaan doen. We doen het ook al. De volgende motie VOD wordt ingediend door mevrouw De Groot en heeft de titel 'Extern salderen opschorten'.

Mevrouw **DE GROOT** (SP): Ook in Noord-Holland is er een mogelijkheid om extern te salderen, met overgebleven stikstofruimte in oude vergunningen. Om bouw- of infrastructuurprojecten te kunnen laten doorgaan worden de oude natuurvergunningen veelal van oude, niet meer bestaande fabrieken gebruikt. De bestaande, of gecreëerde stikstofruimte, die feitelijk al lang niet meer gebruikt wordt, wordt omgezet naar een mogelijkheid om alsnog te gaan bouwen aan woningprojecten of wegen. Door de SP, maar ook door andere partijen in Provinciale Staten, werden meermaals vragen gesteld. Voorbeelden zijn: de reeds twintig jaar leegstaande veevoederfabriek van Brokking en de inmiddels meer dan twee jaar geleden gesloten meelfabriek van Westzanen Meneba. Mogelijk zijn er her en der in Noord-Holland nog andere voorbeelden die

745 de SP niet kent. Bouwen is fijn. Er worden voor de korte termijn problemen opgelost, maar op de lange termijn is het schadelijk voor de gezondheid van de natuur en daarmee ook van de mens. Immers, als het stikstofmonster niet rigoureus wordt aangepakt, verliest Noord-Holland natuur en biodiversiteit. Dit heeft op korte, maar ook op de lange termijn gevolgen voor al het leven in Noord-Holland. Onze Natura 2000 gebieden worden nu al ernstig overbelast met ammoniak en
750 stikstofdioxide. De Provincie Overijssel en nu ook Provincie Flevoland hebben besloten het extern salderen van oude stikstofruimte op te schorten. Weliswaar was daar een uitspraak van de Raad van State voor nodig, maar deze provincies hebben toch het goede gedaan. De SP is van mening dat Provincie Noord-Holland ook het extern salderen zou moeten opschorten en beleid moet ontwikkelen dat ervoor zorgt dat de Natura 2000 gebieden in Noord-Holland via concrete
755 maatregelen minder belast worden met deposities, zoals in de uitspraak van de Raad van State van 24 november 2021 wordt vereist. We hebben daarvoor een motie VOD opgesteld, die we nu indienen.

Motie VOD 22/07-03-2022

760 Extern salderen opschorten

*Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,
Constaterende dat:*

- *de Raad van State op 24 november 2021 een tussenuitspraak deed over de
inpassingsplannen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (Uitspraak
765 201805874/1/R2);*
- *deze uitspraak grote gevolgen heeft voor de methodiek van het extern salderen van in h
et verleden vergunde, maar niet (meer) gebruikte, stikstofruimte;*
- *de Raad van State van mening is dat naast het extern salderen inzichtelijk moet worden
gemaakt welke andere maatregelen worden getroffen om de
770 instandhoudingsdoelstellingen van betrokken Natura 2000-gebieden te realiseren, te
behouden en verslechtering te voorkomen;*
- *de provincie Noord-Holland nog natuurvergunningen verstrekt op basis van extern
salderen met in het verleden vergunde, maar niet (meer) gebruikte, stikstofruimte;*
- *de provincie Overijssel, evenals de provincie Flevoland, vanwege de uitspraak van de Raad
775 van State inmiddels de mogelijkheden om extern te salderen opgeschort heeft.*

Overwegende dat:

- *in Noord-Holland diverse bouw- en infrastructuurprojecten reeds in vergevorderde staat
van plannenmakerij zijn;*
- *een aantal van deze projecten geen doorgang kan vinden omdat er geen
780 natuurvergunning verleend kan worden;*
- *door externe saldering met latente ruimte feitelijke deposities kunnen toenemen, ook met
de 70/30 regel;*
- *Provinciale Staten van Noord-Holland zich ernstige zorgen maken over de Natura 2000-
gebieden en zich beijveren voor zowel het terugdringen van de stikstofdepositie als het
785 natuurherstel;*

- *extern salderen met in het verleden vergunde, maar niet (meer) gebruikte, stikstofruimte niet in het beleid past van enerzijds terugdringen van de stikstofdepositie en anderzijds natuurherstel.*

Dragen Gedeputeerde Staten op:

- 790 · *in navolging van de provincies Overijssel en Flevoland vergunningverlening op basis van extern salderen op te schorten;*
- *beleid te ontwikkelen dat ervoor zorgt dat de Natura 2000- gebieden in Noord-Holland via concrete maatregelen minder belast worden met deposities, zoals in de uitspraak van de Raad van State van 24 november 2021 wordt vereist.*

795 *En gaat over tot de orde van de dag.*

SP

Mevrouw **GONGGRIJP** (D66): Elke commissievergadering hebben we het over de zorgen in de IJmond over de uitstoot van zorgwekkende stoffen. Omwonenden maken zich zorgen over hun
800 gezondheid en zien dat bevestigd in de verschillende rapporten van RIVM. Het belang van een transitie naar de productie van groen staal en een gezonde IJmond is zeer groot. De leefomgeving en het milieu moeten beter. In de IJmond is alleen maar plek voor een groene staalfabriek. Bouwen aan een zo korte mogelijke route naar groen staal, zodat de meest vervuilde onderdelen in het productieproces op zo kort mogelijke termijn gesloten kunnen
805 worden, is van belang. Deze transitie is een zeer complexe operatie en vraagt om helderheid over financiering, de noodzakelijke infrastructuur om tot groen staal te komen, maar ook om harde afspraken met Tata Steel over haar ambities vanuit de Roadmap+. Daarom dient D66 samen met de PvdA, GL en VVD de volgende motie in.

810 **Motie VOD 23/07-03-2022**

Zicht op verbetering leefomgeving

Overwegende dat

- het productieproces van Tata Steel negatieve impact heeft op de leefomgeving, de gezondheid en het milieu;
- 815 · omwonenden zich zorgen maken over hun gezondheid en dat bevestigd zien door de verschillende RIVM rapporten;
- Tata Steel veel CO2 uitstoot;
- Nederland de verplichting heeft de CO2 uitstoot drastisch te reduceren;
- de overstap naar het produceren van groen staal goed is voor de leefomgeving,
- 820 gezondheid, het milieu en de economie.

Constaterende dat:

- de uitstoot van ZZS door Tata Steel op zo kort mogelijke termijn naar beneden moet;
- voor een spoedige uitvoering van de plannen met betrekking tot groene staalproductie een concrete planning vanuit Tata Steel en duidelijke afspraken rond de benodigde
825 procedures en vergunningstrajecten met de provincie nodig zijn;
- voor de overstap naar groene staalproductie een goede (waterstof)infrastructuur, financieel kader en ondersteuning van de lokale en regionale overheid bij de ontwikkeling van de benodigde kennis in het kader van planvorming en

vergunningverlening voorwaardelijk zijn en daarvoor betrokkenheid van het Rijk noodzakelijk is.

Spreken uit dat:

- voor de korte termijn:
 - o een significante verbetering van de leefomgeving en milieu gerealiseerd moet zijn;
 - o de resultaten geformuleerd in het Programma Tata Steel 2020-2050 en de Roadmap+ ook daadwerkelijk gerealiseerd en aangetoond moeten worden;
 - o Helderheid vanuit het Rijk komt over de financiering en noodzakelijke infrastructuur voor de Groen Staal route.
- voor de middellange termijn:
 - o De overgang naar groen staal zo spoedig mogelijk gerealiseerd wordt;
 - o De meest vervuilende onderdelen in het productieproces gesloten worden.

Verzoeken GS:

- voor 1 april 2022 duidelijkheid te bieden m.b.t. de procedures en termijnen voor de afgifte van vergunningen om tot groen staal te komen;
- er bij het Rijk op aan te dringen voorwaarden aan mogelijke subsidie regelingen te verbinden m.b.t.: o gezondheid;
 - o een termijn te verbinden waarbinnen de DRI gerealiseerd moet zijn en de KooksGasFabriek en de Hoogoven gesloten worden;
- voor 1 april 2022 duidelijk te maken welke maatregelen in de Roadmap+ wettelijke afdwingbaar zijn;
- met Tata en het Rijk in overleg te treden om te komen tot harde afspraken aangaande de niet afdwingbare maatregelen uit de Roadmap+ en de daarbij geformuleerde resultaten; waarbij tevens wordt vastgelegd wat de gevolgen zijn als doelen niet -binnen de gestelde termijn- worden behaald;
- de Staten te informeren over de voortgang van de Roadmap+.

en gaan over tot de orde van de dag.

D66, PvdA, GL en VVD

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): Ons standpunt wat betreft windturbines en de afstandsnormen is kraakhelder. Daarover bestaat geen twijfel, niet voor en ook niet na de verkiezingen. We willen dat de afstandsnormen behouden blijven en dat alle ontwikkelingen met betrekking tot windturbines in de ijskast gaan tot nader order en totdat er helder en eerlijk beleid is gemaakt, waarin rekening wordt gehouden met gezondheid, landschap en financiële impact. Ik denk niet dat we op deze voet moeten doorgaan. JA21 dient samen met Liberaal N-H de volgende motie VOD in.

Motie VOD 24/07-03-2022

Stop ontwikkelingen met windturbines in afwachting van landelijke afstandsnormen

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Stop ontwikkelingen met windturbines in afwachting van landelijke afstandsnormen'.

Constaterende dat:

- *Gedeputeerde Staten voornemens is de komende jaren een groot aantal windturbines in Noord-Holland te laten verrijzen;*
- *steeds meer bekend wordt over de gezondheidsgevolgen en -risico's van windturbines;*
- 875 - *in het landelijke coalitieakkoord is opgenomen dat er 'heldere afstandsnormen' voor de bouw van windturbines op land komen;*
- *deze afstandsnormen eind 2022 aan de Tweede Kamer zullen worden voorgelegd.*

Overwegende dat:

- *het voortzetten van plannen met betrekking tot nieuwe windturbines in Noord-Holland niet aan de orde kan zijn zolang de aangekondigde afstandsnormen nog niet van kracht zijn.*

Verzoekt Gedeputeerde Staten

- *alle ontwikkelingen met betrekking tot nieuwe windturbines in de provincie Noord-Holland, voor zover deze binnen de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen, stop te*
- 885 *zetten tot de nieuwe landelijke afstandsnormen van kracht zijn,*
en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening, JA21 Noord-Holland en Liberaal NH

Woningbouw en bedrijvigheid mogen nooit lijden onder de bouw van windturbines. Dit vinden we
890 heel belangrijk. Mijn collega Jensen heeft het al eerder benoemd. Overal waar windturbines
komen te staan, ontstaat een cirkel waar geen woningen kunnen komen te staan. Dat vinden we
zorgelijk, met een woningtekort van 279.000 woningen in 2022. Hiermee moeten we direct
stoppen. Op andere locaties lijdt de bedrijvigheid eronder, zoals de bouw van supermarkten,
scholen of andere openbare gebouwen. We willen dat daaraan een einde komt. We stellen voor
895 dat we gaan waarborgen dat woningbouw en bedrijvigheid nooit mogen lijden onder de bouw van
windturbines.

Motie VOD 25 /07-03-2022

Woningbouw en bedrijvigheid mogen nooit lijden onder de bouw van windturbines

900 *Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 7 maart 2022, te Haarlem, ter
behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Woningbouw en bedrijvigheid mogen nooit
lijden onder de bouw van windturbines'.*

Constateernde dat:

- *gevoelige bestemmingen zoals genoemd in de Wet geluidhinder, zoals woningen,*
- 905 *ziekenhuizen en kinderopvangcentra, volgens huidige en toekomstige wetgeving enige
afstand dienen te houden van windturbines;*

Overwegende dat:

- *het woningtekort op dit moment 279.000 woningen betreft ;*
- *de bouw van windturbines de bouw van woningen en/of bedrijvigheid kan frustreren;*

910 *Verzoekt Gedeputeerde Staten:*

- *te waarborgen dat woningbouw en bedrijvigheid nooit lijden onder de bouw van
windturbines, en gaan over tot de orde van de dag.*

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

915 Dan de belangrijkste motie VOD. Ik vind het ontzettend spijtig dat we vandaag de
Omgevingsverordening niet kunnen behandelen. Zeker ook vanwege de argumenten die zojuist
naar voren zijn gebracht. Zo vlak voor de verkiezingen. JA21 vindt dat de 600-meternorm in
Noord-Holland en zeker ook in Amsterdam behouden moet blijven. Ik wil dat we vandaag
duidelijk maken naar onze inwoners wat daarin ons standpunt is. JA21 dient een motie in om de
920 600-meternorm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemming in Noord-
Holland te handhaven.

Motie VOD 26 /07-03-2022

Behoud de 600 meter norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen
925 in Noord-Holland

*Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te
Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag;*

Constaterende dat:

- *de provincie Noord-Holland voornemens is de bouw van windturbines op een afstand van*
930 *minder dan 600 meter van gevoelige bestemmingen, zoals woningen, mogelijk te maken.*

Overwegende dat:

- *het onwenselijk is als windturbines te dicht bij gevoelige bestemmingen, zoals woningen,
gebouwd worden.*

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

935 - *de 600 meter-norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in
Noord-Holland te handhaven, en gaat over tot de orde van de dag.*

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

Dan is er nog een variatie op voornoemde motie. Ik zie de laatste tijd veel berichten voorbij
940 komen van een politieke partij in Amsterdam, genaamd VVD. Die fractie blaast hoog van de toren
dat ze geen windturbines wil in Amsterdam en dat ze daarvoor gaat zorgen. Wij dachten aan
collegialiteit en besloten de VVD in Amsterdam een handje te helpen en komen met een
specifieke motie VOD voor de regio Amsterdam. Ik denk dat VVD Amsterdam er erg blij mee zal
zijn. Misschien dat VVD Noord-Holland hen een handje kan helpen. De 600-meternorm voor de
945 afstand van windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen blijft behouden in de
gemeente Amsterdam.

Motie VOD 27/07-03-2022

Behoud de 600 meter norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen
950 in de gemeente Amsterdam

*Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te
Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag;*

Constaterende dat:

- *de provincie Noord-Holland voornemens is de bouw van windturbines op een afstand van*
955 *minder dan 600 meter van gevoelige bestemmingen, zoals woningen, mogelijk te maken.*

Overwegende dat:

- *het onwenselijk is als windturbines te dicht bij gevoelige bestemmingen, zoals woningen, gebouwd worden.*

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

- 960 - *de 600 meter-norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in de gemeente Amsterdam te handhaven, en gaat over tot de orde van de dag.*

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

- 965 In het verlengde daarvan. We hebben Noord-Holland en Amsterdam gehad. De argumenten zijn duidelijk. We willen de windturbines niet op land, vanwege de genoemde bezwaren, slagschaduw, landschapsvervuiling, de financiële impact, gezondheidsschade die nog heel goed onderzocht wordt. Wij vinden het op dit moment te risicovol om windturbines op land te bouwen. Zeker ook gezien het feit dat er andere mogelijkheden zijn. We verzoeken Gedeputeerde Staten geen medewerking te verlenen aan de bouw van windturbines op land, voor zover deze binnen de
- 970 bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen.

Motie VOD 28/07-03-2022

Geen windturbines op land

- 975 *Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Geen windturbines op land. Constateerend dat:*

- *Gedeputeerde Staten voornemens is de bouw van windturbines in onze provincie mogelijk te maken.*

Overwegende dat:

- 980 - *er efficiëntere, goedkopere en minder overlastgevende mogelijkheden zijn om energie op te wekken dan met windturbines op land.*

Verzoekt Gedeputeerde Staten,

- *geen medewerking te verlenen aan de bouw van windturbines op land, voor zover deze binnen de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen,*
- 985 *en gaat over tot de orde van de dag,*
Ondertekening, JA21 Noord-Holland

- De volgende motie VOD. We willen geen medewerking verlenen aan de bouw van zonne-energie of windturbines boven de RES-doelstelling van 35 terawattuur (TWh). Het Planbureau voor de
- 990 Leefomgeving heeft in december 2021 een nieuw rapport uitgebracht, waarin ze verschillende bandbreedtes hebben laten zien, wat mogelijk is aan opwek. Het midden daarvan komt op ongeveer 41 TWh uit. Het einde van de bandbreedte komt uit op 55 TWh. Ik denk dat we daar heel goed zitten ten opzichte van de gestelde 35 TWh. Daarnaast hebben we ook een afspraak gemaakt in het Klimaatakkoord in 2019. Als de 35 TWh behaald is, moeten we in eerste instantie
- 995 naar Zon-op-dak kijken en niet naar windturbines op land of op akkers. Wij willen die afspraak graag van harte ondersteunen.

1000 **Motie VOD 29/07-03-2022**

Verleen geen medewerking aan de bouw van zonne-energie of windturbines boven de RES doelstelling van 35 TWh.

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Verleen geen medewerking aan de bouw van zonne-energie of windturbines boven de RES doelstelling van 35 TWh.'

1005

Constaterende dat:

- *uit recente cijfers van onder meer het PBL blijkt dat het beoogde landelijke doel van 35 TWh hernieuwbaar opgewekte elektriciteit uit zonne-energie en windenergie in 2030 niet in het geding komt;*

1010

Overwegende dat:

- *de ambities uit de RES dus eenvoudig kunnen worden afgeschaald zonder dat de RES-doelen in het geding komen;*
- *met name de bouw van windturbines het draagvlak voor de energietransitie steeds verder ondermijnt.*

1015

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

- *geen medewerking te verlenen aan de bouw van windturbines en zonne-energie op land indien hierdoor het totale RES-bod van 35 TWh in 2030 wordt overstegen, en gaan over tot de orde van de dag.*

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

1020

Mochten die windturbines er toch moeten komen, dan moet er voldoende draagvlak voor zijn. Het kan zijn dat gemeenten of inwoners wel op windturbines zitten te wachten. Dan moeten we ze daar in ondersteunen, maar dan wel met een meerderheid van die inwoners.

1025

Motie VOD 30/07-03-2022

Geen draagvlak geen windturbines

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Geen draagvlak geen windturbines'.

1030

Constaterende dat:

- *Gedeputeerde Staten voornemens is de bouw van windturbines in onze provincie mogelijk te maken.*

Overwegende dat:

- *het draagvlak voor de bouw van windturbines (vooral in zoekgebieden) onder druk staat.*

1035

Verzoekt Gedeputeerde Staten,

- *geen medewerking te verlenen aan de bouw van windturbines, voor zover deze binnen de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen, indien er in een zoekgebied onvoldoende draagvlak is,*

en gaat over tot de orde van de dag.

1040

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

In de huidige provinciale Omgevingsverordening staan best wel goede punten, zoals de minimale lijnopstelling en zelfs de draairichting en verschijningsvorm van windturbines, waardoor het landschap niet verrommelt, of dat niet overal en nergens windturbines komen te staan, in
1045 verschillende vormen en van verschillende hoogtes. Dat doet ons mooie Noord-Hollandse landschap geen goed. We willen dat graag behouden,.

Motie VOD 31/07-03-2022

Minimale lijnopstelling en dezelfde draairichting en verschijningsvorm voor windturbines
1050 *Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Minimale lijnopstelling en dezelfde draairichting en verschijningsvorm voor windturbines'.*

Constaterende dat:

- *Gedeputeerde Staten voornemens is de bouw van windturbines in onze provincie mogelijk
1055 te maken.*

Overwegende dat:

- *windturbines een grote impact hebben op de leefomgeving van inwoners van gevoelige bestemmingen, zoals woningen.*

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

1060 - *geen medewerking te verlenen aan de bouw van windturbines, voor zover deze binnen de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen, indien:*

- *de windturbines niet in een lijnopstelling worden geplaatst van minimaal drie windturbines;*

1065 - *de rotorbladen van de windturbines binnen een lijnopstelling niet dezelfde draairichting hebben; en*

- *de windturbines binnen een lijnopstelling niet eenzelfde verschijningsvorm hebben,*

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

1070

In een volgend artikel van de Omgevingsverordening zagen we nog een regel staan over de maximale ashoogte van 120 meter voor windturbines. Het lijkt me heel goed om niet al te hoge windturbines in ons 'laagbouw-landschap' te gaan plaatsen. Dat willen we ook graag behouden.

1075 **Motie VOD 32/07-03-2022**

Maximale ashoogte van 120 meter voor windturbines

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Maximale ashoogte windturbines'.

1080 *Constaterende dat:*

- *Gedeputeerde Staten voornemens is de bouw van windturbines in onze provincie mogelijk te maken.*

Overwegende dat:

- *windturbines een grote impact hebben op de leefomgeving van inwoners van gevoelige bestemmingen, zoals woningen.*

1085

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

- *geen medewerking te verlenen aan de bouw van windturbines, voor zover deze binnen de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten vallen, indien de maximale ashoogte meer dan 120 meter bedraagt, en gaat over tot de orde van de dag.*

1090

Ondertekening, JA21 Noord-Holland

Dat was het windturbineverhaal. We hebben nog een laatste motie VOD. In de afgelopen tien jaar is behoorlijk veel gesproken over biomassacentrales. Er staat zelfs in het Noord-Hollandse coalitieakkoord dat we die biomassacentrales toch echt niet moeten willen. Veel discussies zijn stilgevallen op het afwachten van het afbouwpad wat de nationale regering gaat prijsgeven. Dat hoorden we al in 2020. Toen werd het 2021. Inmiddels leven we in 2022 en dat afbouwpad is nog steeds niet gepresenteerd, waardoor we nog steeds geen biomassacentrales kunnen tegenhouden. Dat vind ik heel spijtig en ik hoop een groot gedeelte van deze Staten ook. Zeker ook omdat in het afgelopen jaar weer 814 miljoen euro naar biomassa is gegaan. Dat is echt zondegeld.

1095

1100

Motie VOD 33 /07-03-2022

Stel paal en perk aan het subsidiëren van biomassa!

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 7 maart 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Stel paal en perk aan het subsidiëren biomassa!'.

1105

Constaterende dat:

- afgelopen jaar 814 miljoen euro subsidie naar biomassa is gegaan;
- het aandeel 'hernieuwbare' energie uit biomassa steeds verder toeneemt ;
- het beloofde afbouwpad voor subsidiëring van biomassa nog altijd op zich laat wachten.

1110

Verzoekt Gedeputeerde Staten:

- om bij de regering aan te dringen om een moratorium in te stellen op nieuwe biomassacentrales.

en gaan over tot de orde van de dag.

1115

Ondertekening, JA21 Noord-Holland en Partij voor de Dieren Noord-Holland

De **VOORZITTER**: De 10 moties VOD maken onderdeel uit van de beraadslaging, zodra deze zijn ontvangen door de griffie.

De PvdD is de volgende fractie die een motie VOD indient, met als titel 'Slim omgaan met maatschappelijk, verschillende opties toekomst Tata Steel verkennen'

1120

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Eerst de mededeling van mijn collega Zoon dat de vorige motie VOD van JA21 mede is ingediend door de PvdD.

1125

Mark Rutte zei ooit: "*Visie is als een olifant die het zicht belemmert.*" Hij had beter kunnen zeggen: "*Tunnelvisie is als een olifant die het zicht belemmert.*"

De aantasting van natuur en gezondheid door Tata duurt al decennia. En als het gaat om oplossingen, lijken overheden van de ene in de andere tunnelvisie te springen. Eerst het plan voor CO₂-opslag en nu Tata's invulling van zogenaamd 'groen staal', dat stiekem niet zo heel groen is.

We gaan eerst in op de motie VOD van de coalitie. Dan op onze eigen motie, waarmee we samen met omwonenden het Rijk uit de tunnelvisie willen helpen.

De **VOORZITTER**: Statenlid Kostić, het is niet de bedoeling dat u gaat becommentariëren wat de coalitie wil, maar wat u wilt. Dat is het bijzondere van een motie VOD. Daarover hebben we geen debat. U krijgt straks nog wel een reactie vanuit het college op de moties die zijn ingediend. Ik vraag u te beperken tot uw eigen motie. Anders gaan we straks moties VOD indienen om elkaar hier uitgebreid te kunnen becommentariëren. Dat is niet de bedoeling. Ik wil u toch verzoeken het kort te houden.

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Het is een onderdeel van mijn motie.

De **VOORZITTER**: Ik wil u toch verzoeken om uw eigen motie te voorzien van argumenten waarom u de motie indient en vervolgens niet alle andere moties van commentaar te voorzien. Dan gaat dit instrument zijn doel voorbij. Graag het verzoek om uw eigen motie nu toe te lichten.

Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Wij gehoorzamen natuurlijk braaf. We slaan het commentaar op de motie VOD van de coalitie over. Dat is jammer want het heeft wel betrekking op wat wij uiteindelijk willen voorstellen.

We vragen ons wel af of andere partijen, hier in het algemeen, wat vaker met omwonenden in gesprek gaan, als het gaat om Tata Steel, om te kijken wat ze voor omwonenden kunnen doen. Hoe zou zo een motie vorm kunnen worden gegeven? Dat is een tip die we willen meegeven. Ik denk dat de meeste Statenleden een email hebben ontvangen van de omwonenden om toch een aantal aspecten explicieter mee te nemen. Ze hebben opgeroepen om meerdere routes voor Tata Steel te verkennen.

Zo komen we ook op onze motie. Niet zo lang gelden riep PvdD om uit de tunnelvisie richting opslag en afvang van CO₂ (CCS) te stappen. Toen was ook steeds het antwoord: "Het kan niet anders. Dit is de beste route. Als we meer opties verkennen treedt vertraging op." Nu is die route gelukkig van de baan. Maar in plaats van dat proces te leren, wordt nu vol gas op de volgende tunnelvisie aangestuurd. Laten we eindelijk de maatschappelijk kosten en baten van alle scenario's, zoals afschaling, uitzoeken. Dat is waar omwonenden om vragen. Daarmee kunnen de Nederlandse ambities voor waterstof nog steeds worden doorgezet. Het gaat straks mogelijk om miljarden aan maatschappelijk geld en infrastructuur. Dan kan je niet zeggen 'We gaan er niet over'. Volksvertegenwoordigers moeten een goed geïnformeerde keuze kunnen maken.

De Provincie gaat niet in haar eentje over de toekomst van Tata, maar ze kan wel sturen bij het Rijk. Daarom dienen we samen met SP, DENK, FvD en 50PLUS/PvdO de motie 'Slim omgaan met maatschappelijk geld, verschillende opties toekomst Tata Steel verkennen' in.

1170 We roepen onze collega's op om tunnelvisie te voorkomen en achter deze motie te gaan staan.

Motie VOD 34/07-03-2022

Slim omgaan met maatschappelijk geld, verschillende opties toekomst Tata Steel verkennen
Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 7 maart 2022, ter behandeling
1175 *van agendapunt "Moties vreemd aan de orde van de dag";*
constaterende dat:

- *de gezondheid van de bewoners rond Tata Steel significant slechter is dan die van bewoners elders in Nederland. Onder meer longkanker, luchtwegklachten en hoofdpijn komen in de IJmondregio significant vaker voor dan elders in Nederland;*
- 1180 - *kinderen extra getroffen worden door de uitstoot van Tata Steel. Door lood en PAK wordt hun gezondheid ernstig bedreigd;*
- *een van de belangrijke Europese milieubeginselen het principe 'de vervuiler betaalt' is en dit ook verankerd is in de Omgevingswet en Omgevingsvisie;*

overwegende dat:

- 1185 - *we op dit moment op een belangrijk kantelpunt staan wat betreft de richting van Tata Steel en het daarom belangrijk is dat we inzicht hebben in de gevolgen van de verschillende alternatieve scenario's;*
- *tot nu toe slechts over twee opties/toekomstplannen voor Tata Steel is gesproken: CCS (CO2opslag) en 'groen staal' (in de vorm van het huidige plan van Tata zelf);*
- 1190 - *de CCS-optie inmiddels van de baan is;*
- *er ook andere opties zijn, die o.a. in een CE Delft startnotitie in opdracht van bewoners zijn geschetst;*
- *een beslissing over een eventuele miljardenuitgave door het Rijk zorgvuldig moet worden genomen, en de maatschappelijke kosten en baten van verschillende scenario's voor Tata*
1195 *Steel duidelijk moeten zijn;*
- *diverse Tweede Kamerfracties de behoefte aan een deadline benadrukken, waarop verschillende scenario's worden voorgelegd;*

gehoord de discussie, roepen GS op:

- *het Rijk op te roepen om ook de andere opties zoals genoemd door CE Delft (o.a. afschaling) te verkennen en daarbij gezondheid sterk te laten meewegen, voordat er*
1200 *miljarden maatschappelijk geld in Tata worden gepompt;*

en gaan over tot de orde van de dag.

Partij voor de Dieren, SP, DENK Noord-Holland, FvD Noord-Holland en 50PLUS/PvdO

1205 De **VOORZITTER**: De motie VOD maakt onderdeel van de beraadslaging.

Dan gaan we naar de motie VOD, ingediend door GL, D66 en PvdA, met als titel 'Voorkeursrecht gemeenten en stikstof'.

1210 Statenlid **VAN WIJNEN** (GL): Stikstof blijft de nieuwskoppen halen. De SP heeft er ook al iets over gezegd. Overijssel schort het extern salderen op. Noord-Holland is er negatief mee in het nieuws gekomen. Onze Gedeputeerde Staten stuurden al een brandbrief. GL heeft eerder haar onvrede over extern salderen aangegeven. We snappen wel dat er stikstofruimte nodig is voor beleid dat

ook de duurzaamheid van de provincie verder versterkt. Als de stikstofruimte van fabrieken, die al meer dan twintig jaar dicht zijn, ineens in de omloop komt, dan wordt dat natuurlijk erg ongelooftwaardig. We hebben al eerder aangegeven dat geen enkele overheid mogelijkheden onbenut mag laten om zelf ook verantwoordelijkheid te nemen voor de situatie die er nu ligt, namelijk dat we tweeënhalfjaar na een rechterlijke uitspraak nog steeds aan het modderen zijn over hoe we dit probleem gaan oplossen. In Noord-Holland staan de gebiedsgerichte maatregelen in de startblokken. Een aanpak waar we integraal gaan kijken hoe we stikstofdepositie kunnen verminderen en waar ook natuurversterking, de Voedselvisie, de landbouwtransitie vorm kunnen geven. Een mooie en pittige opgave. Onlangs hebben we er kennis van genomen dat de provincie met de Wet Voorkeursrecht Gemeenten wellicht een extra stap kan zetten om deze ingewikkelde opgave vorm te geven. In tegenstelling tot wat de naam suggereert kunnen alle overheden deze wet gebruiken en niet alleen gemeenten. Als daar een mogelijkheid in zou zitten dan zouden wij vinden dat we serieus moeten kijken of die iets kan opleveren. We vragen het college via een motie om de voor- en tegenargumenten, de mogelijke kaders voor het gebruik van deze wet in relatie tot stikstofdepositie in kaart te brengen, zodat we daarover in de commissie NLG een gefundeerde discussie kunnen voeren.

Motie VOD 35/07-03-2022

Voorkeursrecht Gemeenten en Stikstof

Provinciale staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 07-03-2022

Overwegende dat het huidige pakket aan maatregelen om stikstofdepositie te beperken voor Noord-Hollandse natuurgebieden weinig oplossingen aanreikt.

Verder overwegende dat mogelijke aanknopingspunten die de Wet Voorkeursrechtgemeentes biedt nog onderbelicht zijn gebleven, deze wet geeft namelijk overheden mogelijkheden om bedrijven van stoppende veehouders als eerste op te kopen.

Ook overwegende dat dat koppelkansen zou kunnen bieden om ook de Voedselvisie verder uit te bouwen, de Landbouwtransitie te versnellen en de natuur te versterken.

En tot slot overwegende dat de gebiedsgerichte aanpakken in het kader van reductie van stikstofdepositie in de startblokken staan en een verkenning van de mogelijkheden die de Wet Voorkeursrechtgemeentes zou kunnen bieden, daarin nu nog meegenomen kan worden.

Verzoeken GS in een notitie de kaders te verkennen waaronder de Wet Voorkeursrecht Gemeentes gebruikt zou kunnen worden om meer mogelijkheden te creëren om stikstofdepositie op

natuurgebieden te omlaag te brengen.

En spreken uit deze notitie voor het zomerreces te willen bespreken in de commissie Natuur, Landbouw, Gezondheid.

en gaan over tot de orde van de dag.

Ondertekening, GroenLinks Noord-Holland, D66 Noord-Holland en PvdA Noord-Holland

De **VOORZITTER**: De motie VOD maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

Dan gaan we naar de motie VOD, ingediend door het CDA over voedselzekerheid. Mevrouw Koning licht de motie toe.

Mevrouw **KONING** (CDA): Ons hart vult zich met zorg als we lezen en horen over de situatie rond de oorlog in Oekraïne. Onze gedachten zijn bij de bevolking. Velen van hen moeten de wapens oppakken om hun land te verdedigen. Anderen zijn op de vlucht. Onze gedachten zijn bij hun allen. Ver weg, maar toch eigenlijk ook zo dichtbij. De oorlog in Oekraïne heeft impact op ons
1260 allen en op de grondstoffenvoorziening voor een groot deel van de wereld. Naast grondstoffen zoals gas en ijzererts is Oekraïne ook een land dat veel voedsel produceert en exporteert. Voedsel is geen bijzaak, maar voedsel is hoofdzaak. De laatste dagen bereiken ons berichten dat het in Oekraïne voor veel agrarische ondernemers om hun land te bewerken of in te zaaien. Er is vaak geen zaak en geen brandstof voor de machines. Een groot deel van het personeel is niet in
1265 de gelegenheid om naar het werk te gaan, vanwege de oorlog. Oekraïne is de graanschuur van Europa en ook een grote exporteur van zonnebloemolie, aardappelen, honing en eieren. Er is elk jaar maar een korte periode in het voorjaar dat je het land kunt inzaaien, dat je aardappels kunt poten. Niet kunnen zaaien betekent ook niet kunnen oogsten. Allereerst is dit een groot punt van zorg voor de voedselvoorziening van de bevolking en de dieren in Oekraïne. Een groot land met
1270 een populatie van veertig miljoen inwoners. Hongersnood dreigt. Omdat Oekraïne normaliter veel landbouwproducten exporteert wordt dit ook een groot punt van zorg van landen in Europa, het Midden Oosten en Afrika. Deze landen leunen voor hun voedselvoorziening op de export vanuit Oekraïne. Daar komt de boycot van Rusland ook nog bij. Omdat landelijk en wereldwijd de voedselzekerheid van levensbelang is voor de bevolking vragen we hiervoor uw aandacht. Export
1275 van voedsel vanuit Oekraïne en Rusland wordt zeer onzeker. Voedsel wordt schaarser en de prijzen beginnen nu al te stijgen. Mensen met een kleine beurs beginnen nu al financieel in problemen te komen door de oplopende prijzen van voedsel en andere eerste levensbehoeften. We hebben als provinciale politici de verantwoordelijkheid om naar het grote geheel te kijken en ook de voedselzekerheid in ons beleid mee te laten wegen, ook voor onze eigen inwoners en
1280 zeker die met een kleine beurs. Daarom dienen we de volgende motie VOD in.

Motie VOD 36/07-03-2022

Voedselzekerheid

Provinciale Staten van Noord-Holland, bijeen in vergadering te Haarlem op 7 maart 2022 ter
1285 *behandeling van agendapunt 16 – Advies GS motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag*
Constaterende dat:

- *De oorlogssituatie in Oekraïne invloed heeft op de wereldvoedselvoorziening en voedselzekerheid;*
- *Oekraïne en Rusland belangrijke producenten zijn van voedsel waaronder tarwe. Rusland*
1290 *de op één na grootste exporteur van tarwe is en Oekraïne de op drie na grootste. Deze landen samen goed zijn voor een derde van de uitvoer. Verschillende regio's in de wereld afhankelijk zijn van deze productie, waaronder Europa, het Midden-Oosten en Noord-Afrika.*

Overwegende dat:

- 1295 · *Voedselzekerheid van levensbelang is voor de bevolking;*
- *Het zaaien van gewassen in grote delen van Oekraïne door de oorlog niet mogelijk lijkt te zijn.*
- *Export van voedsel vanuit Oekraïne en Rusland zeer onzeker wordt.*

- 1300
- Door de ontwikkelingen in Oekraïne en Rusland voedsel schaarser wordt en de voedselprijzen naar verwachting binnenkort sterk zullen stijgen;
 - Dat ook mensen met een kleinere beurs moeten kunnen blijven voorzien in hun behoefte aan voedsel.

Roepen GS op om:

- 1305
1. Eventueel samen met het rijk of binnen IPO-verband te onderzoeken wat de oorlogssituatie in Oekraïne en de sancties tegen Rusland betekenen voor de voedselzekerheid op korte en langere termijn;
 2. Te bekijken of het Noord-Hollandse beleid dat betrekking heeft op landbouw en voedselproductie aanpassing behoeft als gevolg van de oorlogssituatie en dit terug te koppelen aan PS.

1310 En gaan over tot de orde van de dag.
CDA Noord-Holland

De **VOORZITTER**: De motie VOD maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

1315 De stemming over de moties VOD zal plaatsvinden in de besluitvormende vergadering. Aan het eind van deze vergadering zal daar waar nodig reflectie worden gegeven op de ingediende moties.

Wenst iemand nog het woord over de agenda? Zo niet, dan is de gewijzigde agenda voor de beraadslagende vergadering overeenkomstig het voorstel van het Presidium en met inachtneming van het ordevoorstel vastgesteld.

1320 **3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding**

De **VOORZITTER**: Er zijn geen stukken ter bekrachtiging geheimhouding ingekomen.

1325 **3b. Lijst geheimhouding PS**

De **VOORZITTER**: Er zijn geen opmerkingen ontvangen door de griffie. Als er niemand verder het woord over verlangt, dan stel ik voor de lijst voor kennisgeving aan te nemen.

1330 **4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 31 januari 2022**

Zie besluitvormende vergadering.

1335 **5. Vaststelling Strategische Statenagenda**

Zie besluitvormende vergadering

1340 **6. Vaststelling lijst ingekomen stukken**

Zie besluitvormende vergadering.

7. Voortgangslijst van moties

1345 Zie besluitvormende vergadering.

8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk

Zie besluitvormende vergadering.

1350

8a. Benoeming juryleden Ribbius Peletier Penning

(Voordracht 01-2022)

Dit agendapunt is komen te vervallen. Het punt wordt doorgeschoven naar de volgende PS-vergadering.

1355

8b. Zienswijze Provinciale Staten op Kadernota 2023 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

(Voordracht 12-2022)

8c. Randstedelijke Rekenkamer 1^e begrotingswijziging 2022 voor zienswijze

(Voordracht 15-2022)

1360

8d. Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2

(Voordracht 16-2022)

De voordrachten worden conform het voorstel van het Presidium afgedaan als hamerstuk.

1365

9. AANGEHOUDEN: Eerste partiele herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (Voordracht 13-2022)

Zie agendapunt 2. Het agendapunt is uitgesteld.

1370

10. AANGEHOUDEN: Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 07-2022)

Zie agendapunt 2. Het agendapunt is uitgesteld.

1375

11. AANGEHOUDEN: Referendumverzoek Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 en Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 20-2022)

Zie agendapunt 2. Het agendapunt is uitgesteld.

1380

De **VOORZITTER**: Ik stel voor om nu een lunchpauze te houden tot 13.00 uur.

Schorsing 12.06 – 13.04 uur.

1385 De **VOORZITTER**: We hervatten de Statenvergadering van 7 maart 2022. De inwoners die nu inschakelen: Welkom bij de Provinciale Statenvergadering. Een aantal Statenleden is online aanwezig. Andere Statenleden zijn fysiek aanwezig in de Statenzaal van het Provinciehuis.

12. Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029

1390 (Voordracht 18-2022)

De **VOORZITTER**: Ik geef het woord aan de heer Terwal.

1395 De heer **TERWAL** (VVD): Tijdens de commissievergadering Mobiliteit en Bereikbaarheid van februari jl. hebben we een goede discussie met elkaar en de gedeputeerde gehad over het voorliggende integraal Meerjaren Programma Infrastructuur. Iedere fractie had zo haar eigen accenten. De VVD richtte zich met name op het door de West Friese gemeenten ervaren knelpunten op het onderliggende wegennet van de Westfriisiaweg en op de onveiligheid van de N203, tussen Uitgeest en Castricum. Ik ben blij met de toezegging van de gedeputeerde dat hij in

1400 het eerstvolgende regionale overleg met de West Friese mobiliteitswethouders het gesprek met hen zal aangaan over genoemde knelpunten. Ook ben ik verheugd met de toezegging dat in de studiefase richting het groot onderhoud van de N203 in 2028 een verbreding van de weg wordt meegenomen. Een verbreding van deze provinciale weg die niet aan de CROW-richtlijnen inzake verkeersveiligheid voldoet, is de enige oplossing om deze gevaarlijke weg echt veilig te maken.

1405 Waar de VVD minder over te spreken is, is dat tegen de afspraken in, extra geld wordt uitgetrokken voor de verduurzaming van de provinciale infrastructuur. Bij de vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) eind 2020 was mijn fractie in de veronderstelling dat er maximaal 7,5 miljoen euro zou worden vrijgemaakt tot aan het einde van deze Statenperiode voor het verduurzamen van onze provinciale infrastructuur. Dan wekt het de

1410 verbazing dat we in deze voordracht wederom gevraagd worden om 1,3 miljoen euro extra uit te trekken voor duurzaamheidsmaatregelen bij het project N241, beter bekend als de A.C. de Graafweg. Als liberalen zijn we niet tegen verduurzaming, maar wel als dit ten koste gaat van toekomstige projecten, ter verbetering van de verkeersveiligheid of de doorstroming, zoals helaas ook in de voordracht te lezen valt. Bij de geschetste toekomstige krappe financiële ruimte is de prioritering van mijn partij: 1. Verkeersveiligheid, 2. Doorstroming en 3. Verduurzaming.

1415 Ik vraag de gedeputeerde of dit een laatste plak salami is in deze op het eerste oog salamitechniek, om steeds maar weer een beetje extra geld naar verduurzamingsprojecten te sluizen, zoals bijvoorbeeld een heuse bijensnelweg, The Honey Highway bij het project Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk in Aalsmeer. Ik moest er even voor Googlen.

1420 Tot slot wil de VVD niet alleen haar zorgen uiten over de voorspelde toekomstige tekorten op mobiliteitsgebied, maar ook met een deel van de oplossing komen. Bij het eerder genoemde project N241 wordt op dit moment gewerkt als een bouwteam tussen provincie en aannemer en wordt door middel van een kostentafel en een risicotafel getracht risico's eerder in de kaart te brengen en zo mogelijke kostenoverschrijdingen te minimaliseren. Dit is een goede ontwikkeling.

1425 Mijn fractie hoopt dat bij positieve resultaten dit mogelijk de standaardprocedure wordt bij grote infrastructurele projecten. Daarom dien ik samen met CDA, PvdA, D66 en JA21 een motie in.

Motie 37/07-03-2022

Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 7 maart 2022, constaterende dat:

- Bij het project N241-13 (A.C. de Graafweg) tussen de betrokken partijen provincie Noord-Holland, PWN en Boskalis gewerkt wordt als een bouwteam en toetsen worden uitgevoerd door een kostentafel en een risicotafel;

- In antwoord op technische vragen van het Statenlid K.J. Terwal (VVD) blijkt dat dit het eerste project is binnen de provincie Noord-Holland dat werkt met een kostentafel en een risicotafel en dat de ervaringen met deze tafels en de samenwerking binnen het bouwteam worden geëvalueerd na afsluiting van de bouwteamfase; overwegende dat:

- De samenwerking tussen de provincie Noord-Holland, ingenieur(s) en aannemer(s) in een bouwteam met tevens uitgevoerde toetsen door een kostentafel en een risicotafel de risico's bij grote infrastructurele projecten zeer waarschijnlijk verkleind en bijbehorende kostenoverschrijdingen verminderd;

- Gezien de toekomstige krappe financiële ruimte voor mobiliteit het nog belangrijker is om als provincie alles in het werk te stellen tot het tegengaan van kostenoverschrijdingen;

verzoekt Gedeputeerde Staten:

- Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen;

- Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen;

en gaan over tot de orde van de dag.

VVD, CDA, PvdA, D66 en JA21

De **VOORZITTER**: Deze motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **STEEMAN** (D66): Ik ga niet hetzelfde doen als ik in mijn bijdrage in de commissie ook deed; een kleine pauze in mijn spreektijd om aan te tonen hoe totaal onbenullig klein de

reistijdwinst is als er 80 km/uur in plaats van 60 km/uur gereden kan worden op de N203, tussen Castricum en Uitgeest. Van de gedeputeerde hebben we inmiddels begrepen dat het per direct terugbrengen van de maximaal toegestane snelheid naar 60 km/uur niet uitvoerbaar is.

Mede dankzij de VVD is er wel zicht op korte termijn maatregelen, om dat wegvlak veiliger te maken. We zijn het als Staten erover eens dat de weg op dit moment niet veilig genoeg is. Met de

snelheid gaat het ongevalrisico (kans x effect) exponentieel omhoog. Wat D66 betreft is deze weg, met daarnaast een druk bereden vrij liggend fietspad, waarover dagelijks honderden scholieren van en naar school fietsen, niet ingedeeld voor een maximale snelheid van 80 km/uur en zal dat ook niet zondermeer zijn met een ribbelstreep en Ledverlichting in het midden. De weg kan eventueel geschikt worden gemaakt voor 80 km/uur bij de wegconstructie die voor de

lange termijn op de rol staat. De VVD refereerde daar ook al aan. Daarvoor moet wel het

wegprofiel worden vergroot. De N203 liggen midden in belangrijk weidevogel- en natuurgebied. Ik spreek uit ervaring als ik zeg hoe slecht het aanleggen van asfalt zich verhoudt met de bijzondere waarden in dit gebied. Meer asfalt in kwetsbaar natuurgebied alleen maar voor het sneller laten rijden van auto's voor een heel klein beetje tijdswinst. Onze voorkeur heeft het om in plaats daarvan de maximaal toegestane snelheid te verlagen naar 60 km/uur en de weg daarvoor in te richten waarbij het huidige wegprofiel niet vergroot hoeft te worden.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Is de heer Steeman het met mij eens dat als je 60 km/uur rijdt en je tegenligger ook, dat je nog steeds met 120 km/uur op elkaar bots, wat nog steeds voor grote schade zowel bij mensen als aan de auto's zorgt? Juist als je de weg verbreedt, bots je minder snel op elkaar, of je nu met 60 km/uur of met 80 km/uur rijdt. Dat moet u toch met mij eens zijn? Het verbreden van de weg is toch de enige echte oplossing om de weg veilig te maken?

De heer **STEEMAN** (D66): Nee, dat ben ik niet met u eens. Als u zegt dat 60 tegen 60 nog steeds heel hard is, dan daag ik u uit om een nog lagere maximum snelheid op die weg met ons voor elkaar te krijgen. Ik heb het net uitgelegd: 60 en 80 km per uur is een exponentieel verschil in het risico op ongevallen. Dat is niet alleen het risico dat je tegen elkaar aanrijdt, maar ook het risico op schade als er iets misgaat. Het is een exponentiële toename. Dan is 60 en 80 een niet vergelijkbaar groot verschil, waarvoor D66 zich graag hard voor maakt, voor provinciale wegen.

De heer **TERWAL** (VVD): Dan maak ik een uitstapje naar een andere modaliteit; de trein. We hebben in de provincie veel onbewaakte overwegen. Als VVD zouden we, om de veiligheid te verbeteren, daar spoorbomen en signalen willen neerzetten. Als ik deze redenering doortrek zou D66 zeggen: Nou, laat de trein in plaats van 120 km/uur maar 100 km/uur rijden, want dan bots de trein minder hard op de auto, die mogelijk op de spoorwegovergang staat.

De heer **STEEMAN** (D66): Ik ben niet zo goed op het reageren op een dergelijk argument. Het is een absurde vergelijking. We zijn het met de VVD eens dat onbewaakte spoorwegovergangen bewaakt moeten worden, omdat er dan bijna geen risico meer is op botsingen tussen verschillende weggebruikers van verschillende orde.

D66 dient met GL, CU en PvdD een motie in.

Motie 38/07-03-2022

Van 80 naar 60 op de N203 Castricum – Uitgeest

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 07 maart 2022, hebben kennis genomen van de statenvoordracht "Actualisering integraal Meerjarenprogramma

Infrastructuur IMPI", gehoord de beraadslagingen in de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid en in Provinciale Staten, Concluderende dat:

- *In de afgelopen tijd op de Provinciale weg N203 tussen Castricum en Uitgeest meermalen ernstige ongevallen zijn gebeurd;*
- 1515 · *De verkeersveiligheid op dit wegvlak van de N203 en het vrij liggend fietspad ernaast onvoldoende is;*
- *Een toezegging is gedaan op korte termijn fysieke maatregelen te treffen de verkeersveiligheid op dit wegvlak van de N203 te verbeteren;*
- *Voor de lange termijn groot onderhoud is gepland, waarbij ook de verkeersveiligheid zal*
- 1520 *worden verbeterd;*

Overwegende dat:

- *De wegindeling van de Provinciale weg N203 tussen Castricum en Uitgeest ongeschikt is voor een snelheid van 80 kilometer per uur;*
- *Ongelukken met een snelheid van 80km/u in beide richtingen zeer verstrekkende*
- 1525 *gevolgen kunnen hebben, ook voor gebruikers van het naastgelegen en veelgebruikte fietspad;*
- *Het ongevalsrisico (kans x effect) exponentieel toeneemt bij een hogere snelheid;*
- *Een lagere maximumsnelheid in de regel bevorderlijk is voor -of in ieder geval geen afbreuk doet aan- de doorstroming op drukke wegvlakken ;*
- 1530 · *Het geschikt maken van dit wegvlak voor een snelheid van 80km/u met zich brengt dat het wegprofiel vergroot moet worden*
- *Dit wegvlak is gelegen in zeer kwetsbaar vogelweide- en natuurgebied;*
- *Een vergroot wegprofiel zich niet verhoudt met deze natuurwaarden;*
- *Het verlagen van de maximaal toegestane snelheid met behoud van de huidige grootte*
- 1535 *van het wegprofiel de voorkeur heeft boven het behouden van de maximaal toegestane snelheid waarbij het wegprofiel vergroot wordt;*

Verzoeken het college om:

- *Bij het toekomstig groot onderhoud van het wegvlak N203 tussen Castricum en Uitgeest te onderzoeken in hoeverre een wegindeling die geschikt is voor een maximumsnelheid*
- 1540 *van 60km/u toegepast kan worden zonder het wegprofiel te vergroten en over de voortgang daarvan Provinciale Staten te informeren;*

en gaan over tot de orde van de dag.

D66, GL, CU en PvdD

1545 De **VOORZITTER**: De motie maakt onderdeel uit van de beraadslagingen.

De heer **STEEMAN** (D66): Nog even een kort herhaling, -en dat wil ik echt benadrukken-, van het grote belang van het project A.C. de Graafweg in dit voorstel. D66 is blij met de manier waarop dit in het iMPI is opgenomen. De voordelen voor weggebruikers, omwonenden en ondernemers zijn enorm vergroot. De N203 staat niet helemaal alleen. De veiligheid op N-wegen staat enorm onder druk. Dit blijkt uit recente publicaties. In dat verband wil graag ook de zojuist ingediende motie in een wat bredere context plaatsen. D66 zal op het dossier Mobiliteit en Bereikbaarheid vaker terug gaan komen op de veiligheid op de N-wegen en daarbij ook vaker de optie op tafel leggen om de snelheid te verlagen om de veiligheid significant te verbeteren.

1555 D66 is blij met de manier hoe het debat over duurzaamheid is verlopen in de commissie.

Tijdens de commissie is gevraagd waarom in dit voorstel duurzaamheid als aparte post wordt opgevoerd, terwijl dat volgens ons beleid integraal onderdeel zou moeten zijn van infrastructurele plannen en projecten. Niet volgens onze mening, maar echt volgens ons provinciale beleid. De gedeputeerde kon ons daarin geruststellen, waarvoor dank. Duurzaamheid maakt bij de komende plannen, volgens het beleid van de provincie, integraal deel uit van de planvorming en zal dus ook een integraal deel gaan uitmaken van het iMPI. Niet als aparte keuze. Niet afgezet tegenover andere onderdelen van infrastructurele plannen, maar randvoorwaardelijk onderdeel bij deze plannen. Daar zijn wij erg blij mee.

Waar ik ook nog op terug wil komen, is de zorg over de meerjarenramingen. Het begint een stokpaardje te worden. Er is een toezegging gekomen om inzicht te krijgen in een aantal scenario's over de meerjarenperspectieven bij de Kaderbrief. Daarmee zijn we er nog niet. Op dit moment kijken we naar rode cijfers op de horizon. In deze actualisatie staat zelfs dat de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen meerjarig zodanig onder water staan dat projecten uit de studiefase misschien niet meer realiseerbaar blijken. Los van de oplossingen die we voorgelegd krijgen: Hoe wordt er straks geprioriteerd als echt dat aan de orde is, voordat we keuzes hebben gemaakt over de lange termijn perspectieven. Is het straks: Wie het eerst komt, wie het eerst maalt? Moeten Provinciale Staten apart korte termijnbeleid maken, of maakt de discussie over nut, noodzaak en wenselijkheid de eerstkomende tijd nog uitdrukkelijk deel uit van de projectvoorstellen, die we straks voorgelegd krijgen?

Over de overige projecten en voorstellen kan D66 kort zijn. Ze zijn uitvoerig toegelicht. De technische vragen die we hadden zijn beantwoord. De discussie in de commissie was prima. We kunnen akkoord gaan met het voorstel, maar in de commissie hebben we wel onze zorg uitgesproken, of eigenlijk onze aandacht gegeven aan een terugkerend fenomeen: De voorkombare vertraging. In dit voorstel staat een vertraging in het project voor de brug bij Ouderkerk, waarbij het lijkt alsof een meer zorgvuldige voorbereiding een hoop vertraging en daarmee samenhangende kosten had kunnen voorkomen. Ook in het project van de Leeghwaterbrug, later nog op de agenda van de commissie, lijkt hetzelfde te zijn gebeurd. We hebben een onderdoorgang waar een onzorgvuldigheid in de voorbereiding vertraging en extra kosten met zich meebracht. Tijdens de commissie hebben we scherp gevraagd om een verhoogde inzet om nieuwe voorkombare vertragingen te voorkomen., We dienen de door de VVD ingediende motie, met betrekking tot het onderzoeken van de mogelijkheden om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn, mede in. We hopen dat de inzet vertraging kan voorkomen bij infrastructurele projecten en dat het leren van de missers daarbij niet ophoudt. We horen daarop graag de reactie van de gedeputeerde.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Dessing.

De heer **DESSING** (FvD): Ik hoor D66 praten over zorgen over de toekomstige ramingen en de stijging van kosten, die er mogelijk komen. Ik kan me dat voorstellen. In de krant stonden voorbeelden die daarvan het bewijs leveren en die ongetwijfeld in de commissie gaan behandelen. Terecht geeft D66 aan dat er dan sprake is van prioritering met het budget dat we daarvoor hebben. Is D66, de heer Steeman, het met mij eens dat als politieke keuzes moeten

worden gemaakt over prioritering, de duurzaamheidspost als een aparte post onderdeel zou moeten uitmaken van die prioriteringsinstrumenten, die we als Staten in handen hebben?

1600

De heer **STEEMAN** (D66): Nee, dat ben ik niet met u eens. Ik denk dat duurzaamheid, nu in dit verband, loshalen van alle andere eisen die we stellen aan infrastructurele projecten, zoals verkeersveiligheid, maar ook doorstroming, omgeving, biodiversiteit en duurzaamheid, een integraal pakket is. We moeten die integrale afweging maken. Ik ben benieuwd naar de scenario's die er gaan komen bij de Kaderbrief, over de prioriteringen die wij kunnen gaan aangeven om de kosten in de hand te houden. Het nu apart benoemen van alleen duurzaamheid binnen infrastructurele projecten als een van de dingen waarop geprioriteerd moet worden, dat is een valse tegenstelling. Het maakt integraal onderdeel uit van ons beleid, wat ook al geldt in deze provincie.

1610

De heer **DESSING** (FvD): Het feit of je daar al dan niet een keuze voor maakt, daar kan ik me nog iets bij voorstellen, maar het gaat er toch om dat we inzicht moeten hebben in de kosten? Juist de kosten is iets waar we ons, in de toekomst, voor wat betreft deze belangrijke post, zorgen over maken. Is het inzichtelijk maken van de kosten van duurzaamheid dan niet juist goed om ook onze begroting, in dat opzicht, op orde te krijgen? Dat zou daar toch onderdeel van moeten uitmaken?

1615

De heer **STEEMAN** (D66): Nogmaals, dat geldt niet alleen voor duurzaamheid. Dat geldt voor de kosten van de langjarige ramingen en de langjarige investeringen, die we hebben op onderhoud en de investeringen op infrastructuur. Steeds alleen maar duurzaamheid daar uithalen is een valse tegenstelling. Het is een onderdeel van de projecten die we voeren. U vraagt me bijvoorbeeld nu ook niet of ik het belangrijk vindt dat alleen de kosten voor veiligheid inzichtelijk worden gemaakt.

1620

De heer **DESSING** (FvD): Ik ben blij om te constateren dat D66 toch de kosten voor duurzaamheid ook in dat palet wil meenemen.

1625

De **VOORZITTER**: Het woord is aan Statenlid Gringhuis.

Statenlid **GRINGHUIS** (GL): Met het iMPI geven we vorm aan de bereikbaarheid van onze provincie. Dat is breder dan het zo snel mogelijk verplaatsen van auto's van A naar B. Het gaat ook over hoe we zorgdragen als het gaat om bijvoorbeeld openbaar vervoer of actieve mobiliteit. Het gaat ook over klimaat, milieu en verkeersveiligheid. GL vindt duurzaamheid heel belangrijk. Bij infrastructuur is er veel winst te behalen, met relatief kleine investeringen. Het zou goed zijn om onderscheid te maken tussen duurzaamheidswinst, bijvoorbeeld via materiaalgebruik, CO2 of andere circulaire zaken, maar dat ook weer los te koppelen van bijvoorbeeld ontsnippering of biodiversiteit. Dat is iets heel anders, dan dat er nu wordt gedaan bij de aanleg van een aantal wegen. Het onderscheid hiertussen helpt ons om de investeringen duidelijker in beeld te krijgen. Samen met D66, CU en de PvdD hebben we een motie ingediend om te onderzoeken of de snelheid op de provinciale weg tussen Castricum en Uitgeest omlaag kan naar 60 km/uur.

1630

1635

1640

Als GL moet kiezen tussen een weg verbreden en op 80 km/uur blijven, of de huidige weg in dezelfde breedte verkeersveilig maken met 60 km/uur dan ligt de voorkeur van GL op het laatste. Verbreding gaat altijd ten koste van de functies die ook om de weg heen liggen. In dit geval een weidevogelgebied. Dat is erg kwetsbaar. Laten we daar vanaf blijven. Ook de landbouwgrond wil je beschermen. We hebben landbouwgrond nodig voor onze voedselvoorziening. Hoe breder een weg wordt gemaakt, des te meer asfalt er nodig is. Bovendien zullen er meer onderhoudskosten aan verbonden zijn. Gezien de tekorten die er zijn op Mobiliteit moeten we nog meer geld naar onderhoud brengen. Dat is iets wat we ook niet willen. Dit kan in de discussie die we voeren over de tekorten op Mobiliteit een stukje van de oplossing zijn, om de investeringen die we nodig hebben daarin terug te brengen.

We hebben een positieve grondhouding voor de motie van de VVD. We zijn benieuwd wat de gedeputeerde daarvan vindt.

De heer **HEIJNEN** (CDA): Mijn collega mevrouw Kuiper zou hier vandaag moeten staan, maar zij is afwezig wegens ziekte. Ik vervang haar. Dat is eigenlijk onmogelijk en zeker op dit onderwerp. Ik ga mijn best doen.

Het iMPI is op een overzichtelijke en heldere manier opgesteld. Ook de aan de commissiebehandeling voorafgaande technische briefing werd door ons zeer gewaardeerd. Allereerst het volgende over het voorgestelde krediet van anderhalf miljoen euro voor de duurzaamheidsmaatregelen bij de A.C. de Graafweg. We hebben bij de vaststelling een bedrag van 7,5 miljoen euro beschikbaar gesteld voor verduurzaming van infrastructurele projecten. Het bedrag van 1,5 miljoen euro komt daar nog eens bovenop. We kunnen ons geld maar een keer uitgeven. Als je dat dan gaat uitgeven aan duurzaamheidsmaatregelen dan is het wel het verstandigst om dat te betrekken bij de uitvoering van het project dat je toch al gaat doen. We zien een toenemende spanning tussen deze twee ambities. Hoe kunnen we zoveel mogelijk infrastructurele projecten uitvoeren en dat ook duurzaam doen? Voor nu stemmen we in omdat we de combinatie zien en omdat het om een maximaal bedrag gaat. Dit punt leidt wel tot het volgende. Het CDA wil zoveel mogelijk infrastructurele projecten van het iMPI ten uitvoer brengen. Bij ieder project is een onderliggend probleem. Anders staat het immers niet in het iMPI. De financiën en de personele capaciteit zijn gelimiteerd. We moeten beter nadenken over wat we eerst gaan doen. We hebben kennis kunnen nemen van het rapport van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Het is een analyse van verkeersonveiligheid op provinciale wegen, met methodieken voor de prioritering van al die projecten. Moeten projecten, waar de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in het geding is, geen voorrang krijgen, vragen wij ons af. Een vraag die bijvoorbeeld na het dodelijk ongeval met een fietser op de Crailoseweg tussen Huizen en Blaricum zeer actueel is. De gedeputeerde heeft aangegeven dat hij intern zal kijken naar het vervolg van dat onderzoek van voornoemde SWOV. We nemen aan dat dit vraagstuk op een ander moment nog aan de orde zal komen. We denken bijvoorbeeld aan de bespreking van de financiële opgaven van het iMPI en mogelijke scenario's, die bij de Kaderbrief aan de orde zullen komen, of wellicht bij de vaststelling van het iMPI 2023-2030. Graag een reactie van de gedeputeerde hoe en wanneer wij een terugkoppeling kunnen verwachten over de verwerking van dat voor ons zeer belangrijke rapport van SWOV.

Tot slot. Zoals door de gedeputeerde is aangegeven, is er sprake van een personeelscapaciteitsprobleem. Helaas heeft dat wederom geleid tot vertraging van de aanleg van de parallelweg N240, waardoor landbouwverkeer nog steeds dwars door Opperdoes moet rijden. De gedeputeerde heeft in de commissie aangegeven dat hij de boodschap heeft begrepen: Zorg dat er vaart wordt gemaakt met een definitieve oplossing. Hopelijk vertaalt zich dat in een korte studiefase voor het project, wat eigenlijk al in 2020 aanbesteed had moeten worden. Als we nu twee jaar verder zijn, betekent dat toch dat er al heel veel uitgewerkt moet zijn? Ik vraag de gedeputeerde: Waar wachten we op?

De heer **DESSING** (FvD): Ik ben het met collega Statenleden eens dat we een goed debat hebben gehad in de commissie over het iMPI en dat er een compliment moet uitgaan zeker naar Gedeputeerde Staten en de ondersteuning voor de helderheid en overzichtelijkheid van dit document. We hebben tussen de commissie en nu wat tijd genomen om wat onduidelijke punten in deze iMPI te bestuderen. Het is een belangrijk instrument en het is een van de grootste kostenposten die we hebben. Het is belangrijk om goed en voortvarend met dit soort projecten om te gaan. Ik ben het met het CDA eens dat er wel heel veel tijd en resources gaan in al die projecten die we daarvoor moeten doen. Als we bij vorige projecten hebben gezien welke enorme papierwinkel er soms verbonden is aan het voor elkaar krijgen van het bouwen of vernieuwen van een brug dan vraag ik me soms weleens af of het niet wat simpeler kan. We zijn zo gebonden aan al die stikstofregels en Natura 2000-studies op afstand. Daar gaan heel veel resources in zitten. Dat is soms wel zonde. Het kan best meer *lean & mean* op deze corebusiness van de provincie. Het is de grootste post in de begroting, zoals ik al zei. Ik heb in het interruptiedebat met D66 al aangegeven dat wij het uitgeven van geld aan duurzaamheidsmaatregelen alleen, niet verstandig vinden. Daar zijn wij ook negatief over. We vinden het juist heel goed dat die kosten inzichtelijk zijn om daar wel degelijk een gewogen keuze in te kunnen maken. In tegenstelling tot wat het CDA zei: Het is niet 1,5 miljoen euro, maar ruim 2 miljoen euro die aan extra duurzaamheidsmaatregelen in deze voordracht staat. Het gaat over punt 2b, de N241, maar ook punt 2g. Daar betreft het 500.000 euro aan extra kosten. Zoals u zult begrijpen zijn wij tegen deze aanvullende kosten, maar zijn we na alle afwegingen van alle andere punten wel voor de overige punten van het iMPI. We zullen met die kanttekening voor dit iMPI stemmen.

Mevrouw **DOEVENDANS** (PvdA): Voor ligt de actualisatie van het iMPI. Het vorige iMPI was van november 2021. Er zijn kosten naar boven gekomen waardoor deze actualisatie nodig was. Mijn partij heeft in de commissie al aangegeven dat het belangrijk is om goed te kijken naar hoe we begroten. De gedeputeerde nam dat serieus. We kijken als partij uit naar de discussie rondom de Kaderbrief en we de verschillende scenario's krijgen. Ik hoorde bij de voorgangers een discussie over duurzaamheid versus verkeersveiligheid. Ik ga mezelf herhalen van wat ik in de commissie al heb benadrukt. Voor de PvdA is het niet of/of, maar en/en. Duurzaamheid gaat niet alleen over een beter milieu, maar ook over leefbaarheid en gezondheid van de bewoners van Noord-Holland. Als we kijken naar de actualisatie en de kostenpost dienen we samen met VVD, CDA en andere partijen de motie in. We vinden het belangrijk dat we goed op onze financiën gaan letten, zeker gelet op wat er in de toekomst nog voor ons staat. Het is aan ons Staten, -dat wil ik nog even benadrukken-, om daarover keuzes te maken. We gaan daar uiteindelijk over.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Dessing.

1730 De heer **DESSING** (FvD): Ik haak even aan op de opmerking over en/en en of/of. Natuurlijk zijn we het er allemaal over eens dat het bij voorkeur en/en zou moeten zijn. Er zijn financiële afwegingen, dat gaf u ook al aan in uw bijdrage, waardoor financiële keuzes wel nodig zouden moeten zijn. Dan is dat toch een scenario waarin je financieel gezien toch naar of/of zou moeten kijken?

1735 Mevrouw **DOEVENDANS** (PvdA): Dit is nu precies de discussie die we gaan voeren bij de Kadernota, als we ook de scenario's hebben. Dan heb ik de informatie erbij om keuzes te kunnen maken. Om hier nu deze discussie te voeren, dat vind ik wat in het luchtledige. Uiteindelijk moeten de keuzes worden gemaakt op basis van feiten. Daarom wachten wij de scenario's af.

1740 De heer **DESSING** (FvD): Het is goed dat we hier vaststellen dat die kaders inderdaad die keuzes moeten hebben. Dus dat het wel of/of zou kunnen zijn. Ik ga graag die discussie aan wanneer die gegevens beschikbaar komen.

1745 Mevrouw **DOEVENDANS** (PvdA): Mijn collega ziet het als of/of. Ik kijk heel optimistisch naar een en/en optie en naar de scenario's. Ik ga graag met u het debat aan.

1750 Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Veel is al gezegd. Ik wil de complimenten herhalen, die ik in de commissie heb genoemd, de prima aanpak van de N241 en het duurzame hergebruik van damwanden. Dat vond ik een innovatief project. Ik kom graag nog terug op de situatie in Opperdoes. Het is een langlopend knelpunt. Al vanaf 2016. Nu is het project door personeelsproblemen weer uitgesteld. Ik heb twee vragen aan de gedeputeerde. Die personeelsproblemen baren mij zorgen, omdat die waarschijnlijk niet zullen worden opgelost. De krappe arbeidsmarkt is er nu en die is er in het najaar ook nog. Hoe kan dan worden gegarandeerd dat er in het najaar wel nieuwe plannen komen? Meer een suggestie dan een vraag.

1755 Er zit een projectleider op Agriport. Dat is ongeveer om de hoek van waar het hier over gaat. Zou die projectleider wellicht kunnen inspringen? Is dat een optie?

1760 Er zijn wat zaken over veiligheid genoemd. Bijvoorbeeld 60 km/uur gaan rijden, dat is veiliger. Inderdaad. Als je 10 km/uur rijdt is het nog veiliger. Ik volg nogal wat weginspecteurs op Twitter. Die maken onmiddellijk melding van allerlei ongevallen die plaatvinden, met de reden erbij. Dan zie je vaak dat het met gedrag te maken heeft. Het gaat om mensen die de mobiele telefoon vasthouden onder het rijden en om drank- en drugsgebruik achter het stuur. Daar kan de provincie qua infrastructuur niet tegenop boksen. Als we veiligheidsplannen gaan maken, als provincie, dan moet het onderwerp beïnvloeding van het gedrag van bestuurders hoger op de agenda. Ook bij SWOV, als gespecialiseerd bureau, is het nog maar een beperkte bijdrage.

1765 Gedrag moet echt hoger op de agenda. Ik zou daarop graag een reactie ontvangen.

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ik had niet echt een bijdrage voorbereid. Ik had al mijn spreektijd voor de Omgevingsverordening gereserveerd. Helaas ben ik door ziekte dit weekend niet in staat

- geweest om wat voor te bereiden. Ik wil toch even reageren op de discussies, zoals die hier
1770 plaatsvonden en dan met name de discussie over snelheid en verbreding en
duurzaamheidsdiscussies. We zijn vrijwel altijd een voorstander van een beperking van
snelheden. In het verhaal rondom de N203 wordt de discussie gevoerd over het wel of niet
verbreden van de weg, of het beperken van de snelheid. Ik vond het wel mooi dat mevrouw Van
Geffen het zojuist over gedrag had. Daar wil ik haar wel bijvallen. Dat is iets waarnaar we in de
1775 Staten nog eens moeten kijken en of we daarop enigszins invloed op kunnen uitoefenen.
Ik heb de motie van de heer Steeman mede ondertekend, omdat ik van mening dat die weg zeer
gevaarlijk is en verbreding leidt tot verlies van natuur- en weidevogelgebied. In de commissie heb
ik ook gezegd dat het niet zomaar is dat het dan maar iets breder wordt. Tegenwoordig is er
vanwege de conform de CROW-richtlijnen vereiste afstand tussen de rijbaan en vrij liggende
1780 fietspaden al snel sprake van niet een verdubbeling maar een verdriedubbeling van de ruimte die
de weg inneemt. Een groot onderdeel daarvan is asfalt.
In de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid hebben we het eerder gehad over de provinciale
wegen nabij stikstofgevoelige gebieden. Het bleek toen niet mogelijk om de snelheid aan te
passen vanwege de weginrichting. Ik wil in ieder geval D66, GL en CU, als mede ondertekenaars
1785 van de motie over de N203, de hand reiken om in het vervolg even te kijken of er bij andere
weginrichtingen niet alleen vanwege de veiligheid, maar ook vanwege de stikstofdepositie bij
bepaalde gebieden toch gekeken kan worden naar het verlagen van de maximumsnelheid van 80
km/uur naar 60 km/uur.
Dan even over duurzaamheid. De heer Terwal noemde het als een soort trapje. Eerst veiligheid,
1790 dan doorstroming en dan verduurzaming. Wat dat betreft kan ik mevrouw Doevendans wel gelijk
geven. Het moet natuurlijk altijd en/en zijn. Duurzaamheid wordt hier door sommige partijen
altijd een beetje gepresenteerd alsof het een soort toetje is wat er ook nog eens een keer bij
mag. "Het kost geld, maar het is leuk." Ik zou willen zeggen: De financiële kosten van het niet
nemen van duurzaamheidsmaatregelen op de lange termijn, zullen vaker veel groter zijn, dan dat
1795 ze op de korte termijn zijn. In dat geval zou ik willen zeggen dat goedkoop duurkoop is. Wat ons
betreft moet duurzaamheid dus altijd integraal onderdeel van alle plannen zijn. Niet alleen als het
over mobiliteit gaat. Dan heb ik het niet alleen over klimaat en circulariteit, maar ook over
biodiversiteit en ontsnippering.
We gaan akkoord met het voorstel. Dat mag duidelijk zijn.
1800 Ik wil nog op de motie van de heer Terwal reageren. Het is altijd goed om op de financiën te
letten. Ik vind het wel heel eenzijdig en alleen gericht op financiën. Er zijn meer zaken waar je op
moet letten. In de kern kunnen we hier niet tegen zijn. Ik wil wel de beantwoording van de
gedeputeerde afwachten.

1805 *Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:*

- Gedeputeerde **OLTHOF**: Dank voor de bijdragen van de fracties en voor de goede discussie in de
commissie.
Verduurzaming moeten we niet alleen bestemmen als een de kers op de taart, als een soort
1810 extraatje. Dat is een ontwikkeling die niet tegen te houden is. Verduurzaming wordt straks een
fundamenteel onderdeel van alles wat we aan het doen zijn en is dat nu soms al. Voor het NIKG is

7,5 miljoen euro extra nodig. Die is daarbij gekomen. Bij nieuwe en lopende projecten zijn er koppelkansen. Als je die nu niet pakt dan komen die kansen de komende dertig of veertig jaar niet meer voorbij. Daarom maken we ze transparant als meerkosten. Het is aan de Staten om die te honoreren, of niet. Dat is volledig transparant. De Staten gaan erover. Duurzaamheid gaat straks een onderdeel van een aanbesteding worden. Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid worden straks niet meer als een optie neergelegd. Ze maken gewoon onderdeel uit de van de vaste prijs van de aanbestedingen. Dat doen we voor een deel al. Bijvoorbeeld de Cruquiusbrug. Daar zijn circulariteit en duurzaamheid een vast onderdeel van de aanbesteding. We wilden een duurzame, toekomstbestendige brug hebben. Daar hebben we nieuwe technieken benut. Daarnaast zijn er de geprinte bruggen en fietspaden. Daarop is de Provincie super trots. We zijn voorloper in Nederland met geprinte bruggen. Dergelijke ontwikkelingen zijn straks vast onderdeel van de manier van werken door de aannemer. Nu bevinden we ons in een tussenfase. We melden netjes wat de meerkosten zijn. Ik wil het zeker niet als een salamitechniek melden. We melden het heel transparant. De Staten kunnen zelf bepalen of ze het dat waard vinden, of niet, wel wetende dat als we het nu niet doen, dan komt die kans voorlopig ook niet meer voorbij, of tegen een hoge prijs.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Terwal.

De heer **TERWAL** (VVD): Ik wil het duurzaamheidsfeestje van de gedeputeerde niet verstoren. Ook de VVD is voor duurzaamheid, maar wel in een andere prioritering. Eerst verkeersveiligheid, dan doorstroming en dan duurzaamheid. Ik prijs de gedeputeerde als hij zegt dat de Staten zelf de keuze kunnen maken. Nu kan dat, maar als de gedeputeerde zegt dat we naar een nieuwe werkmethode gaan, waarin duurzaamheid in de kosten verborgen zit, dan kunnen de VVD en de andere partijen die keuze niet meer maken. Ik zou de gedeputeerde om toestemming willen vragen dat de Staten ook bij toekomstige projecten inzicht krijgen wanneer geld bijvoorbeeld naar de bijensnelweg gaat.

Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik vind het wel een bijzonder punt. Dit is een ontwikkeling die in de markt gaande is. In het inkoopbeleid, dat is vastgesteld door de Staten, is duurzaamheid een vast onderdeel van de werkwijze. Dat ziet u in het dagelijkse leven ook. Dan vraagt u zich ook niet af wat iets kost als de duurzaamheid eruit gelaten wordt. Nu maken we het transparant en straks is duurzaamheid vast onderdeel van het werkproces van de aannemer. Het is geen duurzaamheidsfeestje van het college. Het is een ontwikkeling waarmee we met elkaar te maken hebben. We zitten nu in de transitiefase. Nu liggen die kansen voor en maakt het college die transparant. In de toekomst, of dat nu volgend jaar is of het jaar daarna, zullen de duurzaamheidskansen onderdeel zijn van de normale manier van aanbesteden van het werk. Wat straks nog wel transparant is, of niet, dat laat ik dan nog even in het midden. Bij de Cruquiusbrug heeft niemand de vraag gesteld: Als we de circulariteit eruit laten, wat zijn dan de kosten? Straks hebben we met een nieuwe werkelijkheid te maken. Volgens mij moeten we proberen zo duurzaam mogelijk te werken. De 'oude' manier van werken zal straks niet meer worden toegepast. Dat moeten we ook niet willen.

- 1855 Motie 37: Aan de hand van concrete projecten, zoals de N237 en de brug in Krommenie, hebben we meermaals gesproken over hoe we met de kosten omgaan. De Leeghwaterbrug is daarvan ook een voorbeeld. Met elkaar zijn we bezig om ervoor te zorgen dat we de kosten beter in de hand hebben. Wat betekent dat voor ons proces? Wat betekent het als we het anders gaan inrichten? Dat brengt een andere manier van aanbesteden met zich mee. De aanbesteding zoals bij de Koopvaarderschluis levert nieuwe inzichten op die we aan de voorkant wellicht niet hadden
- 1860 geweten. Dan gaat het ook over het tijdspad. Als we aan de voorkant wat meer tijd voor nemen, dan kunnen we achteraf bepaalde ontwikkelingen voorkomen. Voor het iMPI ligt straks het zwaartepunt niet zozeer bij het proces van plan- naar realisatiefase, maar wellicht bij het proces van studie- naar planfase. Als je in de planfase zit en allerlei partners betrokken zijn, dan is de weg terug heel moeilijk. Dan wordt het project geconfronteerd met een kostenoverschrijding,
- 1865 zonder een weg terug.
- De kennis die we opdoen bij de investering in de A.C. de Graafweg wil ik graag met u delen, zodat we een ander met elkaar kunnen bespreken. Wat kunnen we daaruit leren? Wat betekent het voor toekomstige projecten? Deze motie kan het college vanuit dat oogpunt ondersteunen. Het zal een goede discussie opleveren.
- 1870 Een ander mooi punt is de inrichting van de N203. Ik denk dat we moeten oppassen dat wat begonnen is als een discussie over verkeersveiligheid nu verwordt tot een principekwestie. 'We willen overal 60 km/uur wegen.' De N203 kan niet los worden gezien van het algemene beleid dat we in Noord-Holland hebben. Als we nu principieel zeggen dat de maximumsnelheid 60 km/uur moet worden, dan wordt het een lastig verhaal voor alle andere provinciale wegen in
- 1875 Noord-Holland waar een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt. Wat ik wel belangrijk vindt is dat we uiteindelijk voor de N203, -en dat geldt voor meer wegen waar groot onderhoud wordt gepleegd-, de verkeersveiligheid heel nadrukkelijk meenemen. Er werd al verwezen naar het rapport van SWOV. In het iNHi wordt verkeersveiligheid een belangrijke prioriteit, ook in projecten die we samen met gemeenten uitvoeren. Voor de N203 heb ik toegezegd dat we in de
- 1880 studiefase, welke waarschijnlijk begint in 2024, kijken naar verkeersveiligheid. We kijken wat dat betekent voor het wegprofiel. We kijken ook naar de betekenis van de snelheid. Ik vind dat we nu niet de uitspraak moeten doen dat het 60 km/uur moet worden en kijken wat dat betekent. WE moeten de studiefase benutten om daarvan te leren. Hoe kunnen we de veiligheid maximaal krijgen? De N203 gaat niet alleen over veiligheid. De weg maakt ook onderdeel uit van het totale
- 1885 wegennet. Het gaat ook over doorstroming. Het gaat over veel meer dan alleen maar 60 of 80.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Steeman.

- 1890 De heer **STEEMAN** (D66): Eerst de opmerking dat de discussie over 60 of 80, wat D66 betreft, een beetje te scherp wordt aangezet door de gedeputeerde. We willen graag dat 60 km/uur wordt overwogen, daar waar de veiligheid in het geding is bij N-wegen. We zeggen niet dat het overal 60 km/uur moet zijn. Daar waar het kan 60, als dat nut heeft om de veiligheid te verhogen. U zult met ons eens moeten zijn dat 60 km/uur een stuk veiliger is dan 80 km/uur, op welke weg dan ook. Los daarvan. Als het specifiek gaat over de N203 wil ik u vragen om naast de veiligheid
- 1895 ook de impact op de omgeving in de veiligheidsdiscussie mee te nemen. Daar waar het gaat om een afweging tussen 80 km/uur met meer asfalt in zeer kwetsbaar gebied, of 60 km/uur waarbij

het niet nodig is om meer asfalt aan te leggen in kwetsbaar gebied, verzoek ik u om dat mee te nemen in de onderzoeksfase van een project. Ik heb dat niet terug gehoord in uw antwoord.

- 1900 Gedeputeerde **OLTHOF**: Volgens mij maakt u in uw motie 60 km/uur prominent. Ik heb al in de commissie aangegeven, dat we kijken vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Ik kan toezeggen dat we ook het scenario van de snelheid zullen meenemen bij het aanpassen van het wegprofiel. Het is wel een onderdeel van de integrale afweging. Dat gaat niet alleen over verkeerveiligheid. Het gaat ook over de aard van de weg, de doorstroming en het onderdeel van
- 1905 die weg in het totaal. Ik ben het niet met u eens als u zegt: Van 80 naar 60 is altijd veiliger. Dat hangt geheel van het type weg af. Op sommige wegen waar de weg 80 km/uur toelaat daar zou je niet moeten willen dat het 60 km/uur wordt. Dan krijg je gekke en gevaarlijke situaties. Ik vin dat we in de studiefase de integraliteit moeten meenemen. Tenzij u zegt dat we alle wegen op die manier gaan inrichten dat je niet harder kan rijden dan 60 km/uur. Dat is volgens mij een andere
- 1910 discussie.

- De heer **STEEMAN** (D66): Ik denk dat we wat betreft de motie een spraakverwarring hebben. De motie zet niet in specifiek op het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 60 km/uur, maar voornamelijk op het behoud van het landschap. U heeft aangegeven in de commissie dat het
- 1915 inrichten van de N203 voor het rijden van een maximumsnelheid van 80 km/uur sowieso met zich meebrengt dat het wegprofiel moet worden verbreed. Het verbreden van een wegprofiel voor het sneller laten doorrijden van autoverkeer in kwetsbare natuur, heeft niet onze prioriteit. De motie is erop gericht om te onderzoeken of een gereduceerde snelheid en een wegindeling die erop is ingericht kan voorkomen dat er asfalt wordt aangelegd in natuurgebied. De motie is niet
- 1920 gericht op per se 60 km/uur rijden, maar gericht op een wegindeling, die zowel veiliger is, als die de natuur en de omgeving spaart.
- Los daarvan ben ik het echt niet met u eens dat 60 in sommige gevallen onveiliger is dan 80 km/uur. Dat ben ik echt niet met u eens.

- 1925 Gedeputeerde **OLTHOF**: Volgens mij zijn we hier niet om het met elkaar eens te zijn. Dat is in het kader van het dualisme ook wel gezond in onze politiek. Laten we er trots op zijn dat het hier in Nederland kan. Dat je het niet altijd eens hoeft te zijn met de bestuurders. Waar ik het niet met u eens ben, is dat D66 blijkbaar al vooruitlopend op een studie, kan bepalen wat nu wel of niet nodig is. Ik heb u toegezegd en ik hoop dat u dat aangrijpt, dat we verkeersveiligheid in de
- 1930 studiefase gaan meenemen. Dat was toen vanuit de commissie. Daar ging het over de weginrichting en het wegprofiel. Op basis van wat u nu inbrengt zeg ik dat het scenario van snelheid zeker ook wordt meegenomen. Het gaat niet alleen om versnelling, maar ook over de integrale afweging die we moeten maken. Nergens staat dat die weg verbreed gaat worden. Misschien verdwijnt het fietspad wel en komt dat op een andere plek te liggen. Dan hoef ik niet
- 1935 het landschap in, maar dan heb ik meer ruimte om de weg veiliger te maken. We hebben een studiefase afgesproken om dat met elkaar te beschouwen en op basis daarvan u de studiefase voor te leggen en dan te bepalen of het naar de planfase gaat. U kunt vervolgens bepalen of het eens bent met de keuzes die dan gemaakt worden. Laten we nu niet de studiefase overslaan.

1940 De heer **STEEMAN** (D66): We begrijpen elkaar echt verkeerd. De bedoeling is dat u straks gaat onderzoeken of u het wegprofiel en de omgeving kunt sparen door de snelheid daar te reduceren naar 60 km/uur. Dan hoeft er niet ook nog een vrij liggend fietspad aangelegd te worden. Dat is gewoon asfalt in natuurgebied.

1945 Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik ga deze motie ontraden. Hier wordt specifiek gevraagd om een inrichting van deze weg naar 60 km/uur. Ik zeg u toe, vanuit de discussie over verkeersveiligheid, dat ik beide scenario's in de studiefase mee zal nemen. Ik weet niet of we elkaar misverstaan. De opgave is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Natuurlijk nemen we de omgeving mee. WE nemen ook het weidevogelgebied mee. Dat zijn bekende kaders die dit college meekrijgt. Ik weet niet wat u nog meer van mij verwacht om in de studiefase mee te nemen. De motie is heel erg gericht op een inrichting voor 60 km.

1955 Er is ook gesproken over het financieel perspectief. Ik heb er al vaker overgesproken. Het is ook al vaker toegezegd door collega Pels. Bij de Kaderbrief komt een Perspectiefnota. Dat geeft ook een financieel perspectief met namen als het gaat over Mobiliteit. Dat brengen we in beeld. We zijn er volop mee bezig. Dat zal nog geen discussie of besluit zijn over welke kant we opgaan. Het zal ook geen discussie zijn over duurzaamheid versus geen duurzaamheid, of verkeersveiligheid. We geven een perspectief van, uiteindelijk op basis van vervanging en onderhoud, wat de kosten voor de komende vijftig jaar gaan worden en wat de ambities, die in het iMPI zitten, betekenen voor de lange termijn in de kosten. Op basis daarvan zullen bij de volgende coalitieonderhandelingen keuzes gemaakt moeten worden. Dat kan zijn kiezen tussen wat we wel en wat we niet doen. Keuzes in het niveau van onderhoud maar het kan ook de keuze zijn dat op een andere manier een financiering moet worden geregeld. Dat is wat u wordt voorgelegd.

1960 Het CDA sprak ook over de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid is belangrijk. We hebben met gemeenten een programma over verkeersveiligheid. Kleine infra is erop gericht om juist de verkeersveiligheid op een aantal plekken te verbeteren. De SWOV-analyse gaat daarover. Bij het iNHi, -dat zal niet dit jaar zijn, maar wel de volgende periode- zijn we bezig om het afwegingskader wat breder te maken. Verkeersveiligheid, duurzaamheid, doorstroming en openbaar vervoer maken daarvan integraal onderdeel uit. Dan kan de nieuwe coalitie daar straks keuzes in maken.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Hollebeek.

1975 De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Ik sloeg even aan op het antwoord op de interruptie van de heer Steeman. De gedeputeerde zegt hier dat de opgave is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Uiteraard. Volgens mij zijn we integraal bezig. Dus de opgave gaat ook om het landschap, volgens mij. Dan hoor ik de gedeputeerde zeggen dat het fietspad misschien wel verdwijnt. Ik kan me niet voorstellen dat er geen fietspad van Castricum naar Uitgeest loopt. Hoe ziet de gedeputeerde dat voor zich? Dat fietspad zal dan toch ergens in het landschap terecht moeten komen. Of meent de gedeputeerde serieus dat daar geen fietspad nodig is?

1985 Gedeputeerde **OLTHOF**: Het fietspad verdwijnt niet. We zijn wel met een studie bezig naar een doorfietsroute vanuit Uitgeest tot Heerhugowaard. Wat betekent dat uiteindelijk voor de doorfietsroute. Ik wilde reageren op de aanname dat het altijd ten koste van het landschap gaat. We weten dat het belangrijke kaders zijn. Vergeet deze even. Ik wilde alleen aangeven: Geef ons de tijd om in de studiefase die twee scenario's mee te nemen. Dat is een toezegging die ik heb gedaan. Laten we nu niet allerlei aannames doen en vervolgens zeggen: We gaan voor 60 km/uur. We hebben niet besloten om een fietspad weg te halen. Sterker nog: Dat gaat tegen

1990 ander beleid in, **de actieve mobiliteit bevorderen. Ik kom hier bij de Agenda Actieve Mobiliteit op terug.** Uiteindelijk zult u zien dat fietsen, maar ook wandelen, een belangrijk pijler voor mobiliteit is.

1995 Goed personeel is schaars. Daar hebben we als provincie ook mee te maken. De capaciteitsproblemen raken ook de provincie. Enerzijds zie je de complexiteit, -als het gaat over regelgeving, stikstof en de vloedgolf aan vervangingsinvesteringen die de Provincie moet doen, projecten die in de realisatie tegen tegenvallers aanlopen. Anderzijds zie je dat goed en voldoende personeel schaars is. Dat gaat knellen. Sommige zaken raken in de vertraging. Dat is absoluut aan de orde. Voor de N240 geldt dat het vervelend is dat dit niet eerder is opgepakt. We

2000 gaan dat zo snel mogelijk doen. We pakken het wel op. Dat er geen personeel is betekent niet dat we het niet gaan doen.

Onze projectleider op Agriport heeft een overvolle agenda. Ook daar zit druk op projecten als Kruising N239 en de ontsluiting van Agriport. Hij doet ook het project rondom de ondertunneling bij Waterland.

2005 Gedrag: Ook in het onderwijs gaat het over gedrag. Het gaat ook over gedrag bij automobilisten. Hoe vaak zien we niet dat mensen met een mobiele telefoon in de hand allerlei andere dingen aan het doen zijn. Laten we oppassen. Verkeersveiligheid gaat niet alleen over de inrichting van de weg. Het gaat ook over de weggebruiker. We kunnen een weg nog zo veilig inrichten. Als mensen zich niet houden aan de afspraken, dan is elke weg in de basis een gevaar.

2010 Motie 37 positief en motie 38 wordt ontraden

De **VOORZITTER**: Een interruptie van mevrouw Van Geffen.

2015 Mevrouw **VAN GEFFEN** (Liberaal N-H): Waar het mij om gaat bij dat gedrag is dat de provincie best veel geld steekt in het veiliger maken van wegen. Volgens mij komen we op het punt dat het onevenredig veel geld is, in verhouding tot het verhogen van de inzet van handhaving, voor al het vreemde gedrag dat we op de weg zien. Bij het laatste ongeval op de N203 was er drank in het spel. Dan wordt er voor snelheidsverlaging gepleit, maar als weggebruikers zich nergens aan houden, is het dan niet beter om naar handhaving te gaan kijken?

2020 Gedeputeerde **OLTHOF**: Ik ben het met u eens, maar de Provincie doet die handhaving niet. Dan heeft de provincie te maken met het Openbaar Ministerie. Het OM is pas bereid te handhaven als de weginrichting past bij de snelheid. Handhaving is absoluut een punt waar ook naar gekeken moet worden. Niet alleen handhaving, maar ook meer voorlichting. We kijken naar het totale

2025 pakket.

Statenlid **GRINGHUIS** (GL): Voorzitter, wilt u de vergadering voor enkele minuten schorsen?

De **VOORZITTER**: Ik schors de vergadering voor vijf minuten.

2030

Schorsing 14.03-14.14 uur

De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering. Door Statenlid Gringhuis was een schorsing aangevraagd. Ik neem aan dat u ons iets mede te delen heeft.

2035

Statenlid **GRINGHUIS** (GL): We hebben de motie kort besproken, na het ontraden door het college. We komen er in onze tweede termijn op terug.

Tweede termijn:

2040

De heer **TERWAL** (VVD): Dank aan de gedeputeerde voor het positieve advies op de motie van VVD, CDA, PvdA, D66 en JA21. Ik wil niet de discussie opnieuw doen. De N203 is niet alleen een weg tussen Uitgeest en Castricum. De weg staat symbool voor alle andere provinciale wegen. Ik denk dat D66 en de VVD een heel eind met elkaar op weg zijn. Beide fracties pleiten voor korte termijn maatregelen, bijvoorbeeld door de asbelijning in de middenweg beter zichtbaar te maken en ribbels aan te brengen aan de zijkant van de weg. Daarnaast kijken we ook naar de lange termijn. Daar houdt het wel op voor waarmee we met D66 op streek kunnen zijn. Op de lange termijn, zeggen wij, zal de weg verbreed moeten worden. Of de snelheid nu 60 of 80 km/uur is en dat geldt ook voor andere provinciale wegen: wanneer een weg smal is, rijdt je dicht langs elkaar en kan je elkaar sneller raken. Als de weg op lange termijn toch moet worden veranderd om van 80 naar 60 km/uur te gaan, dan kan toch beter voor de waarlijk veilige oplossing worden gekozen, door de weg te verbreden? Daarnaast zijn er koppelkansen. Wanneer grond moet worden verworven voor de verbreding van de weg, kan ook het fietspad worden verplaatst. Daarmee kan tot een doorfietsroute worden gekomen. Iets waarvan D66 toch een groot voorstander is.

2045

2050

2055

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Steeman.

De heer **STEEMAN** (D66): Er is een vraag gesteld aan D66. Wat ons betreft kun je op het huidige wegprofiel veilig met 60 km/uur rijden, als maximum snelheid. We zijn er geen voorstander van om asfalt te leggen in natuur en in weidevogelgebied, zodat er vervolgens sneller kan worden gereden met de auto. Dat zien wij niet zitten. De VVD heeft daar veel voor over en geeft vaak in de commissie aan dat ze meer over heeft voor doorstroming dan dat D66 daarvoor over heeft. De VVD is kennelijk wel bereid om asfalt aan te leggen, in kwetsbaar natuurgebied, om sneller te kunnen rijden met de auto. Daar zit het grote verschil in voor de lange termijn oplossing.

2060

2065

De heer **TERWAL** (VVD): Als de heer Steeman goed naar mijn inbreng heeft geluisterd dan heb ik heel duidelijk de prioritering van de VVD aangegeven. Verkeersveiligheid gaat de VVD wel

degelijk boven doorstroming. Ik heb hierover een paar uitlatingen gedaan, ook in het Noord-
2070 Hollands Dagblad. Er ligt een fietspad heel dicht langs de N203. Daar fietsen honderden
scholieren over. Een aantal ouders zond mij e-mail, waaronder een vader. Zijn zoon fiets door de
week van Broekpolder in Beverwijk naar school in Castricum. Zijn ouders staan doodsangsten uit.
Als een auto van de weg raakt, -of dat nu met 80 km/uur of met 60 km/uur is- en het fietspad
opkomt, dan raakt die auto fietsers. Juist met het verbreden van de weg kan het fietspad verder
2075 van de weg komen te liggen. Dat helpt scholieren om veilig van A naar B te komen. Dan hoor ik
D66 en GL zeggen dat ze het weidevogelgebied belangrijker vinden. De VVD vindt het
weidevogelgebied ook belangrijk. We zitten hier om keuzes te maken. Als het tussen weidevogels
gaat of tussen scholieren, -ik stel dat even heel boud-, dan weet u waar de VVD voor kiest,
namelijk voor verkeersveiligheid, dus ook voor deze scholieren.

2080

De heer **STEEMAN** (D66): Ik denk echt dat de VVD een denkfout maakt. Het verbreden van de
weg voor auto's maakt het fietspad niet veiliger. Dat fietspad kan u ook op een andere plek
neergelegd worden. Dat is verplaatsen van asfalt en niet het toevoegen van asfalt. Dat is nu
precies het punt dat D66 telkens probeert te maken. Ik ben het met u en ouders eens dat het
2085 fietspad daar enorm onveilig is. Het verbreden van de weg, zodat auto's daar sneller kunnen
rijden, maakt het fietspad niet veiliger. Sterker nog als auto's daar de gelegenheid krijgen om 80
km/uur te rijden en zelfs de ruimte krijgen om dat minder voorzichtig te gaan doen, dan maakt
dat het fietspad alleen maar minder veilig.

Ik had het liefst een verdergaande toezegging gehoord van de gedeputeerde. Namelijk de
2090 toezegging dat niet alleen de optie van 60 km/uur als maximum snelheid op de N203 in
overweging wordt genomen in de lange termijn oplossingen, maar dat er ook echt wordt
uitgegaan van het behoud van het landschap. Ik ga ervan uit dat het een van de kaders is die de
gedeputeerde in zijn bijdrage noemde, waaraan gehouden wordt, als gekeken wordt naar de
inrichting van de weg op de lange termijn. Ik neem aan dat als blijkt dat 60 km/uur met behoud
2095 van landschap op de N203 een lange termijn oplossing kan zijn, dat daar dan voor gekozen zal
worden. We gaan er zeker op toezien als straks die voorstellen langs de Staten komen. Met de
toezegging dat 60 km/uur als optie wordt meegenomen in de lange termijn visie, trekken wij de
ingediende motie in.

We zijn blij met de toezeggingen als het gaat om het integraal onderdeel zijn van duurzaamheid
2100 bij de plannen en projecten in het iMPi. Ik denk dat de gedeputeerde dat met verve heeft
verdedigd, op een manier zoals wij er ook als D66 in staan. Duurzaamheid is niet iets apart. Net
zoals doorstroming en verkeersveiligheid niet apart worden benoemd. Elk project in het iMPI is
een integraal project en moet integraal afgewogen worden. Uiteindelijk gaan we straks een
integrale afweging maken over welke prioriteit we eraan geven.

2105

De **VOORZITTER**: Motie 38 is ingetrokken.

Statenlid **GRINGHUIS** (GL): Ik kan me aansluiten bij de woorden van de heer Steeman en heb daar
nog een toevoeging bij. Het is goed om ook in de commissie verder te praten over welke
2110 snelheidsregimes op welke wegen worden aangehouden. Ik zou daarover graag in gesprek gaan
met de commissie. Ik zal ook een technische briefing aanvragen over dit onderwerp.

GL gaat instemmen met het iMPL.

2115 De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Net als D66 zullen we scherp zijn. Ook wij vinden namelijk dat moet worden uitgegaan van het behoud van het landschap. Wat onze fractie moet dat altijd een van de doelen zijn, bij welke ontwikkeling dan ook. Statenlid Gringhuis had het over het bespreken van de snelheidsregimes in de commissie. Daar kan ik Statenlid Gringhuis alleen maar in volgen. Ik hoop dat we dan ook kunnen kijken of dat in combinatie kan met de gebieden die al eerder in de commissie zijn langsgekomen en die een bovenmatig gevolg zijn voor stikstofdepositie.

2120

Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

2125 Gedeputeerde **OLTHOF**: In de eerste plaats bedank ik de indieners van de motie, dat die wordt ingetrokken. Ik wil bevestigen dat we uiteraard bij deze studies ook de andere omgevingsfactoren zoals landschap worden meegenomen in de afweging die moet worden gemaakt.

2130 De **VOORZITTER**: De beraadslagingen over dit punt kunnen we afronden. Motie 37 komt terug bij de stemming over de voordracht in de besluitvormende vergadering.

2130

13. Eerste Begrotingswijziging 2022 (Voordracht 17-2022)

2135 Statenlid **ZOON** (PvdD): We zullen ingaan op twee aspecten van de begrotingswijziging. Ik zal eindigen met een subsidie voor hengelen, maar ik zal beginnen met de begroting van het IPO. Partij voor de Dieren gaat niet akkoord met de extra kosten die richting het IPO gaan, voor hoofdzakelijk het stikstofdossier. De Staten zijn nog niet eerder akkoord gegaan met deze begrotingswijziging van het IPO. Maar deze kosten worden nu wel hier in de begroting aangepast, wat een meerjaren verhoging tot gevolg heeft. En voor wat? Het IPO wil een prominente rol spelen met een gebiedsgerichte aanpak stikstof. Maar de nieuw aangestelde stikstofminister, die als taak Integrale aanpak Stikstof heeft, zal haar rol pakken. In de Planningsbrief van de minister is ook niets te lezen over gezamenlijk optrekken. Logisch ook, de provincies hebben het de afgelopen drie jaar niet waar kunnen maken en zullen een uitvoeringsorgaan worden van dit landelijk beleid. Daar is geen 7,8 miljoen euro per jaar bij het IPO voor nodig. Maar ook van een gemeenschappelijke aanpak Stikstof is helemaal geen sprake.

2140 Drenthe gaat meer ambtenaren op het dossier zetten. Overijssel zet zelfstandig een streep door extern salderen en Noord-Holland stuurt op eigen houtje een brief naar de minister, omdat de landelijke aanpak niet zou werken voor Noord-Holland. Er is helemaal geen interprovinciale aanpak. Maar we gaan daar vandaag wel, meerjarig, tonnen extra aan uitgeven. Een dure schijnoplossing, zonder resultaat. Ondertussen verslechtert de natuur en kost het meer geld om die te herstellen. We zullen niet akkoord gaan met deze besteding.

2150

Een tweede punt is een andere onzinnige besteding van geld. Ditmaal een subsidie aan Sportvisserij Midwest Nederland. Weer een pilotproject voor loodvrij vissen om gratis visspulletjes beschikbaar te stellen, terwijl we bezig zijn met een verbod op loodgebruik. Het is ook niet de eerste pilot die gehouden is. Ook in 2020 draaide een pilot bij MidWest Nederland. En eerdere

- 2155 pilots laten zien dat het niet werkt. Het is 60.000 euro de plomp in ter promotie van hobbyvisserij. Om dit geld uit de begroting te hengelen, hebben we een amendement.

Amendement 5/07-03-2022

Slimmer omgaan met maatschappelijk geld

- 2160 *Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 7 maart 2022, ter behandeling van de voordracht Eerste Begrotingswijziging 2022; besluiten om besluit 1 van het ontwerpbesluit als volgt te wijzigen:*

1. De eerste begrotingswijziging 2022 vast te stellen, met inachtneming van de volgende wijzigingen:

- 2165 *“Het project “Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen” niet toe te voegen aan de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling en de daarvoor gereserveerde 60.000 euro vloeit terug naar de reserve.”*

Partij voor de Dieren

- 2170 De **VOORZITTER**: Het amendement maakt onderdeel uit van de beraadslagingen. Een interruptie van de Statenlid Dulfer.

Statenlid **DULFER** (GL): U heeft net aangekondigd dat u niet akkoord gaat met de begroting. Vervolgens dient u een amendement in op de begroting. Is dat niet curieus?

2175

Statenlid **ZOON** (PvdD): Ik had twee amendementen kunnen indienen. Een om de IPO begroting uit onze begrotingswijziging te hengelen en een ander amendement, zoals zojuist ingediend. Dan hadden we waarschijnlijk akkoord kunnen gaan met deze begrotingswijziging. Ik zie ook wel in dat ik geen meerderheid krijg voor de wijziging in de begroting ten aanzien van de IPO begroting. Ik verwacht wel dat we een meerderheid kunnen krijgen voor deze hobbyvisserij. Ik hoop dat u meegaat met ons amendement voor de hobbyvisserij. Ik hoop ook dat u meegaat met mijn voorstel om stikstof bij het IPO weg te halen en daar zelf beleid voor te maken. Al die tonnen die dan beschikbaar blijven, kunnen worden besteed aan natuur. Als dat zo is dan wil ik in tweede termijn met u samen een amendement in dienen, opdat we toch kunnen instemmen met deze begrotingswijziging.

2185

Statenlid **DULFER** (GL): Als u een meerderheid krijgt voor uw amendement, gaat u dan wel of niet akkoord met deze begrotingswijziging?

- 2190 Statenlid **ZOON** (PvdD): Dan gaan we niet akkoord.

Mevrouw **KAPITEIN** (D66): Wat ons betreft had dit een hamerstuk mogen zijn. We hebben geen verdere aanvullende opmerkingen dan die we al in de commissie gemaakt hebben.

- 2195 Statenlid **DULFER** (GL): We stemmen in met deze eerste begrotingswijziging en de voorgestelde kredietbesluiten. Het is een negatieve bijstelling, welke deels administratief van aard is, door een terechte overheveling van investeringen naar exploitatie. Deels gaat het om een incidentele

- aanpassing rond Kasteel Nieuwendoorn. We hebben wel twee zorgen. Een van de zorgen betreft de kosten van IPO. Die zorg delen we met de PvdD. We zien het belang wel van de extra bijdrage die we aan het IPO leveren, omdat stikstof een cruciaal probleem is. Het valt deels te wijten vanwege het ontbreken van regie vanuit het Rijk in de afgelopen jaren. Hopelijk wordt dat het komende jaar beter. We gaan wel akkoord met de extra bijdrage die nu aan ons gevraagd wordt. De tweede zorg gaat over capaciteit en extra kosten voor inhuur. Als we kosten moeten maken voor personeel dan doen we dat liever voor het eigen personeel dan voor inhuur. Dat heeft een relatie met de manier waarop we kennis ontwikkelen en borgen in de organisatie. Inhuur is duur en de kennis die door inhuur wordt opgedaan in onze projecten, verdwijnt op het moment dat de inhuur beëindigd wordt. Daar graag nog aandacht voor.
- We kijken erg uit naar de Perspectiefnota over de financiële lange termijn ontwikkelingen. Die zouden we dit voorjaar met elkaar bespreken. Ik zag het onderwerp nog niet op de komende agenda van de commissie Economie Financiën en Bestuur. Kan de gedeputeerde aangeven wanneer dat belangrijke document in de commissie wordt besproken?

- De heer **DESSING** (FvD): Forum voor Democratie maakt zich zorgen over deze begrotingswijziging. Het financiële volume neemt toe in de planning met ruim 6 miljoen euro.
- We hebben 2,684 miljoen euro extra uitgaven, maar we hebben ook 3,4 miljoen euro uitkeringen uit het Provinciefonds. De toename van het volume baart ons zorgen, met name voor de toekomst. Dat in het algemeen.
- Specifiek wil ik ingaan op drie punten. Het Kasteel Nieuwendoorn: Waarom 2,1 miljoen euro gaan afkopen om 46.000 euro per jaar te gaan besparen? Zijn er andere afwegingen die deze afkoopsom rechtvaardigen? Die verhouding snap ik niet.
- Ik ben het met de PvdD eens dat extra uitgaven voor het stikstofdossier en ook de bijdrage aan het IPO in verband met stikstof niet aan de orde moeten zijn. Die structurele verhoging is onacceptabel. Daar gaan we zeker niet in mee.
- Bij de duurzaamheidsmaatregelen voor 2,1 miljoen euro heeft de fractie van FvD negatieve gevoelens.
- Deze drie zaken bijeen zorgen ervoor dat we deze begrotingswijziging niet zullen steunen.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

- Gedeputeerde **PELS**: U wenst iets van de lijst van subsidies buiten uitvoering af te halen. Daarom reageer ik als gedeputeerde Financiën op deze vraag. We hebben vastgesteld beleid. De Staten hebben de Visie Waterrecreatie vastgesteld. Vervolgens hebben we een begroting vastgesteld. Op basis van de verplichtingen die we zijn aangegaan stellen we nu een pilot voor. Die komt op de lijst te staan. Het lijkt me financieel niet prudent om nu, op basis van die lijst, projecten te gaan afvoeren. Het is gebaseerd op de visie die in meerderheid door Provinciale Staten is vastgesteld. Wetende dat Gedeputeerde Staten gehouden zijn aan de vastgestelde visie ontraadt het college het amendement.

- De **VOORZITTER**: Een interruptie van Statenlid Zoon.

Statenlid **ZOON** (PvdD): Ik ben het eens met de gedeputeerde. In de visie en ook in de begroting staan heel duidelijk de kaders waarbinnen wij dit geld gaan uitgeven. Een van de kaders is dat we zwemmogelijkheden gaan bieden voor gehandicapten, bijvoorbeeld. Ik zie daar geen pilots voor komen. Laten we genoemde 60.000 euro niet naar de sportvisserij gaan. Die geven we al vaker subsidie. Laten we dit bedrag bijvoorbeeld inzetten voor gehandicapten.

Gedeputeerde **PELS**: Dit is het precies het probleem. We gaan geen prioriteit in beleid aanbrengen via een amendement op de subsidies buiten uitvoering. Dat lijkt me oneigenlijk. Zo voeren we ook ons beleid niet uit. Als u over prioritering het gesprek wil voeren dan dient u dat in de commissie Water te doen en niet via deze lijst.

GL vraagt aandacht voor de arbeidsmarkt. Ik kan u verzekeren dat we daar alle aandacht voor hebben. We zien graag dat we al die talenten binnenhalen en vast kunnen houden. In de commissie hebben we daar een goed gesprek over gehad. U vroeg ook naar de Perspectiefnota en wanneer u die kunt verwachten. Er wordt hard gewerkt aan de Perspectiefnota. Deze wordt samen gebracht met de Kadernota, zodat u in een keer een volledig inzicht krijgt over zowel de Kaderbrief, waarin we ook besluiten nemen, als de Perspectiefnota, die meer een informierend karakter heeft. Er zullen ook geen besluiten van de Staten gevraagd worden in de Perspectiefnota. We hebben met elkaar besproken dat het vooral van groot belang is om de Staten inzicht te geven in de lange termijn, toewerkend naar een nieuw coalitieakkoord, volgend jaar. Die kunt u van ons verwachten.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de Statenlid Dulfer.

Statenlid **DULFER** (GL): Ik begrijp uw overwegingen. Het is goed om de Perspectiefnota te gebruiken om met elkaar over de Kaderbrief te spreken. Is het mogelijk om de Perspectiefnota eerder te delen, zodat we daar wat dieper en langer op door kunnen gaan, alvorens we over die Kaderbrief te spreken komen? Wellicht is dat voor het college ook aanleiding om de Kaderbrief anders op te stellen.

Gedeputeerde **PELS**: Het is een begrijpelijk verzoek. Als ik naar mijn eigen termijnen kijk, dan weet ik dat de nota al bijna moet aanleveren voor de bespreking in Gedeputeerde Staten. Dat gaat me niet lukken. We moeten voldoende tijd nemen om dit goed met elkaar te bespreken. Te denken valt aan een technische briefing. Dan nemen we meer tijd om ook de financieel technische kant door te akkeren met elkaar. Het is van groot belang dat de Staten volledig begrip hebben van wat er staat, voordat u het gesprek aangaat over die langere termijn.

De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Dessing.

De heer **DESSING** (FvD): Een korte verhelderende vraag. Over welke termijn praten we? Wanneer kunnen we beide documenten dan ongeveer verwachten?

Gedeputeerde **PELS**: Het is een schatting. Meestal komt de Kaderbrief half mei naar de Staten.

Vanuit FvD kwam de vraag over Nieuwendoorn. Die deed me denken aan de
2285 commissiebehandeling. Daar was FvD niet aanwezig. We besloten in die commissievergadering
iedereen te verwijzen naar de bijgevoegde C-stukken met daarin een brief met een volledige
toelichting. Kort samengevat: We hebben besloten Nieuwendoorn te vervreemden, omdat het niet
bij ons takenpakket past. Het vraagt veel expertise en middelen van ons, die niet passend zijn bij
ons takenpakket. We vonden een partij die hierin wel gespecialiseerd is. Die partij kan ervoor
2290 zorgen dat het voor ons eeuwigdurend, -het is een monument dat we graag willen behouden- kan
verzorgen. De partij kan ervoor zorgen dat het monument in een goede staat blijft. Daar hoort
een afkoopsom bij. De partij gaat die afkoopsom beleggen. Met de meerwaarde kan onderhoud
worden bekostigd. Als u de toelichtende brief leest dan zal dat uw vragen wegnemen.

2295 De **VOORZITTER**: Een interruptie van de heer Dessing.

De heer **DESSING** (FvD): Dank voor de coulance. Excuses voor het feit dat ik niet even verder heb
gelezen. Ik zal dat in het vervolg wel doen. Het gaat om veel vergaderingen en veel stukken.

2300 De **VOORZITTER**: Van de tweede termijn wordt geen gebruik gemaakt. Er is een amendement
ingediend door de PvdD. De beraadslagingen zijn hierbij afgerond. In de besluitvormende
vergadering vinden de stemmingen plaats.

14. Vragenuur

2305

De **VOORZITTER**: Er zijn geen mondelinge vragen ingediend.

15. Beraadslaging Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)

2310

Er is geen actualiteit aangekondigd.

2315 Statenlid **KOCKEN**: Er wordt gevraagd om eerder te stemmen. Ik heb zelf het idee dat we dat niet
moeten doen, omdat er misschien collega's zijn die dit overslaan en alleen komen om te
stemmen. Als we nu zouden besluiten om vanaf 17:00 uur te gaan stemmen, dan zouden die
collega's daarvan wel op de hoogte moeten zijn. Ik vind het onhandig als we zoveel tussentijd
laten bestaan, die we niet benutten.

2320 Als iedereen liever tot 20.00 uur wil wachten, dan is dat zo. Wat mij betreft zouden we dat om
17:00 uur kunnen doen.

De **VOORZITTER**: Dit is een ordevoorstel. Wat ik wil voorstellen dat we het college eerst laten
reageren op de moties VOD om daarna de vergadering te schorsen. Ik geef alle fractievoorzitters
de gelegenheid om te beoordelen of het mogelijk is om bijvoorbeeld om 17:00 uur alle
2325 fractieleden bij elkaar te roepen. We hebben aangekondigd dat om 20:00 uur de besluitvormende

vergadering zal plaatsvinden. Daarop is iedereen ingesteld. Als het niet mogelijk is, omdat men bijvoorbeeld andere verplichtingen heeft, dan houd ik me graag aan de afspraak van 20:00 uur.

16. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag

2330

De **VOORZITTER**: Voor een reactie op motie VOD 22 'Extern salderen opschorten' en motie VOD 35 geef ik het woord aan gedeputeerde Rommel.

2335

Gedeputeerde **ROMMEL**: Motie VOD 22: Ik begrijp heel goed waar het vandaan komt. Extern salderen is de enige methode om ons te helpen om nog enigszins wat ruimte vrij te spelen. Het college houdt binnen IPO wel de hand aan de kraan. We overleggen vaak over hoe het ervoor staat. De Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak geeft als voorwaarde mee dat onderbouwd moet worden, dat als de vergunning wordt ingetrokken, dat het niet nodig is voor de bescherming van de natuurwaarden. Juist met het extern salderen hebben we beperkingen
2340 aangebracht in ons eigen beleid. Alleen de feitelijk gerealiseerde ruimte mag worden gebruikt. Dat is juist waarom we een brandbrief aan de minister hebben gestuurd om ervoor te zorgen dat juist intern salderen weer vergunningsplichtig wordt. Daarop hebben we als Gedeputeerde Staten geen zicht. Ik hoop dat u dat ook meeneemt naar uw partij in de Tweede Kamer, om ervoor te zorgen dat ook dat weer op de agenda komt. Het is een van de weinige mogelijkheden om nog
2345 iets te kunnen doen. Ik noem wat voorbeelden. Voor de ruimte in de energietransitie is extern salderen nodig. Voor het plaatsen van windmolens. De verduurzaming en vergroening de industrie. Het aanleggen en onderhoud van infrastructuur. Het realiseren van woningen, als de drempel straks weg is. Het vullen van de doelenbanken.

2350

We vinden het op dit moment nog niet iets om op te schorten. Het opschorten gebeurt in Overijssel omdat die provincie een uitspraak heeft van de rechter. De rechter heeft gezegd dat het beter onderbouwd moet worden. Overijssel heeft ervoor gekozen om het extern salderen op te schorten. Brabant heeft het destijds, met de uitspraak van de rechter, niet gedaan. Brabant zorgde voor een onderbouwing. Flevoland gaat extern salderen niet opschorten. Morgen komt het wel in Gedeputeerde Staten van Flevoland. De maatregelen die Flevoland kan nemen, kunnen
2355 significante negatieve effecten hebben op het gebied van Overijssel. Alleen met betrekking tot dat natuurgebied wil Flevoland het opschorten. Anders zou extern salderen kunnen worden toegepast voor een vergunningverlening, waarop door de rechter gezegd kan worden dat Flevoland geen bevoegd gezag is. De provincies zijn het niet eens met het opschorten.

2360

Het college begrijpt waarom deze motie wordt voorgelegd, maar toch ontraadt het college de motie. Hoe klein dan ook, het college wil die mogelijkheid toch behouden.

2365

Motie VOD 35 gaat over voorkeursrechten gemeenten en stikstof. Dat voorkeursrecht nemen de ambtenaren al mee in de gebiedsgerichte aanpak. Sinds 2019 is het bij de ambtenaren onder de aandacht en wordt er iedere keer naar gekeken. U bent als Staten nog niet in dat instrument meegenomen. Ik wil u in een brief meenemen in wat de overwegingen zijn in die gebiedsgerichte
aanpakken en waarom de ambtenaren die meenemen om de stikstofdepositie te realiseren en wat de voor- en nadelen daarvan zijn. Als u zegt dat u voor het zomerreces een notitie wil dan vind ik dat ook prima. Het college staat positief tegenover motie VOD 35.

- 2370 Gedeputeerde **OLTHOF**: Motie VOD 34 en motie VOD 23 gaan beide over Tata Steel. We zijn het met elkaar eens dat in het kader van gezondheid, de omgeving van Tata Steel en Tata Steel zelf zo snel mogelijk moeten veranderen. We voelen allemaal die druk. Als het gaat over de zorgvuldigheid van dat proces en de toekomstontwikkeling van Tata Steel dan zijn we het ook met elkaar eens. Dat moet zorgvuldig gebeuren.
- 2375 We moeten ook oppassen dat we verzanden in allerlei onderzoeken. Dat hoeft elkaar niet te bijten, maar als naar de letter van de motie wordt gekeken dan zit dat er wel in. We zijn verplicht naar de omgeving om snelheid te maken en om door te pakken. Ik worstel daar mee. Het rapport van CE Delft, waarnaar verwezen wordt, is niet van de provincie. Het is wel bekend bij het college. Wat daar staat, is voor een deel aan het Rijk. De belangrijkste speler is Tata Steel, als het over de
- 2380 toekomst gaat. Het Rijk kan een rol spelen met aanvullende voorwaarden ten aanzien van de subsidie(verlening). CE Delft sluit in een eerder rapport de nieuwe techniek niet uit. CE Delft noemt het zelfs de ontwikkeling die mogelijk de meeste kans van slagen. Er kan worden doorgegaan met die theorie, maar dat ontslaat de provincie niet van de verplichting om naar de toekomst van Tata Steel te kijken. Ik vind dat het Rijk ook op de hoogte moet zijn van dit rapport.
- 2385 **In de gesprekken, ambtelijk en bestuurlijk, wil ik het rapport van CE Delft en de zorgvuldigheid onder de aandacht brengen van het Rijk.** We zullen zelf geen scenario's uit te werken. Ik zal daarover ook geen voorkeur uitspreken. Motie VOD 34 wordt ontraden. Ik hoop dat de indiener de toezegging aangrijpt om de motie VOD in te trekken, zodat geen vertraging zal optreden. Motie VOD 23 ligt in het verlengde van motie VOD 34. Ook daarin staat gezondheid als een
- 2390 belangrijk punt in. Deze motie VOD zie ik als ondersteuning van de richting die we met elkaar bepaald hebben. Ik wil daar wel een kanttekening bij plaatsen. Als het gaat over de bovenwettelijke maatregelen, die Tata zelf oppakt, is het college afhankelijk van de gevolgen van de afspraken van Tata Steel met het Rijk. Over motie VOD 23 kan het college positief adviseren.
- 2395 Gedeputeerde **STIGTER**: Windenergie kwam vandaag vaker ter sprake. Het voorgenomen beleid van dit college ten aanzien van windenergie was volstrekt helder. Dat kunt u lezen in het coalitieakkoord. Het betreft het faciliteren van het RES-proces en het wegnemen van de kop boven het landelijk beleid. Deze insteek kunt u lezen in de voorstellen, zoals die op tafel lagen en zoals die verwoord zijn in de verordeningen. Wel is er op dit moment veel in beweging in de
- 2400 Tweede Kamer. Er is een Regeerakkoord opgesteld, waarin wordt aangekondigd dat goed moet worden gekeken naar de windenergienormen, de onderbouwing daarvan en de gevolgen voor de gezondheid van omwonenden. Ik kan me de beweegreden van de Statenfractie om het debat uit te stellen en af te wachten hoe het Rijksdebat verloopt, heel goed voorstellen. De moties VOD liggen nu op tafel. Het college ontraadt al deze moties.
- 2405 Motie VOD 24 over de ontwikkeling van windturbines stoppen, in afwachting van landelijke afstandsnormen zou onbehoorlijk bestuur zijn. We zijn in een lopend proces. In het kader van de RES zijn partijen opgeroepen om te komen met plannen. Die liggen er nu. Dan kun je nu niet in een keer stoppen. We zullen dat toetsen aan het huidige, vigerende beleid.
- 2410 Motie VOD 25 ten aanzien van de effecten op woningbouw en bedrijvigheid: Uiteindelijk is windenergie een van de factoren die aan de orde zijn bij Ruimtelijke ordening. Goede ruimtelijke

ordering is, is dat we een integrale afweging maken tussen woningbouw, bedrijvigheid en andere functies, waaronder windmolens en andere vormen van duurzame energie.

Motie VOD 26 'Behoud van de 600-meternorm': Het voornemen van het college was om daar afstand van te nemen, gezien het feit dat het een kop is boven nationaal beleid. Om deze reden zal ik deze motie VOD voor nu ontraden.

Motie VOD 27 gaat eveneens over de 600-metergrens en dan in Amsterdam. De inhoudelijke onderbouwing is exact hetzelfde als bij motie VOD 26. Ik zou deze motie extra willen ontraden, omdat we geen onderscheid maken tussen Amsterdam en andere regio's. We hebben generiek beleid vanuit de RES voor heel Noord-Holland.

Voor motie VOD 28 'Geen windmolens op land' geldt onbehoorlijk bestuur. We toetsen plannen aan het vigerend beleid.

Motie VOD 29 'Geen medewerking verlenen aan de bouw van windmolens boven 35 TWh': De afspraak die is gemaakt is dat er tenminste 35 terrawattuur wordt gerealiseerd. Het kan dat de doelstelling omhoog gaat als gevolg van allerlei mondiale ontwikkelingen. We kunnen en willen daar geen GAP op zetten. Het college ontraadt motie VOD 29.

Motie VOD 30 'Geen draagvlak geen windmolens': In het kader van de RES is aangegeven dat draagvlak niet apart wordt getoetst. We koppelen dat aan het feit dat er zoekgebieden zijn aangenomen door gemeenteraden. Daarmee heeft het voldoende draagvlak. We hebben daar geen eigenstandig oordeel over. Daarmee ontraad ik motie VOD 30.

Motie VOD 31 'Minimale lijnopstelling': Een van de elementen is dat we geen kop willen hebben op nationaal beleid. Dit is zo een kop. Om die reden ontraad ik deze motie VOD.

Motie VOD 32 'Maximale hoogte van windturbines': Ook hier geldt dat dit een kop bovenop nationaal beleid is. Deze motie VOD wordt ontraden.

Motie VOD 33 'Paal en perk aan subsidiëren van biomassa': In het landelijk coalitieakkoord staat aangegeven dat er zo snel mogelijk een afbouw komt van hout biomassa voor de energievoorziening. Als provincie wachten we daarop, voordat we eigen beleid ontwikkelen. Daaraan zou ik willen vasthouden. Om die reden ontraad ik de motie VOD. Wel zal ik in het eerstvolgende overleg dat ik heb met de minister vragen om aandacht voor het tijdspad.

Gedeputeerde **ZAAL**: Motie VOD 36 'Voedselzekerheid': Ik deel de zorgen van de indiener van deze motie. We moeten ons echt wel zorgen maken over de voedselzekerheid. Het is een wereldwijd probleem. In de eerste instantie moet het op Rijks- Europees en wereldwijd niveau worden besproken. Natuurlijk zullen we die gesprekken voeren met de minister in IPO-verband. Het niet aan Noord-Holland om zelfstandig initiërend onderzoek te doen, dan wel nu al te gaan kijken wat de consequenties zijn voor ons eigen beleid. Wat dat betreft ontraad ik de motie VOD. Ik zeg u wel toe dat wij het gesprek zullen aangaan met de andere partijen en ook met de sector. We zullen dat volgen. Indien er redenen zijn om ook in Noord-Holland naar ons eigen beleid te kijken dan komen we daarop bij u terug.

De **VOORZITTER**: De moties VOD worden vanavond in stemming gebracht. Zonodig kunt u dan een stemverklaring of aantekening maken. Daarmee is agendapunt 16 afgerond.

Ik schors de vergadering tot 15:15 uur. Daarmee wil ik de fractievoorzitters de gelegenheid geven om het voorstel te bespreken, om de besluitvormende in plaats van 20:00 uur om 17:00 uur te laten plaatsvinden.

2455

Schorsing 15.04 – 15.24 uur

De **VOORZITTER**: Ik heropen de vergadering.

2460

Marten, zoals het er nu uitziet is dit je laatste keer als griffier. De volgende keer zal Katja hier weer plaatsnemen als griffier. Marten en met jou de griffie, wil ik bedanken voor hoe je, tijdens de afwezigheid van Katja, als plaatsvervangend griffier, griffier geworden bent. Volgens mij heb je dat naar volle tevredenheid van ons allemaal gedaan. Dank je wel.

2465

17. Sluiting beraadslagende vergadering

De **VOORZITTER**: In overleg met de fractievoorzitters is besloten de besluitvormende vergadering te laten beginnen om 17:00 in plaats van 20:00 uur.

2470

Ik verzoek alle Statenleden om vanaf nu te gaan inloggen in de stemmodule Notuvote. De tussenliggende periode gebruiken we om te zorgen dat iedereen in de stemmodule geactiveerd is. Het is daarnaast belangrijk dat u inlogt op MS Teams. Als u via de website de vergadering zou volgen, is er sprake van 30 seconden vertraging.

2475

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de beraadslagende vergadering. Straks sluit ik de beraadslagende vergadering. Vervolgens zal ik online de besluitvormende vergadering openen, zodat we daarna met de stemmingen kunnen beginnen.
Dank u wel.

Sluiting 15.25 uur

2480

Notulen -vastgesteld-

Besluitvormende vergadering van Provinciale Staten van Noord-Holland

5

Datum	:	7 maart 2022
Voorzitter	:	dhr. A.Th.H. van Dijk
Griffier	:	dhr. M. Admiraal
Contactpersoon griffie	:	mw. V. Mulder - statengriffie@noord-holland.nl

10

15

20

Aanwezig: Mw. R. Alberts-Oosterbaan (SP), mw. W. van Andel (CDA), dhr. R.J.P. Baljeu (Fractie Baljeu) Statenlid S. Becker (GL), hr. D.J. van den Berg (JA21), mw. I.A. Bezaan (PVV), Statenlid M.T. Cardol (GL), dhr. J.J. Carton (PvdA), dhr. M. Deen (PVV), dhr. R.J. Dekker (FvD), dhr. J. Dessing (FvD), mw. S.S. Doevendans (PvdA), Statenlid J.W. Dulfer (GL), mw. G. Van Geffen (Liberaal Noord-Holland), Statenlid A. Gielen (GL), dhr. J.P.H.M. van Gilse (VVD), mw. L. Gonggrijp (D66), Statenlid J. Gringhuis (GL), mw. J.M.E de Groot (SP), dhr. G.J.W. Hartog (VVD), dhr. D.G. Heijnen (CDA), dhr. J.P. Hollebeek (PvdD), dhr. J.J.A.M. van Hooff (PVV), dhr. W. Hoogervorst (SP), mw. A.A.J. Jellema (PvdA), dhr. E.W.J. Jensen (JA21), mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee (VVD), dhr. E.B. Kanik (D66), mw. A.C. Kapitein (D66), dhr. M.C.A. Klein (CU), Statenlid R.P.M. Kocken (GL), mw. W. Koning-Hoeve (CDA), Ines Kostić (PvdD), dhr. S. Koyuncu (DENK), mw. C.D.M. Kuiper-Kuijpers (CDA), dhr. G.L.J. Leerink (PvdA), dhr. E.J. van der Maas (VVD), dhr. I.J.M. Mantel (JA21), mw. M.A.H. van Meerten-Kok (VVD), dhr. H.S. Mulder (D66), dhr. A.J.M. Muurlink (PvdA), mw. A. Nanninga (JA21), dhr. N.A.L. Roosendaal (VVD), mw. W. van Soest (50PLUS/PvdO), dhr. M.C. Steeman (D66), mw. A.J.C.E. Strens (D66), dhr. K.J. Terwal (VVD), mw. J. Vastenhouw (FvD), mw. A.T.B. de Vries (PvdA), dhr. B.G.P. de Wit (VVD), Statenlid T.K. van Wijnen (GL), dhr. G.R. Zaal (GL) en Statenlid F.A.S. Zoon (PvdD)

Afwezig: dhr. G.H.J. Köhler (JA21) en Statenlid N.M. van der Waart (GL),

25

	Agenda	Paginanummer
	1. Opening en mededelingen	03
	2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden	04
30	3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding	04
	3b. Lijst geheimhouding PS	04
	4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 31 januari 2022	04
	5. Vaststelling Strategische Statenagenda	05
35	6. Vaststelling lijst ingekomen stukken	05
	7. Voortgangslijst van moties	05
	8. Voorlopig aangemerkt als hamerstuk	05
	8a. Benoeming juryleden Ribbius Peletier Penning (Voordracht 19-2022) -AANGEHOUDEN-	05
40	8b. Zienswijze Provinciale Staten op de Kadernota 2023 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (Voordracht 12-2022)	05
	8c. Randstedelijke Rekenkamer 1 ^e begrotingswijziging 2022 voor zienswijze (Voordracht 15-2022)	05
45	8d. Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2 (Voordracht 16-2022)	05

	9. Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020	
	(Voordracht 13-2022) -AANGEHOUDEN-	05
	10. Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 14-2022)	
	-AANGEHOUDEN-	05
50	11. Referendumverzoek Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 en Omgevingsverordening Noord-Holland 2022	
	(Voordracht 20-2022) -AANGEHOUDEN-	06
	12. Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029	
	(Voordracht 18-2022)	06
55	13. Eerste Begrotingswijziging 2022 (Voordracht 17-2022)	07
	14. Vragenuur	07
	15. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)	07
	16. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag	07
	17. Sluiting beraadslagende vergadering	13
60		

1. Opening en mededelingen

65 De **VOORZITTER**: Dames en heren, welkom bij de besluitvormende vergadering van de Staten van de Provincie Noord-Holland op 7 maart 2022. In de ochtend en middag was er de beraadslagende vergadering. Die ronden we nu af met de besluitvormende vergadering, die oorspronkelijk om 20.00 uur zou beginnen, maar die in overleg is vervroegd naar 17.00 uur.

We hebben een quorum. Ik open de online vergadering.

70 Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Köhler (JA21) en Statenlid Van der Waart (GL). Dat betekent dat er 53 Statenleden aanwezig zijn, die een rechtsgeldige stem kunnen uitbrengen. In deze besluitvormende online vergadering wordt er digitaal gestemd over de ingediende moties, amendementen en de besproken voordrachten. Er kunnen geen moties of amendementen meer worden aangepast of ingediend. Bij iedere motie, amendement of voordracht zal ik vragen of er een stemverklaring, aantekening of hoofdelijke stemming gewenst is. U neemt allen deel via MS Teams. Dat betekent dat eenieder real time meeluistert, zonder vertraging. Mocht u verbindingsproblemen ondervinden, meldt het, dan wordt u zo spoedig geholpen met opnieuw inloggen. Notubiz zal daarbij assisteren.

80 Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Is dit het moment waarop ik een motie kan aanhouden?

De **VOORZITTER**: U kunt dat nu doen. Het kan ook op het moment dat de motie zichzelf aandient. Nu u toch het woord hebt, kunt u dat nu ook doen.

85 Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Motie 34 over Tata Steel houden we aan, naar aanleiding van de toezegging van de gedeputeerde, die bij het Rijk gaat inbrengen dat er ook naar alternatieve toekomstscenario's moet worden gekeken voor de zorgvuldigheid van het proces.

De **VOORZITTER**: Motie 34 is aangehouden.

90 Statenlid **VAN WIJNEN** (GL): Ik kondig ook alvast aan dat we motie 35 over stikstof zullen intrekken op basis van de toezegging van de gedeputeerde dat ze met een brief komt. Dat vinden we op dit moment voldoende.

95 Mevrouw **KONING-HOEVE** (CDA): Ik wil graag meedelen dat wij motie 36 over voedselzekerheid gaan aanhouden. De gedeputeerde heeft vrijwel alles toegezegd wat wij in de motie vragen. Ze gaat in overleg met het Rijk en IPO bekijken wat er nodig is rond voedselvoorziening en landbouwbeleid, in verband met de oorlog in Oekraïne. In de commissie zullen we daarop terugkomen. We willen nu de motie aanhouden.

100 De **VOORZITTER**: Nog wat korte aandachtspunten voor digitaal vergadering. Stemming vindt op digitale wijze plaats, tenzij wordt gevraagd om hoofdelijke stemming. De uitslag van de digitale stemming kunt u op de website terugvinden. Ik zal de uitslag opnoemen. Vanochtend is in het Presidium gesproken over de knop 'Onthouden'. U kunt op 'Voor', 'Tegen' of 'Onthouden' drukken. In het Presidium is afgesproken om de knop 'Onthouden' niet meer te gebruiken. Mocht

105 er bij een agendapunt een onthouding zijn dan meldt u vooraf dat u niet zult deelnemen aan de
stemming. Dat doet u door geen knop in te drukken. Ik wil u verzoeken om die knop niet meer te
gebruiken. Volgens de geldende wet- en regelgeving dient een Statenlid, die in de vergadering
aanwezig is, een stem voor of tegen uit te brengen bij een stemming, tenzij u vanwege een direct
belang, niet mee mag stemmen. Dan onthoudt u zich van stemmen door niet mee te stemmen.
110 Vorige keer is gebleken dat een aantal Statenleden zich van stemming onthielden, zonder dat ze
die melding hadden gedaan. Dat mag dus volgens de geldende wet- en regelgeving niet.
Als u het woord wilt voeren op een moment in de vergadering, waarvoor u zich niet heeft
aangemeld, bijvoorbeeld bij een ordevoorstel, of interruptie, dan kunt zich op de gebruikelijke
wijze melden.

115 Zoals gebruikelijk houden we een proefstemming om te beoordelen of het systeem goed
functioneert.
Ik stel voor dat we nog een tweede proefstemming doen. Dan hoop ik dat we daarna allemaal
kunnen stemmen.

120 Dan wil ik nu overgaan tot het stemgedeelte van deze vergadering. Let u wel op dat als u uw
stem heeft ingevuld, dat u vervolgens op versturen drukt. Dan is uw stem geldig uitgebracht.

2. Vaststelling agenda en regeling van werkzaamheden

125 De **VOORZITTER**: Dan ben ik bij agendapunt 2. Bij de vaststelling van de agenda is een motie
Vreemd aan de orde van de dag ingediend bij het ordedebat, met de titel 'Duidelijke Rijksnormen
afwachten'

130 Motie VOD 21 'Duidelijke Rijksnormen afwachten'. Wenst iemand een stemverklaring,
aantekening of hoofdelijke stemming? Zo niet dan is de stemming geopend.
Motie VOD 21 is verworpen met 32 tegen en 21 stemmen voor. Voor hebben gestemd
50PLUS/PvdO, CDA, DENK, FvD, Fractie Baljeu, JA21, Liberaal N-H, PVV en de SP.

3a Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding

De **VOORZITTER**: Er is geen geheim stuk ter bekrachtiging ingekomen.

3b Lijst geheimhouding PS

140 De **VOORZITTER**: Agendapunt 3b is behandeld.

4. Vaststelling notulen van de beraadslagende en besluitvormende vergaderingen van 31 januari 2022

145 De **VOORZITTER**: Er zijn geen opmerkingen binnengekomen.

5. Vaststelling Strategische Statenagenda

150 De **VOORZITTER**: Er zijn geen opmerkingen ingekomen.

6. Vaststelling lijst ingekomen stukken

155 De **VOORZITTER**: Er zijn geen opmerkingen.

7. Voortgangslijst van moties

160 De **VOORZITTER**: Ook over de voortgangslijst van moties zijn geen opmerkingen binnengekomen.

8 Voorlopig aangemerkt als hamerstuk

165 De **VOORZITTER**: 8a (Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning) is van de agenda en komt terug in de volgende vergadering.

8b. Zienswijze Provinciale Staten op Kadernota 2023 Omgevingsdienst N-H Noord
(Voordracht 12-2022)

8c. Randstedelijke Rekenkamer 1^e begrotingswijziging (Voordracht 15-2022)

170 **8d. Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2**
(Voordracht 16-2022)

175 De **VOORZITTER**: Dan blijven over voor de stemming agendapunt 8b. 'Zienswijze PS op Kadernota 2023 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord', 8c. Randstedelijke Rekenkamer 1^e begrotingswijziging en 8d. Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2
Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan zijn de besluiten behorende bij 8b. tot en met 8d. aangenomen.

180 **9. Eerste partiele herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020**
(Voordracht 13-2022)

Zie agendapunt 2. Agendapunt 9 is aangehouden.

10. Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 07-2022)

185 Zie agendapunt 2. Agendapunt 10 is aangehouden.

11. Referendumverzoek Eerste partiele herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 en Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (Voordracht 20-2022)

190 Zie agendapunt 2. Agendapunt 11 is aangehouden.

12. Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029
(Voordracht 18-2022)

195 De **VOORZITTER**: Dan wordt in stemming gebracht motie 37 'Verkenning bouwteam kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?

200 De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): Zoals ik al heb aangegeven, sta ik op zich wel positief tegenover een kostentafel, maar in een van de overwegingen staat dat alles in het werk gesteld moet worden voor het tegengaan van kostenoverschrijdingen. Mijn partij is van mening dat sommige kostenoverschrijdingen een project beter kunnen maken. Dus wij kunnen toch niet voor stemmen.

205 De **VOORZITTER**: De stemming over motie 37 is geopend.
Motie 37 is aangenomen met 50 stemmen voor en 3 stemmen tegen. Tegen heeft gestemd de PvdD.

210 Dan gaan we nu in stemming brengen voordracht 18 'Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?

215 De heer **TERWAL** (VVD): De VVD stemt voor deze voordracht. De fractie heeft wel lang moeten nadenken om besluitpunt 2b te steunen, € 1,5 miljoen euro aan duurzaamheidsmaatregelen bij de N241 (A.C. de Graafweg). Dit valt buiten de eerdere afspraak van € 7,5 miljoen voor duurzaamheid in het eind 2020 vastgestelde NIKG. Mijn fractie steunt het nu, maar spreekt wel de hoop uit dat het hier bij blijft.

220 De heer **DEEN** (PVV): Graag een aantekening. Wij kunnen instemmen met voorliggend besluit, behoudens 2b, 2e, 2f en 2g.

De heer **DESSING** (FvD): Ik sluit me eigenlijk aan bij de voorgaande verklaring van de PVV. Ook wij stemmen voor met uitzondering van de door de PVV genoemde punten.

225 De **VOORZITTER**: Ik open de stemming over voordracht 18.
Voordracht 18 is unaniem aangenomen met 53 stemmen voor.

13. Eerste Begrotingswijziging 2022 (Voordracht 17-2022)

230 De **VOORZITTER**: We zijn aanbeland bij agendapunt 13, voordracht 17. Er is een amendement ingediend. Dat zal eerst in stemming worden gebracht. Dat is amendement 5 'Slimmer omgaan met maatschappelijk geld'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan open ik de stemming.

235 Amendement 5 is verworpen met 39 stemmen tegen en 14 stemmen voor. Voor hebben gestemd DENK, FvD, JA21, PvdD en de SP.

Dan breng ik nu in stemmen voordracht 17 'Eerste begrotingswijziging 2022'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?
240

De heer **DEEN** (PVV): Ook hier kunnen we instemmen met voorliggend besluit, behoudens in dit geval 3b, 3e, 3f en 3g.

De **VOORZITTER**: De stemming over voordracht 17 is geopend.
245 Voordracht 17 is aangenomen met 43 stemmen voor en 10 stemmen tegen. Tegen hebben gestemd FvD, JA21 en PvdD.

14. Vragenuur

250 Zie beraadslagende vergadering. Dit agendapunt is al afgerond.

15. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming Provinciale Staten)

255 Zie beraadslagende vergadering. Er zijn geen actualiteiten ingediend.

16. Indien aan de orde: stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag

De **VOORZITTER**: Dan gaan we over tot het stemmen over de moties Vreemd aan de Orde van de
260 Dag. Dat begint met motie VOD 22 'Extern salderen opschorten'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?

De heer **KLEIN** (CU): We snappen dat voor de realisatie van projecten extern salderen misschien soms nodig is, maar we willen absoluut niet dat vergunde, maar niet gebruikte stikstofruimte
265 wordt ingezet. We denken dat de huidige regeling teveel risico's met zich meebrengt, dat dit toch gebeurt. Daarom zullen we nu voor deze motie stemmen.

De heer **VAN DEN BERG** (JA21): We vragen bij de moties VOD 25, 26 en 27 om hoofdelijke
stemming. Dat gaat er over dat woningbouw en bedrijvigheid nooit mogen lijden onder de bouw
270 van windturbines en de 600 meternorm voor de Provincie Noord-Holland en voor de gemeente Amsterdam.

De **VOORZITTER**: We waren nog bij motie VOD 22. Ik open de stemming over motie VOD 22.
Motie VOD 22 is verworpen met 44 stemmen tegen en 9 stemmen voor. Voor hebben gestemd
275 50PLUS/PvdO, CU, DENK, PvdD en de SP.

Dan breng ik in stemming motie VOD 23 'Zicht op verbetering leefomgeving'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?

280 Mevrouw **DE GROOT** (SP): Nog steeds wordt de Roadmap van Tata Steel gevolgd in deze motie. Volgens ons is dit proces niet snel genoeg. Tata moet niet leidend zijn, maar de gezondheid van de bevolking moet leidend zijn. Daarom gaan we tegen deze motie VOD stemmen.

285 De heer **KLEIN** (CU): We vinden het nogal lastig dat deze motie, die bijna de lengte heeft van een initiatiefvoorstel van de coalitie, zonder bespreking in de commissie, als motie VOD wordt ingediend. We zien niet veel toegevoegde waarde. De meeste dingen die worden voorgesteld, zijn al afgesproken of toegezegd. Echter, inhoudelijk zijn we het ermee eens, dus we zullen toch voor stemmen.

290 Statenlid **KOSTIĆ** (PvdD): Deze motie heeft een aantal prima aspecten, zoals de vraag naar duidelijke termijnen en voorwaarden met betrekking tot gezondheid voor subsidie. Die Aspecten, zoals collega Klein al zei, zijn eigenlijk al toegezegd, of met moties door de Staten afgedwongen. De motie benadrukt echter ook de steun voor plannen, die niet alleen te weinig, -en te laat-, doen voor de gezondheid van omwonenden, maar die ook uitgaan van een CO2 neutraal Tata, pas in
295 2050 en die een sluiting van de meest vervuilende onderdelen op zijn vroegst in 2030 voorspellen. Dat is voor ons zowel moreel als wetenschappelijk onverantwoord.

De **VOORZITTER**: Dan open ik de stemming voor motie VOD 23.
Motie VOD 23 is aangenomen met 40 stemmen voor en 13 stemmen tegen. Tegen hebben
300 gestemd DENK, FvD, PVV, PvdD en de SP.

Motie VOD 24 'Stop ontwikkelingen met windturbines en afvlakking van landelijke afstandsnormen'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?

305 Mevrouw **ALBERTS** (SP): Het is mijn bedoeling om over het gehele rijtje moties VOD 24 t/m 32 van JA21 een stemverklaring af te geven. Dat versnelt het een beetje. Wat de SP betreft, maar dat zullen we ook straks in de hoofdelijke stemming zien, is dit een beetje een rare figuur. De bespreking van de Omgevingsverordening komt nog. Ik wil daar niet op vooruitlopen. Ik wil ook niet alvast dingen zeggen, terwijl misschien vanuit het Rijk heel andere dingen gaan gebeuren.
310 De SP zal deze moties VOD om procedurele reden niet steunen. We zouden ze misschien inhoudelijk nog wel kunnen steunen, maar dit is niet het moment.

Mevrouw **VAN ANDEL** (CDA): Ook wij vinden dat dit niet het moment is om deze moties VOD met deze inhoud in stemming te brengen. We beoordelen de moties op de inhoud. We vinden dat we
315 allemaal zouden moeten wachten op landelijke duidelijkheid. Nu gaan we zien wat er over vier of acht weken dan wel veranderd is. Voor nu baseren we onze mening op de inhoud, zoals die nu voorligt. We gaan tegen motie VOD 24 stemmen. Het gaat te ver om alle ontwikkelingen rondom windmolens nu ook maar meteen stop te zetten. Daarvoor zien we geen aanleiding.

320 De heer **VAN HOOFF** (PVV): Zoals iedereen in dit huis weet, is de PVV om vele redenen mordicus tegen windturbines, zowel op zee als op land. Maar omdat onze fractie zich realiseert dat er op dit moment helaas nog geen politieke meerderheid is om windturbines volledig tegen te kunnen houden, stemmen wij voor motie VOD 24 met de gedachte dat alles beetje helpen. Beter iets dan niets. Deze stemverklaring geldt ook voor de moties VOD 25, 26, 27, 29, 31 en 32.

325

De **VOORZITTER**: Dan open ik de stemming voor motie VOD 24.

Motie VOD 24 is verworpen met 39 stemmen tegen en 14 stemmen voor. Voor hebben gestemd 50PLUS, DENK, FvD, Fractie Baljeu, JA21, Liberaal N-H en de PVV.

330 De hoofdelijke stemming over de moties VOD 25, 26 en 27 vindt plaats aan het eind van de vergadering.

Motie VOD 28 'Geen windturbines op land'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan is de stemming geopend.

335 Motie VOD 28 is verworpen met 41 stemmen tegen en 12 stemmen voor. Voor hebben gestemd 50PLUS, FvD, Fractie Baljeu, JA21 en de PVV.

Motie VOD 29 'Verleen geen medewerking aan de bouw van zonne-energie of windturbines boven de RES-doelstelling van 35 Terra Watt'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan is de stemming geopend.

340

Motie VOD 29 is verworpen met 41 stemmen tegen en 12 stemmen voor. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, FvD, Fractie Baljeu, JA21 en de PVV.

Motie VOD 30 'Geen draagvlak voor windturbines'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening?

345

De heer **HOLLEBEEK** (PvdD): We vinden het een sympathieke motie, omdat we zien dat het draagvlak voor de energietransitie, -waarvan wij wel een voorstander zijn, in tegenstelling tot JA21-, bijzonder lijdt onder de houding van sommige actoren, met name de gemeente

350

Amsterdam. Toch zullen we niet voor deze motie stemmen, omdat niet duidelijk is hoe dit draagvlak gedefinieerd is, hoeveel mensen en op welke afstand van de plannen. Zoals mevrouw Alberts inderdaad al zei, was het beter geweest om dit bij de Omgevingsverordening te behandelen. Laten we hierover met elkaar in debat kunnen gaan. Sympathiek, maar we kunnen niet voor stemmen.

355

De **VOORZITTER**: Dan is de stemming geopend.

Motie VOD 30 is verworpen met 36 stemmen tegen en 17 stemmen voor. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, CDA, DENK, FvD, Fractie Baljeu, JA21 en de PVV.

360 Motie VOD 31 'Minimale lijnopstelling en dezelfde draairichting en verschijningsvormen voor windturbines'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan is de stemming geopend.

Motie VOD 31 is verworpen met 44 stemmen tegen en 9 stemmen voor. Voor hebben gestemd Fractie Baljeu, JA21, Liberaal N-H en de PVV.

365

Motie VOD 32 'Maximale ashoogte van 120 meter voor windturbines'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan is de stemming geopend.

Motie VOD 32 is verworpen met 44 stemmen tegen en 9 stemmen voor. Voor hebben gestemd Fractie Baljeu, JA21, Liberaal N-H en de PVV.

370

Motie VOD 33 'Stel paal en perk aan het subsidiëren van biomassa'. Wenst iemand hoofdelijke stemming, stemverklaring of aantekening? Zo niet dan is de stemming geopend.

Motie VOD 33 is verworpen met 34 stemmen tegen en 19 stemmen voor. Voor hebben gestemd 50PLUS/PvdO, DENK, FvD, Fractie Baljeu, JA21, PVV, PvdD en de SP.

375

Motie VOD 34 is aangehouden. Motie VOD 35 is ingetrokken. Motie VOD 36 is aangehouden.

Dat betekent dat we nu toekomen aan de hoofdelijke stemming over de moties VOD 25, 26 en 27. De hoofdelijke stemming geschiedt conform het addendum op volgorde van de coalitie-oppositie en op volgorde van plaats op de lijst. Uiteraard start ik wel steeds met de

380

fractievoorzitter. Leden die aantekening wensen, of een stemverklaring willen afleggen, kunnen dit doen bij het uitbrengen van hun stem.

Er worden drie moties hoofdelijk in stemming gebracht. Dat betekent dat ik u drie keer zal vragen om te stemmen. Dat is allereerst over motie VOD 25 'Woningbouw en bedrijvigheid

385

mogen nooit lijden onder de bouw van windturbines'. De tweede motie waarover hoofdelijk wordt gestemd is motie VOD 26 'Behoud de 600 meternorm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemming in Noord-Holland'. De derde motie die hoofdelijk in stemming wordt gebracht is motie VOD 27 'Behoud de 600 meternorm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in de gemeente Amsterdam'.

390

U wordt gevraagd te stemmen over motie VOD 25, motie VOD 26 en motie VOD 27.

GroenLinks:

Statenlid **KOCKEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **BECKER**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

395

Statenlid **GIELEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **VAN WIJNEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **DULFER**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **ZAAL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **GRINGHUIS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

400

Statenlid **CARDOL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

VVD:

De heer **VAN DER MAAS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **VAN MEERTEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

405

De heer **TERWAL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **DE WIT**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **VAN GILSE**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

410 De heer **HARTOG**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **ROOSENDAAAL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

D66:

Mevrouw **STRENS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

415 De heer **STEEMAN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **KAPITEIN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **KANIK**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **MÜLDER**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **GONGGRIJP**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

420

PvdA:

De heer **LEERINK**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **DE VRIES**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **DOEVENDANS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

425 De heer **MUURLINK**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **CARTON**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **JELLEMA**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

JA21:

430 De heer **JENSEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **NANNINGA**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **MANTEL**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **VAN DEN BERG**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

435 CDA:

De heer **HEIJNEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **KUIPER**: Motie VOD 25 voor 26 voor 27 voor

Mevrouw **KONING**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **VAN ANDEL**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor

440

Forum voor Democratie:

De heer **DESSING**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **VASTENHOEW**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **DEKKER**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

445

Partij voor de Dieren:

Statenlid **ZOON**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **KOSTIĆ**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

450 De heer **HOLLEBEEK**: Motie VOD 25: tegen. Bij motie VOD 26 wens ik een stemverklaring af te leggen: We zijn wel voor normering maar dan wel voor een zodanige normering dat de daadwerkelijke overlast gerepresenteerd wordt. Dat vinden wij met de 600 meternorm niet het geval. Daar hebben we het al vaak over gehad in de commissie en in de Staten. Wij zullen tegen stemmen en derhalve zullen we ook tegen motie VOD 27 stemmen.

455 PVV:

De heer **DEEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **BEZAAN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **VAN HOOFF**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor

460 SP:

Mevrouw **ALBERTS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **DE GROOT**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **HOOGERVORST**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

465 ChristenUnie:

De heer **KLEIN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Ik wil nog aangeven richting JA21 dat ik weinig toegevoegde waarde zie voor deze hoofdelijke stemming, maar goed, het is een recht.

470 50PLUS/PvdO:

Mevrouw **VAN SOEST**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

DENK:

De heer **KOYUNCU**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26L voor, Motie VOD 27: voor.

475

Liberaal N-H:

Mevrouw **VAN GEFFEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Fractie Baljeu:

480 De heer **BALJEU**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De **VOORZITTER**: Dan sluit ik hiermee de hoofdelijke stemming over de moties VOD 25, 26 en 27. We maken hier even de balans op. Ik kom zo dadelijk bij u terug.

485 Motie VOD 25 is met 35 stemmen tegen en 18 stemmen voor verworpen.

Motie VOD 26 is met 35 stemmen tegen en 18 stemmen voor verworpen.

Motie VOD 27 is met 35 stemmen tegen en 18 stemmen voor verworpen.

490

17. Sluiting besluitvormende vergadering

- 495 De **VOORZITTER**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van deze besluitvormende vergadering. Mede namens u, dank ik alle medewerkers van de griffie voor het verrichte werk en dank aan de technische ondersteuning. Het is vandaag weer prima verlopen. Ik zie u graag gezond en wel weer terug in de eerstvolgende Statenvergadering op 4 april aanstaande.
- 500 Ik sluit de besluitvormende vergadering. Dank u wel voor uw aanwezigheid.

Sluiting 18:23 uur

Besluitenlijst PS -vastgesteld-

■ ■ ■ ■ ■

Datum vergadering : **7 maart 2022**
Voorzitter : *dhr. A.Th.H. van Dijk*
Wvd. griffier : *dhr. M.W. Admiraal*
Vergaderstukken : online beschikbaar [PS 07-03-2022](#)

*Beraadslagende vergadering om 10.00 uur.
Besluitvormende vergadering om 17.00 uur.
Stemming en besluitvorming over alle voorstellen heeft plaatsgevonden in de besluitvormende PS-vergadering.*

1. Opening en mededelingen.

Afwezig in de beraadslagende vergadering zijn:

- dhr. Hartog (VVD), dhr. Kohler (JA21), mw. Kuiper (CDA), mw. Nanninga (JA21) en Statenlid Van der Waart (GroenLinks).

Afwezig in de besluitvormende vergadering zijn:

- dhr. Kohler (JA21) en Statenlid Van der Waart (GroenLinks).

2. Vaststelling agenda en regeling werkzaamheden.

- PS stemt in met het ordevoorstel van fractie GroenLinks om agendapunt 9 (Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020) en agendapunt 10 (Omgevingsverordening Noord-Holland 2022) aan te houden. Daarmee wordt agendapunt 11, het referendumverzoek dat samenhangt met punten 9 en 10, ook aangehouden.
- Bij het debat over het ordevoorstel van GroenLinks voor het uitstellen van punten 9 en 10 is 1 motie ingediend en verworpen:
 - **M21-2022** door fracties CDA, DENK, SP en JA21 inzake “Duidelijke Rijksnormen afwachten” is verworpen. Voor 21 en tegen 32 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, CDA, FvD, PVV, SP, 50PLUS/PvdO, DENK, fractie Baljeu en Liberaal NH.
- PS neemt kennis van het uitstellen van Hamerstuk punt 8a (benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning) naar de volgende Statenvergadering.
- Er zijn 15 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend:
 - **M22-2022** door fractie SP inzake “Extern salderen opschorten”;
 - **M23-2022** door fracties D66, PvdA, GroenLinks en VVD inzake “Zicht op verbetering leefomgeving”;
 - **M24-2022** door fracties JA21 en Liberaal NH inzake “Stop ontwikkelingen met windturbines in afwachting van landelijke afstandsnormen”;

- **M25-2022** door fractie JA21 inzake “Woningbouw en bedrijvigheid mogen nooit lijden onder de bouw van windturbines”;
- **M26-2022** door fractie JA21 inzake “Behoud de 600 meter norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in Noord-Holland”;
- **M27-2022** door fractie JA21 inzake “Behoud de 600 meter norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in de gemeente Amsterdam”;
- **M28-2022** door fractie JA21 inzake “Geen windturbines op land”;
- **M29-2022** door fractie JA21 inzake “Verleen geen medewerking aan de bouw van zonne-energie of windturbines boven de RES doelstelling van 35 TWh”;
- **M30-2022** door fractie JA21 inzake “Geen draagvlak geen windturbines”;
- **M31-2022** door fractie JA21 inzake “Minimale lijnopstelling en dezelfde draairichting en verschijningsvorm voor windturbines”;
- **M32-2022** door fractie JA21 inzake “Maximale ashoogte van 120 meter voor windturbines”;
- **M33-2022** door fractie JA21 inzake “Stel paal en perk aan het subsidiëren van biomassa!”;
- **M34-2022** door fracties PvdD, SP, DENK, FvD en 50PLUS/PvdO inzake “Slim omgaan met maatschappelijk geld, verschillende opties toekomst Tata Steel verkennen”;
- **M35-2022** door fracties GroenLinks, PvdA en D66 inzake “Voorkeursrecht Gemeentes en Stikstof”;
- **M36-2022** door fractie CDA inzake “Voedselzekerheid”;

Stemming over de moties Vreemd aan de Orde van de Dag vindt plaats in de besluitvormende vergadering bij agendapunt 16.

- PS stemt in met een ordevoorstel van fractie GroenLinks om de besluitvormende vergadering van 7 maart 2022 's avonds, te vervroegen naar 17.00 uur.

De gewijzigde agenda wordt vastgesteld.

- 3a. Bekrachtiging besluit GS inzake opgelegde verplichting tot geheimhouding.**
Er is geen geheim stuk ter bekrachtiging ingekomen.

- 3b. Lijst geheimhouding PS.**
De lijst wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 4. Vaststelling notulen en besluitenlijst van de beraadslagende en besluitvormende vergadering van 31 januari 2022.**
De notulen en de besluitenlijst van de beraadslagende en besluitvormende vergadering van 31 januari 2022 worden ongewijzigd vastgesteld.

- 5. Vaststelling Strategische Statenagenda.**
De Strategische Statenagenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

6. **Vaststelling lijst ingekomen stukken.**
De lijst ingekomen stukken wordt vastgesteld.

7. **Voortgangslijst van moties.**
De lijst moties wordt vastgesteld.

8. **Hamerstukken.**
Totaal aanwezig 53 leden.
Afwezig zijn dhr. Kohler (JA21) en Statenlid Van der Waart (Groenlinks).

8.a	Benoemen juryleden Ribbius Peletier Penning (voordracht 19) is uitgesteld naar volgende PS-vergadering.
8.b	Zienswijze Provinciale Staten op Kadernota 2023 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord. Voordracht 12
8.c	Randstedelijke Rekenkamer 1e begrotingswijziging 2022 voor zienswijze. Voordracht 15
8.d	Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2. Voordracht 16

De besluiten behorende bij de punten 8b t/m 8d zijn aangenomen en zijn bij de hamerstukken van deze vergadering op de website [gepubliceerd](#).

9. **De behandeling van de Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (voordracht 13-2022) is aangehouden.**
10. **De behandeling van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (voordracht 14) is aangehouden.**
11. **De behandeling van het Referendumverzoek Eerste partiële herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 en Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is aangehouden.**

12. **Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029.**

Voordracht 18-2022

Totaal aanwezig 53 leden.

Afwezig zijn dhr. Kohler (JA21) en Statenlid Van der Waart (Groenlinks).

Er zijn 2 moties ingediend, waarvan er 1 is aangenomen en 1 is ingetrokken:

- **M37-2022 door fracties VVD, CDA, PvdA, D66 en JA21 inzake “Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten” is aangenomen.**

Voor 50 en tegen 3 stemmen. Tegen stemt de fractie PvdD.

Dictum:

PS verzoekt Gedeputeerde Staten:

- om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen;
- bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.
- Fractie PvdD wenst aantekening tegen motie 37 te stemmen; staat op zich wel positief tegenover een kostentafel, maar in een van de overwegingen staat dat alles in het werk gesteld moet worden voor het tegengaan van kostenoverschrijdingen; de fractie is van mening dat sommige kostenoverschrijdingen een project beter kunnen maken.
- **M38-2022 door fracties D66, GroenLinks, ChristenUnie en PvdD inzake “Mobiliteit: van 80 naar 60 op de N203 Castricum-Uitgeest” is ingetrokken.**

Voordracht 18-2022 is unaniem aangenomen.

Het [besluit 18-2022](#) behorende bij de voordracht is bij agendapunt 12 van deze vergadering op de website gepubliceerd.

- Fractie VVD wenst aantekening voor voordracht 18 te stemmen; heeft wel lang moeten nadenken om besluitpunt 2b te steunen, € 1,5 miljoen euro aan duurzaamheidsmaatregelen bij de N241 (A.C. de Graafweg); geeft aan dat dit buiten de eerdere afspraak valt van € 7,5 miljoen voor duurzaamheid in het eind 2020 vastgestelde NIKG; de fractie steunt het nu, maar spreekt wel de hoop uit dat het hier bij blijft
- Fracties PVV en FvD wensen aantekening voor voordracht 18 te stemmen, behoudens punten 2b, 2e, 2f en 2g.

13. Eerste Begrotingswijziging 2022.

Voordracht 17-2022

Totaal aanwezig 53 leden.

Afwezig zijn dhr. Kohler (JA21) en Statenlid Van der Waart (Groenlinks).

Er is 1 amendement ingediend en verworpen:

- **A5-2022** door fractie PvdD inzake “Slimmer omgaan met maatschappelijk geld” is verworpen. Voor 14 en tegen 39 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, FvD, PvdD, SP en DENK.

Voordracht 17-2022 is aangenomen.

Voor 43 en tegen 10 stemmen. Tegen stemmen de fracties JA21, FvD en PvdD.

Het [besluit 17-2022](#) behorende bij de voordracht is bij agendapunt 13 van deze vergadering op de website gepubliceerd.

- Fractie PVV wenst aantekening voor voordracht 17 te stemmen, behoudens punten 3b, 3e, 3f en 3g.

14. Vragenuur.

Er zijn geen mondelinge vragen ingediend.

15. Actualiteiten (onder voorbehoud van instemming PS).

Er zijn geen actualiteiten ingediend.

16. Stemming motie(s) Vreemd aan de Orde van de Dag.

Totaal aanwezig 53 leden.

Afwezig zijn dhr. Kohler (JA21) en Statenlid Van der Waart (Groenlinks).

Er zijn 15 moties Vreemd aan de Orde van de Dag ingediend, waarvan er 1 is aangenomen, 11 zijn verworpen en 3 zijn aangehouden/ingetrokken:

- **M23-2022 door fracties D66, PvdA, GroenLinks en VVD inzake “Zicht op verbetering leefomgeving” is aangenomen.**
Voor 40 en tegen 13 stemmen. Tegen stemmen de fracties FvD, PvdD, PVV, SP en DENK.
Dictum:
PS verzoekt GS:
 - voor 1 april 2022 duidelijkheid te bieden m.b.t. de procedures entermijnen voor de afgifte van vergunningen om tot groen staal te komen;
 - er bij het Rijk op aan te dringen voorwaarden aan mogelijke subsidieregelingen te verbinden m.b.t.:
 - gezondheid;
 - een termijn te verbinden waarbinnen de DRI gerealiseerd moet zijn en de KooksGasFabriek en de Hoogoven gesloten worden;

- voor 1 april 2022 duidelijk te maken welke maatregelen in de Roadmap+ wettelijke afdwingbaar zijn;
 - met Tata en het Rijk in overleg te treden om te komen tot harde afspraken aangaande de niet afdwingbare maatregelen uit de Roadmap+ en de daarbij geformuleerde resultaten; waarbij tevens wordt vastgelegd wat de gevolgen zijn als doelen niet -binnen de gestelde termijn- worden behaald;
 - de Staten te informeren over de voortgang van de Roadmap+.
- Fractie SP wenst aantekening tegen motie 23 te stemmen; geeft aan dat de Roadmap van Tata Steel nog steeds wordt gevolgd in deze motie; volgens de fractie is dit proces niet snel genoeg en vindt dat Tata niet leidend moet zijn, maar dat de gezondheid van de bevolking leidend moet zijn.
 - Fractie ChristenUnie wenst aantekening voor motie 23 te stemmen; vindt het nogal lastig dat deze motie die bijna de lengte heeft van een initiatiefvoorstel van de coalitie, zonder bespreking in de commissie als motie Vreemd aan de Orde van de Dag wordt ingediend; ziet niet veel toegevoegde waarde en geeft aan dat de meeste dingen die worden voorgesteld al zijn afgesproken of toegezegd; is het er echter inhoudelijk mee eens en stemt dus toch voor.
 - Fractie PvdD wenst aantekening tegen motie 23 te stemmen; vindt dat deze motie een aantal prima aspecten heeft zoals de vraag naar duidelijke termijnen en voorwaarden met betrekking tot gezondheid voor subsidie; geeft aan dat die aspecten, zoals de ChristenUnie al zei, eigenlijk al zijn toegezegd of met moties door de Staten zijn afgedwongen; geeft voorts aan dat de motie echter ook de steun voor plannen benadrukt die niet alleen te weinig doen voor de gezondheid van omwonenden, maar die ook uitgaan van een CO2 neutraal Tata pas in 2050 en die een sluiting van de meest vervuilende onderdelen op zijn vroegst in 2030 voorspellen; dat vindt de fractie zowel moreel als wetenschappelijk onverantwoord.
- **M22-2022** door fractie SP inzake “Extern salderen opschorten” is verworpen. Voor 9 en tegen 44 stemmen. Voor stemmen de fracties PvdD, SP, ChristenUnie, 50PLUS/PvdO en DENK.
 - Fractie ChristenUnie wenst aantekening voor motie 22 te stemmen; snapt dat voor de realisatie van projecten extern salderen misschien soms nodig is, maar wil absoluut niet dat vergunde maar niet gebruikte stikstofruimte wordt ingezet; denkt dat de huidige regeling teveel risico’s met zich meebrengt dat dit toch gebeurt en stemt daarom nu voor deze motie.
 - **M24-2022** door fracties JA21 en Liberaal NH inzake “Stop ontwikkelingen met windturbines in afwachting van landelijke afstandsnormen” is verworpen. Voor 14 en tegen 39 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, FvD, Pvv, 50PLUS/PvdO, DENK, fractie Baljeu en Liberaal NH.

- Fractie SP wenst aantekening tegen moties 24 t/m 32 te stemmen; wat de fractie betreft is dit een beetje een rare figuur omdat de bespreking van de Omgevingsverordening nog komt; de fractie wil daar niet op vooruitlopen en wil ook niet alvast dingen zeggen terwijl misschien vanuit het Rijk heel andere dingen gaan gebeuren; geeft voorts aan dat de fractie deze moties Vreemd aan de Orde van de Dag om procedurele reden niet zal steunen; zou de moties misschien inhoudelijk nog wel kunnen steunen, maar dit is niet het moment.
 - Fractie CDA wenst aantekening tegen motie 24 te stemmen; vindt ook dat dit niet het moment is om deze moties Vreemd aan de Orde van de Dag met deze inhoud in stemming te brengen; beoordeelt de moties op de inhoud en vindt dat er gewacht zou moeten worden op landelijke duidelijkheid. Voor nu baseert de fractie hun mening op de inhoud zoals die nu voorligt en gaat tegen motie 24 stemmen; vindt het te ver gaan om alle ontwikkelingen rondom windmolens nu ook maar meteen stop te zetten, ziet daarvoor geen aanleiding.
 - Fractie PVV wenst aantekening tegen motie 24 te stemmen; geeft aan dat de fractie om vele redenen mordicus tegen windturbines is zowel op zee als op land, maar realiseert zich dat er op dit moment helaas nog geen politieke meerderheid is om windturbines volledig tegen te kunnen houden; stemt voor motie 24 met de gedachte dat alle beetjes helpen. Deze stemverklaring geldt ook voor de moties 25, 26, 27, 29, 31 en 32.
- **M25-2022** door fractie JA21 inzake “Woningbouw en bedrijvigheid mogen nooit lijden onder de bouw van windturbines” is bij hoofdelijke stemming verworpen. Voor 18 en tegen 35 stemmen.
 - **M26-2022** door fractie JA21 inzake “Behoud de 600 meter norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in Noord-Holland” is bij hoofdelijke stemming verworpen. Voor 18 en tegen 35 stemmen.
 - **M27-2022** door fractie JA21 inzake “Behoud de 600 meter norm voor windturbines tot woningen en andere gevoelige bestemmingen in de gemeente Amsterdam” is bij hoofdelijke stemming verworpen. Voor 18 en tegen 35 stemmen.

Hoofdelijke stemming moties M25-2022, M26-2022 en M27-2022:

Statenlid **KOCKEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **BECKER**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen

Statenlid **GIELEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **VAN WIJNEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **DULFER**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **ZAAL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **GRINGHUIS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **CARDOL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **VAN DER MAAS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **VAN MEERTEN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **TERWAL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **DE WIT**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **VAN GILSE**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen

Mevrouw **KAAMER VAN HOEGEE**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **HARTOG**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **ROOSEDAAL**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **STRENS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **STEEMAN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **KAPITEIN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **KANIK**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **MÜLDER**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **GONGGRIJP**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **LEERINK**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **DE VRIES**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **DOEVENDANS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **MUURLINK**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **CARTON**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **JELLEMA**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **JENSEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **NANNINGA**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **MANTEL**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **VAN DEN BERG**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **HEIJNEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **KUIPER**: Motie VOD 25 voor 26 voor 27 voor

Mevrouw **KONING**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **VAN ANDEL**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor

De heer **DESSING**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **VASTENHOEW**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **DEKKER**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Statenlid **ZOON**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Statenlid **KOSTIĆ**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **HOLLEBEEK**: Motie VOD 25: tegen. Bij motie 26 wenst de fractie aantekening tegen motie 26 te stemmen; is wel voor normering maar dan wel voor een zodanige normering dat de daadwerkelijke overlast gerepresenteerd wordt; vindt dat met de 600 meternorm niet het geval; geeft aan dat daar al vaker over is gesproken in de commissie en in de Staten en stemt derhalve tegen motie 26. Stemt ook tegen motie 27.

De heer **DEEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **BEZAAN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **VAN HOOFF**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor

Mevrouw **ALBERTS**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **DE GROOT**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **HOOGERVORST**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

De heer **KLEIN**: Motie VOD 25: tegen, Motie VOD 26: tegen, Motie VOD 27: tegen.

Mevrouw **VAN SOEST**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **KOYUNCU**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26L voor, Motie VOD 27: voor.

Mevrouw **VAN GEFFEN**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

De heer **BALJEU**: Motie VOD 25: voor, Motie VOD 26: voor, Motie VOD 27: voor.

- **M28-2022** door fractie JA21 inzake “Geen windturbines op land” is verworpen. Voor 12 en tegen 41 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, FvD, PVV, 50PLUS/PvdO en fractie Baljeu.
- **M29-2022** door fractie JA21 inzake “Verleen geen medewerking aan de bouw van zonne-energie of windturbines boven de RES doelstelling van 35 TWh” is verworpen. Voor 12 en tegen 41 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, FvD, PVV, 50PLUS/PvdO en fractie Baljeu.
- **M30-2022** door fractie JA21 inzake “Geen draagvlak geen windturbines” is verworpen. Voor 17 en tegen 36 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, CDA, FvD, PVV, 50PLUS/PvdO, DENK en fractie Baljeu.
 - Fractie PvdD wenst aantekening tegen motie 30 te stemmen; vindt het een sympathieke motie omdat de fractie ziet dat het draagvlak voor de energietransitie -waarvan de fractie wel een voorstander is- bijzonder lijdt onder de houding van sommige actoren, met name de gemeente Amsterdam; de fractie zal toch niet voor deze motie stemmen omdat niet duidelijk is hoe dit draagvlak gedefinieerd is, hoeveel mensen en op welke afstand van de plannen; geeft aan dat zoals fractie SP al zei, het beter was geweest om dit bij de Omgevingsverordening te behandelen en met elkaar hierover in debat te gaan.
- **M31-2022** door fractie JA21 inzake “Minimale lijnopstelling en dezelfde draairichting en verschijningsvorm voor windturbines” is verworpen. Voor 9 en tegen 44 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, PVV, fractie Baljeu en Liberaal NH.
- **M32-2022** door fractie JA21 inzake “Maximale ashoogte van 120 meter voor windturbines” is verworpen. Voor 9 en tegen 44 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, PVV, fractie Baljeu en Liberaal NH.
- **M33-2022** door fractie JA21 inzake “Stel paal en perk aan het subsidiëren van biomassa!” is verworpen. Voor 19 en tegen 34 stemmen. Voor stemmen de fracties JA21, FvD, PvdD, PVV, SP, 50PLUS/PvdO, DENK en fractie Baljeu.
- **M34-2022** door fracties PvdD, SP, DENK, FvD en 50PLUS/PvdO inzake “Slim omgaan met maatschappelijk geld, verschillende opties toekomst Tata Steel verkennen” is aangehouden.
- **M35-2022** door fracties GroenLinks, PvdA en D66 inzake “Voorkeursrecht Gemeentes en Stikstof” is ingetrokken.
- **M36-2022** door fractie CDA inzake “Voedselzekerheid” is aangehouden.

17. Sluiting

De voorzitter sluit de Statenvergadering van 7 maart 2022.

Strategische Statenagenda commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

April

-2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	20-08	20-09	25-10	22-11	10-01	07-02	14-02	11-04	13-06	03-07	04-08	01-09		
Algemeen														
1 ^e Begrotingswijziging													allen	2022: 07-02 NLG (A-agenda), 07-03 PS
2 ^e Begrotingswijziging													allen	2021: 20-09 NLG, 11-10 PS 2022: 05-09 NLG, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging													allen	2021: 22-11 NLG, 13-12 PS 2022: 28-11 NLG, 09-12 PS
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 13-06 NLG (A-agenda), 04-07 PS
Begroting													allen	2021: 25-10 NLG (A-agenda), 08-11 PS 2022: 24-10 NLG (A-agenda), 14-11 PS
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu														
Interbestuurlijk toezicht (VTH-taken) en omgevingsdiensten algemeen													Olthof	15-03-2021 VTH taken/Ruimte: C- naar B-verzoek (SP) inz. datacenters Hollands Kroon (zie ag.pnt. 17d), met uitnodiging van cie. RWK) 04-10-2021 werkbezoek omgevingsdienst NZKG - Tata Steel 10-1-2022: GS heeft met de commissie afgesproken dat de commissie elke twee maanden -een update ontvangt over de VTH taken ipv elke maand. Daarnaast geldt natuurlijk wel de actieve informatieplicht voor GS bij relevante ontwikkelingen (was voorheen maandelijks een VTH-brief).
Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG)													Olthof	13-06-2022 Jaarstukken en resultaatbestemming 2021, Begrotingswijziging 2022, Kadernota en begroting 2023 in cie. NLG (A-agenda), 04-07-2022 PS Verwachting 7-02-2022 Wijziging gemeenschappelijke regeling Omgevingsdienst NZKG A-stuk Voordracht
Omgevingsdienst IJmond (ODIJ)													Olthof	22-11-2021 Zienswijze PS op de 1ste begrotingswijziging 2022 13-06-2022 Jaarstukken en resultaatbestemming 2021, Begrotingswijziging 2022, Kadernota en begroting 2023 in cie. NLG (A-agenda), 04-07-2022 PS
Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN)													Stigter	22-11-2021 Zienswijze PS op de 1ste begrotingswijziging 2022 07-02-2022 Zienswijze Kadernota 2023 OD NHN (A-agenda), 07-03-2022 in PS 13-06-2022 Jaarstukken en resultaatbestemming 2021, begroting 2023 in cie. NLG (A-agenda), 04-07-2022 PS
Omgevingsdienst Flevoland en Gooi & Vechtstreek (OFGV)													Stigter	20-09-2021 Resultaatbestemming 2020 (A-agenda), 11-10 in PS 13-06-2022 Jaarstukken 2021, Begrotingswijziging 2022, Kadernota en begroting 2023 in cie. NLG (A-agenda), 04-07-2022 in PS 05-09-2022 Resultaatbestemming 2021 (A-agenda), 19-09-2022 in PS
Programma gezonde leefomgeving -Geur -Geluid -Stiltegebieden -Luchtmeetnet IJmond - varend ontgassen													Olthof	Met dit programma wordt invulling gegeven uit de ambities uit het coalitieakkoord om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te verbeteren door middel van een programmatische aanpak. Het Programma Gezonde Leefomgeving geldt als een vrijwillig programma onder de Omgevingswet. Het Programma Gezonde Leefomgeving is behandeld tijdens de commissie NLG van 22 juni 2020. Daarbij heeft de commissie aangegeven de bij het programma behorende uitvoeringsregeling apart te willen bespreken. De concept-uitvoeringsregeling van het Programma Gezonde Leefomgeving komt op de B-agenda van de commissie NLG van 21 september 2020. 22-06-2020 Programma Gezonde Leefomgeving (van C- naar B-agenda) 21-09-2020 Uitvoeringsregeling Gezonde Leefomgeving (B-agenda)

Strategische Statenagenda commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

April

-2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	20-08	20-09	25-10	22-11	10-01	07-02	14-03	11-04	13-06	Q3	Q4	Q1		
														30-08-2021 Technische briefing gezonde leefomgeving
														07-02-2022 Beleidsregel stilliggend ontgassen c-brief 10-01-2022 <u>c</u> onvenant e-noses c-brief
Programma Tata Steel 2020-2050													Olthof	25-06-2020 Commissiebijeenkomst over concept-programma Tata Steel 2020-2050 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond 24-08-2020 Onderzoek ultrafijn stof IJmond (B-agenda) 11-01-2021 Technische briefing Programma Tata Steel 2020-2050 en Uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel 2020 – 2022 14-01-2021 Programma Tata Steel 2020 - 2050 Samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond (B-agenda) 27-01-2021 Presentatie Randstedelijke Rekenkamer Eindrapport “stof tot nadenken” 11-02-2021 Randstedelijke Rekenkamer Eindrapport "stof tot nadenken" (A-agenda), 08-03- 2021 in PS <i>Voortgangsrapportage:</i> In het Programma Tata Steel 2020-2050 is opgenomen dat Provinciale Staten jaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van het programma. Q3 2021 volgt de eerste rapportage. De motie M25/PS08-03-2021 “Motie Duurzaam doorpakken Tata” gevraagde informatie wordt daar ook in opgenomen. 30-08-2021 Jaarlijkse Voortgangsrapportage incl. afdoeningsvoorstel motie M25-2021 “motie duurzaam doorpakken Tata” (B-agenda) Planning 05-09-2022 Jaarlijkse Voortgangsrapportage uitvoeringsprogramma VTH Tata Steel Gezondheidsonderzoek RIVM: Naar aanleiding van de grafietregens zijn door het RIVM verschillende vragen en zorgen van bewoners verzameld. Een deel is beantwoord met het onderzoek “grafietregens en gezondheid” van 2019. Een ander deel is beantwoord op basis van bestaande rapporten en onderzoeken. Daarna bleven nog een aantal vragen over. Deze vragen zijn ingedeeld in drie clusters met in totaal acht onderwerpen die in een vervolg (verder) onderzocht kunnen worden. Het RIVM heeft mede op basis van afstemming met een klankbordgroep (met bewoners en experts) in maart 2020 een onderzoeksvoorstel (advies) gegeven over de vraag welke onderwerpen verder te onderzoeken en met welke prioritering. In 2021 worden verschillende onderdelen van het onderzoeksvoorstel uitgevoerd en opgeleverd. Het betreft: Q2: Voorstellen om inzicht te geven in “pieken” van bijvoorbeeld fijnstof, in aanvulling op jaargemiddelden, inzicht in acute klachten (op basis van huisartsenregistratie) en een advies over het uitvoeren van dagboekonderzoek door bewoners (zelfmelding van klachten) (B-agenda) 14-04-2021: Toelichting RIVM briefrapport Tussentijdse resultaten gezondheidsonderzoek IJmond (webinar) 19-04-2021 RIVM briefrapport Tussentijdse resultaten gezondheidsonderzoek IJmond (B- agenda) 07-06-2021 Voordracht Provinciale coördinatieregeling (PCR) afvang Co2- Everest 02-09 19.30 uur webinar RIVM onderzoek 20-09-2021 Rapportage RIVM stofdepositie (B-agenda) 22-11-2021 Geur - Ontwerpbesluiten I en II Tata Steel (B-agenda)

Strategische Statenagenda commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

April

-2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	20-08	20-09	25-10	23-11	10-01	07-02	14-03	11-04	13-06	Q3	Q4	Q1		
														10-01-2022 Kamerbrief Tata Steel en Plan van Aanpak I&W "Op naar een gezondere leefomgeving in de IJmond" c-brief 07-02-2022 RIVM rapport Onderzoek naar de herkomst van neergedaald stof en stoffen in de lucht in de IJmond regio (B-agenda) in januari zijn webinars over het rapport gehouden. (B-agenda) Het Roland Berger onderzoek naar de "waterstofroute" van Tata Steel is gepubliceerd op 23 nov 2021. Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van Tata Steel en FNV. 11-04-2022 Tata Steel en de route richting groen staal (B agenda) Herhaling stofdepositieonderzoek verwachting 2e helft 2022 Beoordeling ODNZKG van het vermijdings en reductieplan voor ZZS van Tata Steel (B agenda juni 2022/sept 2022)
Schone luchtakkoord													Olthof	Jaarlijkse voortgangsrapportage via uitvoeringsplan 30-08-2021 Uitvoeringsplan Schone luchtakkoord 2021 (C- naar B-verzoek PvdD 19-04-2021)
ZZS-inventarisatie													Olthof	07-06-2021 Eerste rapportage uitkomsten inventarisatie ZZS (B-agenda) 25-10-2021 Inventarisatie en rapportage Tata Steel B-agenda
PFAS													Olthof	Landelijk Definitief handelingkader en consequenties EFSA opinie voor grondwater. Q2 publicatie door IenW/RIVM. Hierdoor mogelijke aanpassing beleidsregel PFAS Noord-Holland 07-02-2022 C-brief PFAS: informeren over de resultaten van de onderzoeken naar PFAS in grondwater in de kuststrook
Bodem en bodemsanering													Olthof	25-10-2021 Bodem: voortgang warme overdracht bodemtaken inzake Omgevingswet (C-stuk) Verwachting 7-02-2022 Voortgang Provinciaal Uitvoeringsprogramma Bodemconvenant 2021 en wijziging Uitvoeringsregeling subsidie bodemsanering 2022 c-brief Eind Q1, verwachting 14-03-2022 Technische briefing bodemonderwerpen (incl PFAS) Verwachting 10-01-2022 Overdracht bodemtaken en bodemdata Weesp c-brief
Natuur														
Uitvoeringsplan NNN – Voorheen Programma Natuurontwikkeling (PNO)													Rommel	<i>Jaarlijks vast te stellen/ BOB</i> Onderwerp komt jaarlijks terug (september/oktober 2021) Bespreking in cie NLG op 19 oktober 2020 en vaststelling in PS op 9 november 2020. Op 29 september jl. heeft het college de Realisatiestrategie NNN vastgesteld, waardoor de sturing op de afronding van het NNN wordt aangescherpt. Dit betekent dat 2020 het laatste jaar was waarin het PNO in deze vorm is verschenen. Vanaf 2021 zal gewerkt worden met een 'uitvoeringsplan NNN'. Dit plan bevat uitgangspunten en ambities, zicht op planning, realisatie en kosten en prognoses op de voltooiing van het NNN. Met het uitvoeringsplan vindt jaarlijkse verantwoording over de voortgang plaats. De beschrijving van de overige beleidsinstrumenten ter bevordering van de biodiversiteit zal al vanaf dit jaar onderdeel uitmaken van het Masterplan biodiversiteit.
Programma Groen Kapitaal en Biodiversiteit													Rommel	<i>Geen Bob model, GS besluiten</i> 11-1-16 BOT-overleg op locatie. In februari 2016 zal een eerste discussiestuk ter bespreking worden voorgelegd aan de Statencommissie NLM. Met medeneming van de uitkomsten daarvan zal het e.e.a. verder worden vormgegeven. 15-05-2017: Bespreking Rapport biodiversiteit in Noord-Holland Biodiversiteit is onderdeel van de expertmeeting over NNN op 12 oktober November 2017: Doorlopend programma met regelmatig bijeenkomst en

Strategische Statenagenda commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

April

-2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	07-02	14-03	11-04	13-06	Q3	Q4	Q1		
														informatie voor commissie via C-agenda Comm NLG 16 april 2020: Verzoek vanuit commissie dat NLG een presentatie krijgt over het programma Groen Kapitaal en dat het programma wordt geëvalueerd Juni 2021 TB Groen Kapitaal
Groene Hart Visie													Rommel	<i>Gedeeltelijk Bob, 3 provincies</i> Medio 2019 na de Statenverkiezingen komt mogelijk een vervolg. Het gebied is als NOVI-gebied aangewezen door het Rijk. GS is nog in overleg wat de provinciale rol zal zijn.
Masterplan biodiversiteit													Rommel	Het Masterplan biodiversiteit zal in 2020 worden ontwikkeld. Het is in januari 2021 vastgesteld. Er wordt tweemaal per jaar over gerapporteerd.
Gebiedsgerichte Aanpak Stikstof													Rommel	De planning van dit onderwerp is sterk afhankelijk van de politieke ontwikkelingen. In 2020 start de gebiedsgerichte aanpak. Via het Programma Natuurontwikkeling, dat in november 2020 aan de Staten zal worden voorgelegd, wordt over de voortgang gerapporteerd. Sept 2020: komt er een brief met update voor de cie NLG op 21 september. Feb 2021 Technische briefing & in commissie brief stikstof strategie besproken. Ook in de regietafel besproken. De besprekingen verwerkt in de definitieve opmaak van de stukken. Bij de bespreking van de rol van PS en bij het vaststellen van de doelen is uitvoerig stilgestaan bij de ambitie die PS heeft op dat vlak. Dat is aanleiding geweest om te komen tot een concept-voordracht aan PS, waarmee de staten in positie komen om naast hun budgetrecht kaders te stellen voor de verdere aanpak. Het GS-voorstel is nu ook daarop ingericht en een concept-voordracht is voorbereid, waarbij de doelen en de bijdrage vanuit alle sectoren in evenredigheid is gekwantificeerd per kwetsbaar natura-2000- gebied. De uitvoeringsvragen, die hiermee gemoeid zijn, zijn vervolgens dan ook echt de verantwoordelijkheid van GS. De bespreking van een voordracht volgt in de commissie NLG van 19 april en vervolgens de PS-vergadering van 17 mei 2021. PS 17 mei 2021: Het onderdeel Verleasen komt nog terug in de commissie als A-stuk. Mei 2021: NA het zomerreces wordt er een collegetour georganiseerd voor de Staten om de GGA in de polder Westzaan in samenhang met OLAM te organiseren. (4 oktober 2021) In april 2022 komt er een TB over de stand van zaken.
NNN-opgave													Rommel	Over de NNN-opgave ontvangen de Staten in april 2020 een stand-van-zaken-brief. Via het Programma Natuurontwikkeling, dat in november 2020 aan de Staten zal worden voorgelegd, wordt over de voortgang gerapporteerd. De realisatiestrategie NNN stond gepland als bespreekstuk voor de cie NLG van 24 augustus. Helaas is de strategie aangehouden in GS vanwege de behoefte van het college om gezien de coronacrisis het coalitieakkoord opnieuw tegen het licht te houden. de NNN strategie is vastgesteld 29 september jl. in het college en besproken in commissie NLG op 19 oktober 2020. Om de controlerende taak van de Staten ten aanzien van de NNN-voortgang te faciliteren, wordt jaarlijks een uitvoeringsplan opgesteld om de voortgang te kunnen volgen. De vorm die dit uitvoeringsplan krijgt, en de wijze waarop dit plan zal samenhangen met het PNO, zal in de komende maanden verder worden uitgedacht.
Collectief agrarisch natuurbeheer / NNN begrenzing													Rommel	November 2017: Motie aangenomen in PS 13-11 voor een verkenningsjaar (M126-2017). Er lopen 3 pilots. In maart 2021 op de B-agenda in de commissie.
Bossenstrategie													Rommel	Er is behoefte aan meer informatieve en inzicht aan wat er binnen de provincie gebeurd aan de bomenbalans bij projecten (comm NLG 16 april 2020) -op 11 juni 2020 is in de uitloopvergadering van de cie NLG de Bossenstrategie besproken. Toegezegd is de Staten bij nieuwe ontwikkelingen te informeren. - op 10 december 2020 zijn PS geïnformeerd over de Bossenstrategie van Rijk en provincies alsmede de begeleidende brief die de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hierover op 18 november 2020 aan de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Strategische Statenagenda commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

April

-2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	07-02	14-03	11-04	13-06	Q3	Q4	Q1		
														De stukken staan op de agenda van de commissie NLG van 15 maart 2021.
														In maart 2022 komt het op de B-agenda van NLG na toezegging van gedeputeerde Rommel
Damhertenbeheer													Rommel	31 augustus 2020 werkbezoek damherten beheer in waterleidingduinen In Okt 2020 komt het damhertendossier in de commissie NLG . Eind 2020: Het dossier damherten beheer is vastgesteld. op 20 oktober 2020 heeft het college het faunabeheerplan Damhert 2020-2026 goedgekeurd, behoudens de gevraagde verruiming met drie maanden van de beheerperiode. Voor Noord-Hollands grondgebied blijft 1 november tot en met 31 maart als beheerperiode gelden. Op 9 maart 2021 heeft het college het definitieve besluit tot goedkeuring van het Faunabeheerplan Damhert 2020-2026, na de verleende instemming met de goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland genomen. PS worden hierover bij brief geïnformeerd. Dit betreft een c stuk dat op de agenda van de commissie in april zal staan.
Weidevogels													Rommel	Motie weidevogels is in de com 14 augustus 2020 besproken en als afgedaan beschouwd. In najaar 2020 komt er een update. (November) Gedeputeerde heeft Aanbod gedaan om werkbezoek te organiseren. Dit werkbezoek komt op 28 feb 2022.
Ganzen & Faunabeheer													Rommel	Op 24 augustus 2020 besproken in de commissie. Het ganzenbeheerplan komt in het derde kwartaal 2021 aan de orde. (na de zomer 2021)
Landbouw / Fauna														
Pilot Natuurinclusieve landbouw													Zaal	N.a.v. in PS aangenomen motie. Er is een BOT-overleg op 16 november 2017. Op basis daarvan vervolg voor uitvoering motie. 25-06-2018: Bespreken op de B-agenda 'Programma Natuur-inclusieve landbouw' en voorstel afdoen motie 40-2017. Eind 2018 organiseert GS een conferentie over de stand van zaken geweest waar ook PS voor is uitgenodigd.
Voedselvisie													Zaal	De Voedselvisie, waarin het onderwerp kringlooplandbouw is verrat, zal in 2020 worden ontwikkeld. Het streven is om de Voedselvisie, in samenhang met o.a. de Visie recreatie en toerisme en het Masterplan biodiversiteit, in januari 2021 ter besluitvorming aan PS voor te leggen De uitvoeringsagenda 2021-2022 is op 30 augustus in de commissie besproken. Als B-stuk
Water														
Waddenfonds													Loggen	Tussentijdse evaluatie Waddenfonds komt als C-stuk op de agenda van NLG 7 juni 2021. Het Uitvoeringskader staat op de agenda van 30 augustus 2021 als A-stuk. De begroting 2023 van het Waddenfonds komt naar verwachting In juni 2022 aan de orde. Q4 2022: Komt er vanuit het Investeringskader Waddengebied een voorstel over de inzet van de algemene reserve van het Waddenfonds.
Ruimtelijk programma Markermeerdijken													Loggen	voorstel voor besteding van de meekoppelkansen naar PS. Ruimtelijk programma MMD (eigenlijk: AmbitieprogrammaRuimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam): In april jl. Hebben de RvS een definitief besluit genomen over de versterking van de Markermeerdijken. Daarbij zijn alle beroepen en bezwaren ongegrond verklaard. Dit betekent dat de versterking van de Markermeerdijken uitgevoerd gaat worden. En dit betekent tevens dat de bestuurlijke besluitvorming over het Ambitieprogramma kan gaan plaatsvinden. Doel is voor het einde van 2020 het Ambitieprogramma aan PS voor te kunnen leggen. Na het zomerreces 2020 volgt een Technische Briefing Markermeerdijken. In Nov 2020 komt het onderwerp aan de orde in de commissie 1 januari 2021 moet het ontwerp gereed zijn 2e kwartaal 2021 volgt brief mbt participatietraject.

Strategische Statenagenda commissie Natuur, Landbouw en Gezondheid

April

-2022

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	07-02	14-03	11-04	13-06	Q3	Q4	Q1		
Voortgangsrapportage Watervisie / stand van zaken Watervisie													Loggen	Voortgangsrapportage komt naar PS. Commissie NLG 16 april 2020. De watervisie loopt tot en met 2021. Er komt nog één (afronde) voortgangsrapportage. Deze zal ongeveer samenvallen met de vaststelling van de vier verplichte programma's voor de komende jaren (het jaarlijks zwemwaterprogramma en zes (22-27) jarige ROR, KRW en grondprogramma). De planning daarvan volgt op een later moment. De voortgangsrapportage volgt 10 januari 2022 in de commissie en op 31 januari in PS.
Regionaal Waterprogramma NH 2022-2027													Loggen	PS worden in het tweede kwartaal van 2018 geïnformeerd over de voortgang. Technische Briefing is in februari 2019 voor de verkiezingen georganiseerd. In maart 2020 zou een tweede technische briefing hebben plaatsgevonden rond de voorbereiding van het regional KRW-programma 2022-2027. Vanwege de coronamaatregelen werd deze briefing uitgesteld tot oktober 2020, als ook het concept ontwerp regional KRW-programma in de commissie NLG wordt besproken. Het KRW programma is 1ste kwartaal 2021 (14 januari 2021) behandeld. Komt terug Q1 2022 (besluitvorming)
Verdroging / bodemdaling													Rommel	Najaar 2018 is het vervolg over programma Bodemdaling besproken in NLWM. Vervolg na PS-verkiezingen. Het rapport-Veerman over de bodemdalingsproblematiek is in februari 2020 in de Statencommissie besproken. Het thema bodemdaling zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van het gebiedsprogramma Laag Holland. Dit gebiedsprogramma wordt in 2020 verder uitgewerkt. De startnotitie van dit gebiedsprogramma wordt in het najaar 2020 geagendeerd. Voor de commissievergadering NLG 21 sept 2020 ligt er een brief van GS aan PS over de toekenning impuls gelden bodemdaling ter vaststelling voor. Verder wordt er gewerkt aan een integraal gebiedsprogramma voor het veenweidegebied van Laag Holland. De Staten worden hiervan op de hoogte gehouden. PS zijn in september 2020 geïnformeerd over de toekenning van de impuls gelden bodemdaling. Deze middelen van het Rijk (18 miljoen) worden voor het Noord-Hollandse deel in de lopende gebiedsprocessen in het veenweidegebied ingezet, om hierbij, samen met de partijen in het gebied, zoveel mogelijk synergie te verkrijgen met andere provinciale doelen, zoals de realisatie van het NNN, het verbeteren van de natuurkwaliteit in de Natura2000-gebieden en het terugdringen van de stikstofuitstoot
Recreatie														
Transitie Recreatieschappen													Zaal	De transitie recreatieschappen kent twee sporen: een nieuwe manier van samenwerking (governance) en de scheiding van beleid- en beheertaken bij Recreatie Noord-Holland N.V.. 6 Onderwerp Portefeuillehouder Planning Beide sporen komen in de tweede helft van 2020 bij elkaar en vormen de basis voor het nieuwe contract over de beheertaken en het onderbrengen van de beleidsvormingstaken. Provinciale Staten worden hier in de tweede helft van 2020 over geïnformeerd. Binnen het gehele NNN, waaronder de recreatieschappen, wordt sinds 2019 gewerkt met het systeem van door de provincie uitgewerkte wezenlijke kenmerken en waarden, die de balans tussen natuur en recreatie moet borgen. Dit is verankerd in de door PS vastgestelde Provinciale Ruimtelijke Verordening. Voor Plassenschap Loosdrecht geldt dat onder de noemer van 'RMN in Transitie' toekomstperspectieven worden geschetst, die rond de zomer 2020 worden verwacht. RMN wil de Staten hierover voor de zomer verder informeren. In het najaar wordt vervolgens een keuze gemaakt hoe de recreatieschappen de uitvoering willen gaan organiseren. Hierover worden in nauw overleg met PS of – afhankelijk van het gekozen perspectief – door PS verdere besluiten genomen.

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

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. NLG of PS)

	2021				2022					2022		2023	GS	Behandeling
	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	07-02	14-03	11-04	13-06	Q3	Q4	Q1		
Visie Recreatie & Toerisme													Zaal	De Visie Recreatie & Toerisme komt naar verwachting in juni of augustus 2021 in de commissie. Het Masterplan biodiversiteit en de Voedselvisie zijn in januari 2021 ter besluitvorming aan PS voor te leggen. Maart 2021: BOT-overleg 80% versie
Toekomst Recreatieschappen Wijziging PRV, WKW NNN-gebieden (EFB/NLG)													Zaal	<i>BOB</i> De discussie over de toekomst van de recreatieschappen en de natuurwaarden in deze recreatiegebieden wordt gezamenlijk opgepakt door de commissies EEB en NLWM. Wordt na PS verkiezingen vervolgd.

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

	2022						2023	GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen t.a.v. de voorbereiding
Commissie EFB	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12				Roodgedrukte teksten zijn de laatste toevoegingen / updates op de Strategische agenda voor de commissie EFB
Algemeen										
1e begrotingswijziging 2023								Allen		2023: Cie EFB: 13 februari 2023 PS: 20 februari 2023
Jaarstukken 2021								Allen		2022: Rekeningencommissie Maandag 30 mei 2022 en Mondelinge technische vragen sessie op 30 mei Reguliere commissies – maandag 13 juni 2022 (NLG en RWK – maandag 20 juni 2022 (EFB en M&B) PS 4 juli 2022
Quickscan begrotingsproces 2021										21-3 BOT overleg Voor meireces komt GS met procedurebrief (toegezegd EFB 21 maart 2022) Behandeling brief cie EFB 9 mei 2022
Kaderbrief 2023								Allen		Reguliere commissies – maandag 13 juni 2022 (NLG en RWK – maandag 20 juni 2022 (EFB en M&B) PS 4 juli 2022
Perspectiefnota	Technische briefing over reserves/perspectiefnota									Komt in juni 2022 GS stellen voor in de brief bij de Kadernota risicomanagement en weerstandsvermogen om het gesprek over de algemene reserves (normen tav de gewenste omvang) te voeren bij de perspectiefnota (juni 2022). Ter voorbereiding hierop zal op 9 mei 2022 een technische briefing worden gehouden over dit onderwerp
2e begrotingswijziging 2022								Allen		maandag 5 september NLG en RWK Maandag 12 september EFB en M&B – PS
Begroting 2023								Allen		24 oktober in commissie NLG en RWK 31 oktober in commissie EFB en M&B 14 november in PS.
Laatste begrotingswijziging								Allen		cie EFB :5 december 2022

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

2022										PS :19 december 2022
Motie 41 (noodfonds)								Pels		10-01-2022 In november 2020 is door GS noodsteun verleend aan 37 gemeenten die op hun beurt 100 culturele instellingen in Noord-Holland financieel geholpen hebben. Het restant van het noodfonds is in 2021 ingezet voor gemeenten in Noord-Holland om noodsteun te verlenen aan vitale regionale culturele instellingen met vervolgschade in 2021. Hiermee zijn in november 2021 nogmaals 46 culturele instellingen geholpen die in het voorjaar van 2021 als gevolg van de COVID-19 maatregelen in acute financiële nood zijn gekomen. Doordat instellingen ook een beroep hebben kunnen doen op o.a. de algemene rijksmaatregelen zoals NOW vloeit een bedrag van ongeveer € 2.000.000 aan subsidies van de 1e tranche terug naar de provincie. Gezien de recente Covid-19 ontwikkelingen en dreigende effecten van de sluitingen en tekorten in 2022/2023 voor de culturele sector, stelt GS voor om, bij de eerste begrotingswijziging 2022, de middelen die terugvloeien van de 1e tranche beschikbaar te houden voor herstel van de culturele infrastructuur.
motie 42 (herstelfonds)								Div		10-01-2022 In december is een bestuurlijke informatiebijeenkomst gehouden om betrokken wethouders te informeren over de regeling voor de versterking van de maatschappelijke sector. Vanaf januari 2022 is de Cultuurlening beschikbaar voor culturele en erfgoedorganisaties die in Noord-Holland zijn gevestigd. Cie EFB 28 oktober 2021 bij begroting: De effecten van de afbouw van de landelijke maatregelen worden nu ook zichtbaar en die worden meegenomen in de evaluatie, waarbij niet alleen wordt gekeken naar de economische kant maar ook naar de voortgang van duurzaamheid. Op een later moment gaat men hierover met PS in gesprek Op c-agenda EFB 17/1/2022 staat brief GS over proces. In april 2022 komt GS met brief over effecten huidige maatregelen en inzet 3e tranche . Blauwdruk is behandeld in EFB 26-10-2020 (en RWK 19-10-2020). 1e begrotingswijziging behandeld in EFB 15-2-2021 Stand van zaken eerste tranche en voorbereiding 2 tranche besproken in EFB 22-3-2021 2e tranche besproken in EFB 14 juni 2021 Zie ook brief over 3e tranche op c-agenda EFB 28-10-2021 Voor toezeggingen: zie toezeggingenlijst EFB
Financiën, Cultuur en Erfgoed (Pels)	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12	2023			
Voorstel om de opzet van de begroting te verbeteren en meer inzichtelijk te maken (indicatoren)								Pels		In de rekeningencommissie (valt onder commissie EFB) van 26 augustus 2019 is over dit onderwerp gesproken, GS zullen met een voorstel richting commissie/PS komen om de opzet van de begroting te verbeteren en meer inzichtelijk te maken. In rekeningencommissie 20-9-2021 is ook over dit onderwerp gesproken. Zie verslag c-agenda EFB 28-10-21; zie ook toelichting in brief GS bij begroting 2022.

**Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022**

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Legesverordening								Pels		Legesverordening 2022 vastgesteld in PS van 13-12-2022 met Amendement 41-2022: stikstofvergunningen kostendekkend
Kostendekkendheid Milieuleges Omgevingswet								Pels		Wordt in IPO verband besproken: hoe richten we dit in. Moet voor 1/1/2023 op orde zijn. Met commissie bespreken in Q3/ Q4 afhankelijk van invoering Omgevingswet
Nazorg stortplaatsen								Pels		Cie EFB 17-1-2022: Gedeputeerde Pels gaat onderzoeken wat 'eeuwigdurende nazorg' betekent, hoe deze door de provincie kan worden afgehecht en op welke wijze hieraan kan worden voldaan. Rekenrentes: In februari a.s. worden de uitkomsten van het gezamenlijke onderzoek en het opstellen van scenario's verwacht en kan een besluit worden genomen. De resultaten van de scenario's kunnen verwerkt worden in de begroting 2023
Nota Verbonden Partijen								Pels		Evaluatie behandeld in EFB van 16 september 2019. De nieuwe nota verbonden partijen is in de commissie van 31 augustus 2020 behandeld en als hamerstuk in PS van 5 oktober 2020. In de jaarstukken zal hier aandacht aan worden besteed.
Actualisatie Cultuurnota								Pels		Op 13-12-2021 heeft PS de Beleidskader erfgoed en cultuur 2022 vastgesteld. Hierbij zijn 2 moties aangenomen: M237-2021: inspiratie her- en bijbestemmingen M239-2021: inbreng van de makers bij cultuurbeleid (voor de zomer 2022 worden PS geïnformeerd over de Stvz) Bij behandeling cultuurnota in EFB van 29 november is aangegeven: Beperkte ambtelijke capaciteit gemeenten erfgoed: De risico's van de beperkte ambtelijke capaciteit bij gemeenten, zeker voor erfgoed, zijn bekend. Mw. Pels zegt toe dit mee te nemen naar de MRA en het cultuurprofiel NHN en de stand van zaken na een jaar te melden aan PS Cultuureducatie: Voorgesteld wordt om eerst af te wachten wat in het regeerakkoord beschikbaar komt voor cultuureducatie. Het is jammer dat elke coalitieperiode opnieuw moet worden beoordeeld of incidenteel geld beschikbaar moet worden gesteld voor cultuureducatie omdat telkens de inzet van het Rijk moet worden afgewacht. Dat doet geen recht aan het belang van cultuureducatie. Zodra bekend is wat het nieuwe kabinet gaat doen met cultuureducatie, dan komen GS terug bij PS. Vouchers voor onderwijs: Het gebruik van vouchers voor het onderwijs wordt meegenomen bij de uitwerking van de derde tranche van het herstellfonds Stolpen: Na een jaar zal mw. Pels een terugkoppeling geven over de voortgang van het beleid voor stolpen, dan zijn de gesprekken met gemeenten gevoerd en is de waarderingskaart onder de aandacht gebracht van eigenaren
Investeren in behoud van archeologisch erfgoed								Pels		Met de actualisatie van het cultuurbeleid (zie hierboven) komt de beleidsinzet op het gebied van onderwaterarcheologie aan de orde. Onderwerpen daarbij zijn beschermingsbeleid van wrakken in de Waddenzee en extra onderzoek naar nieuw aangeleverde vondsten.

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

										In het tweede kwartaal 2020 worden PS geïnformeerd over de presentatie van de vondsten van het Palmhoutwrak. Financiële bijdrage Kaap Skil voor tentoonstellen Palmhoutwrak-collectie (28-9 c-agenda)
Stelling van Amsterdam								Pels		Technische briefing gehouden op 6/9/2021
Sport, Personeel en Organisatie en Inkoop (Pels)	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12	2023			
Sport								Pels		Op 8 november 2021 hebben PS de motie Toekomstperspectief Sport aangenomen. PS vragen GS: - Een toekomstperspectief of discussienota uit te werken over sport in Noord-Holland in de vorm van een update over de beleidsnotitie Sport (2020), bestaande uit: • de stand van zaken van de beleidsnotitie Sport; • een uiteenzetting van de taken van de Provincie Noord-Holland op dit gebied; • een vergelijk van het sportbeleid met andere provincies; • de (mogelijk structurele) rol die Sportservice Noord-Holland of anderen hierin kunnen spelen> GS hebben aangegeven met een dergelijke notitie te komen (september 2022) Voortgang Beleidsnotitie Sport EFB besproken in EFB 18 januari 2021. Toegezegd is: Het aanbieden van plantaardige maaltijden en snacks in de kantine zal wederom bij de eerstvolgende kennissessie via Sportservice onder de aandacht gebracht worden. De focus op natuurinclusiviteit kan bij een volgende ronde aan de orde komen, aangezien het huidige budget daarvoor onvoldoende is.
Goed werkgever- en opdrachtgeverschap								Pels		Zie GS brief c-agenda EFB 26 oktober 2020 over duurzaam doorpakken en rol als werkgever – diversiteit op de werkvloer Binnen de ambtelijke organisatie is ‘goed werkgeverschap en eigentijdse arbeidsverhoudingen’ één van de pijlers van het strategisch HR beleid. Onder deze noemer wordt gewerkt aan diverse thema's, waaronder diversiteit en inclusiviteit en ontwikkel- en loopbaanmogelijkheden. Naar verwachting in het tweede kwartaal van dit jaar zullen GS de Staten nader informeren over de wijze waarop wij uitvoering geven aan dit onderdeel van het Coalitieakkoord, en de komende tijd met onze verbonden partijen in gesprek gaan welke stappen ze hierin kunnen zetten.
Voortgang Social Return								Pels		Zie ook brief C-agenda EFB 29-11-2021 Social Return Statushouders. Voortgang: 1e kwartaal 2020 (zie c-agenda EFB 31-8-2020) Voortgang 2021: 'Social return in één oogopslag 2021 met daarin de voortgang vanaf januari 2015 tot mei 2021 (C-agenda EFB 6-9-2021); Eerste kwartaal 2022: voortgang social return in 1 opslag Herijking social return 1e kwartaal 2023

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Inkoopbeleid								Pels		Besproken in commissie EFB 22 maart 2021
Circulaire economie en PDNH Per 1-1-2021 van M&B naar EFB (Pels)	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12	2023			
Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025								Pels		18-1-2021 concept-Actieagenda in cie. EFB (besproken B-agenda)
PDENH (Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland)								Pels		Bij de behandeling van de Mid Term Review heeft Gedeputeerde Pels aangegeven: PDNH loopt af in 2024, daarom is het idee om voor/na de zomer in 2022 het toekomstscenario PDNH te gaan bespreken zodat alle instrumenten op elkaar aansluiten en elkaar blijven versterken N.a.v. veel vragen over dit onderwerp is op verzoek van PS een technische briefing PDENH gehouden op 3 september 2020 in de commissie M&B. Op 7 december 2020 heeft er een expertmeeting plaats gevonden over revolverende fondsen. .
Economie, Arbeidsmarkt en Onderwijs, Bestuur, Interbestuurlijk Toezicht en Europa (Zaal)	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12	2023			
Voortgangsrapportage/actualisatie economisch uitvoeringsbeleid/ Dashboard								Zaal		Op 6 Sept 2021 is het nieuwe uitvoeringsprogramma in EFB besproken
Voortgang Pallas project								Zaal		29-11-2021 is uitstel terugbetaling lening besproken. In Q4 2022 wordt de toekomst van Pallas besproken en kan een besluit worden genomen (na het besluit van het Rijk). De speciaal gezant zal voor de commissie uitgenodigd worden. Bespreking in EFB zal naar alle waarschijnlijkheid op 5/12/2022 plaatsvinden
HIRB/werklocaties								Zaal		Zie c-agenda EFB 17-1-2022: –wijziging uitvoeringsregeling HRB duurzaamheid; – vaststelling HIRB regelingen 2022 – Onder de noemer HIRB-plus zijn regelingen opgesteld voor het toekomstbestendig maken en houden van bedrijventerreinen en winkelgebieden. Ook zijn middelen vrijgemaakt ten behoeve van pilots op het gebied van verblijfsrecreatie. In totaal wordt voor HIRB-plus in de periode 2020-2023 een bedrag van € 2,5 mln. per jaar ingezet. In de subsidieregeling voor de fysieke herstructurering van bedrijventerreinen krijgen de aspecten duurzaamheid (waaronder CO2-reductie), circulariteit en leefbaarheid grotere nadruk. Projecten die

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

									op deze gebieden veel maatregelen nemen hebben een grotere kans op subsidie in de jaarlijkse subsidietender. PS worden jaarlijks geïnformeerd over de gehonoreerde projecten. Regionale afspraken werklocaties: Hiervoor worden de afspraken gevolgd die gemaakt zijn inde PRV; ramingen worden minimaal eens in de 5 jaar voorzien. Voor NHN is net een herziening van de raming gestart (oplevering 2e helft 2020). Zie brief GS aan PS inz. Monitor Werklocaties 2020 c-agenda EFB 30 november 2020
Jaarprogramma van De Kop Werkt! (wensen en bedenkingen’).								Zaal	De Halfjaarrapportage 2021 van het programma ‘De Kop Werkt! staat op C-agenda EFB 17-1-2022 FB 20-1-2020: programma loopt af: hr. Van der Hoek zegt toe dat het onderwerp terugkomt op de agenda van de commissie na afronding van de effectrapportage (maatschappelijke en economische effecten) en de evaluatie van het ambitiedocument en evaluatie governance. 29/6: Zie ook brief C-agenda EFB 31/8 inz. jaarrapportage 2019 en verlengen programma. De effectrapportage (maatschappelijke en economische effecten) en de evaluatie van het ambitiedocument en evaluatie governance komen nog terug op de agenda. Aan de evaluatie van het ambitiedocument en evaluatie governance wordt nu gewerkt. De effectrapportage wordt circa 1 jaar uitgesteld. In 2021 worden dit allemaal te samen aan de Cie aangeboden 2e tranche jaarprogramma 2020 is op 18 januari in cie EFB behandeld. Jaarrapportage 2020 staat op c-agenda EFB 14-6-2021
Herstructurering Winkelgebieden								Zaal	EFB 20-1-2020 (rondvraag Van der Hoek): negatieve berichtgeving winkelleegstand. Primair gemeenten aan zet. Wordt wel in regionaal en in MRA verband over gesproken. Eventuele acties zullen in gezamenlijkheid plaatsvinden. In dat geval worden PS geïnformeerd
Continuering regionale economische samenwerking NHN								Zaal	.De provincie en 18 NHN gemeenten hebben op 17 december 2017 een aandeelhouders- en dienstverleningsovereenkomst ondertekend, waarin de strategische samenwerking van en onderlinge afstemming tussen ondernemers, onderwijsinstellingen, kennisinstellingen, lokale en provinciale overheden en regionale samenwerkingsverbanden in NHN is vastgelegd. In deze overeenkomsten is bepaald dat uiterlijk in oktober 2021 een tussenevaluatie is uitgevoerd en uiterlijk in mei 2023 een eindevaluatie is uitgevoerd. De tussenevaluatie wordt opgeleverd in oktober 2021 en in het Bestuurlijk Afstemming Overleg NHN (BAO) en de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 22 november 2021 vastgesteld, opdat de uitkomsten van de evaluatie kunnen worden vertaald in het Jaarplan ONHN van 2022. De resultaten van deze tussenevaluatie zullen na deze datum aan de Commissie worden voorgelegd.
Uitkomsten evaluatie detailhandelbeleid								Zaal	Zie ook brief GS inz. monitor detailhandel op c-agenda EFB 31-8-2020
Hoogwaardige en digitale verbindingen								Zaal	Bij de behandeling van de Mld Term review in EFB van 29-11-2021 heeft de commissie aangeven dit onderwerp ter bespreking te willen agenderen.
Discussienotitie PvdD naar een nieuwe economie								Zaal/Pels	Nav behandeling in cie EFB 31-8-2020 zal Ines Kostic zal samen met andere partijen een aantal initiatiefvoorstellen uitwerken.

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

Een innovatief klimaat bevorderen Economie en inclusieve arbeidsmarkt								Zaal		GS streeft naar een optimaal vestigingsklimaat voor ondernemers in Noord-Holland. Een nationaal en Europees gelijk speelveld is hierbij van groot belang. We stellen geen strengere normen dan de wettelijke, maar stimuleren bedrijven om duurzame maatregelen te nemen. De provincie ondersteunt het vestigingsklimaat door in te zetten op goede bereikbaarheid, goede ruimtelijke ordening en een gezonde leefomgeving. Om de verduurzaming van de economie te versnellen, ondersteunen en stimuleren GS over de volle breedte duurzame innovatie. Hiervoor stelt GS middelen beschikbaar. GS stimuleert (duurzame) innovatie op verschillende manieren, met de MKB innovatie-instrumenten en -fondsen. Voor de financiële stimulering van innovaties is de MIT-subsidieregeling ingesteld (MKB innovatiestimulering regio en Topsectoren), het Participatiefonds Duurzame Economie NH en het Innovatiefonds NH. Met het investeringsgereedprogramma PIM worden (duurzame) ondernemers met het vinden van passende financiering geholpen, en met het versnellingsprogramma GO!-NH worden duurzame innovaties versneld. Al deze innovatie-instrumenten worden in de huidige coalitieperiode voortgezet en/of uitgebreid. Daarnaast start, in samenwerking met regionale partners, een pilot 'Globalisers' om Noord-Hollandse scale-ups te helpen groeien door ondersteuning te bieden bij het toetreden op de internationale markt. De uitvoering van deze instrumenten wordt door GS georganiseerd. PS worden jaarlijks per brief geïnformeerd.
Een veerkrachtige arbeidsmarkt bevorderen								Zaal		6 september is een technische briefing gehouden door de werkambassadeur en op 27 september is de uitvoeringsagenda besproken. De door GS vastgestelde definitieve uitvoeringsagenda staat op de c-agenda van EFB van 17-1-2022
Nieuwe Europastrategie								Zaal		De Europastrategie is op 13 december 2021 door PS vastgesteld met 2 amendementen: A 38-2021: In 2026 tussentijdse beschouwing Europastrategie A 40-2021: verdienmodel agrariers. Teven is motie 233-2021 aangenomen: Europa dichterbij PS. Afdoeningsvoorstel EFB 21-3-2022 EFB 21-3-2022: motie afgedaan
Sponsoring								Zaal		In 2022 vindt een evaluatie van de doelstellingen en de resultaten plaats. Zie ook c-agenda EFB 22-4-2021: Brief GS aan PS inz. verruimde uitgangspunten evenementensponsoring 2021-2022 In oktober 2019 zijn de uitgangspunten in de commissie besproken en in november 2019 heeft GS het definitieve sponsorbeleid 2020-2023 vastgesteld. PS zullen jaarlijks een voortgangsrapportage ontvangen over de duurzaamheidsmaatregelen die de gesponsorde evenementen invoeren. 18 Januari 2021 is de Voortgangsbrief dierenwelzijn gesponsorde evenementen 2020 op B-agenda EFB.
Initiatiefvoorstel wijziging Referendumverordening van FvD								Zaal		Behandeld in cie EFB van 28-9-2020:. Toegezegd is: GS zullen goed blijven volgen of sprake is van gestrande pogingen en in dat geval zullen PS worden geïnformeerd Mw. Zaal geeft aan dat op basis van de motie van FvD is al een communicatietraject gestart, voorgesteld wordt na te gaan wat dit heeft opgeleverd alvorens weer een nieuw traject te starten. Zodra de digitale mogelijkheid aanwezig is, zal hierover gecommuniceerd worden. De vraag van de PVV over de geschatte kosten van een referendum (bedrag concretiseren) is schriftelijk beantwoord. Zie ook Statenvragen FvD 115-2020 Bindend correctief referendum agenderen in commissie zodra de Grondwetswijziging dat mogelijk maakt
Beleidskader bestuurskracht								Zaal		Momenteel wordt gezien of het nodig is om deze aan te passen (itt tot hetgeen in de MTR staat, dat er begin 2022 een startnotitie voor een nieuw beleidskader

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

										komt)
Beleidskader Inter Bestuurlijk Toezicht										Cie EFB 14 februari 2022: mw. Zaal stelt voor om het beleidskader over 2 jaar (febr. 2024) weer op de agenda te zetten om ontwikkelingen in het beleid af te stemmen met PS
Datacenterstrategie								Zaal		Definitieve versie in EFB van 17-1-2022 en PS van 31-1-2022 Na een jaar zal de strategie geëvalueerd worden (februari 2023) BOT overleg heeft plaatsgevonden op 10 mei 2021 Eerste contouren 6 september 2021 in cie EFB Voordracht Datacenterstrategie op 17/1/2022 in EFB behandeld en op 31/1/2022 geamendeerd vastgesteld in PS (A1-2022/tegengaan lichtoverlast) Aangenomen moties: M9-2022 Hyperscales M10-2022 Zorgen om hyperscales M13-2022 Restwarmte
Openbare orde en Veiligheid, Integriteit, Internationale betrekkingen, Public Affairs, Communicatie Concerncontrol, Juridische Zaken, Archief, PS- en GS zaken (CdK)	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12	2023			
Bestuurscultuur/werkgroep burgerparticipatie								CdK		Concept Agenda bestuurlijke vernieuwing en participatie/notitie bevoegdheidsverdeling GS/PS is besproken in EFB 18 januari 2021 Werkgroep burgerparticipatie is nieuw leven ingeblazen. Resultaten werkgroep burgerparticipatie en voorstel GS?? September??
inspraak en participatieverordening.								CdK		Mededeling CDK EFB 6/9/2021: Het aangekondigde wetsvoorstel met als titel 'Versterking Participatie Decentrale overheden' is nog niet behandeld door de Tweede Kamer. Daarom kan de toezegging om de inspraak- en participatieverordening uit te breiden en voor de zomer van 2022 af te ronden, niet nagekomen worden. Er wordt gestart met een bijeenkomst over digitale participatie op 6 oktober a.s. met burgemeesters en wethouders. Het resultaat hiervan wordt verwerkt in het grotere geheel. De aangekondigde conferentie over participatie is voorlopig uitgesteld.
1e begrotingswijziging Randstedelijke Rekenkamer voor zienswijze 2023								CdK/PS		Februari 2023
Begroting Randstedelijke Rekenkamer 2022								CdK/PS		April 2022
Ondermijning, tegengaan, weerbaarheid stimuleren								CdK		De cdK zal over de voortgang van de agenda ten minste een keer per jaar aan de Staten rapporteren (los van de P&C-cyclus;(eerste voortgangsrapportage is 27 september 2021 in EFB behandeld).

Strategische Statenagenda Commissie Economie Financiën en Bestuur
April 2022

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

										Ten aanzien van de interne weerbaarheid: zoals in de Agenda Weerbaar NH opgenomen zal een provinciaal weerbaarheidsbeeld wordt opgesteld. De oplevering wordt eind december verwacht en zal input vormen voor een actieplan interne weerbaarheid. Zie ook brief C-agenda EFB 18-1-2021 en 29-11-2021: Brief van GS aan PS inz. Uitvoeringsregeling subsidie bestuurlijke weerbaarheidsscans
Statenvoordracht – Wensen en bedenkingen bij subsidievaststelling fractiebijdragen n.a.v. Rapport van bevindingen 2020-2021								CdK		EFB 17 januari 2021 en PS 31-1-2022
Kadernota Risicomanagement en weerstandsvermogen,								CdK		GS stellen voor in de brief bij de Kadernota om het gesprek over de algemene reserves (normen tav de gewenste omvang) te voeren bij de perspectiefnota (juni 2022). Ter voorbereiding hierop zal op 9 mei 2022 een technische briefing worden gehouden over dit onderwerp
MRA versterkte samenwerking								CdK		Samenwerkingsvoorstellen tussen GS en PS hebben besproken in EFB 14-2-2022 en motie 52-2021 (governance MRA) afgedaan. Samenwerkingsafspraken zijn op 15/11/2021 in PS vastgesteld.
Agenda's AV en Raadtafel MRA										Data vergaderingen AV 18/2; 20/5; 16/9; 18/11 Data vergaderingen Raadtafel: 9/2 (schriftelijk); 10/5; 7/9 (schriftelijk); 8/11
Meerjarenbegroting MRA										
Beleidskader verboden handelingen										C-agenda EFB 17-1-2022
Initiatiefvoorstel van Denk inz. uitgebreid onderzoek naar het slavernijverleden en de rol van de Provincie Noord-Holland								CdK		Aangehouden in cie EFB van 17 januari 2022. Technische briefing met Amsterdamse onderzoeker:
IPO, ICT en Data en Subsidies algemeen (Stigter)	9-5	20-6	12-9	29-9	31-10	5-12	2023			
Kaderbrief 2023/IPO begroting 2023								Stigter		Kaderbrief 2023 van het IPO mei 2022? Begroting IPO 2023: oktober 2022
Datastrategie								Stigter		In 2022 (sept) zal er een voortgangsrapportage komen en in 2023 een evaluatie en een geactualiseerde datatstrategie. 31-8-2020: technische briefing datastrategie. Voortgangsrapportage heeft op de B-agenda van EFB 30 november gestaan. Geactualiseerde datastrategie 14 juni in cie behandeld en op 28/6 door PS vastgesteld.

**Strategische Agenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 7-2-2022**

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

	2021				2022									2023	GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen t.a.v. de voorbereiding
Commissie RWK	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	7-02	14-3	11-4	13-6	5-09	26-9	24-10	28-11				<i>Vetgedrukte teksten zijn de laatste toevoegingen / updates op de Strategische agenda voor de commissie RWK</i>
Algemeen																	
Begrotingswijziging															Allen		
Jaarstukken en Kaderbrief															Allen		
Begroting															allen		
Ruimte & Wonen																	
Voortgang Woonopgave/ uitvoering Woonagenda 2020-2025															Loggen		N.a.v. toezegging in cie. RWK 10-02-2020: Mogelijk rondom P&C cyclus met de commissie de voortgang van de Noord-Hollandse woonopgave bespreken (2x per jaar op de B-agenda). Toezegging: uitgebreide stand van zaken en tussentijdse rapportage in 4 ^e kwartaal van 2022
Masterplan Wonen															Loggen		Masterplan Wonen 2.0 op 11 april in de commissie
Rapport “Locatieanalyse naar middelgrote locaties voor de huisvesting van buitenlandse werknemers, Provincie Noord Holland en gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Schagen”															Loggen		Onderwerp komt tzt terug om voortgang te volgen *kan eventueel worden doorgeschoven tot na de zomer
Voortgang fonds OV-knooppunten															Loggen / Olthof	Cie RWK en M&B gezamenlijk	Besproken op B-agenda in commissie van 08-06-2020 Voordracht over besloten agenda in PS 14-09-2020 Jaarlijkse voortgang staat op de C-agenda
Monitor OV-knooppunten															Loggen		Jaarlijks t.k.n. op c-agenda
Kustvisie															Loggen	BOB	Kustvisie word na de zomer 2022 als A-stuk verwacht

**Strategische Agenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 7-2-2022**

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

	2021				2022									2023	GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen t.a.v. de voorbereiding
Commissie RWK	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	7-02	14-3	11-4	13-6	5-09	26-9	24-10	28-11				<i>Vetgedrukte teksten zijn de laatste toevoegingen / updates op de Strategische agenda voor de commissie RWK</i>
Voortgang bouwambassadeur																	
MRA verstedelijkingsstrategie																	TB 22-11-2021 Commissie 10-01 PS 31-01
Omgevingsverordening																	
Omgevingsverordening NH 2020																	Betreft een partiele herziening van de OV NH2020, alleen t.a.v. regels RES'en leidend voor wind op land identiek aan OV NH2022 commissie RWK van september 2021 en voor behandeling in de commissie RWK na de ter inzage legging en besluitvorming in PS
Omgevingsverordening NH 2022															Loggen	BOB	Hieronder de voorgenomen gewijzigde planning op hoofdlijnen van de Omgevingsverordening NH2022: Besluitvorming: – September 2020: Eerste ronde externe ambtelijke inputsessies (voorleggen concept regels en kijken waar dit knelt) – 19 oktober 2020: Technische briefing over de Omgevingsverordening NH2022 – 19 November 2020: Externe bestuurlijke inputsessies (bestuurders van gemeenten, waterschappen etc. van de provincie N-H wordt om input gevraagd) – December 2020: Eventueel Tweede ronde ambtelijke input-sessies Besluitvorming: 13 april 2021 GS; vaststellen ontwerp- OV NH 2022 19 april 2021 Commissie RWK 26 april 2021 Extra cie. RWK - Start ter inzage legging 19 juni 2021 - Einde ter inzage legging 7 september 2021 GS; OV NH2022 20 september 2021 Commissie RWK 7 februari 2022* PS; vaststellen OV NH2022

**Strategische Agenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 7-2-2022**

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

	2021				2022									2023	GS	Werkvorm	Procesafspraken / Wensen t.a.v. de voorbereiding
Commissie RWK	30-08	20-09	25-10	22-11	10-01	7-02	14-3	11-4	13-6	5-09	26-9	24-10	28-11				<i>Vetgedrukte teksten zijn de laatste toevoegingen / updates op de Strategische agenda voor de commissie RWK</i>
																	N.t.b. na uitstel besluitvorming op 7 maart 2022 Inwerkingtreding bij invoering omgevingswet
2022 1e ronde wijziging werkingsgebieden OV																	
2022 2e ronde wijziging werkingsgebieden OV																	
2022 wijzigingsronde OV																	De OV wordt jaarlijks herzien. Dit wordt een vast cyclisch proces. 2022 geldt als overgangsjaar en vanaf 2023 geldt een hier een vast terugkerend besluitvormingsproces voor. De herziene OV treedt 1 januari van het nieuwe jaar in werking.
Klimaat & Energie																	
RES 2.0															Stigter	n.n.b.	Startdocument RES 2.0 komt medio zomer 2022, na de gemeenteraadsverkiezingen 2022 Vaststelling RES 2.0 24 maanden na invoering RES 1.0
Uitvoeringsprogramma RES																	
Provinciaal inpassingsplan (Pip) 150 Kv															Stigter		Vorbereidingsbesluit is reeds via voordracht in PS geweest (RWK 08-06-2020)
Warmtestrategie															Stigter		Na gereed komen van het warmtebronnenregister medio 2020, zullen Statenleden hierover worden geïnformeerd. Naar verwachting komt voor de zomer van 2020 het Rijks duurzaamheidskader voor biomassa gereed. PS (commissies RWK en EFB) worden na het zomerreces van 2020 betrokken bij de ontwikkeling van het Noord-Hollandse duurzaamheidskader voor biomassa. De wijze waarop PS wordt betrokken stemmen GS af met PS nadat het duurzaamheidskader van het Rijk is verschenen.
Voortgangsrapportage actieprogramma Klimaat																	
Voortgang energie infrastructuur																	
Discussienotitie JA21 Ontlasting overbelaste																	Naar aanleiding van de discussie in de commissie zegt dhr. Daniël van de Berg met een initiatiefvoorstel te

**Strategische Agenda Commissie Ruimte Wonen en Klimaat
voor RWK 7-2-2022**

Beeldvorming (Fase 1) / ter kennisname (C-agenda)
Oordeelsvorming (Fase 2) / ter bespreking in commissie (B-agenda)
Besluitvorming. Voordracht + PS (Fase 3) / voorbereiding in commissie (A-agenda)

[illegible]

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
Algemeen														
1 ^e Begrotingswijziging													allen	2022: 1 ^e Begrotingswijziging 14-02 M&B, 07-03 PS
2 ^e Begrotingswijziging													allen	2022: 2 ^e Begrotingswijziging 12-09 M&B, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging														2021: laatste Begrotingswijziging 29-11 M&B, 13-12 PS 2022: laatste Begrotingswijziging 05-12 M&B, 19-12 PS
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 20 juni in commissie M&B (A-agenda) en 4 juli in PS
Begroting													allen	2021: 28 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 8 november in PS 2022: 31 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 14 november in PS
Mobiliteit/ Bereikbaarheid														
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)													Olthof	28-09-2020 Technische briefing (met uitnodiging van de cie. EFB) 26-10-2020 Voordracht in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Nadere invulling van de duurzaamheidsambities binnen de infrastructurele projecten 2021-2023 zoals eerder aangekondigd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). 22-04-2021 Voordracht Duurzaamheidsambities provinciale infrastructuur '21-'23 in cie. M&B, 17-05-2021 in PS
Bijpraatmoment Rocov-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer NH)													Olthof	Halfjaarlijks bijpraatmoment over recente ontwikkelingen. Het is gebruikelijk dat Rocov de cie. 2 x (soms 1 x) per jaar informeert. 18-01 18.30 uur online overleg met Rocov-NH 27-09-2021 overleg 21-03-2022 volgend overleg
Jaarlijks overleg met raadscie. gem. A'dam en Vervoerregio Amsterdam													Olthof	Eens per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie, leden van de raadscie. verkeer (Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW)) van Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Voorjaar 2022 (na raadsverkiezingen)
Verkeersveiligheid													Olthof	Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2020: In de commissievergadering Bereikbaarheid en Mobiliteit van 20 januari 2020 is toegezegd de commissie jaarlijks te rapporteren over de activiteiten van GS op het gebied van verkeersveiligheid. In de jaarverantwoording wordt naast een terugblik op 2020 ook vooruitgeblikt op de activiteiten in 2021. 15-02-2021 C-agenda: Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid 2021 en jaarverantwoording 2020 17-01-2022 C-agenda Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022. 14-02-2022 C-agenda Infrastructuursubsidies 2022 en jaarverantwoording 2021
Snelheidsinrichting N-wegen														09-05-2022 Technische briefing (verzoek GL 7 maart)
Perspectief Mobiliteit (v/h Agenda Mobiliteit)													Olthof	<i>Perspectief Mobiliteit</i> is de nieuwe titel van Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit is al eerder in de commissie besproken, nl.: 11-02-2019 discussiestuk Agenda Mobiliteit (B-agenda) 16-09-2019 BOT-overleg Agenda Mobiliteit Onder de nieuwe naam <i>Perspectief Mobiliteit</i> bespreekt GS graag: 22-04-2021 concept-Agenda Perspectief Mobiliteit (B-agenda)

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														06-09-2021 voordracht definitief Perspectief Mobiliteit (A-agenda) (13-09 in PS)
Verbinding A8-A9 / Landschapsplan													Olthof	Juni 2019: Dit onderwerp maakt deel uit van het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken”: In februari en eind mei van dit jaar bent u per brief geïnformeerd (kenmerken 1 1 60469/1 357255 en 1 427994/1 427999) over de stappen van het project 'Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9'. In de brief van eind mei hebben wij o.a. aangegeven dat u het Landschapsplan in kwartaal 1 van 2021 zou ontvangen. Dat wordt nu Q4 van 2021. Wij bekijken samen met de partners uit de Stuurgroep Verbinding A8-A9 en het consortium of dit proces is te versnellen. 14-06 technische briefing 06-09 ter kennisname Bouwstenen voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9’ (C-agenda) 11-01-2022 19.00-21.00 uur technische sessie Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9, met uitnodiging van de commissie EFB 17-01-2022 Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9 (A-agenda), met uitnodiging van de commissie EFB <i>Krommenie/Assendelft:</i> Informeren over het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft cie M&B april 2021 (C-stuk)
Bereikbaarheid Haarlemmermeer- Bollenstreek													Olthof	Juni 2019: dit onderwerp staat in het coalitieakkoord “duurzaam doorpakken”: Bereikbaarheid Bollenstreek. Alle Noord-Hollandse belanghebbenden zullen opnieuw gehoord worden over de voorkeursvariant. N.a.v. deze gesprekken zal, op basis van het Noord-Hollandse belang, opnieuw gesproken worden met de provincie Zuid-Holland over de verdere realisatie van de weg en de voorkeursvariant. 25-03-2020 in Stuurgroep 20-04-2020 Voordracht in cie. M&B 18-05-2020 Voordacht in PS (in uitloopvergadering 25-05) Juni 2020 <i>Netwerkstudie Haarlemmermeer</i> PNH start samen met Haarlemmermeer (penvoerder) en Vervoerregio Amsterdam een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (zie brief 1440252/1440261 van 24-06-2020, C-agenda alle commissies aug. 2020). 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 Gezamenlijke actie-agenda netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda) <i>Bennebroekerweg</i> Begin oktober 2020 hebben wij u geïnformeerd over de intentieovereenkomst die wij hebben afgesloten met onze partners de Vervoerregio en gemeente Haarlemmermeer. Cie M&B 22 maart 2021 (C-agenda) Aanpak en een

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de gecombineerde verkenning- en planfase. In de SOK maken wij afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg voor het komende jaar. Gedurende het jaar werken we toe naar een voorkeursalternatief voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg.
Broek in Waterland													Olthof	De gekozen vorm van co-creatie is ingezet door PS en wordt doorgezet in de vervolgaanpak. Het Plan van Aanpak voor het vervolg zal in april 2020 worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zal dit door GS worden vastgesteld. De aanpak is in lijn met het reeds doorlopen proces. Als onderdeel hiervan worden de commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid uitgenodigd voor specifieke inloopavonden/workshops. In Q4 2020 wordt een moment gezocht om de commissie bij te praten over deze aanpak. 26-10-2020 Nota vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland, N247 (B-agenda) De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. In Q3 2022 zal dan een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.
N247-16, Bereikbaarheid Waterland													Olthof	29-11 Voortgang project N247-16, Bereikbaarheid Waterland (B-agenda) 14-02 Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2, 07-03 in PS
Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland													Olthof	Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: De eerste stap is gezet: het verbeteren van de spoorverbinding tussen Amsterdam/Haarlem en Zandvoort. De regio is uitgenodigd om voorstellen te doen hoe om te gaan met het resterende budget. De coronaperikelen en beperkte capaciteit bij de gemeenten hebben er toe geleid dat niet meer in Q3 2020 maar voor de zomer van 2021 de voorstellen gereed zijn voor besteding van het resterende budget. Doel van de strategische samenwerkingsagenda is om eind dit jaar een PvA te hebben en daarin voorstellen voor het resterende te doen. Dat komt dan in de eerste helft van 2022 terug in de commissie M&B.
Houtribdijk													Olthof	In Q1 en Q2 2020 inventariseren we bij RWS de huidige situatie en ambities voor de Houtribdijk, zowel op het gebied van mobiliteit als de potentie om de biodiversiteit van het Markermeer te versterken. Ook met Flevoland gaan we in gesprek om de ontwikkelingen aldaar te bespreken. De verwachting is dat PS in Q4 2020 een notitie ontvangt wat de inventarisatie tot dan toe heeft opgeleverd en waar we als provincie eventueel op zouden kunnen inspelen. De inventarisatie is nodig om richting te kunnen bepalen. Hierin betrekken we ook de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld. RWS

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														beheert de Houtribdijk, IJsselmeer en het Markermeer. Noord-Holland gaat over het Natura 2000 beleid van het Markermeer. 26-10-2020 in cie. M&B (B-agenda)
iDienst VMAAS (Verkeersmanagement as a Service)														Nieuw onderwerp betreffende de verkeersmanagement IDiensten: MAAS/IDiensten, eerder Verkeersmanagement as a Service genoemd. (Samenhang met andere onderwerpen zoals smart mobility en toekomst bediening kunstwerken.) 14-06-2021 Afnemen iDienst VMaaS ('Verkeersmanagement as a Service') door en voor provincie Noord-Holland (B-agenda)
Smart Mobility													Olthof	Er wordt jaarlijks gerapporteerd over de activiteiten in het Uitvoeringsprogramma. De Voortgangsrapportage 2019 Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 - 2020 is voor het zomerreces toegezonden. (C-agenda 31-08) 30-11-2020 technische briefing 22-04-2021 Voordracht Focus Smart Mobility in cie. M&B, 17-05 in PS
Gebiedscontracten														30-11-2020 technische briefing
OV Toekomstbeeld OV jaarverslag OV-concessies OV-concessie Gooi en Vechtstreek													Olthof	22-06-2020 Technische briefing over de winnende aanbieder van de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek 31-08-2020 input PS voor de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek (B-agenda). In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. 31-08-2020 Ter kennisname Het Jaarverslag 2019 concessies Openbaar Vervoer (C-agenda) Er is een start gemaakt met het opstellen van een Ketenaanpak Noord-Holland. Dit is een vertaling van de opdracht om een OV-visie te maken: Beleidsmatig is namelijk met alle partners het Regionaal OV toekomstbeeld opgesteld. Hierin is feitelijk een visie voor heel NH geschetst (stip aan de horizon). Het ontbreekt nu aan een aanpak voor de komende jaren en de rol van PNH hierin. Voor de zomer hebben wij een inventarisatie gemaakt van de knelpunten in de concessiegebieden en met de aangrenzende concessies. Daarvoor doen we een ronde langs de aangrenzende provincies, de VRA, de gemeenten (via de PVVB'n), ROCOV NH, ROVER en PS. Deze laatste willen wij inplannen op 20 april 2020. Omdat er natuurlijke momenten zijn om aanpassingen door te voeren in de concessies (herijking NHN in 2021, HIJ in 2022 en start nieuwe concessie GV in 2021), gebruiken we Q2 en Q3 2020 voor de inventarisatie. In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. In de ketenaanpak worden alle OV gerelateerde werkzaamheden met elkaar in verband gebracht en met andere beleidsvelden/programma's, zoals OV-knooppunten/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. OV Toekomstbeeld: De provincie Noord-Holland werkt samen met vervoerders en overheden in de regio aan een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														dat in 2040 gerealiseerd moet zijn. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal eerst nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Na vaststelling van het ROVT eind 2019 is de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2020 geïnformeerd over de voortgang van het vervolg op het ROVT: - 20 januari 2020 : B-agenda – kenmerk 1309457/1309462; - 31 augustus 2020 : C-agenda – kenmerk 1440972/1440978; - 30 november 2020 : B-agenda – kenmerk 1510902/1519010. 15-02 vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 01-03-2021 Technische briefing Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis 22-03-2021 Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis (B-agenda) 06-09 Beschikbaarheidsvergoeding 2021 en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland (C-agenda) 14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda) Naar verwachting cie 20-6 informeren PS OV: • De Beschikbaarheidsvergoeding OV • Transitieplan OV Noord-Holland • Het nieuwe betalen/EMV betalen • Betaalbaarheid van het OV • De voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg ROVT
Fiets													Olthof	31-08-2020 Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk 2020 en intentieverklaring doorfietsroute regio Alkmaar (C-agenda) 15-02-2021 Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid (incl fiets) 2021 (C-agenda) Begin Q2 2021 zullen wij een Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit voorleggen aan PS. Onderdeel daarvan is een bestedingsplan voor de bestaande en nieuw beschikbare middelen uit het coalitieakkoord. In de regio's Alkmaar en Gooi- en Vechtstreek is inmiddels een intentieverklaring voor regionale doorfietsroutes ondertekend. In 2021 verwachten we ook in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond bestuurlijk gedragen plannen te kunnen bekrachtigen. In samenwerking met de partners in de MRA werken we aan een plan om gezamenlijk de fietsparkeervoorzieningen bij R-Net haltes te gaan verbeteren. Met ProRail en gemeenten werken we samen aan een plan om fietsparkeervoorzieningen bij stations in Noord-Holland in beeld te brengen bij het door het Rijk beschikbaar gestelde gelden vanuit het Klimaataakkoord. Bij het BO-Mirt van 26-27 november 2021 zijn voor diverse stations gelden beschikbaar gesteld. Binnen de INHI nemen we fietsveiligheid mee in de beoordeling van onze wegen. In 2021 lanceren wij een vernieuwde en met de (door-)fietsopgave samengevoegde uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur met hoge subsidiepercentages voor investeringen in fietsveiligheid (70%) en doorfietsroutes (80%). Vooralsnog zijn er voor de Spitspont Velsen geen nieuwe

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														afspraken nodig. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten. <i>Proces Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Regionaal Toekomstbeeld Fiets en de oplegger Actieve Mobiliteit</i> De besluitvorming over het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld zal in november 2021 op het BO MIRT plaatsvinden. De eerste fase voor het Nationaal Toekomstbeeld fiets (NTF) is een Nationale Contourenschets van het NTF. Onze input hiervoor zal geleverd worden via een Regionale Contourenschets voor Noord-Holland, VRA en Flevoland. De verwachting is om in Q2 de Regionale Contourenschets, tezamen met een eerste concept van de 'oplegger Actieve Mobiliteit' (eerder ook genoemd Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit), voor te leggen. Als B-stuk om te bespreken. 14-06-2021 Concepten actieve mobiliteit en regionaal toekomstbeeld fiets (B-agenda) 21-03-2022 Voortgang oplossen fietsknelpunten C-agenda 09-05-2022 cie. M&B Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit
N241 - AC de Graafweg													Olthof	19 september 2019: Provinciale Staten heeft het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) definitief vastgesteld op 4 maart 2019. Er lopen dertien beroepszaken tegen het PIP, waaronder één van gem Opmeer. GS heeft 14 mei 2019 het Landschappelijk Inpassingsplan(LIP) vastgesteld. 31-08-2020 Onteigening N241 (C-agenda) 28-10-2021 Voordracht Verklaring van geen bedenkingen (VVGB) in cie. M&B (8-11 in PS)
PIP vernieuwing en verbreding Cruquiusbrug													Olthof	Q3 2020 ontwerp PIP ter kennisname naar PS (C-agenda 28-09-2020). 18-01-2021 Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug (C-agenda) 22-03-2021 Voordracht vaststelling PIP in cie. M&B (12-04 in PS)
Programma centrale bediening kunstwerken													Olthof	30-03-2020 Werkbezoek Bediencentrale en Vrouwenverdrietbrug is i.v.m. het coronavirus vervallen. In de cie. M&B van 24-02-2020 heeft u besloten 32 kunstwerken volgens de veiligheidseisen van de machinerichtlijnen (MRL) te koppelen aan de bediencentrale in Heerhugowaard en daarvoor het benodigde budget beschikbaar te stellen. Dit besluit is in uw PS-vergadering van 09-03-2020 bekrachtigd. Met dit besluit is een extra investering van € 9,5 miljoen gemoeid. In de Statencommissie is reeds aangegeven dat niet met zekerheid te zeggen is of dit bedrag voldoende is, omdat op dit moment niet exact bekend is wat de status van de kunstwerken is. Ook is er een diversiteit van de kunstwerken waardoor ieder kunstwerk apart moet worden beoordeeld. GS zullen u spoedig informeren over de ontwikkelingen. 22-06-2020 Brief PS over 24u centrale bediening (van C naar B-agenda) 31-08-2020 Voortgang transitie brug- en sluisbediening (van C naar B-agenda) 17-09-2020 werkbezoek aan de bediencentrale Langebalk in Heerhugowaard en de Kogerpolderbrug bij De Woude (geannuleerd wegens onvoldoende aanmeldingen)

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														27-09-2021 Vervolg centrale bediening kunstwerken (B-agenda)
Herstel bruggen Krommenie													Olthof	28-09-2020 Stand van zaken via brief van GS (C-agenda) 21-03-2022 Voortgang bruggen Krommenie (C-agenda)
Leeghwaterbrug													Olthof	14-02-2022 Cie. M&B Evaluatie gehele project (C-agenda) 21-03-2022 Cie. M&B bespreking evaluatie (C- naar B-verzoek Liberaal NH)
Agenda slimme en schone logistiek													Olthof	Nieuwe onderwerp, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord. De provincie stelt een agenda slimme en schone logistiek op om de provinciale inzet betreffende het goederenvervoer verder vorm te geven. 30-09 (uitloop 27-09) concept Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (B-agenda) Q4 '21/Q1 '22: Verwerken feedback commissie en stakeholders tot definitieve agenda slimme en schone logistiek 21-03-2022 cie. M&B Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (04-04-2022 PS)
Goederenvervoer over water en Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) / Duurzame Mobiliteit													Olthof	Goederenvervoer over water: Op 4 februari 2020 hebben wij kennis genomen van het rapport 'Vervolgonderzoek goederenvervoer over water, provincie Noord-Holland'. We gaan aan de slag met de aanbevelingen uit het onderzoek en werken dit de komende periode uit in beleidsvoorstellen. Het genoemde onderzoek wordt als input gebruikt voor de totstandkoming van het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP). De provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland werken samen met gemeenten en andere relevante partijen de afspraken uit het Klimaatakkoord uit via het RMP. De aanbevelingen uit het genoemde onderzoek zullen landen in het concept-RMP dat in Q3 aan u wordt voorgelegd ter bespreking. Op basis van uw bespreking en de bespreking in andere bestuursorganen in de regio wordt eind 2020 een definitief RMP opgesteld dat aan u begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd wordt. 20-04-2020 Technische briefing Duurzame Mobiliteit 28-09-2020 concept-RMP in cie. M&B (B-agenda) 27-09-2021 Definitief RMP in cie. M&B (B-agenda)
Onderzoeken doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend en Schiphol/Hoofddorp													Olthof	<i>Onderzoek doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend:</i> Samen met onze partners VRA, gemeente Amsterdam, Zaanstad en Purmerend zijn we gestart met het uitvoeren van een probleemanalyse naar de HOV capaciteit tot en met 2040 op de ZaanIJ-corridor en de verbinding Amsterdam-Purmerend. In het onderzoek is gekeken naar de Ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord en Zaanstad, ook in samenhang met Haven-Stad. De probleemanalyse is de eerste fase in het onderzoek naar het doortrekken van de noord-zuidlijn richting Zaanstad en Purmerend en het project loopt richting zijn einde. Naar planning worden de resultaten in Q1 2021 vastgesteld en verwachten wij PS in een gezamenlijke informatiebijeenkomst met raadsleden te informeren over de resultaten. 01-03-2021 19.00-21.00 uur online presentatie aan raads- en Statenleden over de onderzoeksresultaten naar het HOV op de Zaan-IJ corridor en de corridor Amsterdam-Purmerend (i.s.m. en georganiseerd door Vervoerregio Amsterdam) 22-03-2021: rapport in cie. M&B ter bespreking (B-agenda) In de volgende fase wordt onderzocht welke oplossingsrichting het meest

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														geschikt is om de reizigersgroei op de corridors op te vangen. Het is de intentie om het onderzoek uit te voeren onder het programma SBaB. <i>Doortrekken NZ-lijn naar Schiphol/Hoofddorp:</i> Onze belangrijkste prioriteit in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) is deze doortrekking. Het ROVT is aangeboden aan de Minister van I&W in het BO MIRT 2019. Een nationale alliantie van zeven partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, heeft in november 2020 een bod neergelegd bij het Rijk met het voornemen om gezamenlijk circa € 1 miljard bij te dragen ten behoeve van het doortrekken van de NZ-lijn en het sluiten van de ringlijn Amsterdam. In het BO MIRT 2020 is vervolgens geconstateerd dat er nu geen middelen beschikbaar zijn voor het starten van een MIRT-verkenning. De afspraak is gemaakt om in het project ZWASH (Zuidwestcorridor Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp) gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. In het BO MIRT 2021 moet dan een besluit worden genomen. Dit project is één van de onderdelen van het Rijk/Regio programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB). Voor beide onderzoeken zal aan PS worden gevraagd hoe zij hierbij betrokken willen worden. 07-12-2021 Digitale bijeenkomst op 7 december over Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040. Dit is een technische briefing waar PS-leden technische en verhelderende vragen kunnen stellen over de studie. 17-01-2022 cie M&B Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda) 14-02-2022 rapport Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 (B-agenda)
Verdubbeling spoor Alkmaar-Den Helder													Olthof	Met de regio is gesproken over de ontwikkeling van deze spoorverbinding in het samenwerkingsprogramma De Kop Werkt! Er ligt een niet-gepubliceerd rapport, waarin gekeken is naar een aantal mogelijkheden (andere spoorproducten). De regio wil echter vooral vasthouden aan wat ze nu hebben, namelijk een IC, en van daaruit verder (een verdubbeling, die zo'n 400 mln. euro kost). In Q2 van 2021 zullen PS worden geïnformeerd over de resultaten van onze inzet rond de opgave. Op initiatief van de NS is de provincie samen met de gemeenten gestart met het opstellen van een ontwikkelagenda voor de corridors in Noord—Holland waaronder de Zaancorridor. Stand van zaken van deze regionale ontwikkelagenda (C-agenda cie. M&B 22-03-2021)

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														21-03-2022 Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda) De provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.
Oplossen knelpunten Den Helder													Olthof / Pels	Eind 2020 worden maatregelen uitgevoerd aan de N250. Hierbij worden intelligente verkeersregelinstanties geplaatst en een kruising aangepast. De fysieke werkzaamheden zijn uitgevoerd. Verder is binnen het samenwerkingsverband De Kop Werkt! onderzoek gedaan naar verkeers-/mobiliteitsmanagement maatregelen om de verkeersstromen te spreiden/reguleren. Ook is nader onderzoek gedaan naar meer grootschalige infrastructurele oplossingen. Zoals een nieuwe brug ter hoogte van de Ravelijnweg en het verplaatsen van de Moormanbrug. Deze maatregelen zullen in samenhang met de ontwikkeling van het maritiem cluster verder worden uitgewerkt en beoordeeld. In Q2 2022 zullen PS over de voortgang van het maritiem cluster geïnformeerd worden.
Herallocatie Investeringspakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar													Olthof	06-09-2021 Voordracht Herallocatie van de middelen in het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar (13-09-2021 in PS) Voordracht Haven Boekelermeer verwachting cie 20-6
Duurzame oeververvangingen													Olthof	22-03-2021 technische briefing
Infrastructuur														
PMI/PMO: Doorontwikkeling Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur& Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud iMPI (incl. doorfietsroute N232 bij Badhoevedorp)													Olthof	In april 2020 ontvangt de cie. een enquête over de doorontwikkeling PMI/PMO, waarvan de uitkomsten worden besproken in een BOT-overleg op 15-06. N.a.v. de uitkomsten van de enquête is dit BOT-overleg vervallen (zie nieuwsbrief 27 mei 2020): <i>BOT-overleg PMI/PMO commissie M&B 15 juni vervalt vanwege aangeleverde informatie in de enquête</i> De enquête over de doorontwikkeling van het PMI/PMO is met veel aandacht ingevuld door PS. De duidelijke onderbouwde antwoorden geven een goed beeld van de wensen en verbetervoorstellen van PS. Daarbij valt op dat uw ideeën over het PMI/PMO verder reiken dan enkel het visueel samenvoegen van beide meerjarenprogramma's. Bijvoorbeeld de wijze van de politieke agendering van de geprogrammeerde projecten komt als thema naar voren. PS bevragen met een digitale enquête is een nieuwe methode en past goed in deze 'corona-tijd'. De uitgebreide antwoorden en de reikwijdte van de verbetervoorstellen vragen een bredere analyse dan voorzien. Voor de aankomende commissie M&B zal daarom het BOT-overleg komen te vervallen. Uw input gaan wij meenemen en wij zullen u voor het zomerreces informeren over de resultaten en de vervolgstappen. De eerste laagdrempelige aanpassingen die uit de enquête komen kunnen we wel al meenemen in de behandeling van het nieuwe meerjarenprogramma 2021-2028, hierover zullen wij u ook informeren. Uiteindelijk zal de eerste 'concept' versie van het

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														samengevoegde PMI/PMO onder de nieuwe naam ‘integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur’ (iMPI) komend najaar, tegelijk met de nieuwe begroting, geagendeerd worden in de vergadering van PS. 31-08-2020 Uitkomsten enquête en bespreken stand van zaken doorontwikkeling PMI/PMO (B-agenda) 26-10-2020 Voordracht iMPI (v/h PMI/PMO) in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Actualisatie iMPI zit bij de Eerste begrotingswijziging 2021: M&B 15-02-2021, PS 08-03-2021 (zie schema bovenaan) 22-04 BOT-overleg Financiële opgave bouwen en onderhouden infrastructuur (komt aan de orde bij behandeling in de kaderbrief in juni) 06-09-2021 Actualisatie werkafspraken met PS over het iMPI (C-agenda) 06-09-2021 Technische briefing Pitch promoties infraprojecten 27-09-2021 2^e Technische briefing over projecten iMPI 28-10-2021 Voordracht iMPI 2022-2029 en voordracht bij Begroting 2022, 08-11 in PS 27-01-2022 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 14-02-2022 Actualisatie iMPI 29-09-2022 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 31-10-2021 Actualisatie iMPI 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling EBW: technische briefing “Projecten iMPI” 2023 e.v.: 1 cie.verg. eerder dan behandeling begroting; technische briefing “Projecten iMPI”
investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														De investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) heeft raakvlakken met de commissies NLG (biodiversiteit) en RWK (wonen/bereikbaarheid/ruimte). 22-04-2021 Technische briefing Algemene beeldvorming iNHi, met uitnodiging van NLG en RWK In plaats van het BOT-overleg op 17-01-2022 een ambtelijke toelichting middels een technische briefing in Q2-2022 en daarna voor bespreking agenderen op de B-agenda. Het ‘instrument’ iNHi wordt voor het eerst toegepast als uitwerking van het nieuwe coalitieakkoord (2023). Daarna zal de toegepaste iNHi (de ‘iNHi 2023-2027’) het formele traject doorlopen van met uiteindelijke vaststelling in PS rond Q4-2023 / Q1-2024. Na vaststelling kunnen de resultaten geborgd worden in het iMPI en vergelijkbare programma’s. Concreet (onder voorbehoud) 9 mei 2022: TB Nieuwe planning volgt - 20 juni 2022: B-agenda - Q4-2023: start formeel traject tot vaststelling ‘iNHi 2023-2027’ - Q2-2024: borging resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’ in het iMPI-proces - Q3/4-2024: vaststelling iMPI met resultaten uit de ‘iNHi 2023-2027’

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
Verandering Onteigeningsprocedure													Rommel (Grond)	Omdat de Omgevingswet opnieuw is uitgesteld wordt de technische briefing 'verandering Onteigeningsprocedure' voor de commissies NLG (trekkende commissie) en M&B (Infrastructuur) vooralsnog verplaatst naar NLG 5-9-2022.
Luchtvaart (incl. Schiphol)														
Luchtvaart													Olthof	Zoals in het coalitieakkoord al is aangegeven, is het Rijk bevoegd gezag ten aanzien van Schiphol. Daarmee is het overleg op nationaal niveau richtinggevend. Dit voorjaar wordt vanuit het kabinet de concept-luchtvaartnota 2020-2050 verwacht. Deze nota dient antwoord te geven op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Inzet vanuit het kabinet is dat de luchtvaart stiller en duurzamer wordt, waarbij veiligheid steeds voorop staat. De Bestuurlijke Regie Schiphol – het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten die binnen het werkingsgebied van Schiphol (48 Lden) – zal een zienswijze voorbereiden op de concept-luchtvaartnota. De Staten zullen daarover worden geïnformeerd. 15-06-2020 Masterclass Luchtvaart 22-06-2020 Bespreken Zienswijze BRS op Luchtvaartnota (B-agenda) 15-02-2021 Zienswijze BRS op ontwerp-Voorkeursbesluit luchtruimherziening (B-agenda) 15-02-2021 Position paper BRS governance omgeving Schiphol (C-agenda) 22-03-2021 Technische briefing planning en proces komende 2 jaar April 2021: - Schiphol (LVB1) initiatiefwet nachtsluiting. PS informeren over de ter visielegging van twee ontwerpbesluiten over luchtvaart en insteek BRS bij de inhoudelijke beoordeling daarvan. 14-06-2021 Zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol op de "ontwerpwijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege technische wijzigingen" van het kabinet (C-agenda). 20-05-2021 voorbereiden BOT overleg proces luchtvaart 27-09-2021 technische briefing proces luchtvaart / samenhang met RO, met uitnodiging van cie. RWK 28-10-2021 o.v.b. BOT overleg proces luchtvaart, met uitnodiging van cie. RWK 29-11-2021 Informeren PS over aanpassing luchthavenbesluiten in de omgevingsverordening 09-05-2022 Voordracht Aanpassing luchthavenregeling Middenmeer BOT overleg luchtvaart Nog te bepalen
Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport (Westpoort)													Olthof	De provincie is ten aanzien van de regionale luchtvaart wél bevoegd gezag. De agendering van het Ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) Westpoort in de cie. volgt naar verwachting in oktober of november (C-stuk). 18-01-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in cie. M&B 01-02-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in PS
NZKG en (Zee)havens														
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren													Pels	De Noord-Hollandse zeehavens staan voor grote maatschappelijke uitdagingen. In de komende jaren wordt de transitie gemaakt van fossiele energie naar duurzame bronnen. Dit is nodig om de klimaatdoelstellingen te behalen, de kwaliteit van de leefomgeving in de havengebieden te verbeteren en om als zeehavens ook in de nabije toekomst economisch competitief te zijn. En juist

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor PS 4 april 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2021		2022									2023	GS	Behandeling
Commissie M&B	28-10	29-11	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	5-12	Q1		
														dankzij de reeds aanwezige energie-infrastructuur en het feit dat de havengebieden de aanlandingspunten zijn voor de windparken op zee zijn er volop kansen. Ook voor het op industriële schaal toepassen van circulaire economie zijn de havengebieden goed gesitueerd. Maar net als bij de energietransitie is hier zowel fysieke ruimte als milieuruimte nodig is. Naast deze opgaven dienen maatregelen genomen te worden om ook in de toekomst klimaatbestendig en waterrobuust te zijn en is het uitgangspunt dat de waardevolle landschappen rondom te zeehavens behouden dienen te blijven. Tot slot speelt het Noorzeekanaalgebied een rol om een deel van de aanzienlijke woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te accommoderen en is er in Den Helder behoefte aan extra kaderuimte voor de Koninklijke Marine. Het moge duidelijk zijn dat de ruimtedruk in beide gebieden groot is. Het leggen van deze ruimtelijke puzzel nemen we samen met onze partners ter hand. Binnen de Nationale Omgevingsvisie is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als gebied om nader uit te werken (NOVI-NZKG). Wij werken dit verder in met onze partners in het Bestuursplatform NZKG in samenwerking met het Rijk. Doel is om tot regionale afspraken te komen over de volgordelijkheid waarin maatschappelijke opgaven gerealiseerd kunnen worden in het NZKG en hiertoe ondersteunende afspraken te maken met het Rijk. Verwachting is dat dit product in najaar 2023 wordt opgeleverd in het Bestuursplatform NZKG. Daarnaast zijn we rondom de haven van Den Helder in gesprek over de visie op het Maritiem Cluster Den Helder. Het kader waarbinnen we opereren in beide samenwerkingsverbanden willen we graag nader aanscherpen. Daartoe stellen we een Havennota op die we eind 2022 aan u voor willen leggen. 09-05 Technische briefing terug- en vooruitblik proces Maritiem Cluster Verwachting: 30-05 werkbezoek Amsterdamse haven (i.s.m. ORAM) 29-09 Technische briefing havennota

lijst Ingekomen stukken t/m 23 maart voor PS van 4 april 2022

Nummer	Omschrijving
1	Algemeen: Manifest – Behoud de apotheekhoudende huisarts (C-agenda NLG 11-04-2022)
2	Dierenwelzijn: Nieuwsbrief Raad voor Dierenaangelegenheden (C-agenda NLG 11-04-2022)
3	Landbouw: Brief leven van de Wind informatievoorziening (C-agenda NLG 11-04-2022)
4	Mobiliteit: Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets (A-agenda M&B 09-05-2022) Om Noord-Holland bereikbaar én leefbaar te houden investeert de provincie in lopen en fietsen. Veilige, comfortabele doorfietsroutes en goede voorzieningen voor wie lopend of op de fiets naar het openbaar vervoer gaat, maken het aantrekkelijker om de fiets te pakken. Daarom is een Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) opgesteld. De ambities van de provincie die voortkomen uit het RTF zijn verwoord in de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027.
5	Ruimte/klimaat/NZKG: Ingekomen mail overdracht nieuwe gemeenteraden (c-agenda RWK 11-4-2022 en M&B 9-5-2022)
6	Bereikbaarheid: Programma Krommenie, herinrichting Stationsplein en N203 (C-agenda M&B 09-05-2022) De provincie investeert in maatregelen die de leefbaarheid in en rond de N203 bij Krommenie en Assendelft op korte termijn verbeteren. Eén van die maatregelen is het herinrichten van het stationsgebied Krommenie/Assendelft. De provincie heeft hiervoor het afgelopen jaar samen met de omgeving een ontwerp gemaakt. De volgende stap is om dit ontwerp in detail uit te werken. Daarna kunnen de aanpassingen aan het stationsgebied uitgevoerd worden. Dat gaat naar verwachting vanaf begin 2023 plaatsvinden
7	Economie/energie/NZKG/Tata/klimaat: Brief GS aan PS inz. indiening aanvraag Just Transition Fund bij de Europese Commissie (c-agenda NLG en RWK 11-4-2022 en EFB en M&B 9-5-2022) De Europese Unie heeft in 2021 het Just Transition Fund (JTF) opgericht om regio's, die nog sterk leunen op fossiele brandstoffen, te ondersteunen bij een rechtvaardige transitie naar een duurzame industrie. De middelen uit dit fonds worden ingezet in regio's die voor de grootste opgaven staan als gevolg van de klimaattransitie en waar daardoor grote sociaaleconomische gevolgen zijn. De IJmond-gemeenten en de provincie Noord-Holland werken als één JTF regio

	samen met de andere JTF-regio's en het ministeries EZK en SZW om een bedrag van € 623 miljoen voor het JTF-programma 2021–2027 aan Europese middelen aan te vragen bij de Europese Commissie. De regio IJmond komt in aanmerking voor € 58,5 miljoen uit het JTF. Rijk en regio's hebben bestuurlijke afspraken gemaakt voor de uitvoering van het JTF-programma.
8	Water: Terinzagelegging ontwerpbesluit wijziging reglement van bestuur voor het Hoogheemraadschap van Rijnland (C-agenda NLG 11-04-2022) Het ontwerpbesluit wijzigingsverordening reglement van bestuur voor het Hoogheemraadschap van Rijnland wordt door Gedeputeerde Staten vastgesteld en vrijgegeven voor terinzagelegging van 22 maart t/m 2 mei. In het ontwerpbesluit wordt het reglement van Rijnland zodanig aangepast dat het aantal geborgde zetels van 9 terug wordt gebracht naar het wettelijk minimum van 7 en de verdeling van de geborgde zetels tussen de categorieën belanghebbenden wordt dienovereenkomstig aangepast. Daarnaast wordt in Zuid-Holland een gebied in beheer bij het waterschap gebracht, na overdracht door het Rijksvastgoedbedrijf aan Rijnland. Ook wordt voorgesorteerd op de komst van de Omgevingswet, waarbij de wijzigingen die daaruit voortvloeien pas in werking treden met inwerkingtreding van die wet.
9	Europa: Brief GS aan PS inz. Verantwoording provinciale cofinanciering Europese EFRO-projecten 2014–2020 (c-agenda NLG en RWK 11-4-2022 en EFB en M&B 9-5-2022) In de periode 2014–2020 heeft de provincie €14,3 miljoen euro cofinanciering beschikt aan 62 innovatieve en duurzame projecten die van het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling een subsidie hebben ontvangen.
10	Omgevingsverordening: reactie zienswijze ZW0053 (C-agenda RWK 11-4-2022)
11	Gezondheid: Brief Procesweergave expertmeeting RIVM–Tata Steel (NLG 11-04-2022)
12	Bouwen/burgerparticipatie: afschrift van open brief aan CdK inz. participatie bij bouwprojecten gemeente Zaanstad (c-agenda EFB 21-3-2022 en c-agenda RWK 11-4-2022)
13	Havens/Economie: Intentieovereenkomst Vervolg Ontwikkeling Maritiem Cluster (C-agenda M&B –trekker– en EFB 9-5-2022)
14	MRA: Verslagen MRA raadtafel 9 februari 2022 en AV 18 februari 2022 en terugkoppeling van de AV op het advies van de Raadtafel (c-agenda EFB 21-3-2022)
15	Natuur: Verlenging Natura 2000-beheerplan Duinen en Lage Land Texel (C-agenda NLG 11-04-2022) GS besluiten het Natura 2000-beheerplan Duinen en Lage Land Texel te verlengen met zes jaar. Het geldende beheerplan loopt tot 13 december 2022 en is geëvalueerd in 2021. Uit deze ecologische evaluatie blijkt dat de maatregelen uit het

	plan geen aanpassing behoeven. Aanbevelingen uit de evaluatie worden meegenomen in het lopende beheer van het gebied.
16	Mobiliteit: Randstedelijke Rekenkamer Onderzoeksopzet Fietsbeleid (C-agenda 21-03-2022)
17	Natuur: Brief De Leeuwenkuil onderzoek biodiversiteit (C-agenda NLG 11-04-2022)
18	Natuur: Brief de Zanderij (C-agenda NLG 11-04-2022)
19	Natuur: Openstelling subsidieregelingen voor Natuurherstel (C-agenda NLG 11-04-2022) De provincie Noord-Holland werkt aan het herstel van natuurgebieden. Met twee nieuwe uitvoeringsregelingen wordt het mogelijk projecten te financieren gericht op natuurherstel van met name stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden. Het doel is beschermde leefgebieden en plant- en diersoorten weer in een gunstige staat van instandhouding te brengen.
20	Water: Dijkversterking Katwoude, terinzagelegging ontwerpbesluiten (C-agenda NLG 11-04-2022) Gedeputeerde Staten hebben kennis genomen van het ontwerp projectplan dijkversterking Katwoude. Op grond van de m.e.r. beoordelingsnotitie hebben Gedeputeerde Staten geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn die het opstellen van een Milieueffectrapport rechtvaardigen. De Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied wordt verzocht uitvoering te geven aan het door Gedeputeerde Staten op 19 maart 2019 verleende mandaat tot uitvoering van de coördinatie werkzaamheden en de terinzagelegging van de besluiten te verzorgen.
21	Water: Reactie op Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026 (C-agenda NLG 11-04-2022) Het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026 is een uitwerking van de Agenda voor het Waddengebied 2050 voor de komende vijf jaar.
22	Wonen: Regionaal woonakkoord Kop van Noord-Holland (c-agenda RWK 11-4-2022) In de provinciale Woonagenda (2020-2025) staat dat de provincie in woonakkoorden afspraken met regiogemeenten maakt over woningbouw. Het woonakkoord voor de regio Kop van Noord-Holland bevat afspraken met de 4 gemeenten. De afspraken gaan over het versneld realiseren van toekomstbestendige en betaalbare woningen op goed bereikbare locaties.
23	Economie: Brief GS aan PS inz. Uitvoeringsregeling MKB Innovatiestimulering Regio en Topsectoren 2022 (C-agenda EFB 21 maart 2022)

	De Uitvoeringsregeling MKB-innovatiestimulering Regio en Topsectoren (hierna MIT-regeling) is een regeling waarbij ondernemers subsidie kunnen aanvragen voor haalbaarheidsstudies en Research&Development samenwerkingsprojecten. De MIT-regeling is een samenwerking tussen de provincie en het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. In totaal is er ruim €9,5 miljoen beschikbaar voor de MIT-regeling 2022.
24	IPO: Agendabundel Algemene Vergadering IPO 29 maart 2022 (C-agenda EFB 21-3-2022)
25	Omgevingsverordening: ingekomen mail volkstuinders Amsterdam windturbines (c-agenda RWK 14-3-2022)
26	Tata/OD IJmond: Ingekomen mail luchtvervuiling in de IJmond (c-agenda NLG 14-3-2022)
27	Bereikbaarheid: Voortgang Vervangen Bruggen Krommenie (C-agenda M&B 21-03-2022) De bruggen Krommenie bestaan uit twee bruggen die Wormerveer met Krommenie verbinden. Om beide bruggen toegankelijke en veilig te houden, voor zowel het weg- als het vaarverkeer, is een grootschalige renovatie van de bruggen noodzakelijk. De wijze waarop de bruggen kunnen worden ingepast is nu mede in overleg met de gemeente Zaanstad uitgewerkt. De noodzakelijke voorbereidingen en de verkeersfasering tijdens de uitvoering worden het komende jaar opgepakt. De verwachting is dat de bestaande bruggen uiterlijk medio 2026 vervangen zijn
28	Gezondheid: Vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie Gezonde Leefomgeving Industrie Noord-Holland 2022 (C-agenda NLG 14-03-2022) Met deze subsidie wil de provincie bedrijven stimuleren om maatregelen te nemen waardoor de luchtkwaliteit verbetert en de overlast van geur en geluid vermindert. De subsidie is er voor industriële bedrijven en havenbedrijven in Noord-Holland. De subsidieregeling zal op 1 april 2022 worden opengesteld, aanvragen kunnen vanaf dat moment worden ingediend via de website van de provincie.
29	Natuur: Natura 2000 beheerplan Oostelijke Vechtplassen (C-agenda NLG 14-03-2022) Voor alle Natura 2000-gebieden dient op grond van de Wet natuurbescherming een door Gedeputeerde Staten vastgesteld beheerplan te bestaan. Voor het Natura 2000 gebied Oostelijke Vechtplassen is daarom het beheerplan 2022-2028 opgesteld. Omdat het Natura 2000 gebied gedeeltelijk in de provincie Utrecht ligt, is overeenstemming over de vaststelling van het Natura 2000 beheerplan met Gedeputeerde Staten van Utrecht als mede bevoegd gezag nodig. Na instemming van Utrecht wordt het ontwerp Natura 2000 beheerplan ter inzage gelegd en kan een ieder zienswijzen over het Natura 2000 beheerplan indienen.

30	t.b.v. PS-vergadering 7-3: Omgevingsverordening Noord-Holland behandeling PS 7 maart 2022 verzoek kleine aanpassingen Provinciale Staten worden verzocht om bij het vaststellen van de Omgevingsverordening Noord - Holland 2022 en de Nota van beantwoording behorende bij de 1e partiële herziening Omgevingsverordening Noord - Holland 2020 een drietal wijzigingen door te voeren
31	Water: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie Waterrecreatie uitbreiden vaarnetwerk pleziervaart NH (C-agenda NLG 14-03-2022) De uitvoeringsregeling beoogt een bijdrage te leveren aan het oplossen van knelpunten in het netwerk voor de kleinere pleziervaart. Meer bruggen en duikers kunnen hierdoor doorvaarbaar gemaakt worden. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van de positie van de Provincie Noord-Holland als belangrijke watersportprovincie. De Uitvoeringsregeling is gestart in 2021 en vanwege het succes wordt deze verlengd in 2022 met een aantal (technische) wijzigingen.
32	Stelling van Amsterdam/RO: Brief GS aan PS inz. Grenswijzigingen Stelling van Amsterdam bij Edam en Hoofddorp (nav rondvraag cie EFB 14-2-2022; c-agenda EFB 21-3-2022 en c-agenda RWK 14-2-2022). In de rondvraag van de commissie Economie Financiën en Bestuur van 14 februari jl. is in reactie op de beantwoording van Statenvragen nr. 117 gevraagd welke acties wij ondernemen t.a.v. de bescherming van het weiland naast bedrijventerrein Oosthuizerweg in Edam. Daarnaast is bij de gemeente Haarlemmermeer grote zorg ontstaan over het vergroten van de begrenzing rondom de Geniedijk, het gedeelte tussen Hoofddorp Station en fort bij Aalsmeer.
33	Subsidies: Brief GS aan PS inz. evaluatie eenmalige subsidie 2021 (Solar Lab Petten) (c-agenda EFB 21-3-2022 en RWK 14-3-2022) Conform de programmering van het Evaluatiekader Subsidies voor 2021 is één eenmalige subsidie uit het subsidieregister van 2018 geëvalueerd. Het gaat om de subsidie voor de vernieuwing van het Solar Lab in Petten.
34	IPO: Afschrift van Brandbrief Statenlidnu aan IPO bestuur inz. zorgen over samenwerking met IPO (c-agenda EFB 21-3-2022)
35	PS-zaken: Brief aan PS over Beroepschrift Stichting Noord-Holland Referendum (t.k.n. presidium 07-03-2021)
36	Landbouw: KORT Kwartaalverslag Greenport Aalsmeer Q4 - 2021 (C-agenda NLG 14-03-2022)
37	Landbouw: randstedelijke rekenkamer onderzoek Landbouw en voedseltransitie (C-agenda NLG 14-03-2022)

38	Water: Brief aanbidding Rapport onderzoek herstel van vertrouwen in Uitdam (C-agenda NLG 14-03-2022)
----	--

Aan
Provinciale Staten

Uw contactpersoon
mw V. Mulder
AD/STG

Bijlage: overzicht openstaande moties

Telefoonnummer 0235143001
statengriffie@noord-holland.nl

Betreft: lijst moties PS 4 april 2022

Memo 24 maart 2022

Inleiding:

Bijgevoegd treft u aan een gewijzigd overzicht van alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen zijn digitaal terug te vinden op de [website](#) en in iBabs.
In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" op bijgevoegde lijst wordt aangegeven
wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS en/of commissie is gepubliceerd en
wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Voorstel: in te stemmen met de afdoeningsvoorstellen bij de volgende moties:

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp	Opmerking voor PS/Presidium
M233-2021	13-12-2021	Motie Europa dichterbij Provinciale Staten (PvdD)	In maart is er een actualisatie vanuit de EFB bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie EFB van 21-03-2022 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
M141-2021	13-09-2021	Motie Onderzoek aanpak congestieproblemen elektriciteitsnetwerk. (JA21)	In maart is er een actualisatie vanuit de RWK bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie RWK van 14-03-2022 heeft ingestemd met het afdoen van moties 141-2021 en 133-2021. Voorstel: motie afdoen
M133-2021	05-07-2021	Motie Toekomstbestendig energienet. (JA21)	In maart is er een actualisatie vanuit de RWK bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie RWK van 14-03-2022 heeft ingestemd met het afdoen van moties 141-2021 en 133-2021. Voorstel: motie afdoen

M93-2021	28-06-2021	Motie Slim en in lijn met wetenschap investeren (ROM). (PvdD, DENK, SP)	In maart is er een actualisatie vanuit de EFB bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie EFB van 21-03-2022 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
--------------------------	------------	--	---

Instemmen leidt tot opschoning van de lijst moties na vaststelling in PS van 4 april 2022.

Lijst openstaande moties voor PS van 4 april 2022

De lijst wordt 4 keer per jaar door GS geactualiseerd voor PS van maart, juni, oktober en december 2022. Tussentijds worden op de website actualisaties vanuit de commissies en vanuit de GS-besluitenlijst bij de moties gepubliceerd.

Overzicht met links naar alle openstaande moties. <i>Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de website en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.</i>			
Numer <i>(hyperlink)</i>	Datum PS	Onderwerp en fractie	Voorstel voor PS/Presidium
M37-2022	07-03-2022	Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten (VVD)	
M23-2022	07-03-2022	Motie Zicht op verbetering leefomgeving (D66)	
M13-2022	31-01-2022	Motie Restwarmte (JA21)	
M10-2022	31-01-2022	Motie Zorgen om hyperscales (GroenLinks)	
M9-2022	31-01-2022	Motie Hyperscales (VVD)	
M7-2022	31-01-2022	Motie Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast (JA21)	
M4-2022	31-01-2022	Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203 (D66)	
M239-2021	13-12-2021	Motie cultuur : Inbreng van de makers bij cultuurbeleid (GroenLinks)	
M237-2021	13-12-2021	Motie Inspiratie her- en bijbestemming (PvdD)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de [website](#) en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp en fractie	Voorstel voor PS/Presidium
M233-2021	13-12-2021	Motie Europa dichterbij Provinciale Staten (PvdD)	In maart is er een actualisatie vanuit de EFB bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie EFB van 21-03-2022 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
M221-2021	15-11-2021	Motie: Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN (JA21)	
M216-2021	08-11-2021	Motie Bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid (PvdA)	
M215-2021	08-11-2021	Motie Energiearmoede in kaart brengen (PvdA)	
M214-2021	08-11-2021	Motie Broedplaats Blakende Bollen (GroenLinks)	
M192-2021	08-11-2021	Motie Ecologie en natuur bij nieuwe organisatie Hollandse waterlinies (PvdD)	
M187-2021	08-11-2021	Motie toekomstperspectief sport Noord-Holland (CDA)	
M173-2021	11-10-2021	Motie Inclusievere communicatie over deelmobiliteit (DENK)	
M169-2021	13-09-2021	Motie 'Betaalbaarheid OV' opnemen als uitgangspunt in het Perspectief Mobiliteit. (SP)	
M167-2021	13-09-2021	Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten. (VVD)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de [website](#) en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp en fractie	Voorstel voor PS/Presidium
M141-2021	13-09-2021	Motie Onderzoek aanpak congestieproblemen elektriciteitsnetwerk. (JA21)	In maart is er een actualisatie vanuit de RWK bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie RWK van 14-03-2022 heeft ingestemd met het afdoen van moties 141-2021 en 133-2021. Voorstel: motie afdoen
M133-2021	05-07-2021	Motie Toekomstbestendig energienet. (JA21)	In maart is er een actualisatie vanuit de RWK bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie RWK van 14-03-2022 heeft ingestemd met het afdoen van moties 141-2021 en 133-2021. Voorstel: motie afdoen
M127-2021	05-07-2021	Motie Windturbines en gemeentegrenzen. (VVD, D66, PVDA, DENK, SP, JA21)	
M124-2021	05-07-2021	Motie Uitdaagrecht bij RES. (D66, GL)	
M116-2021	05-07-2021	Motie RES Energie-armoede. (PVDA, GL, D66, PvdD, CU, SP)	
M112-2021	05-07-2021	Motie monitoring gezondheids- en veiligheidseffecten. (DENK, CDA)	
M108-2021	05-07-2021	Motie gesprekken tussen buurgemeenten. (DENK, PvdD)	
M106-2021	05-07-2021	Motie RES: Bescherm natuur en cultuurhistorie in het IJmeer. (PvdD, PVDA, GL, D66, DENK)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de [website](#) en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp en fractie	Voorstel voor PS/Presidium
M104-2021	05-07-2021	Motie RES: Meer initiërende rol provincie. (PvdD, PVDA, DENK)	
M103-2021	05-07-2021	Motie CO2 opslag versus haalbaarheidsstudie Groen staal/Zeeester. (PVDA, GL, D66, VVD, SP, CDA, CU)	
M102-2021	05-07-2021	Motie Problemen Tata Steel niet doorschuiven, maar bij de bron aanpakken. (PvdD, DENK)	
M96-2021	05-07-2021	Motie Wensen en opvattingen Verstedelijkingsstrategie MRA : leefomgeving en leefbaarheid. (PvdD, CU, PVDA, SP, 50PLUS/PvdO, DENK, D66, GL)	
M93-2021	28-06-2021	Motie Slim en in lijn met wetenschap investeren (ROM). (PvdD, DENK, SP)	In maart is er een actualisatie vanuit de EFB bij de motie gepubliceerd. Voorstel Presidium: Commissie EFB van 21-03-2022 stemt in met het afdoen van deze motie. Voorstel: motie afdoen.
M88-2021	28-06-2021	Motie "Ladder van Leisure". (SP)	
M51-2021	17-05-2021	Motie Voorbereiden op 55% co2-reductie. (GL, D66, PvdA, SP)	
M24-2021	08-03-2021	Motie Betrek buurgemeenten óók bij het meten van draagvlak over het plaatsen van windturbines. (DENK, JA21)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de [website](#) en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp en fractie	Voorstel voor PS/Presidium
M4-2021	01-02-2021	Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum. (PvdA, SP, DENK, VVD, ChristenUnie, JA21, PVV)	
M187-2020	16-11-2020	Optimaal onderhouden snelfietsroutes (D66, GroenLinks, ChristenUnie, PvdA, PvdD)	
M185-2020	16-11-2020	Varende fietspaden . (D66, GroenLinks, ChristenUnie, PvdA)	
M148-2020	22-10-2020	Heroverweging Zijpe -en Hazepolder. (PvdA, D66, ChristenUnie, GroenLinks)	
M147-2020	22-10-2020	Functiewijziging agrarisch bouwperceel (ChristenUnie, CDA, PvdA)	
M146-2020	22-10-2020	Tiny Houses positief tegemoet treden. (ChristenUnie, PvdD)	
M135-2020	05-10-2020	Motie bij concept-RESsen over burgerparticipatie. (D66, PvdA, VVD)	
M125-2020	05-10-2020	Koppel biodiversiteit aan de energietransitie. (PvdD)	
M116-2020	05-10-2020	Leidraad Weidevogels. (GroenLinks, PvdD)	
M115-2020	05-10-2020	Weidevogels Zijpe. (GroenLinks, PvdA)	
M97-2020	05-10-2020	Aanpassen begrenzing bij terrein Tergooi ziekenhuis in Blaricum. (CDA, FvD)	

Overzicht met links naar alle openstaande moties.

Alle moties en amendementen inclusief actualisaties zijn digitaal terug te vinden op de [website](#) en in iBabs. Via onderstaande hyperlinks naar de afzonderlijke moties kunt u online de actuele stand van zaken GS en commissies raadplegen. In de kolom "Voorstel voor PS/Presidium" wordt aangegeven wanneer er een nieuwe actualisatie vanuit GS is gepubliceerd en wanneer er een afdoeningsvoorstel ligt.

Nummer (hyperlink)	Datum PS	Onderwerp en fractie	Voorstel voor PS/Presidium
M75-2020	14-09-2020	Pont Ilpendam-Landsmeer. (ChristenUnie, PvdD, GroenLinks, PvdA, D66, VVD, SP)	
M42-2020	18-05-2020	Motie Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds. (VVD, GroenLinks, PvdA, D66, CDA)	
M41-2020	18-05-2020	Provinciaal Noodfonds Sociale Infrastructuur. (PvdA, VVD, D66, SP, GroenLinks, ChristenUnie, CDA)	
M21-2020	09-03-2020	Vang de kinderen van Moria op. (PvdA, GroenLinks, PvdD, D66, CDA, ChristenUnie, SP)	
M107-2019	18-11-2019	Natuurinclusief bouwen meenemen in klimaatambities voor gebouwde omgeving. (PvdD)	
M83-2019	11-11-2019	Fietsvriendelijke stoplichten. (ChristenUnie)	
M68-2019	11-11-2019	Bomen voor klimaat en stikstof. (PvdD)	



Rapport

Onderzoek Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer

Colofon

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2021/251

Datum

december 2021

Opdrachtgever

Subcommissie Bestuurlijke Zaken en Financiën van de Programmaraad Randstedelijke Rekenkamer

Auteurs

Rachel Beerepoot
Leon Heuzels

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Doelstelling en onderzoeksvragen	4
1.2	Methoden	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Voor- en nadelen bestuursmodellen	6
2.1	Onderzoek Berenschot 2015	6
2.2	Directeur/bestuurdersmodel	7
2.3	Collegemodel	11
2.4	Te nemen besluiten	12
2.4.1	Directeur/bestuurdersmodel	12
2.4.2	Collegemodel	14
2.5	Conclusie	15
3	Financiën	16
3.1	Kosten bestuur Randstedelijke Rekenkamer	16
3.2	Vergelijking collegemodellen overige provinciale rekenkamers	17
3.3	Vergelijking directeurs- /bestuurdersmodel RMA	18
3.4	Uitdiensttreding	18
3.5	Conclusie	19
4	Conclusies en aanbevelingen	22



1 Inleiding

Bij de start van de Randstedelijke Rekenkamer is gekozen voor het directeursmodel, waarbij de – in eerste instantie eenhoofdige – directeur/bestuurder eindverantwoordelijk is voor alle activiteiten van de rekenkamer. In de tweede evaluatie van de Randstedelijke Rekenkamer in 2013 is door Berenschot gewezen op de kwetsbaarheid van dit model omdat het enig lid van de rekenkamer tevens de functie van directeur van de ondersteuningsorganisatie vervult. De vier provincies hebben mede om die reden aanvullend opdracht gegeven aan Berenschot om een advies uit te brengen over het bestuursmodel. Dit advies is op 2 juli 2015 uitgebracht. Hieruit volgde dat er (op dat moment) geen draagvlak was voor een ander bestuursmodel. Er is daarom bekeken in hoeverre met de benoeming van een plaatsvervangend bestuurder tegemoet gekomen zou kunnen worden aan de door Berenschot gesignaleerde knelpunten.

Op 28 januari 2019 heeft I&O Research in opdracht van de vier provincies een evaluatie uitgebracht over (het functioneren van) de Randstedelijke Rekenkamer en de Programmaraad. In deze evaluatie is opnieuw aandacht besteed aan de nieuwe organisatie van de Rekenkamer en het bestuursmodel. De conclusie in het evaluatierapport was dat het huidige directeursmodel met een directeur/bestuurder, een plaatsvervangend bestuurder en een adjunct-directeur in de huidige situatie voldoet. In het verlengde hiervan luidde de aanbeveling in deze evaluatie om het huidige bestuursmodel vooralsnog te handhaven en het volgens plan de werkwijze later te evalueren, met als specifieke focus de mogelijke kwetsbaarheid van het model in vergelijking met een collegemodel.

1.1 Doelstelling en onderzoeksvragen

Na de herbenoeming van de huidige directeur/bestuurder is besloten om gevolg te geven aan de aanbeveling van de werkgroep uit 2015, de aanbeveling vanuit de evaluatie van 2019 en de beschouwing van de Eindrapportage Visitatie Randstedelijke Rekenkamer 2021. In dit rapport leest u de bevindingen, conclusies en aanbevelingen van het onderzoek naar de voor- en nadelen tussen het directeur/bestuurdersmodel en het collegemodel als bestuursmodel voor de Randstedelijke Rekenkamer.

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de financiële en organisatorische consequenties van de twee modellen voor de Randstedelijke Rekenkamer. Daarbij komen de volgende onderwerpen aan bod: 1) financiën; 2) continuïteit en 3) risico's. Ook zijn de reeds genomen maatregelen zoals de benoeming van een plaatsvervangend bestuurder en adjunct-directeur meegenomen. Tegelijk is het van belang te komen tot een objectieve vergelijking, eventuele subjectieve ervaringen met het werken onder het directeursmodel worden zo veel mogelijk buiten de analyse gehouden. Dit resulteerde in de volgende onderzoeksvragen:

- Welke besluiten moeten worden genomen door de vier provincies bij keuze voor het lid/directeursmodel dan wel het collegemodel?
- Welke noodzakelijke activiteiten moeten worden verricht om het lid/directeursmodel te optimaliseren of om het collegemodel op te starten?
- Wat zijn de financiële en organisatorische consequenties van het behoud en optimaliseren van het lid/directeursmodel c.q. het implementeren van het collegemodel?

1.2 Methoden

De onderzoeksvragen zijn beantwoord door middel van deskresearch en interviews met intern betrokken en gesprekken met drie andere rekenkamers (twee met een collegemodel en één met een directeur/bestuurdersmodel).

Deskresearch

Gedurende de deskresearch zijn de passages met betrekking tot het bestuursmodel uit de vorige onderzoeken doorgenomen, samen met de gemeenschappelijke regelingen van andere provinciale rekenkamers en de Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam. Hiermee is een beeld gevormd van de organisatorische en financiële inrichting van andere rekenkamers en de voor- en nadelen van beide modellen.

Interviews

De kern van het onderzoek bestond echter uit 11 interviews. Gesprekspartners waren:

- directeur-bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer;
- adjunct-directeur van de Randstedelijke Rekenkamer;
- plaatsvervangend bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer;
- voorzitter van de programmaraad en secretaris programmaraad (gecombineerd duo-interview);
- twee leden van de subcommissie t.b.v. bestuurlijke zaken en financiën van de Programmaraad;
- medewerkers van de griffies van de vier provincies (Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Flevoland);
- directeur-secretaris van de Noordelijke en Zuidelijke Rekenkamers;
- directeur-bestuurder van de Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam.

In ieder gesprek kwam de visie van de geïnterviewden op de voor- en nadelen van beide modellen naar voren. Ook spraken wij over de organisatorische en financiële consequenties bij de keuze voor een model. Tot slot zijn de belangrijkste besluiten en afwegingspunten in beeld gebracht.

Van ieder interview is een verslag gemaakt en ter accordering voorgelegd. Geïnterviewden kregen daarbij ook de mogelijkheid het verslag aan te vullen en te controleren op onjuistheden. Relevante elementen uit de gespreksverslagen zijn gebruikt in dit onderzoeksrapport.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de inhoudelijke voor- en nadelen van beide modellen. Daarin wordt gekeken naar de organisatiestructuren, risico's en hoe deze risico's te mitigeren zijn. Hoofdstuk 3 behandelt specifiek de financiële aspecten van beide modellen. In hoofdstuk 4 komen wij tot slot tot een conclusie met aanbevelingen ten aanzien van de Randstedelijke Rekenkamer.

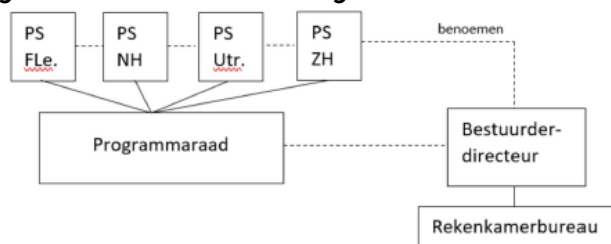
2 Voor- en nadelen bestuursmodellen

2.1 Onderzoek Berenschot 2015

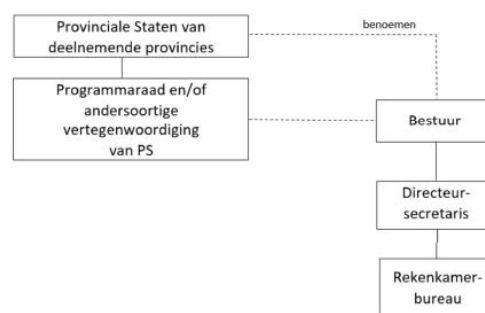
Onderstaand figuur geeft schematisch beide bestuursmodellen weer, zoals opgenomen in het onderzoek van Berenschot in 2015. In essentie is het grootste verschil tussen beide modellen de verdeling tussen bestuurlijke taken (contact met de verschillende Staten, afstemmen onderzoekwensen) en de directietaken (interne organisatie, uitvoeren van onderzoeken). Waar in een zuiver directeur/bestuurdersmodel deze taken door één persoon (het lid van de rekenkamer) worden opgepakt, daar zijn deze taken in het collegemodel verdeeld. In het collegemodel is een (vaak meerkoppig) college verantwoordelijk voor de bestuurlijke taken en worden de directietaken uitgevoerd door een directeur-secretaris die het rekenkamerbureau aanstuurt. De directeur-secretaris is tevens secretaris van het college en legt verantwoording af aan het college.

In beide modellen benoemen de vier Provinciale Staten de bestuurlijke verantwoordelijke van de Randstedelijke Rekenkamer en dragen zij zorg voor een afvaardiging in de Programmaraad die met het bestuur schakelt over de onderzoeksonderwerpen.

Figuur 2.1 Schematische weergave modellen



Figuur 1: Directeursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer



Figuur 2: Collegemodel van de vier andere provinciale rekenkamers

Voor- en nadelen modellen komen voort uit inrichting bestuurlijke taken en directietaken

Berenschot zette in 2015 de voor- en nadelen van beide modellen uiteen. Die staan weergegeven in figuur 2.2. Omdat het grootste verschil tussen beide modellen de scheiding van bestuurlijke taken en directietaken is, ligt hier ook de basis van de voor- en nadelen van beide modellen. Bij een eenkoppig model met een directeur/bestuurder kiest een Rekenkamer voor 'slagkracht' en korte lijnen. Het is in dit model mogelijk om sneller te schakelen tussen de bestuurlijke taken (en daaruit voortvloeiende politieke wensen/verwachtingen rond het onderzoek van de Rekenkamer) en de directietaken (hoe wordt onderzoek uitgevoerd om zo goed mogelijk aan de wensen/verwachtingen van de Staten te voldoen). Dit omdat vanzelfsprekend beide taken bij één persoon zijn belegd. Ook kent een rekenkamer met een eenhoofdig bestuur een duidelijker aanspreekpunt en vergt een dergelijke functie fulltime betrokkenheid wat de bereikbaarheid ten goede komt. Bij een collegemodel kiest een Rekenkamer voor 'checks and balances' en een betere borging van continuïteit (rond de bezetting van het college¹).

¹ Continuïteit kan ook geïnterpreteerd worden als zijnde vloeiende onderzoeksprocessen. Met die definitie heeft het directeursmodel een voordeel boven het collegemodel omdat een directeur/bestuurder fulltime beschikbaar is voor vragen en opmerkingen over het onderzoek. In een collegemodel zijn onderzoekers meer afhankelijk van het vergaderschema van de collegeleden.

Doordat een collegemodel een meerhoofdig bestuur kent is er meer ruimte voor verschillende competenties, visies en inzichten. Bijvoorbeeld op het gebied van onderzoek, bestuur en financiën of naar binding met een van de deelnemende provincies. Dit biedt mogelijkheid voor meer reflectie en debat wat draagvlak en kwaliteit van keuzes verhoogd. De continuïteit kan beter geborgd worden door de benoeming van de collegeleden niet gelijktijdig te organiseren. Zodoende kunnen de andere collegeleden het nieuwe lid meenemen op het ingezette pad. Ook is in een collegemodel ten opzichte van een zuiver directeur/bestuurdersmodel de verantwoording beter belegd. De directeur-secretaris legt verantwoording af aan een benoemd college. In het directeur/bestuurdersmodel is het niet altijd duidelijk aan wie de directeur verantwoording aflegt, wanneer hier geen maatregelen voor zijn getroffen.

Hierbij moet vermeld worden dat het hier om voor- en nadelen rond de *zuivere* bestuursmodellen gaat. In de volgende paragrafen gaan wij in meer detail op de situatie in de praktijk in. De financiële implicaties van de keuze voor een model behandelen wij in hoofdstuk 4.

Figuur 2.2 Voor- en nadelen beide modellen door Berenschot (2015)

Directeursmodel	Collegemodel
Voordelen Een duidelijk aanspreekpunt. Korte lijnen en flexibiliteit. Efficiënte besluitvorming. Makkelijk sturen en bijsturen. Goedkoper. Fulltime betrokkenheid bestuurder. Benoemingsprocedure weinig tijdrovend.	Voordelen Directeur legt verantwoording af aan bestuur. Extra capaciteit voor afstemming met PS, GS, ambtelijke top. Gedeelde eindverantwoordelijkheid. Goede borging continuïteit. Door meer competenties en zienswijzen goede reflectie op bestuurlijk niveau. Escalatie bij verschil van inzicht mogelijk Countervailing power binnen Rekenkamer en tussen Rekenkamer en provincies.
Nadelen Onduidelijk wie directeur beoordeelt. Sterk afhankelijk van één persoon. Klankbord en reflectie voor bestuurder-directeur niet op bestuurlijk niveau. Kwetsbaarheid met betrekking tot continuïteit. Kwetsbaarheid relatie PS en rekenkamer.	Nadelen Duurder. Vertraging door afstemming tussen bestuur en ambtelijke organisatie, en afstemming tussen bestuurders. Parttime betrokkenheid bestuur. Mogelijk minder benaderbaar. Bestuur op afstand van uitvoeringsorganisatie.

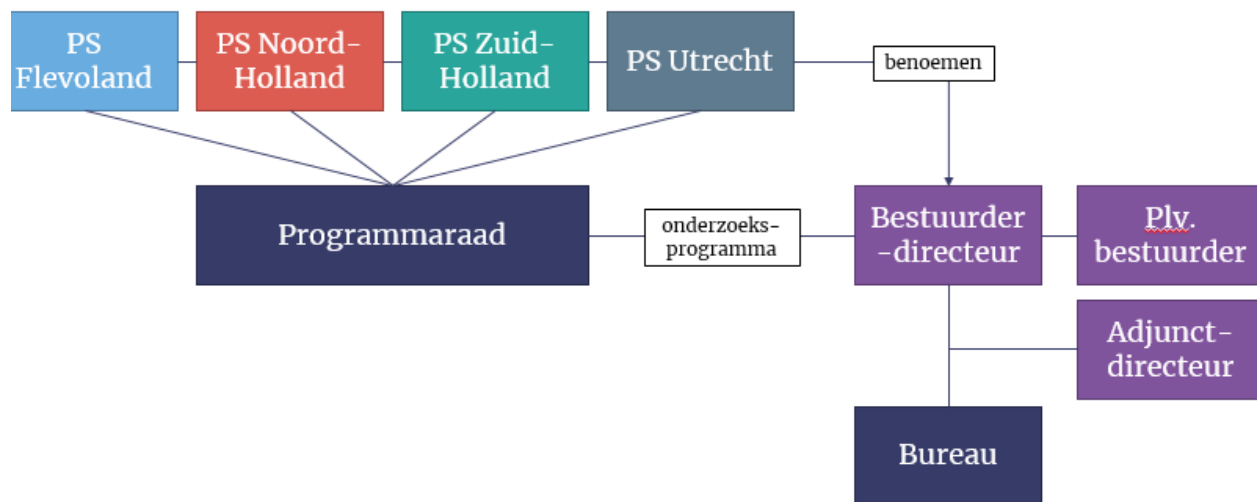
2.2 Directeur/bestuurdersmodel

Directeurs-/bestuurdersmodel is geen zuiver directeursmodel bij Randstedelijke Rekenkamer

De voor- en nadelen zoals hierboven benoemd zijn niet wezenlijk anders dan in 2015, zo blijkt uit de interviews. Voor het merendeel zijn deze risico's echter gemitigeerd bij de Randstedelijke Rekenkamer door aanpassingen in de organisatiestructuur. De directeur/bestuurder kan bij bestuurlijke taken terugvallen op de plaatsvervangend bestuurder en voor directietaken op de adjunct-directeur. Daarbij legt de directeur/bestuurder twee keer per jaar verantwoording af aan de plaatsvervangend bestuurder over zijn eigen functioneren (GR Randstedelijke Rekenkamer, artikel 8, lid 2).

Ook is met een plaatsvervangend bestuurder een klankbordfunctie ingericht, waarin onder meer de strategie van de Randstedelijke Rekenkamer, kwetsbaarheden en de verdeling van bestuurlijke taken wordt besproken. Door het instellen van een plaatsvervangend bestuurder kan er niet meer gesproken worden van een zuiver directeursmodel. Verantwoordelijkheid voor het functioneren van de Rekenkamer ligt immers niet meer alleen bij de directeur/bestuurder maar, door het afleggen van verantwoording van deze aan de plaatsvervangend bestuurder, ook bij laatstgenoemde. Dit heeft gevolgen voor de werkelijke voor- en nadelen van het model zoals dat in de praktijk werkt ten opzichte van hoe dit in 2015 door Berenschot is beschreven.

Figuur 2.3 Huidige bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer



Voordelen: Minder bureaucratie, korte lijnen, duidelijkheid en 'slagkracht'

Uit de interviews gehouden tijdens dit onderzoek komen de volgende voordelen naar voren:

- minder bureaucratie en korte lijnen;
- platte organisatie: één gezicht voor bestuurlijke taken en operationele zaken;
- duidelijkheid en daarmee 'slagkracht';
- kortere doorlooptijden onderzoek.

Minder bureaucratie

In een collegemodel wordt een college met meerdere leden ondersteund door een directeur die als secretaris optreedt voor het college. Met deze scheiding van taken wordt als het ware een extra laag gecreëerd in de organisatie: onderzoekers van het bureau schakelen met de directeur - secretaris en de politiek schakelt met de collegeleden. Het samenbrengen van deze informatiestromen zorgt voor onnodige bureaucratie, zo werd beredeneerd in de interviews. Daarbij is de directeur -secretaris verantwoordelijk voor het overzetten van informatie uit het bureau naar het college en besluiten van het college naar het bureau. In een directeursmodel ligt deze verantwoordelijkheid bij één persoon die boven beide partijen komt te staan, waardoor er geen aparte stromen met informatie ontstaan.

Platte organisatie

Doordat er één persoon verantwoordelijk is voor beide taken van het hoofd van de Randstedelijke Rekenkamer is deze organisatie plat en overzichtelijk. Dit was ook een van de redenen waarom oorspronkelijk is gekozen voor het directeursmodel.

De directeur-bestuurder kan besluiten over bestuurlijke taken en directietaken nemen, waardoor er één aanspreekpunt is voor zowel bureau als politiek. In de interviews kwam dat naar voren.

Duidelijkheid en slagkracht

Doordat er één persoon is die besluiten kan nemen over alle facetten van de Randstedelijke Rekenkamer is snel schakelen mogelijk. Wanneer er problemen zijn in een onderzoek kunnen deze snel opgeschaald worden en doordat er een fulltime bestuurder aanwezig is kunnen direct besluiten genomen worden om de escalatie op te vangen. Doordat de directeur-bestuurder zowel op de hoogte is van de bestuurlijke als organisatorische belangen van onderzoeken, zijn de besluiten ook vanuit beide invalshoeken belicht. Daarbij werd in de interviews ook meermaals aangehaald dat de Randstedelijke Rekenkamer gaat over een gebied van vier provincies die zeer uiteenlopen qua kenmerken. De 'span of control' van deze vier provincies is groot. Het voordeel van een fulltime directeur-bestuurder is dat deze goed overzicht kan houden over de wensen van de vier aangesloten provincies.

Kortere doorlooptijden van onderzoeken

Het gevolg van bovenstaande is dat onderzoeken een kortere doorlooptijd kennen. Er hoeft immers niet gewacht te worden op momenten waarop het college samenkomt of beschikbaar is.

Nadelen: Afhankelijk van kwaliteit directeur/bestuurder en verdelen van taken

Een organisatie waarbij één persoon een sleutelfunctie vervult is daarmee sterk afhankelijk van de kwaliteit en de invulling van de functie door de aangestelde persoon. In het zuivere directeursmodel is er sprake van een monarchie, waarbij 'het koninkrijk' valt of staat bij de monarch. De nadelen van het directeursmodel zijn dan ook:

- afhankelijk van de kwaliteit van de directeur-bestuurder;
- continuïteit van bestuurlijke taken;
- directeur-bestuurder moet tijd verdelen tussen bestuurlijke taken en directietaken;
- directeur-bestuurder moet zelf feedback organiseren.

Afhankelijkheid van de kwaliteit van de directeur-bestuurder

Uit de interviews volgt de conclusie dat de Randstedelijke Rekenkamer op dit moment naar behoren werkt, men is tevreden over de organisatie en de onderzoeken die zij doen. Daarbij wordt ook meermaals het goede functioneren van de huidige directeur-bestuurder aangehaald. Tegelijk wordt bij die opmerking ook de kanttekening geplaatst dat meer dan bij het collegemodel in het directeursmodel de organisatie afhankelijk is van de kwaliteit van één persoon. Wanneer een toekomstige directeur-bestuurder de functie niet naar behoren invult, of een conflict krijgt, heeft dat gevolgen voor zowel het bureau als de invulling van bestuurlijke taken. En daarmee voor de hele Randstedelijke Rekenkamer. Dit geldt ook wanneer de directeur-bestuurder om welke reden dan ook voor langere periode uitvalt. In een collegemodel kunnen gelijkwaardige leden taken van elkaar overnemen, in een directeursmodel zullen andere functies/functieschalen de taken moeten waarnemen.

Continuïteit van bestuurlijke taken

Bij een collegemodel kunnen in functie gelijkwaardige leden zorg dragen voor de bestuurlijke taken. Bij een nieuwe benoeming neemt niet direct een heel nieuw college zitting, waardoor voor Statenleden de herkenbaarheid van de Randstedelijke Rekenkamer in potentie groter is. Bij benoeming van een nieuwe directeur-bestuurder zullen Statenleden en andere politiek betrokkenen een nieuwe (vertrouwens)band moeten opbouwen. Daarbij geldt dat op dit moment er een maximum van twee termijnen is voor de functie van directeur-bestuurder. Wanneer er geen warme overdracht is naar de nieuwe directeur-bestuurder heeft dit mogelijk gevolgen voor het functioneren van de Randstedelijke Rekenkamer.

Directeur-bestuurder moet tijd verdelen

Een directeur-bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer heeft ten alle tijden twee petten op. Enerzijds om de wensen en verwachtingen van de Staten te managen, anderzijds het managen van de interne organisatie van het Rekenkamerbureau. Wanneer één van de twee taken door omstandigheden meer tijd vraagt, komt de uitvoering van de andere taak mogelijk in het gedrang. Bij een collegemodel is er sprake van een 'dedicated' college die zich volledig kan richten op de bestuurlijke taken en een directeur-secretaris wiens taak het is de interne organisatie van het bureau op orde te houden.

Directeur-bestuurder moet zelf feedback organiseren

Doordat de directeur-bestuurder een sleutelpositie inneemt tussen de Staten en de Rekenkamer zal deze zelf zijn of haar feedback moeten organiseren. In de zuivere vorm is het namelijk zo dat een directeur-bestuurder niet natuurlijk aan een ander orgaan of functie verantwoordelijkheid aflegt. In de huidige organisatie van de Randstedelijke Rekenkamer is dat geregeld via de halfjaarlijkse overleggen tussen de plaatsvervangend bestuurder en de directeur-bestuurder, maar er zijn geen verdere richtlijnen voor feedback ter verbetering van de uitvoering van de functie. In een collegemodel is dit tussen het college en de directeur-secretaris natuurlijker ingeregeld.

2.3 Collegemodel

Wat op papier een voordeel voor het directeursmodel is, is veelal een nadeel van het collegemodel. En andersom. Necker van Naam schreef in 2020 bij de evaluatie van de Noordelijke Rekenkamer het volgende²: *“Welk model de voorkeur verdient, is een kwestie van normatieve keuze. In de kern: wie eenduidige gezagsverhoudingen wenst, zal de voorkeur geven aan het directeursmodel; wie meer geporteerd is van checks & balances en van een uitwisseling van verschillende gezichtspunten, zal het oog eerder laten vallen op het collegemodel.”*

Voordelen: Checks and balances, reflectie en verdeling van expertise

Het collegemodel kent ten opzichte van het directeursmodel een natuurlijk voordeel op het gebied van controle, reflectie en het delen van inzichten. Dit gaat dan (op papier) ten koste van enige mate van slagkracht omdat reflectie en controle processen vereisen die tijd kosten.

De genoemde voordelen zijn:

- meer checks and balances;
- controle en reflectie voor kwalitatief hoogwaardige en gedragen onderzoeken;
- verdeling van expertise in het bestuur van de Rekenkamer.

Checks and balances; meer ruimte controle en reflectie

Zoals al eerder aangehaald kent een collegemodel van nature meer checks and balances door de scheiding van bestuurlijke- en directietaken. Deze scheiding biedt ruimte voor debat over de richting en uitvoering van onderzoeken. Ook het feit dat een college doorgaans meerdere leden kent, biedt ruimte voor debat. Ook op het gebied van feedback is er meer ruimte. Mochten er in het bureau onderling problemen zijn die niet met de directeur-secretaris besproken kunnen worden is het voor medewerkers ook mogelijk in gesprek te gaan met het college.

Verdeling van expertise in het bestuur

Doordat er doorgaans drie leden in een college zitting nemen, is het mogelijk deze te selecteren op kennis en expertise van verschillende beleidsterreinen. Expertises op het gebied van bestuur, financiën en onderzoek zijn genoemd in gesprekken met andere rekenkamers. In een directeursmodel moet één persoon tot op zekere hoogte bedreven zijn in deze expertises. Deze diversiteit aan expertises zouden ook de discussie bevorderen.

Nadelen: Betrokkenheid bij provincies, niet snel kunnen schakelen, afstand van uitvoering

De genoemde nadelen van een collegemodel zijn veelal:

- Een college van drie parttime leden is mogelijk onvoldoende betrokken bij de provincies.
- Snel kunnen schakelen: afhankelijk van vergaderschema college bij nemen besluiten.
- College staat meer op afstand van de uitvoering.

² Via: <https://www.noordelijkerekenkamer.nl/download/samenvatting-opbrengst-evaluatie2020.pdf/oceb74736151520daead4549732da8a9>

Betrokkenheid bij de provincies

In de interviews kwam naar voren dat parttime leden van een college de bestuurderstaak als nevenfunctie zien. Het is mogelijk dat zij zich dan minder betrokken voelen bij de provincies en de problematiek die daar speelt (als input voor de onderzoeken). Het gezicht van de rekenkamer wordt daarmee minder duidelijk en dat kan van invloed zijn op de waardering voor de rekenkamer.

Snel kunnen schakelen

Dit voorbeeld is hierboven al enkele keren benoemd: in een collegemodel is het bureau bij besluiten afhankelijk van de vergaderingen van het college. Problemen in onderzoeken kunnen daardoor mogelijk sneller escaleren. Ook het tegenlezen van rapporten neemt meer tijd in beslag.

Afstand tot het bureau van de rekenkamer

Doordat een college niet fulltime werkt zijn zorgen uitgesproken dat een college op afstand komt te staan van de uitvoering van de onderzoeken, doordat zij niet fulltime betrokken zijn bij het bureau. Bij het bespreken en/of presenteren van uitkomsten en rapporten kan dit een belemmering vormen: het college zal zich goed moeten inlezen in de onderzoeken om er een goed beeld van te vormen. Dat kost tijd en heeft als risico dat bestuurders snel terugvallen op 'stokpaardjes' vanuit de eigen expertise en achtergrond. Ook werd daarbij genoemd dat een college van drie bestuursleden en een directeur wellicht wat 'topzwaar' is voor een organisatie van ongeveer 5 – 10 personen³.

2.4 Te nemen besluiten

Nu de belangrijkste voor- en nadelen genoemd zijn, moet een besluit genomen worden. Bij het besluit moet onderkend worden dat elk van beide modellen risico's hebben en dat daar beheersmaatregelen voor ingericht moeten worden. In de interviews is aandacht gegeven aan de belangrijkste beslissingen die moeten worden genomen bij de keuze voor een van de twee modellen. Deze lichten wij hieronder kort toe.

2.4.1 Directeur/bestuurdersmodel

Belangrijkste risico in het directeursmodel is de afhankelijkheid van één persoon.

Beheersmaatregelen om de risico's en continuïteit te borgen dienen er op gericht te zijn deze afhankelijkheid te spreiden:

- Draag zorg voor de bescherming van de positie van de plaatsvervanger.
- Zorg voor een stappenplan bij een conflict tussen de directeur – bestuurder en plaatsvervanger.
- Maak afspraken over de verdeling van de tijd voor bestuurlijke taken en voor directietaken.
- Regel een warme overdracht bij wisseling van de directeur – bestuurder functie en regel een goed proces van werving en selectie in (op het gebied van financiële afwikkeling van de oude directeur – bestuurder en het inwerken van de nieuwe directeur – bestuurder).

Huidige model Randstedelijke Rekenkamer is hybride model met gemitigeerde risico's

Op het moment is reeds onderzocht (in de vorige evaluatie uit 2019) dat de Randstedelijke Rekenkamer afdoende beheersmaatregelen heeft ingericht om de risico's van het

³ De Noordelijke, Zuidelijke en Oostelijke rekenkamers kennen ongeveer 5 fte, de Randstedelijke Rekenkamer ongeveer 10.

directeursmodel te mitigeren. Ook uit dit onderzoek blijkt dit. Zoals eerder aangegeven: door het instellen van een plaatsvervangend bestuurder kan er dan ook niet meer gesproken worden van een zuiver directeursmodel bij de Randstedelijke Rekenkamer. Wij spreken hier liever van een hybride model met elementen van zowel het collegemodel als het directeur-bestuurdersmodel. Het huidige model kent de voordelen van een platte organisatie, korte lijnen, slagkracht en heeft de toezicht- en feedbackfunctie ingeregeld. Ook is het mogelijk voor de directeur-bestuurder om taken te beleggen bij bijv. de adjunct-directeur, hetgeen de continuïteit ook ten goede komt. Op pagina 15 (tabel 2.1) is een totaaloverzicht te zien met de voor- en nadelen van ieder model.

Aandachtspunten voor de Randstedelijke Rekenkamer

Er kwamen in dit onderzoek twee andere punten aan het licht. Waar aandacht voor wordt gevraagd is 1) de rechtspositieregeling die van kracht is bij aftreden van de directeur-bestuurder en 2) het borgen van kwalitatief goed toezicht op de directeur-bestuurder.

Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer

In artikel 18 van de Gemeenschappelijke Regeling van de Randstedelijke Rekenkamer is opgenomen dat de directeur-bestuurder in aanmerking komt voor de Regeling aanvullende voorzieningen bij werkloosheid. Dit bedrag zou kunnen oplopen tot maximaal €0,5 mln.⁴ in geval van het vertrek van de huidige directeur-bestuurder. Hierbij moeten enkele kanttekeningen worden geplaatst. Het betreft namelijk een maximum vergoeding die waarschijnlijk lager uitvalt. De rechtspositieregeling is namelijk niet enkel een recht, er staan ook plichten tegenover. Een van die plichten is een sollicitatieplicht en de verplichting een functie te aanvaarden tot twee schalen onder het huidige salarisniveau. Dit is volgens de huidige directeur-bestuurder een situatie die al snel binnen bereik is, waardoor de rechtspositieregeling lager uitvalt dan werd aangenomen. Bovendien is het mogelijk als organisatie te verzekeren voor de vergoeding voortkomend uit de rechtspositieregeling of kan hier voor begroot worden. Tijdens het onderzoek is ook gekeken in hoeverre deze regeling ook van toepassing is voor de plaatsvervangend bestuurder. In de Gemeenschappelijke Regeling (artikel 4, lid 6) staan de artikelen opgenomen van de Rechtspositieregeling lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer die ook van toepassing zijn op de plaatsvervangend bestuurder. Artikel 18 over de Regeling aanvullende voorzieningen bij werkloosheid wordt daarin niet genoemd en is derhalve niet van toepassing op de plaatsvervangend bestuurder.

Borgen toezicht op de directeur-bestuurder

Tijdens het onderzoek is benoemd dat hoewel er een toezichtfunctie op de directeur-bestuurder is ingesteld met de plaatsvervangend bestuurder, er wel een verschil is met de toezichtfunctie zoals deze in het collegemodel is georganiseerd. In het collegemodel is er vaker sprake van een wisselende samenstelling. Door deze wisselende samenstelling wordt verondersteld dat het toezicht zuiverder is. In het huidige directeur-bestuurdersmodel van de Randstedelijke Rekenkamer is het mogelijk dat de directeur-bestuurder en de plaatsvervangend bestuurder twee volle termijnen met elkaar volmaken. In deze twaalf jaar tijd zou in theorie een dusdanige relatie kunnen worden opgebouwd dat subjectieve elementen (door het lange samenwerken) het toezicht minder zuiver maken.

⁴ Zie brief 'Bestuurlijke ontwikkelingen Randstedelijke Rekenkamer' van de Subcommissie Bestuurlijke Zaken en Financiën aan PS van Noord-Holland, Utrecht, Flevoland en Zuid-Holland (dd. 5 maart 2020).

2.4.2 Collegemodel

Bij een eventuele overstap naar een collegemodel zijn de belangrijkste besluiten:

- Provincies moeten unaniem voor de overstap naar het andere model zijn.

Dit besluit is enigszins vanzelfsprekend. De GR vereist dat alle provincies instemmen met een nieuw model.

- Het aantal leden van het college.

Gangbaar in andere provinciale rekenkamers is een college met drie leden. Dit zodat bij een patstelling over een besluit er altijd een meerderheid gevormd wordt na stemming. Ditzelfde effect kan bereikt worden bij een college van vijf leden, maar dit aantal wordt over het algemeen als 'overdadig' gezien. Eventueel kan ook gekozen worden voor een college van twee personen, waarbij de directeur-secretaris mee kan beslissen al beslissende factor.

- De inrichting van het college (op inhoud/expertise of naar affiniteit met provincie).

Zoals eerder in het hoofdstuk genoemd kan een college geselecteerd worden op expertise, maar het is ook denkbaar dat collegeleden geselecteerd worden op basis van affiniteit met een provincie. Dit is voor de Randstedelijke Rekenkamer mogelijk interessant, gezien de grotere verschillen tussen de provincies (bijv. Flevoland en Zuid-Holland).

- Draag zorg dat collegeleden voldoende tijd hebben voor alle provincies.

Wanneer gekozen wordt voor het gangbare model van drie parttime collegeleden moet een verdeling gemaakt worden zodat iedere provincie voldoende aandacht krijgt van de Randstedelijke Rekenkamer. Niet alleen in de gesprekken tussen Staten en het college (de vertegenwoordiging), maar ook bij het lezen van de onderzoeksrapporten: de collegeleden moeten voldoende inlezen om een onderzoek goed uit te kunnen dragen. Dit is bij de Randstedelijke Rekenkamer met vier provincies anders dan in de Noordelijke, Zuidelijke en Oostelijke rekenkamers waarbij er twee of drie provincies aangesloten zijn. In de interviews werd genoemd: *"... als je een collegemodel zou krijgen waarbij je ook nog provincies gaat verdelen, maakt dat het misschien uiteindelijk lastiger om die verbindende kracht te spelen die de huidige directeur/bestuurder wel doet. Het is geen onmogelijke opgave, maar wel een moeilijke voor het college."*

- Inrichting van de organisatie onder het college (met name de functie van directeur-secretaris).

Bij het collegemodel worden bestuurlijke taken gescheiden van directietaken. Spil in deze scheiding is de functie van directeur-secretaris die in principe het rekenkamerbureau aanstuurt maar ook secretaris van het college is. Over de functie van directeur-secretaris moet dus een besluit genomen worden. Met name in welke schaal deze functie wordt ingedeeld en welke taken de directeur-secretaris op zich neemt als secretaris van het college. Voor de directeurs taken moet daarbij ook rekening gehouden worden met het aanpassen van de huidige functies van plaatsvervangend-bestuurder en adjunct-directeur. Hoe andere rekenkamers dit financieel geregeld hebben is opgenomen in hoofdstuk 4.

2.5 Conclusie

Functioneren rekenkamer vooral afhankelijk van invulling functies

Bij het nemen van een besluit dienen betrokkenen in het achterhoofd te houden dat het functioneren van een rekenkamer (of organisatie van deze omvang) ook niet sterk verbonden is aan een bestuursmodel. In de eerder genoemde evaluatie van de Noordelijke Rekenkamer van Necker van Naam (2020) staat: *“De organisatievorm van de rekenkamer, tot slot, is volgens de onderzoekers geen belangrijke factor in haar succes of falen.”* Het functioneren van de Randstedelijke Rekenkamer hangt vooral samen met de invulling van de functies. Dit wordt in alle interviews beaamd. Dit geldt niet alleen bij een directeur/bestuurdersmodel maar ook bij een collegemodel. Aandacht voor een goed werving- en selectieproces is hoe dan ook een vereiste voor de periode nadat de huidige directeur-bestuurder afzwaait.

Financiële overwegingen geven objectieve doorslag

Het is dus aannemelijk dat een inhoudelijke keuze voor een model een normatieve basis heeft: persoonlijke voorkeuren van de besluitmaker. Dit maakt dat de financiële consequenties van beide modellen een objectievere grond zijn voor een van beide modellen. Dit lichten wij toe in het volgende hoofdstuk.

Tabel 2.1 Overzicht voor- en nadelen bestuursmodellen

Directeur/bestuurdersmodel	Collegemodel	Huidige (hybride) model RRK
+ Minder bureaucratie en korte lijnen	+ Meer natuurlijke checks and balances	+ Minder bureaucratie en korte lijnen
+ Platte organisatie	+ Ruimte voor debat, controle en reflectie	+ Platte organisatie
+ Duidelijkheid, bereikbaarheid en ‘slagkracht’	+ Verdeling van expertise in college	+ Duidelijkheid, bereikbaarheid en slagkracht
- Afhankelijk van invulling functie directeur-bestuurder	- Voldoende tijd/aandacht van college voor alle onderzoeken en provincies?	+ Toezicht op functioneren directeur-bestuurder via plv bestuurder
- Continuïteit van bestuurlijke taken bij uitval of overdracht	- Afhankelijk van vergaderschema college, niet snel kunnen opschalen van problemen	+/- Directeur-bestuurder moet schakelen tussen taken maar kan ook bij adjunct en plv taken beleggen: continuïteit beter geborgd
- Directeur-bestuurder moet schakelen tussen twee taken	- College staat meer op afstand van uitvoering onderzoeken	+/- Directeur-bestuurder werkt lang samen met plv bestuurder, daardoor nog zuiver toezicht?
- Directeur-bestuurder moet zelf feedback organiseren		- Blijft afhankelijk van invulling functie directeur-bestuurder

3 Financiën

3.1 Kosten bestuur Randstedelijke Rekenkamer

Op basis van de laatste twee jaarverslagen van de Randstedelijke Rekenkamer staan in tabel 3.1 de kosten voor het huidige bestuur van de Randstedelijke Rekenkamer weergegeven. Omdat de Randstedelijke Rekenkamer geen gevolg hoeft te geven aan de Wet Normering Topinkomens (de andere provinciale rekenkamers moeten dat wel) is een inschatting gemaakt van de bestuurskosten op basis van de inschaling en fte's. Er is een minimum en maximum van de totale kosten berekend zonder de werkgeverskosten. Om tot een totale schatting (inclusief werkgeverskosten) te komen hebben wij nog twee bewerkingen doorgevoerd:

- 1 De kosten van de adjunct-directeur (0,2 fte * salaris schaal 14) bij kosten voor het bestuur optellen uit de bureaunkosten.
- 2 De kosten voor het werkgeversdeel en vakantie- en eindejaarsuitkering (+20% kosten werkgeversdeel; +8% vakantiegeld; +8% eindejaarsuitkering) optellen bij de directeur-bestuurder kosten.

Dan komen wij tot een totaal van minimaal €140.000,- en een maximum van €200.000,- (gemiddeld: €170.000,-).

Tabel 3.1 Kosten Randstedelijke Rekenkamer in 2019 en 2020 (bron: jaarstukken)

	Randstedelijke Rekenkamer (2019)	Randstedelijke Rekenkamer (2020)
Directeur-bestuurder (fte)	1,2 (incl. 0,2 plv-bestuurder)	1,2 (incl. 0,2 plv-bestuurder)
Directeur-bestuurder (schaal)	17 CAP (€6.288,32 - €8.983,32)	17 CAP (€6.478,22 - €9.254,61)
Directeur-bestuurder (kosten)	Niet gespecificeerd; op basis van fte en inschaling: minimaal €90.500,- tot maximaal €130.000,-	Niet gespecificeerd; op basis van fte en inschaling: minimaal €93.000,- tot maximaal €133.000,-
Bureau (fte)	11,2 fte	9,9 fte
Bureau (kosten; excl. externe inhuur)	€1.295.729,-	€1.291.858,-
Waarvan kosten voor 0,2 fte voor adjunct-directeur (schaal 14)	€11.340,- tot €16.200,-	€11.685,- tot €16.690,-
Totale kosten bestuur (schatting incl. werkgeversdeel)	€135.000,- tot €195.000,-	€140.000,- tot €200.000,-

3.2 Vergelijking collegemodellen overige provinciale rekenkamers

Kosten bestuur collegemodel

Tabel 3.2 en 3.3 geven de kosten over 2019 en 2020 weer van de Noordelijke, Zuidelijke en Oostelijke Rekenkamers. In verband met de coronacrisis is besloten om de kosten te vergelijken op basis van twee jaren. Uit de onderstaande tabellen trekken wij de volgende conclusies:

- Een college bestaat uit ongeveer 0,4 fte en wordt ingeschaald op het niveau van een gedeputeerde (schaal 18).
- De totale kosten voor het bestuur van een dergelijk college komen uit op +- €45.000,- tot €50.000,-. In de Noordelijke Rekenkamer waren in deze jaren conflicten in het college, wat invloed heeft gehad op de samenstelling en de kosten gemaakt voor het college. Om die reden zijn de kosten van de Zuidelijke en Oostelijke Rekenkamer als aannemelijk geacht.
- De kosten voor de directeur-secretaris zijn ongeveer €125.000,-. Dit is afhankelijk van de inschaling (schaal 15 of schaal 16, zo blijkt uit de interviews).
- De totale kosten voor het bestuur (inclusief directeur-secretaris) komen daarmee uit op €170.000,- tot €175.000,-. Op basis van de aanname dat er gekozen wordt voor een collegemodel waarbij er 0,4 fte wordt vrijgemaakt voor invulling van het college.

Tabel 3.2 Kosten collegemodel provinciale rekenkamers 2020

	Noordelijke Rekenkamer	Zuidelijke Rekenkamer	Oostelijke Rekenkamer
Bron (Jaar)	Jaarverslag (2020)	Jaarverslag (2020)	Jaarverslag (2020)
Bestuur (fte)	0,25 fte (begroot op 0,4 fte)	0,4 fte	0,35 fte
Bestuur (schaal)	18 (€7.197,04 - €10.281,52)	Gedeputeerde (€9.192,33)	Gedeputeerde (€9.192,33)
Bestuur (kosten)	€28.666,-	€46.710,-	€49.468,-
Directeur (fte)	1	1	1
Directeur (kosten)	€112.050,-	€133.418,-	€121.448,-
Bureau (fte)	5,15 fte	5 fte	5,25 fte (vast) + 1 (flex)
Bureau (kosten; incl. directeur-secretaris, excl. externe inhuur en bestuur)	€489.134,-	€459.734,-	€567.388,-

Tabel 3.3 Kosten collegemodel provinciale rekenkamers 2019

	Noordelijke Rekenkamer	Zuidelijke Rekenkamer	Oostelijke Rekenkamer
Bron (Jaar)	Jaarverslag (2019)	Jaarverslag (2019)	Jaarverslag (2019)
Bestuur (fte)	0,3 fte	0,4 fte	0,35 fte
Bestuur (schaal)	18 (€7.197,04 - €10.281,52)	Gedeputeerde (€9.192,33)	Gedeputeerde (€9.192,33)
Bestuur (kosten)	€33.572,-	€49.448,-	€38.986,-
Directeur (fte)	1 (2 personen)	1	1
Directeur (kosten)	€183.990,- (2 personen)	€129.504,-	€121.026,-
Bureau (fte)	4,3 fte	5 fte	5,42 fte (vast) + 1 (flex)
Bureau (kosten; incl. directeur-secretaris, excl. externe inhuur en bestuur)	€469.899,-	€409.396,-	€546.167,-

3.3 Vergelijking directeurs-/bestuurdersmodel RMA

De kosten voor het bestuursmodel van de Amsterdamse rekenkamer vallen hoger uit dan de kosten voor het directeursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer. Reden hiervoor is dat de functie van de directeur-bestuurder van de RMA is ingeschaald op de schaal van wethouders, vergelijkbaar met schaal 18 van de provinciale salaristabel. De kosten voor de RMA vallen uit op +- €185.000,- blijkt uit het jaarverslag van 2020.

Tabel 3.4 Kosten directeur-bestuurdermodel Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam

	Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam (2019)	Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam (2020)
Directeur-bestuurder (fte)	1	1
Directeur-bestuurder (schaal)	Wethouders, klasse 11 ⁵ (€10.459,56)	Wethouders, klasse 11 (€10.668,75)
Directeur-bestuurder (kosten)	€174.560,-	€183.184,-
Bureau (fte)	16,44 fte	16,41 fte
Bureau (kosten; excl. externe inhuur en bestuur)	€1.639.002,-	€1.542.703

3.4 Uitdiensttreding

Een aanvullende analyse is gedaan omtrent de regeling voor de uitdiensttreding van de directeur-bestuurder. De directeur-bestuurder van de Randstedelijke Rekenkamer wordt op dit moment voor maximaal twee keer zes jaar benoemd. Indien de benoeming is geëindigd door het verstrijken van de termijn waarvoor deze is verleend, geldt het voormalig lid/directeur Randstedelijke Rekenkamer als betrokkene in de zin van de Regeling aanvullende voorzieningen bij werkloosheid (krachtens artikel B.13 van de CAP). Dit betekent dat hij naast een WW-uitkering recht heeft op een aanvullende voorziening. De duur van deze uitkering is afhankelijk van de leeftijd en het dienstverband van de directeur-bestuur bij beëindiging. Voor de functie van directeur-bestuurder is het voor de rekenkamer ongunstig wanneer van iemand na zijn 60^{ste} de benoemingstermijn afloopt omdat dan volgens de CAP tot de AOW-gerechtigde leeftijd een aanvullende voorziening betaald moet worden.

De hoogte van de uitkering na ontslag wordt de WW-uitkering gedurende de eerste 12 maanden per dag aangevuld tot 80 procent van het ongemaximeerde dagloon en tijdens de resterende uitkeringsduur tot 70 procent van het ongemaximeerde dagloon waarbij eventuele andere inkomsten verrekend worden volgens de verrekeningssystematiek die geldt voor de WW-uitkering.

Dit zijn algemene regels die gelden voor alle provincieambtenaren, dus bijvoorbeeld ook wanneer afscheid wordt genomen door reorganisatie van een directeur-secretaris. Het verschil bij de directeur-bestuurder is dat het gaat om een benoeming voor een bepaalde periode en er daarna *altijd* afscheid wordt genomen. Dit brengt dus ook zekere extra kosten met zich mee, zoals dit nu in de gemeenschappelijke regeling is geregeld. De regeling kent echter ook plichten, namelijk de plichten die horen bij een WW-uitkering waaronder een sollicitatieplicht en accepteren van passend werk (tot twee schalen onder de huidige schaal van de directeur-bestuurder).

⁵ Klasse 11 is de verwijzing in de gemeenschappelijke regeling. Klasse 11 bestaat op het moment van schrijven niet meer. Dit is nu klasse 9 (gemeenten met meer dan 375.001 inwoners).

Oplossingen:

- 1 Indien de directeur-bestuurder niet voor een bepaalde tijd maar voor onbepaalde tijd wordt benoemd ontstaat een zelfde soort constructie als bij een directeur-secretaris in het collegemodel. Bij niet functioneren kan dan afscheid worden genomen.
- 2 Er wordt ieder jaar geld gereserveerd voor de kosten van de aanvullende voorziening. Bijv. een jaarlijks bedrag van €30.000,- met een nader te bepalen maximum⁶.

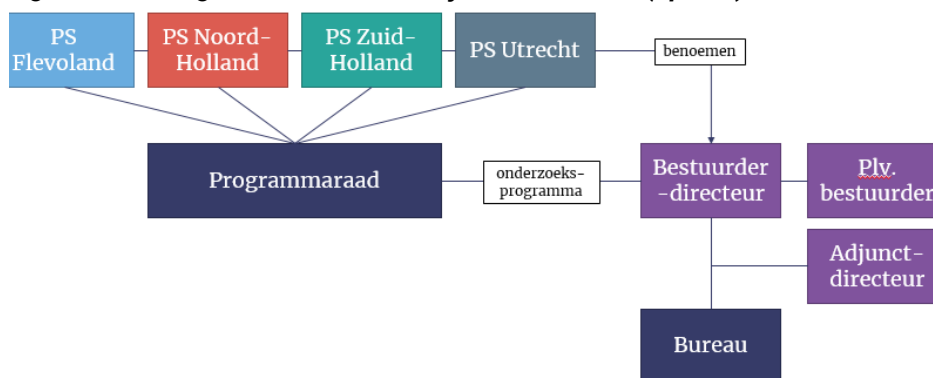
3.5 Conclusie

Uit het onderzoek volgen drie mogelijk opties in de keuze tussen het directeursmodel en het collegemodel. Deze staan hieronder kort toegelicht, met een overzicht van de kosten.

Optie 1: Huidige directeurs/bestuurders model aanhouden inclusief reservering afscheid directeur-bestuurder

Het handhaven van de huidige constructie betekent dat de kosten voor het bestuur van de Randstedelijke Rekenkamer nagenoeg hetzelfde blijven. Er kan voor worden gekozen een bedrag te reserveren om de kosten bij vertrek van een directeur-bestuurder op te vangen. In dat geval komen de kosten voor het gereserveerde bedrag er bij. Wij deden hierboven reeds het voorstel om €30.000,- te reserveren. Dit is opgenomen in tabel 3.5.

Figuur 3.1 Huidige model Randstedelijke Rekenkamer (optie 1)

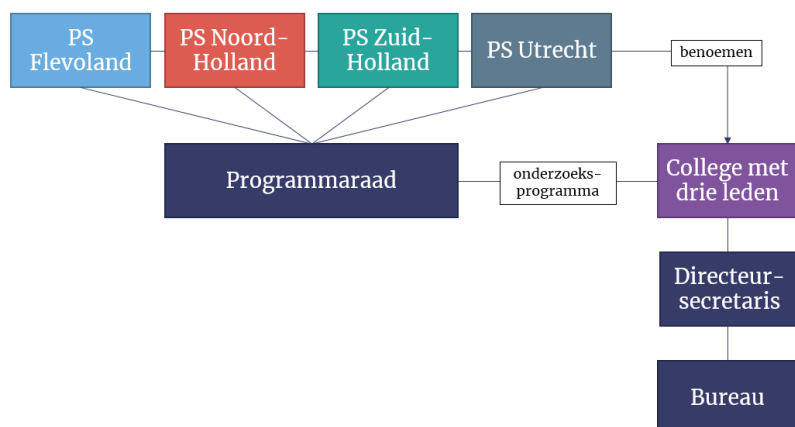


Optie 2: Overgaan naar collegemodel met drie collegeleden en een directeur-secretaris

De tweede optie is een zelfde model als in de andere provinciale rekenkamers wordt gehanteerd. Dit betekent dat er 1 fte komt voor een directeur-secretaris die ingeschaald wordt op schaal 15 van de CAP. Uit de interviews volgt het advies dat het college wel groter moet zijn dan in de andere provinciale rekenkamers. Waar in de Noordelijke, Zuidelijke en Oostelijke rekenkamer 0,4 fte beschikbaar is voor het college (voor resp. drie en twee provincies) is het aan te bevelen ook extra fte's op te nemen omdat de Randstedelijke Rekenkamer vier provincies in haar verzorgingsgebied kent. Aannemelijk is een totaal van 0,6 fte (0,3 fte voor de voorzitter en 0,15 fte voor de twee andere leden). De inschaling is op het niveau van een gedeputeerde.

⁶ Wanneer er gedurende twee benoemingsperioden (12 jaar in totaal) jaarlijks €30.000,- wordt gereserveerd is aan het einde van de tweede benoemingsperiode €360.000,- gereserveerd. Dit zal afdoende zijn om de grote meerderheid, zo niet alle, kosten bij een afscheid af te dekken. Het is namelijk aannemelijk dat niet het totale bedrag van €0,5 mln. betaald moet worden omdat er aan de regeling ook plichten verbonden zijn, zoals een sollicitatieplicht.

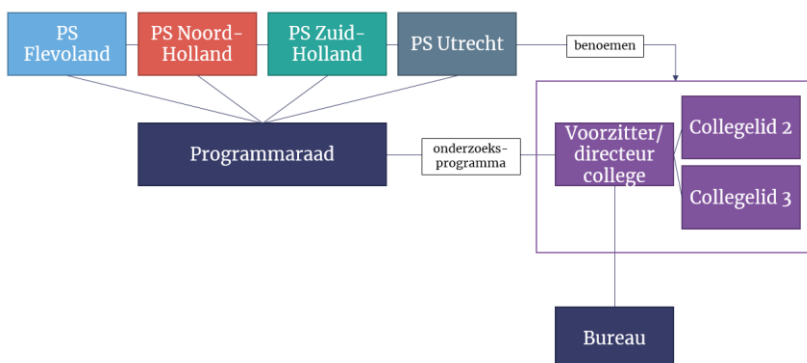
Figuur 3.2 Randstedelijke Rekenkamer met collegemodel (optie 2)



Optie 3: Overgaan naar collegemodel met drie collegeleden waarbij voorzitter de directeur is

Een laatste optie kwam naar voren uit de interviews en is een variant op het collegemodel waarbij de voorzitter van het college een fulltime functie is. De voorzitter vervult dan ook de directeurs taken van de rekenkamer en wordt in de bestuurlijke taken ondersteund door twee collegeleden (voor 0,2 fte). In totaal komt dit neer op een inschaling van 1,4 fte op de schaal van een gedeputeerde. Voordeel van deze inrichting is dat er voldoende aandacht is voor de bestuurlijke taken van de rekenkamer, omdat de voorzitter hierover kan schakelen met de andere twee collegeleden. Voor toezicht en continuïteit zijn verschillende opties mogelijk, waarbij het denkbaar is dat de voorzitter/directeur verantwoording aflegt aan collegeleden waarvan de termijnen niet synchroon lopen. Nadeel van deze constructie is dat het duurder is: ieder collegelid wordt ingeschaald als een gedeputeerde, waardoor ook directeurs taken op een hogere schaal dan in het reguliere collegemodel worden ingeschaald. En ook bij dit model blijft het voor de voorzitter/directeur kiezen tussen directietaken en bestuurlijke taken. Mogelijk dat vanuit het bureau dan ook rekening moet worden gehouden met het inrichten van een adjunct-directeurfunctie om overdraagbare taken op te pakken.

Figuur 3.3 Randstedelijke Rekenkamer met college en voorzitter-directeur (optie 3)



Tabel 3.5 Kosten verschillende opties voor bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer

	Optie 1	Optie 2	Optie 3
Bestuur (fte)	1,2 (incl. 0,2 plv-bestuurder)	0,6 fte	1,4 fte
Bestuur (schaal)	17 CAP (€6.478,22 - €9.254,61)	Gedeputeerde (€9.192,33)	Gedeputeerde (€9.192,33)
Bestuur (kosten)	Niet gespecificeerd; op basis van fte en inschaling: minimaal €140.000,- tot maximaal €200.000,-	€ 75.000,-	Niet gespecificeerd; op basis van fte en inschaling: minimaal €160.000,- tot maximaal €235.000,-
Directeur (fte)	Opgenomen bij bestuur	1	Opgenomen bij bestuur
Directeur (kosten)	Opgenomen bij bestuur	€125.000,-	Opgenomen bij bestuur
Optionele kosten reservering 'rechtspositieregeling'	€ 30.000,-	€0,-	€ 30.000,-
Kosten op jaarbasis	€170.000,- tot €230.000,-	€ 200.000,-	€190.000,- tot €265.000,-

4 Conclusies en aanbevelingen

Nu een inschatting van de kosten is gegeven en de inhoudelijke voor- en nadelen van beide modellen zijn belicht zetten wij de keuzes ten aanzien van het bestuursmodel hieronder op een rij en geven wij een advies.

Functioneren rekenkamer vooral afhankelijk van invulling functies

Bij het nemen van een besluit dienen betrokkenen in het achterhoofd te houden dat het functioneren van een rekenkamer (of organisatie van deze omvang) niet sterk verbonden is aan een bestuursmodel. In de eerder genoemde evaluatie van de Noordelijke Rekenkamer van Necker van Naam (2020) staat: *“De organisatievorm van de rekenkamer, tot slot, is volgens de onderzoekers geen belangrijke factor in haar succes of falen.”* Het functioneren van de Randstedelijke Rekenkamer hangt vooral samen met de invulling van de functies. Dit wordt in alle interviews beaamd. Dit geldt niet alleen bij een directeur/bestuurdersmodel maar ook bij een collegemodel. Aandacht voor een goed werving- en selectieproces is hoe dan ook een vereiste voor de periode nadat de huidige directeur-bestuurder afzwaait.

Financiële overwegingen geven objectieve doorslag

Het is dus aannemelijk dat een inhoudelijke keuze voor een model een normatieve basis heeft: persoonlijke voorkeuren van degene die een besluit moet nemen. Dit maakt dat de financiële consequenties van beide modellen een objectievere grond zijn voor een van beide modellen.

Tabel 4.4.1 Overzicht inhoudelijke voor- en nadelen zuivere bestuursmodellen en huidige hybride model

Directeur/bestuurdersmodel	Collegemodel	Huidige (hybride) model RRK
+ Minder bureaucratie en korte lijnen	+ Meer natuurlijke checks and balances	+ Minder bureaucratie en korte lijnen
+ Platte organisatie	+ Ruimte voor debat, controle en reflectie	+ Platte organisatie
+ Duidelijkheid, bereikbaarheid en 'slagkracht'	+ Verdeling van expertise in college	+ Duidelijkheid, bereikbaarheid en slagkracht
- Afhankelijk van invulling functie directeur-bestuurder	- Voldoende tijd/aandacht van college voor alle onderzoeken en provincies?	+ Toezicht op functioneren directeur-bestuurder via plv bestuurder
- Continuïteit van bestuurlijke taken bij uitval of overdracht	- Afhankelijk van vergaderschema college, niet snel kunnen opschalen van problemen	+/- Directeur-bestuurder moet schakelen tussen taken maar kan ook bij adjunct en plv taken beleggen: continuïteit beter geborgd
- Directeur-bestuurder moet schakelen tussen twee taken	- College staat meer op afstand van uitvoering onderzoeken	+/- Directeur-bestuurder werkt lang samen met plv bestuurder, daardoor nog zuiver toezicht?
- Directeur-bestuurder moet zelf feedback organiseren		- Blijft afhankelijk van invulling functie directeur-bestuurder

De Randstedelijke Rekenkamer heeft nu een hybride model met voordelen van beide modellen

Het bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer is op dit moment echter geen zuiver directeur/bestuurdersmodel maar een hybride model met elementen van het collegemodel in het directeur/bestuurdersmodel. Hierbij doelen wij op de inrichting van de plaatsvervangend bestuurder als klankbordfunctie. Hierdoor zijn er in het huidige bestuursmodel ook de noodzakelijk geachte checks and balances ingebouwd en is er ook ruimte voor debat, controle en reflectie. Daarnaast zijn er door de fulltime aanwezigheid van de directeur/bestuurder ook korte lijnen, duidelijkheid, bereikbaarheid en slagkracht.

Kosten maken geen verschil

Een objectieve vergelijking kan gemaakt worden op basis van de kosten. Uit de analyse van de jaarstukken van de Randstedelijke Rekenkamer, de overige provinciale rekenkamers en de Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam blijkt dat er nagenoeg geen verschil is tussen de kosten die voor het bestuur zijn gemaakt in 2019 en 2020. Enige verschillen worden veroorzaakt door de inschaling (bij de RMA) of een klein verschil in het aantal fte's (0,2) ten opzichte van de collegemodellen.

Indien collegemodel dan met 0,6 fte bestuur

Wanneer de Randstedelijke Rekenkamer zou kiezen voor een collegemodel dan is het aan te bevelen om meer fte vrij te maken voor de bestuurlijke taken van het college omdat de Randstedelijke Rekenkamer voor meer provincies onderzoek doet dan de andere provinciale rekenkamers. Dit is nader uitgewerkt in optie 2. De kosten voor dit model verschillen waarschijnlijk niet substantieel van het model van optie 1, waar bij het totaalbedrag bij optie 1 ook is voorzien in een reservering om de (mogelijke) kosten van het vertrek van een directeur-bestuurder op te vangen. Optie 3 is naar de mening van de onderzoekers niet wenselijk: het is een duurdere optie en de voordelen van deze optie zijn ook te organiseren (of zijn al georganiseerd) in optie 1. Bij deze vergelijking is er bovendien nog geen rekening gehouden met de kosten van het reorganiseren van de Randstedelijke Rekenkamer. Zo zal er bij de overstap naar een collegemodel (via ofwel optie 2 of optie 3) ook rekening gehouden moeten worden met een oplossing voor de functies van de plaatsvervangend bestuurder en de adjunct-directeur.

Advies is om huidig bestuursmodel te hanteren

Gekeken naar de drie uitgewerkte opties in hoofdstuk 3.5 komen wij tot het advies om het huidige bestuursmodel de komende jaren te blijven handhaven. Uit diverse eerdere onderzoeken komt naar voren dat het functioneren van een rekenkamer niet afhankelijk is van het model en dat er bij de Randstedelijke Rekenkamer de facto al geen sprake meer is van een zuiver directeur-/bestuurdersmodel. In de hybride vorm die de Randstedelijke Rekenkamer nu kent is aandacht gegeven aan de tekortkomingen van het model en is er voldoende aandacht voor risico's, continuïteit middels checks and balances. Inhoudelijk zien wij geen inhoudelijke voordelen van het collegemodel boven deze hybride vorm en is een keuze op inhoud vooral een normatieve.

Een collegemodel met 0,6 fte brengt ongeveer vergelijkbare kosten met zich mee als de huidige vormgeving van het directeur/bestuurdersmodel en is dus geen aanleiding om van bestuursmodel te wisselen. Indien overgestapt wordt brengt dit juist transitiekosten met zich mee.



Uit het bovenstaande volgt samengevat dat er voor een overstap naar het collegemodel:

- 1 Geen directe inhoudelijke voordelen zijn voor het functioneren van de Randstedelijke Rekenkamer en
- 2 er geen substantiële financiële voordelen zullen zijn.

Wel geven wij nog onderstaande twee overwegingen mee.

Zorg voor oplossing kosten aanvullende voorziening

Een financieel nadeel van het directeur/bestuurdersmodel zoals die nu is vormgegeven bij de Randstedelijke Rekenkamer zijn de kosten voor een aanvullende voorziening na afloop van de benoemingstermijn. Deze kosten zijn afhankelijk van leeftijd en aantal dienstjaren.

De Provinciale Staten kunnen het risico dat deze kosten onvoorzien gemaakt moeten worden op twee manieren mitigeren:

- 1 Indien de directeur-bestuurder niet voor een bepaalde tijd maar voor onbepaalde tijd wordt benoemd ontstaat een zelfde soort constructie als bij een directeur-secretaris in het collegemodel. Bij niet functioneren kan dan afscheid worden genomen.
- 2 Er wordt ieder jaar extra geld gereserveerd voor de kosten van de aanvullende voorziening. Hierbij is het ook een optie dat de voorziening ten laste komt van het beschikbare budget, hetgeen ten koste gaat van het onderzoeksbudget.

Kijk naar de financiële regeling van de kosten van de plaatsvervangend bestuurder

Uit de Randstedelijke Rekenkamer kwam nog de overweging mee om te kijken naar de financiële regeling rond de kosten van de plaatsvervangend bestuurder. De Provinciale Staten hebben eind 2016 / begin 2017 besloten een plaatsvervangend bestuurder aan te stellen voor 0,2 fte. Bij de reorganisatie in 2015 van de Randstedelijke Rekenkamer is rekening gehouden met 0,1 fte. De lasten van het verschil (0,1 fte) voor de plaatsvervangend bestuurder worden op het moment gedekt uit de bestemmingsreserve voor de plaatsvervangend bestuurder. Deze is tot en met het eerste half jaar van 2023 toereikend.

I&O Research Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
T (053) 200 52 00
E info@ioresearch.nl
KVK-nummer 08198802

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
T (020) 308 48 00
E info@ioresearch.nl

Provinciale Staten van Noord-Holland**Haarlem, 31 januari 2022****Onderwerp: Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer****Bijlagen:****- Rapport I&O research Onderzoek bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer****Inleiding**

In aanloop naar het besluit over de herbenoeming van de bestuurder-directeur van de RR, hebben de vier Provinciale Staten in het voorjaar van 2020 ¹ het besluit genomen om in de periode 2021-2022 een onderzoek uit te laten voeren naar de voor- en nadelen tussen het bestuurder-directeursmodel en het collegemodel.

Met deze Statenvoordracht informeert de subcommissie uit de Programmaraad ² u over het onderzoek dat wij in uw opdracht hebben laten uitvoeren en vragen wij u een besluit te nemen over het bestuursmodel van de RR. Het onderzoek is als bijlage opgenomen bij dit voorstel.

Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de financiële en organisatorische consequenties van de twee modellen voor de RR. Daarbij zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen: 1) financiën; 2) continuïteit en 3) risico's. Ook zijn de reeds genomen maatregelen zoals de benoeming van een plaatsvervangend bestuurder en een adjunct-directeur meegenomen. Tegelijk was het van belang te komen tot een objectieve vergelijking, eventuele subjectieve ervaringen met het werken onder het directeursmodel zijn daarom zo veel mogelijk buiten de analyse gehouden.

¹ Noord-Holland, statenbesluit 18 mei 2020, Statenvoordracht 17-2020.

² Artikel 15, lid 3 Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer. De subcommissie bestaat uit de Statenleden Stepanyan (Zuid-Holland), d'Hondt (Utrecht), Wijnen (Noord-Holland) en Beenen (Flevoland).

Offerteprocedure

In de maanden september-oktober 2021 hebben wij een offerteprocedure uitgevoerd. Er is bij drie bureaus (I&O-research, Berenschot en Necker Van Naem) een uitvraag gedaan. Na beoordeling op prijs en kwaliteit is aan I&O-research de opdracht gegund om het onderzoek uit te voeren. De kosten van het onderzoek zijn gefinancierd uit de post 'bestuurlijke vernieuwing' in de begroting van de Rekenkamer.

Onderzoeksmethode

I&O research is op 19 oktober 2021 gestart met het onderzoek. Het onderzoek is uitgevoerd door middel van deskresearch en het houden van interviews met betrokkenen. Er hebben interviews plaatsgevonden met:

- De bestuurder-directeur van de RR
- De voorzitter van de programmaraad en de secretaris van de programmaraad.
- De adjunct directeur van de RR.
- De plaatsvervangend bestuurder van de RR
- De leden van de subcommissie (groepsinterview).
- De contactpersonen bij de vier griffies van Provinciale Staten.

Daarnaast hebben gesprekken plaatsgevonden met bestuurders van de Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam (bestuurder-directeursmodel) en de Noordelijke en de Zuidelijke Rekenkamer (collegemodel).

Conclusie en advies

De RR heeft nu een hybride model met voordelen van beide modellen

De onderzoekers concluderen dat het bestuursmodel van de RR op dit moment geen zuiver bestuurder-directeursmodel is maar een hybride model waarbij elementen van het collegemodel in het bestuurder-directeursmodel zijn opgenomen. Hierbij wordt bedoeld op de inrichting van de plaatsvervangend bestuurder als klankbordfunctie. Hierdoor zijn er in het huidige bestuursmodel ook de noodzakelijk geachte checks and balances ingebouwd en is er ook ruimte voor debat, controle en reflectie. Daarnaast zijn er door de fulltime aanwezigheid van de bestuurder-directeur ook korte lijnen, duidelijkheid, bereikbaarheid en slagkracht.

In de onderstaande tabel zijn de inhoudelijke voor- en nadelen tussen de zuivere bestuursmodellen en het huidige hybride model opgenomen.

Directeur- bestuurdersmodel		Collegemodel		Huidige (hybride) model RR
+ Minder bureaucratie en korte lijnen.		+ Meer natuurlijke checks and balances.		+ Minder bureaucratie en korte lijnen.
+ Platte organisatie.		+ Ruimte voor debat, controle en reflectie.		+ Platte organisatie.
+ Duidelijkheid, bereikbaarheid en 'slagkracht'.		+ Verdeling van expertise in college.		+ Duidelijkheid, bereikbaarheid en slagkracht.
- Afhankelijk van invulling functie bestuurder-directeur.		- Voldoende tijd/aandacht van college voor alle onderzoeken provincies?		+ Toezicht op functioneren bestuurder-directeur via plv. bestuurder.
- Continuïteit van bestuurlijke taken bij uitval of overdracht.		- Afhankelijk van vergaderschema college, niet snel kunnen opschalen van problemen.		+/- Bestuurder-directeur moet schakelen tussen taken maar kan ook bij adjunct directeur en plv. bestuurder taken beleggen: continuïteit beter geborgd.
- Bestuurder-directeur moet schakelen tussen twee taken.		- College staat meer op afstand van uitvoering onderzoeken.		+/- Bestuurder-directeur werkt lang samen met plv. bestuurder, daardoor nog zuiver toezicht?
- Bestuurder-directeur moet zelf feedback organiseren.				- Blijft afhankelijk van invulling functie bestuurder-directeur.

Kosten maken geen verschil

I&O research heeft een objectieve vergelijking gemaakt tussen de verschillende bestuursmodellen op basis van de kosten³. Uit de analyse van de jaarstukken van de RR, de Noordelijke en Zuidelijke Rekenkamers en de Rekenkamer Metropoolregio Amsterdam (RMA) blijkt dat er nagenoeg geen verschil is tussen de kosten die voor het bestuur zijn gemaakt in 2019 en 2020. Enige verschillen worden veroorzaakt door de inschaling bij de RMA of een klein verschil in het aantal fte's (0,2) ten opzichte van de collegemodellen.

Advies: huidig bestuursmodel komende jaren handhaven

De onderzoekers van I&O research adviseren om het huidige (hybride) bestuursmodel van de RR de komende jaren te blijven handhaven. Uit diverse eerdere onderzoeken komt naar voren dat het functioneren van een rekenkamer niet afhankelijk is van het model en dat er bij de RR de facto al geen sprake meer is van een zuiver bestuurder-directeursmodel. In de hybride vorm die de RR nu kent is aandacht gegeven aan de tekortkomingen van het model en is er voldoende aandacht voor risico's, continuïteit middels checks and balances. Inhoudelijk zien de onderzoekers geen inhoudelijke voordelen van het collegemodel boven deze hybride vorm en is een keuze op inhoud vooral een normatieve.

Een collegemodel met 0,6 fte brengt ongeveer vergelijkbare kosten met zich mee als de huidige vormgeving van het bestuurder-directeursmodel en is dus geen aanleiding om van bestuursmodel te wisselen. Indien overgestapt wordt brengt dit juist transitiekosten met zich mee.

Uit het bovenstaande volgt samengevat dat er voor een overstap naar het collegemodel geen directe inhoudelijke voordelen zijn voor het functioneren van de RR en dat er geen substantiële financiële voordelen zullen zijn.

De onderzoekers van I&O research geven nog de onderstaande overwegingen mee.

Zorg voor oplossing kosten aanvullende voorziening en kijk naar de financiële regeling van de kosten van de plaatsvervangend bestuurder

Een financieel nadeel van het bestuurder-directeursmodel zoals die nu is vormgegeven bij de RR zijn de kosten voor een aanvullende voorziening na afloop van de benoemingstermijn. Deze kosten zijn afhankelijk van leeftijd en aantal dienstjaren. De RR kan het risico dat deze kosten onvoorzien gemaakt moeten worden op twee manieren mitigeren:

1. Indien de directeur-bestuurder niet voor een bepaalde tijd maar voor onbepaalde tijd wordt benoemd ontstaat een zelfde soort constructie als bij een directeur-secretaris in het collegemodel. Bij niet functioneren kan dan afscheid worden genomen.
2. Er wordt ieder jaar een bedrag (€ 30.000)⁴ gereserveerd voor de kosten van de aanvullende voorziening. Hierbij is het ook een optie dat de voorziening ten laste komt van het beschikbare budget, hetgeen ten koste gaat van het onderzoeksbudget.

³ Zie hoofdstuk 3 in de rapportage.

⁴ Zie paragraaf 3.4 in de rapportage.

Eind 2016 begin 2017 hebben de vier Provinciale Staten besloten een plaatsvervangend bestuurder aan te stellen voor 0,2 fte. Bij de reorganisatie in 2015 van de Randstedelijke Rekenkamer was rekening gehouden met 0,1 fte. De lasten van het verschil (0,1 fte) voor de plaatsvervangend bestuurder worden op dit moment gedekt uit de bestemmingsreserve voor de plaatsvervangend bestuurder. Deze is tot en met het eerste half jaar van 2023 toereikend.

Advies van de subcommissie aan de vier Provinciale Staten

Op 9 december 2021 heeft de subcommissie de concept-rapportage met de onderzoekers besproken. Wij vinden dat de onderzoekers een prettig en helder leesbaar rapport hebben opgeleverd. Het onderzoek is diepgaand genoeg en bevat heldere adviezen. Voordat aan ons een definitieve rapportage is aangeboden, heeft er feitelijk hoor-en-wederhoor plaatsgevonden tussen I&O research en de RR.

De subcommissie kan instemmen met het advies van de onderzoekers van I&O research om het huidige (hybride) bestuursmodel van de RR de komende jaren te blijven handhaven. Wij adviseren de vier Provinciale Staten om dit advies over te nemen.

Ten aanzien van de kosten voor een aanvullende voorziening na afloop van de benoemingstermijn (€ 30.000 per jaar) en de financiële regeling van de kosten van de plaatsvervangend bestuurder (0,1 fte), zullen wij de RR vragen e.e.a. bij voorkeur budgettair neutraal in de begroting van RR te verwerken. De (gewijzigde) begroting van de RR zal via de gebruikelijke procedure aan de vier Provinciale Staten worden voorgelegd waarbij de vier PS-en in de gelegenheid worden gesteld hun zienswijzen op de begroting bij de RR in te dienen.

Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

presidium van Provinciale Staten Noord-Holland,

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

dhr. E. Krijgsman, wnd. griffier

Ontwerpbesluit

Nr. 22-2022

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van het presidium van 31 januari 2022;

gelezen het rapport van I&O research;

gelet op artikel 4 van de Gemeenschappelijke Regeling Randstedelijke Rekenkamer,

besluiten:

- Het advies van de subcommissie uit de Programmaraad over te nemen inhoudende dat het huidige (hybride) bestuursmodel van de Randstedelijke Rekenkamer, bestaande uit een bestuurder-directeur (1,0 fte) en een plaatsvervangend bestuurder (0,2 fte), wordt gehandhaafd.

Haarlem, 4 april 2022

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Advies aan Provinciale Staten		Uw contactpersoon M.C.A. de Zwart AD/STG Doorkiesnummer 023-514 3756 zwartm@noord-holland.nl 28 maart 2022
T.b.v. Statenvergadering d.d.	4 april 2022	
Commissie	Economie, Financiën en Bestuur	
Datum commissievergadering	21 maart 2022	
Onderwerp: Voordracht 22: Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer		1 2

De commissie Economie, Financiën en Bestuur adviseert om de Statenvoordracht als hamerstuk te agenderen voor de PS-vergadering van 4 april 2022.

Voor de gemaakte opmerkingen over de voordracht zie hieronder het uittreksel uit het conceptverslag van de commissie EFB van 21 maart 2022.

5.a. Statenvoordracht Bestuursmodel Randstedelijke Rekenkamer

Toelichting: In aanloop naar het besluit over de tweede herbenoeming van de bestuurder-directeur van de Randstedelijke Rekenkamer hebben de 4 PS'en besloten om in de periode 2021-2022 een onderzoek uit te laten voeren naar de voor- en nadelen van het bestuurder-directeursmodel en het collegemodel. Naar aanleiding van dit onderzoek wordt aan de 4 PS'en een eensluidend Statenbesluit voorgelegd over het bestuursmodel en de voorkeur om te kiezen voor het huidige bestuurders-directeursmodel zoals vormgegeven door de Randstedelijke Rekenkamer. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 4 april 2022. Statenlid Van Wijnen (GL) is digitaal aanwezig om vragen te beantwoorden. Zij is lid van de Programmaraad RR en was lid van de subcommissie in wiens opdracht het onderzoek heeft plaatsgevonden.

Statenlid **Dulfer** (GL) dankt voor het onderzoek waar destijds door GL om verzocht is. De conclusie is dat het bestuursmodel niet veel invloed heeft op de resultaten van de Randstedelijke Rekenkamer, dat is vooral afhankelijk van de kwaliteit van de bestuurders. Ook financieel maakt het niet veel uit, daarom wordt voorgesteld het huidige model te handhaven. Hoe kijken de andere PS'en hiernaar en wat hebben zij geconcludeerd?

Dhr. **Heijnen** (CDA) is tevreden met de aansturing in de Randstedelijke Rekenkamer. Dat is tevens de conclusie van het onderzoek. De voordracht is een hamerstuk.

Mw. **Gonggrijp** (D66) stemt in met de voordracht, het is een hamerstuk.

Mw. **Van Meerten** (VVD) stemt in met de voordracht, het is een hamerstuk. Is het zo dat nu ook besloten wordt om de directeur-bestuurder te benoemen voor onbepaalde tijd?

Mw. **De Groot** (SP) stemt in met de voordracht, het is een hamerstuk.

Mw. **Van Wijnen** (GL) is blij met de uitkomsten van het onderzoek, die vergelijkbaar zijn met de onderzoeken van eerdere jaren. Het huidige bestuursmodel functioneert goed en de kosten zijn vergelijkbaar met andere bestuursmodellen. Noord-Holland was de enige provincie die extra borging noodzakelijk achtte, de overige provincies waren en zijn tevreden. De directeur-bestuurder is onlangs voor de derde en laatste periode benoemd. Voorlopig is geen andere benoeming aan de orde.

Statenlid **Dulfer** (GL) vindt het een hamerstuk. De financiering van de kosten van de plv. bestuurder verloopt niet helemaal zuiver, geadviseerd wordt om de volledige financiering in de exploitatie op te nemen. Graag aandacht hiervoor.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als hamerstuk wordt doorgeleid naar PS.

Provinciale Staten van Noord-Holland**Haarlem, 4 april 2022****Onderwerp: Benoeming twee leden in de jury van de Ribbius Peletier Penning****Bijlage:**

- Ontwerpbesluit

Inleiding

Provinciale Staten hebben op 31 januari 2022 een gewijzigd [reglement voor de uitreiking van de Ribbius Peletierpenning](#) vastgesteld. Met deze wijziging is het mogelijk gemaakt om de jury uit te breiden met twee leden die een complementair netwerk hebben aan het netwerk van de huidige leden van de jury.

In deze voordracht worden twee kandidaat-leden ter benoeming aan PS voorgedragen:

- mr. J. (Jacqueline) Prins MA, algemeen secretaris van de Sociaal-Economische Raad [mr. J. \(Jacqueline\) Prins MA | SER](#)
- dr. Joyce Juanita Sylvester, substituut ombudsman [\(Joyce Sylvester | Substituut Ombudsman\)](#)

Achtergrond

mr. J. (Jacqueline) Prins MA

Als lid voor de jury is gevraagd **mr. J. (Jacqueline) Prins MA**, sinds juni 2020 algemeen secretaris van de Sociaal-Economische Raad. In die hoedanigheid sprak zij op 27 oktober 2021 in een parlementaire hoorzitting van de Legal Affairs Committee van het Europees Parlement over 'diversiteit in Nederlandse directiekamers.' Zij was eerder werkzaam als directeur Emancipatie bij het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en daarmee trekker van het Emancipatiebeleid 2017-2021, dat zich richt op onder meer de arbeidspositie en financiële onafhankelijkheid van vrouwen, sociale veiligheid en genderdiversiteit & gelijke behandeling. Daarvoor heeft zij bij verschillende andere ministeries gewerkt, waaronder dat van Economische Zaken en van Infrastructuur en Milieu.

Eén van de nevenfuncties van Prins is het voorzitterschap van de NWA-programmacommissie Economische veerkracht van vrouwen ZonMw, een subsidieprogramma van de ministeries van OCW en SZW die samen met de Nationale Wetenschapsagenda investeren in het hele ecosysteem rondom drie groepen economisch kwetsbare vrouwen, om de economische zelfstandigheid van deze vrouwen te bevorderen.

dr. Joyce Juanita Sylvester

Als lid voor de jury is gevraagd **dr. Joyce Juanita Sylvester**. Sylvester is werkzaam als Substituut Ombudsman. De Substituut Ombudsman is vervanger van de Nationale Ombudsman en is verantwoordelijk voor de afhandeling van klachten van burgers tegen de overheid op het gebied van Strafrecht, Politie, Justitie, OM, Wonen, Leefomgeving, Mobiliteit, Zorg, Onderwijs, Werk en Inkomen. Hiervoor was Sylvester onder meer (wnd) burgemeester van Naarden, (wnd) burgemeester van Anna Paulowna en senator.

In 2021 won Sylvester de Landelijke Vrouw in de Media Award. De motivatie hiervoor was dat zij na de publicatie van haar autobiografie 'Bent ú de burgemeester' met haar media-optredens veel mensen heeft geïnspireerd. De jury vond dat Sylvester "dapper en waardig naar voren trad over een persoonlijk en maatschappelijk actueel thema. Ze kan met recht een pionier en rolmodel worden genoemd voor toekomstige generaties vrouwen van verschillende achtergronden met ambities in het openbaar bestuur."

Sylvester schreef met haar autobiografie over de eerste zwarte vrouw in ons land die waarnemend burgemeester werd. Zelf zei ze hierover in een interview: 'door het schrijven heb ik me weer gerealiseerd hoe kwetsbaar we als samenleving zijn. Kansengelijkheid is geen luxe, ze doet ertoe en moet bevochten worden.' De stemmers: "Ze is een krachtige persoonlijkheid die vanuit haar menszijn en haar levenservaring een grote rol speelt in het adresseren van de positie van vrouwen en die van women of colour in het bijzonder."

Proces en procedure

De voordracht met ontwerpbesluit wordt via het presidium ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten.

Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

presidium,

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

dhr. M.W. Admiraal, griffier

Ontwerpbesluit

Nr. 19-2022

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van het presidium van 4 april 2022;

gelet op artikel 3 van het Reglement Ribbius Peletier Penning;

besluiten:

Te benoemen tot lid van de jury van de Ribbius Peletier Penning:

- mr. J. (Jacqueline) Prins MA, algemeen secretaris van de Sociaal-Economische Raad
- dr. Joyce Juanita Sylvester, substituut ombudsman

Haarlem, 4 april 2022

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

PS-vergadering

Dossiernummer	9054
Extern Zaak ID	1776313
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	4 april 2022
Agendapunt	9
Titel	Agenda Slimme en Schone Logistiek (VD-21).
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Ingekomen stukken ter kennisname	28 februari 2022
PS-vergadering	4 april 2022

Toelichting

De logistieke sector is belangrijk voor Noord-Holland. Iedere dag zijn in onze provincie goederen op weg naar hun bestemming. Omdat er de komende jaren veel Noord-Hollanders bijkomen wordt het steeds drukker op onze vaar-, spoor-, en autowegen. Ook het goederenvervoer neemt toe. In de Agenda Slimme en Schone Logistiek beschrijft de provincie hoe zij, samen met andere overheden, ondernemers en kennisinstellingen, de logistieke sector ondersteunt en stimuleert om te verduurzamen en met behulp van slimme digitale systemen efficiënter te werken. Dat biedt ook kansen om de CO₂-uitstoot te beperken en de leefbaarheid in Noord-Holland te verbeteren.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

R.L. den Uijl

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145757

uijlr@noord-holland.nl

1 | 1

Betreft: Agenda Slimme en Schone Logistiek

Verzenddatum

17 FEB. 2022

Geachte leden,

Kenmerk

1776313/1776344

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

Uw kenmerk

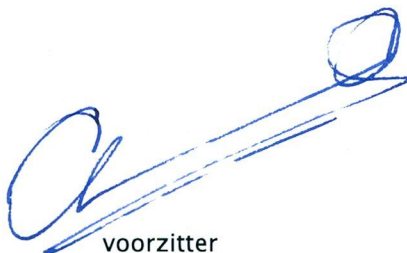
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen

- Voordracht
- Agenda Slimme en Schone Logistiek
- Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Agenda slimme en schone logistiek

Foto: Aerovista Luchtfotografie

AGENDA



VOORWOORD

Transport is een onmisbaar onderdeel van de bloedsomloop van Noord-Holland. Van individuele woningen, supermarkten, horeca, ziekenhuizen, kantoren, boerderijen, tot de grote industrieën, goederenvervoer is overal. De sector gaat echter grote veranderingen en uitdagingen tegemoet. Niet alleen moet een toekomstbestendige logistiek bijdragen aan welvaart en welzijn in de provincie, maar ook veel meer dan voorheen in balans zijn met een gezonde en veilige leefomgeving. Dit kan alleen als we samen met anderen zorgen voor efficiëntere goederenstromen, duurzame voertuigen, en minder overlast voor natuur en omgeving.

Daarom bouwen we als provincie aan een toekomstbestendig transportnetwerk waarvan schone voertuigen gebruik maken en dat minder overlast veroorzaakt voor natuur en omgeving. Sommige zaken kunnen we zelf doen, bijvoorbeeld als het gaat om provinciale infrastructuur. Maar voor andere opgaven zijn we afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties. Voor de realisatie van onze provinciale ambities zijn we dus inhoudelijk, financieel, en qua interventies afhankelijk van alle partners in de logistieke sector. Niemand kan het alleen.

Deze agenda vormt als uitwerking van de kaders van de Omgevingsvisie NH2050 en het Perspectief Mobiliteit ons handelingskader voor het goederenvervoer. We zetten hiermee een eerste stap om op korte termijn een aantal zaken gestructureerd op te pakken of te agenderen bij onze partners. Zo bepalen we bijvoorbeeld de toekomstige ontwikkeling van ons vaarwegennet, stimuleren we de regionale afstemming over zero-emissie stadslogistiek, faciliteren we de ontwikkeling van een netwerk van waterstofvulpunten door de markt, ondersteunen we de digitalisering van goederenketens en investeren we in de (main)portlogistiek en binnenvaartontwikkeling. Tegelijkertijd biedt de agenda inzicht in wat we voor de provinciale ambities gezamenlijk moeten realiseren voor de middellange en lange termijn. Ambities ten aanzien van mobiliteit, economie, duurzaamheid en de fysieke leefomgeving combineren we met de toekomstige ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer.

Deze Agenda Slimme en Schone Logistiek is:

- Het richtinggevend handelingskader voor de provincie voor goederenvervoer;
- Een vastgelegde provinciale aanpak op het gebied van logistiek met een routekaart;
- Een duiding van de verschillende provinciale rollen in het logistieke speelveld;
- Het overzicht van de inzet via de routekaart op de korte termijn;
- Het koersdocument voor volgende collegeperiodes (2023 t/m 2030);

Ook geeft deze agenda invulling aan de uitwerking van de Focus Smart Mobility voor het goederenvervoer. Dan gaat het onder meer om het aanleveren van informatie over logistiek voor verdere digitalisering, het onderzoeken van de potentie van logistieke hubs, het maken van regionale afspraken over stadslogistiek of het stimuleren van digitalisering van goederenketens voor vrachtbundeling. Met de inzet op duurzaam goederenvervoer proberen we ook bij te dragen aan de klimaatdoelstellingen van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland.

Goederenvervoer is belangrijk voor Noord-Holland. Met deze Agenda Slimme en Schone Logistiek bepalen we onze koers en onze nieuwe acties voor deze sector leggen we de basis om samen met onze partners te werken aan een toekomstbestendig, schoon en efficiënt logistiek systeem. Ik zie ernaar uit om samen met u aan een toekomstbestendig logistiek systeem.



Jeroen Olthof

INHOUD

4	1. introductie
4	1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?
5	1.2 Doel van deze agenda
5	1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven
6	1.4 Landelijke ontwikkelingen
7	1.5 Totstandkoming van deze Agenda
8	2. Logistiek en goederenvervoer in Noord-Holland
10	2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer
12	2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming
16	2.3 Ontwikkeling 3: Digitalisering
17	2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe
18	2.5 Hoofdpogaven
19	3. Perspectief voor de toekomst
19	3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk
20	3.2 Verduurzaming van het goederenvervoer
21	3.3 Goederenvervoer en logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving
22	4. Wat gaan we doen
22	4.1 Een stapsgewijze en adaptieve aanpak
24	4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk
25	4.3 Verduurzaming van het goederenvervoer
26	4.4 Logistiek en goederenvervoer in balans met de leefomgeving
27	5. Samenwerking en organisatie
28	5.1 Hoe geven we uitvoering aan de Agenda
29	5.2 Financiering
30	Bijlagen
30	1. Routekaart
34	2. Bronnenlijst
35	3. Overzicht relevante programma's en initiatieven
36	4. Impact coronacrisis

1. INTRODUCTIE

INTRODUCTIE

Constant zijn in Noord-Holland goederen in beweging. Transport is de bloedsomloop van de economie van Noord-Holland. Het is een komen en gaan van zeeschepen en goederentreinen in de haven van Amsterdam, terwijl vanaf Schiphol bloemen de hele wereld over gestuurd worden, en via de (vaar)wegen allerlei locaties worden bevoorrad en producten afgehaald worden. Van individuele woningen, supermarkten, horeca, ziekenhuizen, kantoren, boerderijen, tot de grote industrieën, goederenvervoer is overal aanwezig. Door de grote veranderingen zoals klimaatverandering, energietransitie, digitalisering, en woningbouw die op ons afkomen, staat het goederenvervoer voor grote opgaven.

Deze agenda bevat de ambitie en inzet van de provincie Noord-Holland om samen met partners te werken aan én te investeren in slim en schoon goederenvervoer. Een toekomstbestendige logistiek moet bijdragen aan welvaart en welzijn in de provincie, in balans met een gezonde en veilige leefomgeving.

Leeswijzer

Hierna wordt toegelicht waarom deze agenda nu nodig is, wat de status is en relatie met andere programma's en initiatieven, en hoe deze agenda tot stand is gekomen. **Hoofdstuk 2** bevat een beschrijving van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke netwerken in de provincie. Ook wordt hier ingegaan op belangrijke ontwikkelingen en opgaven die aan de basis liggen van deze agenda en is hierbij een overzicht gegeven van het bestaande beleid van de provincie. **Hoofdstuk 3** bevat het toekomstperspectief; de ambitie van de provincie als stip aan de horizon voor een slimme en schone logistiek. In **hoofdstuk 4** is dit vertaald naar een aanpak. In **hoofdstuk 5** is toegelicht hoe de provincie hier de komende jaren handen en voeten aan wil geven, in samenwerking met partners.

1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?

De provincie Noord-Holland staat door de grote transitie en veranderingen in het land voor grote uitdagingen. De mobiliteitsnetwerken in en tussen de steden en kernen van Noord-Holland zijn vaak overbelast en zorgen voor hinder in de omgeving. De bevolkingsgroei, verstedelijking en groeiende bedrijvigheid zorgen naast groei in mobiliteit ook specifiek voor extra goederenstromen in de provincie.

Noord-Holland is een provincie met een grote logistieke bedrijvigheid en met belangrijke mainports en veel regionale en lokale goederenstromen. 100.000 mensen werken direct in de logistiek en minstens een half miljoen werken in sectoren die daar direct mee te maken hebben. Samen maakt dit ongeveer 20% van het Bruto Regionaal Product van Noord-Holland. Daarom werkt de provincie al samen met veel partners om deze belangrijke economische sector verder te ontwikkelen en te verduurzamen. We hebben een goed (vaar)wegennet, goederenspoorverbindingen, en mainports die efficiënt met het achterland verbonden zijn. Dit maakt Noord-Holland een sterke logistieke regio in West-Europa. Maar er zijn in Noord-Holland ook relatief veel infrastructurele knelpunten voor het goederenvervoer. Hieruit blijkt de groei van het goederenvervoer, maar ook deels de problematiek van het goederenvervoer.¹ Deze knelpunten en voertuigverliesuren zijn grote kostenposten voor de logistieke sector. Vertragingen kosten de sector op de snelwegen rond 1 miljard euro, en 2 tot 5 miljard euro in de steden, in Nederland per jaar.²

1 Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.

2 Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020

Tevens hebben we te maken met een energietransitie en digitaliserings- en automatiseringstransitie die voor grote veranderingen gaan zorgen in de mobiliteit. Het goederenvervoer staat voor een bijzondere opgave door de grote complexiteit als gevolg van het gebruik van verschillende brandstoffen en digitale technieken die in de sector een rol gaan spelen, waarbij het nog niet zeker is welke techniek(en) doorslaggevend gaan zijn. Vanuit de Klimaatdoelstellingen moet de sector haar bijdrage leveren aan het halen van de Europese doelstelling van 55% CO₂-uitstoot reductie over alle sectoren samen in 2030. Deze opgave is per logistieke sector verdeeld. Zo is er in Amsterdam Logistics met de mainports afgesproken dat er minimaal 30% CO₂-uitstoot reductie moet zijn behaald in de logistiek in 2030, werkt de binnenvaartsector conform de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens naar een reductie van 40-50% in 2030, en moeten voertuigen in de zero-emissiezones van binnensteden in 2030 CO₂-neutraal zijn.³ Deze mondiale transitie zorgt er bijvoorbeeld voor dat de haven van Amsterdam omschakelt van een fossiele brandstofhaven naar een duurzame brandstofhaven met veel waterstofcapaciteit. Met de nieuwe Strategie voor Duurzame en Slimme Mobiliteit zet de Europese Unie (EU) ook in op het versterken, digitaliseren en verduurzamen van de logistieke sector. Digitalisering en verduurzaming gaan hand in hand. Ook het verplaatsen van vracht van de weg naar het spoor en het water (modal shift) ziet de EU als belangrijke stap hierin. Via onder andere de Trans-Europese Transportnetwerken (TEN-T), waarvan er drie door Noord-Holland lopen, wil de EU deze transitie grootschalig stimuleren.

De transitie naar duurzaam en slim transport is dan ook cruciaal voor de economische concurrentiekracht van de sector. Vervuulende voertuigen worden de komende jaren meer uit binnensteden geweerd en uitgefaseerd om gezondheidswinst te boeken. Vanwege digitalisering kan de efficiency van het transport groeien. Door het bundelen van ladingvolumes kunnen vertragskosten beperkt worden en kunnen bedrijven profiteren van elkaars logistieke netwerken. Vergroening en digitalisering van de sector levert grote economische kansen op, kan de bereikbaarheid verbeteren en gaat uiteindelijk zorgen voor kostenbesparingen bij de ondernemers. De logistieke sector kan in Noord-Holland door de aanwezigheid van een sterke IT-sector en de mainport Amsterdam-IX toonaangevend worden voor digitalisering, mits de kansen proactief opgepakt worden.

Voor de inwoners van de provincie Noord-Holland is het belangrijk dat goederenstromen zodanig gefaciliteerd worden dat er sprake is van een leefbare omgeving, waarbij de goederensector gebruik kan maken van een energie-infrastructuur die effectief en schoon goederenvervoer en economische activiteit mogelijk maakt. Daarbij moet de lucht gezond zijn om in te ademen, zoals beoogd in het door de provincie Noord-Holland ondertekende Schone Lucht Akkoord. Goederenvervoer is onderdeel van de bloedsomloop van de economie en van essentieel belang voor economische herstel na de coronacrisis. Helaas zorgt goederenvervoer in de huidige vormen ook voor bijvoorbeeld trillingen, geluidsoverlast, biodiversiteitsverlies en luchtverontreiniging. Daarom zijn slimme en duurzame vormen van stedelijke, regionale, en achterlanddistributie belangrijk om het klimaat leefbaar te houden en schade aan onze provincie te voorkomen tijdens de komende jaren van herstel. Zo kan goederenvervoer positief bijdragen aan het welzijn en de welvaart van iedereen.



3 Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020; Rijksoverheid, *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*, 2019; Rijksoverheid, *Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*, 2021

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 heeft de provincie opgeschreven dat de ontwikkeling van de verschillende Noord-Hollandse gebieden moet passen bij de specifieke kenmerken van de gebieden. In het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019 – 2023 is het principe van economische ontwikkeling met oog voor de negatieve effecten verder uitgewerkt door de koppeling van verstedelijking aan bereikbaarheid en het veranderen van wegvervoer naar vervoer via het water. Samen met de verstedelijkingsopgave, de bereikbaarheidsopgave, de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie, vragen deze politieke invulling van economische ontwikkeling en maatschappelijke ontwikkelingen om een gestructureerde provinciale inzet op het thema goederenvervoer.

1.2 Doel van deze agenda

De verwevenheid tussen verschillende thema's en opgaven neemt steeds verder toe en dat raakt in het bijzonder het goederenvervoer. Deze complexe opgaven kan de markt niet alleen oppakken. Intensieve samenwerking tussen (nuts-)bedrijven van verschillende sectoren, overheid en kennisinstellingen is daarvoor nodig. De provincie Noord-Holland is één van de overheden die hierin een belangrijke rol te spelen heeft. De aanpak voor goederenvervoer was verdeeld tussen verschillende programma's van de provincie. Door deze agenda voor logistiek wordt een totaaloverzicht van de provinciale rol en aanpak voor het goederenvervoer helder. Door de bundeling van onderwerpen in deze agenda kunnen provinciale belangen op gebied van bijvoorbeeld leefomgeving, natuur, ruimtelijke ordening en bereikbaarheid via het goederenvervoer beter ondersteund worden.

In deze agenda worden ambitie en keuzes van de provincie uitgewerkt voor de gewenste ontwikkeling van goederenvervoer in Noord-Holland. Ambities ten aanzien van mobiliteit, economie, duurzaamheid en de fysieke leefomgeving worden in samenhang nader uitgewerkt naar acties voor de toekomstige ontwikkeling van logistiek en goederenvervoer. Hiermee kiest de provincie koers hoe het goederenvervoer zich vanuit provinciaal oogpunt moet ontwikkelen en hoe de provincie daaraan bij kan dragen.

Het doel van de agenda is om de provinciale inzet te bepalen om het goederenvervoer in Noord-Holland versneld en gericht efficiënter te maken. Vanuit actieve samenwerking met de sector en kennisinstellingen ligt de provinciale focus op enkele speerpunten:

1. Het optimaal (multimodaal) gebruik van de Noord-Hollandse transportnetwerken in een netwerk van logistiek belangrijke knooppunten
2. Het verkleinen van de druk van goederenvervoer op de leefomgeving
3. Het verduurzamen van het goederenvervoer
4. Het verhogen van de efficiëntie van het goederenvervoer door digitalisering en smart mobility

Met deze agenda wordt een eerste stap gezet om op korte termijn een aantal zaken gestructureerd op te pakken. Tegelijk biedt de agenda inzicht in zaken die moeten worden uitgezocht om te bepalen welke acties voor de middellange en lange termijn nodig zijn.

1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven

Goederenvervoer heeft raakvlakken met verschillende belangrijke provinciale thema's. Daarom hangt deze agenda nauw samen met ander beleid. Zo raakt goederenvervoer bijvoorbeeld de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van stad en platteland, de doorstroming op de (provinciale) infrastructuur, het leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid), de klimaatopgave (CO₂-uitstoot), de energietransitie (elektriciteit en alternatieve brandstoffen), de stikstofproblematiek, de voedselvisie, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, de verstedelijkingsopgave, de havens en Schiphol.

In verschillende delen van het Noord-Hollandse beleid wordt reeds het goederenvervoer uitgelicht en worden activiteiten omtrent het goederenvervoer ondernomen. Zo wordt bijvoorbeeld in de voedselvisie 2020-2030 het inzichtelijk maken van de behoefte aan en de locaties van logistieke voedselhubs aangekondigd en wordt gewerkt aan het verminderen van voertuigkilometers. In de uitwerking van deze agenda worden deze verschillende logistieke elementen bij elkaar gepakt en wordt waar kansrijk een integrale aanpak voorgesteld.

Ter uitwerking van de omgevingsvisie en coalitieakkoord is in het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland de koppeling tussen verstedelijking en mobiliteit uitgewerkt waarbij de precieze rol van mobiliteit in de grotere provinciale opgaven geduid is. In het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP) is vervolgens in regionale samenwerking de ambitie op gebied van verduurzaming van de



mobiliteit bepaald. Het RMP vormt vanuit provinciaal perspectief het uitgangspunt voor de verduurzaming van het goederenvervoer. Met de inzet op duurzaam goederenvervoer probeert de provincie met deze agenda aan de RMP-doelstellingen bij te dragen.

In de Focus Smart Mobility is de provinciale strategie voor de digitalisering van de mobiliteit vormgegeven. De verschillende elementen die in de Focus beschreven staan voor goederenvervoer worden ofwel via het uitvoeringsprogramma Smart Mobility ofwel via deze agenda opgepakt. Additioneel vervult deze agenda de verdere uitwerking van de Focus naar andere logistieke dossiers, zoals verduurzaming. De bijdrage van deze agenda op de Focus Smart Mobility is het bijvoorbeeld aanleveren van basisinformatie over logistiek voor verdere digitalisering, het onderzoeken van de potentie van logistieke hubs, het opzetten van projecten met partners zoals een Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, of het stimuleren van de ontwikkeling van dataplatforms voor vrachtbundeling.

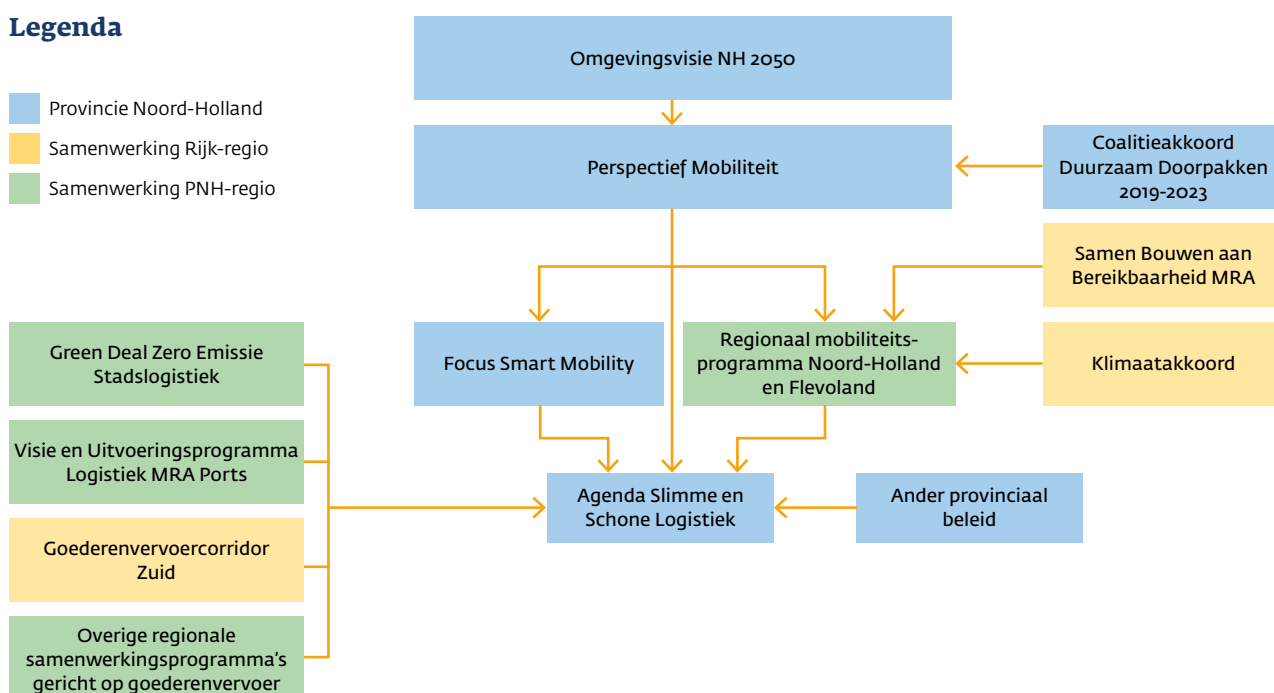
Deze agenda vormt vanuit die slimme en schone basis de provinciale uitwerking van de verschillende opgaven in het goederenvervoer. Het geeft invulling aan de duurzame en slimme ontwikkeling van het goederenvervoer in Noord-Holland, passend bij de grote ontwikkelingen en de omgeving.

In de figuur hieronder is de “beleidsopbouw” van de Agenda Slimme en Schone Logistiek weergegeven.

Afbeelding 1: Opbouw van de Agenda Slimme en Schone Logistiek

Legenda

- Provincie Noord-Holland
- Samenwerking Rijk-regio
- Samenwerking PNH-regio



In bijlage 3 is een overzicht opgenomen van relevante programma's en initiatieven waarin de provincie deelneemt in de samenwerking met partners, zowel in de regio als landelijk.

1.4 Landelijke ontwikkelingen

Schone logistiek

Binnen het Klimaatakkoord zijn de CO₂-reductie en de energietransitie de belangrijkste opgaven. Partijen hebben in het Klimaatakkoord onder meer de volgende afspraken gemaakt over de verduurzaming van de logistiek:

- Het inrichten van zero-emissie zones voor stadslogistiek;
- Het opschalen van zero-emissie bestelauto's en vrachtwagens inclusief stimuleringsregeling;
- Schone bouwlogistiek door zero-emissie bouwvoertuigen en mobiele werktuigen;
- Het vergroten van de efficiëntie in de logistiek;
- Het lobbyen voor strengere CO₂-normen voor voertuigen;
- Het bijmengen van biobrandstoffen.

De logistieke sector beweegt mee met de behoeften vanuit de samenleving en wordt schoner en slimmer. Het vervoersproces wordt steeds verder geoptimaliseerd: efficiëntere rijroutes en route-indelingen met als gevolg minder wachttijden, minder gemaakte wegkilometers en minder brandstofgebruik ('schonere kilometers'). De provincie heeft zich gecommitteerd aan het Klimaatakkoord en moet daarnaast invulling geven aan dossiers die het vrachtverkeer raken, zoals bijvoorbeeld het Schone Luchtakkoord, de stikstofaanpak en de vrachtwagenheffing van het Rijk. Aansluitend worden door gemeenten en private ondernemers in de provincie ook additionele verduurzamingsstappen gezet. Zo worden er bijvoorbeeld hublocaties voor stadslogistiek ontworpen als uitvoering van het landelijke Klimaatakkoord, stimuleren we vrachtfietsen met de Actieagenda Actieve Mobiliteit, en worden duurzame brandstofvulpunten uitgerold. Als provincie hebben we er belang bij dat ontwikkelingen en maatregelen in deze transitie op de verschillende niveaus – landelijk, regionaal en lokaal – elkaar versterken.

Slimme logistiek

Binnen de Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility, in de lange termijn Koers Smart Mobility van de provincie Noord-Holland en in de Focus Smart Mobility 2022-2025 is logistiek één van de onderwerpen waar de provincie de komende jaren inzet op wil plegen als het gaat om het bevorderen van modal shift, het verbeteren van verkeersveiligheid, het bevorderen van de doorstroming en de vermindering van de CO₂-uitstoot. Deze elementen zijn ook opgenomen in de nieuwe EU-strategie voor slimme en duurzame mobiliteit. De verregaande automatisering gaat naar verwachting leiden tot andere verkeersstromen en inzet van vervoersmiddelen. Automatisering leidt tot grote efficiëntie in warehousing en *handlingsprocessen*. Dit zorgt voor efficiëntere logistieke processen die effect hebben op goederenstromen. De provincie is van mening dat deze digitalisering goed is voor de concurrentiekracht van de sector.

De focus van deze agenda ligt voornamelijk op het goederenvervoer, niet op de bedrijfsmatige logistieke processen. Voor het goederenvervoer kan er een grote efficiëntieslag geslagen worden door de digitalisering. Daarom wordt met deze agenda digitalisering als basisaanpak van de goederenvervoerprojecten gezien. Het accent bij goederenvervoer ligt hierbij op een transitie naar slimme en schone logistiek. Gekeken wordt welke nieuwe technologieën en innovaties hieraan een succesvolle bijdrage kunnen leveren. Dit betreft ook ontwikkelingen als de vierentwintiguursbediening van bruggen en sluizen en de ontwikkeling van de Blauwe Golf in de provincie.

1.5 Totstandkoming van deze Agenda

Bij de voorbereiding van deze agenda zijn verschillende domeinen binnen de provincie betrokken, is gebruik gemaakt van beschikbare kennis, informatie en inzichten, en is voortgebouwd op bestaand beleid en bestaande afspraken. Hierbij is onder andere gesproken met verschillende andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen om de opgaven en mogelijke handelingsperspectieven voor deze agenda scherp te krijgen. Bedrijven zijn in een brede sessie eind 2020 betrokken om aan het begin van het traject input te leveren en zijn in september 2021 andermaal breed geconsulteerd. Eind 2021 zijn ook alle gemeenten in Noord-Holland gevraagd te reageren op de conceptagenda. Bij verschillende stakeholders is tussentijds kennis over de logistieke situatie opgehaald. Gedurende het opstellen van de agenda is informatie vanuit bedrijven en andere partners, zoals de Amsterdam Economic Board, verwerkt in de agenda. Hierbij zijn mogelijke rollen en de mogelijke inzet van instrumenten die de provincie tot haar beschikking heeft verkend. Eind 2021 is de agenda versterkt met een routekaart met een fasering met acties voor de korte termijn (2022-2024), een doorkijk naar de agenda voor de middellange termijn (2025 – 2030) en een ontwikkelperspectief voor de lange termijn (2030 en verder). De gesprekken met Provinciale Staten en belanghebbenden vormden hier belangrijke input voor. Ook is hier aandacht voor organisatie en financiering, en samenwerking met andere partijen. Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot deze agenda.

Deze agenda kent een gelaagde opbouw. Er is inzichtelijk gemaakt:

1. Hoe het logistieke speelveld in Noord-Holland eruitziet;
2. Welke logistieke ontwikkelingen de provincie Noord-Holland de komende tien tot twintig jaar ziet;
3. Hoe de logistieke gremia en opgaven in Noord-Holland met elkaar verband houden;
4. Welke kansen in de provincie aanwezig zijn om invulling te geven aan de opgaven;
5. Welke rol de provincie kan spelen om de transitie naar slimme en duurzame logistiek te versnellen en invulling te geven aan de opgaven;
6. Wat ervoor nodig is om die rol te vervullen.



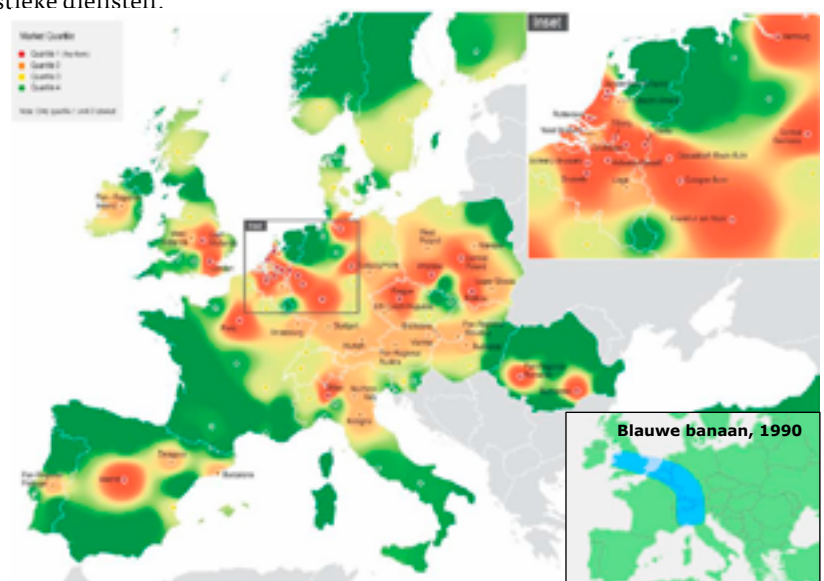
2. LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER IN NOORD-HOLLAND

LOGISTIEK EN GOEDERENVERVOER IN NOORD-HOLLAND

Noord-Holland heeft een relatief hoog welvaarts- en welzijnsniveau. Logistiek en goederenvervoer dragen hieraan bij en zijn randvoorwaardelijke pijlers van de maatschappij. Noord-Holland heeft een logistiek netwerk dat van hoge kwaliteit is met een goede (inter)nationale bereikbaarheid over de weg, per spoor en per binnenvaart, én internationaal voor de zee- en luchtvaart. Drie van de grote Europese transportcorridors (TEN-T) lopen door Noord-Holland. Bedrijven, zeker nabij strategisch gelegen knooppunten zoals rondom de haven van Amsterdam, Schiphol, de Greenports en de multimodaal bereikbare bedrijventerreinen, kunnen optimaal profiteren van de goede bereikbaarheid en logistieke faciliteiten. Ook leveren de hier gelegen bedrijven toegevoegde waarde aan elkaar, in samenhang met een onderliggend netwerk van regionale knooppunten. Een goed verbonden netwerk is hierbij van groot belang, met een goede aansluiting van bedrijventerreinen op de doorgaande (inter)nationale verbindingen.⁴

Hierdoor is logistiek een belangrijke banenmotor in Noord-Holland: ongeveer 100.000 mensen zijn direct werkzaam in het goederentransport in Noord-Holland en minstens een half miljoen in de bredere logistieke keten. Noord-Holland kent grote mainports en greenports die van (inter)nationaal belang zijn. Een kwart van alle toegevoegde waarde en banen op Schiphol komt bijvoorbeeld van de luchtvracht, namelijk 2,7 miljard euro.⁵ De Luchtvrachtmonitor 2018 toont het volgende beeld: Hoewel het luchtvrachtvolume op Schiphol met ruim 2% is gedaald in 2018 ten opzichte van 2017, is een stijging te zien van het aantal direct werkzame personen in Nederland van 14.016 (2017) naar 16.781 (2018). Ook is de directe toegevoegde waarde gestegen van €1,54 miljard naar €1,80 miljard. De stijgingen in 2018 zijn grotendeels het gevolg van stijgingen in de sectoren *opslag en dienstverlening voor transport* en het *wegvervoer*.⁶ En het Noordzeekanaalgebied (NZKG) met de Haven van Amsterdam heeft een toegevoegde waarde van 7 miljard euro.⁷ In totaal is de toegevoegde waarde van de brede logistieke sector ongeveer 20% van het Noord-Hollandse BBP.⁸ Ook andere (grote) werkgevers in Noord-Holland hebben een aanzienlijk belang bij logistiek en goederenvervoer in hun verdienmodellen. Tegelijkertijd zorgt de groeiende welvaart een toenemende vraag naar logistieke diensten.

Afbeelding 2:
Aantrekkelijkste
vestigingslocaties 2017
in vergelijking met 1990⁹



Bron: Prologis

⁴ ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

⁵ Decisio, *Economische betekenis van luchtvracht Schiphol*, 2019.

⁶ Air Cargo Netherlands, *Luchtvrachtmonitor 2018*, 2020.

⁷ Haven van Amsterdam, *Jaarverslag 2020*, 2021.

⁸ CBS, *De regionale economie 2018*, 2019.

⁹ ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

Het goederenvervoer staat echter voor grote veranderingen. De hoeveelheid te vervoeren goederen groeit, de energietransitie en digitalisering gaan de sector omvormen, de circulaire economie gaat zorgen voor andere vervoersbewegingen, en de internationale positie van Nederland en de Noord-Hollandse mainports als “Gateway to Europe” staat onder druk door de verandering van de wereldhandelsstromen, de internationale machtspositie en de groeiende economische kracht van Oost-Europese landen.¹⁰

De verschuiving van de logistieke kracht van West-Europa is goed zichtbaar op afbeelding 2. Waar in 1990 de “Blauwe Banaan” de hoofdlijn van economische ontwikkeling was, is in de jaren 20 een cluster van bedrijvigheid in heel Europa ontstaan. Om concurrerend te blijven moet de sector verduurzamen, digitaliseren en moeten de mobiliteitsnetwerken versterkt worden. Zonder deze stappen verliest de sector verder aan concurrentiekracht.

Keuzes over concurrentiekracht worden altijd gemaakt in onzekerheid over de toekomst. De Amsterdam Economic Board gebruikt daarom vier scenario's om grip te houden op de mogelijke ontwikkelingen van de economie en de samenleving richting 2040. De coronacrisis laat goed zien hoe plotseling de economie onder druk kan komen te staan. Voor het goederenvervoer is het daarom van groot belang hoe de goederenstromen zich gaan ontwikkelen. De coronacrisis heeft bepaalde ontwikkelingen zoals e-commerce versneld, maar ook de buffers van bedrijven om te investeren in nieuwe technologie mogelijk verminderd. Belangrijke ontwikkelingen om rekening mee te houden zijn bijvoorbeeld de verdere (industriële) ontwikkeling van de Europese interne markt en de ontwikkeling van de Oost-Europese landen, de ontwikkeling van het netwerk van duurzame brandstoffen en elektriciteit, de klimaatbestendigheid van infrastructuur, en de machtsstrijd van China en de Verenigde Staten op de wereldwijde en Europese goederenstromen.

In dit veranderende speelveld heeft de provincie een rol te spelen. In dit hoofdstuk worden de grootste ontwikkelingen geschetst. Daarbij gaan we achtereenvolgens in op de groei van het goederenvervoer, de energietransitie en verduurzaming, de digitalisering en druk op de leefomgeving. Deze ontwikkelingen zijn vertaald in vier hoofdpogingen voor de toekomst van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke ketens in de provincie:

2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer

Een eerste ontwikkeling is de groei van het goederenvervoer en de (onevenredige) druk die op de infrastructuur ontstaat. De verwachting is dat de komende jaren de groei van het goederenvervoer doorzet, onder andere door de groei van de bevolking. Op basis van de WLO-scenario's gaan we uit van een groei van 5-19% (2030), 8-31% (2040) en 17-60% (2050). Wel zit er verschil in de ontwikkeling van de goederenomvang in Noord-Holland afhankelijk van het hoge of lage scenario. In het lage scenario is er minder groei of zelfs krimp met minder groei of zelfs krimp van de goederenproductie in het noorden van de provincie en de Gooi-en-Vechtstreek, terwijl in het hoge scenario overal groei zit.¹¹ De overslag in Noord-Holland is de afgelopen jaren toegenomen, en blijft naar verwachting stijgen tot 2030 en 2040, vooral in het daily urban system van de MRA. Daarnaast is de bevolkingsgroei en daarmee samenhangende verstedelijking en infrastructurele projecten verantwoordelijk voor additionele groei van het goederenvolume. Deze groei zal per goederenstroom verschillen. Zo groeit containervervoer harder dan gemiddeld en zal het transport van bijvoorbeeld steenkool krimpen.

Gebruik van infrastructurele netwerken

Het goederenvervoer is in Noord-Holland multimodaal. Het maakt gebruik van de wegen, vaarwegen, spoorwegen (en deels buisleidingen). Op basis van landelijke cijfers blijkt dat ongeveer twee derde van het goederenvervoer plaatsvindt over de weg, een derde over water en 2,5% over het spoor. Door de voorspelde groei van de personenmobiliteit en het goederenvervoer neemt de druk op het totale transportsysteem toe. Dit zorgt ook voor extra vraag naar arbeidskrachten in de logistieke sector. Er is reeds sprake van een chauffeurstekort en tekort aan logistiek medewerkers in Nederland kijkend naar het aantal openstaande vacatures en de informatie die uit gesprekken met ondernemers naar voren komt. Uit de Netwerkstrategie MRA (2020) en het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (2021) blijkt dat in Nederland het wegvervoer tot en met 2040 met 47% groeit, en in de MRA met 52%. De hoofdwegen kennen in Noord-Holland daardoor knelpunten. Voor de binnenvaart zijn o.a. de Oranjesluizen een groot knelpunt. De knelpunten nemen daardoor toe zoals ook in onderstaand figuur te zien is.¹²

¹⁰ ING, *Sectorstudie Transport en logistiek Nederland van gateway naar logistieke hub*, 2020.

¹¹ Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.

¹² Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, *Multimodale netwerkstrategie MRA*, 2020.

Afbeelding 3: Knelpunten goederenvervoer¹³

Door grootschalige verstedelijking staat ook het spoorvervoer onder druk door toenemend aantal treinreizigers dat deels gebruik maakt van hetzelfde spoor. Maar ook door beperkingen om negatieve gevolgen van transport per spoor voor de leefomgeving in stedelijk gebied te voorkomen. Voor het spoorvervoer zit een knelpunt bij Weesp, waar goederentreinen concurreren met persontreinen om ruimte op het spoor. Ook de spoorpaden naar Duitsland via Oldenzaal en het traject naar Rotterdam kent grote beperkingen waardoor groei lastig te realiseren is. Het is wenselijk als de goederenstromen vanuit Rotterdam niet langer via Weesp zouden rijden.

Ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden als Haven-Stad heeft gevolgen voor de logistieke stromen en ruimtelijke ontwikkeling van de Haven van Amsterdam. Goede achterlandverbindingen zijn cruciaal voor deze logistieke hot-spots om te kunnen concurreren. Vanuit goederenvervoer gezien zijn watergebonden woongebieden als Haven-Stad niet altijd wenselijk omdat het de ruimte voor goederentransport over water en overslag van goederen beperkt. Een mainport als de Haven van Amsterdam heeft goede verbindingen nodig om te kunnen blijven functioneren als mainport. Projecten als de Sprong over het IJ moeten daarom vanuit goederenvervoer gezien het goederenvervoer niet hinderen. Nieuwe ontwikkelingen zoals strengere luchtkwaliteitsnormen dienen ook samen te gaan met mogelijkheden om de sector te helpen om die normen te halen waar het buiten de redelijke verantwoordelijkheid van de bedrijven ligt. Het is belangrijk dat de regio die belangen goed meeweegt bij ontwikkelingen op de verschillende corridors zodat de havengebieden goed kunnen blijven functioneren.

Aanvullend is het mogelijk dat meer containers over de weg vervoerd gaan worden (een 'reverse modal shift') doordat goederenvervoer over de weg mogelijk sneller verduurzaamt dan goederenvervoer over het water. Dit kan extra druk op capaciteits- en veiligheidsknelpunten opleveren in de MRA en mogelijk op lokaal niveau op verschillende plekken in de provincie.¹⁴

Naar de Noord-Hollandse provinciale waterwegen is in 2018 en 2019 onderzoek gedaan. Uit deze onderzoeken blijkt dat er sprake is van een dalend gebruik van de binnenvaart op de provinciale waterwegen, door o.a. groter wordende schepen en het verdringen van watergebonden bedrijfslocaties.¹⁵ De conclusie was ook dat

¹³ Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.

¹⁴ Topsector Logistiek, *Impactschatting risico reverse modal shift containervervoer*, 2020.

¹⁵ Panteia & Sweco, *Toekomst van Goederenvervoer over water in Noord-Holland: Inzicht in huidige en toekomstige stromen over provinciale vaarwegen*, 2018.

investeren in de vaarwegen kostbaar is,¹⁶ maar dat met een kernnet en gericht modal shift beleid er wel kansen zijn. Dit is afhankelijk van de economische ontwikkeling en de ontwikkelingen in het goederenvervoer over spoor en weg. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 groeit de binnenvaart tot 2040 in een hoog scenario in heel de provincie. In een scenario van lage economische ontwikkeling is er sprake van een krimp richting 2040 boven het Noordzeekanaalgebied.

Noord-Holland kent een uitgebreid netwerk van wegen, vaarwegen en spoorwegen. Voor het goederenvervoer wordt voornamelijk van de wegen gebruik gemaakt en van de hoofdvaarwegen (Noordzeekanaal, IJmeer en Amsterdam-Rijnkanaal). Door de groei van het goederenvervoer worden deze netwerken dus meer belast in de toekomst en zijn er knelpunten. Echter is deze belasting niet gelijk verdeeld. De vaarwegen bieden in principe potentie voor groei van de binnenvaart, zeker op het Noordhollandsch Kanaal en de Zaan, maar deze potentie wordt nog niet ten volle benut. Ook is er ruimte op andere momenten van de dag op de verschillende mobiliteitsnetwerken. De benutting van de capaciteit is nog niet optimaal. Ook het spoor heeft potentie voor goederenvervoer.

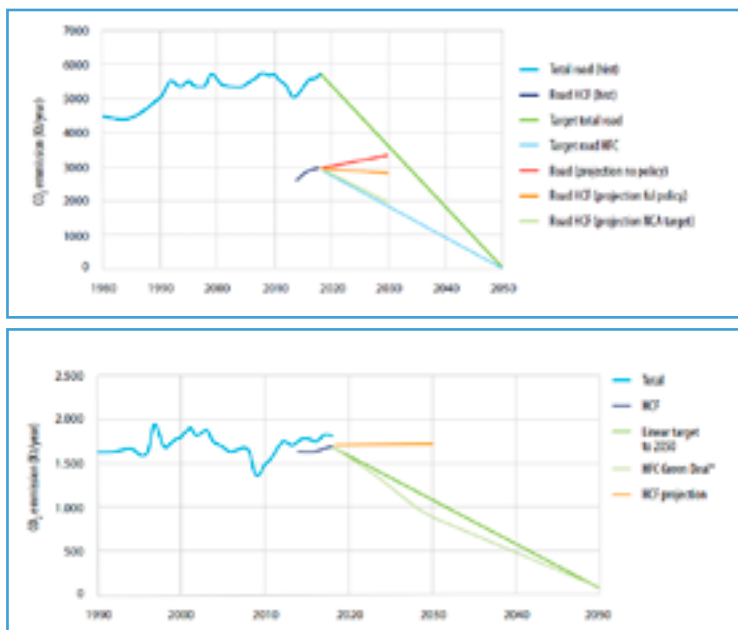
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming

CO₂-uitstoot

Een tweede grote ontwikkeling is verduurzaming. De energietransitie zorgt voor grote veranderingen in het goederenvervoer. De sector (exclusief lucht- en zeevaart) stoot op dit moment 30% van de totale uitstoot van mobiliteit in Noord-Holland uit. Het goederenvervoer staat daardoor voor een grote opgave om te verduurzamen. De sector moet in 2050 klimaatneutraal zijn en de jaren daarvoor volgens landelijke en regionale doelstellingen stappen zetten. Dat betekent dat al in de periode tot 2030 de logistieke sector een grote bijdrage moet leveren aan de doelstellingen van het RMP. Een uitsnede waar de logistiek hoeveel CO₂ uitstoot, en wat de besparingspotentie is (bijvoorbeeld lege ritten of type logistiek per voertuigklasse), wordt onderzocht in het project “dashboard logistieke stromen”. Deze informatie is nog niet voorhanden.

Voor het landelijke achterlandtransport is onderstaande afbeelding indicatief voor de opgave. Er moet een kentering in de aanpak komen. De Noord-Hollandse situatie is vergelijkbaar met deze grafieken. Wat duidelijk te zien is dat de verwachte ontwikkeling met de reeds ingezette beleidsinzet (de oranje lijnen) ver boven de noodzakelijke kentering zitten.

Afbeelding 4: Historische, geprojecteerde en gerichte CO₂-uitstoot van achterlandtransport (HCF) via de weg (boven) en het water (onder) in Nederland.¹⁷



¹⁶ 1Royal HaskoningDHV, Vervolgonderzoek goederenvervoer over water Provincie Noord-Holland, 2019.

¹⁷ CE Delft, Outlook Hinterland and Continental Freight, 2020

Verduurzaming zorgt voor een grote veranderende energievraag voor bedrijven. Waar nu diesel gebruikt wordt en gebruik gemaakt wordt van bestaande (besloten en openbare) tankinfrastructuur, gaat een grote vraag naar elektriciteit en alternatieve brandstoffen ontstaan. Het tempo van verduurzaming van het goederenvervoer hangt enerzijds af van de keuzes over en investeringen van transporteurs in hun transportmiddelen en anderzijds van de investeringen in de benodigde netwerken die voorzien in duurzame brandstoffen. Verduurzaming gaat nu via verschillende paden: via duurzame aandrijving van voertuigen (elektriciteit, groene waterstof, andere schone(re) brandstoffen), door efficiëntere voertuigen (o.a. super-ecocombi's en pakketfietsen), het verbeteren van de doorstroming op de infrastructuur, en efficiëntere logistiek (o.a. bundeling van ladingen) of overstap naar andere modaliteiten. Sommige keuzes worden door regelgeving als bijmengverplichting van biobrandstoffen of door het inrichten van zero-emissie zones gestimuleerd.

Duurzame transportvoertuigen

De verwachting van de samenwerking van laadinfrastructuurpartijen (E-laad.nl), is dat van al het transport over langere afstanden in 2035 volgens het middenscenario 42% elektrisch is. In de stadslogistiek is dat dan al 83%. De vertraging ten opzichte van stadslogistiek van het elektrificeren van het zware transport is te vinden in de gevraagde vermogens die nodig zijn voor het langere zware transport waardoor de ontwikkeling van de voertuigen langer duurt. Dit gaat zorgen voor een substantiële reductie van de CO₂-uitstoot.

Afbeelding 5: Prognose elektrificatiegraad van verschillende modaliteiten in 2035.¹⁸

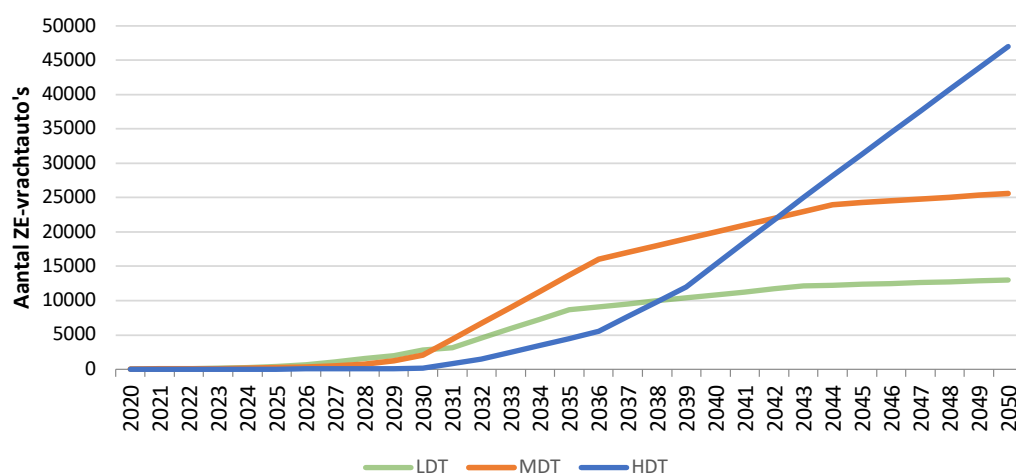
Soort	Huidig aandeel e-voertuigen*	Prognoses ElaadNL Outlook 2035 (midden scenario)		
		Aandeel e-voertuigen	Aantal e-voertuigen	Elektriciteitsvraag (TWh) per jaar
Personenvoertuigen	3,2%	35%	3.000.000	7,8
OV-bussen	25%	95%	4.700	0,6
Bestelvoertuigen	0,7%	61%	618.600	3,7
Trucks - stadslogistiek	0,6%	83%	25.000	1,2
Trucks - internationaal	0%	42%	48.500	4,9
Binnenvaart - containervaart	0%	51%	97	0,1
Bouwmaterieel**	0%	42%	24.625	0,9

* Gebaseerd op cijfers van RVO.

** Cijfers zijn inclusief weg- en waterbouw.

Deze groei van zero-emissie voertuigen gaat niet lineair. Het kent een exponentiële groei, die vanaf eind jaren 20 voor de verschillende segmenten (licht transport (LDT), middelzwaar transport (MTDT), en zwaar transport (HDT)) een eigen ontwikkeling doormaakt.

Afbeelding 6: Prognose van de groei van het aantal ZE-vrachtauto's in Nederland ¹⁹



¹⁸ ElaadNL, *Outlook Elektrisch Bouwen*, 2021.

¹⁹ EV Consult, *Transitiestudie verduurzaming wegtransport*, 2020.

Op dit moment zijn er onvoldoende middelen, voertuigen en brandstoffen om op korte termijn geheel over te stappen op alternatieve brandstoffen. Het gebruik van fossiele brandstoffen gaat daarom nog een tijd lang een belangrijke rol blijven spelen in het goederenvervoer. Dit drukt op de totale CO₂-reductie opgave.

De ontwikkeling van duurzaam goederentransportvoertuigen

Voor alle segmenten van transport wordt verwacht dat in de periode 2025-2028 de business case goedkoper wordt voor elektrisch rijden dan voor fossiel transport, te zien op onderstaande figuren.

Hoe zwaarder het transport, hoe langer het pad naar verduurzaming gaat duren. Voor waterstofvoertuigen ligt het omslagpunt nog een aantal jaren verder in de toekomst omdat de voertuigontwikkeling daar enkele jaren later op gang gekomen is dan bij elektrificatie. Doordat niet elke type rit qua ritprofiel gemaakt kan worden met een elektrisch voertuig, is een mix van waterstofvoertuigen, elektrische voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen waarschijnlijk in 2030.

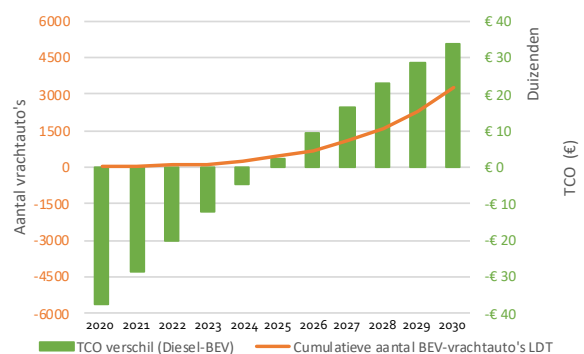
Om deze ontwikkeling door te maken moeten producten en afnemers nu investeren terwijl de kosten hoger zijn dan voor dieselvoertuigen. Sommige partijen doen dit om een strategische marktpositie te verwerven, of omdat ze de extra kosten kunnen vermarkten via duurzame marketing. Maar in het algemeen zijn de kosten nog te hoog voor grootschalige omslag.

De groei vanaf eind jaren 20 van ZE-vrachtauto's gaat daarom niet zonder slag of stoot. De kost- en gebruiksprijs voor de nieuwe voertuigen ligt nu vaak nog hoger dan de fossiele brandstofvoertuigen waardoor alternatieve financiering of hogere transportvergoedingen nodig zijn. En het samenwerken om ladingen te bundelen botst vaak op het niet willen delen van datastromen door bedrijven. Hiervoor is het ook noodzakelijk om een dekkende tank- en laadinfrastructuur te hebben. Wanneer de groei loskomt moet het netwerk klaar zijn om dit te kunnen faciliteren, anders kan de groei niet gerealiseerd worden.

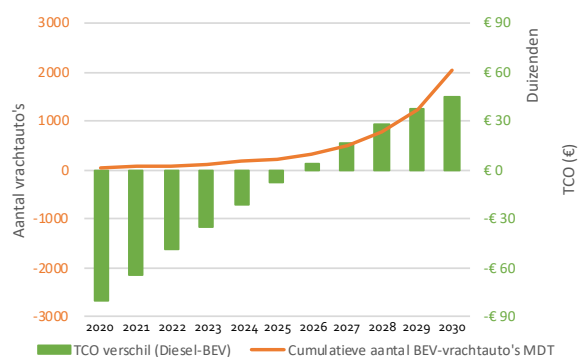
De transitie naar duurzame voertuigen vraagt om partijen die hun nek uitsteken en investeren. De provincie kan deze transitie ondersteunen door de uitrol van het laad- en tanknetwerk te stimuleren en om te zorgen voor coalities in de goederenketens die gezamenlijk de stap naar voren zetten. Dat kost nu geld, maar dat is inherent aan innovaties. De kosten gaan voor de baten uit.

Afbeelding 7: Prognose kostenontwikkeling verschillende transportsegmenten (licht, middelzwaar en zwaar transport).²⁰

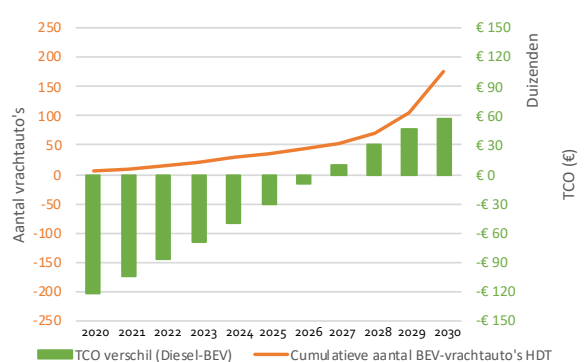
Transitiepad LDT-segment



Transitiepad MDT-segment



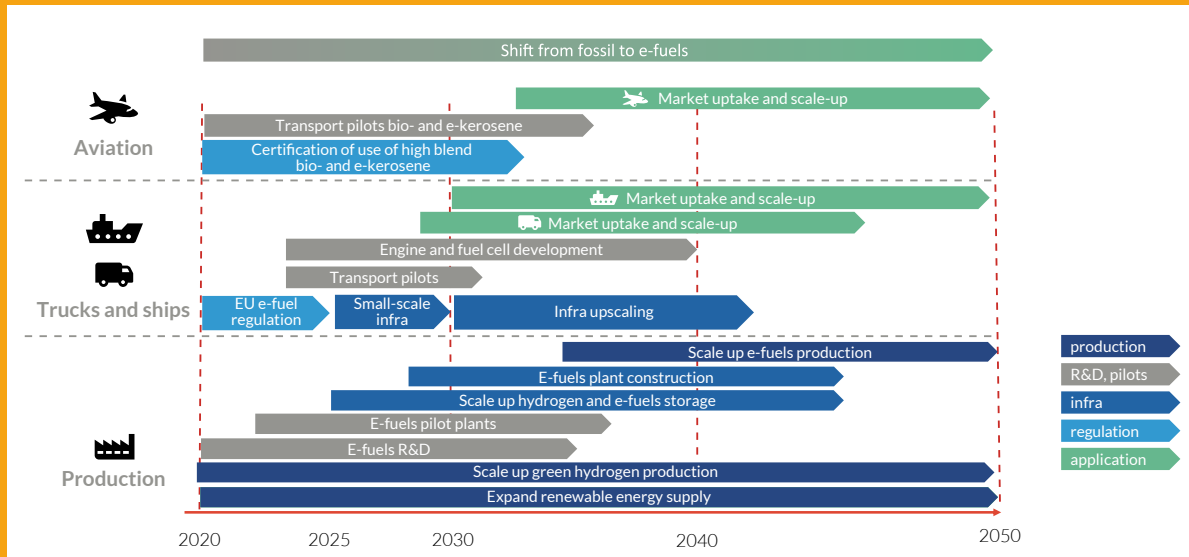
Transitiepad HDT-segment



²⁰ EV Consult, Transitiestudie verduurzaming wegtransport, 2020.

Voor waterstof komt TNO op basis van een studie naar de ontwikkeling van waterstof en de van waterstof afgeleide brandstoffen tot onderstaand schema. Daaruit wordt duidelijk dat de applicatie van waterstof op grootschalige manier in het transport enkele jaren na de grootschalige introductie van elektrificatie in transport plaats gaat vinden. Het is waarschijnlijk dat na 2030 een mix van batterij-elektrische voertuigen, waterstof aangedreven voertuigen en voertuigen op alternatieve brandstoffen rond zullen rijden. Energetisch gezien is elektrische voortstuwing efficiënter dan voortstuwing met waterstof of andere brandstoffen.

Afbeelding 8: Prognose van de ontwikkeling van waterstof en van waterstof afgeleide brandstoffen in verschillende sectoren.²¹



In de verduurzaming van het goederenvervoer worden er al goede stappen gezet. In steden wordt steeds meer gebruik gemaakt van lichte elektrische voertuigen (LEV's) voor transport of actieve mobiliteit (fietskoeriers). Grote bedrijven testen nieuwe voertuigen zoals elektrische vrachtwagens of biobrandstoffen uit om te kijken hoe die passen in de bedrijfsvoering. In 2021 is het eerste binnenvaartschip, de Alphenaar, volledig elektrisch aangedreven in Nederland in de vaart genomen.

Biobrandstof is een verzamelnaam voor brandstoffen die zijn gemaakt uit biomassa. Er zijn verschillende soorten. Bijvoorbeeld biodiesel, bio-ethanol, biogas of bio-butanol. Biobrandstoffen worden gemaakt uit plantaardig materiaal of afval zoals palmolie, koolzaad, suikerriet, maïs, graan, of frituurvet. De Europese Unie wil dat producenten duurzame en verantwoorde biobrandstof leveren. Dit staat in de Europese richtlijn hernieuwbare energie. De EU-landen hebben afgesproken dat in 2020 minimaal 10% van de brandstof uit alternatieve brandstoffen bestaat. Brandstofleveranciers moeten elk jaar een bepaalde hoeveelheid biobrandstoffen op de markt brengen. Bedrijven die brandstof leveren aan tankstations mengen daarom kleine percentages biobrandstof door benzine of diesel. Sommige luchtvaartmaatschappijen voeren al vluchten uit op biokerosine. Dat is gemaakt van plantaardig of dierlijk materiaal (zoals dierlijk vet).²² Uit wetenschappelijk onderzoek blijkt dat biobrandstoffen tot minder fijnstofuitstoot leiden, maar dat dit niet per se minder schadelijk is voor de volksgezondheid door verhoogde toxiciteit van de uitstoot (kleinere fijnstofdeeltjes). Afhankelijk van de productiemethoden en productielocatie van biobrandstofgrondstoffen is de CO₂-reductie groter ten opzichte van fossiele brandstoffen en kan de impact op de natuur verschillen. Wanneer er sprake is van landschapsverandering (land use change) kan de impact negatief zijn op klimaat en natuur.²³

Vrachtwagenfabrikanten ontwikkelen nieuwe modellen voor o.a. waterstof en elektrisch transport. De eerste waterstoftankstations in Noord-Holland zijn bijvoorbeeld in 2021 operationeel geworden en in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) is ook aandacht voor de logistieke laadbehoefte. Ook worden er laadpleinen

²¹ TNO, *E-Fuels, towards a more sustainable future for truck transport, shipping and aviation*, 2020.

²² Rijksoverheid, *Biobrandstoffen*, 2021 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/milieuvriendelijke-brandstoffen-voor-vervoer/biobrandstoffen>

²³ Jeswani, Harish K., Chilvers, Andrew, en Adisa Azapagic. *Environmental Sustainability of Biofuels: A Review. Proceedings of the Royal Society A, Volume 476, no. 2243*. November 2020.



ontwikkeld, zoals bij Deudekom in Duivendrecht. In 2021 is de Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL) door MRA-Elektrisch voor de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland opgesteld. Voor goederenvervoer is daar ook de laadbehoefte bepaald. Het bepalen van de behoefte op regioniveau betekent echter niet dat op lokaal niveau ook de infrastructuur op tijd klaar is om de komende vraag naar elektriciteit en alternatieve brandstoffen te kunnen voorzien.

Op lokaal niveau is in Noord-Holland zichtbaar dat de elektrificatie of aandrijving via andere brandstoffen van het wagenpark niet zonder meer mogelijk is. Deze is afhankelijk van voldoende laadmogelijkheden en stroom- en brandstofleveringen op de locaties waar de bedrijven laden en/of tanken. De verscheidene logistieke segmenten hebben verschillende ritprofielen en dus andere laadbehoeftes. Via de aanpak van MRA-Elektrisch wordt gewerkt aan het realiseren van de laadinfrastructuur. De tekorten op het elektriciteitsnetwerk, in opwek- of afnamemogelijkheden – in grote delen van Noord-Holland beperken de mogelijkheden om over te stappen op elektrische voertuigen. Vanuit het goederenvervoer bezien moet er zekerheid zijn van voldoende afnamemogelijkheden voor stroom. De alternatieve brandstoffen, zoals waterstof, worden de komende jaren voornamelijk door de havengebieden van Den Helder en het Noordzeekanaalgebied verder ontwikkeld. Voor het goederenvervoer is het belangrijk dat de waterstofontwikkeling ook uitstraalt naar het wagenpark. De ontwikkelingen in deze gebieden, onder andere met de nog te ontwikkelen Havennota Noord-Holland en de ontwikkelingen in het NOVI-gebied NZKG, zijn belangrijke elementen voor verdere vormgeving van de energietransitie en de logistiek in Noord-Holland. Regelgeving op Europees en Rijksniveau ondersteunt de ontwikkeling van deze omslag.

2.3 Ontwikkeling 3: Digitalisering

Nieuwe technologieën in de auto, mobiliteitsdiensten en alternatieve vervoerswijzen zorgen ervoor dat mobiliteit slimmer, schoner en veiliger wordt. Ook het mobiliteitsgedrag van gebruikers verandert, mede door toenemende aandacht voor klimaat, milieu, gezondheid en duurzaamheid (Focus Smart Mobility, 2021). Er komt steeds meer data beschikbaar waardoor bedrijven beter geïnformeerd kunnen worden over de actuele verkeerssituatie (zoals de beschikbaarheid van verbindingen en verstoringen op het wegennet) en waardoor ze efficiënter in de provincie kunnen reizen (Koers Smart Mobility). Door digitalisering en automatisering zullen de vervoersstromen wijzigen en daardoor ziet het mobiliteitssysteem er in de toekomst anders uit dan nu.

Digitalisering en automatisering wordt in de logistieke sector steeds vaker ingezet. Enerzijds door innovaties als bijvoorbeeld het fysieke internet (internet of things). Daardoor is het mogelijk informatie tussen bedrijven te delen en om efficiëntere logistieke processen vorm te geven. Zo kunnen bijvoorbeeld goederenstromen gemakkelijker gebundeld worden en is er minder lokale goederenopslag nodig. Hierdoor kan het aantal lege of halfvolle vervoersbewegingen beperkt worden en zijn er in totaal minder verkeersbewegingen nodig. Het delen van data tussen bedrijven en overheden is hiervoor cruciaal. De communicatie tussen voertuigen en de infrastructuur zorgt er anderzijds voor dat transporteurs efficiënter, veiliger en duurzamer kunnen rijden. En

uiteindelijk kan automatisering van het vervoer bijvoorbeeld zorgen voor optimalere benutting van de infrastructuur (bijvoorbeeld meer vervoer 's nachts met stille zero-emissie voertuigen in plaats van overdag of met een ander transportmiddel). Door digitalisering wordt het ook gemakkelijker om meervoudig ruimtegebruik mogelijk te maken. Zo kunnen laad- en losplekken in de ochtend beschikbaar zijn voor transporteurs en in de middag omgetoverd worden tot terrassen. Ook het vervoer door de lucht, via drones, of via een hyperloop is mogelijk op termijn en kan zo de bestaande fysieke infrastructuur ontlasten.

De ontwikkelingen in de digitalisering gaan snel en de kansen voor een grotere efficiency zijn groot. Bestaande en nieuwe partijen zien kansen om een meer datagerichte invulling te geven aan de mobiliteit. Dit kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de logistieke sector waar traditionele transportbedrijven concurrentie krijgen van nieuwe bedrijven met een sterke ICT-achtergrond. Dit heeft effect voor bedrijven en reizigers in Noord-Holland, maar ook voor de provincie als beleidsmaker.

2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe

De vierde ontwikkeling is de relatie tussen goederenvervoer en de leefomgeving. Door verstedelijking en de verwachte toename van het goederenvervoer ontstaat een toenemende druk op de leefomgeving, terwijl de leefbaarheid en het landschap rondom infrastructuur vaak al onder druk staan. Ook het thema gezonde leefomgeving groeit in Nederland aan aandacht, met gevolgen voor milieuvervuilende bedrijvigheid en transport. Verstedelijking zorgt voor bouwlogistiek tijdens de bouw van de faciliteiten, maar ook voor extra goederenstromen na oplevering van de woningen. Zonder maatregelen kunnen negatieve effecten toenemen en kunnen beperkingen ontstaan voor het goederenvervoer als gevolg van voorwaarden die worden gesteld om bijvoorbeeld geluidhinder, overlast door trillingen, verkeersveiligheid, externe veiligheidsrisico's of een slechte luchtkwaliteit te voorkomen.

Aangaande de leefbaarheid zijn er enkele belangrijke ontwikkelingen te zien.

1. In navolging van het Klimaatakkoord werken meerdere steden in Noord-Holland aan het inrichten van milieu- en/of zero-emissie zones voor stadslogistiek en hubs. Projectontwikkelaars en logistieke bedrijven spelen hierop in door hubs te ontwikkelen en te exploiteren.
2. Er is een landelijk Schone Lucht Akkoord (SLA) dat streeft naar een gezondheidswinst van minimaal 50% in 2030 t.o.v. 2016. De provincie Noord-Holland is onderdeel van dit akkoord. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen vanuit het goederenvervoer moet dus beperkt worden. Deze agenda draagt ook bij aan het behalen van de gezondheidsdoelen uit het Schone Lucht Akkoord door de aandacht voor schone lucht nadrukkelijk mee te nemen in het goederenvervoerbeleid (zie hoofdstuk 3) en de focus van acties gericht op verduurzaming en terugdringen van milieuvervuiling (hoofdstuk 4).
3. Het goederenvervoer raakt ook de stikstofproblematiek. De zware voertuigen en binnenvaartschepen veroorzaken stikstofuitstoot. Op sommige plekken in Noord-Holland lopen de goederencorridors ook langs kwetsbare natuur of Natura2000-gebieden. Uitstootreductie van stikstof op die locaties en in het goederenvervoer in algemene zin is noodzakelijk volgens de nieuwe stikstofaanpak. Daarom grijpen o.a. de havens in door technische installaties zoals katalysatoren te verplichten.
4. Op verschillende plekken doen zich leefbaarheidsknelpunten voor, met name langs het spoor in stedelijk gebied, maar ook langs vaar- en autowegen. Bijvoorbeeld in Amsterdam zijn de kademuursderrate kwetsbaar dat zware vrachtwagens geweerd worden. Het risico bestaat dat per geweigerde vrachtwagen meerdere kleine voertuigen moeten rondrijden. Ook de ontwikkeling van knooppunten vraagt aandacht, waar ruimte wordt geboden aan logistieke bedrijvigheid. Ontwikkeling van bedrijven kan samengaan met druk op de kwaliteit van de leefomgeving. De (negatieve) impact van logistieke distributiecentra kan fors zijn. Echter kunnen deze ook een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving, mits slim geclusterd, zoveel mogelijk op bestaande terreinen en ingepast in het landschap.
5. Er worden ook in Noord-Holland goederen vervoerd die gevaarlijk kunnen zijn voor de omgeving. In Nederland is voor de hoofdinfrastructuur een Basisnet vastgesteld. Dit wettelijk kader bepaalt wat waar in welke hoeveelheid vervoerd kan worden. Deze routes zijn belangrijk voor de stroom van gevaarlijke stoffen door de provincie. Er zijn bijvoorbeeld grenzen aan bebouwing toegestaan rond het Basisnet. Vanuit het goederenvervoer is het belangrijk dat de routes begaanbaar blijven voor transport van gevaarlijke goederen en dat verstedelijking niet zorgt voor verlegging van de routes, beperkingen op de routes of onwenselijke lig- en wachtplaatsen. Ook clustering van bedrijvigheid is vanuit deze gedachte logisch.
6. Door de groeiende stadsbevolking en de verwachte economische ontwikkeling neemt de behoefte aan

bouw- en renovatiewerkzaamheden in steden toe. Bij een onzorgvuldige aanpak hebben transportactiviteiten ten behoeve van bouwwerkzaamheden echter een negatief effect op de omliggende buurt. De bouw is verantwoordelijk voor naar schatting 15 tot 20 procent van de vrachtwagens en 30 tot 40 procent van de bestelwagens in steden. Om milieutechnische, maatschappelijke en economische redenen is er behoefte aan slimmere, schonere en veiligere oplossingen voor bouwlogistiek in stedelijke gebieden.²⁴

7. De verstedelijking raakt op punten ook de huidige logistieke bedrijfslocaties, zoals de Haven van Amsterdam. Door de behoefte aan woningbouw staan dit soort bedrijfslocaties onder druk. Dit kan de economische potentie van de sector in Noord-Holland beperken.

2.5 Hoofdpogaven

Op basis van de hiervoor beschreven ontwikkelingen ziet de provincie vier hoofdpogaven voor de toekomst van het goederenvervoer als onderdeel van de logistieke ketens in de provincie:

- **Het transportnetwerk is onvoldoende toekomstbestendig:** Richting de toekomst worden knelpunten verwacht door een toenemende druk op de infrastructuur (vooral het wegennet, en daarnaast spoor). Dat is nadelig voor de concurrentiepositie van de provincie. Bovendien worden de multimodale netwerken onvoldoende slim benut; de potentie van de binnenvaart en spoor wordt nog niet optimaal benut. Ook staan sommige goederencorridors onder druk door toenemende verstedelijking.
- **Goederenvervoer en logistiek staan voor een grote opgave voor verduurzaming:** Er worden stappen gezet, maar verduurzaming gaat niet snel genoeg om klimaatneutrale en circulaire doelen te halen, zowel voor het transport over de weg, als over het water. Een belangrijk knelpunt is de toepassing van alternatieve duurzame brandstoffen en het realiseren van het hiervoor benodigde energienetwerk en laadinfrastructuur.
- **Goederenvervoer en logistiek zorgen voor druk op de leefomgeving:** De inpassing en het gebruik van infrastructuur voor transport en de ontwikkeling van logistieke bedrijven moet in balans zijn met de leefomgeving en het landschap. Voorkomen van negatieve effecten, en liefst bijdragen aan een impuls van de leefomgevingskwaliteit, gezondheid en veiligheid staat daarbij voorop. Balans betekent ook dat goederenvervoer en logistiek moet kunnen worden geacommodeerd vanwege het belang voor welvaart en welzijn in de provincie. Ook ruimtelijk. Door gezondheid en gezonde leefomgeving als belang vooraf te integreren in besluitvormingsprocessen waarborgen we de balans tussen een gezonde leefomgeving en goederenvervoer en logistiek.
- **Digitalisering biedt kansen en zorgt voor grote veranderingen:** Digitalisering is een trend die zich doorzet en grote invloed heeft op de bedrijfsvoering en de logistieke sector. Digitalisering biedt bovenal kansen voor bijvoorbeeld efficiënter gebruik van infrastructuur, efficiëntere logistieke processen, en daarmee voor verduurzaming en het voorkomen van negatieve effecten voor de omgeving. De impact van digitalisering in het transport gaat naar verwachting groot zijn. Deze transitie gaat niet vanzelf en moeten we samen met het bedrijfsleven en de samenleving doorlopen.

Ook is het van belang dat de mainports zoals Haven van Amsterdam en de Greenport A7 goed blijven functioneren. Ook wanneer door de energietransitie en veranderende economische structuur van Europa de goederenstromen qua omvang en qua inhoud gaan wijzigen.

²⁴ Hogeschool van Amsterdam, *Slimme bouwlogistiek: onderzoek naar de fundamenteën van slimme en schone bouwlogistiek in steden*, 2018.

3. PERSPECTIEF VOOR DE TOEKOMST

PERSPECTIEF VOOR DE TOEKOMST

Veel landelijke, provinciale en regionale doelstellingen en inspanningen zijn gericht op 2030, zoals het Klimaatakkoord, het Schone Lucht Akkoord en de ambities van het Amsterdam Logistics Board. Om gebruik te kunnen maken van de energie in deze trajecten sluit deze agenda aan op dat jaartal. In 2030 is het welvaarts- en welzijnsniveau in Noord-Holland naar verwachting nog steeds hoog. De logistiek levert hier een belangrijke bijdrage aan. Essentieel voor deze bijdrage is een infrastructuurnetwerk van hoge kwaliteit, waar voertuigen efficiënt kunnen vervoeren met minder negatieve externe effecten dan nu het geval is. Dat betekent dat verschillende netwerken over de weg, per spoor, over het water en buisleidingen slim moeten worden benut, én moeten beschikken belangrijke logistieke knooppunten over goede faciliteiten. Zo zorgen we ervoor dat het goederenvervoer efficiënt en op een duurzame manier kan plaatsvinden.

Met deze agenda richten we ons op drie ambities:

1. In 2030 hebben we een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten.
2. In 2030 heeft een versnelling plaatsgevonden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat.
3. In 2030 is de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving.

Om deze ambities te realiseren, benutten we de kansen van digitalisering en van andere innovaties. Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. De ambities zijn groot en hebben een brede reikwijdte. Verderop in dit hoofdstuk worden ze geconcretiseerd. Als provincie spannen we ons in om de ambities te realiseren, maar we zijn hiervoor afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties.

3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk

Door een goede kwaliteit, voldoende capaciteit en slim gebruik van de verschillende infrastructuurnetwerken is het goederenvervoer over de weg, per spoor, over het water, door de lucht en via buisleidingen, efficiënt, betrouwbaar, veilig en duurzaam en zijn negatieve effecten voor de leefomgeving minimaal. Bovendien zijn voor de logistiek belangrijke knooppunten multimodaal goed ontsloten, met goede overslagvoorzieningen om slim gebruik te kunnen maken van de verschillende mobiliteitsnetwerken. Digitale oplossingen en andere innovaties worden hierbij optimaal benut. Zo faciliteren we de verschillende logistieke ketens in Noord-Holland, van de (inter)nationale doorvoer van goederen van en naar onze mainports, de regionale transportstromen, tot aan lokale stadsdistributie. Dit draagt bij aan een sterke internationale concurrentiepositie en een goed vestigingsklimaat voor de logistieke sector.

In 2030:

- Is de kwaliteit van de basisinfrastructuur op orde voor efficiënt, betrouwbaar en veilig goederenvervoer over de weg, per spoor, over het water en via buisleidingen. Eventuele knelpunten voor efficiënt, betrouwbaar en veilig transport worden zoveel mogelijk geminimaliseerd. Onze focus ligt hierbij op een uitstekend functionerend provinciaal “kernnet”, inclusief de (inter)nationale achterlandverbinding via de Goederenvervoercorridor Zuid en aansluiting op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost.
- Wordt optimaal gebruik gemaakt van de beschikbare capaciteit van de verschillende multimodale netwerken. Specifiek wordt de kwaliteit en capaciteit van vaarwegen optimaal benut, blijft er voldoende capaciteit op het spoor beschikbaar voor goederenvervoer en wordt de potentie van buisleidingen als aanvullende modaliteit benut. Ook is multimodale overslag eenvoudig waarbij

transporteurs keuzemogelijkheden hebben voor een efficiënte afwikkeling van het goederenvervoer. Een duurzame modal shift draagt tevens bij aan verduurzaming (zie verderop bij ambitie 'verduurzaming') en maakt het rendabeler om te investeren in de Zaan en het Noordhollandsch Kanaal.

- Zijn voor de logistiek belangrijke knooppunten goed ontsloten, met betrouwbare en veilige aansluitingen op de multimodale netwerken en goede overslagvoorzieningen. Onze aandacht gaat in ieder geval uit naar voor de provincie belangrijke logistieke knooppunten Schiphol, Noordzeekanaalgebied, Greenports Aalsmeer en A7, bedrijventerrein Boekelermeer, *Seed Valley* en AMS-IX.
- Gebeurt goederenvervoer op een efficiënte manier, waarbij de beladingsgraad zo hoog mogelijk is om vervoersbewegingen waar mogelijk te voorkomen, bijvoorbeeld doordat stromen worden gebundeld en logistiek slim wordt georganiseerd, zodat efficiënter met voertuigen, infrastructuur en logistiek medewerkers omgegaan wordt.

We investeren pas in nieuwe infrastructuur als opties voor efficiënter goederenvervoer en slimmer gebruik van de capaciteit van de verschillende multimodale netwerken niet afdoende is. Dit is in lijn met de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) en het Perspectief Mobiliteit. We sluiten nieuwe infrastructuur dus niet uit. Maar om deze ambities te realiseren worden digitale oplossingen en andere innovaties optimaal benut, waarbij de focus ligt op het opschalen van succesvolle toepassingen. Dat betekent concreet ook dat bedrijven en overheden eerst moeten onderzoeken of het bundelen van goederen mogelijk is om zo verkeersbewegingen te verminderen, voordat we kijken naar uitbreiding van de infrastructuur.

Hierbij benadrukken we dat het realiseren van goederenvervoer over water of spoor een complex onderwerp is. Als provincie stimuleren we bedrijven de stap te zetten door ze in de onderzoeksfase naar modal shift potentie te ondersteunen. Ook zijn we medeverantwoordelijk voor het realiseren van de infrastructurele randvoorwaarden. Dit kan ofwel direct het geval zijn als het om provinciale infrastructuur gaat, of indirect als het gaat om infrastructuur van derden. Voor de havengebieden wordt via de nog op te stellen Havennota ook invloed uitgeoefend op de benodigde infrastructuur en voorzieningen in deze gebieden.

3.2 Verduurzaming van het goederenvervoer

De afhandeling van goederenstromen gebeurt op een duurzame manier, waarbij de sector haar bijdrage levert aan afspraken voor verduurzaming en het klimaat. In lijn met het Regionaal Mobiliteitsprogramma werken we toe naar 55% reductie van de CO₂-uitstoot in 2030, en reduceren we deze naar 'nul' in 2050. Dit wordt bereikt door in eerste plaats in te zetten op het voorkomen en verminderen van onnodig transport en het verkorten van (voedsel)ketens, door te kiezen voor de meest efficiënte en duurzame vormen van transport (modal shift) én door het efficiënter en duurzamer maken van de transportmiddelen zelf. Hierbij is er een duidelijke relatie met de eerste ambitie; efficiënt goederenvervoer en slim gebruik van duurzame transportmiddelen draagt immers ook bij aan terugdringen van milieuvervuiling en CO₂-uitstoot.

In 2030:

- Zijn de voorwaarden aanwezig die transporteurs in staat stellen om goederenvervoer op een efficiënte en duurzame wijze af te wikkelen, inclusief een duurzame modal shift (zie hiervoor de ambitie 'slim gebruik').
- Is tijdig een dekkend netwerk energie-infrastructuur beschikbaar, dat is afgestemd op het provinciale kernnet, om de omslag naar gebruik van alternatieve groene brandstoffen voor emissievrij en fossielvrij transport mogelijk te maken. Onze aandacht gaat in ieder geval uit naar de benodigde energie-infrastructuur voor verduurzaming van zowel het transport over de weg als over het water (in lijn met de doelstellingen van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens, 2019), met aandacht voor elektrisch aangedreven transport, gebruik van waterstof en andere brandstoffen en inzet van buisleidingen om deze transitie te ondersteunen.

Door opschaling van digitale voorzieningen en andere innovaties is transport nog efficiënter geworden en wordt door een 'multimodale aanpak' meer én slimmer gebruik gemaakt van binnenvaart en spoor als duurzame vormen van transport.





3.3 Goederenvervoer en logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving

In lijn met het provinciale Programma Gezonde Leefomgeving (2020) is een duurzame en concurrerende ontwikkeling van het goederenvervoer en logistiek mogelijk, mits in goede balans met de fysieke leefomgeving en in balans met de kwaliteit en ontwikkeling van stad, land en natuur. Negatieve effecten en overlast als gevolg van goederenvervoer en logistieke knooppunten - zoals op het gebied van luchtverontreiniging, geluidhinder, externe veiligheid en verkeersveiligheid - worden met 10 tot 30% teruggebracht. Naast het aanpakken van knelpunten worden bij de ontwikkeling van infrastructuur en logistieke knooppunten kansen benut om waar mogelijk ook bij te dragen aan een verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Efficiënt ruimtegebruik en een goede inpassing van bestaande en nieuwe infrastructuur en logistieke bedrijven draagt hieraan bij. Zo zorgen we er tevens voor dat er ook in de toekomst voldoende ruimte is voor goederenvervoer.

In 2030:

- Is voldoende 'milieuruimte' gegarandeerd langs het provinciale kernnet van infrastructuur om goederenvervoer hier te kunnen blijven accommoderen. Knelpunten op deze locaties (luchtkwaliteit, stikstof, geluid, biodiversiteit, trillingen, externe veiligheid en verkeersveiligheid) worden opgelost en (stedelijke) ontwikkelingen langs hoofdwegen, het spoor en het water zijn zodanig afgestemd dat goederenvervoer over het kernnet gegarandeerd blijft.
- Is voldoende 'milieuruimte' gegarandeerd bij voor de provincie belangrijke logistieke knooppunten, vooral om logistieke bedrijven te accommoderen die profiteren van de goede multimodale voorzieningen én bijdragen aan een krachtige logistieke sector. De ontwikkeling van de knooppunten en de hierin gevestigde bedrijven gebeurt in balans met de leefomgeving, waarbij optimaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte, en de vestiging van bedrijven is afgestemd op het transportnetwerk (juiste bedrijf op de juiste plek). We erkennen dat niet alles kan, er zitten grenzen aan milieuruimte voor bedrijvigheid in Noord-Holland. Elke locatie vraagt om een evenwicht tussen verschillende belangen van bewoners, bedrijven en omgeving.
- Worden bij de ontwikkeling van infrastructuur en logistieke knooppunten kansen benut om waar mogelijk ook bij te dragen aan een verbetering van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en de biodiversiteit.
- Draagt efficiënt en emissievrij goederenvervoer naast verduurzaming ook bij aan het wegnemen van knelpunten voor de leefomgeving, bijvoorbeeld vanwege de luchtkwaliteit en stikstofdepositie (zie hiervoor bij ambitie 'verduurzaming').
- Gebeurt de ontwikkeling van het infrastructuurnetwerk en de logistieke knooppunten zodanig dat deze de transitie naar een circulaire economie mogelijk maken.
- Is de totale overlast van goederenvervoer voor bewoners van Noord-Holland verminderd door andere routekeuzes, goederenbundeling en verduurzaming.

Het opschalen van succesvolle digitale voorzieningen en andere innovaties draagt bij aan deze ambities voor een goede balans met de fysieke leefomgeving.

4. WAT GAAN WE DOEN

WAT GAAN WE DOEN

De ambities uit hoofdstuk 3 kan de provincie Noord-Holland niet alleen realiseren. In dit hoofdstuk is toegelicht wat we gaan doen om samen met onze partners perspectief en de ambities te realiseren. Vanuit de verschillende rollen die we hebben in het speelveld werken we toe naar concrete acties. De manier waarop we samenwerken is toegelicht in hoofdstuk 5. Hier wordt eerst de stapsgewijze en flexibele aanpak op hoofdlijnen geschetst, waarna de aanpak per pijler wordt toegelicht.

4.1 Een stapsgewijze en adaptieve aanpak

Deze agenda is de eerste stap op weg naar een meer integrale en samenhangende aanpak voor een slimme en duurzame ontwikkeling van de logistiek en het goederenvervoer in Noord-Holland. De opgaven vragen om een heldere koers en consistent beleid voor anderen (zoals inwoners, bedrijven en andere overheden). Dit doen we door een grote diversiteit aan acties, waarbij een groot aantal partijen betrokken is zijn.

Verschillende partijen in de goederenketen hebben hier een rol in te spelen. EU en Rijk bepalen de (inter) nationale regels voor goederentransport en de transportnetwerken; de gemeenten bepalen de specifieke locaties voor overslag/laad- en lospunten en zero-emissiezones; de mainports voor de overslag op hun terreinen en wachtrijbeheer. De provincie heeft in dit dossier verschillende rollen:

- De rol van (vaar)wegbeheerder om te zorgen voor veilig en efficiënt vervoer van voertuigen;
- De rol van coördinator om te zorgen voor een gelijk speelveld in Noord-Holland voor bedrijven als het gaat om stadslogistiek;
- De rol van vormgever van de ruimtelijke ordening, belangrijk voor milieuruimte, hindercontouren en ontwikkeling van bedrijven/haventerreinen;
- De rol van organisator om een goed dekkend netwerk van laadinfrastructuur en tankinfrastructuur te verzorgen dat draait op een stabiel energienetwerk;
- De rol van aanjager voor de transitie van de komende decennia: digitalisering, verduurzaming en de uitrol van nieuwe modaliteiten;
- De rol van verbinder tussen lokale overheden, stakeholders, Rijksoverheid en brancheorganisaties.

Deze provinciale rollen komen naar voren in de acties die in deze agenda weergegeven zijn. Vanuit deze rollen en wettelijke taken kan de provincie invloed uitoefenen op de logistiek en goederenvervoer. In de Omgevingsvisie NH2050 staan vier vormen van overheidssturing toegelicht. Deze zijn gebaseerd op de verhouding tussen de overheid en de samenleving, en de verhouding tussen resultaten en randvoorwaarden. Als we die vier vormen toepassen op logistiek, komen we uit op de volgende vier:

- Responsieve provincie: denk aan ruimte bieden aan co-creatie;
- Samenwerkende provincie: denk aan samenwerkingsafspraken, Green Deals, kennisoverdracht, meedoen in experimenten, samenwerkingsprogramma's;
- Presterende provincie: denk aan aanbesteding en financiering van eigen of gezamenlijke projecten (zoals infrastructuur), subsidies, (grond)beleid, programma's;
- Rechtmatige provincie: denk aan regelgeving (zoals verordeningen en juridische sturing), toezicht (zoals monitoring) en handhaving.

Tegelijkertijd zijn ontwikkelingen op de lange termijn onzeker. Zo gaan technologische ontwikkelingen en innovaties in goederenvervoer, verduurzaming en digitalisering snel. De onzekerheid over een aantal andere ontwikkelingen is groot en zorgt ervoor dat bedrijven soms voorzichtig zijn. De sector is daarom gebaat bij een stapsgewijze aanpak met een stabiele en vaste koers, maar ook met adaptiviteit in de uitvoering. Als provincie bepalen we niet het tempo van vernieuwing en innovatie. Echter raakt het ons wel. Daarom volgen wij ontwikkelingen en de voortgang en impact van maatregelen nauwgezet.



Wanneer kansen zich voordoen om succesvolle innovaties op grotere schaal toe te passen, dan moeten we hier snel op in kunnen spelen.

Om de aanpak behapbaar te maken, zetten we in op de drie ambities die in hoofdstuk 3 zijn geschetst. In de uitvoering vergt de samenhang van maatregelen binnen de ambities nadrukkelijk aandacht. Zo draagt een slimme benutting van het transportnetwerk ook bij aan verduurzaming, en heeft de ontwikkeling van knooppunten direct gevolgen voor de het verloop van goederenstromen.

Het is belangrijk te benadrukken dat voor een groot deel van de hieronder geschetste aanpak, de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties noodzakelijk is om de ambities te realiseren. Logistiek krijgt in sommige delen van de provincie voldoende aandacht, maar in andere delen nog onvoldoende gezien de ontwikkelingen en de snelheid van verandering. In Noord-Holland wordt daarom ook het goederenvervoer meegenomen in regionale aanpakken en samenwerkingsafspraken over mobiliteit, waar

Afbeelding 9: Routekaart slimme en duurzame logistiek Noord-Holland



speciale aandacht wordt gegeven aan het aanbrengen van een logistieke aanpak in gebieden of gemeenten die dit nog niet hebben (kunnen doen). In de volgende paragrafen is de aanpak voor de drie ambities verder uitgewerkt. Hierbij ligt de focus op maatregelen om met deze agenda de eerste stap te zetten naar een integrale en samenhangende aanpak voor de drie ambities. Hierbij starten we voor de korte termijn (periode tot 2024) met concrete acties om de aanpak op gang te brengen én doen we gelijktijdig onderzoek om de aanpak verder aan te scherpen.

Zo kunnen we de aanpak richting de middellange termijn (2025 – 2030) en lange termijn (vanaf 2030) afhankelijk van wat nodig en wenselijk is verder uitbouwen. Onderstaand figuur biedt een raamwerk voor routekaart waarin de aanpak op de drie ambities is samengevat. De adaptieve routekaart is in bijlage 1 van deze agenda opgenomen.

4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk

Om te komen tot de ambitie van een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten, zijn de volgende voorwaarden nodig:

- A. Inzicht in de goederenstromen, inclusief knoop- en knelpunten, en verwachte groei. Het gaat hier om goederenstromen over alle typen infrastructuur. Hiervoor kunnen we o.a. het dashboard logistieke stromen (Q1 2022) gebruiken. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevrage van de logistieke ontwikkelingen en benodigde voorzieningen, zoals overnachtings- en autoafzetplaatsen voor de binnenvaart.
- B. Een multimodaal 'Kernnet' identificeren als update van het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Noordvleugel uit 2008. In dit multimodale 'Kernnet' stellen we het infrastructurele netwerk vast, inclusief de belangrijkste overslaglocaties, dat essentieel is voor het functioneren van het goederenvervoer in Noord-Holland. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevrage van de logistieke ontwikkelingen en de ruimtevrage voor overslag voor synchromodaal transport.
- C. Een afwegingskader voor provinciale investeringen in de logistieke keten, op volgorde van de *trias mobilica* en de duurzaamheidsladder zoals ook in het Perspectief Mobiliteit aangegeven:
 1. **Verminderen:** Inzetten van maatregelen die de vervoersbewegingen verminderen, bijvoorbeeld door smart mobility-oplossingen gericht op vrachtbundeling. Hierdoor wordt er minder onnodig met weinig of geen vracht gereden.
 2. **Veranderen:** Het optimaal benutten van de basisinfrastructuur en het organiseren van slimme logistiek over deze infrastructuur. Door inzet van mobiliteitsmanagement en modal shift kunnen de goederenstromen veranderen van overbelaste netwerken naar netwerken waar nog ruimte is.
 3. **Verbeteren:** Investeren in infrastructuur om het mobiliteitsnetwerk toekomstbestendig te maken. Hierdoor ontstaat er extra ruimte voor verkeersbewegingen.
- D. Inzicht in locaties van logistieke overslagpunten, zoals hubs, vanwege de groei van goederenvervoer, de verstedelijking, en het verminderen van verkeersbewegingen in de landbouw, zowel voor wegtransport als voor de overslag van weg naar spoor of water. Wat zijn de knooppunten in het netwerk en wat zijn de meest logische locaties voor overslagpunten? Hoe kunnen het begin en einde van de goederenketens efficiënter worden? Waar bevinden deze overslagpunten zich al, en welke locaties bieden kansen voor nieuwe overslagpunten?
- E. Inzicht in welke technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de provinciale doelstellingen. De ontwikkeling daarvan gebeurt door marktpartijen. De provincie moet die ontwikkelingen monitoren. Wanneer technologieën kunnen bijdragen aan doelstellingen en kansrijk lijken, kan de provincie die initiatieven ondersteunen, zoals gedaan wordt met het verbeteren van de doorstroming in Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant, de Cargoloop Holland, of het ontwikkelen van datadeelplatforms voor goederentransport. De provincie kan ook leren van anderen, wanneer een andere provincie bijvoorbeeld succesvol is met een initiatief – in lijn met de aanpak in de landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility.

Als provincie zetten we daarom in op:

- A. Het opstellen van een 'Multimodaal Kernnet Goederenvervoer', rekening houdend met o.a. de vrachtwagenheffing van het Rijk.
- B. Het versterken van de samenwerking en de achterlandverbindingen van de mainportlogistiek in de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid en Amsterdam Logistics.
- C. Het versterken van de transitie naar efficiëntere en schonere stadslogistiek door het opstellen van een



uitvoeringsagenda en onderzoek naar logistieke hubs, samen met de Vervoerregio Amsterdam en andere partners.

- D. Het stimuleren van de ontwikkeling van het fysieke internet voor goederenvervoer.
- E. Het stimuleren van goederenbundeling, verbeterde doorstroming en modal shift op de Noord-Hollandse mobiliteitsnetwerken door o.a. de vierentwintiguursbediening van bruggen en sluizen en de Blauwe Golf.
- F. Het ondersteunen van technologische ontwikkelingen zoals de cargoloop en *smart shipping*.
- G. Het stimuleren van de aanleg van pakketkluizen in elk woongebied van Noord-Holland.
- H. Het stimuleren van gebundelde levering van producten voor publieke partijen en (grotere) bedrijven in Noord-Holland.
- I. Het investeren in infrastructuur op een toekomstig Multimodale Kernnet Goederenvervoer om deze robuuster, veiliger en efficiënter te maken.

4.3 Verduurzaming van het goederenvervoer

Om te komen tot de ambitie een versnelling plaats te laten vinden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat, zijn de volgende voorwaarden nodig:

- A. Provinciale inzet op de verduurzaming van het goederenvervoer op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer.
- B. Een dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur voor duurzame aandrijving van vaar- en voertuigen, zodat dit betrouwbaar gebruikt kan worden in de logistieke ketens. Dit vraagt ook om inzicht in de benodigde ruimtevrage voor laden, tanken en opslag, ook voor de binnenvaart.
- C. Versnelling van vaar- en voertuigtechnologie (innovatie op het gebied van emissievrije energievoorziening). Wij kunnen deze technologie niet versnellen, dat doet de markt. Wij houden deze ontwikkelingen wel nauwlettend in de gaten en proberen de markt te stimuleren om stappen vooruit te zetten.
- D. Duidelijke regelgeving om marktpartijen te stimuleren stappen te zetten in verduurzaming. Het is voor de ondernemers in Noord-Holland belangrijk dat in milieu- en zero-emissiezones zoveel als mogelijk dezelfde regels gelden. Als provincie vinden we een gelijk speelveld voor ondernemers en inwoners belangrijk.

Als provincie zetten we daarom in op:

- A. Het stimuleren van verduurzaming van het goederenvervoer op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer.
- B. Het stimuleren dat marktpartijen en netbeheerders een voor het goederenvervoer dekkend netwerk van alternatieve tank- en laadinfra ontwikkelen, via:
 1. Inzicht verkrijgen in de verwachte laad- en tankbehoefte op lokaal niveau voor goederenvervoer. Hier voeren we onderzoeken naar uit, zowel bureaustudie als testen in de praktijk.
 2. Het Multimodale Kernnet Goederenvervoer gebruiken we als kader waar deze uitrol van tank-/

laadpunten van belang is voor het goederenvervoer. Waar worden al tank- en laadpunten ontwikkeld? En waar bevinden zich kansen voor tank- en laadpunten?

3. Het bijeenbrengen van de energievraag van logistieke bedrijven en de mogelijkheden voor energieopwekking op bedrijventerreinen en de mogelijkheden van slimme energiesystemen (smart grids).
4. De provincie Noord-Holland zet het opdrachtgeverschap en de samenwerking binnen MRA-Elektrisch en de samenwerking met de netbeheerders in om te zorgen voor ruim voldoende (snel)laadpunten, stroomcapaciteit voor logistieke bedrijven en slimme energieoplossingen.
5. Het stimuleren van de uitrol van waterstofvoertuigen en tanklocaties voor goederenvervoer conform de provinciale waterstofstrategie.
6. Het opstellen van een provinciale visie op alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur.
7. Het stimuleren van de uitrol van deze tank- en laadinfra, bijvoorbeeld via ruimtelijke reserveringen, het subsidiëren van walstroom, het stimuleren van het aanleggen van laadpleinen, het stimuleren van vraagbundeling naar alternatieve brandstoffen en het stimuleren van aanvragen via subsidietrajecten van Rijk en EU, zoals de DKT of het *Recovery and Resilience Facility*.
- C. Het stimuleren van de ontwikkeling van vaar- en voertuigtechnologie.
 1. Het organiseren van vraagbundeling voor en door ondernemers, en verspreiden van informatie over voertuigen op duurzame brandstoffen of elektriciteit. Hiermee bouwen we de randvoorwaarden voor het ontwikkelen van een dekkend netwerk van tank- en laadinfrastructuur op.
 2. Het aanjagen door de provinciale vloot direct of indirect te verduurzamen, bijvoorbeeld door inkoop of aanbesteding.
- D. Het stimuleren van gemeenten om zero-emissiezones voor goederenvervoer in te richten, zonder dat dit negatieve gevolgen heeft voor omliggende gebieden. Dit levert een directe stimulans voor marktpartijen op om in duurzame voertuigen te investeren. We zorgen voor extra stimulering door:
 1. Zorgen voor regionale afstemming over de locaties voor stadslogistieke hubs, en door onderzoekstrajecten naar stadslogistiek bij gemeenten te ondersteunen als kennispartner en financier. Hiervoor stellen we een Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek op.
 2. We onderzoeken of ondersteuning bij het doorlopen van het subsidietraject, door bijvoorbeeld een subsidiebureau of -loket in te richten, nuttig kan zijn.
 3. Het onderzoeken of andere regelgeving, zoals bijvoorbeeld (provinciale) ZE-zones, additioneel mogelijk is.

4.4 Logistiek en goederenvervoer in balans met de leefomgeving

Om te komen tot de ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving, zijn de volgende voorwaarden nodig:

- A. Een vastgesteld Multimodaal Kernnet Goederenvervoer om te bepalen welke goederencorridors van bovengemiddeld belang zijn.
- B. Het inzichtelijk hebben waar logistiek en goederenvervoer voor problemen in de leefomgeving zorgt en het opstellen van plannen hoe deze problematiek verminderd kan worden.
- C. Beleid hoe de provincie omgaat met knelpunten op het Multimodale Kernnet Goederenvervoer. Wanneer zijn die knelpunten problematisch, en welke actie wordt dan ondernomen? Dit zijn vervolgens de randvoorwaarden voor verminderen, veranderen en verbeteren (zoals in de duurzaamheidsladder en het Perspectief Mobiliteit).
- D. In de Omgevingsverordening moeten de belangen voor goederenvervoer en logistiek worden geborgd. Denk aan milieucontouren van de belangrijke logistieke locaties. Hiermee blijft goederenvervoer en logistiek mogelijk.

Als provincie zetten we daarom in op:

- A. Het Multimodaal Kernnet Goederenvervoer en de bijbehorende logistieke knelpunten vast te stellen.
- B. Het stimuleren dat logistieke bedrijvigheid zich concentreert op en rond dit kernnet om overlast en verloodsing in de provincie te voorkomen.
- C. Het maken van een aanpak voor een samenhang tussen ruimtelijk economische ontwikkeling en logistiek, in relatie tot het netwerk van knooppunten en bedrijventerreinen, zoals bij Nationale Omgevingsvisie (NOVI).
- D. Het onderzoeken en indien succesvol opschalen van bouwlogistiek over water.
- E. Het stimuleren van maatregelen om luchtverontreiniging (waaronder stikstof) te verminderen.
- F. Het stimuleren van routekeuzes die verkeersveiliger zijn.

5. SAMENWERKING EN ORGANISATIE

SAMENWERKING EN ORGANISATIE

De opgave voor een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer is met de drie ambities veelomvattend. Maatregelen op verschillende schaalniveaus vergt inzet en betrokkenheid van een groot aantal partijen. Overheden, het bedrijfsleven, brancheorganisaties en kennisinstellingen dragen hier, ieder vanuit haar eigen rol en verantwoordelijkheid, aan bij. Transporteurs, de industrie en andere aan logistiek verbonden bedrijven nemen het voortouw bij de afwikkeling van het goederenvervoer. Ook hebben zij een eigen verantwoordelijkheid voor verduurzaming en digitalisering. Kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties dragen bij aan bijvoorbeeld kennisontwikkeling en innovatie. Overheden zorgen voor de benodigde randvoorwaarden om logistiek en goederenvervoer te kunnen accommoderen. Hierbij met inachtneming van verschillende relevante doelstellingen als klimaat, leefbaarheid en economische ontwikkeling. Denk aan de ontwikkeling, en het beheer en onderhoud van infrastructuur, het stellen van kaders, vaststellen van lange termijn regelgeving en het stimuleren en faciliteren van ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming, de fysieke leefomgeving en digitalisering.

Rol van de provincie in de slimme en duurzame ontwikkeling van de logistiek

De provincie Noord-Holland ziet onder meer de volgende rollen voor zich weggelegd bij het realiseren het perspectief voor een slimme en duurzame logistiek:

- **Responsieve provincie:** Zoals het ruimte bieden aan co-creatie en initiatieven vanuit de logistieke sector, bijvoorbeeld voor het slim organiseren van logistiek, voor verduurzaming en digitalisering.
- **Samenwerkende provincie:** Zoals het faciliteren van samenwerking, het maken van samenwerkingsafspraken, het organiseren van kennisoverdracht en het meedoen in experimenten.
- **Presterende provincie:** Zoals slimme en duurzame aanbestedingen voor het organiseren van logistieke stromen en projecten waarin de provincie zelf een verantwoordelijkheid heeft, en de financiering van eigen of gezamenlijke projecten (zoals infrastructuur), subsidies, (grond)beleid en programma's.
- **Rechtmatige provincie:** Zoals het zorgen van de benodigde regelgeving (verordeningen en juridische sturing), toezicht (inclusief monitoring) en handhaving, bijvoorbeeld gericht op het slim benutten van transportnetwerken, voor verduurzaming, voor het sturen op een goede balans met de leefomgeving en het stimuleren en in goede banen leiden van de toepassing van digitale oplossingen en andere innovaties.

Voor goederenvervoer is samenwerking cruciaal om verbeteringen in de sector door te voeren, en de gezamenlijke opgaven het hoofd te bieden en ambities te realiseren. Denk aan het organiseren van een slimmere benutting van netwerken en de samenwerking tussen terminals, vervoerders, bedrijven en overige partijen. Het faciliteren van samenwerking draagt ook bij aan een samenhangende ontwikkeling van het netwerk van logistieke knooppunten, en het adresseren van opgaven zoals verduurzaming en kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Landelijke samenwerking

Er wordt op dit moment door vele partijen geïnvesteerd in maatregelen die bijdragen aan een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer in de provincie. Met het Rijk en de regio maken wij afspraken over gezamenlijke investeringen in verduurzaming en de infrastructuur, zoals het subsidiëren van waterstoftankstations of het verbeteren van de vaarwegen. Met het bedrijfsleven en kennisinstellingen wordt in MRA-verband al samen opgetrokken, bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering, verduurzaming en ruimtelijk-economische ontwikkeling. De Topsector Logistiek is een

belangrijke verbindende schakel op landelijk niveau. Een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer vergt samenhang in de aanpak. Samenwerking vormt hierbij een randvoorwaarde voor een samenhangende en efficiënte inzet van middelen. Deze agenda biedt een basis voor een gestructureerde en gefocuste samenwerking tussen partijen in de provincie.

De samenwerking met het Rijk is voor het hebben van een gedragen en toekomstbestendig multimodaal netwerk voor goederenvervoer cruciaal. Daarom is het oprichten van de MIRT Goederencorridor Zuid tijdens het BO-MIRT 2021 belangrijk. Met die aanpak wordt de samenwerking op de corridor van de MRA naar Rotterdam, via de Schipholregio, en Antwerpen bestendigd. De grote dossiers en infrastructurele vraagstukken worden via dit programma en het BO-MIRT geagendeerd. Op regionale schaal is versterkte samenwerking met Rijkswaterstaat kansrijk om bijvoorbeeld de modal shift van weg naar water te stimuleren en voor het uitrollen van stadslogistiek.

Samen met de andere provincies wordt in het IPO gewerkt aan de beleidsopgave goederenvervoer en logistiek met een focus op modal shift en verduurzaming. In dit verband stemmen wij de ontwikkelingen met de andere provincies af.

5.1 Hoe geven we uitvoering aan de Agenda

De opgave voor een slimme en duurzame ontwikkeling van het goederenvervoer is divers en raakt verschillende andere provinciale thema's en programma's. Daarom is bijvoorbeeld de aansluiting bij programma's op het gebied van gezonde en veilige leefomgeving, smart mobility of economische ontwikkeling van belang. Deze agenda vormt dan ook een deel van de uitvoering van de Focus Smart Mobility en het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Ook is het belangrijk om schone en slimme logistiek te agenderen als onderwerp in trajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, MIRT-Goederenvervoercorridor Zuid en diverse programma's voor de MRA en het Noordzeekanaalgebied.

Integraal

Een integrale benadering is van belang bij de afwikkeling van logistieke stromen in de context van andere opgaven en maatregelen binnen de provincie, en in samenhang met vervoersstromen op (inter)nationaal en lokaal niveau. Het raakt de bereikbaarheid van stad en platteland, de doorstroming op de (provinciale) infrastructuur, het leefklimaat (geluid, trillingen, luchtkwaliteit, omgevingsveiligheid), de klimaatopgave (CO₂-uitstoot), biodiversiteit, stikstofproblematiek, de voedselvisie, ontwikkeling van bedrijventerreinen, de woningbouw en verstedelijkingsopgave, de havens en Schiphol, en de energietransitie en ontwikkeling van nieuwe alternatieve brandstoffen. De diversiteit, het grote aantal betrokkenen én de onzekerheden die spelen op de lange termijn, maken de complexiteit groot. Dit vraagt om een integrale en adaptieve benadering.



Adaptief

Technologische ontwikkelingen, innovaties, verduurzaming en digitalisering in goederenvervoer gaan snel. Tegelijk is de onzekerheid over andere ontwikkelingen groot, denk bijvoorbeeld aan het tempo van herstel van de economie na de COVID-19 crisis, of de ontwikkeling van mondiale goederenvervoerstromen. Dit vergt dat ontwikkelingen nauwgezet worden gevolgd én er flexibiliteit is in de uitvoering. Maatregelen kunnen bijvoorbeeld eerder of juist later nodig zijn, en soms blijken andere maatregelen nodig. En wanneer kansen zich voordoen, worden succesvolle innovaties op grotere schaal toegepast als dit bijdraagt aan de ambities voor het goederenvervoer. Deze agenda biedt houvast en tegelijk flexibiliteit.

Aanpak

De provinciale betrokkenheid bij goederenvervoer is vandaag de dag dus breder dan doorstroming en bereikbaarheid. De acties en maatregelen binnen de verschillende ambities hangen nauw met elkaar samen. Met het oog op de gewenste ontwikkeling van het goederenvervoer, is het belangrijk om te zorgen voor een samenhangende uitvoering van acties en maatregelen. Zo moeten bijvoorbeeld de maatregelen op het gebied van digitalisering bijdragen aan een slimme benutting van infrastructuur én verduurzaming van het goederenvervoer. Eventuele investeringen in infrastructuur moeten zijn afgestemd op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van knooppunten in het logistieke netwerk. In de periode tot en met 2024 organiseren we deze dwarsverbanden en bouwen we aanpak stapsgewijs verder uit. In de routekaart (bijlage 1) en de daarbij horende aanpak via de 3 thema's van een toekomstbestendig multimodaal mobiliteitsnetwerk, verduurzaming, en de balans met de omgeving is de concrete aanpak weergegeven.

Monitoring van de ambities en voortgang

Monitoring is belangrijk om grip te houden of we op schema liggen qua doelstellingen en ambities. Om dit vorm te geven wordt de komende jaren gewerkt aan het inzichtelijk maken van de goederenstromen en de impact van goederenvervoer op de verschillende doelen van de provincie die in de agenda benoemd zijn. Een deel van de acties uit de routekaart in 2022 is voorbereidend van aard voor de realisatie van projecten in 2023 en verder. Ook vallen projecten die de logistiek verbeteren onder bestaande programma's en agenda's met eigen verantwoordingscycli. Om dubbelwerk te voorkomen, rapporteren daarom elke 2 jaar over de voortgang van de agenda (eerste keer in 2023) en leggen verantwoording af van de ondernemen stappen.

5.2 Financiering

Naast inhoudelijke opgaven is er ook een financiële opgave. Sommige (logistieke) samenwerkingsverbanden zoals Amsterdam Logistics en MRA-Elektrisch worden door de provincie financieel ondersteund. We investeren daarnaast in het aanleggen, beheren en onderhouden van de (provinciale) infrastructuur. Zo heeft op 13 september 2021 Provinciale Staten besloten om 7,5 miljoen euro te reserveren voor de ontwikkeling van een binnenhaven op de Boekelermeer bij Alkmaar ter ondersteuning van de modal shift op het Noordhollandsch Kanaal en heeft Gedeputeerde Staten op 18 mei 2021 besloten om maximaal 2,9 miljoen euro beschikbaar te stellen om de (main)portlogistiek van Amsterdam Logistics toekomstbestendig te maken. De financiële ruimte bij de provincie, maar ook bij gemeenten en Rijk, voor grootschalige infraprojecten is beperkt. Dit vergt enerzijds inzet op kostenbesparing en efficiency. Daarnaast is de opgave om dekking te vinden voor de ambities. De precieze opgave is afhankelijk van de rol die de provincie aanneemt en hoe onze partners gaan handelen op dit dossier. Hier wordt de gangbare P&C cyclus voor gebruikt.

BIJLAGEN

BIJLAGE

1. ROUTEKAART

Onderstaande routekaart geeft per pijler de te ondernemen acties van de provincie Noord-Holland weer. Deze routekaart is adaptief. Dit betekent dat er aanpassingen aan doorgevoerd worden wanneer er ontwikkelingen zijn die kansen bieden voor het behalen van de ambities van deze Agenda Slimme en Schone Logistiek (SSL).

Pijler Slim gebruik van een robuust netwerk van multimodale verbindingen

Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Onderzoek	Onderhouden en onderzoeken uitbreidingsmogelijkheden van het Dashboard Logistieke Stroom. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in de jaarlijkse goederenstromen in Noord-Holland.
	Onderzoeken ligplaatsen en auto-afzetplaatsen binnenvaart. (V)	2022	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in benodigde ligplaatsen en auto-afzetplaatsen voor de binnenvaart.
	Onderzoeken potentie containerterminals Noord-Holland. (N)	2023	Bijdrage aan doelen van Agenda SSL door inzicht in potentie additionele containerterminals in Noord-Holland.
	Onderzoeken mogelijkheden vergroten capaciteit Oranjesluizen. (N)	2024 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te weten hoe de Oranjesluizen voor de binnenvaart vergroot kunnen worden.
	Onderzoeken multimodale bereikbaarheid Noordzeekanaalgebied. (N)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door voor langere termijn de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied in kaart te hebben.
Beleid	Netwerkvisie logistieke hubs opstellen samen met Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door kennisvergroting en adviesaanpak voor extra toegevoegde waarde van logistieke hubs.
	Opstellen van een Multimodaal Kernnet Goederenvervoer en bijbehorende focusaanpak + onderhoudsstrategie provinciale vaarwegen. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te bepalen wat het focusgebied van de agenda is en hoe we de provinciale vaarwegen willen ontwikkelen.
	Ontwikkelen Cargoloop Holland Corridor. (N)	2024 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de inpassing van de Cargoloop Holland corridor te steunen in Noord-Holland als hightech techniek voor goederentransport.
Samenwerking	Lobby voor specifieke BRT stroken op hoofdinfrastructuur (meekoppelkansen voor goederenvervoer en andere vervoersstromen) (via MIRT-trajecten). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door meervoudig ruimtegebruik te stimuleren, congestie van het goederenvervoer te verminderen en verkeersveiligheid te vergroten.
	Ontwikkelen Binnenhaven Boekelermeer. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door goederenvervoer over water te stimuleren en extra overslagmogelijkheden te creëren.



Aanragen uitwerking en realisatie	Identificeren kansen voor goederenbundeling op basis van logistieke stromen en onderzoeken van logistieke knooppunten in (haven)gebieden (bijvoorbeeld Den Helder, Alkmaar, Amsterdam, Schiphol, Aalsmeer etc.). (N)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de kansen voor modal shift en slimmere transportbewegingen te identificeren.
	Uitvoeren pilot datagedreven binnenvaartkansen via Noordwest Connect. Binnenvaartcorridors realiseren door bundelen capaciteit bedrijven. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door extra modal shift te realiseren door via data over goederenstromen en binnenvaartprognoses de potentie voor bedrijven door te laten rekenen.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Onderzoek bouwlogistiek Alkmaar Citybargo De Buren (Focus Smart Mobility, opgenomen in kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door bouwlogistieke goederenbundeling te organiseren.
	Onderzoeken of aansluiten bij Nederlands forum smart shipping wenselijk is. (Focus Smart Mobility). (V)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door bij te dragen aan digitaliseringskansen voor de binnenvaart.
	Deelname aan Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant voor verbeteren doorstroming, wachtrijbeheer en connectiviteit van logistieke sector en infrastructuur. (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door het verbeteren van de doorstroming op de weg en het efficiënter maken van logistieke bewegingen.
	Steun voor ontwikkeling DEFLOG, een dataplatform voor overheidsdata voor logistiek (Amsterdam Logistics). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door overheidsdata te ontsluiten voor de logistieke sector.
	Proberen de aansluiting Achtergang Aziëhaven via PHS Amsterdam Centraal te laten realiseren. (V)	2022 - 2028	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de potentie van goederenvervoer over het spoor te vergroten.
	Doorontwikkelen Digitale vaarweg (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door de digitalisering van eigen assets, verbeterde doorstroming en het gebruik van digitale tools door gebruikers te stimuleren.
	Opschalen 24 urenbediening sluizen en bruggen (Focus Smart Mobility). (L)	2024 - 2028	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van eigen assets.
	Uitrol iVRI's in de provincie & use cases opstellen (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van eigen assets en gebruik van de assets te stimuleren.
	Deelname aan onderzoek korte voedselketens voor bedrijfscatering (Voedselvisie 2020-2030). (L)	2022 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Voedselvisie door kennis over maatregelen ter vermindering van voertuigkilometers voor voedsellogistiek te ontwikkelen.
	"Smart Mobility ready" maken Kruiswegcorridor en testen autonome vrachtwagens (Via Kruiswegcorridoraanpak). (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door digitalisering van de assets en het gebruik ervan te stimuleren.
	Ontwikkelen tool die informatie over publieke ruimte deelt met fleet management systems (Focus Smart Mobility). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door informatie over wachtlocaties en bestemmingen te koppelen aan fleet management systems voor betere doorstroming.

Pijler Verduurzaming van het goederenvervoer

Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Beleid	Vaststellen belangrijke overslaglocaties voor goederenvervoer over water (Multimodaal Kernnet Goederenvervoer). (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de belangrijke watergebonden overslaglocaties vast te laten leggen zodat goederenvervoer over water mogelijk blijft.



	Bundelen van bedrijvigheid op en rond het Multimodaal Kernnet Goederenvervoer. (N)	2024 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te stimuleren om economisch beleid te richten op bundeling van logistieke bedrijvigheid voor grotere efficiëntie en ter voorkoming van verrommeling en verdozing van het landschap.
	Uitvoeringsprogramma MIRT Goederenvervoercorridor Zuid. (N)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door in de MIRT Goederenvervoercorridor Zuid samen te werken aan projecten voor verbeterde doorstroming, energietransitie, verduurzaming en digitalisering.
	Aanpak modal shift afval over water stimuleren. (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door afvalstromen zoveel als mogelijk over water te vervoeren.
Samenwerking	Deelname aan IPO Werkgroep Goederenvervoer en Logistiek. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door kennis te delen met andere provincies en gezamenlijk te lobbyen.
	Klimaatstresstest waterwegen. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de toekomstbestendigheid van het provinciaal vaarwegennet te onderzoeken.
	Deelname aan project Zero-Emissie Corridors – prognosemodel laadbehoefte. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om de laadbehoefte voor elektriciteit voor logistieke bedrijven in kaart te brengen en te testen met zero-emissie voertuigen i.r.t. de bedrijfsvoering.
Aanjagen uitwerking en realisatie	Stimuleren korte voedselketens (Voedselvisie 2020-2030 & Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door projecten voor duurzame logistiek in de voedseldistributie te ondersteunen
	Stimuleren bundelen facilitaire stromen Noord-Holland. (V)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te stimuleren dat andere overheden en grote bedrijven gebruik maken van gebundelde levering.
	Stimuleren uitrol white-label pakketkluizen Noord-Holland. (V)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL dat pakketkluizen in Noord-Holland uitgerold worden zodat er minder verkeersbewegingen door pakketbezorgers in woonwijken zijn.
	Ontwikkelen plannen van aanpak verduurzamen goederenstromen op 10 bedrijventerreinen (MRA-Elektrisch). (N)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door op 10 bedrijventerreinen concreet met bedrijven te werken aan laadoplossingen en opwek mogelijkheden.
	Stimuleren uitrol snellaadinfrastructuur logistiek (MRA-Elektrisch). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door snellaadinfrastructuur voor logistiek uit te rollen via MRA-Elektrisch in heel Noord-Holland.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Opstellen visie alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur (PNH Energietransitie en Mobiliteit). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en de doelen van de energietransitie door de ontwikkeling van de transitie in goederenvervoer en de benodigde stappen voor alternatieve brandstoffen en laadinfrastructuur in Noord-Holland te duiden.
	Stimuleren waterstofontwikkeling in zware mobiliteit door uitrol waterstoftankstations en -voertuigen. Aansluiting bij nationale programma waterstof in mobiliteit (Waterstofstrategie Noord-Holland). (L)	2022 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en de Energietransitie door het aanbod en het gebruik van waterstof in zware mobiliteit te stimuleren.
	Bijdrage aan de ontwikkeling van de Havennota Noord-Holland. (N)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de focus en ontwikkeling van de havengebieden en de relatie tussen de havengebieden van Noord-Holland en energietransitie verder uit te werken waarbij goederenvervoer integraal meegenomen wordt in deze nota.

Pijler Ruimtelijk- economische ontwikkeling in balans met de fysieke leefomgeving

Onderdeel	Actie: Lopend (L), Nieuw (N), Verbreding (V)	Jaartal	Toelichting
Onderzoek	Onderzoek verlengen schuttijden Krabbegatssluis. (N)	2024 - 2026	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om te onderzoeken of de doorstroming in de Krabbegatssluis verbeterd kan worden.
	Onderzoek potentie verduurzamen stadslogistiek Noord-Holland Noord. (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de kansen van duurzame stadslogistiek in Noord-Holland Noord in kaart te brengen via een SPES-onderzoek.
	Ondersteunen onderzoeksfase Cargoloop Holland. (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door het onderzoek naar een Cargoloop Holland hoe deze technologie bij kan dragen aan provinciale doelen te ondersteunen.
	Onderzoeken of loketfunctie subsidies duurzame logistiek mogelijk is. (N)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te kijken of het gemakkelijker kan worden om subsidiemogelijkheden voor de logistieke sector onder de aandacht te brengen.
	Onderzoek Nautische Economie IJsselmeergebied (Bestuurlijk Platform IJsselmeergebied). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL om de kansen voor binnenvaart in het IJsselmeergebied inzichtelijk te krijgen.
	Ontwikkelen aanpak inzet luchtzuivering op voertuigen. (V)	2023 - ?	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Gezonde Leefomgeving om de uitstoot van voertuigen te verminderen.
Beleid	Versterken integratie ruimtelijk-economische ontwikkeling en goederenvervoer. (V)	2023 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door de aanpak voor goederenbundeling op het Kernnet vorm te geven en verrommeling en verloodsing te voorkomen.
	Opstellen Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (Samen met o.a. Vervoerregio Amsterdam en provincie Flevoland). (L)	2022	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door te zorgen voor een regionaal afgestemde aanpak voor stadslogistiek en level-playing field voor ondernemers in Noord-Holland.
	Organiseren regionale afstemming over regelgeving ZE-zones. (V)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door het harmoniseren van regelgeving voor stadslogistieke zero-emissie zones.
Samenwerking	Deelname aan programma Noord West Connect voor stimuleren modal shift. (L)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door een makelaar in te zetten voor het stimuleren van modal shift bij bedrijven.
Aanjagen uitwerking en realisatie	Stimuleren uitrol bunkerpunten met waterstof en batterij-containers voor de binnenvaart. (N)	2023 - 2030	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door bunkeren van waterstof of elektriciteit voor de binnenvaart mogelijk te maken.
	Stimuleren bouwlogistiek over water. Mogelijkheden worden benoemd in kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland (verspreiding onder gemeenten begin 2022). Kansenkaart vormt inbreng van Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. (V)	2022 - 2025	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door bouwlogistiek over water te stimuleren en zo de druk op de wegen te verminderen.
Ontwikkeling via bestaande provinciale programma's	Ondersteunen doorontwikkeling van het project "de slimme steen", voor ontwikkeling internet of cargo (Focus Smart Mobility). Precieze rol wordt in 2022 bepaald. (L)	2022 - 2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL, het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Focus Smart Mobility door efficiëntie van de logistiek door het digitaliseren van alle stappen in de goederenketens.
	Stimuleren om verkeersveiliger routes voor vrachtvervoer te onderzoeken (Aanpak verkeersveiligheid). (V)	2023	Bijdrage aan doelen Agenda SSL en Focus Smart Mobility door doorstroming veiliger plaats te laten vinden via inzet van digitale routingmogelijkheden.
	Volgen ontwikkelingen intentieverklaring Zaanstad voor Bouwlogistieke bundeling en delen kennis binnen provincie o.a. via de Kansenkaart bouwlogistiek Noord-Holland (Focus Smart Mobility). (L)	2022 - 2024	Bijdrage aan doelen Agenda SSL door in Zaanstad-Noord de samenwerking voor bouwlogistieke bundeling te stimuleren en de kennis te delen naar andere partijen.



BIJLAGE

2. BRONNENLIJST

- Amsterdam Logistics, *Visie- en uitvoeringsagenda logistiek MRA Ports*, 2020.
- CBS, *De regionale economie 2018*, 2019.
- CE Delft, *Outlook Hinterland and Continental Freight*, 2020
- Decisio, *Economische betekenis van luchtvracht Schiphol*, 2019.
- ElaadNL, *Outlook Elektrisch Bouwen: de ontwikkeling van de elektrische bouwplaats in Nederland t/m 2035*, 2021.
- EV Consult (2020) *Transitiestudie verduurzaming wegtransportsector*
- Haven van Amsterdam, *Jaarverslag 2020*, 2021.
- Hogeschool van Amsterdam, *Slimme bouwlogistiek: onderzoek naar de fundamenteën van slimme en schone bouwlogistiek in steden*, 2021
- ING, Sectorstudie Transport en Logistiek: *Nederland van gateway naar logistieke hub: bouwen aan een grenzeloos netwerk*, 2021.
- Jeswani, Harish K., Chilvers, Andrew, en Adisa Azapagic. *Environmental Sustainability of Biofuels: A Review. Proceedings of the Royal Society A, Volume 476, no. 2243*. November 2020.
- MRA-Elektrisch, *Regionale Agenda Laadinfrastructuur (RAL)*, 2021
- Panteia & Sweco, *Toekomst van goederenvervoer over water in Noord-Holland: inzicht in huidige en toekomstige stromen over provinciale vaarwegen*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Actieagenda Actieve Mobiliteit – discussiedocument*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019 – 2023*, 2019.
- Provincie Noord-Holland, *Focus Smart Mobility 2022 – 2025*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Koers Smart Mobility 2030*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Omgevingsvisie NH2050*, 2018.
- Provincie Noord-Holland, *Perspectief Mobiliteit*, 2021
- Provincie Noord-Holland, *Programma Gezonde Leefomgeving 2020-2023*, 2020.
- Provincie Noord-Holland, *Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Strategie Noord-Hollandse Aanpak Stikstofproblematiek 2021-2022*, 2021.
- Provincie Noord-Holland, *Voedselvisie 2020 – 2030*, 2021.
- Rijk en regio, *Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility*, 2018.
- Rijk en Regio, *Schone Lucht Akkoord*, 2020.
- Rijksoverheid, *Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse*, 2017.
- Rijksoverheid, *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens*, 2019.
- Rijksoverheid, *Integrale Mobiliteitsanalyse: Achtergrondrapportage Goederenvervoer Integraal*, 2021.
- Rijksoverheid, *Klimaatakkoord*, 2019.
- Rijksoverheid, *Landelijke Uitvoeringsagenda Stadslogistiek*, 2021.
- Rijksoverheid, *Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL)*, 2020.
- Rijksoverheid, *Nationale Omgevingsvisie*, 2020.
- Rijksoverheid, *Programma Vrachtwagenheffing*, 2021.
- Royal HaskoningDHV, *Vervolgonderzoek goederenvervoer over water Provincie Noord-Holland*, 2019.
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA, *Multimodale netwerkstrategie MRA*, 2020.
- Topsector Logistiek, *Impactschatting risico reverse modal shift containervervoer*, 2020.

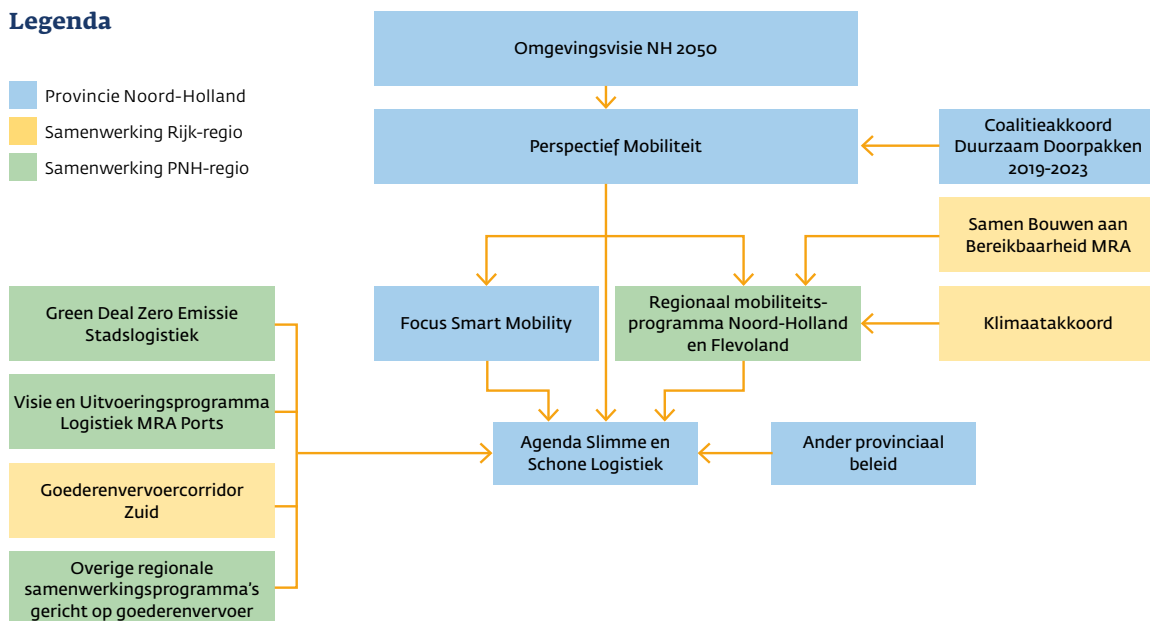
BIJLAGE

3. OVERZICHT RELEVANTE PROGRAMMA'S EN INITIATIEVEN

In deze bijlage wordt een overzicht opgenomen van de meest relevante programma's en initiatieven waarin de provincie deelneemt, en waar deze agenda op aansluit en voortbouwt.

Legenda

- Provincie Noord-Holland
- Samenwerking Rijk-regio
- Samenwerking PNH-regio



Op het gebied van logistiek is de provincie Noord-Holland o.a. actief in:

- Amsterdam Logistics Board/Programma
- Green Deal Zero Emission Stadslogistiek
- Connected Transport Corridors Amsterdam Westkant
- Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland
- Focus Smart Mobility
- Krachtenbundeling Smart Mobility
- NoordWest Connect
- Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA
- MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridor Zuid
- Intentieverklaring bouwlogistiek Zaanstad
- Bestuursplatform NZKG
- Nationaal waterstofprogramma en Noord-Hollands waterstofprogramma
- MRA-Elektrisch en de Nationale en Regionale Agenda Laadinfrastructuur
- IPO werkgroep Goederenvervoer en Logistiek
- De Ovale Tafel Logistiek MRA
- Verschillende onderzoeken die uitgevoerd worden met partners in de MRA en Noord-Holland

BIJLAGE

4. IMPACT CORONACRISIS

Er blijft grote onzekerheid heersen rond het coronavirus. Het is nog niet duidelijk hoelang het virus blijft ronddwalen en wat de volledige invloed gaat zijn op de Nederlandse economie. Er is vanuit alle sectoren behoefte aan actuele informatie en verwachtingen op de toekomst.

De effecten in het huidige goederenvervoer zijn duidelijk te zien, met grote dalingen in het tweede kwartaal van 2020 voor alle modaliteiten. Toch treedt er alweer relatief snel herstel op. De vraag is of dit herstel zich de komende tijd gaat doorzetten, of dat er een nieuwe terugval zal komen. Ook spelen er andere ontwikkelingen, zoals de energietransitie, die impact hebben op het goederenvervoer.

Panteia's prognoses, opgesteld in oktober 2020, laten zien dat in 2025 naar verwachting geen van de modaliteiten in termen van vervoerd gewicht op het niveau van 2019 zit. Het is zaak om in de gaten te houden hoe de vervoersstromen zich ontwikkelen. Het lijkt zo goed als zeker dat er permanente effecten zullen zijn, ook in het goederenvervoer. De vraag is wat de blijvende invloed van het coronavirus gaat zijn. In onderstaande tabel zijn de prognoses op jaarbasis tot en met 2025 per modaliteit berekend. De twee meest recente CPB-scenario's zijn doorgerekend: de **basisraming (BR)** en het **diepdal (DD)** scenario, deze komen voort uit de Macro Economische Verkenning opgesteld in oktober 2020. In de basisraming krimpt het BBP met 5% in 2020, gevolgd door een licht herstel in 2021 (3,5%). In de jaren daarna groeit het BBP met gemiddeld 1,6% per jaar. In het diep dal scenario is de krimp in 2020 sterker dan in de basisraming, ook in 2021 neemt het BBP af. Gedurende de jaren 2022-2025 neemt het BBP met gemiddeld 2,2% per jaar toe; dat is inclusief een 'inhaaleffect' van 3,2% in 2022.

Tabel 7: Prognoses oktober – middellange termijn t/m 2025 per modaliteit, jaar en scenario

p=prognose		% jaar ervoor							Index (2019=100)
		2019	2020p	2021p	2022p	2023p	2024p	2025p	
Weg	BR	0,70%	-4,00%	-0,40%	0,30%	0,60%	0,70%	0,90%	98.0
	DD		-8,70%	-2,60%	1,50%	0,80%	0,90%	0,90%	92.6
Binnenvaart	BR	0,30%	-6,70%	0,80%	-1,10%	-0,10%	0,20%	-0,10%	93.1
	DD		-9,10%	-3,30%	0,60%	0,00%	-0,30%	-0,10%	87.9
Spoor	BR	9,10%	-9,10%	1,00%	-0,50%	0,50%	0,20%	0,30%	92.3
	DD		-11,40%	-3,60%	1,80%	0,30%	-0,30%	0,30%	87.3
Maritieme overslag	BR	0,80%	-11,30%	5,10%	3,10%	2,10%	0,50%	0,20%	99.6
	DD		-13,80%	-6,90%	4,70%	3,60%	2,70%	2,10%	91.9

Bron: Panteia (2020)

De resultaten laten zien dat er significante verschillen zijn tussen de scenario's en de modaliteiten:

- In 2020 neemt het vervoerde ladinggewicht voor alle modaliteiten in beide scenario's af met tussen de 4% en 11%.
- In 2021 wordt er weer groei voorspeld in het BR-scenario, behalve voor het wegvervoer dat licht verder afneemt (-0,3%).
- Na 2021 treedt er een periode van relatief lage groei aan, in het BR-scenario zelfs licht negatieve groei voor de binnenvaart, die wordt verklaard door de structurele onderliggende trends.
- Pas in 2022 wordt positieve groei in het DD-scenario verwacht. In de meest rechter kolom staat ook een index voor 2025, met 2019 als referentie.
- Wat opvalt, is dat herstel in alle gevallen een aantal jaren in beslag neemt. Voor alle modaliteiten geldt dat in 2025 in geen van de scenario's het volume van 2019 bereikt wordt.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Kabinet | Sector Interbestuurlijk Toezicht

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Contact

Ruben den Uijl
uijl@noord-holland.nl

Grafische verzorging

Xerox® Media Services

Haarlem, januari 2022

AGENDA

Wijzigingsoverzicht Agenda Slimme en Schone Logistiek

Op 30 september 2021 is het concept van de Agenda Slimme en Schone Logistiek besproken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid. Dit concept is ook ter consultatie aan de gemeenten in Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en verschillende stakeholders op het gebied van logistiek gestuurd. De meeste opmerkingen van deze partijen betreffen suggesties en verzoeken voor verdere samenwerking of specificatie van de reeds lopende samenwerking in de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

In dit overzicht staan in de tweede kolom alle wijzigingen opgenomen van de conceptversie (besproken in commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 30 september 2021) naar de definitieve versie (te bespreken in de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid d.d. 14 maart 2022). In de derde kolom is aangegeven waarom deze wijziging is doorgevoerd. De eerste kolom geeft aan waar de wijziging in de Agenda Slimme en Schone Logistiek is te vinden.

Onderdeel	Wijziging	Toelichting
Algemeen	Tekstuele en taalkundige correcties	Door de hele tekst zijn niet inhoudelijke wijzigingen aangebracht ten behoeve van leesbaarheid of duidelijkheid
1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?	Toevoeging sterke IT-sector en Amsterdam-IX als digitale mainport als kans voor digitalisering logistiek.	De sterkte positie van de IT-sector in Noord-Holland en de kansen die dat biedt voor digitalisering in specifiek de logistieke sector kwamen onvoldoende naar voren.
1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?	Toevoegen zin over gezonde lucht.	Schoon gaat niet alleen over CO2-uitstoot en stikstof, maar ook over gezonde lucht om in te ademen. De provincie Noord-Holland heeft daarom ook het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Het belang van schone lucht voor de volksgezondheid wordt hier extra aangehaald.
1.1 Waarom een Agenda Slimme en Schone Logistiek?	Toevoegen biodiversiteitsverlies aan tekst	Biodiversiteitsverlies kwam onvoldoende naar voren
1.2 Doel van deze agenda	Toevoegen van een tekststuk over belang van de agenda.	Toevoeging van uitleg over dat een agenda wenselijk is vanwege het beter kunnen bijdragen aan de verschillende doelen die de provincie Noord-Holland heeft.
1.3 Samenhang met andere programma's en initiatieven	Toevoegen van omgevingsveiligheid aan de opsomming onder leefklimaat.	Een goed leefklimaat bevat onder de omgevingswet ook omgevingsveiligheid. Dat is nu toegevoegd aan de tekst.
1.5 Totstandkoming van deze Agenda	Toevoegen proces na behandeling in commissie M&B	Het toevoegen van het proces na behandeling in de commissie M&B van 30 september 2021 maakt het overzicht compleet.
2. Logistiek en Goederenvervoer in Noord-Holland	Toevoegen cijfers uit de Luchtvrachtmonitor 2018	Toevoegen inzicht in de omvang van het aantal banen en de toegevoegde waarde van de luchtvracht in Nederland.

Kenmerk: 1776313/1776352

2. Logistiek en Goederenvervoer in Noord-Holland	Extra zin toegevoegd met nadruk op de noodzaak van verandering voor de concurrentiepositie.	Extra nadruk gelegd op de urgentie voor de sector om te bewegen. Stilstand betekent in concurrentieopzicht achteruitgang.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging van een zin over de groei in het hoge en lage scenario van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021.	De ontwikkeling wisselt per regio in Noord-Holland, dat wordt nu meer toegelicht.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoegen van een zin over de arbeidsmarkt.	Uit de consultatie blijkt dat de krapte op de arbeidsmarkt is een grote knellende factor is voor de logistieke sector.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Extra toelichting over knelpunten.	Er zijn meerdere zinnen toegevoegd met toelichting over de knelpunten die er zijn voor verschillende modaliteiten. Ook is een kaart van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 toegevoegd ter vervanging van de oudere NMCA kaart.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging van een zin over infrastructurele projecten en nieuwe normen voor het havengebied van Amsterdam.	Projecten als de Sprong over het IJ of strengere luchtkwaliteitsnormen beperken de binnenvaart. Vanuit de Agenda Slimme en Schone Logistiek bekeken is dat onwenselijk. De belangen van het goederenvervoer moeten bij deze projecten goed meegewogen worden. Bij de aanpak van andere doelen, zoals schone lucht, moet ook geholpen worden bij het nemen van maatregelen wanneer die buiten wat redelijkerwijs verwacht mag worden van bedrijven komen te liggen. Binnen de huidige sector zijn de marges klein, dus is aanpassen aan strengere normeringen niet zondermeer mogelijk.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging van een alinea over modal shift naar goederenvervoer over water.	De rapporten over goederenvervoer over water en de ontwikkeling van de binnenvaart waren nog niet goed toegelicht in deze Agenda.
2.1 Ontwikkeling 1: Groei van goederenvervoer	Toevoeging zin over spoormogelijkheden voor modal shift.	Modal shift kan van de weg naar het water, maar ook naar spoor. Die mogelijkheid wordt nu benoemd.
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoegen van een zin over het in kaart brengen van de CO2-uitstoot van de logistieke sector in Noord-Holland.	Er wordt gewerkt aan het in kaart brengen van alle logistieke stromen in Noord-Holland en de bijbehorende CO2-uitstoot.
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoeging zin over zero-emissie schepen.	Toelichting over de stand van zaken van zero-emissie binnenvaartvervoer.
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoeging alinea over biobrandstoffen. Biobrandstoffenbeleid wordt vanuit de Europese Unie en de Rijksoverheid uitgezet. De	Toelichting over de ontwikkeling van biobrandstoffen en de mogelijke negatieve effecten van biobrandstoffen.

Kenmerk: 1776313/1776352

	precieze effecten van biobrandstoffen zijn afhankelijk van veel factoren, zoals productielocatie, productiemethode, etc.	
2.2 Ontwikkeling 2: Energietransitie en verduurzaming	Toevoeging van een alinea over de ontwikkeling van laadinfrastructuur en waterstofinfrastructuur in Noord-Holland.	Het benodigde netwerk om energie bij de logistieke voertuigen te krijgen was onvoldoende benoemd in een eerdere versie. De ontwikkelingen in de regio's van Noord-Holland zijn nu hierin meegenomen.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoegen zin dat gezonde leefomgeving aan aandacht groeit in Nederland.	De groeiende aandacht voor een gezonde leefomgeving in Nederland de afgelopen jaren zorgt ervoor dat vervuilende activiteiten en vervuilende transporthbewegingen onder druk (kunnen) komen te staan. De provincie vindt dat dit de urgentie voor de sector vergroot om milieuvriendelijker te opereren.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoegen dat milieuzones ook mogelijk zijn, niet alleen zero-emissiezones.	Toevoeging van een andere wettelijke bevoegdheid aan de tekst.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoeging zin over de ambities en acties voor schone lucht.	De Provincie Noord-Holland is onderdeel van het Schone Lucht Akkoord. We hebben ons daarmee gecommitteerd aan het terugdringen van luchtvervuiling. Hoewel er geen directe logistieke acties in staan die de provincie uit moet voeren, zijn de acties van de Agenda Slimme en Schone Logistiek wel ontworpen vanuit de gedachte om schone lucht te bevorderen.
2.4 Ontwikkeling 4: Druk op leefomgeving neemt toe	Toevoeging beperkingen voor routes en wacht- en ligplaatsen voor transport van gevaarlijke stoffen.	Toevoeging van specifieke aandachtspunten voor gevaarlijk goederentransport.
2.5 Hoofdpogaven	Toevoeging laadinfrastructuur aan tekst	Het energienetwerk heeft ook laadinfrastructuur nodig om ervan gebruik te kunnen maken.
2.5 Hoofdpogaven	Verandering van meewegen van gezonde leefomgeving naar het belang vooraf te integreren in besluitvormingsprocessen.	Het meewegen van iets kan opgevat worden als dat het een sluitpost is. De provincie Noord-Holland staat voor een gezonde leefomgeving en borgt daarom de belangen van gezonde lucht integraal in besluitvorming voor goederenvervoer.
3. Perspectief voor de toekomst	Extra toelichting toegevoegd over de ambities en de rol van de provincie.	Toelichting dat de provincie Noord-Holland deze ambities niet alleen kan realiseren, maar anderen nodig heeft.
3.1 Slim gebruik van een	Vervangen van het "beperken van vervoersbewegingen"	De groei van de totale mobiliteit is dusdanig groot dat met beperken van vervoersbewegingen waarschijnlijk de

toekomstbestendig transportnetwerk	door “verminderen van vervoersbewegingen.	infrastructuur op punten overbelast raakt, terwijl er tegelijkertijd een krapte op de arbeidsmarkt is voor chauffeurs. Door in te zetten op vermindering van bewegingen, in plaats van het beperken van bewegingen, laat de provincie Noord-Holland zien dat om de bereikbaarheid op pijl te houden het noodzakelijk is om waar mogelijk goederenstromen te bundelen, efficiënter te rijden, en samen te werken om de druk op de netwerken te verminderen.
3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk	Toevoeging toelichting dat nieuwe infrastructuur niet uitgesloten wordt.	Extra toelichting van het standpunt zoals ook verwoord in het Perspectief Mobiliteit dat nieuwe infrastructuur niet uitgesloten wordt door de provincie, maar dat het de laatste optie is.
3.1 Slim gebruik van een toekomstbestendig transportnetwerk	Toevoeging van een alinea over het stimuleren van goederenvervoer over water of spoor.	Het was nodig om extra toelichting te geven over de rollen die de provincie Noord-Holland heeft in het realiseren van modal shift naar water of spoor. Hierdoor is de provinciale rol in deze processen verduidelijkt.
3.2 Verduurzamen van het goederenvervoer	Toevoegen verkorten van voedselketens	In de Voedselvisie 2020-2030 is het verkorten van voedselketens als doel opgenomen. Deze relatie is nu sterker benoemd in de Agenda Slimme en Schone Logistiek.
3.2 Verduurzamen van het goederenvervoer	Toevoegen woorden die erop duiden dat milieuvervuiling terugdringen ook een doel is van verduurzaming.	Verduurzaming van goederenvervoer heeft meerdere effecten op milieu en klimaat. De provincie wil de negatieve effecten op milieu en klimaat tegengaan, niet alleen CO ₂ -uitstoot reduceren. Deze duiding komt nu duidelijker naar voren.
3.3 Goederenvervoer en Logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving	Toevoegen biodiversiteitsverlies aan tekst	Biodiversiteitsverlies kwam onvoldoende naar voren
3.3 Goederenvervoer en Logistiek zijn in balans met de fysieke leefomgeving	Toevoegen zinnen over beperkte milieuruimte in de provincie.	De ruimte in Noord-Holland is beperkt. Dit betekent dat niet alles kan. Dit betekent dat er per locatie gekeken moet worden wat wel kan, en wat niet, en dat dit vraagt om weging van de belangen van bewoners, bedrijven en omgeving.
3.3 Goederenvervoer en Logistiek zijn in balans met de	Toevoegen doel over overlast.	Het terugdringen van overlast had nog geen doel maar was wel benoemd als ambitie. Door overlast te verminderen wordt de steun voor het bedrijfsleven groter.

fysieke leefomgeving		
4.1 Een stapsgewijze adaptieve aanpak	Toevoeging van een tekst over de rollen van de provincie uit de Omgevingsvisie.	In de Omgevingsvisie NH 2050 staan de rollen die provincie aanneemt beschreven. Deze zijn gebruikt om voor logistiek de rollen van de provincie te bepalen.
4.1 Een stapsgewijze adaptieve aanpak	Toevoeging van een tekst over logistieke aandacht in de verschillende delen van de provincie.	Logistiek krijgt in wisselende mate aandacht van gemeenten in Noord-Holland. Sommige gemeenten hebben er (recent ontwikkelde) programma's voor, andere doen er eigenlijk niets mee. Met de Agenda Slimme en Schone Logistiek willen we de aandacht voor het goederenvervoer in heel de provincie versterken en daar gemeenten ook bij ondersteunen.
4.1 Een stapsgewijze adaptieve aanpak	Op hoofdlijnen invullen van de routekaart van de Agenda	Ter uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek is een routekaart opgesteld met te ondernemen acties. De samenvatting van de routekaart staat onder 4.1, de volledige routekaart in bijlage 1 van de agenda.
4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk	Aanpassing datum dashboard logistieke stromen	Door problemen bij de opdrachtnemer is het dashboard logistieke stromen nog niet gereedgekomen.
4.2 Slim gebruik van robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk	Toevoeging van enkele technieken (Cargoloop, datadeelplatforms, fysieke internet) en acties van de provincie aan de voorwaarden (vrachtwagenheffing) en acties (pakketkluizen, gezamenlijke beleving).	Sinds de conceptagenda is meer informatie over verschillende onderwerpen naar voren gekomen, zijn nieuwe jaarplannen gerealiseerd van verschillende programma's, en zijn nieuwe kansen geïdentificeerd. Zo is bijvoorbeeld de Cargoloop Holland (een hyperloop) als toekomstige modaliteit naar voren gekomen langs de A4 corridor, worden pakketkluizen en gebundelde levering van goederen door gemeenten en een stadslogistiek onderzoek genoemd als kansrijke opties in Noord-Holland.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Toevoeging van het belang van gelijke regelgeving voor ondernemers bij verduurzaming.	Voor de economie in Noord-Holland is het belangrijk dat regels voor transport helder zijn. Daarom is een gelijk speelveld voor logistieke dienstverleners belangrijk.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Toevoegen van netbeheerders voor de aanpak laadinfrastructuur.	Netbeheerders hebben een rol te spelen bij het realiseren van een dekkend netwerk van laadinfrastructuur. Deze rol ontbrak in een eerdere versie van de agenda.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Toevoeging van 2 actiepunten. Eentje voor het bundelen van vraag en aanbod van energie op bedrijventerreinen en	Gezien de beperkte elektriciteitscapaciteit en de grote verwachte groei van elektrische mobiliteit, met zware energievraag in de logistieke sector, is het

Kenmerk: 1776313/1776352

	smart grids. Een tweede om vorm te geven aan het opdrachtgeverschap van MRA-Elektrisch dat de provincie Noord-Holland heeft.	noodzakelijk om op locatie slimme opweken en laadmogelijkheden te creëren die het energienetwerk niet belasten maar wel verduurzaming mogelijk maken. Via MRA-Elektrisch en verschillende projecten is de provincie hierin actief. Deze aanpak moet in het licht van de Agenda verder aangescherpt worden.
4.3 Verduurzaming van logistiek en goederenvervoer	Verwijdering MRA van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.	De Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek wordt voor heel Noord-Holland ontwikkeld, niet alleen voor de MRA.
5.1	Onder aanpak toegevoegd dat de routekaart de concretisering van de geschetste aanpak is.	De routekaart is opgesteld na behandeling van de conceptagenda in de commissie M&B van 30 september 2021. De verwijzingen naar deze routekaart moesten nog toegevoegd worden aan de agenda.
Bijlage 1. Routekaart	De uitvoeringstabel met actieoverzicht is toegevoegd.	De conceptversie ging nog niet in op de te nemen acties. Deze zijn aan de definitieve versie als bijlage toegevoegd. De reden dat dit een bijlage is, is omdat de actie-aanpak adaptief moet zijn gezien de snelle ontwikkelingen.
Bijlage 2. Dashboard Logistieke Stromen	Verwijdering van bijlage 2 dashboard logistieke stromen.	Vanwege problemen bij de opdrachtnemer is het nog niet gelukt om reeds een uitsnede van het dashboard logistieke stromen toe te voegen aan de bijlage van de agenda.

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 8 februari 2022

Onderwerp: Agenda Slimme en Schone Logistiek

Kenmerk: 1776313

Bijlagen: 2

- **Agenda Slimme en Schone Logistiek**
- **Wijzigingsoverzicht t.o.v. conceptversie**

1. Inleiding

In het Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken 2019-2023 staat dat het goederenvervoer over water actief als duurzaam alternatief voor goederenvervoer over de weg gestimuleerd moet worden. De provincie Noord-Holland is hiermee aan de slag gegaan door o.a:

- de goederenstromen in kaart te brengen
- middelen te reserveren voor een binnenhavenontwikkeling bij Alkmaar
- een logistieke netwerkmakelaar in te zetten om bedrijven rechtstreeks te benaderen over de modal shift mogelijkheden en nieuwe gezamenlijke goederencorridors op te zetten.

Door deze activiteiten werd duidelijk dat het stimuleren van goederenvervoer over water niet losgezien kan worden van het totale logistieke plaatje in Noord-Holland. De logistieke sector kenmerkt zich immers door grote verschillen. Gewicht, omvang, temperatuur, bederfelijkheid, just-in-time, consumentengoederen of bedrijfsgoederen, toegevoegde waarde, MKB, multinational. De goederenvervoerketens zijn complexer en veelzijdiger dan die van personen en vragen om een gerichte aanpak. Door toenemende verstedelijking en groeiende vraag naar goederen blijft het goederenvervoer en de daarbij komende druk op infrastructuur en leefomgeving de komende jaren toenemen. De energietransitie is een grote opgave voor de sector, maar zorgt uiteindelijk voor lagere kosten. De uitdaging daarbij is om de goederenketen schoon en slim in te richten en de druk op infrastructuur en leefomgeving zo beperkt mogelijk te houden.

In het Perspectief Mobiliteit (VD-42, 2021), is daarom de Agenda Slimme en Schone Logistiek aangekondigd als gestructureerde aanpak van het goederenvervoeronderdeel van het

Perspectief Mobiliteit. Deze Agenda Slimme en Schone Logistiek wordt nu aan u voorgelegd ter besluitvorming.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Met deze agenda richten we ons op drie ambities:

1. In 2030 hebben we een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten.
2. In 2030 heeft een versnelling plaatsgevonden in de verduurzaming van het goederenvervoer zodat de sector haar bijdrage kan leveren aan de afspraken voor verduurzaming en klimaat.
3. In 2030 is de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving.

Om deze ambities te realiseren, benutten we de kansen van digitalisering en van andere innovaties. Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. De ambities zijn groot en hebben een brede reikwijdte. Als provincie spannen we ons in om de ambities te realiseren, maar we zijn hiervoor afhankelijk van de samenwerking met de Rijksoverheid, gemeenten, private partners en andere organisaties.

Monitoring van de effecten van de Agenda Slimme en Schone Logistiek is complex. Het is het logistieke speelveld als geheel dat de transitie door moet gaan om de ambities te halen. De provinciale acties, van stimuleren, coördineren, verbinden en lobbyen zijn gericht op die gehele transitie. De effecten van provinciale acties zijn niet eenzijdig toe te schrijven aan de provincie of een andere partij. Er wordt daarom gemonitord op het uitvoeren van de activiteiten benoemd in de bijlage van de Agenda Slimme en Schone Logistiek en de ontwikkeling van de bereikbaarheid, verduurzaming en leefbaarheid van de logistieke sector in Noord-Holland als geheel. Dit doen we via voortgangsdokumentatie. Begin 2023 wordt het eerste voortgangsdokument aan uw Staten voorgelegd.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

De financiële ruimte bij de provincie, maar ook bij gemeenten en Rijk, voor grootschalige infraprojecten is beperkt. Dit vergt enerzijds inzet op kostenbesparing en efficiency, maar ook inzet van bestaande middelen. Maatregelen uit de Agenda Slimme en Schone Logistiek kunnen voor de korte termijn deels gebruik maken van reeds beschikbare middelen zoals de 2,9 miljoen ter beschikking van het investeringsplan (main)port logistiek Amsterdam, de mogelijke 7,5 miljoen voor de binnenhaven Boekelermeer, en de middelen ter uitvoering van de Focus Smart Mobility. Daarnaast blijft er de opgave om dekking te vinden voor de ambities op langere termijn. De precieze opgave is afhankelijk van de rol die de provincie aanneemt en hoe onze partners gaan handelen op dit dossier. De benodigde dekking wordt via de gangbare P&C cyclus opgepakt.

De Agenda Slimme en Schone Logistiek bestaat daarom uit twee getrapte delen. Allereerst een getrapte opbouw van activiteiten over de jaren heen. Randvoorwaardelijke projecten en aanwezige kansen worden op korte termijn uitgevoerd. Grotere onderzoeken, activiteiten, en opschaling van succesvolle projecten, staan voor de middellange termijn gepland. Ten tweede is er een getrapte aanpak in samenwerking met al lopende programma's. Maatregelen die zowel de ambities van de Agenda Slimme en Schone Logistiek ondersteunen en andere programma's, zoals het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP),

de Focus Smart Mobility, het Uitvoeringsprogramma Economie 2021 – 2023, het Schone Lucht Akkoord (SLA), of de Voedselvisie 2020 – 2030, staan voorop in het programma. Op deze manier wordt logistiek ook beter in de provinciale organisatie geborgd zodat het in de lopende begrotingen een plek krijgt.

4. Proces en procedure

De participatie in dit beleidstraject is op onderstaande wijze vormgegeven.

1. Allereerst zijn de opgaven en ambities van de Agenda Slimme en Schone Logistiek gebaseerd op ambtelijke analyse van bestaand provinciaal beleid in relatie tot logistiek.
2. Vervolgens is dit beeld gelegd naast de ontwikkelingen en ambities van onze logistieke partners (Rijk, Amsterdam Logistics, Amsterdam Economic Board, Topsector Logistiek etc.) om te komen tot een aanpak in lijn met de bredere ontwikkelingen.
3. Deze analyse is in een bijeenkomst met vertegenwoordigers of representatieve bedrijven uit het logistieke speelveld voorgelegd ter toetsing.
4. De conceptagenda is aan uw Commissie Bereikbaarheid en Mobiliteit gestuurd ter bespreking en op 30 september 2021 besproken. De opmerkingen en vragen zijn verwerkt in de definitieve versie.
5. De conceptagenda is via de ambtelijke provinciale verkeer- en vervoersberaden (PVVB's) en de werkgroep mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam aan alle Noord-Hollandse gemeenten voorgelegd ter consultatie en in enkele vervolggesprekken verder toegelicht. De opmerkingen van de gemeenten zijn verwerkt in deze versie.
6. De conceptagenda is andermaal op een bijeenkomst met vertegenwoordigers of representatieve bedrijven uit het logistieke speelveld in Noord-Holland voorgelegd ter toetsing.
7. De definitieve versie wordt u nu aangeboden.

Na behandeling en vaststelling in Provinciale Staten wordt de Agenda Slimme en Schone Logistiek als kader voor de aanpak van het goederenvervoer in Noord-Holland gebruikt en worden onze partners hierover geïnformeerd en uitgenodigd met ons mee te werken. De agenda wordt gebruikt in de uitwerking van de duurzaamheidsmaatregelen van het RMP, de digitaliseringsvraagstukken van de Focus Smart Mobility, en in het verbeteren van de bereikbaarheid die o.a. voorkomen uit de regionale samenwerkingsafspraken. Uw Staten worden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen via de onder 2 benoemde voortgangsdokumentatie.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 21-2022

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 8 februari 2022;

overwegende dat

- Het goederenvervoer de komende jaren in omvang gaat groeien en de druk op de infrastructuur, bereikbaarheid, leefomgeving, natuur en energievoorziening gaat toenemen;
- Met de Agenda Slimme en Schone Logistiek de provincie Noord-Holland de druk op deze genoemde zaken wil verminderen en zo bij gaat dragen aan de doelstellingen van duurzame verstedelijking, economie en leefbaarheid, klimaat en energietransitie en vitaal platteland;
- Provinciale Staten geïnformeerd wordt over de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek via voortgangsdokumentaties;

besluiten:

1. De Agenda Slimme en Schone Logistiek vast te stellen.

Haarlem, 4 april 2022

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d. 4-4-2022
Commissie Mobiliteit en
Bereikbaarheid
Datum commissievergadering 21-3-2022

28 maart 2022

1 | 17

Onderwerp:
Voordracht 21, Agenda Slimme en Schone Logistiek

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek als bespreekstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 4 april 2022.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 21-3-2022:

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5a. Agenda Slimme en Schone Logistiek

Allereerst geeft de voorzitter het woord aan de heer B. Al Badri, die zich heeft aangemeld als inspreker.

De heer **Al Badri** is verenigingsmanager van de West-Friese Bedrijvengroep (WBG) en hij ondersteunt en spreekt in namens de Bedrijvengroep West-Friesland Oost (BWFO), een van de aangesloten verenigingen van de WBG. De heer Al Badri vraagt aandacht voor de verkeersproblematiek bij de rotonde Markerwaardweg. Tijdens de ochtend- en avondspits staat het verkeer regelmatig vast.

Op dit terrein werken 6000 personen. Er zijn veel logistieke bedrijven aanwezig. Omdat een veilige fietsverbinding ontbreekt, komen veel werknemers met de auto. Het probleem is ontstaan toen bedrijven groeiden. De realisatie van de Westfriisiaweg heeft de situatie verslechterd. Het verkeer uit omliggende kernen rijdt nu deze route om verkeerslichten te vermijden. Het bedrijventerrein heeft slechts één ontsluiting en geen noodontsluiting. De veiligheid kan in de spits niet worden gegarandeerd. Ook vraagt BWFO aandacht voor de fietsveiligheid. Een zeer ernstig verkeersongeval met een fietser heeft zich al voorgedaan.

Ondernemers hebben de verkeersproblematiek tevergeefs meerdere keren bij de provincie aangekaart. Inmiddels hebben de ondernemers zelf een onderzoek laten doen door Prommenz. Uit de beoordeling van de verkeerstechnische en planologische haalbaarheid komt de turborotonde als beste variant naar voren. De

Provincie wordt gevraagd om een tijdelijke noodontsluiting voor de algemene veiligheid en ten behoeve van de hulpdiensten. Het onderzoek is gepresenteerd aan de gemeente en de Provincie. Met grote verbazing en plaatsvervangende schaamte moesten de ondernemers een discussie aanhoren tussen de gemeente en de Provincie. Die discussie ging over nog meer onderzoek en over wie waarvoor verantwoordelijk is. Er is nog steeds geen duidelijkheid of en wanneer dit probleem wordt opgelost. De Markerwaardweg is een provinciale weg. De Provincie is verantwoordelijk. De ondernemers hebben hun verantwoordelijkheid genomen door onderzoek te laten doen. De Provincie wordt gevraagd haar verantwoordelijkheid te nemen en de leiding te nemen in de zoektocht naar een oplossing. De Provincie heeft aangegeven dat er geen problemen worden ervaren door hulpdiensten. De ondernemers maken echter regelmatig mee dat de hulpdiensten stil komen te staan in de verkeersopstoppingen. De heer Al Badri toont een filmpje waaruit dit blijkt.

BWFO wil graag uitgenodigd worden bij het gesprek met de hulpdiensten om te vernemen dat de verkeersproblematiek door hen niet als een probleem zou worden ervaren.

De Provincie wees op oplossingen als thuiswerken en spits mijden. Ook dat is een raadselachtige reactie. Het onderzoek laat duidelijk zien dat het verkeer voor 80% komt van bewoners van omliggende kernen. Uiteraard denkt ieder logistiek bedrijf over het mijden van de spits. Veel werkzaamheden kunnen niet vanuit huis worden uitgevoerd.

De ondernemers willen duidelijkheid over een oplossing, over de rollen en verantwoordelijkheden van Provincie en de gemeente, de prioritering van verkeersproblematiek in het algemeen bij de Provincie en op welke basis deze prioritering is gemaakt. Ten slotte wensen de ondernemers dat een termijn wordt gesteld aan de uitvoering van een oplossing in de vorm van een turbotronc en een noodoplossing in het kader van veiligheid.

Namens BWFO nodigt de heer Al Badri de commissieleden uit voor een werkbezoek aan het bedrijventerrein om te zien welke mooie bedrijven daar actief zijn.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) is bekend met de situatie. Zij stelde hierover al schriftelijke vragen. Verwacht de heer Al Badri dat de situatie gelijk blijft, krimp of groei? Vond het fietsongeluk bij de rotonde of elders op het bedrijventerrein plaats?

De heer **Al Badri** vertelt dat de bedrijven, die er nu gevestigd zijn, groeien. Regionaal neemt de behoefte aan bedrijfsterrinen toe. In West Friesland is meer dan de veronderstelde 43 ha uitbreiding nodig. Door woningbouw neemt het verkeer toe. Het fietsongeval vond plaats rondom de rotonde. Het ontbreken van fietspaden naar en op het bedrijventerrein is gevaarlijk.

De heer **Terwal** (VVD) hoorde dat er sprake is van een onhoudbare situatie, wat betreft de doorstroming, fietsveiligheid en de aanrijtiden van de hulpdiensten. Hij hoorde inspreker niet praten over economische schade. Zijn er bedrijven die nu niet willen investeren, omdat de doorstroming niet goed is, of zijn er bedrijven die mogelijk hierdoor vertrekken?

De heer **Al Badri** wijst op de milieuschade door wachtende auto's. Circa 120 vrachtwagens rijden 's ochtends en 's avonds van en naar het bedrijventerrein. Elke minuut dat die vrachtwagens stilstaan, kost geld. Firma Hessing vertrekt deels. Een goede bereikbaarheid en het vinden van personeel zijn de top 2 redenen voor de vestiging van een bedrijf. Krapte op de arbeidsmarkt is overal een probleem. Dan is bereikbaarheid mogelijk doorslaggevend om wel of niet voor dit terrein te kiezen.

De heer **Dessing** (FvD) bedankt de ondernemers voor hun initiatief om zelf een onderzoek te starten. Hoe eenvoudig is een noodontsluiting te realiseren?

De heer **Al Badri** is geen verkeersdeskundige. Er zijn noodbruggen beschikbaar. Wellicht zijn deze te huur, waardoor ze niet om een grote investering vragen. Aan de Markerwaardweg is er een mogelijkheid om over een sloot een dergelijke noodbrug te leggen, waardoor hulpdiensten via deze noodontsluiting het terrein kunnen bereiken. Dit hoeft niet al te duur uit te pakken.

De heer **Jensen** (JA21) neemt de uitnodiging graag aan om eens ter plaatse te komen kijken. Is een turborotonde de enige oplossing? Is het ontbreken van een fietsverbinding al eerder aangekaart?

De heer **Al Badri** vertelt dat al eerder is aangekaart dat zowel een fietspad als stoep ontbreken op het bedrijventerrein. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, zeker omdat er veel vrachtverkeer rijdt. Er zijn meerdere varianten onderzocht, zoals een turborotonde en een tweede ontsluiting aan de zijde van de Westfriisiaweg. De turborotonde komt er op dit moment uit als de beste oplossing en juridisch, financieel het meest haalbare. Oplossingen voor de lange termijn zijn uiteindelijk nog wenselijker.

De heer **Hoogervorst** (SP) stelde een jaar geleden al schriftelijke vragen over dit probleem. De antwoorden zijn al geruime tijd binnen.

De problematiek is vooral groter geworden na het realiseren van de N307. Gemeente en Provincie zijn in gesprek. De ondernemersvereniging is daarbij niet betrokken. Wat verwacht BWFO van de gedeputeerde in dit verhaal?

De heer **Al Badri** merkt op dat BWFO het onderzoek heeft gepresenteerd aan de gemeente en de Provincie. De vereniging schrok van het gebrek aan leiderschap. BWFO verwacht van de gedeputeerde een stuk leiderschap en dat de Provincie de leiding neemt.

Voor de heer **Steeman** (D66) is het een bekend terrein, een bekend probleem en een gedeelde zorg. Hoe heeft de gemeente gereageerd? Ziet zij een rol voor zichzelf weggelegd?

De heer **Al Badri** geeft aan dat de gemeente niet echt de leiding heeft genomen om naar een oplossing te zoeken. Ze steunt BWFO wel. De gemeente kijkt vooral ook naar de Provincie, omdat het een provinciale weg en rotonde betreft. De heer Al Badri vindt dat de verantwoordelijkheid moet worden opgepakt. De Provincie moet daarin de leiding nemen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is benieuwd naar de antwoorden op schriftelijke vragen, die door Liberaal N-H zijn ingediend. Is het genoemde onderzoeksrapport een verkeerskundig rapport? Zijn in dat rapport noodoplossingen aangedragen?

De heer **Al Badri** antwoordt dat noodoplossingen en de rotonde in het onderzoeksrapport vermeld staan. Met een tweede ontsluiting worden ook de noodontsluitingsproblemen opgelost. De onderzoekers adviseren om naast de turborotonde ook een noodontsluiting te realiseren voor de hulpdiensten.

De **voorzitter** bedankt de spreker voor zijn inbreng.

De heer Al Badri verlaat de online vergadering.

De **voorzitter** geeft het onderwerp ter bespreking aan de commissie.

De heer **Terwal** (VVD) complimenteert de opstellers met het voorliggend stuk. De VVD is verheugd dat de waarde van goederenvervoer en logistiek voor welvaart en welzijn voor Noord-Holland wordt erkend. De VVD is blij om te lezen dat de logistieke sector en haar brancheorganisaties actief worden betrokken bij de verdere uitwerking en concretisering van deze Agenda. Met 31% groei van het goederenvervoer in de provincie en 52% groei van het wegvervoer in de MRA tot en met 2040 is het goed om te lezen dat navraag van de VVD aan de definitieve versie van de agenda is toegevoegd dat de aanleg van nieuwe infrastructuur niet wordt uitgesloten. Modal Shift naar spoor- en vaarwegen en Smart Mobility zijn prachtig, maar niet afdoende om deze onstuimige groei in de logistiek op te vangen. Is de gedeputeerde het met de heer Terwal eens dat er nadrukkelijk moet worden gekozen voor een en/en, in plaats van een of-/of-aanpak?

De VVD is een voorstander van de gekozen verduurzamingsacties, maar vraagt aandacht voor het voorkomen van een wirwar aan gemeentelijke milieu- en zero emissiezones. Vaak doen transportondernemers op een dag meerdere gemeenten aan, met verschillende regels. Dit zorgt niet alleen voor verwarring maar ook voor extra administratieve lasten bij ondernemers. Is de gedeputeerde bereid hiervoor aandacht te vragen bij de Noord-Hollandse gemeenten en vanuit een provinciale regierol te pleiten voor meer uniformiteit in deze zones?

Naast voldoende capaciteit op de provinciale infrastructuur voor het goederenvervoer en een verdere verduurzaming van de logistieke keten is ook een vitale arbeidsmarkt van groot belang voor deze sector. De heer Terwal vindt daarvan weinig terug in de Agenda, terwijl er nu tekorten zijn aan geschikte chauffeurs en andere logistieke beroepen.

De logistieke sector kan personen die de Nederlandse taal spreken en die in het bezit zijn van rijbewijs B makkelijk plaatsen. Dit biedt werkgelegenheid voor mensen in de provincie.

Ziet de gedeputeerde deze kans ook? Is er een mogelijkheid om samen met de sector en onderwijsinstellingen hierop meer sturing te zetten?

Twee zaken zijn niet in overeenstemming met een van de drie ambities van de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is en waarin slim gebruik wordt gemaakt van verschillende modaliteiten. Wil de gedeputeerde zich samen met de wethouder van gemeente Zaanstad inspannen om samen met de algemene schippersvereniging te kijken of er een oplossing gevonden kan worden voor de voorspelde lange wachttijden bij de tijdelijke Zaanbrug, als gevolg van de voorgestelde spitssluitingen? De heer Hoogervorst van de SP stelde hierover al schriftelijke vragen. Daarnaast spreekt de VVD de hoop uit dat de gedeputeerde ook het gesprek wil aangaan met de gemeente Medemblik en de ondernemers van het bedrijventerrein in Zwaagdijk Oost, om te komen tot een oplossing voor het vastlopende logistieke verkeer op de rotonde van de Markerwaardweg, zoals zojuist door de inspreker naar voren is gebracht. De VVD hoort graag van de gedeputeerde of hij de geschetste problematiek erkent en welke stappen de Provincie onderneemt om te komen tot een betere doorstroming voor de logistieke ondernemers, zoals bepleit in de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

De heer **Steeman** (D66) constateert dat het conceptdocument herkenbaar is aangepast naar aanleiding van de commissiebehandeling in september. De consultatie met andere overheden en marktpartijen hebben een zichtbaar verbeterd stuk opgeleverd. Het is goed om te zien dat de blik is verbreed voor alle Noord-Hollandse regio's en de MRA tunnelvisie is afgenomen.

In de commissie Ruimte Wonen Klimaat is goed merkbaar dat er veel claims liggen en worden gelegd op de ruimte in Noord-Holland. De Provincie heeft een belangrijke rol in het maken van keuzes voor die beperkte ruimte en het is van belang om een aantal glasheldere ambities voor ogen te houden. Bereikbaar wonen, voldoende natuur, het halen van klimaatafspraken et cetera. Transport en logistiek is in dit verband van groot belang voor ondernemend Noord-Holland, met een flinke ruimteclaim. Aan de Provincie de schone taak om

haar rol te pakken die de ruimte zoekt voor transport en logistiek, maar ook slim omgaat met de ruimte en andere maatschappelijke belangen. Elke meter asfalt, en bijbehorende contouren, die kan worden uitgespaard moet worden uitgespaard. Deze Agenda zet daar vol op in. Het is wat D66 betreft niet of/of, maar en/en. Inzetten op zoveel mogelijk Modal Shifts, zodat er zo min mogelijk knelpunten overblijven en daarmee zo min mogelijk hoeft te worden geïnvesteerd in asfalt. Meer vervoer over water scheelt vrachtwagens op de weg. D66 zet daar al jaren op in. De fractie had graag meer overlap gezien in de doelstellingen voor het terugdringen van emissies in de binnenvaart. Wordt dit niet uit het oog verloren?

Wat D66 betreft gaat de gehele sector van deze Agenda profiteren, ook de kleinere ondernemers. Duurzame en slimme logistiek is efficiënte, zuinige logistiek, minder vervoer, punten scoren bij aanbestedingen, bij opdrachtgevers, afnemers en consumenten. Het is ook voorsprong op concurrenten in concurrerende regio's. Op die manier wordt er gewerkt aan brede ambities, vanuit Provinciale Staten. Inzetten op concrete klimaatdoelstellingen, doelstellingen van korte ketens, gezonde economie en werkgelegenheid.

Sommige ambities blijven nog wat moeilijk vatbaar. Hoe wordt de ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de leefomgeving in 2030 gemonitord of gecontroleerd? Hoe wordt dit geen loze stip op de horizon die bij een ambitie blijft? Maak het smart. Hoe zit de Plan-Do-Act-Check van deze Agenda in elkaar?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt voor het toegevoegde overzicht van de aangebrachte wijzigingen in de voorliggende definitieve versie van de Agenda Slimme en Schone Logistiek.

Niet alleen complimenten voor het stuk, maar ook voor het gevolgde proces waarbij gemeenten, de VRA en logistieke bedrijven de gelegenheid kregen om hun inbreng te leveren. Als mevrouw Kuiper leest waarom een integrale en adaptieve benadering van het goederenvervoer van belang is, dan zakt haar de moed in de schoenen. Het raakt zoveel zaken. De vraag rijst hoe tot een concrete uitwerking kan worden gekomen. De gedeputeerde heeft met deze agenda de problematiek en de uitdagingen waar het goederenvervoer voor staat, goed in beeld gebracht, maar ook concreet gemaakt wat de provincie gaat doen en wanneer. De routekaart brengt veel inzicht. Het CDA vindt het een goede insteek dat er een monitoring zal plaatsvinden, of de inzet ook leidt tot de genoemde doelstellingen. Veel is afhankelijk van partners en derden, die ook hun eigen prioriteiten kennen. Het is fijn dat de Staten tweejaarlijks worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van deze Agenda.

Het CDA was en is enthousiast over de Agenda Slimme en Schone Logistiek. Het is een goede basis om samen met gemeenten, VRA en bedrijven aan de slag te gaan voor een toekomstbestendig goederenvervoer in Noord-Holland.

Het gaat ook om verkeersveiligheid. Voor het goederenvervoer is de ambitie uitgesproken dat dit op een verkeersveilige manier moet plaatsvinden. Het CDA ziet ook verbanden met het iMPi. Mede op basis van de inspraak, hoort de fractie graag hoe de gedeputeerde dat voor zich ziet.

De heer **Deen** (PVV) spreekt complimenten uit voor het uitgebreide stuk. Zoals bekend is de PVV kritisch ten aanzien van EU-regelgeving. Helaas ligt er over voorliggend document weer een behoorlijk 'EU-sausje'. Hoewel het zo goed als onmogelijk is om toekomstige ontwikkelingen te voorspellen, kan de PVV-fractie in meer of mindere mate meegaan met de bevindingen inzake de groei van het goederenvervoer. In dit kader kunnen vaarwegen potentie hebben voor groei van de binnenvaart. Er hoeft geen Modal Shift richting het water plaats te vinden, vanwege klimaat en/of energietransitie gerelateerde zaken. Belangrijker zijn duidelijke en positieve gevolgen voor bijvoorbeeld de doorstroming op wegen en de vraag van bedrijven voor het verbeteren van hun bedrijfsvoering, bijvoorbeeld vanwege een efficiëntere logistiek.

De PVV onderkent dat ontwikkelingen in de digitalisering snel kunnen gaan en ook snel gaan en kansen kunnen bieden voor grotere efficiency. De fractie blijft erop wijzen dat er oog moet blijven voor de risico's

van deze toenemende digitalisering, met name op het gebied van fraude en privacy. Kan de gedeputeerde bevestigen dat daarvoor aandacht is?

De PVV kan met de meeste opgaven en ambities instemmen. De fractie staat niet achter ambitie 2, inzake verduurzaming. Dat het gebruik van fossiele brandstoffen nog een tijd lang een belangrijke rol blijft spelen in het goederenvervoer dat lijkt de PVV logisch. Wat de fractie betreft hoeft de Provincie niet zo nodig bij te dragen aan de genoemde transitie naar duurzame voertuigen.

De meeste rollen die de Provincie op dit dossier vervult beoordeelt de PVV als positief. De Provincie zou de rol van aanjager niet op zich te hoeven nemen voor de genoemde transitie.

Omdat de PVV niet gelooft in het stikstofsprookje staat de fractie op dat punt niet volledig achter ambitie 3. Echter, het beperken van luchtverontreiniging, geluidshinder, externe veiligheid en verkeersveiligheid kan zeker op steun van de PVV-fractie rekenen. In dat kader kan ze zich vinden in de wijzigingen, ten opzichte van de concept-Agenda, inzake het toevoegen van de zin betreffende gezonde lucht en het toevoegen van de omgevingsveiligheid aan de opsomming onder 'Leefklimaat'.

De PVV kan instemmen met het voorliggende besluit, behoudens de zojuist genoemde zaken. Goed in de gaten moet worden gehouden dat er geen onevenredige, economische hinder ontstaat voor het bedrijfsleven.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.

Het is een goede zaak dat de provincie een agenda heeft voor schone en slimme logistiek. Bij deze agenda geldt wel het risico: Als je alles doet, doe je niets. De neiging om werkelijk alle onderwerpen die logistiek betreffen in deze agenda onder te brengen, kan de energie zozeer versnipperen dat kansrijke focuspunten ondersneeuwen onder de details van andere zaken die ook nog moeten worden opgepakt. Wat ziet de gedeputeerde als de belangrijkste focuspunten in deze enorme opsomming van punten?

Wat Liberaal N-H betreft is het een belangrijke strategie om te kijken of tot concentraties van logistieke bedrijvigheid kan worden gekomen. Het is goed dat de Provincie daarover verder in gesprek gaat met gemeenten en ondernemers. Ondernemers zijn te verleiden om aan te sluiten, als de voordelen vanuit hun perspectief aanwezig zijn. Voordelen zijn dat er goede elektrische laadinfrastructuur aanwezig is, dat de overheid groei niet belemmert door overbodige regels en beperkingen van ruimte en dat er geïnvesteerd wordt in de bereikbaarheid van terreinen. Denk bijvoorbeeld aan het WFO-bedrijventerrein waarover Liberaal N-H schriftelijke vragen stelde.

Er zijn zoveel kansen dat het niet nodig is om te werken in termen van dwang voor de sector. Deelt de gedeputeerde de visie op die aanpak bij het komen tot concentraties van logistieke bedrijvigheid, dus samenwerken en geen dwang?

Voor het onderwerp verduurzaming zijn er grote ambities. Zijn er in 2030 voldoende elektrisch of waterstof aangedreven vrachtwagens aanwezig? Zijn er voldoende laadplekken? Weten we dat, of hopen we het vooral? Mevrouw Van Geffen is blij dat de belangen van de haven van Amsterdam met het vervoer over water prominent in deze nota terugkomen. Hoe gaat de gedeputeerde borgen dat de woningbouw in de haven het vervoer over water niet in de weg staat? In de Strategische agenda komt vervoer over water nog niet voor bij de Havennota.

Er ligt in de Agenda veel accent op lege vrachtwagens en onnodig transport. Daarvoor wordt vooral naar logistieke systemen binnen de bedrijven gekeken. Er lijkt nog weinig te worden nagedacht over onnodige transportbewegingen die worden veroorzaakt doordat er geen goede routeplanner voor vrachtwagens is, buiten de eigen systemen van grote vervoerders. Kleine bedrijven werken met Google Maps. Dit systeem houdt geen rekening met spits- en venstertijden en ook niet met wegen waar vrachtverkeer niet is toegestaan. Het verminderen van onnodig transport zal ook door individuele chauffeurs waargemaakt moeten worden. Heeft de Provincie echt geen mogelijkheid om de ontwikkeling van een TomTom voor vrachtverkeer te stimuleren, bijvoorbeeld via het Smart Mobility Programma?

Landelijk wordt gewerkt aan een vrachtwagenheffing op A-wegen. Denkt de Provincie ook na over de sluiproutes, die daardoor op de N-wegen ontstaan?

De heer **Dessing** (FvD) bedankt voor het document waar goede dingen in staan. Alle vervoersmodaliteiten, inclusief de binnenvaart, zijn hierin goed uitgewerkt. In de inleiding van het stuk staat dat het eigenlijk zou moeten gaan om welvaart en welzijn in balans met een gezonde, veilige leefomgeving. Wat Forum voor Democratie betreft zijn daar vraagtekens bij te zetten. Niemand is tegen het slim en efficiënt inrichten van logistiek. Waar de fractie wel wat over wil opmerken is het verduurzamen van de logistiek. Er is een primeur. Bij deze stukken is voor het eerst gekwantificeerd wat de behoefte en de benodigde vraag is aan extra elektriciteit om deze ambities waar te maken.

Volgens het Klimaatakkoord moet in 2030 minimaal 30% van de CO₂-uitstoot worden gereduceerd. Er wordt gesproken over duurzame biobrandstoffen, de transitie van fossiel naar waterstof, maar ook de elektrificatie. De elektriciteitsvraag is op dit moment 1,8 terawattuur (TWh) in het transport. Die vraag gaat stijgen naar 19 TWh per jaar. Dat betekent dat er 17 TWh aan elektra extra moet worden opgewekt. Wanneer wordt uitgegaan van een gemiddelde windturbine van 3 megawatt dan zijn landelijk gezien, 3000 extra windturbines nodig om alleen deze deelambitie waar te maken.

Voor de Provincie Noord-Holland zou dat betekenen dat ze 300 extra windturbines nodig heeft, alleen voor genoemde 30% CO₂-reductie in de transportsector. Wat doet dit voor de netwerkcapaciteit? Wat doet het met de totale kosten? Hoe haalbaar en betaalbaar zijn deze plannen? Wat doen de 300 extra turbines, naast alle andere windturbines, met het Noord-Hollands landschap? Wat doet de toename van elektrificatie met elektromagnetische velden versus de gezondheid?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) of dit betoog betekent dat FvD wel de noodzaak van elektrificatie van het vervoer erkent.

De heer **Dessing** (FvD) antwoordt dat FvD die noodzaak niet erkent.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de heer Dessing het niet te simplistisch maakt door te suggereren dat er 300 extra windturbines in Noord-Holland kunnen komen. Het Kabinet heeft besloten om het aantal windmolens op zee te gaan verdubbelen.

De heer **Dessing** (FvD) licht toe dat dit alleen een deelambitie is voor de sector. Er zijn nog veel meer landelijke ambities. Bijvoorbeeld Tata Steel: Er zijn enorm veel windmolens nodig om straks groene waterstof op te wekken. De fractie van FvD ziet het niet als een realistisch haalbaar verhaal.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of de heer Dessing ermee bekend is dat 1 binnenvaartschip een equivalent is van 120 vrachtwagens. Heeft hij daarover gedacht en ziet hij dat als een mogelijke oplossing?

De heer **Dessing** (FvD) beaamt dat binnenvaart een optie is. Uit deze notitie blijkt dat ook die binnenvaartschepen straks op waterstof moeten gaan varen. Die waterstof zal met windturbines moeten worden opgewekt.

De kwantificatie en cijfers moeten goed in de gaten worden gehouden om te weten hoe haalbaar en realistisch deze ambities daadwerkelijk zijn.

In deze verduurzamingsagenda wordt door de kwantificering pijnlijk duidelijk dat uitvoering van deze Agenda zal leiden tot verwoesting van het Noord-Hollands landschap door honderden extra windturbines en,

vanwege de enorme kosten, tot het faillissement van Nederland. Welk probleem wordt daarmee ook alweer opgelost? 0,0007 graden temperatuurdaling? Laten we dit heilloze duurzaamheidspad verlaten.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Dessing hetzelfde stuk heeft gelezen, nu hij een doemscenario met honderden windmolens berekent. In de Agenda staat een totaalpakket aan besparing van vervoer, kortere ketens, doelstellingen die in het Klimaatakkoord zijn opgenomen en waarover ook de logistieke sector heeft meegepraat. Waarom slaat FvD steeds aan op het woord duurzaamheid, alsof het iets rampzaligs is?

De heer **Dessing** (FvD) las zeker hetzelfde stuk. Zijn taak als volksvertegenwoordiger is dat hij ambities en plannen van deze provincie moet toetsen op haalbaarheid en betaalbaarheid. Dat is alles wat hij hier heeft willen doen. De getallen staan er nu eenmaal. Dat zijn de feiten die de heer Dessing hier benoemt en zal blijven benoemen.

De heer **Jensen** (JA21) spreekt van een interessant en ambitieus stuk, waarmee winst te behalen valt als het gaat om goederenvervoer in de provincie. Vervoer over water zou het wegennet kunnen ontlasten. JA21 is benieuwd in hoeverre dit nu echt winst gaat opleveren.

De Agenda gaat ervan uit dat de provincie erin slaagt om ondernemers en andere partners zover te krijgen dat zij hun manier van werken aanpassen aan deze agenda. Zal dat in deze tijden wel zo makkelijk gaan? Investeren in een nieuw elektrisch wagenpark is niet voor iedere ondernemer weggelegd. Ook al is het niet wenselijk voor sommigen, JA21 denkt dat fossiele brandstoffen voorlopig nog nodig zullen zijn.

Voor de financiering kan de Provincie vanuit verschillende hoeken geld krijgen, waaronder misschien 7,5 miljoen euro voor de binnenhaven Boekelermeer. Als deze middelen niet worden verkregen, betekent dat een tekort van 7,5 miljoen euro. Kan de gedeputeerde aangeven waarvan het afhangt dat dit geld beschikbaar komt? Wat is het plan B? In hoeverre moet deze Agenda dan worden aangepast en op welke gebieden? Hoe denkt gedeputeerde het probleem van de extra druk op capaciteit en veiligheidsknelpunten op te vangen, als er, zoals verwacht, meer containers via de wegen worden vervoerd? Het elektriciteitsnetwerk piept en kraakt, dus de elektrificatie van het wagenpark blijft een zorgwekkend probleem. Wat is de visie van het college op deze ontwikkeling? In hoeverre is dit onderdeel van de Agenda haalbaar?

Het mag duidelijk zijn dat de situatie op bedrijventerrein WFO dringend moet worden aangepakt, niet alleen vanwege het economisch belang, maar ook vanwege de veiligheid op en buiten het terrein. Auto's in een file met stationair draaiende motoren helpen het milieu ook niet. De heer Jensen sluit zich wat dit betreft aan bij de woorden van de heer Terwal. JA21 hoopt dat de gedeputeerde hieraan snel aandacht zal gaan besteden. Kijkend naar de vier hoofdopgaven in de Agenda constateert JA21 dat dit inderdaad de opgaven zijn waarop de focus de komende jaren moet komen te liggen. De fractie kijkt uit naar de uitvoering van deze Agenda. Als dit oplevert wat wordt gehoopt, dan is dat goed voor de economie en leefbaarheid van Noord-Holland en haar bewoners.

Statenlid **Kostić** (PvdD) bedankt de ambtenaren voor het verrichte werk. Van de eerder door de PvdD ingebrachte punten ziet de fractie een aantal verwerkt in de Agenda. Zo wordt erkend dat niet alles kan en dat er grenzen voor milieuruimte voor bedrijven in Noord-Holland zijn. Het heilige geloof in oneindige groei wordt hier wat losgelaten. De PvdD is daar blij mee.

Het is goed dat daar waar mogelijk wordt gekeken naar verbeteringen ten behoeve van biodiversiteit en de leefomgeving. Economie en transport kunnen niet zonder ecosystemen. Natuur en milieu vormen de bloedsomloop van onze samenleving. Dit kan nog wat steviger worden aangezet in de Agenda. Deze Agenda draagt bij aan de bewustwording over hoe deze sector zich verhoudt tot kwetsbare waarden.

Van de toezegging om transparantie over de ecologische voetafdruk van de sector en de bekendheid daarvan onder burgers te stimuleren, ziet de PvdD niets terug. Voornoemde aspecten dragen bij aan de maatschappelijke discussie en draagvlak voor het nemen van stappen in ecologische maatregelen. Het helpt mensen om bewuster te worden. De PvdD verzoekt de gedeputeerde om die transparantie alsnog op te nemen als ambitie.

De groene definities zijn duidelijker verwoord in het document. De beoogde 55% CO₂-reductie in 2030 is wat de PvdD veel te weinig. De Provincie kan daar niet alleen in beslissen, maar ze kan er wel in sturen en aanjagen.

Waar is de ambitie ten aanzien van het reduceren van de negatieve effecten van luchtverontreiniging op gebaseerd? Hoe wordt gemonitord of de ambitie op koers ligt? Net als D66 oppert de PvdD het idee om doelen smart te maken.

De fractie maakt zich zorgen over de investering in biobrandstoffen. PvdD gaat richting Provinciale Staten inzetten dat zij hier scherper op zijn en op een provinciale inzet op het uitsluiten van biobrandstoffen, die schadelijk zijn voor natuur en klimaat.

Ten aanzien van transport in het algemeen is vastgesteld dat niet alles kan. Vervolgens wordt daarin geen echte keuze gemaakt. Willen we nog langer dat bloemen over de hele wereld worden vervoerd? Goedkope wegwerpartikelen middels bulktransporten passen totaal niet in een circulaire economie.

De Provincie kan zich hierover duidelijk uitspreken en focussen op de groene voorlopers.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de PvdD wil verbieden dat men een boeket bloemen kan kopen. Hoe maakt de fractie onderscheid tussen goederen die nodig zijn en goedkope bulkgoederen? Het is toch aan de consument zelf om dat te bepalen?

Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt dat de PvdD een voorstander is van het beschikbaar maken van duurzame, groene, diervriendelijke en mensvriendelijke producten, die lang mee kunnen gaan. De consument heeft overigens weinig keuze. Het is eenvoudiger om een gifbloem te kopen bij de supermarkt dan bij de lokale teler, die hetzelfde product verbouwt, maar dan op een duurzame manier. Nu wordt vooral geproduceerd voor de export. Dat is wat de PvdD betreft onwenselijk.

Statenlid **Van der Waart** (GL) merkt op dat GL blij is met de aandacht voor slimme en schone logistiek met deze agenda. Daarin is een brede benadering gehanteerd, waarin de Noord-Hollandse logistiek een rol heeft, met raakvlakken van verstedelijking tot circulair en klimaatneutraal tot de Voedselvisie.

Net als de andere partijen waardeert GL de werkwijze zeer, waarbij in september de 80%-versie kon worden besproken en waarmee de verschillende partners zijn betrokken. Het is goed dat inzichtelijk is gemaakt welke wijzigingen zijn aangebracht.

GL onderschrijft de ambities van deze Agenda. Wat blijft is dat voor de uitvoering daarvan de Provincie sterk afhankelijk is van logistieke partners en gemeenten. Daar hoort ook een ruimtevraag bij. Denk aan ruimte op het spoor, voor ontsnippering, in de binnensteden en in de haven. Maak de juiste keuze hoe we de schaarse ruimte verdelen en hoe iedereen veilig op weg kan, ook de kwetsbare actieve mobilist, zoals de fietser. Dit hoeft wat GL niet meteen te leiden tot meer asfalt. Het vraagt om een schone en slimme aanpak, nadrukkelijk in samenhang met de RO-opgave. Dat laatste mag nadrukkelijker in de Agenda of de uitvoering ervan terugkomen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Geffen** (Liberaal N-H) hoe GL aankijkt tegen wat in de Agenda staat over de haven van Amsterdam. De woningbouw kan de ambities voor de haven van Amsterdam ten aanzien van vervoer over water in de weg staan.

Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat de Staten daarover nog te spreken komen bij de Havennota. De ruimte in de haven is heel kostbaar. In het kader van de Havennota moeten de Staten nadenken over de omgang met ruimte in de haven. De haven en vervoer over water spelen een nadrukkelijke rol in de toekomst van Noord-Holland, maar daarnaast ligt er een enorme woningbouwopgave. Die is niet altijd haven gebonden.

De routekaart is prettig. Wat opvalt is dat in de eerste stap vooral woorden als 'stimuleren' en 'onderzoek' terugkomen en minder het uitvoeren van acties. Statenlid Van der Waart hoopt dat kan worden blijven gezocht naar versnelling en realisatie in samenhang met het logistieke speelveld. Deze Agenda maakt daarin een eerste stap. GL kijkt uit naar de verdere uitvoering.

Mevrouw **Alberts** (SP) constateert dat veel al is benoemd. Toch struikelt de SP nog over een paar dingen. In de voordracht staat: "Zo zorgen we voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven in de logistiek, die banen en toegevoegde waarde voor de Noord-Hollandse economie opleveren. Daarachter schuilt een wereld." Mevrouw Alberts leest daar: We gaan meer dozen in het landschap zetten met daarin de schreeuwende behoefte van werknemers van elders, die voor een schraal loon worden uitgebuit. Zit er een rem op de ongebreidelde groei van 'distributiedozen'?

Waar de SP ook over valt is het gericht zijn op biobrandstof. Biobrandstof vraagt enorm veel grond om het product te leveren, waaruit biobrandstof kan worden verkregen.

Mevrouw Alberts vindt dat goed moet worden nagedacht over de hub-functie van Schiphol. Wat levert die 'Van Gend en Loos-functie' Nederland nu eigenlijk op? De verdiensten uit de hub-functie worden vervolgens naar buitenlandse trustfonds gebracht.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) of mevrouw Alberts ervan op de hoogte is dat juist de luchtvracht een hoge werkgelegenheidsratio heeft vergeleken met andere luchtvaart. Daar zitten de groei en de winst; niet in trustfondsen.

Mevrouw **Alberts** (SP) erkent dat er wordt 'gesjouwd'. De vraag is of we dat op deze manier willen invullen. Luchtvaart levert buiten werkgelegenheid ook veel schade op, door de uitstoot.

De vraag over de Zaanbrug is ook essentieel. Als het een vervanging kan zijn van 120 vrachtwagens dan moet daarvoor vooral een binnenvaartschip varen, bijvoorbeeld.

De heer **Klein** (CU) bedankt de gedeputeerde voor het toezenden van de definitieve Agenda. Het is handig dat een wijzigingenoverzicht is bijgesloten.

Goederenvervoer vormt een groot aandeel van de mobiliteit in Noord-Holland. Het zorgt ervoor dat mensen kunnen eten en werken. Er zijn ook delen van goederenvervoer welke minder bijdragen aan het welzijn van de inwoners. Het is lastig om daarop te sturen als provincie. Het is goed dat zij samen met partners werkt aan een slimmer en schoner goederenvervoer. De CU vindt de focus op het slim combineren belangrijk. Daar kan winst worden behaald. De fractie is blij met de aanpassing die is gemaakt sinds de vorige versie dat nu ook minder vervoersbewegingen een ambitie is.

Het is belangrijk dat de Agenda adaptief is. De CU heeft nog een vraag over de haalbaarheid en de landing van deze Agenda bij de partners. Allerlei partijen zijn geconsulteerd. Wat is uit die consultatie naar voren gekomen? Kunnen de meeste partners zich vinden in de ambities?

De heer Klein denkt dat de heer Dessing van FvD het toch te negatief schetst. In het scenario 2035 gaat het over circa 17 TWh. Dat zijn landelijke cijfers. In 2020 stonden er minder windparken op zee en toen werd landelijk 23 TWh opgewekt aan duurzame energie.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de heer Klein het met hem eens is dat de stijging van 17 TWh omgerekend 300 extra windturbines noodzakelijk maakt en dat het een extra druk legt op het stroomnet.

De heer **Klein** (CU) licht toe dat 17 TWh landelijke cijfers betreft, dus slechts voor een deel betreft het Noord-Holland. Dat er extra druk komt op het stroomnet is zondermeer waar. Tegelijkertijd is er op zee al veel gerealiseerd. Tot 2035 wordt er vooral op zee nog veel gerealiseerd. Burgers hebben daar weinig pijn van.

Bij interruptie benadrukt de heer **Dessing** (FvD) dat het landelijk ging om 3000 extra windturbines die nodig zijn: 300 voor Noord-Holland.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) constateert dat al veel is gezegd over de uitdagingen maar ook over de stappen die de Provincie integraal gaat zetten met andere partners. De PvdA spreekt complimenten uit voor de Agenda en voor het inzichtelijk maken van de wijzigingen. De PvdA is blij dat de opmerkingen vanuit de commissie zoveel mogelijk zijn meegenomen. Het is belangrijk dat deze transitie wordt doorgevoerd. Het gaat immers over de gezondheid en leefbaarheid van inwoners. Transitie gaat nooit in een keer. De routekaart behelst een aantal jaar. Tussentijds worden de Staten op de hoogte gehouden. Voor het draagvlak moet ook worden gekeken naar het MKB en andere bedrijvigheid die gebruikmaken van de logistiek. Vanwege de hoge brandstofprijzen is deze transitie van groot belang. Hoe blijven Gedeputeerde Staten de Staten informeren over het verdere proces?

Met het oog op innovatie zullen zaken sneller veranderen dan de monitor bij de Staten langskomt. Hoe kunnen de Staten blijven meedenken over deze transitie?

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** zal de complimenten overbrengen naar de ambtelijke organisatie.

De Provincie heeft alle modaliteiten nodig om Noord-Holland bereikbaar en toegankelijk te houden en te werken aan het Klimaatakkoord en de klimaatambities die er zijn. Soms zal moeten worden geïnvesteerd in asfalt terwijl op andere plekken op andere modaliteit wordt ingezet om het vervoer te verminderen. Het is en/en niet of/of.

De Provincie is voor een deel beleidsmaker en vaak afhankelijk van het Rijk of gemeenten. Zij probeert enige regie te houden, zodat geen wirwar van regels ontstaat. Dit gebeurt ook middels het RMP. In samenspraak met gemeenten wordt daar gewerkt aan maatregelen. Op meerdere manieren worden zaken bij elkaar gebracht en vindt afstemming plaats. Dit gebeurt onder meer ook via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek.

Van de Agenda wordt door de commissie een allesomvattend document gemaakt. Het gaat van werkgelegenheid tot luchtvaart en de algemene Klimaatakkoorden. Werkgelegenheid is heel belangrijk. Dat die in de Agenda niet expliciet terugkomt, dat klopt. Het is bekend dat de transportsector in Noord-Holland een probleem heeft in het vinden van gekwalificeerd en voldoende personeel. Gedeputeerde Zaal houdt zich bezig met het onderdeel werkgelegenheid.

Over de spitssluiting Zaanbrug wordt gesproken met Zaanstad. Dit vraagstuk zal in overeenstemming worden gebracht met de ambities in deze Agenda. **Antwoorden op de schriftelijke vragen van de SP volgen nog.**

De beantwoording van schriftelijke vragen van mevrouw Van Geffen volgt eveneens op korte termijn.

Hoogstwaarschijnlijk zijn deze beschikbaar voor de eerstvolgende Statenvergadering.

Mede naar aanleiding van het rapport dat er ligt en de discussies die er zijn zal de gedeputeerde binnenkort een afspraak maken met de bestuurders van bedrijventerrein WFO om daar ter plaatse het gesprek aan te

gaan. Over de uitkomst worden de Staten geïnformeerd. Ook wil de gedeputeerde weten hoe de hulpdiensten tegenover de kwestie staan. Aan de hand daarvan kunnen de Staten daarover verder in gesprek gaan.

Ambtelijk is er al contact met de hulpdiensten over de bereikbaarheid en de doorstroming. Als er onacceptabele situaties ontstaan en de hulpdiensten dat ook aangeven, dan zal worden bekeken welke noodmaatregelen nodig zijn. Op dit moment heeft de gedeputeerde het signaal nog niet gekregen vanuit de hulpdiensten dat er een onacceptabele situatie bestaat. Er wordt door de ondernemersvereniging gevraagd om leiderschap van de provincie. Leiderschap betekent vooral dat weloverwogen keuzes worden gemaakt, die kunnen worden uitgelegd als daarover vragen worden gesteld. Die verantwoordelijkheid pakt de gedeputeerde op.

De transitie naar de binnenvaart is belangrijk. Daar gelden grote opgaven voor het Klimaatakkoord. Het terugbrengen van emissies in de binnenvaart is ingewikkeld. Een schip kan niet eenvoudig worden omgezet naar een elektro of waterstof motor. De sector werkt er ook hard aan, maar het is een enorme uitdaging. Heineken transporteert al elektrisch via een vaste vaarroute.

Het smart maken van doelen specifiek voor het onderdeel in deze Agenda is lastig. De Agenda raakt andere terreinen, programma's en portefeuilles. Er komt een voortgangsrapportage. De voortgang wordt regelmatig besproken met de Staten. In het kader van het RMP komt er monitor of de provincie erin slaagt om CO2-uitstoot in de volle breedte terug te brengen. Er zijn meerdere plekken waar wordt gemeten. De gedeputeerde zegt toe dat de voortgang zoveel mogelijk op verschillende onderdelen zal worden gemonitord. Steeds zal worden bekeken of de Agenda moet worden bijgesteld en welk project wel of niet kan worden opgepakt. Verkeersveiligheid is een aandachtspunt. Er loopt daarvoor een apart programma, de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Dat gaat ook over de verkeersveiligheid van vrachtverkeer en de logistiek. Binnenkort volgt een Contourenschets. Dat is een eerste inventarisatie om een beroep te kunnen doen op landelijke subsidies. Aan het eind van het jaar komt het college samen met gemeenten en per regio met een concrete Uitvoeringsagenda.

De digitalisering gaat ontzettend snel. Daaraan kleven ook risico's. Die worden bij elk project apart gewogen. De gedeputeerde is het eens met mevrouw Van Geffen dat niet alles kan worden uitgevoerd. De vraag wat het belangrijkste is om uit te voeren kan de gedeputeerde niet beantwoorden. Dat zou suggereren alsof de Agenda een prioriteitenlijst is. De samenhang van alle onderdelen is de kracht van de Agenda. De Provincie staat niet voor alles aan de lat. Het Rijk, gemeenten en andere stakeholders zullen ook zaken moeten oppakken. In die samenhang zouden doelstellingen moeten worden bereikt. In de uitvoeringsagenda zijn termijnen en data opgenomen. Ongetwijfeld zullen projecten gaan afvallen, omdat ze financieel of ruimtelijk gezien toch niet haalbaar blijken te zijn, of omdat er geen draagvlak voor is.

Er is niet altijd dwang nodig. Met mede overheden en andere partijen wordt bekeken hoe doelen met elkaar kunnen worden gerealiseerd. Slimme en schone logistiek vraagt ook veel van het bedrijfsleven zelf. Het bedrijfsleven vraagt de provincie om leiderschap te tonen. Zaken die niet altijd op draagvlak kunnen rekenen, kunnen toch belangrijk zijn om doelstellingen te behalen. Uitgangspunt is altijd samen doen en bundelen van krachten, maar soms zullen besluiten genomen moeten worden die op minder draagvlak kunnen rekenen. Het college kan niet garanderen dat de doelstellingen van volledige elektrificering van het wagenpark en voldoende laadinfrastructuur tijdig en 100% behaald zullen zijn. Iedereen is bezig om die doelstellingen te realiseren van autofabrikant tot energieleveranciers aan toe.

De gezamenlijke ambitie voor meer vervoer over water is uitgesproken. Nagedacht moet worden wat vervoer over water gaat opleveren. In de Zaanstreek bundelen bedrijven aan het water hun krachten om het wegvervoer te combineren met binnenvaart. Met Alkmaar wordt gesproken over een haven bij Boekelermeer,

welke een hub functie kan vervullen. Ook ruimtelijk moet rekening worden gehouden met de transitie van modaliteiten.

In het kader van Smart Mobility ontwikkelt of produceert de Provincie niet zelf een navigatiesysteem voor vrachtverkeer. Met pilots en programma's wordt onderzocht hoe verkeersinformatie beter kan worden ontsloten, zodat de vervoerder beter kan anticiperen op de situatie op de weg.

Als het Rijk besluit tot 'betalen naar gebruik van A-wegen', dan moet de Provincie gaan kijken wat dit betekent voor haar N-wegen. Daarover is het gesprek met het Rijk gaande. Als nodig volgt er beleid op. De heer Dessing doet dit mooie document tekort. De gedeputeerde respecteert het standpunt van Forum en van de PVV. Niet iedereen gelooft in de noodzaak van de energietransitie. We leven in een wereld dat als een meerderheid in de Tweede Kamer of Provinciale Staten een besluit heeft genomen, Gedeputeerde Staten gehouden zijn aan het uitvoeren van die besluiten. Wetten zijn democratisch vastgesteld. Daaraan heeft eenieder zich te houden.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de gedeputeerde het met hem eens is dat zijn taak als volksvertegenwoordiger ook is om de ambities die een provincie heeft te checken op de haalbaarheid en betaalbaarheid.

Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat het de taak van een volksvertegenwoordiger is om te controleren op de haalbaarheid van plannen. Er moet dan wel een goed beeld worden geschetst door de heer Dessing over de inhoud van dit document. Het Perspectief Mobiliteit begint met het verminderen van mobiliteit. Ook de Voedselvisie spreekt over andere logistieke stromingen.

Er wordt gekeken naar nieuwe ontwikkelen en meer vervoer over spoor. De opgave en uitdaging in het kader van elektrificatie zijn enorm als het gaat over het voldoende beschikbaar krijgen van voldoende stroom. De gedeputeerde ontkent die opgave niet. Om elk document af te schieten wanneer het woord klimaat daarin is opgenomen, dat lijkt de gedeputeerde niet juist.

De haalbaarheid van deze ambitie is een bijzondere en grote uitdaging. Het gaat niet alleen over elektrificeren maar ook over het verminderen en veranderen.

Het document behelst meer dan alleen de elektrificatie van de logistiek.

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of het ook niet de eigen 'schuld' van de gedeputeerde is. Elk stuk dat de Staten krijgen staat bol van energietransitie en klimaat gerelateerde onderwerpen. Het is geoorloofd om daarover iets te zeggen als fractie. Zou de gedeputeerde niet bij de feiten moeten blijven waarop stukken gebaseerd zouden moeten zijn? In dit geval een schonere en slimmere vervoersmodaliteit.

Gedeputeerde **Olthof** veronderstelt dat de heer Deen het met hem eens is dat elektrisch vervoer schoner is dan diesel. De grote meerderheid van de wereld constateert dat er een enorme klimaatopgave ligt. Daarop nemen enkele fracties een ander standpunt in. De gedeputeerde respecteert dat, maar een meerderheid vindt wel dat de opgave er ligt. De gedeputeerde kan niet worden verweten dat die opgave in stukken terugkomt. De gedeputeerde probeert een evenwichtig stuk te leveren dat niet alleen over klimaat gaat, maar ook over bereikbaarheid en leefbaarheid. Het stuk doet recht aan de opgave die er ligt. Klimaat maakt daarvan onderdeel uit. Dat is besloten door een meerderheid in de Nederlandse samenleving.

De heer **Deen** (PVV) vindt wel dat er over kan worden gesproken op het moment dat dergelijke zaken in stukken naar voren worden gebracht.

Gedeputeerde **Olthof** reageerde op de inbreng van de heer Dessing. Het stuk gaat over meer dan alleen de elektrificatie.

In een eerder document is voorgesteld om 7,5 miljoen euro uit het 'budget' voor de Ring Alkmaar beschikbaar te stellen c.q. te reserveren voor de mogelijke aanleg van een haven in Boekelermeer. Dat vindt plaats op initiatief van gemeente Alkmaar. De Provincie zal eventueel 7,5 miljoen euro beschikbaar stellen. De Staten willen, op initiatief van de heer Klein (CU) aan de voorkant op de hoogte worden gesteld van de voorwaarden voor subsidie. Als de haven er niet komt, dan zal het bedrag van 7,5 miljoen euro op een andere manier worden besteed door de Provincie.

De essentie van dit stuk is hoe goederen op een schone, slimme en veilige manier kunnen worden vervoerd. Richting de PvdD vraagt de gedeputeerde zich af hoe de ecologische voetafdruk van dit document transparant kan worden gemaakt. De gedeputeerde is zeker bereid om daarover open te zijn in de communicatie. De mobiliteit zal tot 2030 een kleiner deel voor rekening nemen van de CO₂-reductie ambitie. De elektrificatie van het wagenpark krijgt vanaf 2030 meer voortgang. De opgave die er nu ligt is al enorm. De ambitie is groot, maar om die nog groter neer te zetten vindt de gedeputeerde dan meer voor de bühne, omdat die niet kan worden waargemaakt.

In breder verband wordt het behalen van klimaatambities gemeten. Er kan in het kader van deze Agenda worden gemeten bijvoorbeeld hoeveel vrachtwagens en binnenvaartschepen zijn geëlektrificeerd. **Het resultaat van maatregelen zal met de Staten worden gedeeld.** De effecten op lucht en CO₂ worden in groter verband in beeld worden gebracht.

De Provincie kan biobrandstoffen niet uitsluiten. Landelijk zijn afspraken gemaakt over de hoeveelheid beschikbare biobrandstoffen. De vraag is wel of, met de huidige uitdagingen die er zijn, de komende jaren zo snel kan worden geëlektrificeerd. Bijvoorbeeld in het kader van openbaar vervoer. Connexxion staat op het punt om nieuwe bussen aan te schaffen. De Provincie zou graag willen dat Connexxion elektrische bussen aanschaft, maar er zijn geen oplaadpunten voor openbaar vervoer beschikbaar, althans niet voor die nieuwe bussen. De vraag is hoe moet worden omgegaan met de overgangsperiode. Dan zou biobrandstof wellicht een tijdelijke oplossing kunnen zijn. Het is geen doel op zich.

De gedeputeerde werkt nauw samen met collega Loggen als het gaat over ruimtelijk beleid. In het kader van OV-knooppunten en slimme, schone logistiek gaat het over ruimtelijke inpasbaarheid en ruimtelijk beleid in relatie tot bereikbaarheid en mobiliteit. Ook als het gaat over de toekomstige bedrijvigheid aan het water en op bedrijventerreinen. Hoe kunnen deze slim en goed worden ingepast, ook in verband met veiligheid en de veiligheidscontouren.

Mevrouw Alberts komt tot de slotsom dat met deze Agenda wordt gestimuleerd dat laag geschoolde arbeiders worden uitgebuit. Het gaat om het creëren van een interessant vestigingsklimaat, juist op basis van de drie uitgangspunten: Toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is, Verduurzaming en een balans met de fysieke leefomgeving. Op basis van die uitgangspunten wordt bekeken welke economische ontwikkeling daarbij past. Over verdozing wordt niets gezegd. Er wordt wel gekeken naar verkorte ketens om te zorgen dat de eindgebruiker en producent dicht bij elkaar zitten. Deze Agenda gaat niet alleen over lange afstandvervoer en logistiek. De gedachte die mevrouw Alberts erbij heeft, welke mogelijk een terechte zorg is, die zit hier zeker niet achter. Het is niet de intentie van de betreffende zin geweest.

De hub-functie van Schiphol vraagt om een discussie, die moet worden gevoerd in het kader van de toekomst van Schiphol.

Bedrijven kunnen zich vinden in de drie uitgangspunten van de Agenda. Bedrijven zijn vooral geïnteresseerd in de uiteindelijke businesscase. Wat betekent het voor de bedrijven zelf, het ondernemersklimaat en voor de bedrijfsvoering?

Extra aandacht moet worden besteed aan het feit dat het MKB in dat opzicht moeilijker bereikbaar is. Ook het MKB moet goed aangehaakt zijn op deze vraagstukken. Extra inzet wordt gepleegd om het MKB betrokken te laten zijn bij de verdere uitwerking van deze Agenda.

Tweede termijn:

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) komt met een ordevoorstel. Zij constateert dat haar spreektijd op is. Die is op aangezien haar spreektijd gehalveerd is. Geprobeerd is om mevrouw Van Geffen de mond te snoeren. De voorzitter weet daarvan. Zij is vicevoorzitter van de fractie waarin dit besloten is. Mevrouw Van Geffen heeft deze vergadering goed voorbereid. Het behaagt deze vergadering om een hardwerkend en integer Statenlid spreektijd te ontzeggen. Dat betekent dat het geen heeft voor mevrouw Van Geffen om in de vergadering te blijven. Ze zal de vergadering verlaten. Ze vraagt de voorzitter om na te denken over haar eigen integriteit.

De **voorzitter** geeft mee dat mevrouw Van Geffen bij het C- naar B-agendastuk een minuut spreektijd zal worden gegeven, zodat ze het stuk ordentelijk kan inleiden. Bij de rondvraag wordt geen spreektijd ingehouden. Daar is mevrouw Van Geffen dus geen tijd kwijt. Zij kan haar rondvraag gewoon stellen.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) is in de situatie van Statenlid B beland. Dat betekent dat ze afhankelijk wordt gemaakt van de gunst van de voorzitter. De voorzitter geeft een minuut spreektijd voor een punt dat mevrouw Van Geffen zelf op de agenda heeft gezet. Ze heeft aan een minuut spreektijd echt niet genoeg.

De **voorzitter** handhaaft de orde als voorzitter op basis van de spreektijdregeling die door het Presidium is vastgesteld.

De vergadering wordt voortgezet nadat mevrouw Van Geffen de vergadering heeft verlaten.

Statenlid **Kostić** (PvdD) zou de opdracht richting ambtenaren willen laten geven over de transparantie van de impact van de transport- en logistieke sector. De impact zou transparant kunnen worden gemaakt op de website van de Provincie, of meegenomen kunnen worden in de communicatie richting de sector en de gelederen waarmee de Provincie samenwerkt. De gewone burger ziet niet altijd wat de maatschappelijke kosten zijn, die de sector met zich meebrengt.

Statenlid Kostić snapt wat de gedeputeerde zegt over biobrandstoffen. De Provincie alleen gaat er niet over, maar de infrastructuur voor biobrandstoffen wordt wel gestimuleerd. Er wordt zelfs een visie ontwikkeld. De Provincie ziet zichzelf als een aanjager van duurzaamheidstransitie. Wees dan die aanjager en loop niet mee met de midden- of achterhoede.

Maak daadwerkelijke keuzes. Welk transport en welke logistiek wil de Provincie? Nu wordt alles gericht op Schiphol en de Amsterdamse haven. De effecten van wat het vervoer over de wereld ons brengt worden niet vermeld. De uitspraak moet er zijn dat de Provincie naar meer duurzame werkgelegenheid en duurzamere bedrijven wil toewerken, in plaats van de uitspraak dat het allemaal maar inpasbaar moet zijn.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft uit de beantwoording van de gedeputeerde begrepen dat er geen verdere verdozing gaat plaatsvinden. Wanneer worden Schiphol en de hub functie besproken met de Staten?

Ook is de SP benieuwd wanneer de Binnenvaartnota verschijnt.

De heer **Terwal** (VVD) is content met de reactie van de gedeputeerde waarin hij zegt voor een en/en aanpak te kiezen. Dus niet alleen Modal Shift en Smart Mobility maar ook waar nodig de aanleg van infrastructuur. Het is goed dat de gedeputeerde via het Regionaal Mobiliteitsprogramma met gemeenten in gesprek gaat om meer regie te zetten op zero emissiezones. Het is goed als daarin uniformiteit wordt aangebracht.

De heer Terwal is blij dat de gedeputeerde in gesprek gaat met gemeente Zaanstad over de lange wachttijden bij de tijdelijke Zaanbrug en met het bestuur van bedrijvenvereniging WFO.

De heer **Steeman** (D66) is ook tevreden met de beantwoording van de gedeputeerde. Er is wel enige teleurstelling als het aankomt op de verduurzaming van de binnenvaart. Er lijkt weinig ambitie te spreken vanuit de Provincie. Ziet de Provincie daar een aanjaagrol voor zichzelf weggelegd?

De Agenda blijft wat weinig smart als het gaat om het behalen van doelstellingen. Mogelijk wordt het in de uitvoering met elke stap smart en doelgerichter.

Het doet de heer **Deen** (PVV) deugd dat de gedeputeerde de zorgen over de risico's van snelle digitalisering deelt en dat er continue aandacht voor is.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) vraagt hoe Provinciale Staten verder mee kunnen denken over monitoring.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat Statenleden altijd vrij zijn om mee te denken. Dat is het recht van een Statenlid. De gedeputeerde stelt voor om bij de eerste voortgangsrapportage, begin 2023, te bespreken wat de Staten aan de voortgangsrapportages toegevoegd wil hebben.

De gedeputeerde worstelt met de vraag van de PvdD over transparantie. Communicatie is het probleem niet, maar de Provincie heeft zelf niet de capaciteit om de effecten diepgaand te onderzoeken, om daar vervolgens waarden aan te gaan hangen.

Bij interruptie merkt Statenlid **Kostić** (PvdD) op dat er voldoende bestaande onderzoeken zijn om mee te nemen.

Gedeputeerde **Olthof** zegt toe te bekijken hoe een en ander in de communicatie een plek kan worden gegeven.

De Provincie zal inzetten op echte duurzaamheid. Er wordt niet ingezet op biobrandstoffen. Het gebruik en het faciliteren daarvan zal zeker niet worden aangejaagd. Over de mate van het gebruik van biobrandstoffen en de vorm waarin deze beschikbaar gesteld worden, zijn landelijke afspraken gemaakt. Wellicht wordt aan het gebruik ervan niet altijd ontkomen in de tussenfase. Er wordt geen visie ontwikkeld op biobrandstof. De gedeputeerde sluit niet uit dat er aandacht aan besteed wordt, maar de focus ligt op alternatieve brandstof. Hij kan niet iets uitsluiten in Noord-Holland wat landelijk is afgesproken. Biobrandstof is geen speerpunt of uitgangspunt waarin de Provincie energie zal steken.

Provincie Noord-Holland hanteert als speerpunten circulariteit, investeren, stimuleren en subsidiëren van innovatieve duurzame bedrijven en producten. De provincie bepaalt niet welke bedrijven in Noord-Holland wel of niet mogen bestaan. Op ruimtelijk gebied kunnen via een bestemmingsplan bedrijven worden uitgesloten. Bedrijven gaan er zelf over welke producten zij vervoeren. Daarover gaat het college niets opnemen in de Agenda. Deze Agenda gaat over het bereikbaar houden van Noord-Holland op een slimme en schone manier.

De gedeputeerde heeft niet gezegd dat er geen verdozing meer plaatsvindt. Met de betreffende zin werd niet beoogd om meer verdozing toe te staan. De conclusie die mevrouw Alberts trekt, zijn niet de woorden van de gedeputeerde geweest.

De gedeputeerde hoopt dat de discussie over Schiphol snel kan worden gestart in het kader van de Luchtvaartnota en de ontwikkeling van Schiphol.

Er komt geen Binnenvaartnota, maar wel een Havennota. Daarin wordt een multimodaal kernnet goederenvervoer uitgewerkt.

De ambitie om binnenvaart te stimuleren bestaat wel degelijk. De Provincie stimuleert bijvoorbeeld dat bedrijven met batterijen werken om schepen te laden en om ermee te varen. Daarover wordt gesproken met Schuttevaer en Havenbedrijf Amsterdam. Ook wordt aan deze ambitie gewerkt via het Programma Noordwest Connect. Het elektrificeren van de binnenvaart is wel een grote uitdaging, vanwege de grote investering die het vraagt en vanwege de afschrijvingstermijnen van schepen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of de toegezegde Nota Goederenvervoer over Water er nog komt.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat ooit is gesproken over een Nota Vervoer over water. Toen is aangegeven dat vervoer over water onderdeel is van een totaal logistiek netwerk. De goederen moeten op land verder worden vervoerd. Uiteindelijk is er behoefte aan totale Agenda over logistiek. Dat is wat nu voorligt. Specifiek het water- en havendeel komt terug in de Havennota. Met deze Agenda en de Havennota is de toegevoegde waarde van de Nota vervoer over water niet langer aanwezig.

De **voorzitter** concludeert dat de PvdD overweegt een motie of amendement in te dienen, waarmee dit agendapunt als bespreekstuk wordt doorgeleid naar de PS-vergadering.

De heer Terwal overlegt nog met zijn fractie maar hij verwacht dat het een hamerstuk mag zijn.

Motie Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 4 april 2022, ter behandeling van de voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek;

constaterende dat;

- biobrandstof een verzamelnaam is voor brandstoffen die zijn gemaakt uit biomassa en daarvan verschillende soorten zijn (ook wel 'alternatieve brandstoffen' genoemd);
- de provincie erkent dat biobrandstoffen "door verhoogde toxiciteit van de uitstoot niet per se minder schadelijk zijn voor de volksgezondheid";¹
- de provincie erkent dat "afhankelijk van de productiemethoden en productielocatie van biobrandstofgrondstoffen, de CO₂-reductie groter is ten opzichte van fossiele brandstoffen. Wanneer er sprake is van landschapsverandering (land use change) kan de impact negatief zijn op klimaat en natuur";
- het internationale klimaatpanel (IPCC) en het biodiversiteitspanel (IPBES) van de Verenigde Naties gezamenlijk hebben gewaarschuwd dat overheden moeten borgen dat we de klimaatcrisis en de biodiversiteitscrisis in samenhang aanpakken, omdat de transities anders uiteindelijk onnodig extra geld gaan kosten en we geen van beide crises gaan oplossen;²³
- ook wordt afgeraden in te zetten op voor biodiversiteit schadelijke biobrandstoffen;⁴⁵

overwegende dat:

- in PS de motie is aangenomen om klimaatmaatregelen en de energietransitie zoveel mogelijk ook positief bij te laten dragen aan het oplossen van de biodiversiteitscrisis;
- de provincie in deze agenda de taken van stimuleren, coördineren, verbinden en lobbyen op zich neemt;
- daarbij de rol van de provincie wordt genoemd in het stimuleren van vraagbundeling naar alternatieve brandstoffen en het stimuleren van aanvragen via subsidietrajecten van Rijk en EU;
- er ook ambitie is om tankstations voor biobrandstoffen te stimuleren;
- wetenschappers stellen dat biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen ongewenst zijn: het gebruik van deze conventionele biobrandstoffen neemt schaarse natuur- en landbouwgrond in beslag en verhoogt voedselprijzen ten koste van meest kwetsbaren;⁶⁷
- de provincie beperkte mogelijkheden heeft, maar zich in ieder geval in bovengenoemde rollen en in verschillende overlegstructuren kan uitspreken tegen biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke inzichten biodiversiteit en gezondheid verder aantasten;

gehoord de discussie,

roepen GS op om:

- bij de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek (binnen de provinciale mogelijkheden) niet actief in te zetten op het stimuleren en subsidiëren van biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke inzichten die schadelijker zijn dan, of even schadelijk zijn als, fossiele brandstoffen;
- in verschillende relevante overlegstructuren het standpunt in te brengen dat de provincie het verder investeren in zulke biobrandstoffen onwenselijk vindt;

en gaan over tot de orde van de dag.

Ines Kostić
Partij voor de Dieren

Remine Alberts
SP

Nicole van der Waart
GroenLinks

¹ p.15 van de voorliggende agenda

² <https://www.sustainability-times.com/low-carbon-energy/ipbes-increased-biofuel-use-could-drive-biodiversity-loss/>

³ https://ipbes.net/sites/default/files/2021-06/20210609_workshop_report_embargo_3pm_CEST_10_june_0.pdf ;

<https://www.carbonbrief.org/daily-brief/world-will-fail-unless-climate-and-nature-crises-are-tackled-together-says-major-report>

⁴ <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/11/SRCL-Full-Report-Compiled-191128.pdf>

⁵ <https://www.greenpeace.org/belgium/nl/story/21006/waarom-biobrandstof-geen-oplossing-is-voor-het-klimaat/>

⁶ [Advies Duurzaamheidskader biograndstoffen | SER](#)

⁷ [Europese auto's rijden elke dag 15 miljoen broden op via biobrandstof: 'Immoreel' - Culinaire - Knack Weekend](#)

Amendement Navigatiesysteem ('tomtom') voor vrachtwagens

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 4 april 2022,

Gehoord hebbende de discussie in de commissie M&B op 21 maart jl.

Constaterende dat:

- De Actieagenda aan de provincie de rol van aanjager toekent (p.22) voor de transitie van komende decennia: digitalisering, verduurzaming en de uitrol van nieuwe modaliteiten;
- Er veel accent is in de Actieagenda op lege vrachtwagens en onnodig transport (p. 20) en dat daarvoor vooral naar logistieke systemen in de (grote) bedrijven wordt gekeken;
- Er nog niet wordt nagedacht over de vele onnodige transportbewegingen die worden veroorzaakt doordat er geen goede routeplanner voor vrachtwagens is, buiten de eigen systemen van grote vervoerders;
- De gedeputeerde in de commissiebespreking heeft aangegeven dat het MKB moeilijker bereikt wordt met beleid uit de Actieagenda;
- Kleine bedrijven en eigen rijders werken met google maps wat gratis en goed verkrijgbaar is;
- Google maps geen rekening houdt met voor vrachtverkeer geldende spijstijden en venstertijden, of met steeds meer wegen waar je als vrachtwagen niet in mag waardoor je gaat omrijden;

Overwegende dat:

- Uiteindelijk het verminderen van de vele onnodige transportbewegingen ook door individuele vrachtwagenchauffeurs (MKB, eigen rijders) waargemaakt moet worden.

Besluiten:

Aan de routekaart p. 23, Afbeelding 9 blauwe kolom 'korte termijn', deze tekst toe te voegen:

"Stimuleren totstandkoming navigatiesysteem voor vrachtwagens ten behoeve van MKB-bedrijven en eigen rijders"

en gaan over tot de orde van de dag.

Grethe van Geffen

Liberaal Noord-Holland

Remine Alberts





Motie Duidelijke groene grenzen aan ontwikkeling transport en logistiek

Provinciale staten van Noord-Holland in vergadering bijeen op maandag 4 april 2022, ter behandeling van de voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek;

constaterende dat;

- de provincie met de Agenda Slimme en Schone Logistiek aangeeft wat tot 2030 de provinciale inzet wordt als het gaat om de ruimte en ambities die te maken hebben met logistiek en transport in Noord-Holland, en hoe dat wordt gecombineerd wordt met de ambities die we hebben op het gebied van o.a. natuur en milieu;

overwegende dat;

- daarbij de tekst op pagina 26 belangrijk is, omdat daar de voorwaarden worden genoemd die nodig zijn om te komen tot de ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving;
- daarbij wordt verwezen naar de Omgevingsverordening, waarin de provincie van plan is de belangen en milieucontouren van transport en logistiek te borgen;
- de voorwaarden die de (eerder in de Agenda genoemde) belangen van een gezond leefklimaat, de natuur en de klimaatopgave moeten beschermen echter hier niet worden geborgd;
- ambtenaren aangeven dat ze de juridische uitwerking van de borging van de belangen van de logistiek nog moeten uitwerken voor de Omgevingsverordening;
- het dan logisch is om ook de mogelijke borging van de belangen van een gezond leefklimaat, de natuur en de klimaatopgave in deze context te onderzoeken;

gehoord de discussie,

roepen GS op om:

- bij de uitwerking van de Agenda ook te onderzoeken hoe de belangen van een gezond leefklimaat, de natuur en de klimaatopgave in de Omgevingsverordening kunnen worden geborgd, om te komen tot de provinciale ambitie van een ontwikkeling van het goederenvervoer in balans met de fysieke leefomgeving;
- daarover zo snel mogelijk aan PS te rapporteren;

en gaan over tot de orde van de dag.

Ines Kostić
Partij voor de Dieren

Remine Alberts
SP

Nicole van der Waart
GroenLinks

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 4 april 2022

Onderwerp: Spreektijdenregeling Statencommissies Noord-Holland

1. Inleiding

Conform artikel 76 van het Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten en Statencommissies van Noord-Holland 2015 hebben de Statencommissies een spreektijdenregeling. De huidige regeling hebben PS in 2007 vastgesteld, en is na iedere Statenverkiezing in het presidium herbevestigd.

Naar aanleiding van de uitkomsten van het experiment met spreektijden naar Amsterdams model, met onder meer de conclusie dat het doen van interrupties van de eigen spreektijd afgaat, is er het moment om de hele spreektijdenregeling commissies te herzien en te vereenvoudigen. Op 7 maart 2022 is het presidium akkoord gegaan met de nieuwe uitgangspunten voor de spreektijdregeling Statencommissies. Provinciale Staten stellen een nieuwe spreektijdenregeling Statencommissies via voordracht vast.

2. Uitgangspunten spreektijdenregeling

Naar aanleiding van de evaluatie van het experiment met het Amsterdamse spreektijdenmodel heeft het presidium op 11 oktober 2021 de volgende basisregels voor een spreektijdenregeling vastgesteld:

- De spreektijd geldt voor alle inbreng en ingebrachte interrupties.
- De spreektijd loopt niet voor antwoorden op de interruptie, voor het ordedebat/een punt van orde, vragen aan de spreker of rondvragen.
- Tijdens de vergadering ziet de voorzitter, bijgestaan door de commissiegriffier, toe op het naleven van de afgesproken spreektijden.
- Verder heeft de voorzitter de ruimte om naar eigen inzicht af te zien van hetgeen is afgesproken ten aanzien van de spreektijden.
- Tot slot kan de voorzitter de spreker het woord ontnemen als zijn spreektijd voorbij is.

De functies om een spreektijdenregeling voor commissies te gebruiken zijn de volgende:

- De beheersbaarheid van de vergadertijd te vergroten voor voorzitter en leden;
- Aanknopingspunt om tijdens de vergadering op basis van de spreektijd deelnemers aan te spreken, en in te grijpen in het verloop van de vergadering;
- Een gedeeld als rechtvaardig ervaren verdeling van vergadertijd. Er is een relatie met het bij verkiezingen behaalde zetelaantal, en het verdelen van spreektijd op basis van die uitslag wordt in de regel als gerechtvaardigd ervaren.

Het te hanteren rekenmodel voor de spreektijdenregeling voor commissies is als volgt opgebouwd:

- De basissprekktijd per verkozen fractie is 5 minuten bij commissievergaderingen die 3 tot 5 uur duren. Voor commissievergaderingen die langer dan 5 uur duren geldt een basissprekktijd van 10 minuten. In beide gevallen worden de resterende minuten spreektijd verdeeld op basis van het behaalde *zete/aantal* bij de verkiezingen.
 - De 10 minuten basissprekktijd bij commissievergaderingen van vijf uur of langer is daarmee gelijk aan de basissprekktijd voor fracties bij Statenvergaderingen van vijf uur of langer.
- De aftrek van de spreektijd voor 'diversen' of technische tijd bedraagt factor 2 van de totaal beschikbare tijd (of circa 20% van de totaal beschikbare tijd).
- De gedeputeerde krijgt voor zijn/haar beantwoording 25% van de totale beschikbare spreektijd. Met dit aangepaste uitgangspunt blijft de spreektijd voor GS min of meer gelijk aan de oude regeling.

3. Toepassing van de uitgangspunten en het Rekenmodel

Op basis van de tijdsplanning kunnen commissievoorzitters de regeling toepassen op een vergadering met een lengte vanaf 3 vergaderuren. In principe staan vergaderingen ingepland voor 3,5 uur. De commissievergaderingen NLG kennen in deze periode een structureel langere vergaderduur van circa 7 uur.

De uitwerking van de spreektijdsregeling voor Statencommissies komt op basis van de uitgangspunten en het bijbehorende rekenmodel als volgt eruit zien voor drie tot en met zeven vergaderuren op basis van de zetelverdeling 2019:

Spreektijdsverdeling	3 uur	3,5 uur	4 uur	5 uur	6 uur	7 uur
Totaal beschikbare tijd	180	210	240	300	360	420
Aftrek voor diversen 20%	36	42	48	60	72	84
Blijft beschikbaar	144	168	192	240	288	336
Waarvan voor commissieleden (75%)	108	126	144	180	216	252
Waarvan voor gedeputeerden (25%)	36	42	48	60	72	84

Fractie	Zetels	Cie 3 uur	Cie 3,5 uur	Cie 4 uur	Cie 5 uur	Cie 6 uur	Cie 7 uur
GroenLinks	9	13min. (5 + 8)	16 (5+11)	19 (5+14)	20 (10+10)	26 (10+16)	32 (10+22)
VVD *	9	13min. (5+8)	16 (5+11)	19 (5+14)	20 (10+10)	26 (10+16)	32 (10+22)
FvD **	9	13min. (5+8)	16 (5+11)	19 (5+14)	20 (10+10)	26 (10+16)	32 (10+22)
D66	6	10min. (5+5)	12 (5+ 7)	14 (5+9)	16 (10+6)	20 (10+10)	24 (10+14)
PvdA	6	10min. (5 +5)	12 (5+7)	14 (5+9)	16 (10+6)	20 (10+10)	24 (10+14)
CDA	4	8 min. (5+3)	10 (5+5)	11 (5+6)	14 (10+4)	17 (10+7)	20 (10+10)
PvdD	3	8 min. (5+3)	9 (5+4)	10 (5+5)	13 (10+3)	15 (10+5)	17 (10+7)
PVV	3	8 min. (5+3)	9 (5+4)	10 (5+5)	13 (10+3)	15 (10+5)	17 (10+7)
SP	3	8 min. (5+3)	9 (5+4)	10 (5+5)	13 (10+3)	15 (10+5)	17 (10+7)
ChristenUnie	1	6 min. (5+1)	6 (5+1)	7 (5+2)	11 (10+1)	12 (10+2)	12 (10+2)
50+ / PvdO	1	6 min. (5+1)	6 (5+1)	7 (5+2)	11 (10+1)	12 (10+2)	12 (10+2)
Denk	1	6 min. (5+1)	6 (5+1)	7 (5+2)	11 (10+1)	12 (10+2)	12 (10+2)
GS (25%)		36min.	42	48	60	72	84

- * De fractie VVD krijgt na afsplitsing 8/9^e deel van de spreektijd, de fractie Liberaal NH 1/9^e deel aangevuld tot de helft van de spreektijd fractie DENK
- ** De fractie FvD krijgt na afsplitsingen 3/9^e deel van de spreektijd, de fractie JA21 5/9^e deel van de spreektijd en de fractie Baljeu 1/9^e deel aangevuld tot helft van de spreektijd fractie DENK

4. Geen achteruitgang restant periode 2029-2023

Met het experiment met het Amsterdamse model voor spreektijdregeling is, bij wijze van tijdelijke oplossing, aan elke fractie twee minuten extra toegekend voor het stellen en beantwoorden van interrupties.

Na de evaluatie is in de vergadering van het presidium van 11 oktober 2021 besloten dat alleen het inbrengen van een interruptie van de spreektijd meetelt voor de eigen spreektijd, de beantwoording gaat niet van de spreektijd van de betreffende fractie af.

Tot op heden is echter wel vastgehouden aan de twee minuten extra spreektijd voor het stellen van interrupties. Om te voorkomen dat fracties er nu op achteruit gaan wordt voorgesteld om daar waar nodig de fracties tenminste de gelijke spreektijd te geven die zij op dit moment hebben bij commissievergaderingen.

Voor het restant van de huidige Statenperiode komt de spreektijdsverdeling er dan als volgt uit zien inclusief interruptietijd:

Fractie	Zetels	Cie 3 uur	Cie 3,5 uur	Cie 4 uur	Cie 5 uur	Cie 6 uur	Cie 7 uur
GroenLinks	9	13min.	16	19	22	27	32
VVD	8	12min.	14	17	20	23,5	28
D66	6	11min.	12	14	17	20	24
PvdA	6	11min.	12	14	17	20	24
JA21	5	8 min.	9	11	13	16	18,5
CDA	4	10min.	11	12	14	17	20
FvD	3	6 min	6,5	7	9	10	12
PvdD	3	9 min.	10	11	13	15	17
PVV	3	9 min.	10	11	13	15	17
SP	3	9 min.	10	11	13	15	17
ChristenUnie	1	8 min.	9	9	11	12	12
50+ / PvdO	1	8 min.	9	9	11	12	12
Denk	1	8 min.	8	9	11	12	12
Fractie Baljeu	1	4 min.	4	4,5	5,5	6	6
Liberaal NH	1	4 min.	4	4,5	5,5	6	6
GS (25%)		36min.	42	48	60	72	84

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Presidium van Provinciale Staten van Noord-Holland,

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

dhr. M. Admiraal, griffier

Ontwerpbesluit

Nr. 23-2022

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van het presidium van 4 april 2022;

gelet op artikel 76 van het reglement van orde van PS en Statencommissie Noord-Holland 2015,

besluiten:

1. De spreektijdenregeling Statencommissies vast te stellen;
2. De volgende uitgangspunten voor het Rekenmodel spreektijdenregeling Statencommissies te hanteren:
 - a. De basisspreektijd per verkozen fractie is 5 minuten bij commissievergaderingen die 3 tot 5 uur duren. Voor commissievergaderingen die langer dan 5 uur duren geldt een basisspreektijd van 10 minuten. In beide gevallen worden de resterende minuten spreektijd verdeeld op basis van het behaalde zetelaantal bij de verkiezingen.
 - b. De aftrek van de spreektijd voor 'diversen' of technische tijd bedraagt factor 2 van de totaal beschikbare tijd (of circa 20% van de totaal beschikbare tijd).
 - c. De leden van Gedeputeerde Staten krijgen voor beantwoording 25% van de totale beschikbare spreektijd in de commissievergadering.
3. De volgende basisregels bij hantering van de spreektijdenregeling te hanteren:
 - a. De spreektijd geldt voor alle inbreng en het inbrengen van interrupties;
 - b. De spreektijd loopt niet voor antwoorden op een interruptie, voor het ordedebat/een punt van orde, voor vragen aan sprekers of rondvragen;
 - c. Tijdens de vergadering ziet de voorzitter, bijgestaan door de commissiegriffier, toe op het naleven van de afgesproken spreektijden;
 - d. De voorzitter heeft de ruimte om naar eigen inzicht af te zien van hetgeen is afgesproken ten aanzien van de spreektijden.
 - e. De voorzitter kan de spreker het woord ontnemen als de spreektijd voorbij is.
4. De volgende functies voor het gebruik van een spreektijdenregeling vast te leggen:
 - a. De beheersbaarheid van de vergadertijd wordt vergroot voor voorzitter en leden;
 - b. Het is een aanknopingspunt om tijdens de vergadering op basis van de spreektijd deelnemers aan te spreken, en in te grijpen in het verloop van de vergadering;
 - c. De regeling wordt als een gedeeld rechtvaardig ervaren verdeling van vergadertijd, waarbij er een relatie is met het na verkiezingen verkregen zetelaantal, en het verdelen van spreektijd op basis van die uitslag wordt in de regel als gerechtvaardigd ervaren.

5. Voor het restant van de Statenperiode 2019-2023 de Statenfracties tenminste de gelijke spreektijd te geven die zij op basis van de afgelopen periode gehanteerde verdeling hebben gekregen bij commissievergaderingen.

Haarlem, 4 april 2022

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Mondelinge vragen fractie CDA voor het Vragenuur PS 4 april 2022

inzake bereikbaarheid en nieuwbouw Lisserbroek

In het Haarlems Dagblad van woensdag 30 maart is een artikel geplaatst met als kop “Plan voor verdriedubbeling Lisserbroek zit muurvast”. De heer Mens, van de stichting Samen Lisserbroek geeft in dit artikel aan dat er een ruit van wegen om Lisse en Lisserbroek nodig is voor de bereikbaarheid van het totale dorp. Volgens hem wil de coalitie in de provincie Noord-Holland niet investeren in asphalt. De consequentie daarvan is dat er geen nieuwbouw komt, terwijl de provincie wel woningbouw wil. Dat kan ook, maar dan moet je eerst het verkeer uit Lisserbroek halen.

Mijn vraag aan gedeputeerde Olthof is: klopt het dat de provincie Noord-Holland niet bereid is om op deze plek te investeren in de aanleg van asphalt? En kan u gezien dit artikel een toelichting geven op de realiseerbaarheid van nieuwbouw in Lisserbroek van circa 2.500 woningen in het licht van de benodigde ontsluiting hiervan en de rol van de provincie Noord-Holland daarin?

Christa Kuiper

CDA

Mondelinge vragen fractie PvdD voor het Vragenuur van PS 4 april 2022

Inzake verhuren van visrechten voor doden van “de panda van de zee”

Voor gedeputeerde Dierenwelzijn en Visserij, Ilse Zaal

Op 28 maart 2022 maakte Provincie Noord-Holland bekend voornemens te zijn om met één partij een huurovereenkomst aan te gaan voor het aalvisrecht in het water van de Zesstedenvaart vanaf het Zeddegat tot Edam.¹ De partij aan welke het aalvisrecht verhuurd wordt mag dan in het gebied de komende zes jaar paling doden. De provincie verhuurt het aalvisrecht ook op andere plekken in de provincie, elke keer voor zes jaar.

De paling staat echter op de internationale Rode Lijst van de International Union for the Conservation of Nature (IUCN) van ernstig bedreigde diersoorten. Dezelfde lijst waar ook dieren als de panda staan, waardoor de paling vaak ‘de panda van de zee wordt’ genoemd.^{2,3} De grootste bedreiging voor de paling is de visserij (in ons land verantwoordelijk voor zeker 70% van de palingsterfte). Hun aantal is in Nederland de laatste decennia met ongeveer 90% afgenomen. De paling behoort daarmee tot een van de snelst uitstervende diersoorten in Nederland.

Volgens wetenschappelijk consensus is de situatie zo ernstig dat alleen ingrijpende maatregelen de paling nog kunnen redden. International Council for the Exploration of the Sea (ICES) is dé autoriteit op dit gebied en doet al ruim 100 jaar onderzoek naar de visserij en de impact op het ecosysteem. Ze is onafhankelijk (politieke belangen van landen of stakeholders spelen geen rol) en adviseert o.a. de Europese Unie. In 2021 maakte ICES bekend dat de toestand van de paling kritiek blijft, en adviseert aan de hand van het voorzorgsprincipe om vanaf 2022 geen aal meer te vangen (nulvangst). Ook het vissen op glasaal (babypaling) zou volgens ICES aan banden gelegd moeten worden. Glasaal heeft een marktwaarde die soms hoger is dan die van cocaïne en is daarom zeer gevoelig voor illegale activiteiten.⁴ In sommige specifieke gebieden kan een redelijk gezonde populatie paling voorkomen, maar ook deze is gedoemd om te verdwijnen zolang de hele populatie wordt bedreigd. Daarom is elke vangst op dit moment wetenschappelijk ongewenst.

Ook organisaties zoals Natuurmonumenten en Wereld Natuurfonds verzetten zich tegen palingvisserij.⁵ De viswijzer (Goodfish.nl) en Good Fish Guide adviseren om geen paling te eten.^{6,7}

De maatregelen die Nederland neemt om de paling te beschermen werken niet of nauwelijks.^{8,9} Grootschalig herstel in Nederland en in de rest van Europa blijft uit. Helaas wordt niet naar wetenschap geluisterd, maar winnen de korte termijn commerciële belangen. Besluiten worden nu genomen op basis van een wet uit de jaren zestig van de vorige eeuw, die niet kijkt naar de gehele populatie. En dat is funest voor de paling.

¹ https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2022-3496.html?utm_campaign=20220329&utm_source=attenderingsmakelaar&utm_medium=email&utm_term=gemeente_langedijk&utm_content=over_uw_buurt

² <https://dx.doi.org/10.2305/IUCN.UK.2020-2.RLTS.T60344A152845178.en>

³ <https://powerpaling.nl/nl/#gallery1>

⁴ <https://pointer.kro-ncrv.nl/belangrijkste-europese-adviesorgaan-stop-alle-palingvangst#:~:text=ICES%2C%20het%20belangrijkste%20vis%20adviesorgaan,belangrijkste%20Europese%20adviesorgaan%20voor%20vi>svangst.

⁵ <https://www.natuurmonumenten.nl/standpunten/paling>

⁶ <https://www.goodfish.nl/vissoort/paling-europese/>

⁷ <https://www.mcsuk.org/goodfishguide/species/european-eel/?search=eel>

⁸ <https://www.wur.nl/nl/nieuws/Helpt-het-aalbeheerplan-de-Nederlandse-aal.htm>; Er is bijvoorbeeld ook geen wetenschappelijk bewijs dat uitzetten van glasaal helpt om de paling van de rode lijst te krijgen.

⁹ <https://www.natuurmonumenten.nl/standpunten/paling>

De provincie heeft naast een morele verantwoordelijkheid, ook een wettelijk verantwoordelijkheid om bedreigde dieren en natuur te beschermen.¹⁰¹¹ Het kan niet zo zijn dat de provincie visrechten verhuurt voor het doden van een ernstig bedreigde diersoort.

In de huurovereenkomst kan de provincie eigen voorwaarden stellen, ook om een doel te bereiken dat ze via het publiekrecht niet in staat is te bereiken. De provincie is niet verplicht visrechten uit te geven voor het vangen van paling en zou daar dus met onderbouwing mee kunnen stoppen.

Gezien de bovengenoemde adviezen en het feit dat nieuwe huurovereenkomsten dreigen te worden afgesloten, heeft Partij voor de Dieren de volgende vragen:

1. Is de provincie bereid om de mogelijkheid te onderzoeken om in de toekomst geen aalvisrecht te verhuren en het aangaan van nieuwe huurovereenkomsten (te beginnen met de bovengenoemde) on hold te zetten totdat we dit goed met de commissie hebben besproken?

2. Is de provincie bereid te communiceren (via eigen nieuwskanalen, maar ook in gesprekken binnen EU-verbanden en het Rijk) dat ze pal staat voor de bescherming van de paling en de natuur en te verklaren dat de provincie het advies van ICES voor nulvangst van harte ondersteunt?

3.

a) Is de provincie het eens met de nationale en internationale viswijzers (Good Fish Guide) die adviseren om geen paling te eten?

b) Is de provincie bereid om geen evenementen of projecten te sponsoren/ondersteunen waarbij paling wordt gedood en/of geserveerd (deels in lijn met wat afgesproken is m.b.t. levend gekookte krabben en kreeften)?

4. Wie handhaaft de afspraken waaraan de huurders van het aalvisrecht zich op papier moeten houden? Hoeveel mensen zijn verantwoordelijk voor de controle en handhaving en de aanpak van stropers en hoe vaak wordt per jaar gecontroleerd?¹²

Ines Kostić
Partij voor de Dieren

¹⁰ De Wet natuurbescherming biedt bescherming aan dier- en plantensoorten die bijzonder kwetsbaar zijn en baat hebben bij aanvullende bescherming tegen schadelijke menselijke handelingen. Naast de Wet natuurbescherming, vermeldt ook de Visserijwet (o.a. art 9, lid 2 en art.16 lid 2) dat er rekening dient te worden gehouden met de belangen van de natuurbescherming. Maar gezien het toestaan van vissen op paling, ondanks het internationale onafhankelijke advies om te stoppen met vangen van paling, worden deze belangen niet voldoende beschermd.

¹¹ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0002416/2019-01-01>

¹² Uit huurovereenkomst: "Huurder is verplicht mee te werken aan het in VBC opstellen, uitvoeren en naleven van (een) visstandsbeheerplan(nen) en (een) visplan(nen)." Ook geldt algemeen bijvoorbeeld het verbod op vangen van aalvis in de periode van september tot november.

Mondelinge vragen fractie 50PLUS/PvdO voor Vragenuur PS 4 april 2022

inzake Windturbines op land

De provincie heeft besloten plannen en uitvoering van windturbines op land op te schorten, totdat het landelijk onderzoek naar mogelijk schadelijke effecten op de volksgezondheid bekend zijn geworden.

In de gemeente Amsterdam gaat men gewoon verder met de plannen voor windturbines op land.

1. *Kan dit zomaar? Heeft de provincie niet het laatste woord?*
2. *Kan de PS de plannen en acties van de gemeente Amsterdam overrulen?
Of kunnen gemeenten individueel gewoon doorgaan met windmolens, terwijl de Provincie het wijze besluit heeft genomen te wachten op de uitkomsten van landelijk onderzoek naar windmolens?*

Wil van Soest
50PLUS/PvdO

Mondelinge vragen fractie 50PLUS/PvdO voor Vragenuur PS 4 april 2022

inzake opvang van vluchtelingen en tijdelijke bouw op weilanden.

Sinds enkele maanden staat Nederland voor de taak een toenemend aantal vluchtelingen op te vangen. Het Rijk en de gemeenten zorgen voor de opvang van vluchtelingen. Het Centraal Orgaan Opvang Asielzoekers (COA) voert dit uit. De provincie stimuleert en helpt gemeenten zodat die extra opvang voor vluchtelingen er kan komen. Met de oorlog in Oekraïne neemt ook het aantal vluchtelingen daarvandaan in rap tempo toe. Ondertussen kampen we met grote krapte op de woningmarkt, krapte in de AZC's en krapte aan opvangplekken in de gemeenten. Al die factoren kunnen ervoor zorgen dat het draagvlak voor opvang van vluchtelingen onder druk komt te staan. Daarom de volgende vragen.

1. *Hoe gaan we in de provincie Noord Holland vluchtelingen opvangen?*
2. *De veiligheidsregio's willen dat de landelijke overheid gemeenten kan dwingen om extra asielzoekers op te vangen. Dat is een van de uitkomsten van het Veiligheidsberaad, een overleg tussen de 25 voorzitters van de veiligheidsregio's. De staatssecretaris wijst dit vooralsnog af. Hoe staat Gedeputeerde Staten hierin? En op welke wijze wordt dit standpunt richting het kabinet kenbaar gemaakt?*
3. *Er dreigt een noodsituatie te ontstaan voor de opvang van niet-Oekraïense asielzoekers in Nederland. Hoe wordt dit het hoofd geboden binnen onze provincie?*
4. *Bekend is dat er op alle fronten een tekort aan opvangplekken is. Aan de andere kant weten we ook dat door het tekort aan sociale huurwoningen, de wachttijd voor een sociale huurwoning inmiddels is opgelopen tot 10 jaar of meer. Welke rol ziet de Commissaris voor zichzelf om binnen onze provincie te komen tot een werkwijze waarbij vluchtelingen goed opgevangen worden, zonder dat daarbij de wachttijd voor een sociale huurwoning zal toenemen?*
5. *Minister de Jonge (Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening) heeft op 11 maart 2022 de Tweede Kamer de Nationale Woon- en Bouwagenda en het Programma Woningbouw aangeboden. De gepresenteerde plannen moeten zorgen voor meer regie, meer tempo en tot betere beschikbaarheid, betaalbaarheid en kwaliteit van het Nederlandse woningaanbod. Wat gaat de rol van de provincie hierin zijn?*
6. *Is er bij Gedeputeerde Staten bereidheid om te komen tot tijdelijke bouw van huisvesting op weilanden, nu deze mogelijkheid ook voor 25 jaar geboden wordt aan het plaatsen van zonnepanelen? Zo nee, waarom niet?*
7. *Is er bij Gedeputeerde Staten bereidheid om, indien wij met een initiatiefvoorstel daartoe komen, welwillend te kijken naar de mogelijkheden voor tijdelijke bouw van huisvesting op weilanden? Zo nee, waarom niet?*

Wil van Soest
50PLUS/PvdO



Provinciale Staten van Provincie Noord-Holland bijeen op 4 april 2022,

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag:

Huisvesting vluchtelingen zonder oplopende wachtlijsten sociale huurwoningen

Constaterende, dat:

- door de oorlog in Oekraïne steeds meer vluchtelingen naar Europa en Nederland trekken;
- het aantal vluchtelingen al richting de 4 miljoen mensen gaat;
- de AZC's in Nederland overbelast zijn en het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) de noodklok geluid heeft;
- de wachtlijsten voor een sociale huurwoning enorm zijn.

Overwegende, dat:

- mensen die vluchten voor oorlog en geweld, snel en adequaat moeten worden opgevangen;
- het draagvlak om mensen te helpen in Nederland momenteel groot is;
- Er mogelijkheden zijn voor opvang, zonder dat de wachttijden voor bestaande sociale huurwoningen flink oplopen, zoals het bouwen van 'containerdorpen' of tijdelijke bouw.

Roepen het college van Gedeputeerde Staten op om:

- in overleg met kabinet en gemeenten, de vluchtelingenopvang op zo'n manier te regelen dat vluchtelingen goed worden opgevangen zonder dat het (veel) impact heeft op bestaande wachtlijsten voor een sociale huurwoning;
- met een plan van aanpak hiertoe naar de Staten te komen.

En gaat over tot de orde van de dag.

Wil van Soest

50PLUS / Partij van de Ouderen



Liberaal Noord-Holland

motie vreemd aan de orde van de dag
vergadering Provinciale Staten – 4 april 2022

Onderzoek gevolgen hoge inflatie en Oekraïne-oorlog voor de inwoners en ondernemers van Noord-Holland

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,

Constateernde dat:

- er in Oekraïne een hevige oorlog woedt;
- dit een enorme stroom vluchtelingen op gang heeft gebracht;
- een flink deel van deze ontheemden in ons land zal moeten worden opgevangen;
- er al voor het uitbreken van de oorlog sprake was van hoge inflatie, en dat deze ontwikkeling voor een deel veroorzaakt wordt door enorme stijging van de energiekosten;
- er door de oorlog en door de sancties die daar het gevolg van zijn, tekorten aan diverse grondstoffen zullen ontstaan;
- de algehele verwachting is dat de kosten van energie ook de komende tijd nog zullen stijgen.

Overwegende dat:

- de hoge inflatie, het tekort aan grondstoffen en de handelsbeperkingen opgelegd door de economische sancties tegen Rusland negatieve gevolgen zullen hebben voor onze ondernemers, en vooral het MKB;
- de kosten voor levensonderhoud reeds flink gestegen zijn en ook de komende tijd nog flink zullen stijgen;
- er naast de directe gevolgen van de opvang van vluchtelingen ook andere effecten zullen zijn op de sociale en economische situatie in onze provincie;
- de gemiddelde koopkracht voor onze inwoners waarschijnlijk zal dalen met 2,5 % - daarbij zal de koopkracht voor de groep inwoners met een laag inkomen nog sterker dalen;
- tekorten mogelijk zullen leiden tot lege schappen voor bepaalde producten;
- de enorme stijging van de brandstofkosten grote groepen mensen in de financiële problemen zal kunnen brengen, waaronder ondernemers in het MKB.

Besluit het college van GS op te roepen:

- in kaart te brengen wat de gevolgen zullen zijn van de huidige brede economische ontwikkelingen voor onze inwoners in het algemeen, en voor onze ondernemers in het bijzonder;
- dit onderzoek af te ronden voor het zomerreces en voor te leggen aan PS;
- met voorstellen te komen om de gevolgen van de ontwikkelingen – binnen de mogelijkheden van de provincie – te kunnen verzachten, in elk geval voor de mensen die het meest geraakt (gaan) worden.

Wim Hoogervorst
SP

Grethe van Geffen
LNH



Motie vreemd aan de orde van de dag:

Voorkom bouwstop

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op maandag 4 april 2022, te Haarlem, ter behandeling motie vreemd aan de orde van de dag: 'Voorkom bouwstop'.

Constaterende dat:

- Het kabinet een nieuwe bouwstop vreest door de bestuursrechtszaak tegen project Porthos;
- Het de vraag is of het onder Europese wetgeving is toegestaan om projecten in de bouwfase vrij te stellen van de aanvraag van een natuurvergunning;

Overwegende dat:

- De uitspraak in deze zaak grootschalige consequenties kan hebben voor projecten omtrent woningbouw, wegenbouw en veehouderijen;
- Er in Noord-Holland grote behoefte is aan woningbouw, vanwege de woningnood;
- Er is Noord-Holland een aantal infrastructurele projecten in de planning staan die belangrijk zijn voor de doorstroming en het oplossen van knelpunten;

Verzoekt Gedeputeerde Staten,

- Bouwprojecten zoveel als mogelijk te versnellen en reeds nu vergunningen en contracten voor bouwprojecten af te geven;
- Binnen het IMPI projecten in de planfase en realisatiefase zo mogelijk te versnellen;
- Er bij het Rijk op aan te dringen zo spoedig mogelijk bij Europa een uitzondering voor woningbouw aan te vragen, zodat woningbouw wordt vrijgesteld van de eisen omtrent stikstofuitstoot;

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening,

Annabel Nanninga

JA21 Noord-Holland