Bundel - Mobiliteit & Bereikbaarheid van 31 oktober 2022

Agenda bijlagen

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

Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_31_oktober_2022 .docx

Beantwoording Technische vragen M&B 31 oktober 2022.docx

Concept-verslag M&B 31 oktober 2022 - voorvisie.docx

0 Technische briefing iNHi (met NLG en RWK) - 18.15-19.00 uur

1 19:15 - Opening en mededelingen

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

Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_31_oktober_2022 .docx

Concept-verslag M&B 29 september 2022 - MET AANPASSING REGELS 176 EN 183-184-185 OP VERZOEK VAN INSPREKER.docx

Lijst openstaande moties M&B 31-10-2022.docx

Lijst openstaande toezeggingen M&B 31-10-2022.docx

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

StrA commissie M&B voor M&B 31 oktober 2022.docx

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

4 A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

4.a 19:50 - Infrastructuur: Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 (A-agenda M&B 31-10-2022)

Voorstel voor behandeling:
Met elkaar en gedeputeerde het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 14 november 2022.
Toelichting:
Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

Dossier 10554 voorblad

1840198-1840203 voordracht iMPI 2023.docx

1840198-1840206 iMPI 2023.pdf

Brief aan PS over integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030.pdf

5 A-agenda Algemeen

5.a 21:05 - Financiën: Begroting 2023 (A-agenda alle commissies)

Voorstel voor behandeling:
Agendapunten 5.a (voordracht begroting) en 5.a.1 (memorie van antwoord) worden gevoegd behandeld.
U kunt de stukken met elkaar en gedeputeerde bespreken. Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord en auditopvolging) die betrekking hebben op deze commissie. Deze voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 14 november 2022.
Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2023 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.
In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

Dossier 10581 voorblad

Voordracht begroting 2023.pdf

Addendum begroting 2023 -voor PS.pdf

Begroting 2023 - voor PS.pdf

Brief aan PS over begroting 2023.pdf

5.a.1 Financiën: Memorie van antwoord begroting 2023 (A-Agenda alle commissies)

In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

Dossier 10919 voorblad

Memorie van antwoord begroting 2023.pdf

Brief aan PS over Memorie van antwoord bij de begroting 2023.pdf

6 Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

7 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7.a 22:05 - Mobiliteit: A8-A9 – Afdoening motie M4-2022 en informeren UNESCO door OCW (B-agenda M&B 31-10-2022)

Voorstel voor behandeling:
U kunt de stukken eventueel met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie wordt specifiek gevraagd of motie M4-2022 met bijgaande brief als afgedaan kan worden beschouwd.
Toelichting:
Naar aanleiding van een aangenomen motie (M4-2022) in Provinciale Staten (PS) hebben Gedeputeerde Staten overleg gehad met Rover en de Fietsersbond over de modal shift van auto naar openbaar vervoer en fiets. De motie werd aangenomen bij de behandeling van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 in PS op 31 januari 2022. Op 1 juli 2022 is het landschapsplan door OCW aangeboden aan UNESCO.

Dossier 10864 voorblad

BIJLAGE - brief OCW aan UNESCO.pdf

BIJLAGE - M4-2022 AANGENOMEN.pdf

Brief aan PS over verbinding A8-A9 - afdoening motie M4-2022.pdf

M4-2022 AANGENOMEN D66 GL CU PvdA Modal shift voor leefbaarheid langs N203.pdf

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

Rondvraag mevrouw Tolhuis (CU) over de prijsstijging in het OV.docx

Rondvraag mevrouw Van Geffen (Liberaal NH) over agendapunt 10c, 11b en de brugbediening in Alkmaar.docx

9 Sluiting

10 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

10.a Mobiliteit: Ingekomen reactie Beemster Polder Partij met zorgen over uitvoering N243 (C-agenda 31-10-2022)

Ingekomen reactie Beemster Polder Partij met zorgen over uitvoering N243_Geredigeerd.pdf

10.b Mobiliteit: Evaluatie pilot: sedum-dakbedekking abri’s (C-agenda M&B 31-10-2022)

De provincie Noord-Holland heeft op 4 verschillende locaties bushaltes voorzien van sedum-dakbedekking. Met de vergroening van deze bushaltes wordt een bijdrage geleverd aan verbetering van de biodiversiteit. Uit deze proef is gebleken dat sedum-dakbedekking in de bebouwde omgeving een positief effect heeft op de biodiversiteit en in mindere mate ook op fijnstof, CO2, geluid en de waterhuishouding. In het buitengebied en langs de kust is het effect minder of slaat het sedum niet aan.

Dossier 10835 voorblad

evaluatie pilot sedum als dakbedekking op bushaltes.pdf

Brief aan PS over pilot sedum op provinciale bushaltes.pdf

10.c Mobiliteit: Ingekomen mail Waldenbuurtgroep over veiligheid N236 (C-agenda M&B 31-10-2022)

Ingekomen mail Waldenbuurtgroep over veiligheid N236_Geredigeerd.pdf

Bijlage ingekomen mail Waldenbuurtgroep over veiligheid N236_Geredigeerd.pdf

10.d Mobiliteit: IPO BAC agenda 29-09-2022 (verslag nog niet beschikbaar)

220929-bac-mob-1a-conceptagenda-bac-29-september-2022.pdf

10.e Mobiliteit: Ingekomen mail Stichting Freedom of Mobility (C-agenda M&B 31-10-2022)

Ingekomen mail Stichting Freedom of Mobility.docx

Bijlage 1 Stichting Freedom of Mobility, brief provincies inl. Brochure Luchthavenlijn.doc

Bijlage 2 Stichting Freedom of Mobility, werkdocument.pdf

10.f Infrastructuur: Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) (C-agenda M&B 31-10-2022)

N.v.t.

Dossier 10912 voorblad

Brief aan PS over ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur.pdf

11 C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

11.a Luchtvaart (Schiphol) / MRA: Connectiviteit MRA in kaart (Schiphol) (C-agenda M&B -trekkende commissie- en EFB 31-10-2022)

De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben de internationale connectiviteitsbehoefte van de Metropoolregio per trein en vliegtuig in kaart laten brengen en laten analyseren in hoeverre het aansluit bij het aanbod.

Dossier 10605 voorblad

Rapportage Connectiviteit in kaart

Brief aan PS over connectiviteitsbehoefte Metropoolregio Amsterdam.pdf

11.b Luchtvaart (Schiphol): Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio (C-agenda M&B 31-10-2022)

Dossier 10920 voorblad

Bestuursovereenkomst v1.0_geaccordeerd door alle partijen.docx

Brief aan PS over bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio.pdf

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

12.a Energie: Cluster Energie Strategie 2.0 Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022 (C-agenda NLG, RWK, M&B en EFB)

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met de Cluster Energie Strategie van het Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022. De CES NZKG geeft een overzicht van de projecten weer die vanuit het industriële NZKG cluster nodig zijn om de klimaatdoelen van het klimaatakkoord te halen, Tevens maakt het inzichtelijk welke energie-infrastructuur nodig is ten behoeve van de verduurzaming van de industrie. Na de vergadering van het Bestuursplatform Energietransitie Noordzeekanaalgebied over de CES NZKG 2022 zal deze worden aangeboden aan het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
Op pagina 4 van de brief staat per abuis de verkeerde datum als het gaat om de RWK commissie waarin de technische toelichting plaatsvindt.
De technische toelichting op de CES vindt plaats in de commissie RWK van 28 november.

Dossier 10765 voorblad

Brief aan PS over Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0.pdf

Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0 opgemaakt.pdf

13 C-agenda Algemeen

13.a Financiën: Auditopvolging peildatum 1 september 2022 (C-agenda alle commissies)

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

Dossier 10873 voorblad

GS notitie Auditopvolging peildatum 1 september 2022

Auditopvolgingslijst bestuurlijke aanbevelingen peildatum 1 september 2022

Brief aan PS over auditopvolging peildatum september 2022.pdf

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

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

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

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

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	31-10-2022
Tijd	19:15 - 22:25
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Miriam van Meerten-Kok
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan zowel fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die tot het werkgebied van de commissie M&B behoren. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 28 oktober 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: mb@noord-holland.nl. U kunt ook vooraf een bijdrage sturen. Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

0	**Technische briefing iNHi (met NLG en RWK) - 18.15-19.00 uur**
1 19:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda**
3 19:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
4	**A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
4.a 19:50	**Infrastructuur: Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 (A-agenda M&B 31-10-2022)**

Voorstel voor behandeling:
Met elkaar en gedeputeerde het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 14 november 2022.

Toelichting:
Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

5 A-agenda Algemeen

5.a Financiën: Begroting 2023 (A-agenda alle commissies)

21:05

Voorstel voor behandeling:
Agendapunten 5.a (voordracht begroting) en 5.a.1 (memorie van antwoord) worden gevoegd behandeld.
U kunt de stukken met elkaar en gedeputeerde bespreken. Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord en auditopvolging) die betrekking hebben op deze commissie. Deze voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 14 november 2022.

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2023 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.
In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

5.a.1 Financiën: Memorie van antwoord begroting 2023 (A-Agenda alle commissies)

In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

6 Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

7 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7.a **Mobiliteit: A8-A9 - Afdoening motie M4-2022 en informeren UNESCO door OCW (B-agenda M&B 31-10-2022)**

22:05

Voorstel voor behandeling:
U kunt de stukken eventueel met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie wordt specifiek gevraagd of motie M4-2022 met bijgaande brief als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:
Naar aanleiding van een aangenomen motie (M4-2022) in Provinciale Staten (PS) hebben Gedeputeerde Staten overleg gehad met Rover en de Fietsersbond over de modal shift van auto naar openbaar vervoer en fiets. De motie werd aangenomen bij de behandeling van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 in PS op 31 januari 2022. Op 1 juli 2022 is het landschapsplan door OCW aangeboden aan UNESCO.

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

9 **Sluiting**

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

10.a **Mobiliteit: Ingekomen reactie Beemster Polder Partij met zorgen over uitvoering N243 (C-agenda 31-10-2022)**

10.b **Mobiliteit: Evaluatie pilot: sedum-dakbedekking abri's (C-agenda M&B 31-10-2022)**

De provincie Noord-Holland heeft op 4 verschillende locaties bushaltes voorzien van sedum-dakbedekking. Met de vergroening van deze bushaltes wordt een bijdrage geleverd aan verbetering van de biodiversiteit. Uit deze proef is gebleken dat sedum-dakbedekking in de bebouwde omgeving een positief effect heeft op de biodiversiteit en in mindere mate ook op fijnstof, CO2, geluid en de waterhuishouding. In het buitengebied en langs de kust is het effect minder of slaat het sedum niet aan.

10.c **Mobiliteit: Ingekomen mail Waldenbuurtgroep over veiligheid N236 (C-agenda M&B 31-10-2022)**

10.d **Mobiliteit: IPO BAC agenda 29-09-2022 (verslag nog niet beschikbaar)**

10.e **Mobiliteit: Ingekomen mail Stichting Freedom of Mobility (C-agenda M&B 31-10-2022)**

10.f **Infrastructuur: Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) (C-agenda M&B 31-10-2022)**

N.v.t.

11 **C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)**

11.a **Luchtvaart (Schiphol) / MRA: Connectiviteit MRA in kaart (Schiphol) (C-agenda M&B -trekkende commissie- en EFB 31-10-2022)**

De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben de internationale connectiviteitsbehoefte van de Metropoolregio per trein en vliegtuig in kaart laten brengen en laten analyseren in hoeverre het aansluit bij het aanbod.

11.b **Luchtvaart (Schiphol): Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio (C-agenda M&B 31-10-2022)**

12 **C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens**

12.a **Energie: Cluster Energie Strategie 2.0 Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022 (C-agenda NLG, RWK, M&B en EFB)**

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met de Cluster Energie Strategie van het Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022. De CES NZKG geeft een overzicht van de projecten weer die vanuit het industriële NZKG cluster nodig zijn om de klimaatdoelen van het klimaatakkoord te halen, Tevens maakt het inzichtelijk welke energie-infrastructuur nodig is ten behoeve van de verduurzaming van de industrie. Na de vergadering van het Bestuursplatform Energietransitie Noordzeekanaalgebied over de CES NZKG 2022 zal deze worden aangeboden aan het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Op pagina 4 van de brief staat per abuis de verkeerde datum als het gaat om de RWK commissie waarin de technische toelichting plaatsvindt.
De technische toelichting op de CES vindt plaats in de commissie RWK van 28 november.

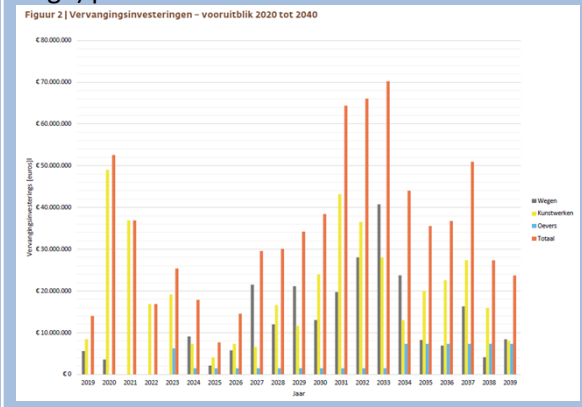
13 **C-agenda Algemeen**

13.a **Financiën: Auditopvolging peildatum 1 september 2022 (C-agenda alle commissies)**

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

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	Liberaal NH, mevr. G.H. van Geffen	4a	Olthof	Impi	p. 8 bij herhaling wordt opgemerkt ‘de nieuwe oeverconstructie dient onderhoudsarm te zijn’. Zijn de huidige constructies dat dan niet? Hoe wordt onderhoudsarm bereikt? p. 36 N232 zonnefietspad: dit wordt aangelegd met de techniek van Solaroad, een bedrijf/BV waarin de provincie mede-eigenaar is. Het Impi noemt de daaraan verbonden kosten. Welke inkomsten zijn er voor Solaroad vanuit dit project? Hoe is de selectie van de leverancier voor het zonnefietspad tot stand gekomen? p. 39 SLS-01 wat is de stand van zaken van dit project? Is 2024 niet te laat voor een systeem dat nu al ‘sterk verouderd’ is?	Zowel de huidige oeverconstructies als de oeverconstructies die met de oeververvanging worden aangebracht zijn onderhoudsarm. Dit betekent concreet dat er aan de constructie gedurende de levensduur geen werkzaamheden hoeven te worden uitgevoerd, met uitzondering van reguliere inspecties aan het areaal en eventuele maaiwerkzaamheden. Het toegekende volgnummer (SOLAROAD-2) voor dit project is onbedoeld verwarrend. Het gaat hier om een zonnefietspad dat niet wordt aangelegd met de techniek van Solaroad. Het zonnefietspad wordt door BAM aangelegd, zie bijgevoegd persbericht voor verdere achtergrondinformatie. (Zonnefietspad N232 gaat energie opwekken - Provincie Noord-Holland). Bij de kredietaanvraag bij EBW2022 is een uitvoeringsperiode aangegeven van 2023-2024. Zoals weergegeven in het iMPI loopt dit project conform planning. Het uitwerken van een dergelijk project vergt een goede en nauwkeurige voorbereiding. De implementatie moet zeer zorgvuldig gebeuren, omdat er geen ’gaten‘ in de toegang mogen vallen.

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					p. 41 tabel 15 toont een flinke toename in kosten in 2029. Ook in de voordracht Impi, onder 'Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen' is 2029 een jaar in de min en onder 'Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen' geldt dat voor 2029 en 2030 samen. Wat is er precies in 2029 (en evt 2030) waardoor het in dat jaar tegenvalt?	De genoemde tabel 15 uit het iMPI heeft geen relatie met de verloop van de stelposten in de voordracht. Deze tabellen zijn wel terug te vinden in tabel 21 en tabel 22 van het iMPI. Een nadere toelichting op deze tabellen is als volgt: Tabel 21 - VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN Bij het bepalen van de stelpost vervangingsinvesteringen is bij de vaststelling van de NIKG 2020-2023 aangenomen dat deze lineair toeneemt op basis van een gemiddeld jaarlijks investeringsbedrag van € 45 mln. In de praktijk verlopen de investeringen nooit gemiddeld, maar zijn er altijd pieken en dalen. Door een verwachte piek van investeringen in 2026 wordt de stelpost negatief, om vervolgens weer positief te worden en in 2029 weer negatief. Tabel 22 - VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN Uit de tabel blijkt dat er voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase. De realisatie van de huidige studieprojecten kunnen echter vanaf 2028 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Voor de toekomst moet worden gekeken welke mogelijkheden er zijn en

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					* In het Impi staan al met al veel kosten voor bruggen. Is dit gebruikelijk of valt veel einde levensduur in dit decennium? Met andere woorden, is te verwachten dat 2030-2040 vergelijkbare kosten brengt omdat dan weer andere bruggen einde levensduur zijn of worden het er minder (of misschien meer)?	welke keuzes moeten worden gemaakt om de meerjarenraming sluitend te krijgen. Gedacht kan worden aan het schrappen van studieprojecten en/of het ophogen van de stelpost. In het iMPI 2023-2030 staat een doorkijk voor de komende 8 jaar. In de NIKG 2020-2023 is een verdere vooruitblik gegeven, zie onderstaande figuur 2 uit dit document. Daarin is een stijgende lijn voor kunstwerken (bruggen) te zien met een piek rond 2031. Daarna dalen de kosten naar verwachting en is er een (minder hoge) piek rond 2037. 

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					* Waarom is de rotonde bij WFO/Zwaagdijk-Oost niet opgenomen in het Impi?	Samen met de gemeente wordt een quickscan naar de verkeerssituatie op deze rotonde uitgevoerd. Mocht uit de quickscan blijken dat de oplossing wordt gevonden in het verbeteren of uitbreiden van de provinciale infrastructuur, wordt deze maatregel opgenomen in de studiefase van het iMPI.
2	Liberaal NH, mevr. G.H. van Geffen	5a1	Stigter	Memorie van Antwoord	Vervolgvraag punt 8 Solaroad, n.a.v. het antwoord 'Door de aandeelhouders is gezamenlijk €900.000 aan agio gestort. Daarnaast is een lening verstrekt van €100.000, waardoor Solaroad genoeg vermogen heeft. Dit blijkt echter niet uit de publicatie jaarrekening. We hebben goede hoop dat Solaroad in de toekomst in de zwarte cijfers komt door eigen activiteiten'. – Is het toegestaan een agio storting buiten de publicatie jaarrekening te houden? wat zijn overwegingen om dit te doen? – Op grond waarvan kon GS besluiten een agio storting te doen, zonder dit eerst voor te leggen aan PS?	Solaroad B.V. is een kleine jaarrekening en is derhalve niet verplicht tot het deponeren van een volledige jaarrekening GS hebben op 29 januari 2019 besloten tot toetreding tot SolaRoad B.V., na consultatie van PS op grond van art. 158 Provinciewet in het najaar van 2018. Bij toetreding in 2019 is er door de provincie een agiostorting gedaan op de door de provincie gehouden aandelen in het kapitaal van Solaroad B.V. van €400.000,-

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					– Was deze agio storting 450.000,-? – Door wie is de lening verstrekt, voor welk bedrag/bedragen?	Nee, dit was 400.000, zie antwoord hierboven. TNO heeft een achtergestelde lening verstrekt van €100.000,-
3	Liberaal NH, mevr. G.H. van Geffen	10c	Olthof	mail Waldenbuurtgroep	Op welke wijze is de provincie betrokken bij een dergelijke kwestie? heeft de provincie een rol en zo ja welke?	De gemeente heeft contact met de provincie over de beoogde herontwikkeling van het oude Hocras terrein en de eventuele aanpassingen aan de provinciale weg.
4	Liberaal NH, mevr. G.H. van Geffen	11a	Olthof	Rapportage connectiviteit	Met welk doel heeft de provincie (met de gemeente Amsterdam) deze rapportage laten opstellen? Welke invloed kan de provincie aanwenden op connectiviteit, en hoe? Heeft de provincie hier een rol of hoort dit bij het Rijk? Ik vind het nogal een moeilijk leesbaar rapport – hoe trek je hier nu conclusies uit? en hoe gaat de provincie hier conclusies uit trekken, of is dat niet de bedoeling? Wat gaat de provincie hier verder mee doen en is dat dan samen met de gemeente Amsterdam of als voorzitter BRS of anderszins?	Het sturen op connectiviteit is een Rijksbevoegdheid, maar wij vinden het belangrijk dat het beleidskader van het Rijk aansluit bij het regionale belang. Om het beleidskader te kunnen beoordelen, willen wij dit belang in beeld hebben. Dit rapport geeft inzicht in de zakelijke reiziger. Dat geeft geen compleet beeld, maar is een begin. Klopt, het is ook lastig hier conclusies aan te verbinden. Vooral omdat dit onderzoek alleen de connectiviteitsbehoefte van zakelijke passagiers in beeld heeft gebracht. Het geeft daarin inzicht en biedt vragen voor een vervolg. Naast de connectiviteitsbehoefte van de zakelijke passagiers, willen we ook zicht krijgen op andere doelgroepen. Verder heeft de regio ook veel economische en maatschappelijke belangen bij vracht. Veel vracht gaat via het

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						ruim van passagiersvliegtuigen. Hoe de verdeling tussen ruimvracht en specifieke vrachtvluchten zich ontwikkelt, ook in het kader van de aangekondigde reductie van het aantal vliegbewegingen op Schiphol, is voor de regio van belang bij de beoordeling van het beleidskader van het Rijk.
5	Liberaal NH, mevr. G.H. van Geffen	11b	Olthof	Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio	Hoe verhoudt zich de ambitie om in het 2e kwartaal van 2023 met concretisering te komen tot de PS verkiezingen in maart 2023? In het 2e kwartaal zijn er naar verwachting amper commissievergaderingen en zal er nog geen nieuw college zijn.	Voor alle NOVEX gebieden zijn gelijkluidende afspraken gemaakt over de planning. Het streven is inderdaad om de concretiseringsfase, zoals beschreven in de bijlage 2 van de NOVEX Schiphol: 'te hanteren aanpak en fasering', aan het eind van het tweede kwartaal 2023 af te ronden. Daarover zullen GS uw Staten vanzelfsprekend informeren. Wellicht zijn er minder commissievergaderingen in die periode, maar indien gewenst kunnen Provinciale Staten natuurlijk altijd besluiten om een vergadering te beleggen. Over het tijdstip dat er een nieuw college zal zijn, kunnen wij geen uitspraak doen; ook dat is aan Provinciale Staten.
6	Liberaal NH, mevr. G.H. van Geffen	12a	Stigter	Cluster Energie Strategie 2.0 Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022	Brief over CES pagina 4 participatie De omgeving betrekken: wie wordt/ worden gezien als 'de omgeving'? Wat betekent 'betrekken' hier? De alinea is nogal vaag, een meer concrete	Het programma-bureau NZKG heeft de betrokken gemeenten aangeboden om een toelichting te geven op de CES 2022 en de stand van zaken rond de energie-infrastructuur projecten in de gemeenten rondom het NZKG.

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					toelichting wordt op prijs gesteld.	Naast de gemeenteraden van betrokken gemeenten worden andere stakeholders in één of meer (digitale) bijeenkomsten geïnformeerd over de CES in de bredere context van de energietransitie in het gebied. Voor de afzonderlijke projecten uit de CES worden eigenstandige planologische procedures doorlopen, waarbij ook conform de Omgevingswet de omgeving wordt betrokken in een in te richten participatieproces. Betrokken initiatiefnemers en bevoegde gezagen zijn verantwoordelijk voor dit participatieproces. Voor de meeste projecten zullen ook MER-procedures van toepassing zijn.
7	Partij voor de dieren	11a	Olthof	Rapportage connectiviteit	1. Figuur 3.1: de top-100 aan bestemmingen vanaf Schiphol accommodeert bijna tachtig procent van de zakelijke reizigers. Waarvan 80 van die 100 bestemmingen korte afstandsmarkten zijn (Europees, als Londen, Parijs, Frankfurt, Milaan). Stel dat deze bestemmingen per trein worden bereisd, wat is dan nog 'nodig' aan vliegbewegingen/jaar t.b.v. Connectiviteit MRA?	Deze vraag is te gedetailleerd om zo te beantwoorden. Ook op dit moment worden deze bestemmingen per trein bediend. Het huidige aanbod heeft een balans tussen vliegen en treinreizen tot stand gebracht. De zakelijke connectiviteitsbehoefte van de MRA zal met een andere balans niet veel veranderen, alleen zal die behoefte dan op een andere manier worden bediend. De trein kan slechts voor een beperkt deel het aantal vliegbewegingen opvangen. Op de relatie Amsterdam-Londen bijvoorbeeld rijdt de Eurostar. Deze heeft een capaciteit van 900 zitplaatsen waarvan er vanuit NL 450 mee

	Technische vragen M&B 31-10-2022					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						kunnen. Dit heeft te maken met de beperkte terminal capaciteit op de NL-stations. Wil je daarmee de markt Amsterdam-Londen opvangen dan zijn daar dus veel meer treinen voor nodig. Die passen niet op het huidige netwerk zonder grootschalige investeringen. Kortom, het aantal vliegbewegingen kan omlaag, maar niet naar 0. Kansen liggen er met name nu om het aandeel trein t.o.v. vliegverkeer te vergroten.
					2. a) Wat doet de provincie in samenwerking met de partners binnen MRA om de connectiviteit binnen treinnetwerken te verbeteren?	De provincie heeft samen met de partners binnen de MRA de afgelopen tijd actief gelobbyd bij het ministerie voor het verbeteren van de corridor Amsterdam-Arnhem-Duitsland. In het kader van het Landelijk Toekomstbeeld OV worden hier nu studies voor uitgevoerd.
					2. b) Hoe zet de provincie zich samen met de MRA-partners in om dit netwerk naar een hoger niveau te tillen?	Door samen met onze partners actief te lobbyen bij het ministerie van I&W en bij Tweede Kamerleden.

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	31 oktober 2022
Commissievoorzitter	:	Mw. M. Meerten
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:		
Commissievoorzitter		: mw. M. Meerten
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. C. Kuiper
	ChristenUnie	: dhr. M. Klein, mw. M. Tolhuis
	D66	: dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland
	DENK	: dhr. E. Mangal
	Fractie Baljeu	: -
	FVD	: dhr. J. Dessing
	GL	: N. van der Waart, J. Gringhuis (online)
	JA21	: dhr. G. Hartog
	PvdA	: dhr. J. Carton
	PvdD	: F. Zoon, I. Kostić
	PVV	: dhr. M. Deen (p.t.)
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr. W. Hoogervorst
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: -
Gedeputeerde(n):	dhr. J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. J. Meijer (Notuleerservice Nederland)	
Afwezig:	mw. S. Abdi (PvdA), dhr. E. Jensen (JA21), dhr. E. van der Maas (VVD), dhr. D. van den Berg (JA21), mw. W. Koning (CDA), dhr. H. Kerklingh (FVD), dhr. V. van den Born (PVV), mw. W. van Soest (50PLUS/PVDO), dhr. M. van Dregt (50PLUS/PVDO), dhr. S. Koyuncu (DENK), dhr. R. Baljeu (Fractie Baljeu), dhr. M. Alkaduhimi (DENK)	

Agenda

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

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda
3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
4a Infrastructuur: Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030
5. A-agenda Algemeen
5a. Financiën: Begroting 2023
6. Rondvraag gedeputeerde Kocken (NZKG en (Zee)havens)
7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
7a Mobiliteit: A8-A9 Afdoening motie M4-2022 en informeren UNESCO door OCW
8. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
9. Sluiting

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen, gedeputeerden Olthof, de ambtenaren en de kijkers thuis.

Mededelingen:
- Online aanwezig is commissielid Statenlid **Gringhuis** (GL).
- Er zijn afmeldingen ontvangen van gedeputeerde **Kocken** van de portefeuille NZKG en Zeehavens en van mevrouw **Abdi** (PvdA), mevrouw Koning (CDA) en de heer **Jensen** (JA21). De heer Hartog zal het woord voeren voor JA2.
- De spreektijd is vastgesteld op 3,5 uur, voor de verdeling zie algemene agendabijlagen.
- Er zijn vandaag geen insprekers.
- Er zijn rondvragen ingediend voor gedeputeerde **Olthof** door mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) over de prijsstijgingen in het ov en door mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) over agendapunten 10c en 11b en de brugbediening in Alkmaar.

Mededelingen Gedeputeerde Staten:
Gedeputeerde **Olthof** meldt dat de studie naar het groot onderhoud op de Zeeweg naar voren is gehaald en inmiddels is gestart. Ook de snelheidsverlaging wordt naar voren gehaald. Eind 2023 worden de resultaten met de Staten gedeeld. Op basis daarvan wordt vervolgens besloten of er korte- en/of lange termijn maatregelen worden genomen en wat dat uiteindelijk voor 2028 aan maatregelen oplevert. Ook is mogelijk dat uit de studie komt dat er geen maatregelen genomen worden.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of uit de studie ook maatregelen kunnen komen die al voor 2028 uitgevoerd kunnen worden.
Gedeputeerde Olthof herhaalt dat er wordt bekeken wat er op korte- en lange termijn aan maatregelen genomen kan worden dus dat houdt in dat het mogelijk is om al voor 2028 met maatregelen te komen.
Hiermee is volgens de commissie de toezegging van Gedeputeerde Olthof afgedaan.

Gedeputeerde **Olthof** heeft ook een mededeling over de onderdoorgang in Broek in Waterland. Het afronden van de studie stond gepland voor oktober 2022. Dat wordt eind november. Deze

resultaten worden 30 november met de bewoners gedeeld tijdens een inloopbijeenkomst. Hiervoor worden de Statenleden uitgenodigd.

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

Vaststelling agenda:
De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Op verzoek van inspreker **Struben** is zijn bijdrage namens de fracties D66, GL, PvdA en CDA van de gemeente Bloemendaal bij agendapunt 5a (verkeersveiligheid Zeeweg) iets aangepast. Het aangepaste verslag met vermelding van de gewijzigde regels is aan de commissieagenda toegevoegd.
Inclusief deze wijziging wordt het verslag van 29 september 2022 vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties
De lijst moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen
De lijst toezeggingen wordt vastgesteld.

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

De **voorzitter** vraagt de commissieleden of zij akkoord gaan met de Strategische Agenda.
Met algemene instemming wordt de Strategische Agenda vastgesteld.

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

Vandaag zijn er geen insprekers.

4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
4a. Infrastructuur (iMPI) 2023-2030

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.
De commissie bespreekt met elkaar en gedeputeerde Olthof het iMPI. De voordracht wordt geagendeerd voor de PS-vergadering van 14 november a.s.

Eerste termijn

De heer **Hoogervorst** (SP) ziet de afgelopen jaren een enorme verbetering in de informatievoorziening wat betreft realisatie van infrastructuur projecten. Gemist wordt nog een evaluatieoverzicht met informatie over hoe projecten zijn verlopen, de kosten en welke hindernissen er waren. De SP constateert enorme prijsstijgingen voor projecten. Het is niet

duidelijk wat hier de consequenties van zijn behalve kredietverhoging. Is dit voor de uitvoering in de aanbesteding afgesproken met de aannemer? Hoe denkt GS over het schrappen van projecten om zo ruimte te bieden aan projecten die al lopen of echt dringend noodzakelijk zijn.
De SP vindt dat de bekostiging van de A8-A9 verbindingsweg een hopeloze weg is ingeslagen. Een verdubbeling van de bekostiging komt in beeld.
De heer **Terwal** (VVD) wijst op de mogelijkheid van het vastlopen van andere wegen wanneer de verbinding van A8-A9 niet wordt gerealiseerd.
De heer **Hoogervorst** (SP) reageert dat hij dat begrijpt maar vindt de verbindingsweg dan toch geen optie.
De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt zich af of er heldere keuzes gemaakt kunnen worden en er geen voorrang gegeven moet worden aan projecten die de verkeersveiligheid verbeteren.
Uitvoering van project HOV in 't Gooi heeft opnieuw miljoenen extra nodig. Klopt het dat de provincie enkele financiële risico's van de aannemer heeft overgenomen? Wat zijn gevolgen van de vertragingen in het project met betrekking tot de dienstregeling?
Het rapport van het planbureau voor de leefomgeving verhaalt over de onmogelijkheid voor vele mensen in de buitengebieden om met fiets of ov naar hun bestemming te komen door slechte en onveilige fietsverbindingen en slechte ov-verbindingen. Dit vraagt om hoog noodzakelijke verlegging van accenten.
De afwikkeling Westfrisiaweg gaat restwerkzaamheden uitvoeren welke zeer divers van aard zijn. Dit kost 8 miljoen euro extra. De SP vraagt zich af waarom deze extra werkzaamheden niet binnen het project en het krediet vallen. De SP krijgt graag een overzicht van deze werkzaamheden en vraagt de gedeputeerde een toezegging te doen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) dankt voor het duidelijke iMPI. Nieuw N524-01 in de voordracht mist in het iMPI, graag correctie. Goed om te lezen dat de veiligheid van de fietser de aandacht heeft. De ChristenUnie vraagt zich af of er ook rekening gehouden wordt met schoolroutes bij het realiseren van de projecten.
De N240 is af en aan open gegaan voor diverse werkzaamheden. Was het niet goedkoper geweest om de werkzaamheden dusdanig af te stemmen dat dit in één keer had gekund?. Wordt hier rekening mee gehouden, dit zou schelen in de kosten.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) dankt voor de heldere formulering van het iMPI. Zo wordt de besluitvorming gemakkelijker. De technische vragen zijn inmiddels beantwoord.
Het CDA is blij met de promotie van de studiefase naar planfase van de aanleg van de parallelweg N240 en de aanleg rotonde op kruising van de N240 en N239. Abusievelijk is verzuimd deze promotie op te nemen in het ontwerpbesluit zoals deze in de voordracht staat opgenomen. Het CDA wil daarom dat het iMPI een bespreekpunt is in de PS-vergadering van 14 november en het CDA zal daarom een amendement indienen.

De heer **Terwal** (VVD) dankt ook voor het overzichtelijke iMPI. Onoverzichtelijk zijn de financiële onzekerheden die weerslag hebben op investeringen in de infrastructuur. Schaarste en inflatie zorgen voor het aanvragen van extra krediet. De VVD pleit voor pas op de plaats maken en wil alleen de infrastructuur aanpassen daar waar dit strikt noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Duurzaamheid is van belang maar mag niet leiden tot aanzienlijk hogere kosten waardoor sommige projecten niet kunnen worden uitgevoerd.
Statenlid **van der Waart** (GroenLinks) vraagt naar voorbeelden van duurzaamheid die niet nodig is.

De heer **Terwal** (VVD) geeft de voorbeelden van de bijsnelweg van de Legmeerdijk en de geprinte fietsbruggen van de N243 die haarscheurtjes hebben. Dat zijn innovatieve initiatieven in tijden dat er geld genoeg is, maar dat is wat de VVD betreft niet geschikt in tijden van inflatie en tekorten.
De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of de heer Terwal voorbeelden van grotere projecten kan noemen.
De heer **Terwal** (VVD) reageert dat het inzaaien van een bijsnelweg onnodig is op dit moment en de kosten voor de fietsbruggen is geen kleingeld. Juist in een tijd waarin het geld niet tegen de plinten opklotst zal er beknibbeld moeten worden. De VVD geeft voorrang aan veiligheid en doorstroming.
De heer **Steeman** (D66) vraagt of bij financiële onzekerheid we fundamenteel naar onze vervoersmogelijkheden moeten kijken. Is de VVD het eens met D66 dat de prioritering van veiligheid en doorstroming onvoldoende is.
De heer **Terwal** (VVD) reageert dat er duurzaamheidsmaatregelen zijn waar de VVD het mee eens is zoals het vervangen van de verlichting voor Ledverlichting. Maar bij andere projecten moeten we pas op de plaats maken.
Statenlid **Zoon** (PvdD) is verbaasd. Waren we 10 jaar geleden begonnen met duurzaamheid dan was de Ledverlichting allang aangebracht.
De heer **Terwal** (VVD) laat weten dat wanneer hij 10 jaar geleden Statenlid was geweest, hij dan voor de Ledverlichting had gestemd. Omdat het innovatief is én zichzelf terugverdient.
De heer **Terwal** (VVD) vervolgt zijn betoog. De kostenoverschrijdingen zijn een punt van zorg. Bij het project HOV in 't Gooi is het indexeringsrisico van de aannemer is overgenomen. Wat is de reden hiervan en gaat dit vaker voorkomen?
De vervanging van de brug in Krommenie: dit project loopt nu 6 jaar en naast levensduur verlengend onderhoud is er niet veel gedaan. De brug kan inmiddels niet meer bediend. Dit leidt tot files en voor problemen in de toelevering van bedrijven waaronder Forbo. Kan de gedeputeerde ons meenemen in de laatste stand van zaken, hoe dit op korte termijn wordt opgelost en hoe op lange termijn de bruggen zo snel mogelijk kunnen worden vervangen nu de kans toeneemt dat dit soort effecten zich in de toekomst vaker gaan voordoen.
Het afblazen van de verlenging van de Koopvaardersschutsluis: Gaat gedeputeerde conform de provinciale ambities werk maken van goed vervoer over water of krijgt de teleurstelling van de schippers over het niet verlengen van de sluis pas zijn beslag bij de actualisatie van het iMPI in maart 2023.
Noordbeemster – N243: Bewoners uiten hun bezorgdheid over de veiligheid van deze weg. Gaat de gedeputeerde met de gemeente Purmerend in gesprek over het meebetalen aan stil asfalt. Is gedeputeerde bereid te onderzoeken of het plaatsen van een flitspaal een optie is voor het handhaven van de snelheid van 80 km/u.
Statenlid **Zoon** (PvdD) is wederom verbaasd. Stil asfalt is duur. Het is logischer om de snelheid te verlagen en het zo te laten bij normaal asfalt.
De heer **Terwal** (VVD) reageert dat hij daarom ook de gedeputeerde vraagt om de gemeente Purmerend te laten meebetalen aan het stil asfalt.
De Rijksweg N9 – kruisingen Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug – staat niet in het iMPI omdat het een rijksweg is. De verkeersonveilige situatie van de kruisingen baren de bewoners al enige tijd zorgen. Wat kan de gedeputeerde samen met rijk en gemeente Schagen doen, zodat inwoners en de vele toeristen in de zomer de N9 veilig kunnen oversteken.

De heer **Steeman** (D66) uit zijn zorgen over de betaalbaarheid van de infrastructuur. Vraag is hoe om te gaan met de openbare ruimte en de beschikbare financiële middelen. Steeds meer

mensen zijn in de buitengebieden afhankelijk van privé vervoer. Het antwoord hierop is niet meer auto's maar wel een beter ov, meer deelvervoer en meer fietsen en thuiswerken.
Mevrouw **Kuiper** (CDA) mist het commerciële vervoer in het betoog van de heer Steeman. Zij moeten ook over een goed systeem kunnen beschikken.
De heer **Steeman** (D66) reageert dat bij het hele mobiliteitssysteem ook commercieel/ goederenvervoer hoort.
De heer **Terwal** (VVD) hoopt op een adhesiebetuiging van D66 wat betreft het bevorderen van het goederenvervoer over water en de verlenging van de Koopvaardersschutsluis.
De heer **Steeman** (D66) reageert dat goederenvervoer over water ook voor D66 belangrijk is, maar wel op een duurzame wijze.
D66 is blij dat het Perspectief Fiets en de Actieagenda Mobiliteit tot gevolg hebben dat er nu zichtbaar inzet is op actieve mobiliteit met de focus op de fiets. En met de motie om het bouwteam kostentafel en risicotafel standaard bij grote infraprojecten in te zetten. We worden nu namelijk geconfronteerd met onvoorziene kosten. Het uitvoeren van de motie gaat helpen om meer grip te hebben op de projecten.
Wat betreft D66 zou een snelheidsverlaging meegenomen moeten worden in de afweging en uitvoering van projecten.
De heer **Terwal** (VVD) interrumpeert dat een automobilist zich toch in eerste instantie moet houden aan de afgesproken snelheidslimiet. Dit kan worden gereguleerd met een flitspaal.
De heer **Steeman** (D66) reageert dat mensen zich moeten houden aan de snelheid, daar moet de weg ook op ingericht worden. D66 wil hier op handhaven, niet alleen voor de veiligheid maar ook voor de leefbaarheid en de uitstoot, stikstof etc.

De heer **Dessing** (FvD) vindt de concrete voorstellen uit het iMPI positief. Er zijn wel onzekerheden over de financiële ruimte en de kostenvergroting. De inflatie is niet meegenomen in de getallen. Het roept de vraag op wanneer de tekorten zichtbaar worden. Kan de gedeputeerde hierop reflecteren. De heer Dessing pleit voor pas op de plaats.
De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt wat pas op de plaats inhoudt voor FvD.
De heer **Dessing** reageert dat er gekeken moet worden naar vervangingsinvesteringen. Hier komen de knelpunten op korte termijn.
De heer **Dessing** vervolgt dat hij op werkbezoek is geweest bij de bewoners aan de N243. Opvallend is dat de weginrichting uitnodigt tot hard rijden, dat in combinatie met de enorme geluidsoverlast voor bewoners het grootste probleem is. FvD stelt voor om het geld dat wordt besteed aan mos op bushokjes te besteden aan het stil asfalt.
Goed idee om een flitspaal in te zetten voor 80km/u. Als second best stelt FvD voor om matrixborden te plaatsen om de gereden snelheid in beeld te brengen voor de automobilist. Dat kan voor een deel van de weggebruikers reden zijn om zelf al langzamer te gaan rijden.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is kritisch op het iMPI omdat de kosten toenemen maar het is goed te zien dat er wordt ingezet op fiets- en ov-voorzieningen. De dekking voor de kostenstijgingen van de vervangingsopgave kan gevonden worden in de opcenten. Mooi dat het bermonderhoud ecologisch wordt uitgevoerd. Veel dieren zijn nog slachtoffer op de weg. PvdD pleit voor een meldpunt om problemen te kunnen signaleren zodat er maatregelen genomen kunnen worden.

De heer **Deen** (PVV) dankt alle betrokkenen voor het uitgebreide, duidelijke document, maar ziet dat de stijging van de kosten van aanleg en onderhoud van wegen en vaarwegen enorm is. De stelpost vervangingsinvesteringen geeft mogelijk onvoldoende ruimte in 2026 om alle projecten in studie- en planfase conform de huidige programmering uit te voeren. De realisatie van de

huidige studieprojecten kunnen waarschijnlijk vanaf 2028 niet meer gedekt vanuit de stelposten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Daarbij is het effect van de stijging grondstoffen niet verwerkt in de stelposten en dit baart de PVV zorgen. Waar moet de PVV aan denken wat betreft het reduceren van projecten is een vraag aan de gedeputeerde.

Statenlid **van der Waart** (GroenLinks) dankt voor het heldere stuk. GroenLinks sluit aan bij de zorgen over de financiën. Dit is echter geen reden om te twijfelen aan de nu gemaakte keuzes. Ook is er geen twijfel wat betreft de geschrapte projecten. Jammer dat het fietsproject is geschrapt maar dit is wel goed onderbouwd. Eens met de sprekers die pas op de plaats willen maken. Goed om kritisch te kijken naar alle projecten en de bestaande ambities. GroenLinks is net als de SP voorstander van een evaluatieoverzicht van de projecten, maar dat mag breder dan de financiële tafel van de motie. GroenLinks denkt aan meekoppelkansen etc.

Mevrouw **van Geffen** (Liberaal N-H) dankt de gedeputeerde voor de beantwoording van de technische vragen. Eén van de technische vragen ging over het project SLS01, dit vraagt zorgvuldigheid om tot dit systeem te komen. Toch zijn er zorgen over risico's die er zijn totdat dit systeem er is. Hoe worden de risico's met een sterk verouderd systeem ondervangen. Liberaal N-H is blij dat er een oplossing komt voor Opperdoes. Wel zijn er zorgen over de rotonde bij WFO, deze zit nog niet eens in de studiefase. Kan de gedeputeerde hier een tijdspad aan geven.
Voor HOV in 't Gooi is er een reservering van 9,5 miljoen voor het opvangen van tegenvallers. Deze reservering is in 2019 vervallen en ingezet ter dekking van het nieuwe coalitieakkoord. Zijn er nog meer zaken in het coalitieakkoord die gedekt zijn vanuit de reserves voor mobiliteitsprojecten, naast HOV 't Gooi en de eerder besproken Duinpolderwerg?

De heer **Hartog** (JA21) Net als de andere fracties heeft JA21 zorgen over de schaarse middelen en de keuzes die gemaakt worden. JA21 wil komen tot een duidelijk prioriteringsmechanisme zonder de technische veiligheid bij de bruggen en viaducten uit het oog te verliezen.

De heer **Carton** (PvdA) ziet genoeg om zich op korte en vooral lange termijn zorgen over te maken. Belangrijk om met een perspectief nota al vooruit te kijken en met een beleidsnota te bekijken hoe om te gaan met de indexeringen. Nu is er nog ruimte maar de situatie voor 2026 en 2028 e.v. ligt alweer anders en de grenzen zijn mogelijk nog sneller bereikt dan we nu denken. Extra belangrijk om inzicht te hebben op de projecten en de consequenties van de te maken keuzes. Dank daarom ook voor de technische briefing en perspectiefnota financiën die nodig zijn om zorgvuldige afwegingen te maken. De heer Carton is, net als eerdere sprekers, blij met de technische briefing iNHi van vandaag. Dat gaat echt de basis zijn om de juiste keuzes / prioritering met elkaar te maken.
De heer **Hoogervorst** (SP) is het eens met de PvdA dat er scherpere keuzes gemaakt moeten worden. De SP vraagt zich af of de PvdA nu al die keuzes wil maken of liever in 2023.
De heer **Carton** (PvdA) reageert dat het nodig is om voldoende inzicht te hebben in de keuzes die we nu maken met de perspectiefnota financiën die eerder is aangeboden, en de methodiek uit de technische briefing van vandaag die in 2023 terugkomt.

Gedeputeerde **Olthof** deelt de zorgen omtrent de stijgende kosten, de indexaties, de personeelstekorten en het tekort aan grondstoffen. Afgelopen jaren waren de ambities hoog en daarmee ook de kosten. Dat maakt dat er financiële uitdagingen zijn. Bij nieuwe coalitieonderhandelingen zullen er keuzes gemaakt moeten worden. Dit wordt een uitdaging om

als provincie iedereen snel, schoon en veilig door Noord-Holland te laten reizen. Gedeputeerde geeft aan dat de risico's nu wel goed in beeld zijn.
Evaluatie van projecten: de kostentafel komt er aan. Het kost te veel tijd om alle projecten te evalueren maar de gedeputeerde neemt de suggestie mee en zal de mogelijkheden bekijken de evaluatie in de toekomst mee te nemen in de P&C cyclus.
Bedragen in de aanbesteding zijn afgesproken. Echter er zijn clausules om extra kosten als kostenverhoging van 30% in rekening te kunnen brengen. Dat is logisch want anders zou niemand de klus meer aannemen.
In 2019 is er een afweging gemaakt bij HOV in 't Gooi om het risico over te nemen. Hier liep de realisatie vast. Er is uiteindelijk een afweging gemaakt om zelf het risico over te nemen. In 2019 kon dit maar de wereld is nu veranderd.
De A8/A9 en de onderdoorgang bij Broek in Waterland bevinden zich in de studiefase dus daar zit nog geen kostenstijging in. De gedeputeerde begrijpt dat er zicht op financiering moet zijn. De gedeputeerde vindt dat er een weging gemaakt moet worden, daar is het iMPI voor.
Vorig jaar heeft de Westfrisiaweg minder gekost dan geraamd. Na ingebruikneming van de Westfrisiaweg is een aantal zaken naar voren gekomen die gecorrigeerd moeten worden. Er is aan de gemeenten gevraagd waar zij in relatie tot het aanleggen van de Westfrisiaweg tegenaan lopen. De gedeputeerde gaat aan de commissie de resultaten van deze uitvraag terugkoppelen.
De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of bij het overleg met de gemeenten langs dit tracé zaken aan de orde zijn die nu al worden aangepakt.
Gedeputeerde **Olthof** is dit niet bekend. Hij sluit niet uit dat er deelprojecten zijn die aan elkaar gekoppeld zijn. Hij neemt dit mee in de terugkoppeling van de resultaten.
Gedeputeerde Olthof laat weten dat de correctie die werd aangekaart door de ChristenUnie volgens hem wel in het iMPI zit. Hij hoort het graag als dit toch niet het geval is. De schoolroutes zijn niet specifiek benoemd. De doorfietsroutes hebben wel de aandacht wat betreft verkeersveiligheid.
De heer **Steeman** (D66) vraagt of de benaming van de diverse fietsroutes nog wel voldoet aan de hedendaagse invulling. De categorisering van de fietsroutes is nu beperkt. Bij uitbreiding kunnen de Staten beter grip krijgen en beter sturen op waar het geld in te zetten.
Volgens de gedeputeerde voldoen de benamingen nog. Alle benamingen hebben een beperking. De essentie en het gebruik van het fietspad heeft de benaming die de lading dekt. Er is nu geen aanleiding om de benaming aan te passen.
Wat betreft de N240 kent gedeputeerde de details niet. Het is de bedoeling om de koppelkansen te benutten. Maar sommige trajecten moeten nu eenmaal uitgevoerd omdat de staat van de infrastructuur dusdanig slecht is dat deze trajecten voorrang verdienen.
De gedeputeerde dankt het CDA voor het indienen van het amendement.
De Koopvaardersschutsluis is een voorbeeld van een 2 fase aanbesteding waarin is bekeken hoe het slimmer kan. Dit is juist een voorbeeld waarbij wordt bekeken wat nu noodzakelijk is. Bij de geprinte fietsbruggen gaat het niet alleen over duurzaamheid maar ook over innovatie, om dit samen met aannemers te ontwikkelen. Het is de gedeputeerde niet duidelijk wat de VVD nu werkelijk belangrijk vindt.
De heer **Terwal** (VVD) reageert dat duurzaamheid van belang is. Daar waar we te maken hebben met financiële tekorten kan duurzaamheid pas als er weer wat rust in de markt is. De VVD wil tempo maken met het verlengen van de Koopvaardersschutsluis en alles wat qua innovatie kan wachten heeft nu geen prioriteit.
Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat de havenmeester en binnenvaartschippers begrijpen waarom de verlenging van de Koopvaardersschutsluis nu niet noodzakelijk is. De renovatie kan gedaan zonder de omvaarroute (slechts een stukje).

De heer **Terwal** is bang dat dit onderwerp verzandt in een kip-ei discussie. Over een jaar zegt de gedeputeerde wellicht dat het Noordhollandsch kanaal niet hoeft te worden aangepast omdat de sluis niet is verlengd. Nu zegt de gedeputeerde dat de verlenging niet kan omdat het Noordhollandsch kanaal niet is aangepast. De binnenvaartschippers die met de VVD hebben gesproken zijn teleurgesteld. De heer Terwal hoopt dat de kernnetstudie snel verschijnt.
Gedeputeerde **Olthof** weet niet wat de planning is en kan dus niet zeggen wanneer de kernnetstudie er is. Ook de gedeputeerde heeft mails gekregen van ondernemers die gebruik maken van de Koopvaardersschutsluis. Er is een brede afweging gemaakt gelet op de voortgang en de financiële situatie. De kernnetstudie wordt op inhoud beoordeeld.
Gedeputeerde vertelt dat hij volgende week op werkbezoek gaat bij de N243. Ook staat er een afspraak met een wethouder van Purmerend gepland. De Beemster is niet bereid de kosten te dragen. Het OM is niet van plan mee te werken aan meer flitspalen op de N243.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) wijst er op dat eerder is aangegeven dat stil asfalt niet voldoet aan de criteria. Wat maakt dat de situatie nu anders is.
Gedeputeerde **Olthof** laat weten dat stil asfalt duurder is en het moet eerder worden vervangen. Het effect is daarom beperkt. Maar als de gemeente Purmerend bereid is de meerkosten te betalen, dan is dat hun keuze. De gedeputeerde wil geen precedent scheppen om te voorkomen dat velen stil asfalt willen, dat zijn kosten die de provincie niet kan dragen.
Een matrixbord zal waarschijnlijk niet leiden tot langzamer rijden.
De heer **Terwal** (VVD) vraagt zich af of bij elke vernieuwing van een weg een uitvraag gedaan kan worden naar de gemeente met de vraag mee te betalen aan stil asfalt.
Gedeputeerde **Olthof** wil dit meenemen in het actieplan geluid. Dit moet nieuw beleid worden.
De N9 is een hoofdpijndossier. De provincie heeft gepleit om de ongelijkvloerse kruising van het fietspad bij de Kogendijk op te pakken. Dit was een moeizaam traject. Daar wil Rijkswaterstaat zo snel mogelijk mee aan de slag. De N9 heeft dus alle prioriteit en aandacht.
Binnenkort komt er een terugkoppeling over hoe om te gaan met het ov in 2023, ook in relatie tot corona en de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk.
Het ov in het buitengebied is een zorg. Ook voor corona werd er beperkt gebruik gemaakt van enkele ov-lijnen. Er zijn gesprekken met NS en Transdev, en GS is ook gestart met een eigen project voor ander ov in buitengebieden door middel van maatwerk. Gedeputeerde is bereid om hier met ook andere partners naar te kijken. De gedeputeerde zegt toe de statenleden te zijner tijd hierin mee te nemen.
De heer **Steeman** (D66) vraagt of maatwerk een oplossing is die past bij de huidige vraag of een oplossing is die er van uitgaat dat ov meer wordt gestimuleerd.
Gedeputeerde **Olthof** vindt dat iedereen recht heeft op vervoer. De provincie probeert het ov te veranderen, te verbeteren en te stimuleren. De gedeputeerde verwijst hierbij ook naar het convenant 'waterstof in zware mobiliteit' dat vorige week is ondertekend. Doel van het convenant is een dekkend basisnetwerk in de provincie van minstens acht waterstoftankstations voor zware voertuigen.
De matrixborden neemt gedeputeerde mee in zijn gesprek over de N243.
Wat betreft de dierlijke slachtoffers, de provincie investeert in faunapassages en ontsnippering. Bij projecten nemen we dit mee. Gedeputeerde doet geen toezeggingen over de het optuigen van een meldpunt. Hij wil dan eerst weten wat precies de vraag is.
De provincie loopt een risico met het sleutelsysteem, we proberen dat zo klein mogelijk te houden. Er wordt vaart gemaakt dit te herstellen.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt wat er in de tussentijd gebeurt om de risico's af te dekken.
Gedeputeerde **Olthof** laat weten dat dit zit in gedrag.

Zijn er meer projecten uit het coalitieakkoord gefinancierd zijn uit mobiliteit middelen. Gedeputeerde verwijst hiervoor naar pagina 29 van het coalitieakkoord.
Gedeputeerde is op de hoogte van de wens van een turborotonde bij het WFO-terrein. Dit zit nog in de verkenningsfase. Planning is dit eind 2022 te bespreken met ondernemers op het WFO-terrein.
De technische veiligheid is een punt van zorg. De provincie neemt soms noodmaatregelen om de levensduur van infra te verlengen. Beheer en onderhoud aan rijkswegen is een zorg. Hier zitten risico's in, deze moeten goed in beeld gebracht. De provincie is hierover in gesprek met Rijkswaterstaat en I&W. De basis moet op orde zijn, dat heeft voorrang op nieuwe projecten.
De heer **Dessing** (FvD) vraagt zich af in hoeverre de statenleden hier periodiek over geïnformeerd worden.
Gedeputeerde **Olthof** vindt het lastig om een toezegging te doen om periodiek te informeren omdat een dergelijk overzicht moeilijk up-to-date is te houden. Gedeputeerde is bereid om actueel en actief te informeren als er iets speelt. En als er vragen zijn zal gedeputeerde de commissie bijpraten.
De zaak van de brug bij Krommenie speelt reeds vanaf 2016. Het college van Zaanstad is er niet uitgekomen met de provincie. Hierdoor is het stil komen te liggen. Nu is het dossier weer opgepakt. Conclusie is dat de fundering van de brug vervangen moet worden. Verwachting is op korte termijn tot aanbesteding over te kunnen gaan om vervanging zo snel mogelijk te realiseren. Het is een complexe opgave.
De heer **Terwal** (VVD) vraagt of het mogelijk is om ambtelijke capaciteit weg te halen bij andere projecten ten behoeve van de brug bij Krommenie.
Gedeputeerde Olthof reageert dat dit gebeurt waar mogelijk.

Tweede termijn

De heer **Terwal** (VVD) is teleurgesteld dat de Koopvaardersschutsluis vooralsnog niet wordt verlengd. De binnenvaartschippers zeggen dat bij het ontbreken van de verlenging er niet geïnvesteerd kan worden in langere schepen. De gedeputeerde ziet geen grote schepen en dus ook geen noodzaak om te verlengen. Hoe kan deze kip-ei discussie worden doorbroken? De heer Terwal vreest anders dat de provinciale ambitie meer goederenvervoer over water en de door de VVD gewenste doorstroming op de weg niet gaan plaatsvinden.

De heer **Steeman** (D66) reageert op de pas op de plaats van een aantal fracties en het prioritair maken van veiligheid en doorstroming. Volgens D66 komt onveiligheid en opstroping op de wegen door het aantal auto's. D66 ziet graag dat daar wat aan gedaan wordt.
Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt investeren in verkeersveiligheid op bestaande wegen absoluut een goede besteding van de beschikbare middelen.
De heer **Steeman** (D66) geeft aan dat D66 hoog in het vaandel heeft staan en dat o.a. minder auto's daartoe bijdragen.

De heer **Hartog** (JA21) heeft nog steeds niet helder welke keuzes er nu worden gemaakt in de prioritering.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de verlenging van de Koopvaardersschutsluis een zorgvuldig proces is. Zonder een omvaarroute kan de Koopvaardersschutsluis worden gerenoveerd. Uiteindelijk is het financieel gezien verstandiger om nu in de eerste fase te renoveren wat nodig

is. Op dit moment is er geen enkele partij die wensen heeft om met grotere schepen te varen waardoor de verlenging nodig zou zijn. Partijen worden dus niet tekortgedaan, gedeputeerde vreest hier niet uit te komen met de VVD.
De heer **Terwal** (VVD) wijst erop dat schippers niet investeren in grotere schepen als de verlenging er niet is. Er kan geïnvesteerd in grotere schepen als van uitstel geen afstel komt.
Gedeputeerde **Olthof** kan toezeggen dat de optie van verlenging nog helemaal openstaat. In de toekomst is nog van alles mogelijk. Hier kan geen tijdspad aan gekoppeld worden. Over een jaar of 6 moet het besluit over de verlenging opnieuw terugkomen. Wat betreft prioritering: op basis van levensduur wordt de sluis vervangen. Er wordt gekeken naar risico's en knelpunten. In de toekomst wordt de prioritering nog beter inzichtelijk op basis van de criteria.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht van het iMPI, met een aangekondigd amendement van het CDA, als bespreekstuk wordt doorgeleid naar de PS vergadering van 14 november a.s.

5. Financiën: Begroting 2023
5a.1 Financiën: Memorie van antwoord begroting 2023

In de memorie van antwoord hebben GS de schriftelijke vragen beantwoord.
De onderdelen in de begroting die betrekking hebben op de commissie M&B worden vandaag besproken. Het advies van de commissie M&B zal in de vorm van een verslag aan de vergaderstukken van de PS-vergadering worden toegevoegd.

De heer **Meiland** (D66) is tevreden over het programma bereikbaarheid van de begroting. Wel zijn er zorgen over de inflatie. Belangrijk om de ambitie van de kwaliteit van het ov op gelijk niveau te houden. De begroting van het ov loopt met 7 miljoen terug. Hoe kan dit zonder dat reizigers lang op ov hoeven te wachten.
De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt waarom de heer Meiland het ov op gelijk niveau houden terwijl zijn collega Steeman (D66) het ov wil uitbreiden.
De heer **Meiland** (D66) reageert dat het ov minimaal gelijk gehouden moet worden. Doel moet zijn dat mensen de auto laten staan. D66 beraadt zich hierom op een motie.
Groot compliment voor de inzet op innovatie dat een structurele kostenbesparing gaat opleveren. D66 wil blijven inzetten op innovatie en hoort graag van de overige fracties of geld voor innovatie minimaal op niveau gehouden moet worden.

Mevouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) leest in het antwoord op haar technische vragen dat er goede hoop is op perspectief op zwarte cijfers voor SolaRoad. Waarop is dat gebaseerd? Wat is er terecht gekomen van de eerdergenoemde te vinden financiers.
Het addendum vraagt om financiering voor gedragsbeïnvloeding. Is dat het programma *Doortrappen* en zo ja, is dat dan niet standaard in de middelen opgenomen.
De provincie stimuleert het verlagen van de parkeernormen en het verhogen van de parkeertarieven. 70% van bevolking is afhankelijk van de auto. Is het beleid dat de provincie gemeenten hierop probeert te beïnvloeden.
Is het mogelijk een criterium te ontwikkelen voor mobiliteit met een beperking.

De heer **Mangal** (DENK) leest in het nieuws dat NS dienstregelingen gaat versoberen. Gevolg is meer betalen voor minder ov. Het aanbod van het ov verschraalt dus.

De doorstroming van het ov: Amsterdam wil vele 30km/u zones maken. Dit heeft gevolgen voor de aanrijtijden van het ov. Hoe kijkt GS hier tegenaan? Heeft dit gevolgen voor de kosten van het regionaal vervoer en hoogwaardig openbaar vervoer.
De prijzen voor diesel lopen op en er is een schaarste. Wat betekent dit voor het ov, neemt de provincie maatregelen om het ov betaalbaar te houden.
Zijn de strooiwagens inmiddels elektrisch of rijden ze op diesel?

De heer **Klein** (ChristenUnie) geeft aan blij te zijn met de koppeling monitor brede welvaart. Duidelijk is waar de prioritering komt te liggen. De ChristenUnie maakt zich zorgen over de enorme afname van het aantal kilometers die gemaakt zijn met het ov.
De ontwikkeling van het pontenbeleid is belangrijk. Wat is de voortgang van het pontenbeleid. In de Meerjarenraming staat bij het beheren van ov concessies vanaf 2024 een behoorlijke afname in de begrote lasten. Dit is niet verstandig en ook niet reëel. Waar is dit op gebaseerd en is het niet beter om dit ruimer te begroten.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat de VVD instemt met de infrastructurele kredietbesluiten zoals beschreven in de voordracht nu de vragen van de VVD hierover afdoende zijn beantwoord bij de behandeling van het iMPI.

Statenlid **Zoon** (PvdD) baart de prijsontwikkeling zorgen. Leefbaarheidsproblemen verminderen door het instellen van emissievrije zones is belangrijk om de CO2 doelstellingen te behalen en de modal shift aan te jagen.
Het aantal vluchten op Schiphol dient te dalen. PvdD ziet nog geen koppeling met de CO2 doelstellingen van de provincie.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) ziet een voortzetting van het eerdere beleid waarbij flexibiliteit en maatwerk voor de reiziger een goed overall systeem oplevert. Het CDA vraagt naar het Multimodaal kernnet goederenvervoer. Hierover is in de begroting niets te vinden. Graag hierop antwoord van de gedeputeerde.

Statenlid **Van der Waart** (GroenLinks) vindt maatwerk belangrijk voor gebieden die minder goed bereikbaar zijn met ov. Ov moet aantrekkelijker worden voor de automobilist. Noodzakelijk is daarom te weten hoe mensen zich willen verplaatsen en waarnaartoe. Is inzichtelijk wat de mobiliteitsbehoefte is. Weten we of men gestimuleerd wordt om voor fiets en ov te kiezen en wat de effecten zijn van de maatregelen. Graag een toezegging van de gedeputeerde hoe deze gegevens te benutten om tot concrete resultaten te komen. Het is van belang dat goed inzichtelijk gemaakt wordt wat de bestemmingen van de mensen zijn.
De heer **Hoogervorst** (SP) valt het op dat GroenLinks vraagtekens zet bij maatwerk in het ov omdat ov ook gaat over reguliere verbindingen. GroenLinks wil uitbreiding van het ov om mensen uit de auto te krijgen. De begroting die voorligt is ook de begroting van GroenLinks als coalitiepartner. Hoe valt dit te rijmen met het feit dat GroenLinks 10% ov budget wil schrappen.
Statenlid **Van der Waart** (GroenLinks) reageert dat het ontbreekt aan geld om overal goed ov te bieden. Daarom moeten we goed inzichtelijk hebben waar ov nodig is en waar maatwerk nodig is.
De heer **Hoogervorst** (SP) wijst erop dat de SP al jaren tracht om het ov te versterken. Is GroenLinks het eens dat hiervoor fundamentele keuzes gemaakt moeten worden.

Dat is statenlid **Van der Waart** met de heer Hoogervorst eens. We werken aan het verminderen van mobiliteit door bijv. thuiswerken. Het te besteden geld is beperkt dus breng goed in beeld hoe dit goed is in te zetten.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het ov-budget gelijk blijft en niet teruggaat met 7 miljoen. Alleen een deel komt in de toekomst uit de reserve. Het bedrag wat de provincie aan het ov betaalt blijft gelijk. Het aantal reizigers blijft wel achter maar het ov zal in stand gehouden worden omdat het ov zo belangrijk is.
De provincie heeft een grote opgave wat betreft de personeelstekorten in het ov. Er is geen beleid van het college om het budget naar beneden bij te stellen.
De heer **Mangal** (DENK) vraagt of het budget ook is geïndexeerd. Dit kan gedeputeerde bevestigen.
De gedeputeerde vertelt dat bedrijven worden gestimuleerd om thuis te werken in de geest van minder reizen. De provincie wil innovatie blijven stimuleren ondanks de beperkte middelen.
De deelneming SolaRoad hoort niet thuis in deze commissie, het gaat hier om investeringen in zonnefietspaden.
Gedeputeerde **Olthof** zegt toe schriftelijk terug te komen op het bedrag van de gedragsbeïnvloeding.
De provincie gaat niet over de parkeertarieven en parkeernomen. Provincie is hierover wel in gesprek met gemeenten maar de besluitvorming is aan de gemeenten. Beleid van de provincie is wel om de auto's die rijden op fossiele brandstoffen terug te dringen zodat mensen voor het ov kiezen wanneer ze naar het centrum van de stad reizen.
Mensen met beperking en de tevredenheid: er is contact geweest met belangenorganisaties, binnenkort komt er een convenant voor toegankelijkheid ov voor mensen met een beperking. Wat betreft tevredenheid: dit wordt niet standaard opgenomen.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) ziet dat mensen met een beperking nu niet zichtbaar in beeld zijn in het beleid. Is er een criterium te bepalen dat inclusie zichtbaar maakt.
Gedeputeerde **Olfhof** reageert dat juist op verzoek van Liberaal N-H toegankelijkheid ov op de agenda is gekomen. Het heeft dus wel degelijk een plek.
De heer **Mangal** (DENK) vraagt of parkeerplekken voor mensen met beperking er ook bijhoren.
Gedeputeerde **Olthof** gelooft niet dat hij gezegd heeft dat er geen parkeerplaatsen voor mensen met een beperking moeten zijn.
De 30km zones in Amsterdam: juist in Amsterdam wordt bekeken waar de bus kan doorrijden om het ov aantrekkelijk te houden. Gedeputeerde was nog niet bezig met eventuele financiële consequenties als de bus eventueel langzamer gaat rijden.
De strooiwagens zijn van de onderaannemers. De strooibakken zijn voor een deel geëlektrificeerd. De wagens veelal nog niet. Er is geen kostenpost opgenomen voor de stijging van de dieselkosten. Gedeputeerde kan nu niet aangeven wat hierover in de contracten staat.
Pontenbeleid: er zijn gesprekken met de gemeente Velsen om mee te denken hoe de frequentie op peil te houden. Pontveer Het Schouw wordt de komende weken onderzocht om te bepalen of groot onderhoud nodig is. Voor de pont bij Ilpendam Waterland Landsmeer loopt nog een onderzoek voor een vaste oeverbinding. Voorlopig blijft de pont in de vaart. De gedeputeerde komt erop terug met een nota over het pontenbeleid.
Emissievrije zone: de ambitie is om de stikstof en CO2 terug te dringen. Het Rijk gaat over de concrete maatregelen. Hier komen gesprekken over met het Rijk.
Statenlid **Zoon** (PvdD) geeft aan dat de PvdD met een motie komt bij de begroting om sturing te geven richting de coalitieonderhandelingen.
Het kernnet zal investeringen met zich meebrengen die via het iMPI lopen.

Er is informatie over de bestemmingen van de reizigers maar dat is niet volledig, wel zijn er verkeersmodellen. Het is goed te onderzoeken wat het gedrag is van mensen en waar men gevoelig voor is ten behoeve van de gedragsbeïnvloeding.
Statenlid **Van der Waart** (GroenLinks) vraagt zich af wat de beweegredenen zijn om de auto te laten staan. Weten we voldoende van de reizigers in de provincie?
Gedeputeerde reageert dat dit wordt gebaseerd op data. De informatie hierin is een continu proces en is ook regionaal heel verschillend.

De **voorzitter** dankt de gedeputeerde voor de beantwoording en de commissie voor de inbreng. Zij concludeert dat de voordracht van de begroting als bespreekstuk naar de PS-vergadering wordt doorgeleid.

6. Rondvraag gedeputeerde Kocken (NZKG en (Zee)havens)

Er zijn geen vragen aangemeld en ook nu zijn er geen rondvragen voor gedeputeerde Kocken.

7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7a. Mobiliteit A8-A9 - Afdoening motie M4-2022 en informeren Unecso door OCW

Naar aanleiding van de aangenomen motie M4-2022 bij de behandeling van het landschapsplan SvA / A8-A9 hebben Gedeputeerde Staten overleg gehad met Rover en de Fietsersbond.
De commissie wordt gevraagd of de motie met bijgaande brief als afgedaan kan worden beschouwd.

De heer **Steeman** (D66) is ondanks het uitgebreide en inhoudelijk goede antwoord van GS niet tevreden. D66 ziet geen modal shift en geen concrete plannen. Wanneer de motie wordt afgedaan is het verder aan GS. De bedoeling was te komen tot een leefbare omgeving rond de N203 waarbij een echte modal shift het doel was. Na deze brief van GS is de vraag wat de Staten de inwoners nu werkelijk te bieden hebben.

De heer **Klein** (ChristenUnie) geeft aan dat zijn fractie ook niet tevreden is over de manier waarop de motie is opgepakt. De motie vraagt om in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om de modal shift mogelijk te maken. De ChristenUnie verwacht dan minimaal een analyse of inschatting van de effecten van een aantal concrete ideeën. Hoe concreet waren de gesprekken met Rover en zijn er suggesties uit de gesprekken naar voren gekomen die GS kan over kan nemen. Of waren er helemaal geen concrete ideeën?

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af of de gedeputeerde bereid is om eerste stappen te zetten, ook zonder financiering. De intentie van de motie was om actie te ondernemen waarmee de overlast van de N203 zou verminderen. Er zijn nu weinig concrete maatregelen. De brief noemt weliswaar de werkgeversaanpak, maar het is het allemaal te vrijblijvend.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er in januari een besluit is genomen, het is afwachten of de A8/A9 er komt, maar GS gaat niet selectief shoppen in het landschapsplan. Het plan is er voor de realisatie van de weg. Uit de gesprekken met Rover blijkt nogmaals dat de maatregelen die reeds genomen zijn onvoldoende zijn.

De gedeputeerde is zelf ook niet tevreden over de gesprekken omdat er niet tot concrete voorstellen is gekomen. Dit is door beide partijen ook naar elkaar uitgesproken.
Rover heeft gevraagd om reizigersinfo om te bepalen hoeveel mensen er reizen van en naar Schiphol. Deze informatie wordt Rover verstrekt om verder uit te werken.
De gedeputeerde herkent de teleurstelling wat betreft uitwerking van de motie maar benadrukt dat GS in gesprek blijft met de partijen.

De heer **Steeman** (D66) concludeert dat de motie dus niet is afgerond als er nog vervolggesprekken komen. Hij wil graag op de hoogte gehouden worden van de gesprekken die nog volgen.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vat samen dat er nog kansen liggen. Hij ziet daarom graag dat de motie nog niet wordt afgedaan.
Statenleden **Zoon** (PvdD) en **Van der Waart** (GL) sluiten zich aan bij ChristenUnie en D66.

De motie wordt met een kleine meerderheid van stemmen door de commissie als afgedaan beschouwd.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vindt het wonderlijk dat wanneer de indieners de motie niet als afgedaan beschouwen dat de motie dan toch wordt afgerond.

De **voorzitter** reageert dat zo het reglement in elkaar zit. Discussies hieromtrent horen thuis in het presidium.

Gedeputeerde **Olthof** reageert dat het afdoen van de motie voor hem ook onbevredigend is. Hij erkent nogmaals dat de gesprekken niet naar tevredenheid zijn verlopen maar daarom worden de gesprekken nog gecontinueerd.

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

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) en mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) hebben rondvragen ingediend. Ook de heer **Mangal** (Denk) en mevrouw **Bouhlel** (SP) hebben rondvragen.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt een reactie op de onveilige situatie op de N236 die ontstaat wanneer daar een school gebouwd wordt. Is de gedeputeerde ook van mening dat dit een onveilige situatie oplevert en ontstaat er dan een probleem voor het autoverkeer op de ontsluitingsweg?
Het tijdspad van Novex Schiphol staat gepland voor het tweede kwartaal van 2023, is dit haalbaar?
De gemeente Alkmaar is voor de brugbediening in zee gegaan met Trigion City 360. Is dat een tegenvaller voor de provincie?

Reactie gedeputeerde Olthof:
Er lopen gesprekken met de gemeente over de N236, de laatste informatie is nog niet bekend. Een optie waarnaar gekeken wordt is de aanleg van een volwaardig fietspad langs de N236 aan de kant van de school om te voorkomen dat scholieren twee keer de weg moeten oversteken. Ook wordt gekeken of een aanpassing van de weg zelf wenselijk is.
Wat betreft de ontsluitingsweg, deze vraag wordt door de gedeputeerde schriftelijk beantwoord.

De route van Novex is landelijk bepaald. De gedeputeerde ziet op dit moment geen reden om het tijdspad aan te passen.
Gemeenten met een eigen bedieningscentrale voor de bruggen kiezen ervoor om het zelf te doen. Er is in de business case ook geen rekening gehouden met Alkmaar.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vertelt dat in de media is gemeld dat reizigers fors meer gaan betalen voor bus, tram en metro. In sommige regio's komt boven op het basistarief een kilometerheffing waardoor het duurder wordt om buiten de stadsgrenzen te reizen. Hierdoor zullen meer mensen voor de auto kiezen in plaats van het ov en kunnen sommigen door de prijsstijging het ov niet meer betalen. Hoe gaat de provincie het ov aantrekkelijk en betaalbaar houden. Wat zijn de financiële gevolgen als de provincie deze kostenstijging voor haar rekening neemt en is GS hiertoe bereid?

Reactie gedeputeerde Olthof:
GS is op de hoogte van de prijsstijgingen. Gelet op alle prijsstijgingen die er al zijn is een duurder ov-ticket uiteraard ongewenst.
GS bekijkt hoe het ov aantrekkelijker kan worden gemaakt, bijvoorbeeld in vakantieperiodes.
Voor nu is er geen voornemen om de kostenstijging te compenseren.
Mevrouw Tolhuis reageert dat het haar voornamelijk gaat om de kilometerheffing die extra pijn doet wanneer men buiten de stad reist.
De gedeputeerde laat weten dat de kilometerheffing niet door de provincie is opgelegd maar door de VRA.

De heer **Mangal** (DENK) wil aansluitend op de vraag van de ChristenUnie er op wijzen dat de ov-verbindingen verschralen. Er ontstaat nu een vicieuze cirkel: men kiest voor de auto omdat de verbindingen slecht zijn; in ov-verbindingen wordt niet geïnvesteerd omdat men voor de auto kiest. De vraag is dus hoe het ov een serieuze concurrent wordt van de auto.

Reactie gedeputeerde Olthof:
De vraag is wat de behoefte is van de bewoners in het buitengebied om de wensen van de reizigers te bedienen. GS is in gesprek met diverse partners om te investeren in ov-verbindingen. De gedeputeerde deelt de zorg van de heer Mangal en hoopt begin 2023 meer informatie te hebben en komt er op terug.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of het mogelijk is om een deel van de dreigende tariefsverhoging op te vangen door de provinciale bijdrage te verhogen.

Reactie gedeputeerde Olthof:
De suggestie van de SP is te makkelijk om zo de prijsverhoging teniet te doen. Dit zou dan structureel uit de begroting gefinancierd moeten worden en dus is het geen optie.

De heer **Steeman** (D66) wil graag een technische toelichting van de griffie op de gewogen peiling van de motie. De **voorzitter** zegt dat de peiling is gedaan op basis van de aanwezige fracties in de commissie en dat een toelichting volgt.

7. Sluiting

De volgende commissievergadering vindt plaats op donderdag 1 december 2022.

De vergadering wordt gesloten om 22:41 uur.

Provincie Noord-Holland

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	31-10-2022
Tijd	19:15 - 22:25
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Miriam van Meerten-Kok
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan zowel fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die tot het werkgebied van de commissie M&B behoren. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 28 oktober 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: mb@noord-holland.nl. U kunt ook vooraf een bijdrage sturen. Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

0	**Technische briefing iNHi (met NLG en RWK) - 18.15-19.00 uur**
1 19:15	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda**
3 19:20	**Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
4	**A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
4.a 19:50	**Infrastructuur: Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 (A-agenda M&B 31-10-2022)**

Voorstel voor behandeling:
Met elkaar en gedeputeerde het iMPI bespreken en PS over de voordracht adviseren. Deze zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 14 november 2022.

Toelichting:
Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

5 A-agenda Algemeen

5.a Financiën: Begroting 2023 (A-agenda alle commissies)

21:05

Voorstel voor behandeling:
Agendapunten 5.a (voordracht begroting) en 5.a.1 (memorie van antwoord) worden gevoegd behandeld.
U kunt de stukken met elkaar en gedeputeerde bespreken. Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord en auditopvolging) die betrekking hebben op deze commissie. Deze voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 14 november 2022.

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2023 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.
In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

5.a.1 Financiën: Memorie van antwoord begroting 2023 (A-Agenda alle commissies)

In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

6 Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

7 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7.a **Mobiliteit: A8-A9 - Afdoening motie M4-2022 en informeren UNESCO door OCW (B-agenda M&B 31-10-2022)**

22:05

Voorstel voor behandeling:
U kunt de stukken eventueel met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie wordt specifiek gevraagd of motie M4-2022 met bijgaande brief als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:
Naar aanleiding van een aangenomen motie (M4-2022) in Provinciale Staten (PS) hebben Gedeputeerde Staten overleg gehad met Rover en de Fietsersbond over de modal shift van auto naar openbaar vervoer en fiets. De motie werd aangenomen bij de behandeling van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 in PS op 31 januari 2022. Op 1 juli 2022 is het landschapsplan door OCW aangeboden aan UNESCO.

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

9 **Sluiting**

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

10.a **Mobiliteit: Ingekomen reactie Beemster Polder Partij met zorgen over uitvoering N243 (C-agenda 31-10-2022)**

10.b **Mobiliteit: Evaluatie pilot: sedum-dakbedekking abri's (C-agenda M&B 31-10-2022)**

De provincie Noord-Holland heeft op 4 verschillende locaties bushaltes voorzien van sedum-dakbedekking. Met de vergroening van deze bushaltes wordt een bijdrage geleverd aan verbetering van de biodiversiteit. Uit deze proef is gebleken dat sedum-dakbedekking in de bebouwde omgeving een positief effect heeft op de biodiversiteit en in mindere mate ook op fijnstof, CO2, geluid en de waterhuishouding. In het buitengebied en langs de kust is het effect minder of slaat het sedum niet aan.

10.c **Mobiliteit: Ingekomen mail Waldenbuurtgroep over veiligheid N236 (C-agenda M&B 31-10-2022)**

10.d **Mobiliteit: IPO BAC agenda 29-09-2022 (verslag nog niet beschikbaar)**

10.e **Mobiliteit: Ingekomen mail Stichting Freedom of Mobility (C-agenda M&B 31-10-2022)**

10.f **Infrastructuur: Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) (C-agenda M&B 31-10-2022)**

N.v.t.

11 **C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)**

11.a **Luchtvaart (Schiphol) / MRA: Connectiviteit MRA in kaart (Schiphol) (C-agenda M&B -trekkende commissie- en EFB 31-10-2022)**

De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben de internationale connectiviteitsbehoefte van de Metropoolregio per trein en vliegtuig in kaart laten brengen en laten analyseren in hoeverre het aansluit bij het aanbod.

11.b **Luchtvaart (Schiphol): Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio (C-agenda M&B 31-10-2022)**

12 **C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens**

12.a **Energie: Cluster Energie Strategie 2.0 Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022 (C-agenda NLG, RWK, M&B en EFB)**

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met de Cluster Energie Strategie van het Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022. De CES NZKG geeft een overzicht van de projecten weer die vanuit het industriële NZKG cluster nodig zijn om de klimaatdoelen van het klimaatakkoord te halen, Tevens maakt het inzichtelijk welke energie-infrastructuur nodig is ten behoeve van de verduurzaming van de industrie. Na de vergadering van het Bestuursplatform Energietransitie Noordzeekanaalgebied over de CES NZKG 2022 zal deze worden aangeboden aan het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Op pagina 4 van de brief staat per abuis de verkeerde datum als het gaat om de RWK commissie waarin de technische toelichting plaatsvindt.
De technische toelichting op de CES vindt plaats in de commissie RWK van 28 november.

13 **C-agenda Algemeen**

13.a **Financiën: Auditopvolging peildatum 1 september 2022 (C-agenda alle commissies)**

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

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	29 september 2022
Commissievoorzitter	:	De heer M. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:			
Commissievoorzitter			: dhr. M. Klein
Commissieadviseur			: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		CDA	: mw. C. Kuiper
		ChristenUnie	: mw. M. Tolhuis
		D66	: dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland (online)
		DENK	: dhr. Mangal
		Fractie Baljeu	: -
		FvD	: dhr. J. Dessing
		GL	: N. van der Waart, J. Gringhuis
		JA21	: dhr. E. Jensen, dhr. G. Hartog
		PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
		PvdD	: dhr. J. Hollebeek p.t., I. Kostiç
		PVV	: -
		SP	: mw. H. Bouhlel, dhr. W. Hoogervorst
		VVD	: dhr. K.J. Terwal
		Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
		50PLUS/PVDO	: -
Gedeputeerde(n):		dhr. J. Olthof (PvdA)	
Notulist		mw. J. Meijer (Notuleerservice Nederland)	
Afwezig:		dhr. E. van der Maas (VVD), dhr. D. van den Berg (JA21), mw. W. Koning (CDA), dhr. J. Dessing (FVD), dhr. H. Kerklingh (FVD), F. Zoon (PvdD), dhr. M. Deen (PVV), dhr. V. van den Born (PVV), mw. W. van Soest (50PLUS/PVDO), dhr. M. van Dregt (50PLUS/PVDO), dhr. S. Koyuncu (DENK), dhr. M. Alkaduhimi, dhr. R. Baljeu (Fractie Baljeu)	

Agenda

1. Opening en mededelingen

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda
3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
4. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied en Zeehavens)
5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
5a. C- naar B- verzoek D66: Verkeersveiligheid Zeeweg N200
5b. C- naar B- verzoek PvdD: Natuur/ Mobiliteit Literatuuronderzoek naar aanrijding met damherten
5c. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel M-128-2022
5d. Mobiliteit/Natuur: Afdoeningsbrief diverse moties Actieve Mobiliteit
6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
7. Sluiting

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 20.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen, de insprekers, gedeputeerde Olthof, de ambtenaren en de kijkers thuis.

Mededelingen:

- Online aanwezige commissieleden zijn Statenlid Van der Waart (GL), de heer Dessing (FvD), de heer Meiland (D66) en de heer Hartog (JA21).
- Er zijn afmeldingen ontvangen van gedeputeerde Kocken van de portefeuille Noordzeekanaalgebied en Zeehavens, van de PVV fractie en van Statenlid Zoon (PvdD).
- Er zijn vanavond zes insprekers: één inspreker namens bewoners van de Noordbeemster die eerder een brief stuurde over de N243 (C-agendapunt 8a); vier insprekers over de verkeersveiligheid op de Zeeweg (agendapunt 4a) en één online inspreker over het literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (agendapunt 4b).
- Er zijn vooraf geen rondvragen ingediend.
- De heer Hartog (JA21) is plaatsvervangend lid in deze commissie geworden.
- Mevrouw Tolhuis (ChristenUnie) is sinds vorige week maandag officieel lid van deze commissie.
- Mevrouw Alberts (SP) is geen lid meer van de commissie.
- Mevrouw Bouhlel (SP) is nu vast lid van de commissie.
- De heer Hoogervorst (SP) heeft afscheid genomen als Statenlid maar is duo-commissielid in M&B geworden.
- Maandag 12 september jl. is er een expertmeeting verkeersveiligheid en gedrag gehouden met experts Eva van den Broek (Behaviourial insights) en Dirkje van der Ven (Wavy). Deze meetings was voorbereid door mevrouw Van Geffen, mevrouw Kuiper en de heer Carton. Initiatiefneemster mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vertelt dat de werkgroep verheugd was met de opkomst en bedankt de commissieleden daarvoor. Het besproken EAST principe (Easy, Attractive, Social en Timely) was een bron van inspiratie. De heer **Carton** (PvdA) kijkt ook zeer positief terug op de expertmeeting. Er zijn waardevolle inzichten opgedaan. Het schetst een kader om gedrag en verkeersveiligheid vanuit het EAST principe te benaderen in stukken die de commissie voor zich krijgt. Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft geen aanvullingen op deze terugkoppeling.

- De voorzitter attendeert de commissie op het symposium van de MRA over de verstedelijkingsstrategie “Bouwen aan een metropool” s op vrijdag 14 oktober a.s. vanuit de Koepel in Haarlem. Het heeft een brede insteek en is naast ruimtelijke ordening en economie ook op het gebied van mobiliteit relevant. De aanmeldlink staat in de uitnodiging op de Statensite.

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

Vaststelling agenda:
De heer **Terwal** (VVD) stelt voor om agendapunten 5a en 5b gezamenlijk te behandelen. De voorzitter legt dit verzoek voor aan de commissie. Er is geen meerderheid om deze agendapunten gezamenlijk te behandelen. De agenda wordt daarmee ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen
Het verslag van 12 september 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

De lijst moties wordt vastgesteld.

De lijst toezeggingen wordt vastgesteld.

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

De **voorzitter** vraagt de commissieleden of zij akkoord gaan met de Strategische Agenda.
Met algemene instemming wordt de Strategische Agenda vastgesteld.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Valent**. Mevrouw Valent stuurt haar bijdrage naar de griffie om deze bij de stukken te voegen.
Mevrouw Valent spreekt in namens bewoners van Noordbeemster die de brief met de noodkreet over de N243 hebben ingestuurd.

In aanvulling op de noodkreet hebben de bewoners nog enkele vragen en opmerkingen. Wat heeft het provinciebestuur geleerd omtrent leefbaarheid en gezondheid in woongebieden? Klopt het dat in de omgevingswet de leefbaarheid van groter belang moet zijn, en niet alleen de verkeersveiligheid? De toegestane snelheden worden regelmatig overschreden. De geluidsmetingen zijn gebaseerd op het aantal voertuigen en niet op het aantal decibel. Mevrouw Valent kan het niet te bevatten dat de provincie zich verschuilt achter het argument dat de geluidsnormen binnen de wet vallen. Zij vraagt of het een optie is om de snelheid terug te brengen naar 60km per uur over het gehele deel van de N243, daar waar de provincie niet kiest voor stil asfalt.

De voorzitter dankt mevrouw Valent voor haar bijdrage.

De heer **Steeman** (D66) vraagt mevrouw Valent hoe het contact verloopt tussen bewoners en provincie en waarom zij komt inspreken.

Mevrouw Valent laat hierop weten dat de contacten met de provincie via een ambtenaar verlopen. De bewoners krijgen de indruk dat al hun voorstellen van tafel worden geveegd ook al zijn de eisen niet onredelijk. Zij pleit vandaag voor stil asfalt of 60 km met flitspalen. Omdat de weg binnenkort wordt onderhouden, is het inspreken de laatste kans om de noodkreet te laten horen.
De heer **Terwal** VVD) heeft de noodkreet gelezen van de bewoners. Hij vraagt zich af of er inderdaad dusdanig hard wordt gereden en of het plaatsen van een flitspaal zinvol is.
Mevrouw Valent vertelt dat in het verleden er flitsacties waren van de politie. Ze geeft de heer Terwal mee dat er belachelijk hard wordt gereden. De insteek is verkeersveiligheid, en dat is ook belangrijk, maar er is niet voldoende aandacht voor leefbaarheid.
De heer **Jensen** (JA21) vraagt om welke reden er nog geen flitspaal is geplaatst.
Mevrouw Valent reageert dat de bewoners op elk voorstel nee te horen krijgen, en dat er aan de letter van de wet wordt voldaan.
De heer **Hoogervorst** (SP) stelt dat mevrouw Valent begrip van de commissie heeft voor de situatie maar vraagt zich af of de bewoners steun ervaren van de gemeente.
Mevrouw Valent geeft aan dat de gemeente Beemster tot steun is geweest maar dat er sinds de fusie ook vanuit de gemeente niets concreets wordt gedaan om de situatie te verbeteren.
Statenlid **Van de Waart** begrijpt niet waarom er geen maximumsnelheid van 60km per uur kan worden ingevoerd. Mevrouw Valent heeft begrepen dat dit niet mogelijk is vanwege de doorstroom. Zij begrijpt dit argument niet.

De voorzitter dankt mevrouw Valent voor haar inbreng.

4. Rondvraag gedeputeerde Kocken (NZKG en (Zee)havens)

Gedeputeerde Kocken is niet aanwezig. Er zijn vooraf geen rondvragen binnengekomen. De voorzitter inventariseert of er commissieleden die nu nog een rondvraag hebben voor de portefeuille van gedeputeerde Kocken maar dat is niet het geval.

5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5a. C naar B verzoek D66 verkeersveiligheid Zeeweg N200

Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. De provincie en de gemeente Bloemendaal werken samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als eerste worden de stukken waar auto's en fietsers elkaar kruisen aangepakt. Voor de langere termijn zal ook naar ideeën worden gekeken die in een prijsvraag door bewoners zijn aangedragen.

Er wordt gestart met de insprekers.
De eerste bijdrage is van de heer **Struben**. I.v.m. de raadsvergadering vanavond in Bloemendaal vervangt hij mevrouw Jeltes (D66 Bloemendaal) en spreekt hij in namens de fracties D66, GL, PvdA en CDA van de gemeente Bloemendaal.
De heer Struben wijst op de luchtkwaliteit en de hoeveelheid stikstof die naast de verkeersveiligheid ook aandacht vragen, zo nodig met tijdelijke maatregelen. Waarom wachten op groot onderhoud als veiligheid en ook luchtkwaliteit en stikstof nu aangepakt kunnen worden. Een maximum rijsnelheid van 60 km/u is voor de hand liggend voor het hele traject Zeeweg. Hij verzoekt de commissie om aan GS te vragen om het tweerichtingsverkeer op de

fietspaden op korte termijn op te heffen en de oversteken te beveiligen. Ook vraagt hij de provincie om meer oplaadpunten voor e-bikers.
Het aantal inwoners in de regio zal toenemen. Ook toeristen moeten welkom blijven aan de kust. De toename van o.a. stikstof vraagt om maatregelen zoals ov-shuttles en andere verkeersmaatregelen die stikstof beperkend zijn. De heer Struben vindt ~~zelfs~~desnoods het afsluiten van de Zeeweg voor **niet** vergunninghouders van buiten de strandgemeenten op een aantal zomerse topdagen -zoals goed blijkt te werken voor de F1- een optie. Hij verzoekt de commissie om aan GS te vragen om een duidelijk perspectief voor een veilige Zeeweg met een tijdlijn voor het realiseren van de maatregelen.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat de commissie brieven heeft ontvangen van inwoners van de gemeente Overveen die helemaal geen 60 km/u willen op de Zeeweg omdat dan in de bebouwde kom van Overveen het verkeer opstroopt.
Heer Struben zou wel eens willen weten wie deze inwoners dan zijn want de Zeeweg is heel erg gevaarlijk. Hij krijgt inzage.

De heer **Steeman** (D66) vraagt zich af of de financiering van de oplaadpunten voor e-bikes bij de provincie ligt.
De heer Struben vindt dat er alternatieven moeten zijn wil je het autoverkeer ontmoedigen. Op 15 km afstand van het strand wil men best fietsen maar dan wel op een e-bike. De e-bike oplaadpunten hebben dus een regionale functie.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) merkt dat de heer Struben onderscheid maakt tussen zomerse en reguliere dagen. Zij vraagt welk effect hij van deze maatregelen verwacht op de Zandvoortselaan.
De heer Struben wijst erop dat het strand bij Zandvoort met de trein bereikt kan worden. Dat is niet het geval in Bloemendaal, vandaar het pleidooi voor de ov-shuttle.
Mevrouw Kuiper (CDA) kijkt graag naar de integraliteit omdat het een regionaal probleem is.
De heer Struben reageert dat hij niets liever wil dan dat de regio het gezamenlijk oppakt.

De volgende inspreker is de heer **Prins** van de Stichting Vrienden van Middenduin.
De heer Prins pleit ook voor de verkeersveiligheid van de Zeeweg. Ondanks maatregelen gebeuren er veel ongelukken op de Zeeweg met auto's, fietsers en brommers. De provincie moet daarom bijzondere aandacht geven aan de Zeeweg. De aanpak van GS is tot nu toe te veel lange termijn of te weinig ingrijpend. Slechts een aantal maatregelen uit het juryrapport zijn te realiseren. Ook de heer Prins pleit voor een maximum rijsnelheid van 60km/u.
Concluderend is een voortvarender aanpak noodzakelijk dan nu voorgesteld door GS. Eén rijstrook voor het snelle tweewielverkeer en één brede rijstrook voor gemotoriseerd verkeer met een maximum snelheid van 60 km/u is zijn streven. Met beperkte middelen kunnen deze maatregelen worden uitgevoerd. De effectiviteit kan dan door een externe deskundige getoetst. Een dergelijk onderzoek kan ook advies opleveren voor aanvullende maatregelen in een later stadium. De heer Prins vraagt de commissie om GS te verzoeken het onderzoek op korte termijn te laten uitvoeren.

De heer **Steeman** (D66) vraagt waarom de heer Prins van mening is dat er niet gewacht kan worden met een onderzoek totdat het onderhoud wordt uitgevoerd.

De heer Prins vindt het voordeel van een pilot fase dat daarna bekeken kan worden of er grote veranderingen nodig zijn om door te voeren bij het groot onderhoud in 2028. Daarbij wil de Stichting Vrienden van Middenduin zo snel mogelijk actie.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt of vrachtwagens elkaar inhalen op de Zeeweg. De heer Prins vertelt dat dit in theorie mogelijk is maar dat één rijstrook meer stimuleert om niet in te halen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) wijst op de brief van GS waarin staat dat er in het najaar van 2022 wordt gestart met een trajectstudie. Dit onderzoek is ook een opstart naar het groot onderhoud van 2028. Waarom wil de heer Prins daar nog een extra onderzoek bij?
De heer Prins vindt dat een trajectstudie een veel breder spectrum kent, hetgeen ook nodig is. Het onderzoek waar hij op doelt is een quickwin. Hij pleit voor een tempoversnelling en dat kan met een dergelijk onderzoek. Elke dode die voorkomen kan worden is winst.

De heer Prins wordt door de **voorzitter** bedankt voor zijn bijdrage.

Als derde spreekt de heer **Van den Broeke** in op dit onderwerp, op persoonlijke titel.
De heer Van den Broeke wil spreken over de gevolgen die een herindeling van de Zeeweg voor het verkeer binnen de bebouwde kom van Overveen tot gevolg kan hebben. Hij legt de nadruk op de plannen om de verkeersstroken te beperken tot één strook op de Zeeweg of de maximum rijsnelheid naar beneden te brengen. Hij wijst erop dat de N200 door zowel B&W Haarlem en Bloemendaal als door GS wordt beheerd. Daardoor worden er verschillende belangen gediend. Motorrijders hebben geen zin in files, pakken vervolgens een stuk fietspad om de file te ontwijken hetgeen gevaarlijke gevolgen heeft voor de fietsers. Wanneer het verkeer op de Zeeweg minder makkelijk doorstroomt, voorziet de heer Van den Broeke dat het verkeer in Overveen zich opstroopt. Hij verzoekt de provincie om de gevolgen van de maatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren integraal af te stemmen.

De heer **Steeman** (D66) vraagt waarom een snelheidsverlaging op de Zeeweg een opstropend effect zou hebben.
De heer Van den Broeke legt uit dat de twee wegstroken volledig zijn bezet. Wanneer de capaciteit van de wegstroken wordt beperkt door het verlagen van de snelheid ontstaat een opstropend effect. Met andere woorden wanneer men vanuit de bebouwde kom de snelheid kan opvoeren van 50 naar 80km/u stroomt het verkeer door omdat deze versnelling ontlastend is. Andersom is het juist opstropend.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of het betoog van Van den Broeke een breed gedeeld gevoel is onder de bewoners.
De heer Van den Broeke kan dit bevestigen. Ook zijn er veel klachten over het verkeerslawaai en zijn er met regelmaat ruzies tussen verkeersdeelnemers en bewoners.
De heer Terwal concludeert dat de inbreng/brief van de heer Van den Broeke antwoord geeft op het verzoek van inspreker Struben.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt naar het gedrag van het vrachtverkeer door de straten van Overveen.
De heer Van den Broeke vertelt dat het vrachtverkeer van de Grand Prix geen enkel probleem veroorzaakt. Maar het overige vrachtverkeer neemt enorm toe naar Zandvoort. Op drukke dagen

zijn er motorrijders die massaal in groepen richting Zandvoort rijden, dat geeft in de bebouwde kom heel veel overlast op een warme drukke dag. Er wordt geen voorrang meer gegeven op de rotonde, het gedrag is dan onplezierig.

Tot slot spreekt de heer **Stuip** in namens de Fietsersbond Regio Haarlem.
De Fietserbond wil graag nog een quickwin toevoegen: door snorscooters te weren van het fietspad wordt dit een slow lane en wordt voorkomen dat snorscooters te hard over het fietspad rijden. Deze maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid. Hij vindt het geen goed idee om de fietspaden aan de Zeeweg eenrichtingsverkeer te maken. Alle bestemmingen liggen namelijk aan één kant van de weg. Fietsers worden bij eenrichtingsverkeer gedwongen om over te steken hetgeen gevaarlijk is.

Statenlid **Van de Waart** (GL) vraagt de heer Stuip wat hij vindt van de suggestie om een extra rijstrook te benutten voor het snelle scootverkeer.
De heer Stuip geeft aan dat hij spreekt over een quickwin. Een extra rijstrook vergt een heel andere aanpak met participatie en inspraak. Dat is geen quickwin.

De **voorzitter** dankt alle insprekers en vraagt de insprekers de vergadering verder te volgen in de zijzaal waarop zij de Statenzaal verlaten.

De heer **Steeman** (D66) heeft het C- naar B-verzoek ingediend.
Hij krijgt het woord van de voorzitter:
Er zijn steeds meer N-wegen met ernstige ongevallen. De Bloemendaalse Zeeweg is bewezen onveilig. Menig overleg is gevoerd en er zijn veel suggesties voorbij gekomen om dit te verbeteren. Er wordt onderzoek gedaan om over zes jaar maatregelen te treffen.

De heer **Terwal** (VVD) interrumpeert: u stelt dat we nadenken over lange termijn maatregelen, maar de trajectstudie is toch al eind van dit jaar klaar? Zorgvuldigheid gaat boven wat snelle maatregelen.
De heer **Steeman** (D66) reageert dat de trajectstudie veel tijd kost. De N200 moet in een breder perspectief geplaatst worden.
D66 heeft een simpele en snelle oplossing voor een deel van het veiligheidsprobleem: maak de maximaal toegestane snelheid op de N200 overal 60km/u en pas de weg daarop aan. Duurzaam veilig is een richtlijn en geen keurslijf.

De heer **Terwal** (VVD) vindt ook dat snelheid kan leiden tot (dodelijke) ongevallen. Kan de heer Steeman zich vinden in de optie om een flitspaal te plaatsen om de 80km/u te handhaven alvorens af te schalen naar 60km/u.

De heer **Steeman** (D66) kan zich hier niet in vinden. De voordelen van een lagere snelheid zijn minder ongelukken en minder ernstige gevolgen bij een eventuele aanrijding. Ook verminderen stikstof, fijnstof en geluidshinder. Nadeel is het tijdsverlies na een dagje strand, maar dat is een slecht argument. Hij roept de gedeputeerde op zo snel mogelijk de veiligheid te verbeteren en niet te wachten tot 2028.

Statenlid **Van de Waart** vindt dat er nog steeds geen goede oplossing is om de veiligheid te verbeteren. Invoeren van eenrichtingsverkeer op de fietspaden is een veel genoemde maatregel evenals het beperken van de snelheid op het gehele traject. Het is door de indeling voor de

verkeersdeelnemers niet altijd duidelijk wat de bedoeling is. GL pleit daarom voor een eenduidig wegbeeld door de verlaging van de snelheid. Dat is goed voor de verkeersdeelnemers en goed voor het milieu. GL is er voorstander van om het ruimtebeslag van de infrastructuur minimaal te houden. Ook zijn zij voorstander van een taxistandplaatsvoorstel en een goed ov.
Toch zijn er nu al meer maatregelen op korte termijn mogelijk; er hoeft niet gewacht te worden tot 2028.
GL pleit dus voor snelheidsverlaging voor gemotoriseerd verkeer en een slowlane voor fietsers aan de noordzijde van de Zeeweg. Is de gedeputeerde bereid deze opties te onderzoeken?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) wijst op de trajectstudie die dit jaar nog wordt opgestart. Uit de brief van GS blijkt dat er veel ideeën van bewoners zijn meegenomen in de maatregelen. Zij is van mening dat zij geen onderbouwde inbreng kan geven daar zij geen verkeersdeskundige is. Het is niet haar rol als Statenlid om een oordeel te hebben over de verkeersmaatregelen. Daar zijn nu eenmaal deskundigen voor.
De heer **Hoogervorst** (SP) verbaast zich over deze stelling van mevrouw Kuiper. Kunnen commissieleden dan ook geen keuze kunnen maken op basis van goede argumenten?
Mevrouw **Kuiper** (CDA) reageert dat er heel veel meningen zijn maar dat men verkeersdeskundige moet zijn om te doorgronden wat de consequenties zijn van de maatregelen. Als Statenlid kan men suggesties meegeven maar het is niet de verantwoordelijkheid van de commissie om te bepalen hoe hoog de snelheid van een weg wordt.
De heer **Hoogervorst** vraagt zich af of mevrouw Kuiper dan wel het nut inziet van de bijdrage van de insprekers.
Deze hebben zeker zin, vindt mevrouw Kuiper. De gedeputeerde en de verkeersdeskundige hebben deze inbreng immers ook gehoord. Mocht blijken dat er meer geld nodig is dan zijn de Statenleden aan zet.

De heer **Jensen** (JA21) deelt de zorgen omtrent de Zeeweg want de situatie is problematisch. De trajectstudie is nuttig maar ongepast. De problemen zijn zo urgent dat er niet gewacht kan worden met het treffen van maatregelen.
Mevrouw **Kuiper** (CDA) interrumpeert dat veel maatregelen reeds worden getroffen en dat zorgvuldigheid geboden is.
De heer **Jensen** reageert dat hij voor zorgvuldigheid is maar tevens tegen doden op de weg.
De heer **Steeman** (D66) vraagt of de heer Jensen de gehele trajectstudie ongepast vindt. Nee, niet ongepast vindt de heer Jensen. Maar hij wil voorkomen dat ongelukken plaatsvinden doordat er op korte termijn niets wordt ondernomen.
De maatregelen die de provincie wil nemen zijn goed. De meeste ongelukken gebeuren door verkeerd rijgedrag. Bij een snelheidsverlaging moet de weg ook anders ingericht wat niet op korte termijn haalbaar is. Bereikbaarheid is belangrijk maar niet tegen elke prijs. Daarom pleit JA21 voor een gedeeltelijke snelheidsverlaging en wellicht een flitspaal.
Het terugdringen van het aantal herten is geen optie want de herten mogen geen onderdeel zijn van het probleem. Hij vraagt de gedeputeerde of het plaatsen van takken en stammen achter de hekken of het verder weg plaatsen van de hekken een optie is.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) maakt zich zorgen over de vele ongelukken op de Zeeweg. De oorzaken zijn te herleiden naar het rijgedrag van de verkeersdeelnemers. Zij vraagt de gedeputeerde waarom het OM geen trajectcontrole wil instellen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) is van mening dat de snelheid uit het verkeer halen een oplossing is voor een veiliger Zeeweg voor mens en dier. De ervaring die is opgedaan bij de Formule 1 kan gebruikt om het verkeer te managen op drukke zomerdagen. Dagjesmensen kunnen worden gemotiveerd om het ov te gebruiken.

Statenlid **Kostiç** (PvdD) valt het op dat deze problemen al jaren spelen. Er zijn genoeg aanknopingspunten om de problemen op te lossen maar na jaren voeren we nog steeds dezelfde discussie. Zij pleit voor het naar beneden brengen van de snelheid en daarmee niet te wachten tot 2028.

De heer **Hoogervorst** (SP) houdt het kort en sluit zich aan bij Statenlid Kostiç. Drie jaar geleden is een bijna identieke discussie gevoerd met bijbehorende oplossingen. Hij roept op tot het manen van GS.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) spreekt haar steun uit voor de maatregelen van GS. Zij kijkt ook naar de belangen van transport, logistiek en de hulpdiensten. Files creëren is geen oplossing.
De heer **Steeman** (D66) interrumpeert dat hij zich verbaast over de uitspraak dat snelheidsverlaging files creëert.
Mevrouw van Geffen (Liberaal N-H) reageert dat de capaciteit van de weg vermindert bij snelheidsverlaging, dat creëert files.
Volgens de heer **Steeman** (D66) klopt dit niet. Uit onderzoek blijkt dat bij verlaging van de snelheid juist de capaciteit van de weg wordt verbeterd.
Mevrouw **Van Geffen** stelt dat de snelheid niet cruciaal is voor de veiligheid. Het gaat om de mensen die zich niet aan de snelheid houden.
De heer **Hoogervorst** (SP) interrumpeert dat de meeste mensen zich aan de maximumsnelheid houden.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) is daar juist bij de Zeeweg niet van overtuigd, men rijdt er te hard. Het is een sociaal probleem.
De heer **Steeman** (D66) merkt op dat wanneer gedrag een probleem is, dat verlaging naar 60km/u juist een voordeel is omdat er dan waarschijnlijk niet harder dan 70 gereden wordt.
Daar is mevrouw **Van Geffen** het niet mee eens. Het gaat hier om onbeheerst hard rijden. De motorrijders jutten elkaar op, zeker aan zee. Zij vraagt aan de gedeputeerde of het mogelijk is om op sociaal niveau te onderzoeken wat geaccepteerd is op de weg.

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de VVD het streven steunt van de gedeputeerde om maatregelen te nemen maar is ook van mening dat het pas een begin is. Het is vooralsnog niet duidelijk welke maatregelen de gemeente Bloemendaal ter gedragsbeïnvloeding gaat opzetten. Kan de gedeputeerde dit helder maken.
De VVD heeft vraagtekens bij het afwijzen van het idee om zandwallen in de middenberm van de Zeeweg aan te leggen. De heer Terwal vraagt de gedeputeerde wie deze beoordeling doet en waarom de provincie deze beoordeling niet aanvraagt. Wanneer er al een zandwal ligt moet deze toch opgehoogd kunnen worden.
De VVD denkt dat er nog winst valt te behalen bij het herstellen van het hekwerk langs de Zeeweg en daar waar nodig op te hogen. Dit zal zorgen voor minder overstekende herten en dus minder aanrijdingen. Mocht dit niet afdoende zijn, dan is het verkleinen van de hertenpopulatie door afschot een effectief middel.

Ook is de VVD tegen een snelheidsverlaging op de Zeeweg omdat de inrichting van de weg dan niet meer correspondeert met de opgelegde snelheid. Dit leidt tot bumperkleven.
De heer **Steeman** (D66) interrumpeert dat het verlagen van de snelheid niet slechts een kwestie is van het plaatsen van borden maar ook het visueel anders inrichten van de weg.
De heer **Terwal** denkt dat er winst is te behalen door een flitspaal te plaatsen en zo de 80km/u af te toppen. Als er daarna nog ongelukken plaatsvinden kan alsnog de 60km/u als optie worden bekeken.
Statenlid **Kostiç** vraagt de heer Terwal of hij het literatuuronderzoekrapport heeft gelezen. De heer **Terwal** reageert dat hij niet tot op de letter alles heeft doorgenomen maar dat de samenvatting voldoende beeld geeft van de resultaten uit het onderzoek.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt of de heer Terwal het belang ziet van het vrachtverkeer op de Zeeweg.
De heer **Terwal** is het eens dat dat de doorstroming op de Zeeweg voor transport en logistiek belangrijk is.

Reactie gedeputeerde Olthof eerste termijn:
Gedeputeerde **Olthof** dankt alle insprekers en de commissieleden voor hun inbreng. Hij erkent dat ook de provincie de plicht heeft om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen, daarom neemt hij alle inbreng serieus. Wel wordt gekeken naar de haalbaarheid van alle inbreng en wat het kan toevoegen.
Goed dat dit debat gevoerd wordt. Maar houd in gedachten dat gedeputeerden en statenleden geen verkeersdeskundigen zijn, ga niet op die stoel zitten. Neem de deskundigen serieus.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt of de gedeputeerde spreekt over weginrichting of over verkeersgedrag.
Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat de commissieleden niet op de stoel van de specialisten moeten zitten, dat doe hijzelf ook niet.
Hij heeft kennisgenomen van het aangepaste voorstel van de Fietsersbond om de snorscooters te weren van het fietspad. Hier wordt serieus naar gekeken.
De Zeeweg lijkt een goed ingerichte weg met brede berm. Maar een heuvel verhoogt ook het risico dat een automobilist gelanceerd wordt.
De gedeputeerde focust op effectieve maatregelen die werkelijk de verkeersveiligheid verbeteren. Veel ongelukken hebben te maken met verkeersgedrag, te hard rijden, te roekeloos. Ongelukken gebeuren doorgaans niet wanneer het druk is, maar meestal 's avonds als men hard kan doorrijden. Daarom gaat de provincie met het circuit en de horeca in gesprek over hoe de bezoekers mee te nemen in de gevolgen van verkeerd weggedrag.

De heer **Terwal** (VVD) interrumpeert dat hij het OM als essentiële partij mist in het verhaal van de gedeputeerde. Hij herhaalt zijn pleidooi voor een flitspaal.
Gedeputeerde **Olthof** reageert dat hij veel verzoeken krijgt voor trajectcontrole maar het OM wil dat niet vanwege het capaciteitstekort. Hij vraagt de commissieleden om de brief van GS niet te kort te doen want er komen absoluut maatregelen. Het zoeken naar mogelijkheden met het OM valt daar ook onder en enkele voorstellen uit de prijsvraag worden meegenomen.
Voor de geloofwaardigheid van de snelheidsverlaging moet er gekeken worden naar het effect op het hele gebied. Dit onderzoek zit in de trajectstudie omdat het wat vraagt van de inrichting van de weg.
Bij het groot onderhoud komen de grotere maatregelen. Welke quickwin er dan wel is voor de snelheidsverlaging kan de gedeputeerde moeilijk overzien. Zaak is te onderzoeken wat er mogelijk is op korte termijn.

De heer **Steeman** (D66) dankt de gedeputeerde voor zijn toezeggingen. Hij vraagt zich af hoe de quickwins concreet gemaakt kunnen worden. D66 wil niet zes jaar wachten en hoort nog onvoldoende concrete plannen.
Gedeputeerde **Olthof** doet de toezegging dat hij de trajectstudie naar voren haalt. De gedeputeerde is voornemens de maatregelen niet pas over zes jaar door te voeren maar voor nu ligt er nog geen planning.
Mevrouw **Kuiper** (CDA) is verheugd dat gedeputeerde gaat kijken naar de quickwins. Worden de effecten die de maatregelen hebben op de Zandvoortselaan ook meegenomen?
Uiteraard worden de effecten meegenomen, zegt de gedeputeerde, want hij wil zorgvuldig te werk gaan.
Statenlid **Kostiç** (PvdD) is het nog steeds niet duidelijk wanneer er dan resultaten zijn te verwachten van de toezeggingen.
Gedeputeerde **Olthof** herhaalt nogmaals dat hij geen termijn kan geven en geen inschatting maken. De toezegging is een redelijke planning en die wordt gecommuniceerd.
De heer **Terwal** (VVD) wil nog bevestigd krijgen of transport en logistiek worden meegenomen in de plannen. Dit kan gedeputeerde bevestigen.

De heer Steeman spreekt zijn dank uit voor de goede discussie en de toezeggingen van gedeputeerde.

Schorsing van 22.20 – 22.25 uur

5b. C naar b verzoek PvdD literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd.
Belangrijkste reden voor beheer van de damherten is natuurbescherming en het voorkomen van aanrijdingen. De Wageningen Universiteit heeft onderzoek gedaan naar aanrijdingen met herten en welke maatregelen effectief zijn om dit te voorkomen.

De **voorzitter** geeft mevrouw **Smeenk** het woord. Zij spreekt online in namens de Dierenbescherming over dit onderwerp.
Een goede samenwerking tussen betrokken partijen en het kiezen voor maatwerk is de sleutel tot het verminderen van aanrijdingen met hoefdieren. Tot nu toe heeft er vooral afschot van damherten plaatsgevonden. Het rapport geeft handvatten om het aantal aanrijdingen te verminderen waaronder het detectiesysteem en het verlagen van de rijsnelheid op de Zeeweg want er is een correlatie tussen de rijsnelheid en het aantal aanrijdingen. Gedeputeerde Staten lijkt voor afschot te willen gaan maar het gevolg is dat een groot aantal damherten het leven moet laten om het aantal aanrijdingen te reduceren. Dit is symptoombestrijding. Mevrouw **Smeenk** pleit voor het maximaal inzetten op niet dodende maatregelen om het aantal aanrijdingen op de Zeeweg te reduceren. De Dierenbescherming wil hier graag in meedenken.

De heer **Carton** (PvdA) vraagt of mevrouw Smeenk in aanvulling op het rapport nog aanbevelingen heeft voor andere maatregelen.
Mevrouw **Smeenk** vindt het rapport voldoende breed met genoeg effectieve maatregelen.

De **voorzitter** dankt mevrouw Smeenk voor haar bijdrage.

Statenlid **Kostiç** (PvdD) krijgt het woord. Zij wijst erop dat burgers verwachten dat de overheid voorzichtig omgaat met dierenlevens. Het vraagt verantwoordelijkheid om het aantal gedode dieren zoveel mogelijk te verminderen door aanrijdingen. Niet dodelijke oplossingen vragen reflectie, inzet en overleg met de dierenwelzijnsorganisatie. De PvdD is positief over het onderzoek dat de effectiviteit benadrukt van niet dodelijke middelen. Des te meer is Statenlid Kostiç verrast door de samenvattende brief van GS waarin wordt gesteld dat het jagen op dieren effectief en uitvoerbaar is. PvdD roept GS op hier voorzichtig mee te zijn. Commissieleden die het onderzoeksrapport niet goed lezen en uitgaan van de brief worden op het verkeerde been gezet. De PvdD heeft vandaag drie vragen aan de commissie:
1. Is de commissie bereid om samen met de PvdD GS aan te sporen zich in te zetten voor niet dodelijke oplossingen in het geval van de Zeeweg.
2. Is de commissie bereid om GS aan te sporen om zich actief in te spannen om het aantal dierlijke slachtoffers naar beneden te krijgen.
3. Is de commissie het eens dat de provinciale inspanningen met regelmaat geëvalueerd moeten worden om te blijven leren.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt aan de gedeputeerde of het een optie is om bij onderhoud aan wegen te bekijken welke maatregelen er genomen kunnen worden om de levens van dieren te redden.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat de conclusies uit het onderzoek afwijken van hoe de PvdD het ziet. Als antwoord op de vragen van de PvdD antwoordt zij dat zij vindt dat GS reeds inzet op niet dodelijke oplossingen. Mevrouw Van Geffen is geen voorstander van het betrekken van allerlei extra partijen en zij is van mening dat er al voldoende wordt geëvalueerd.

De heer **Carton** (PvdA) vertelt dat voor de PvdA niet dodelijke middelen de voorkeur hebben. Hij vraagt gedeputeerde of alle opties uit het rapport worden meegenomen bij trajectstudies en onderhoud aan wegen.
De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of voor de PvdA afschot de laatste optie is als maatregel.
De heer Carton reageert dat dit ook het beleid is van de provincie.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) wil openstaan voor nieuwe oplossingen en deze evalueren. Dat geldt voor alle provinciale wegen waar veel aanrijdingen zijn met wild. Voor de veiligheid zou het goed zijn om het aantal automobilisten terug te dringen en het ov te stimuleren. Ook een detectiesysteem kan helpen. Dit is ook op korte termijn realiseerbaar. Een snelheidsverlaging is dan alleen aan de orde indien noodzakelijk. Op de lange termijn wil de ChristenUnie graag inzetten op de maatregelen uit het onderzoeksrapport.

De heer **Mangal** (DENK) wijst op de denkwijze van de brief van GS. Hij begrijpt niet waarom er alleen gerept wordt over het verkleinen van de populatie damherten. De heer Mangal wil van de gedeputeerde horen wat de denkwijze is van het college en hoe zij afschot wil voorkomen.

De heer **Hoogervorst** (SP) geeft aan dat op de drie vragen van de Partij van de Dieren het antwoord ja is.

De heer **Steeman** (D66) vindt het belangrijk dat de veiligheid van de Zeeweg ook gaat over de veiligheid van de dieren. Het nemen van extra diervriendelijke maatregelen heeft de voorkeur. Het faunabeheersplan hoort bij een andere commissie thuis.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelt dat er een samenhang is met het faunabeheerplan waarin wordt geconcludeerd dat het terugbrengen van de populatie van de damherten nodig is om de fauna in het gebied te verbeteren. Dit helpt uiteraard ook de verkeersveiligheid. Mevrouw Kuiper gaat ervan uit dat op vraag 1 van de Partij van de Dieren al gestuurd wordt en niet alleen bij de Zeeweg. Evalueren van maatregelen is natuurlijk altijd goed.

De heer **Jensen** (JA21) sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Hoogervorst.

Reactie gedeputeerde Olthof eerste termijn:
De eerste brief van GS die meeging met het rapport is wat ongelukkig geformuleerd. Toch wordt er ook verwezen naar de brief van 15 juni waarin het woord afschot niet is opgenomen. Wat betreft de verkeersmaatregelen op de Zeeweg is afschot dus niet aan de orde. Dat in het rapport over afschot wordt gesproken in relatie tot het faunabeheersplan klopt, maar de gedeputeerde betreurt dat het verkeerd is overgekomen. Het welzijn en belang van dieren wordt absoluut meegenomen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, benadrukt gedeputeerde Olthof.

De heer **Mangal** (DENK) wijst erop dat in de brief letterlijk staat dat afschot een optie is om het aantal damherten te verkleinen om aanrijdingen te voorkomen. Hoe moeten we dat dan interpreteren?
Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat dit ongelukkig geformuleerd is. Dat een verlaging van de populatie gevolgen heeft voor het aantal aanrijdingen spreekt voor zich. Nogmaals, afschot is niet als maatregel opgenomen voor de verkeersveiligheid van de Zeeweg.

De **voorzitter** sluit dit punt hiermee af.

5c. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel M128-2022

GS heeft de commissie geïnformeerd over de voortgang in de uitvoering van motie 128/2022 en over het proces van de steunmaatregelen van de rijksoverheid.

De heer **Hoogervorst** (SP) bedankt voor de brief en het relaas dat hieraan toegevoegd is. In het relaas wordt een samenvatting gegeven van de inspanningen die gedaan zijn om de periode te overbruggen met steun van de staat. De uitkomst is niet wat de SP gehoopt had maar dat ligt niet aan GS. De vraag blijft echter hoe het aantal reizigers dat gebruikmaakt van het ov weer te laten stijgen. En dan weer op het niveau van voor corona ligt.
De vraag is of GS nog alternatieven ziet van het gelopen proces met de staatssecretaris.
De reizigers van het ov willen namelijk weten wat ze in 2023 kunnen verwachten. Wat de SP betreft kan de motie worden afgedaan.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan dat wat D66 betreft de motie ook is afgedaan. De zorgen voor de lange termijn blijft bestaan. D66 zal altijd vinger aan de pols houden en meedenken om het ov-aanbod te verbeteren en niet te verschralen.

Statenlid **Gringhuis** (GL) wijst erop dat de reizigersaantallen door corona zijn afgenomen maar het rijk creëert onzekerheid door lang te wachten met steun. GL roept het rijk op om een steunmaatregel beschikbaar te stellen zolang de reizigersaantallen niet op niveau zijn. GL deelt de zorgen uit de brief van GS. Er is waardering voor de gedeputeerde voor de wijze van informeren.
Kan gedeputeerde aangeven welke concessies de meeste steun nodig hebben van de concessies die wij beheren?

De heer **Terwal** (VVD) dankt de gedeputeerde voor de heldere stand van zaken. Er wordt gesteld dat het ministerie van Infrastructuur zelfstandig een transitievangnet ov gaat opstellen voor 2023. Is het niet verstandiger de samenwerking te zoeken met het ministerie zodat er nog invloed uitgeoefend kan worden?
In de brief staat dat zodra het transitievangnet voor 2023 gepubliceerd wordt, de provincie beoordeelt of zij hiervan gebruikmaakt voor haar concessies. Wat als de provincie hier geen gebruik van maakt? Moet de provincie het bedrag dan zelf op tafel leggen? De VVD beschouwt de motie als afgedaan met het beantwoorden van deze vragen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) stelt dat het ov belangrijk is voor jongeren maar ook voor mindervaliden en van sociaal belang. Op korte termijn lijkt het op niveau houden van het ov realiseerbaar, dat is mooi. Mevrouw Tolhuis verzoekt gedeputeerde de commissie tijdig te informeren mocht dit niet haalbaar blijken.

De heer **Mangal** (DENK) maakt zich zorgen over de verhoogde energiekosten voor het ov welke zal resulteren in duurdere ov-tickets. Hij hoort graag de visie van de gedeputeerde hierop.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) dankt voor de brief en geeft complimenten voor het beantwoorden van de schriftelijke vragen.

De voorzitter concludeert dat motie M128-2022 kan worden afgedaan.

*Reactie gedeputeerde **Olthof** eerste termijn:*
Gedeputeerde **Olthof** dankt voor de steun van veel partijen die Kamerleden hebben aangesproken op dit onderwerp. Er is lang gesproken met partijen maar het was lastig tot elkaar te komen qua standpunten. Op basis van het transitieplan kunnen concessies er geen gebruik van maken omdat ze er niet voor in aanmerking komen. Daarom worden alternatieven onderzocht.
Vandaag heeft overleg plaatsgevonden met collega's uit het land en er lijkt beweging te zitten in het overleg met de staatssecretaris. Helaas kan de gedeputeerde nog niet veel prijsgeven over de inhoud van deze gesprekken. Zodra bekend is wat de effecten zijn, belooft de gedeputeerde de commissie te informeren.
Er is een indexatie van de ov-tarieven met ruim 7%, hierin is de verhoging van de energiekosten meegenomen. Wat dit betekent voor prijs van de ov-tickets is nog niet duidelijk. De gedeputeerde informeert de commissie nog hierover.

5d. Mobiliteit/Natuur: afdoeningsbrief diverse moties actieve mobiliteit

In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. De commissie wordt gevraagd of de moties M83-2019, M67-2022 en M69-2022 kunnen worden afgedaan.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan dat deze moties zijn afgedaan. Het afdoeningsvoorstel voor haaientandenmotie M69-2022is beter dan verwacht. Wordt er ook actief ingezet op het voorrang geven aan fietsers op al bestaande wegen is een vraag aan de gedeputeerde.

Statenlid **Kostiç** (PvdD) geeft aan dat deze moties zijn afgedaan. Wat betreft doorfietsroute motie M67-2022 wil zij weten van gedeputeerde hoe de zin *"deze borging in het beleid ervoor zorgt dat (…) aandacht wordt besteed aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs doorfietsroutes"* in de bijlage een weg vindt richting uitvoeringsagenda's.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat deze moties zijn afgedaan en dankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning.

Statenlid **Gringhuis** (GL) sluit aan bij de opmerking van de PvdD en geeft aan dat deze moties zijn afgedaan.

De overige aanwezigen stemmen in met het afdoen van de moties.

*Reactie gedeputeerde **Olthof**:*
Er zijn geen voornemens om alle haaientanden te verwijderen zodat fietsers voorrang krijgen. Er staat ook niet dat de fiets altijd voorrang krijgt, dat zou een misverstand zijn.
Gedeputeerde heeft begrip voor het standpunt van de Partij van de Dieren. Hier is ook over gesproken in de PS-vergadering. De motie is ruim aangenomen. Er ligt een nadrukkelijke opdracht van de Staten om de aantrekkelijke doorfietsroutes te onderbouwen. Deze motie hangt aan de beleidsnotitie die is gemaakt waar dit in staat.

De **voorzitter** concludeert dat de moties M83-2019, M67-2022 en M69-2022 kunnen worden afgedaan.

6. Rondvraag gedeputeerde Olthof

Van de rondvraag wordt geen gebruikgemaakt.

7. Sluiting

De volgende commissievergadering vindt plaats op maandag 31 oktober 2022.

De vergadering wordt gesloten om 23:12 uur.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

Onderwerp	Nr	Indiener	Datum PS	PFH	Inhoud	Stand van zaken GS
Motie “Betrek mensen met een mobiliteitsbeperking”	M68-2022	Steeman, M.C. (D66)	23-05-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: •Personen met een mobiliteitsbeperking een plaats te geven in de Actieagenda Actieve Mobiliteit •Bij de uitwerking van deze Actieagenda Actieve Mobiliteit en de uitvoering in concrete projecten personen met een mobiliteitsbeperking vroegtijdig te betrekken met als doel te bezien op welke manier specifieke inrichtingseisen voor deze groep personen kunnen worden meegenomen •De Staten over de voortgang en uitvoering hiervan actief te informeren.	07-09-2022 Deze motie is in de basis geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door PS vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit is de voetganger in de breedte bedoeld: inclusief mensen met een mobiliteitsbeperking. Dit is symbolisch verbeeld in de afbeelding op pagina 4 van de Actieagenda. Daarop staat ook een persoon in een rolstoel. Bij de uitvoering van projecten wordt rekening gehouden met het VN-verdrag Handicap uit 2016 en de Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte. Aan de uitvoering hiervan wordt in de periodieke evaluatie van de Actieagenda aandacht besteed. Binnenkort vindt een gesprek plaats met Ieder(in), de koepelorganisatie van mensen met een lichamelijke handicap, verstandelijke beperking of chronische ziekte. Op basis daarvan wordt gekeken hoe de specifieke behoeften van deze doelgroep beter mee kunnen worden genomen, om te komen tot bereikbare en toegankelijke mobiliteit voor iedereen. Over de uitkomsten worden Provinciale Staten geïnformeerd.

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

Motie Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen	M43-2022	Kostic, I. (PvdD)	04-04-2022	Olthof, J.	PS roepen GS op om: - bij de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek (binnen de provinciale mogelijkheden) niet actief in te zetten op het stimuleren en subsidiëren van biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke 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.	08-08-2022 Bij gesprekken over alternatieve energiedragers voor logistiek focussen we op dit moment op waterstof en elektriciteit. Dit doen we onder andere door de Noord-Hollandse waterstofstrategie, de betrokkenheid bij het Nationaal Waterstofprogramma, toetreding tot het RH2INE programma en de aanpak via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Ook is een traject gestart om meer objectieve duidelijkheid te krijgen over de gevolgen van de verschillende energiedragers in Noord-Holland en andere gebieden.
Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als	M37-2022	Terwal, K.J. (VVD)	07-03-2022	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane	11-8-2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie begin 2023 met

standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten					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.	PS kunnen worden gedeeld. 1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.
Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	M7-2022	Jensen, E.H.W. (JA21)	31-01-2022	Olthof, J.	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de	09-08-2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

					geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	
Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203	M4-2022	Steeman, M.C. (D66)	31-01-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: • De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en Provinciale Staten te informeren over de voortgang • Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en	30-09-2022: uit besluitenlijst GS d.d. 27-09-2022: Naar aanleiding van een aangenomen motie (M4-2022) in Provinciale Staten (PS) hebben Gedeputeerde Staten overleg gehad met Rover en de Fietsersbond over de modal shift van auto naar openbaar vervoer en fiets. De motie werd aangenomen bij de behandeling van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 in PS op 31 januari 2022. Op 1 juli 2022 is het landschapsplan door OCW aangeboden aan UNESCO. Besluit GS: 1. PS te informeren over de uitvoering van motie M4-2022 en over de brief van OCW aan UNESCO over het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

					rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voorgang daarvan Provinciale Staten te informeren.	2. PS voor te stellen motie M4-2022 als afgedaan te beschouwen. 08-08-2022 Een overleg met Rover over de N203 is geïnitieerd. Over de uitkomsten worden PS geïnformeerd. PS worden geïnformeerd over de werkgeversaanpak. Het afdoeningsvoorstel is in de maak en komt in september in GS. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
Motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid	M216-2021	Doevendans, S. (PvdA)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland.	07-09-2022 Aan deze motie wordt uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid.

						Nadat de challenges hebben plaatsgevonden, worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd (medio 2023). 19-04-2022 De provincie is in gesprek met het bestuur van de NJR. De jongeren die deelnamen aan het debat over mobiliteit op 10 november 2021 komen uit verschillende delen van de provincie en het bestuur heeft hun contactgegevens helaas niet beschikbaar. Van het debat is wel een transcript gemaakt dat met de provincie wordt gedeeld zodra de NJR deze beschikbaar heeft. Vervolgens wordt gekeken of op basis van dit transcript contact kan worden gelegd met de debaters en/of dat er lessen uit het debat getrokken kunnen worden voor het provinciaal mobiliteitsbeleid. 11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplossingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen kunnen worden in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden.
Motie Inclusievere	M173-2021	Koyuncu, S. (DENK)	11-10-2021	Olthof, J.	PS verzoeken het college van GS:	21-08-2022 Begin dit jaar is een wervingscampagne gehouden om deelnemers voor de wedstrijd te

communicatie over deelmobiliteit					- De leveranciers van en marktpartijen in de deelmobiliteit te stimuleren om meer aandacht te schenken aan hoe zij burgers-die digitaal niet vaardig genoeg zijn of weinig kennis hebben daarvan-kunnen bereiken met hun communicatievoorzieningen zodat deelmobiliteit ook voor hen meer en vooral beter toegankelijk wordt.	werven. De gemeenten zijn via regio- overleggen geïnformeerd over het project en verzocht informatie te delen via hun gemeentelijke kanalen. Daarnaast zijn er social media berichten verschenen, een aantal krantenartikelen en een interview op omroep West Friesland. De komende maanden starten 2 tot 3 groepen buurtbewoners met het (elektrisch) autodelen. De deelnemers is gevraagd hun ervaringen zoveel mogelijk te delen middels leuke acties in de buurt, lokale pers of sociale media. De RijksUniversiteit Groningen doet onderzoek naar bepalende gedragsfactoren. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het vergroten van de inclusiviteit van autodelen. Eind 2022 (bij de voortgang van de Focus Smart Mobility) berichten wij u nader over de voortgang van dit project. 19-04-2022 In januari hebben we u geïnformeerd over de autodeelwedstrijd Auto van de Straat, waar inclusieve communicatie over deelmobiliteit en gedragsaspecten onderdeel van zijn. De wervingscampagne voor de wedstrijd is afgerond. Via regio overleggen zijn gemeenten in de kop van Noord-Holland geïnformeerd. De gemeenten zijn

						verzocht via hun gemeentelijke kanalen informatie over Auto van de Straat te communiceren naar de inwoners. Er is een aantal krantenartikelen verschenen en er is een interview op omroep West Friesland gehouden. Daarnaast is een aantal social media berichten verschenen. Drie groepen zijn inmiddels geselecteerd voor de autodeelwedstrijd en hierover is een kort artikel verschenen in het Noord-Hollands Dagblad. Het onderzoek van de RijksUniversiteit Groningen naar bepalende factoren voor autodelen is in voorbereiding. Eind 2022 worden de eerste resultaten verwacht. 13-01-2022 In oktober hebben wij u geïnformeerd over de gesprekken met de gemeenten over deelmobiliteit. Een van concrete stappen die we hierin gaan zetten is het starten met een deelmobiliteitsproject in landelijk gebied. In dit project wordt een wedstrijd uitgeschreven waarbij we nieuwe groepen deelnemers via diverse communicatiekanalen uitnodigen om te starten met elektrisch autodelen. De deelnemende groepen wordt gevraagd zelf ook filmpjes en andere content te maken over hun ervaringen met autodelen. Hierdoor worden weer andere doelgroepen bereikt.

						Bij de wervingscampagne besteden we aandacht aan gedragsaspecten en inclusieve communicatie over deelmobiliteit. De Rijksuniversiteit Groningen doet onderzoek naar bepalende gedragsfactoren. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het vergroten van de inclusiviteit van autodelen. Eind 2022 (bij de voortgang van de Focus Smart Mobility) berichten wij u nader over de voortgang van dit project. 01-11-2021 De provincie is momenteel samen met een aantal partners, waaronder de gemeenten in Noord-Holland, bezig met het opzetten van een "werkplaats Deelmobiliteit". Een van taken binnen de werkplaats is het opstellen van de "Handleiding Deelmobiliteit voor gemeenten". In de handleiding zullen wij expliciet opnemen dat gemeenten en aanbieders van deelmobiliteit actief aandacht besteden aan inclusievere communicatie over deelmobiliteit. In het eerste kwartaal van 2022 zullen wij uw Staten op de hoogte stellen van de voortgang van dit proces.
Motie Verdere uitrol infrastructuur	M167-2021	Terwal, K.J. (VVD)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten:	15-08-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten					- Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is	laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 20-04-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht.
Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum	M4-2021	Doevendans, S. (PvdA)	01-02-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de	18-08-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn en NS. Gedeputeerde Olthof was hier ook bij aanwezig. We hebben daar ons ongenoegen nogmaals geuit over het sluiten van de servicebalies en met name over de wijze waarop dit is gecommuniceerd door NS. NS heeft aangegeven dat

					loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.	het besluit definitief is. Het kan niet meer worden teruggedraaid. Vervolgens hebben bestuurders er op aangedrongen of er nog ruimte is om te zoeken naar creatieve oplossingen (i.e. een servicebalie onderbrengen bij bijvoorbeeld de plaatselijke bloemist). NS heeft, na intern beraad, toegezegd hierover met ons de komende tijd het gesprek aan te gaan. 17-03-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 De Raad van Bestuur van NS heeft begin januari definitief een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers die normaliter op het station of perron aanwezig zijn, verdwijnen. De Ondernemingsraad van NS wordt de komende maand nog in de gelegenheid gesteld om beroep aan te tekenen tegen dit besluit. De implementatie van de plannen zal naar verwachting in februari van start gaan. Gedeputeerde Olthof heeft begin 2022 een gesprek gehad met de Regiodirecteur van de NS. Er wordt binnen de NS, op verzoek van gemeenten en provincie, bekeken wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen tijdens

						de implementatie (bijv. specifieke oplossingen voor minder-validen, samenwerken met busvervoerder bij het aanbieden van reisinfo etc.). Medio februari zal NS hier meer duidelijkheid over kunnen geven. 03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op te heffen op o.a. station Haarlem

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

Optimaal onderhouden snelfietsroutes	M187-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 13-01-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur

						(INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

						GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
Varende fietspaden	M185-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie - te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding om continuïteit en frequentie zeker te stellen - of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: "We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven." De vraag uit de motie 'of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding', is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen terugkoppelen over het onderzoek. 19-04-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: "We

						ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven." De vraag uit de motie 'of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding', is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan

Provincie Noord-Holland

Openstaande moties commissie M&B 31 oktober 2022

						de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021/ begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht wordt dat dit in eind 2021/ begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
Pont Ilpendam - Landsmeer	M75-2020	Klein, M.C.A. (Christen Unie)	14-09-2020	Olthof, J.	PS verzoeken GS: • met de gemeenten in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de pont in de vaart te houden	09-08-2022 Deze motie hangt samen met Motie M212-2021 Pontveren Ilpendam en Spaarndam. Die motie is in PS van 7 maart 2022 afgedaan. In navolging daarop volgt ook voor deze motie een afdoeningsvoorstel. In dat voorstel zal dieper worden ingegaan op de oplossing voor de komende

					• daarbij ook te kijken naar creatieve oplossingen zoals bijdragen vanuit het bedrijfsleven • daarbij eveneens te bekijken welke rol de provincie zou kunnen spelen • PS over de uitkomsten te informeren	jaren. Het afdoeningsvoorstel gaat naar verwachting eind sept 2022 naar GS. 19-04-2022 Deze motie hangt samen met Motie M212-2021 Pontveren Ilpendam en Spaarndam. Die motie is in PS van 7 maart 2022 afgedaan. In navolging daarop volgt ook voor deze motie een afdoeningsvoorstel. In dat voorstel zal dieper worden ingegaan op de oplossing voor de komende jaren. 12-01-2022 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Wij zullen begin Q2 een brief aan PS tot afdoening van deze motie doen toekomen. 08-11-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke

						periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Zodra daar meer duidelijk over is zullen we een brief tot afdoening van de motie opstellen. 05-07-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt na het zomerreces. 05-04-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde

						partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt. 07-01-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Wij zullen een brief om afdoening van de motie voorbereiden.

Openstaande toezeggingen commissie M&B 31-10-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek	M&B	20-04-2020	Olthof	Over de verbreding van de brug bij Lisserbroek meldt gedeputeerde dat het college in het najaar terugkomt naar PS voor het vaststellen van een nieuwe scope. Dan wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de opgave, die er ligt voor de regio, door te zetten. Een schriftelijk antwoord op de vraag over de volgende fase in het onderzoek naar het fietspad tussen Lisse en Nieuw Vennep volgt nog.	Op 14 juli 2022 is een realisatieovereenkomst getekend voor de HOV-brug waar ook een fietspad op ligt. Deze overeenkomst is na ondertekening ook naar PS gestuurd. C-ag. M&B 12-09-2022 **Voor het vervolg van het HOV-tracé en het fietspad ligt er een concept Voorlopig Ontwerp en Beeldkwaliteitsplan. Ook is er een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Naar verwachting wordt het PIP in december 2022 ter inzage gelegd. Daarvoor zal een overeenkomst worden getekend. Gelijktijdig met het GS-besluit volgt een brief richting PS.** **(zie verder: Strategische agenda)**
Abri's op het provinciale areaal in de omgeving van Heerhugowaard (lijst toezeggingen)	M&B	15-06-2020	Olthof	N.a.v. de vraag van Statenlid Gringhuis (GL): Er zal een pilot worden gedraaid. Afhankelijk van de uitkomst van de pilot wordt bekeken welke nadere stappen gezet moeten worden. Provinciale Staten worden geïnformeerd over de uitkomst van de pilot.	**Zie evaluatie pilot op C-agenda M&B 31-10-2022**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland	M&B	26-10-2020	Olthof	De gedeputeerde zal serieus kijken of de effecten van thuiswerken kunnen worden meegenomen in de verkeersmodellen.	**De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland bevindt zich in de afrondende fase. De effecten van thuiswerken worden meegenomen in het eindrapport.** Streven is om in **Q1 van 2023** 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.
Vaststellen Uitvoeringsregeling Spaarpalen ter uitvoering van motie 'Spaarpalen voor Verkeersveiligheid'	M&B	14-06-2021	Olthof	Met de gemeenten wordt achteraf geëvalueerd hoe een project is verlopen. Begin 2022 worden de eerste resultaten verwacht. Die worden gedeeld met PS.	We hebben de eerste resultaten inderdaad begin 2022 ontvangen, in de vorm van rapporten van de geplaatste spaarpalen. De laatste spaarpaal heeft in maart in Hilversum gestaan. Inmiddels zijn afrondende gesprekken gevoerd met zowel de marktpartijen (XTNT en communicatiebureau Keijzer) als de gemeenten waar de spaarpaal heeft gestaan. De laatste rapporten moeten nog worden aangeleverd door de gemeenten. **De evaluatie is gereed.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
					In januari 2023 wordt PS hierover geïnformeerd bij de 'Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2022'
Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-2029	Cie. M&B	14-02-2022	Olthof	Bij de Kaderbrief wordt inzichtelijk gemaakt wat de financiële opgave is. Er zullen scenario's worden gepresenteerd. Dan volgt de discussie over het financieel perspectief. Deze actualisatie zal er onderdeel van uitmaken. De heer Terwal vroeg aandacht voor de N203.: Daarbij merkte de heer Hollebeek direct op dat een wegverbreding ten koste van de natuur gaat. De gedeputeerde spreekt met Uitgeest en Castricum over korte termijn maatregelen. Eind maart 2022 staat een vervolggesprek op de planning. In de studiefase, richting het groot onderhoud, wordt een veilige inrichting van de weg serieus meegenomen. De gedeputeerde belooft met de andere diensten te kijken wat de consequenties zijn van 60 km. Hij zal de Staten daar dan over informeren. In de studiefase richting de voorbereiding van het Groot Onderhoud in 2028 wordt de verbreding van de weg meegenomen. De gedeputeerde staat open voor een gesprek met de West-Friese gemeenten over de knelpunten op de	**Zie perspectiefnota (B-agenda EFB 29-09-2022)**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
				Westfrisiaweg. Afhankelijk van het vraagstuk wordt bekeken wat daarmee kan worden gedaan. De gedeputeerde heeft geen lijst met knelpunten. In het laatste half jaar is de gedeputeerde ook niet benaderd door West-Friese gemeenten om een knelpunt op te lossen. De gedeputeerde zal ambtelijk navragen of een overzicht kan worden verzorgd. Als er een overzicht is dan zal dat aan de Staten worden toegezonden. Gedeputeerde Olthof heeft bij de bespreking over de afrekening van de N23 gezegd dat hij bereid is het gesprek aan te gaan, op het moment dat er knelpunten zijn. Hij meent niet te hebben toegezegd dat hij actief bij alle gemeenten langsgaat om navraag te doen. De gedeputeerde heeft binnenkort een regionaal overleg (PVVB) met de wethouders Mobiliteit. Hij zal dit punt aan de orde stellen.	
Agenda Slimme en Schone Logistiek	PS	04-04-2022	Olthof	Aan het eind van het jaar komt het college samen met gemeenten en per regio met een concrete Uitvoeringsagenda. In breder verband wordt het behalen van klimaatambities gemeten. Er kan in het kader van deze Agenda worden gemeten bijvoorbeeld hoeveel vrachtwagens en binnenvaartschepen zijn geëlektrificeerd. Het resultaat van maatregelen zal met de Staten worden gedeeld.	De regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek is vertraagd door beperkte capaciteit. De planning is nu Q2 2023 voor besluitvorming.
Rondvraag over veiligheid N203	Cie. M&B	12-09-2022	Olthof	De heer **Steeman** (D66) heeft een vraag over de veiligheid op de N203. Gedeputeerde **Stigter** wil graag onderscheid maken	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
				tussen de korte en de lange termijn. De reconstructie wordt voor kostenbesparing gecombineerd met groot onderhoud. Groot onderhoud is voorzien voor 2028, daarom wordt volgend jaar met de voorstudie begonnen. Het vertrekpunt van de studie is om alle mogelijkheden in beeld te brengen. De afstand tussen autoweg en fietspad moet vergroot voor de veiligheid. Er wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor snelheidsverlaging, wat fysieke aanpassing van de weg vraagt. Dit is groot onderhoud, voor de lange termijn. Dat geldt ook voor de fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad. Voor de korte termijn komt er volgende maand een kantmarkering op het fietspad. Komende winter/begin volgend jaar wordt een natuurlijke haag geplaatst in de berm, tussen autoweg en fietspad. Tevens zal een inhaalverbod worden gerealiseerd. Dat is wat de provincie op korte termijn gaat doen. De provincie zal ook de gemeente/ OM benaderen om de snelheidscontroles te intensiveren. De heer **Terwal** (VVD) vraagt of in de trajectstudie ook naar de mogelijkheid voor een wegverbreding wordt gekeken, zoals eerder door gedeputeerde Olthof is gezegd. Gedeputeerde **Stigter** reageert dat de vragen zijn gericht op de veiligheid van fietsers. Bij groot onderhoud wordt gekeken naar alle typen maatregelen	**In de nacht van 4 op 5 oktober is aan beide kanten van het fietspad een geribbelde kantmarkering streep aangebracht.** **Bij de trajectstudie voorafgaand aan het groot onderhoud (nu gepland) 2028 wordt gekeken naar het gewenste en mogelijke dwarsprofiel met inbegrip van de breedte van de weg, met de ambities die passen conform de CROW-richtlijnen.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
				en daar zal ook ongetwijfeld een verbreding van de weg zelf aan de orde zijn.	
Motie Vreemd 'Opschorten taaleis' voor chauffeurs van Liberaal NH, ChristenUni en DENK	PS	19-09-2022	Olthof	Gedeputeerde **OLTHOF**: Deze motie wil ik ontraden. Niet, omdat ik het er niet mee eens ben, maar omdat deze motie wat te kort door de bocht is. Daar wordt de indruk gewekt dat de taaleis het enige is waar iemand aan moet voldoen. Er zijn meer eisen. Dus wat ik op dit moment aan het doen ben: we zijn in gesprek met Transdev o.a. over uiteindelijk het gebrek aan personeel en dan zullen we het punt inbrengen van 'wat is er mogelijk inderdaad met deze misschien nieuwe Noord-Hollanders'; en kunnen zij een plek krijgen bij het opvullen van die vacatures? Dat gaat verder dan de taaleis. De taaleis is er een van overigens. Daar hebben we al de bevoegdheid om daar tijdelijk van af te wijken. Ik ga het gesprek aan om eigenlijk alle punten waar ze aan moeten voldoen, om die te bespreken met Transdev.	**Om een bus te mogen besturen dient aan onderstaande – wettelijke – eisen te worden voldaan:** - **Minimumleeftijd 18 jaar (conform pilot jonge buschauffeur, verplicht met code 95) / 21 jaar;** - **In het bezit van rijbewijs B (personenauto) + rijbewijs D (autobus);** - **Chauffeursdiploma CCV-B Personenvervoer (indien geboren na 30 juni 1955);** - **Geldige Medische Verklaring van een gecertificeerde bedrijfsarts.** **Daar kan de provincie geen ontheffing voor geven. Daarnaast heeft de provincie in het Programma van Eisen extra eisen opgenomen zoals een taaleis, etc. etc. (zie bijvoorbeeld hoofdstuk 9 Programma van Eisen Gooi en Vechtstreek). Van een aantal van deze eisen kunnen we (tijdelijk) afwijken, zoals dus de taaleis.**

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
					Aan een eis als een verkeersveilige en comfortabele rijstijl willen we niet tornen. We zijn regulier, ook hierover, in gesprek met Transdev. Hiermee is aan deze toezegging voldaan.
Verkeersveiligheid Zeeweg N200 (C- naar B-verzoek dhr. Steeman - D66)	Cie. M&B	29-09-2022	Olthof	Gedeputeerde heeft kennisgenomen van het aangepaste voorstel van de Fietsersbond om de snorscooters te weren van het fietspad. Hier wordt serieus naar gekeken. Gedeputeerde Olthof doet de toezegging dat hij de trajectstudie naar voren haalt. De gedeputeerde is voornemens de maatregelen niet pas over zes jaar door te voeren maar voor nu ligt er nog geen planning. De toezegging is een redelijke planning en die wordt gecommuniceerd.	
Beschikbaarheids-vergoeding OV	Cie. M&B	29-09-2022	Olthof	Vandaag heeft overleg plaatsgevonden met collega's uit het land en er lijkt beweging te zitten in het overleg met de staatssecretaris. Helaas kan de gedeputeerde nog niet veel prijsgeven over de inhoud van deze gesprekken. Gedeputeerde belooft de commissie te informeren zodra bekend is wat de effecten zijn. Er is een indexatie van de ov-tarieven met ruim 7%, hierin is de verhoging van de energiekosten	De landelijke index voor de OV tarieven (LTI) is vastgesteld op 7,24%. In onze concessies heeft de provincie opgenomen dat de vervoerder de tarieven mag laten stijgen met de gemiddelde LTI. Daartoe mag de vervoerder voorstellen doen die eerst bij het Rocov voor advies voorgelegd moeten worden. Na verwerking van dit advies zal de vervoerder dan een

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	PFH	Inhoud	Stand van zaken
				meegenomen. Wat dit betekent voor prijs van de ov-tickets is nog niet duidelijk. Gedeputeerde informeert de commissie nog hierover.	tariefaanvraag doen bij de provincie. Wij toetsen dit, maar als voldaan wordt aan de gemiddelde LTI, geven wij akkoord. Begin november verwachten wij de formele tariefaanvraag 2023.

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**20-02**			
Commissies Algemeen														
1e Begrotingswijziging													allen	2022: 1e Begrotingswijziging 14-02 M&B, 07-03 PS 2023: 1e Begrotingswijziging 20-02 M&B, 06-03 PS
2e Begrotingswijziging													allen	2022: 2e Begrotingswijziging 12-09 M&B, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging														2022: laatste Begrotingswijziging 01-12 M&B, 19-12 PS Let op: de commissievergadering is verplaatst van 5-12 naar 1-12
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 20 juni in commissie M&B (A-agenda) en 4 juli in PS
Begroting													allen	2022: 31 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 14 november in PS
Mobiliteit/ Bereikbaarheid														
Algemeen													Olthof	12-09-2022 technische briefing financiële opgaven infrastructuur met uitnodiging van cie. EFB
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)													Olthof	28-09-2020 Technische briefing (met uitnodiging van de cie. EFB) 26-10-2020 Voordracht in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Nadere invulling van de duurzaamheidsambities binnen de infrastructurele projecten 2021-2023 zoals eerder aangekondigd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). 22-04-2021 Voordracht Duurzaamheidsambities provinciale infrastructuur '21-'23 in cie. M&B, 17-05-2021 in PS
Bijpraatmoment Rocov-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer NH)													Olthof	Halfjaarlijks bijpraatmoment over recente ontwikkelingen. Het is gebruikelijk dat Rocov de cie. 2 x (soms 1 x) per jaar informeert. Voorafgaand aan M&B 21-03-2022 Voorafgaand aan M&B 12-09-2022 **Na verkiezingen 15 maart 2023**
Verkeersveiligheid													Olthof	17-01-2022 C-agenda Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022. 14-02-2022 C-agenda Infrastructuursubsidies 2022 en jaarverantwoording 2021 09-05-2022 C-agenda Regionale contourendocumenten verkeersveiligheid Expertmeeting verkeersveiligheid en gedrag: 12 september 2022 Verkeersveiligheid Zeeweg N200: 29-09-2022 Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten C (20-06-2022) – naar B-verzoek PvdD 29-09-2022 Verkeersveiligh. Zeeweg N200, C (12-09-2022) - naar B-verzoek D66 **Verwacht 20-02-2023: Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2022 (C-agenda)**
Snelheidsinrichting N-wegen														09-05-2022 Technische briefing (verzoek GL 7 maart 2022)
Perspectief Mobiliteit (v/h Agenda Mobiliteit)													Olthof	*Perspectief Mobiliteit* is de nieuwe titel van Agenda Mobiliteit. Onder de nieuwe naam *Perspectief Mobiliteit* bespreekt GS graag: 22-04-2021 concept-Agenda Perspectief Mobiliteit (B-agenda) 06-09-2021 voordracht definitief Perspectief Mobiliteit (A-agenda) (13-09 in PS)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**20-02**			
Verbinding A8-A9 / Landschapsplan													Olthof	Juni 2019: Dit onderwerp maakt deel uit van het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken” 11-01-2022 19.00-21.00 uur technische sessie Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9, met uitnodiging van de commissie EFB 17-01-2022 Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9 (A-agenda), met uitnodiging van de commissie EFB *Krommenie/Assendelft:* Informeren over het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft cie M&B april 2021 (C-stuk) **31-10-2022 cie. M&B Brief over aanbieden Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 door ministerie OCW aan UNESCO, incl. afdoeningsvoorstel M4-2022 Modal shift voor leefbaarheid langs N203**
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek													Olthof	Juni 2019: dit onderwerp staat in het coalitieakkoord “duurzaam doorpakken”: *Netwerkstudie Haarlemmermeer* PNH start samen met Haarlemmermeer (penvoerder) en Vervoerregio Amsterdam een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (zie brief 1440252/1440261 van 24-06-2020, C-agenda alle commissies aug. 2020). 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 Gezamenlijke actie-agenda netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda) *Bennebroekerweg* Begin oktober 2020 hebben wij u geïnformeerd over de intentieovereenkomst die wij hebben afgesloten met onze partners de Vervoerregio en gemeente Haarlemmermeer. Cie M&B 22 maart 2021 (C-agenda) Aanpak en een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de gecombineerde verkenning- en planfase. In de SOK maken wij afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg voor het komende jaar. Gedurende het jaar werken we toe naar een voorkeursalternatief voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg. Op 14 juli 2022 is een realisatieovereenkomst getekend voor de HOV-brug waar ook een fietspad op ligt. Deze overeenkomst is na ondertekening ook naar PS gestuurd. C-agenda M&B 12-09-2022

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**20-02**			
Broek in Waterland													Olthof	De gekozen vorm van co-creatie is ingezet door PS en wordt doorgezet in de vervolgaanpak. Het Plan van Aanpak voor het vervolg zal in april 2020 worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zal dit door GS worden vastgesteld. De aanpak is in lijn met het reeds doorlopen proces. Als onderdeel hiervan worden de commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid uitgenodigd voor specifieke inloopavonden/workshops. In Q4 2020 wordt een moment gezocht om de commissie bij te praten over deze aanpak. 26-10-2020 Nota vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland, N247 (B-agenda) De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. Door extra uitvragen en kosten studie en o.a. corona verschuift dit. 20-06-2022 cie. M&B stand van zaken (C-stuk) 06-07-2022 Atelier waarin eerste conceptontwerpen worden besproken met bewoners en belanghebbenden (cie. M&B als toehoorder) Na de zomervakantie volgt nog één atelier waarin de resultaten van de onderzoeken en de MKBA worden gepresenteerd. Afsluitend zal er een inloopavond komen waarin de eindresultaten van deze vervolgstudie worden getoond (cie. M&B kan daar in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden over deze resultaten) **Oktober 2022 De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland bevindt zich in de afrondende fase.** **Streven is om in Q1 van 2023 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.** **20-02-2023** cie. M&B (B-stuk) De verwachting is dat in **Q2** 2023 een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.
N247-16, Bereikbaarheid Waterland													Olthof	29-11-2021 Voortgang project N247-16, Bereikbaarheid Waterland (B-agenda) 14-02-2022 Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2, 07-03 in PS
Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland													Olthof	Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: De eerste stap is gezet: het verbeteren van de spoorverbinding tussen Amsterdam/Haarlem en Zandvoort. De regio is uitgenodigd om voorstellen te doen hoe om te gaan met het resterende budget.

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**20-02**			
														Omdat er natuurlijke momenten zijn om aanpassingen door te voeren in de concessies (herijking NHN in 2021, HIJ in 2022 en start nieuwe concessie GV in 2021), gebruiken we Q2 en Q3 2020 voor de inventarisatie. In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. In de ketenaanpak worden alle OV gerelateerde werkzaamheden met elkaar in verband gebracht en met andere beleidsvelden/programma's, zoals OV-knooppunten/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. OV Toekomstbeeld: De provincie Noord-Holland werkt samen met vervoerders en overheden in de regio aan een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk dat in 2040 gerealiseerd moet zijn. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal eerst nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Na vaststelling van het ROVT eind 2019 is de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2020 geïnformeerd over de voortgang van het vervolg op het ROVT: - 20 januari 2020 : B-agenda – kenmerk 1309457/1309462; - 31 augustus 2020 : C-agenda – kenmerk 1440972/1440978; - 30 november 2020 : B-agenda – kenmerk 1510902/1519010. 15-02 vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 01-03-2021 Technische briefing Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis 22-03-2021 Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis (B-ag) 06-09-2021 Beschikbaarheidsvergoeding 2021 en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland (C-agenda) 14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda) Naar verwachting cie 20-6 informeren PS OV: • De Beschikbaarheidsvergoeding OV • Transitieplan OV Noord-Holland • Het nieuwe betalen/EMV betalen • Betaalbaarheid van het OV • De voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg ROVT 20-06-2022 Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer en transitieplan Openbaar Vervoer (B-agenda) 20-06-2022 Verzamelbrief met ontwikkelingen en stand van zaken Openbaar Vervoer (B-agenda) 29-09-2022 Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV (B-agenda) **01-12-2022 cie. M&B OV tariefaanvraag 2023 (C-stuk)**
Fiets													Olthof	31-08-2020 Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk 2020 en intentieverklaring doorfietsroute regio Alkmaar (C-agenda)

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

	2022									2023		Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	**17-01**	**14-02**	**21-03**	**09-05**	**20-06**	**12-09**	**29-09**	**31-10**	**01-12**	**23-01**	**20-02**			
														briefing “Projecten iMPI” 23-01-2023 Halfjaarlijkse technische briefing “Projecten iMPI” 20-02-2023 Actualisatie iMPI, 06-03-2023 in PS
investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														De investeringsstategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) heeft raakvlakken met de commissies NLG (biodiversiteit) en RWK (wonen/bereikbaarheid/ruimte). 22-04-2021Technische briefing Algemene beeldvorming iNHi, met uitnodiging van NLG en RWK In plaats van het BOT-overleg op 17-01-2022 een ambtelijke toelichting middels een technische briefing in Q2-2022 en daarna voor bespreking agenderen op de B-agenda. Het ‘instrument’ iNHi wordt voor het eerst toegepast als uitwerking van het nieuwe coalitieakkoord (2023). Daarna zal de toegepaste iNHi (de ‘iNHi 2023-2027’) het formele traject doorlopen van met uiteindelijke vaststelling in PS rond Q4-2023 / Q1-2024. Na vaststelling kunnen de resultaten geborgd worden in het iMPI en vergelijkbare programma’s. 31-10-2022 technische briefing iNHi – prioriteren infrastructuurmaatregelen 20-02-2023 cie. M&B iNHi (B-agenda) – prioriteren infrastructuurmaatregelen na de verkiezingen
Duurzame infrastructuur														01-12-2022 technische briefing duurzame infrastructuur
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 …….
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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 31 oktober 2022

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

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

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

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10554
Extern Zaak ID	1840198
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	4.a
Titel	Infrastructuur: Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 (A-agenda M&B 31-10-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
1840198-1840203 voordracht iMPI 2023.docx
1840198-1840206 iMPI 2023.pdf
Brief aan PS over integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	5 september 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
PS-vergadering	14 november 2022

Toelichting

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering.

Provincie Noord-Holland

2022

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 30 augustus 2022

Onderwerp: integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030

Kenmerk:

Bijlagen: iMPI 2023-2030

1. INLEIDING

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. Dit gebeurt in een gebiedsgerichte vorm. In het iMPI kijken we 8 jaar vooruit, waarvan de laatste 3 jaar een doorkijk is; deze programmering is nog niet volledig.

In deze voordracht leggen wij de volgende besluiten aan uw Staten voor:

a. instemmen met:
   - de opname van investeringsmaatregelen in de studiefase;
   - het schrappen van investeringsmaatregelen;
   - de promotie van investeringsmaatregelen naar de realisatiefase, wat resulteert in een kredietaanvraag;
b. de kredietaanvragen van de maatregelen die promoveren naar de realisatiefase en een aantal kredietverhogingen op te nemen in de voordracht van de Begroting 2023, waar de besluitvorming plaatsvindt;
c. de inhoud van het iMPI 2023-2030 vast te stellen.

2. BELEIDSKADER

De beleidskaders voor de langere termijn voor de provinciale infrastructuur liggen vast in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020-2023 en de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Volgens planning wordt de nieuwe iNHi in 2023 vastgesteld.
Ook worden ontwikkelingen, zoals duurzaamheid en innovatie, in deze documenten beschreven. De NIKG en de iNHi vormen de kaders voor het iMPI.

3. FINANCIËN

Inflatie

Zoals wij in onze brief van 13 april jl. (kenmerk 1812709/1812843) hebben gemeld, zijn door de COVID-19 pandemie en de oorlog in Oekraïne de prijzen voor aanleg en onderhoud van onze provinciale (vaar-)wegen enorm gestegen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door hoge energieprijzen, schaarste aan grondstoffen en hoge productiekosten van bouwmaterialen.
Voor een aantal realisatieprojecten wordt daarom een aanvullend krediet aangevraagd (zie hoofdstuk 5 van deze voordracht) en naar verwachting zullen meer realisatieprojecten volgen.

Uiteraard heeft de inflatie ook grote gevolgen voor de geprogrammeerde maatregelen in de studie- en planfase van het iMPI. De huidige inflatie is niet verwerkt in de berekende budgetbehoefte, omdat de prijzen zo volatiel zijn dat schattingen snel zijn achterhaald.
Voor vervangingsinvesteringen is een vast bedrag beschikbaar voor inflatie. Dit bedrag dekt echter de huidige inflatiecijfers niet. Het budget voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen wordt niet geïndexeerd. Dit betekent dat voor alle investeringen de beschikbare ruimte afneemt.

Dekking kredietaanvragen bij Begroting 2023
In de begroting zijn stelposten opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van investeringen[1]. Op basis van de kredietbesluiten worden de stelposten na ingebruikname van de investeringsprojecten verlaagd, waarbij de kapitaallasten gelijktijdig worden verhoogd (communicerende vaten). In de stelpost voor zowel de Vervangings- als Verbeter- en Uitbreidings-investeringen is voldoende ruimte voor de huidige kredietaanvragen bij de Begroting 2023.

Het verloop van de stelposten wordt op basis van de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen doorgerekend. In de doorrekening zien we dat door capaciteitsgebrek binnen het ambtelijke apparaat vertraging is opgetreden in de voorbereiding, waardoor projecten later worden gerealiseerd en de verwachte investeringen naar latere jaren doorschuiven.

In onderstaande tabel is te zien dat in de stelpost Vervangingsinvesteringen in 2026 onvoldoende ruimte is wanneer alle vervangingsprojecten in de studie- en planfase conform de huidige programmering worden uitgevoerd.

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
huidige stand stelpost	0,14	0,82	1,57	1,38	2,27	3,17	4,05	4,95	5,85
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2023	0,14	0,75	1,51	1,05	1,94	2,84	3,72	4,62	5,52
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2023-2030	0,14	0,75	1,43	0,13	-0,26	0,16	0,11	-0,48	-0,16

In onderstaande tabel is te zien dat in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de realisatie van de verbeter- en uitbreidingsprojecten in de planfase. De realisatie van de huidige studieprojecten kunnen vanaf 2028 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Vanwege de lange doorlooptijd van de voorbereiding van projecten kan dit betekenen dat volgend jaar al een project niet kan promoveren naar de planfase[2].

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 e.v.
huidige stand stelpost	0,51	0,76	0,49	0,96	1,34	1,21	0,84	0,84	0,84
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2023	0,23	0,44	0,12	0,58	0,96	0,83	0,46	0,46	0,46
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI2023-2030	0,23	0,43	0,04	0,37	0,65	0,52	0,15	0,15	0,15
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2023-2030	0,23	0,41	0,01	0,13	0,09	-0,24	-0,93	-0,93	-4,34

[1] Voorbeeld: een reconstructie van een weg van € 50 mln wordt in 50 jaar afgeschreven. Dit betekent 50 jaar lang een kapitaallast van € 1 mln.
[2] Voorbeeld: een promotiebesluit naar de planfase wordt in 2023 genomen, het project is in 2027 gerealiseerd en leidt in 2028 tot kapitaallasten.

Harde keuzes programmering
Gegeven de huidige programmering en de geschetste ontwikkelingen worden naar verwachting de grenzen van beide stelposten binnen enkele jaren bereikt en mogelijk sneller dan uit voorgaande tabellen is op te maken.
In de programmering moet nog scherper worden gestuurd op de balans tussen kosten, prestaties en risico's. Vervangingsinvesteringen zijn onvermijdelijk; onderzocht wordt of het moment van vervanging kan worden uitgesteld of de scope kan worden gereduceerd. Bij verbeter- en uitbreidingsinvesteringen worden keuzes voorzien een maatregel wel of niet te realiseren of een beperkte scope uit te voeren.

4. OPNAME EN PROMOTIE VAN INVESTERINGSMAATREGELEN

Voor het iMPI 2023-2030 stellen wij voor:

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen op te nemen in de studiefase:
a. alg-46, Aanleg bermverharding
b. N194-01, Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde, Obdam
c. N197-05, Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg*)
d. N200-05, Trajectstudie N200a
e. N203-17, Trajectstudie N203c, gedeelte A9-N513
f. N203-18, Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513
g. N206-05, Smal fietspad N206, gedeelte Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg*)
h. N206-06, Verharding fietspad N206, gedeelte nabij Woestduinweg-Vogelenzang*)
i. N239-09, Tijdelijke maatregel kruispunt N239-Agriport/Coppershorn
j. N242-27, Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude*)
k. N242-28, Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg*)
l. N512-07, Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom)*)
m. N524-01, Smalle fietspaden langs de N524, gemeente Hilversum*)

*) Deze maatregelen waren onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten (alg-43) en zijn nu als aparte maatregelen in het iMPI opgenomen; project alg-43 is geschrapt (zie hieronder).

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregel te promoveren naar de planfase:
a. N240-05, Aanleg rotonde kruispunt N239-N240 en parallelweg N240

de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregel te promoveren naar de realisatiefase (=nieuwe kredietaanvraag):
a. N240-16, Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes

de volgende vervangingsmaatregelen op te nemen in de studiefase:
a. K19w-a-01, Vervanging oevertraject vaarwegvak 27 - Ringvaart West
b. N244a-07, Gefaseerde bomenkap en aanplant – 2e fase

de volgende vervangingsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase (= nieuwe kredietaanvraag):
a. K06-10, Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis
b. K20z-b-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 13
de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen te schrappen uit de studiefase:
a. alg-43, Programma provinciale fietsknelpunten
b. N205-05, Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207

de volgende vervangingsmaatregel te schrappen uit de planfase:
a. N197a-01, Vervanging - km 5,6 tot 6,0 - Wegconstructie

De maatregelen, waarvoor krediet wordt aangevraagd, zijn in paragraaf 5 nader omschreven. In het iMPI staat een uitgebreidere omschrijving van alle verbeter- en uitbreidingsmaatregelen en van een aantal vervangingsmaatregelen.

5. KREDIETAANVRAGEN

In de voordracht van de Begroting 2023 worden voor de uitvoering van het iMPI de volgende kredieten (exclusief btw) aangevraagd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen krediet-aanvragen van maatregelen, die promoveren naar de realisatiefase en kredietverhogingen van maatregelen die al in realisatie zijn. Door verschillende redenen zijn wij bij meerdere maatregelen geconfronteerd met extra kosten, waardoor de bestaande kredieten moeten worden verhoogd. In deze paragraaf geven wij een korte financiële toelichting, een omschrijving van de maatregel, de reden van de kredietaanvraag en de dekking van het krediet.
Bij projecten die bestaan uit meerdere maatregelen (bijvoorbeeld zowel vervanging als verbetering/uitbreiding) worden de kredieten separaat aangevraagd vanwege het bestaande financiële onderscheid tussen vervanging en verbetering/uitbreiding. De toelichting van deze projecten is wel gebundeld. De kredietaanvragen zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Verbeter- en uitbreidingsmaatregelen

project-nummer	Begroting 2023 kredietbesluiten verbeter- en uitbreidingsmaatregelen	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	bijdragen derden	provinciaal financieringsbudget		totaal krediet
					reserve OPI	t.l.v. kapitaal-lastenbudget	
HOV-03	HOV in 't Gooi	115.335.000	10.100.000			10.100.000	125.435.000
HOV-07	HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ)	42.425.500	3.500.000			3.500.000	45.925.500
HOV-14	HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland	8.856.000	3.386.000	2.669.600		716.400	12.242.000
N231-17	Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport Aalsmeer	1.760.000	1.102.000			1.102.000	2.862.000
N201-29a	Verbreding Cruquiusbrug	9.700.000	2.870.000	332.400		2.537.600	12.570.000
N240-16	Bermverharding N240, ged. Slootdorp-De Haukes		700.000	102.050		597.950	700.000
	Totaal kredietbesluiten		**21.658.000**	**3.104.050**	**0**	**18.553.950**	

Vervangingsmaatregelen

project-nummer	Begroting 2023 kredietbesluiten vervangingsinvesteringen	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet
25C02A-91	25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A	wegen	12.250.000	5.455.000	17.705.000
K06-10	K06-10 - Vervanging - Braaksluis (14G28) wachtplaats Noord en Zuid	vaarwegen	0	1.285.000	1.285.000
K20z-b-01	K20z-b-01 - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km, 8.15) tot Sluis Purmerend	vaarwegen	0	12.205.000	12.205.000
K18a-01	K18a-01 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijsloot bij km. 7,8	vaarwegen	2.355.000	225.000	2.580.000
K18b-01	K18b-01 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart; zijsloot bij km. 7,8 Medemblik	vaarwegen	5.654.000	530.000	6.184.000
K20n-a-01	K20n-a-01 - Vervanging - 55,5 km - 44,9 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar Noord - St. Maartensvlotbrug	vaarwegen	1.635.000	350.000	1.985.000
K20a-01	K20a-01 - Vervanging - 44,9 km - 38,4 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord	vaarwegen	3.400.000	720.000	4.120.000
K20/10/09-b-01	K20/10/09-b-01 - Vervanging - 38,4 km - 32 km - Vaarwegvak 7 - Noordhollandsch Kanaal: Gat van de meer (Akersloot) - Splitsing Omval	vaarwegen	2.800.000	600.000	3.400.000
N197a-01	N197a-01 - Vervanging - 5,6 km - 6 km - Wegconstructie	wegen	betreft eenmalige afschrijving ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen		
	Totalen		**28.094.000**	**21.370.000**	**49.464.000**

Nieuwe kredietaanvragen

a. **N240-16, Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes € 700.000**
Financieel: € 597.950 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidings-investeringen. Het Rijk geeft een subsidie van € 102.050.
Uitvoering: 2022-2023
Omschrijving maatregel: De N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes, heeft een rijbaan van 5,85 meter. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt aan de westzijde van de weg bermverharding aangebracht.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en de aanbesteding kan worden opgestart.

b. **K06-10, Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis € 1.285.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
Uitvoering: 2022-2023
Omschrijving maatregel: De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis naderen einde levensduur en worden vervangen.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en de aanbesteding kan worden opgestart.

c. **K20z-b-01 Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 13 € 12.205.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
Uitvoering: 2022-2024
Omschrijving maatregel: Vaarwegvak 13 maakt deel uit van het Noordhollandsch Kanaal tussen de duiker onder de busbaan Purmerend en sluis Purmerend. Een deel van de bestaande (houten en betonnen) oeverconstructies in dit vaarwegvak nadert einde levensduur en wordt daarom vervangen.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en de aanbesteding kan worden opgestart.

Kredietverhogingen

d. **HOV-03, HOV in ’t Gooi € 10.100.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidings-investeringen.
Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 115.335.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 125.435.000.
Binnen het project was een reservering van € 9.500.000 voor het opvangen van tegenvallers. Deze reservering is in 2019 vervallen en ingezet ter dekking van het nieuwe coalitieakkoord.
Uitvoering: 2019-2022/2023
Omschrijving project: De aanleg van een HOV-verbinding tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum. De regio krijgt hiermee een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere. Belangrijk onderdeel is de aanleg en uitbreiding van P+R-terreinen met HOV-haltes. Daarnaast wordt het leefklimaat en de verkeersveiligheid verbeterd en de natuur versterkt (natuurbrug bij Anna's Hoeve). Met de ondertunneling van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum wordt bovendien een groot knelpunt van de Hilversumse ring opgelost.

Reden kredietaanvraag:

1. ***Prijsstijgingen (€ 8.100.000)***
   Het afgelopen anderhalf jaar zijn de prijzen van arbeid en grondstoffen enorm toegenomen. Voor het grootste uitvoeringscontract (in deelproject Laren-Hilversum) is het indexeringsrisico van de aannemer overgenomen. Door eerdere prijsstijgingen was al circa € 2.000.000 meerkosten voorzien. Met de recente prijspeilstijgingen komt daar naar verwachting € 2.000.000 extra bij.
   Voor de deelprojecten Blaricum en Eemnes zijn de kostenramingen geactualiseerd naar prijspeil december 2021 (circa € 1.100.000 extra). Dit jaar wordt nog circa € 15.000.000 aanbesteed. De verwachting is dat door de recente schaarste in grondstoffen en arbeidskrachten de aanbiedingen circa 10-20% hoger liggen. Om geen risico in de gunning te lopen, wordt hiervoor nog € 3.000.000 extra krediet aangevraagd.
2. ***Meerkosten door onvoorziene, noodzakelijke ontwerpaanpassingen (€ 2.000.000)***
   Bij de uitwerking van ontwerpen en in de uitvoering van het contract Laren-Hilversum zijn diverse kostenverhogende ontwikkelingen geweest. In Hilversum heeft vertraging door onder andere een rechtszaak en coronamaatregelen voor hogere kosten bij de aannemer en de opdrachtgevers (PNH en ProRail) gezorgd. Ook bleek een aantal contractwijzigingen nodig voor onder andere een extra damwand in het talud van de A27 en aanpassingen in het ontwerp (o.a. door eisen van de Welstandscommissie, inspraak inzake verkeersveiligheid en gesprekken met Rijkswaterstaat).
   Een deel van de meerkosten wordt opgevangen door diverse versoberingen door te voeren en de post onvoorzien in te zetten, maar dat is onvoldoende voor alle contractwijzigingen.

c. **HOV-07, HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ) € 3.500.000**

Financieel: Het krediet komt vooralsnog ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Met de partners wordt overlegd over een aanvullende bijdrage conform de afgesproken verdeelsleutel in de samenwerkingsovereenkomst. Zodra hier definitieve afspraken over zijn gemaakt, wordt de dekking van dit krediet aangepast.
Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 42.525.500. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 45.925.500.
Uitvoering: 2019-2021
Omschrijving project: Het tracé loopt van de Fokkerweg (Haarlemmermeer) naar de Poelweg (Uithoorn). Er is een vrije busbaan op de ‘oude’ N201 gerealiseerd. Daarnaast is de N196, gedeelte Fokkerweg-Legmeerdijk, versmald van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Tevens is een fietstunnel en een fietsoverdoorgang onder de Aalsmeerderbrug gerealiseerd.
Reden kredietaanvraag:
Het werk is vorig jaar al opgeleverd, maar aangezien er nog geen overeenstemming was over de hoogte van de door de aannemer ingediende claims, is de kredietaanvraag uitgesteld tot nu er wel overeenstemming is.

1. Een vertraging van 5 maanden in de mijlpaal “busbaan gereed” door knelpunten met bestaande kabels en leidingen en een daaruit volgende ontwerp- en faseringswijziging van de fietstunnel Legmeerdijk. Hiervoor heeft de aannemer een claim ingediend.
2. Diverse contractwijzigingen en onvoorziene omstandigheden.
3. Claims met betrekking tot coronamaatregelen en onderzoeken naar stikstof.
4. Hogere projectteamkosten door de opgelopen vertraging.

d. **Bereikbaarheid Royal FloraHolland**

Maatregel HOV-14, HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland ***€ 3.386.000***

Financieel: € 716.400 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. De VRA geeft een subsidie van € 2.669.600.
Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 8.856.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 12.242.000.

Maatregel N231-17, Ongestoord Logisitieke Verbinding Greenport Aalsmeer ***€ 1.102.000***

Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 1.760.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 2.862.000.
Het totale krediet voor Bereikbaarheid Royal FloraHolland is € 15.104.000.
Uitvoering: 2022-2023
Omschrijving project: Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland en het in aanleg zijnde Experience Center Floriworld kan de route voor buslijnen 357 en 358 met 6 minuten worden versneld. De huidige haltes worden opgeheven. Over de N231 wordt een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken. Daarnaast realiseert de provincie een extra ingang op de Legmeerdijk (N231) ten noorden van de hoofdingang en de gemeente Aalsmeer realiseert een extra uitgang langs de Middenweg naar de N201.
Reden kredietaanvraag: Bij de Eerste Begrotingswijziging 2022 is een aanvullend krediet aangevraagd, waarbij rekening is gehouden met 10% risicoreservering om eventuele tegenvallers op te vangen (o.b.v. kostenraming december 2021). Na aanbesteding bleken de inschrijvingen echter hoger uit te vallen, vanwege kostprijsstijgingen (zie ook onze brief van 19 juli 2022, kenmerk 1856428/1856432). De raming is geactualiseerd naar prijspeil april 2022; een prijsstijging van 12,4% ten opzichte van december 2021. Daardoor is er onvoldoende budget om het werk te gunnen. Daarnaast zijn de capaciteitskosten gestegen.

e. **Cruquiusbrug**

Maatregel N201-29a, Verbreding Cruquiusbrug ***€ 2.870.000***

Financieel: € 2.537.600 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidings-investeringen. De VRA geeft een (aanvullende) subsidie van € 332.400.
Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 9.700.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 12.570.000.

Maatregel 25C02A-91, Vervanging Cruquiusbrug A ***€ 5.455.000***

Financieel: € 5.320.000 komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (wegen).
Voor deze maatregel is reeds een krediet beschikbaar van € 12.250.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 17.705.000.
Het totale krediet voor de vervanging en verbreding van Cruquiusbrug A is € 30.275.000.
Uitvoering: 2022-2024
Omschrijving project: Gelijktijdig met de vervanging van de Cruquiusbrug A wordt de brug verbreed en een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens wordt het fietspad tussen Heemstede en Cruquius verbreed. Naast de vervanging van Cruquiusbrug A wordt ook groot onderhoud uitgevoerd aan Cruquiusbrug B. Dit onderhoud (ad € 10.960.000) wordt betaald uit de reserve Groot Onderhoud.

Reden kredietaanvraag: Begin 2021 heeft de aanbesteding van het bouwteam plaatsgevonden. De onderhandelingsfase voor gunning van het definitief ontwerp is inmiddels afgerond. De realisatieraming blijkt hoger dan het beschikbare krediet, doordat hierin nog geen rekening is gehouden met de huidige sterke kostprijsstijgingen (materialen en energie) en de verstoorde toeleverancierketens. In het bouwteam zijn afspraken gemaakt hoe om te gaan met de te verwachten onzekerheden op deze factoren tijdens de bouwwerkzaamheden.

f. **Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 16 en 17 € 755.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 8.009.000 (K18a-01: € 2.355.000 en K18b-01: € 5.654.000). Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 8.764.000.
Uitvoering: 2021-2022
Omschrijving project: Het vervangen van de huidige oeverconstructie van de Westfriesche Vaart vaarwegvak 16 (2 km hout voor hout) en 17 (1,6 km hout voor hout), omdat deze einde levensduur naderen. De nieuwe oeverconstructie dient onderhoudsarm te zijn.
Reden kredietaanvraag: Voor de realisatie van beide oevertrajecten is een overeenkomst gesloten. In het contract zijn marktconforme afspraken gemaakt over de indexatie van de kosten en is een verrekeningsbeding van toepassing om latere prijsstijgingen en prijsdalingen tussen offerte en daadwerkelijke inkoop van materiaal (hoofdzakelijk staal) te verrekenen. Als gevolg van extreme prijsstijgingen (mede door de oorlog in Oekraïne) is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen. Om te voorkomen dat de uitvoering niet kan worden afgerond en/of contractuele verplichtingen niet kunnen worden nagekomen, wordt een aanvullend krediet aangevraagd.
Dit is als volgt onderverdeeld:
1. K18a-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 16 €255.000
2. K18b-01, Vervanging over Westfriesche Vaart vaarwegvak 17 € 530.000

g. **Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal, vaarwegvak 4, 5 en 7 € 1.670.000**
Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
Voor dit project is reeds een krediet beschikbaar van € 7.835.000 (K20n-a-01: € 1.635.000, K20-a-01: € 3.400.000 en K20/10/09b-01: € 2.800.000). Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 9.505.000.
Uitvoering: 2021-2023
Omschrijving project: Het vervangen van de huidige oeverconstructie Noordhollandsch Kanaalvaarwegvak 4,5 en 7 (ca. 2,5 km), omdat deze oevers einde levensduur naderen. De nieuwe oeverconstructie dient onderhoudsarm te zijn. De huidige functie dient in stand gehouden te worden volgens de huidige scheepvaartfunctie CEMT4-klasse.
Reden kredietaanvraag: Voor de realisatie van de oevertrajecten 4, 5 en 7 is een overeenkomst gesloten. In het contract zijn marktconforme afspraken gemaakt over de indexatie van de kosten en is een verrekeningsbeding van toepassing om latere prijsstijgingen en prijsdalingen tussen offerte en daadwerkelijke inkoop van materiaal (hoofdzakelijk staal) te verrekenen. Als gevolg van extreme prijsstijgingen (mede door de oorlog in Oekraïne) is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen. Om te voorkomen dat de uitvoering niet kan worden afgerond en/of contractuele verplichtingen niet kunnen worden nagekomen, wordt een aanvullend krediet aangevraagd, dat als volgt is onderverdeeld:
1. K20n-a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 4 € 350.000
2. K20a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 5 € 720.000
3. K20/10/09b-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 7 € 600.000

h. **Aanvulling Algemeen Voorbereidingskrediet planfase B&U** **€ 60.000**
Dit betreft een eenmalige afschrijving ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen. Voor de voorbereiding van projecten in de planfase is een Algemeen Voorbereidingskrediet beschikbaar van € 10.000.000. Bij de toekenning van een uitvoeringskrediet worden de gemaakte voorbereidingskosten teruggeboekt op dit krediet.
Het project N197a-01 wordt echter niet gerealiseerd, waardoor de gemaakte voorbereidingskosten niet kunnen worden teruggestort. Deze kosten kunnen niet kunnen worden gekapitaliseerd en dienen in één keer te worden afgeschreven.

6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

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

mw. R.M. Bergkamp, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 augustus 2022 over het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030;

besluiten:

1. in te stemmen met de opname van de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen in de studiefase:
   a. alg-46, Aanleg bermverharding;
   b. N194-01, Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde, Obdam;
   c. N197-05, Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg;
   d. N200-05, Trajectstudie N200a;
   e. N203-17, Trajectstudie N203c, gedeelte A9-N513;
   f. N203-18, Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513;
   g. N206-05, Smal fietspad N206, gedeelte Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg;
   h. N206-06, Verharding fietspad N206, gedeelte nabij Woestduinweg-Vogelenzang;
   i. N239-03, Tijdelijke maatregel kruispunt N239-Agriport/Coppershorn
   j. N242-27, Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude;
   k. N242-28, Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg;
   l. N512-07, Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom);
   m. N524-01, Smalle fietspaden langs de N524, gemeente Hilversum;

2. in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van de verbeter- en uitbreidings-maatregel N240-16, Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes;

3. in te stemmen met de opname van de volgende vervangingsmaatregelen in de studiefase:
   a. K19w-a-01, Vaarwegvak 27 - Ringvaart West;
   b. N244a-07, Gefaseerde bomenkap en aanplant – 2e fase;

4. in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van de volgende vervangingsmaatregelen:
   a. K06-10, Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis;
   b. K20z-b-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 13;

5. in te stemmen met het schrappen van de volgende verbeter- en uitbreidingsmaatregelen:
   a. alg-43, Programma provinciale fietsknelpunten;
   b. N205-05, Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207;

6. in te stemmen met het schrappen van de vervangingsmaatregel
   N197a-01, Vervanging - km 5,6 tot 6,0 – Wegconstructie

7. de volgende kredietaanvragen op te nemen in de voordracht van de Begroting 2023:

a.	N240-16, Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes	€ 700.000
b.	K06-10, Wachtplaats Braaksluis	€ 1.285.000
c.	K20z-b-01, Vervanging oevertraject vaarwegvak 13	€ 12.205.000
d.	HOV-03, HOV in ’t Gooi	€ 10.100.000
e.	HOV-07, HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ)	€ 3.500.000
f.	HOV-14, HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland	€ 3.386.000
g.	N201-29a, Verbreding Cruquiusbrug	€ 2.870.000
h.	N231-17, Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport	€ 1.102.000
i.	25C02A-91, Vervanging Cruquiusbrug A	€ 5.455.000
j.	K18a-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 16	€ 225.000
k.	K18b-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 17	€ 530.000
l.	K20n-a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 4	€ 350.000
m.	K20a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 5	€ 720.000
n.	K20/10/09b-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 7	€ 600.000
o.	Aanvulling Algemeen Voorbereidingskrediet planfase B&U	€ 60.000

8. en daartoe het iMPI 2023-2030 vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

Provincie
Noord-Holland

integraal MeerjarenProgramma Infrastructuur 2023-2030

INFRASTRUCTUUR

INHOUD

1. Inleiding 3

1.1. Doel document 4

1.2. Provinciale infrastructuur 4

2. Visie en beleidskaders 6

2.1. Beleidskaders 7

2.2. Strategie 8

3. Programmering infrastructuur 10

3.1. Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten 11

3.2. Programmering en projecten 12

3.3. Dekking infrastructuurprojecten 15

3.4. Planning en control cyclus (P&C-cyclus) 16

4. Projecten en programmering 17

4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland 19

4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o. 22

4.3. Gebied 3 - West-Friesland 25

4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond 27

4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland 30

4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid 33

4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek 37

4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's 39

4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding 40

4.10. Geschrapte projecten 41

5. Financieel overzicht programma infrastructuur 42

5.1. Vast en variabel onderhoud 43

5.2. Investeringen 44

5.3. Kapitaallasten 45

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst 47

Bijlage 2: Gebruikte afkortingen 49

1 INLEIDING

Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangings-maatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur.

De maatregelen worden per gebied weergegeven. In het iMPI wordt 8 jaar vooruit gekeken, waarvan de laatste 3 jaar een doorkijk is; deze programmering is nog niet volledig.

1.1. Doel document

Het doel van dit document is inhoudelijk en financieel informeren over het meerjarenprogramma infrastructuur. Het programma is opgesteld binnen de geldende beleids- en financiële kaders. De financiële gegevens in het iMPI vormen de basis voor de Begroting 2023.

Aan Provinciale Staten wordt met de voordracht van het iMPI gevraagd in te stemmen met:
- de opname van nieuwe projecten in de studiefase;
- de promotie van projecten naar de planfase;
- de promotie van projecten naar de realisatiefase;
- het schrappen van projecten.

In de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland 2019 is opgenomen dat kredieten in de voordracht van de Begroting(-swijziging) worden aangevraagd. Door het iMPI voorafgaand aan de Begroting in dezelfde PS vergadering te behandelen, wordt de verbinding tussen de inhoud van de projecten en de besluitvorming over de financiën behouden.

De promotie naar de realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag in de voordracht van de Begroting.
In paragraaf 3.2 wordt de rol van Provinciale Staten bij het opnemen en promoveren van projecten nader uitgelegd.

De uitvoering van vast en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG2020-2023). Dit wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht. Het budget voor vast en variabel onderhoud komt uit de reserves groot onderhoud wegen en vaarwegen. Voor deze werkzaamheden zijn geen kredietaanvragen nodig.

1.2. Provinciale infrastructuur

De provinciale infrastructuur bestaat uit drie netwerken: wegen, vaarwegen en vrijliggende busbanen, ook wel OV-banen genoemd. Langs een groot deel van onze wegen liggen parallelwegen, fietspaden en bermen, die ook eigendom van de provincie zijn. Figuur 1 geeft een overzicht van de drie netwerken.

FIGUUR 1 – PROVINCIALE NETWERKEN: ROOD = WEGEN, BLAUW = VAARWEGEN, GEEL = OV-BANEN (EN TER INFORMATIE: ORANJE = RIJKSWEGEN)

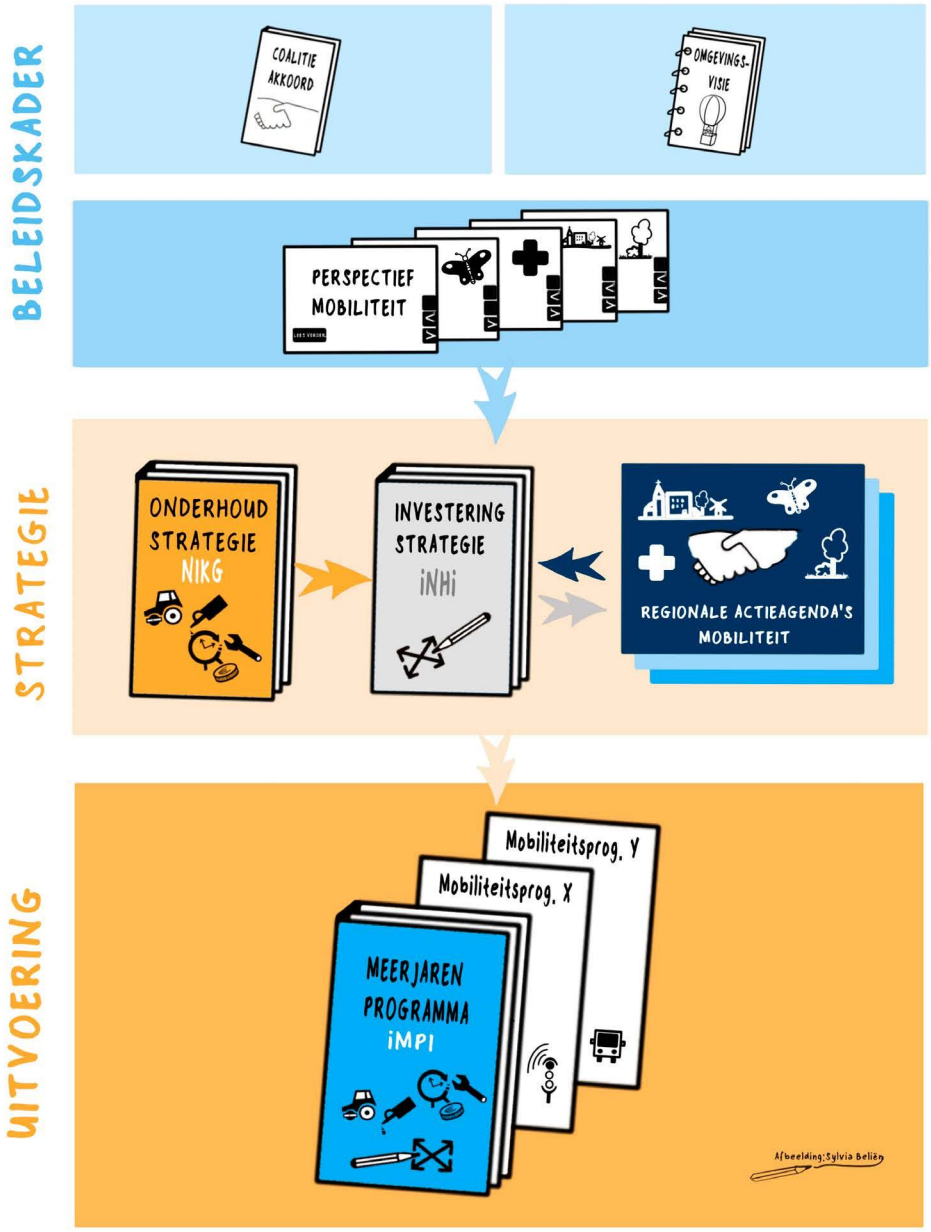
De Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet schrijven voor dat de provincie verplicht is de provinciale infrastructuur in stand te houden. De provincie doet dit door de infrastructuur te onderhouden of te vervangen als het einde van de (technische) levensduur is bereikt.
De provinciale infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. Aanleg, verbetering en onderhoud van de infrastructuur is erop gericht op een duurzame manier optimale prestaties te bereiken op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. In Tabel 1 is de totale omvang van de provinciale infrastructuur weergegeven.

TABEL 1 – HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR

Type areaal	Hoeveelheid (stand 1-1-2022)	Eenheid
Wegen (enkel- en meerbaans)	645	kilometer
Fietspaden	384	kilometer
Vrij liggende busbanen	50	kilometer
Openbare verlichting	11.470	stuks
Verkeersregelinstallaties (VRI's)	256	stuks
Dynamisch route-informatiepanelen (DRIP's)	30	stuks
Haltes/stations/HOV-baan	64	stuks
Haltes langs provinciale wegen	489	stuks
Vaste kunstwerken (incl. ecoducten en tunnels)	525 (resp. 4 en 2)	stuks
Beweegbare kunstwerken (incl. pontjes en sluizen)	65 (resp. 2 en 10)	stuks
Vaarwegen	246	kilometer
Brugbedieningscentrale	1	stuks
Verkeerscentrale	1	stuks
Tunnelcentrale	1	stuks
Steunpunten	8	stuks
Faunapassages/dassenrasters	80/2200	stuks /meters
Bomen	49.169	stuks
Struweel	1.260	hectare
Grasberm	1.492	hectare
Sloten	560	hectare
Slootoevers	70	kilometer

2 VISIE EN BELEIDSKADERS

Het iMPI heeft een relatie met andere documenten die door de provincie Noord-Holland worden opgesteld. In deze documenten staat haar visie en zijn beleidskaders en ontwikkelingen vastgelegd in relatie tot de infrastructuur. In onderstaande figuur is dit weergegeven.



Figuur 2 – Relatie iMPI met andere documenten binnen Provincie Noord-Holland

2.1. Beleidskaders

Op het hoogste niveau draagt de provincie haar langetermijnvisie uit door zich te verbinden aan landelijke akkoorden, convenanten en dergelijke. De nadere uitwerking vindt vervolgens plaats in beleidskaders.

Coalitieakkoord

Bij het uitvoeren van infrastructurele projecten wordt waar mogelijk invulling gegeven aan de speerpunten uit het coalitieakkoord ten aanzien van verduurzaming, verbetering leefbaarheid, energietransitie, klimaatadaptatie en verbeteren biodiversiteit.

In het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken” (2019-2023) is het volgende over de ontwikkeling en instandhouding van provinciale infrastructuur opgenomen:

- **Duurzaamheid en innovatie:** De provinciale infrastructuur moet op termijn voldoen aan onze duurzaamheidsambities. Innovatie is een voorwaarde om de klimaatdoelstellingen te realiseren.
- **Fiets:** Wij investeren in nieuwe snelfietsroutes in de regio’s Alkmaar, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Fietsveiligheid is een randvoorwaarde bij de aanleg en het beheer van provinciale infrastructuur.
- **Faunapassages/bermbeheer:** Om versnippering van natuurgebieden tegen te gaan en de biodiversiteit te versterken, nemen wij de aanleg van faunapassages standaard mee bij de aanleg en het beheer van provinciale wegen. We beheren onze bermen natuurvriendelijk.
- **Zonne-energie:** We gaan onze provinciale wegen en gebouwen optimaal benutten voor de opwekking van zonne-energie.

Individuele projecten op de provinciale infrastructuur, die in het coalitieakkoord worden genoemd, zijn:

- Verbinding A8-A9
- Bereikbaarheid Bollenstreek
- Broek in Waterland
- Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie laat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zien om een hoge kwaliteit van de leefomgeving te kunnen bieden. Hierbij komen de thema’s gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod. Mobiliteit is een van de hoofdthema’s in de Omgevingsvisie.
De nadere uitwerking van het thema mobiliteit in het Perspectief Mobiliteit brengt alle inzichten en beleidskeuzes samen in relatie tot de andere hoofdthema’s zoals verstedelijking, klimaat en energie. Met behulp van onder andere de iNHi en de NIKG kiezen en prioriteren we projecten die deels tot aanpassingen van de provinciale infrastructuur leiden. Deze projecten worden in het iMPI opgenomen.

2.2. Strategie

De strategie voor de langere termijn voor de provinciale infrastructuur ligt vast in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) en de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). Ook worden ontwikkelingen, zoals duurzaamheid en innovatie, in deze documenten beschreven. De NIKG en de iNHi worden elke 4 jaar herzien en vastgesteld door Provinciale Staten. Deze documenten vormen de kaders voor de programmering van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten op onze infrastructuur en voor het uitvoeren van vast en variabel onderhoud.

investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)

De iNHi vertaalt het provinciale beleid naar een concrete belangenafweging voor verbeteringen en uitbreidingen aan de provinciale infrastructuur. De trajecten zijn geprioriteerd op de beleidsonderwerpen verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, doorstroming OV- en wegverkeer, gezonde leefomgeving, ontsnippering natuur en klimaatadaptatie. Trajecten die matig scoren op deze indicatoren, kunnen worden geprogrammeerd in het iMPI als infrastructurele maatregelen nodig zijn. Ook kunnen initiatieven uit de regio, politiek of eigen organisatie worden getoetst op nut en noodzaak. Volgens planning wordt de nieuwe iNHi in 2023 vastgesteld.

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020-2023

De NIKG stelt kaders voor het onderhoud van de provinciale infrastructuur. De NIKG legt de kwaliteitsniveaus vast waaraan de infrastructuur moet voldoen. De beeldkwaliteitsniveaus zijn gebaseerd op de eisen voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid, comfort, aanzien, leefbaarheid en milieu. Met de NIKG is aangesloten op het landelijke ABCD-kwaliteitssysteem van de CROW. Hierin is het hoogste kwaliteitsniveau A, B het basisniveau en D het laagste niveau. De gehanteerde beeldkwaliteitsniveaus bij onze provincie zijn:

TABEL 2 – BEELDKWALITEITSNIVEAU AREAAL

Type areaal	Beeldkwaliteit
Stroomwegen	B
Overige wegen	C
Fietspaden	B
Milieuaspecten bij wegbeheer	B
Vrijliggende busbanen	B
Haltes/stations Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	B
Vaarwegen/oevers	C/D

Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Samen met de partners worden regionale, integrale agenda's opgesteld, waarin de infrastructurele netwerken worden geanalyseerd en met alle ruimtelijke ontwikkelingen in verband worden gebracht. Hieruit volgen integrale maatregelpakketten van de partners die goed op elkaar zijn afgestemd. Dit zijn vaak niet-infra-structurele maatregelen, maar bevatten ook infrastructurele maatregelen gebaseerd op het STOMP[1] -principe. De maatregelen op provinciale infrastructuur worden aangedragen voor opname in de studiefase van het iMPI.

[1] *STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto, waarbij S de meeste prioriteit krijgt en P de minste. STOMP vormt de basis voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit.*

3 PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR

Op onze infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht. Daarbij doorlopen ze een aantal fasen. De projectfasen en het programmeren van projecten worden in dit hoofdstuk toegelicht. De dekking van de kosten van infrastructurele projecten wordt uitgelegd en tot slot wordt aandacht besteed aan de werkafspraken tussen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten over infrastructurele projecten.

3.1. Onderhouds-, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Om de provinciale infrastructuur goed te laten functioneren is onderhoud nodig. Er zijn twee soorten onderhoud: vast en variabel. Wanneer infrastructuur aan het einde van de levensduur is gekomen en de levensduur redelijkerwijs niet door middel van renovatie kan worden verlengd, wordt zij volledig vervangen. Indien sprake is van een verkeersveiligheids-, leefbaarheids- of doorstromingsknelpunt, kan worden besloten de bestaande infrastructuur te verbeteren en/of uit te breiden. De relatie tussen deze activiteiten is weergegeven in Figuur 3.

FIGUUR 3 - SAMENHANG ACTIVITEITEN INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Voorbeelden hiervan zijn (ecologisch) bermbeheer, snoeien, smeren en reinigen.
Vast onderhoud is kleinschalig onderhoud dat kort-cyclisch op de infrastructuur wordt uitgevoerd. Het is goed voorspelbaar en de kosten tussen de jaren fluctueren weinig. Vast onderhoud wordt daarom niet geprogrammeerd.

Variabel onderhoud

Een voorbeeld van variabel onderhoud is het asfalteren van de bovenste asfaltlaag van wegen en fietspaden.
Variabel onderhoud is veelal ingrijpend van aard, dat na een langere gebruiksperiode op een groot deel van de infrastructuur wordt uitgevoerd. Het wordt ook wel ‘groot onderhoud’ genoemd. De maatregelen zijn nodig om de technische levensduur van de infrastructuur te behouden.
Variabel onderhoud wordt met intervallen van meerdere jaren uitgevoerd en wordt geprogrammeerd.

Vervangingsprojecten (inclusief renovatieprojecten)

Voorbeelden zijn de vervanging van een volledige brug of het afbreken en opbouwen van alle asfaltlagen en (een gedeelte van) de fundering van een weg.
Infrastructuur wordt vervangen indien de economische of technische levensduur is bereikt. Met behulp van renovatie van een deel van de infrastructuur, kan in sommige gevallen de totale levensduur worden verlengd zonder de gehele infrastructuur volledig af te breken en te herbouwen. Renovaties vallen ook onder de definitie van een vervangingsproject.

Verbeter- en uitbreidingsprojecten

Voorbeelden zijn het ombouwen van een kruispunt naar een rotonde, het aanleggen van een nieuwe (parallel)weg of het aanleggen van een fietstunnel.
Het betreft projecten ter verbetering en/of uitbreiding van de infrastructuur. Verder in de tekst wordt hiernaar verwezen met ‘verbeter- en uitbreidingsprojecten’.

Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug

In de levenscyclus van een stuk infrastructuur kunnen alle soorten activiteiten een keer voorbij komen. Het volgende fictieve voorbeeld illustreert het verschil tussen de verschillende activiteiten.
Het smeren van de lagers, het schilderen van de stalen onderdelen en het schoonmaken van de regenwaterafvoer is allemaal **vast onderhoud**.
Het vervangen van lagers en hekwerken is **variabel onderhoud**.
Als een val (de beweegbare klep), ophanging en bewegingswerken worden vervangen en gemoderniseerd, is sprake van **renovatie**, indien hiermee de technische levensduur (significant) wordt verlengd.
Het vervangen van de volledige brug en de funderingen onder de grond door een nieuwe brug op dezelfde locatie, is een **vervangingsproject**.
Indien ook fietsers gebruik gaan maken van de brug en daarvoor een fietspad aan de brug wordt toegevoegd, is sprake van **uitbreiding**.
In sommige gevallen zijn de verschillen tussen de activiteiten niet zwart/wit te onderscheiden.

Gebiedscontracten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten programmeren we in het iMPI en worden door integrale projectmanagement (IPM-)teams voorbereid en uitgevoerd. Het vast en variabel onderhoud is zoveel mogelijk in gebiedscontracten ondergebracht. De provincie is ingedeeld in 7 beheergebieden en er zijn 6 gebiedscontracten, aangezien de gebieden 2 en 3 zijn ondergebracht in één gebiedscontract.
Gebiedscontracten zijn integrale onderhoudscontracten met een looptijd van 10 jaar, waarbij de gebiedsaannemers verantwoordelijk zijn voor een belangrijk deel van het vast en variabel onderhoud van de infrastructuur.
Het beheer en onderhoud van tunnels, het baggeren van vaarwegen en de constructieve veiligheid van bruggen zijn niet opgenomen in de gebiedscontracten en worden op een andere manier georganiseerd.

TABEL 3 – GEBIEDSCONTRACTEN EN BIJBEHORENDE GEBIEDSOPDRACHTNEMERS

Gebiedscontract	Gebiedsopdrachtnemer (combinatie)	Ingangsdatum	Looptijd
1. Kop van Noord-Holland	Dura Vermeer Divisie Infra, Ploegam, Van den Biggelaar Grond- en waterbouw en Van Doorn Geldermalsen	1-6-2015	10 jaar
2. & 3. Midden Noord	BAM Infra, ENGIE Services en Krinkels	1-1-2017	10 jaar en 3 maanden
4. Zuid Kennemerland - IJmond	BAM Infra en Krinkels	24-11-2017	10 jaar en 3 maanden
5. Zaanstreek Waterland	KWS Infra Amsterdam – Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	30-3-2018	10 jaar en 3 maanden
6. Noord-Holland Zuid	Mobilis TBI, Aannemingsmaatschappij Van Gelder en De Jong Zuurmond	18-6-2018	10 jaar en 3 maanden
7. Gooi en Vechtstreek	KWS Infra Amsterdam - Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	2-5-2017	10 jaar

3.2. Programmering en projecten

Programmering

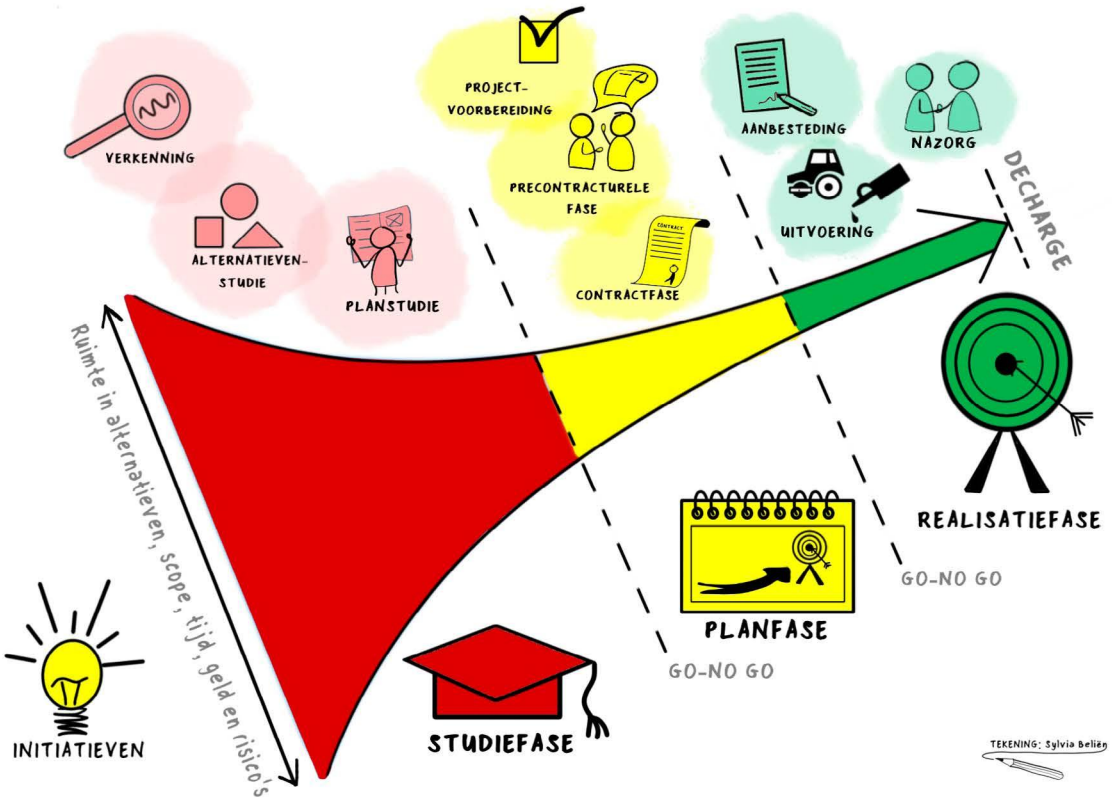
Projecten beginnen met een initiatief. Dit is niet een echte projectfase, maar een proces waarbij initiatieven, beleidskaders en analyses kunnen leiden tot een studieproject dat in het iMPI wordt opgenomen.
Het komt regelmatig voor dat een verbeter- en uitbreidingsinitiatief de studiefase niet bereikt. In de initiatieffase is het immers nog niet zeker of de oplossing wordt gevonden in het verbeteren of uitbreiden van de provinciale infrastructuur. De verbeter- en uitbreidingsinitiatieven zijn dan ook niet opgenomen in het iMPI.
Vervangingen worden wel als initiatief in het iMPI opgenomen op het moment dat het verwachte jaar van vervanging binnen de meerjaren¬programmering van het iMPI valt. Deze initiatieven komen in principe altijd tot uitvoering. Het exacte vervangingsmoment kan echter nog wijzigen op basis van onder andere inspectiegegevens. Een vervangingsinitiatief promoveert naar de studiefase wanneer het daadwerkelijke vervangingsmoment dichterbij komt en het project opgestart moet worden voor een tijdige uitvoering.

Variabel onderhoud, vervangings-, verbeter- en uitbreidingsmaatregelen worden waar mogelijk samengevoegd in één project. Dit noemen we trajectbenadering. De gebiedsaannemers zijn grotendeels verantwoordelijk voor de planning van het variabel onderhoud, maar ook hun plannen worden betrokken bij deze afstemming. Het resultaat is een afgestemde

programmering van projecten in het iMPI.
Wanneer bij een onderhouds- of vervangingsproject vertraging optreedt, moeten eventuele risico's worden beperkt. Bijvoorbeeld door het nemen van een tijdelijke maatregel, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het instellen van een aslastbeperking of het uitvoeren van een levensduurverlengende maatregel.

Projecten

Alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten doorlopen drie hoofdfasen: de **studie-, plan- en realisatiefase**. De hoofdfasen zijn opgedeeld in verschillende subfasen, die worden uitgewerkt door projectteams.



FIGUUR 4 - PROJECT HOOFDFASEN, SUBFASEN EN BEÏNVLOEDINGSRUIMTE AFHANKELIJK VAN DE PROJECTFASE

Opname in de studiefase

Het besluit voor opname van een project in de studiefase wordt door Gedeputeerde Staten genomen (gemandateerd aan de portefeuillehouder). Bij de voordracht van (de actualisering van) het iMPI wordt de lijst met nieuw opgenomen studieprojecten ter instemming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Studiefase

In de studiefase worden, samen met de omgeving en partners, verkenningen uitgevoerd naar het knelpunt en worden mogelijke alternatieven verkend. Zodra een integrale afweging heeft geleid tot een voorkeursvariant, wordt deze verder uitgewerkt in een planstudie. Het resultaat is een uitgebreide scopebeschrijving.

Promotie naar planfase

Aan het einde van de studiefase leggen Gedeputeerde Staten een besluit aan Provinciale Staten voor over de oplossingsrichting en de promotie van het project naar de planfase. Het is mogelijk dat aan het einde van de studiefase de conclusie wordt getrokken dat het project niet verder wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld als een knelpunt onvoldoende aanwezig blijkt of er onvoldoende draagvlak is voor mogelijke oplossingen. In zo'n geval wordt het project geschrapt. Bij de voordracht van (de actualisering van) het iMPI worden de te schrappen en te promoveren studieprojecten ter instemming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Planfase

In de planfase wordt de gekozen oplossing verder uitgewerkt door een integraal projectmanagementteam (IPM-team). Het IPM-team gaat aan de slag met onder andere de technische uitwerking, participatie en inspraaktrajecten, vergunningen en contractdocumenten. Dit levert een uitvoeringsspecificatie op die nauwkeurig kan worden geraamd, op basis waarvan het benodigde krediet kan worden aangevraagd. De uiteindelijke kosten kunnen hoger of lager uitvallen dan bij de promotie naar de planfase bekend was.

Promotie naar realisatiefase

In de voordracht van (de actualisering van) het iMPI - die voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde vergadering wordt behandeld - wordt eerst het besluit genomen het project op inhoudelijke gronden te promoveren naar de realisatiefase. Daarna stellen Provinciale Staten bij de behandeling van de Begroting(swijziging) het uitvoeringskrediet beschikbaar.

Realisatiefase

In de realisatiefase wordt het project aanbesteed en voert de aannemer de werkzaamheden uit. Wanneer het beschikbaar gestelde krediet onvoldoende is, wordt een kredietverhoging voorgelegd aan Provinciale Staten.

Nazorgfase

Nadat het project is opgeleverd en het areaal is opengesteld voor het verkeer, start de nazorgfase en wordt het project afgerond en overgedragen aan de beheerder.

Schatting, prognose en raming uitvoeringskosten

Het benodigde budget voor een project wordt met het doorlopen van de verschillende fasen steeds nauwkeuriger. De uitvoeringskosten van de verbeter- en uitbreidingsprojecten in de studiefase zijn schattingen en nog met onzekerheden omgeven. Deze bedragen zijn dan ook niet opgenomen in de tabellen in hoofdstuk 4. Voor vervangingen wordt vaak gebruik gemaakt van normkosten (eenheidsprijzen) en deze zijn wel terug te vinden in eerdergenoemde tabellen.
In de planfase is meer inzicht in de kosten en spreken we van een prognose. In de loop van de planfase wordt deze prognose steeds nauwkeuriger en op het eind van de planfase wordt het uitvoeringskrediet op basis van een raming bij Provinciale Staten aangevraagd.
In de nazorgfase wordt het project financieel afgerond (decharge), waarna het krediet officieel wordt afgesloten door Provinciale Staten.

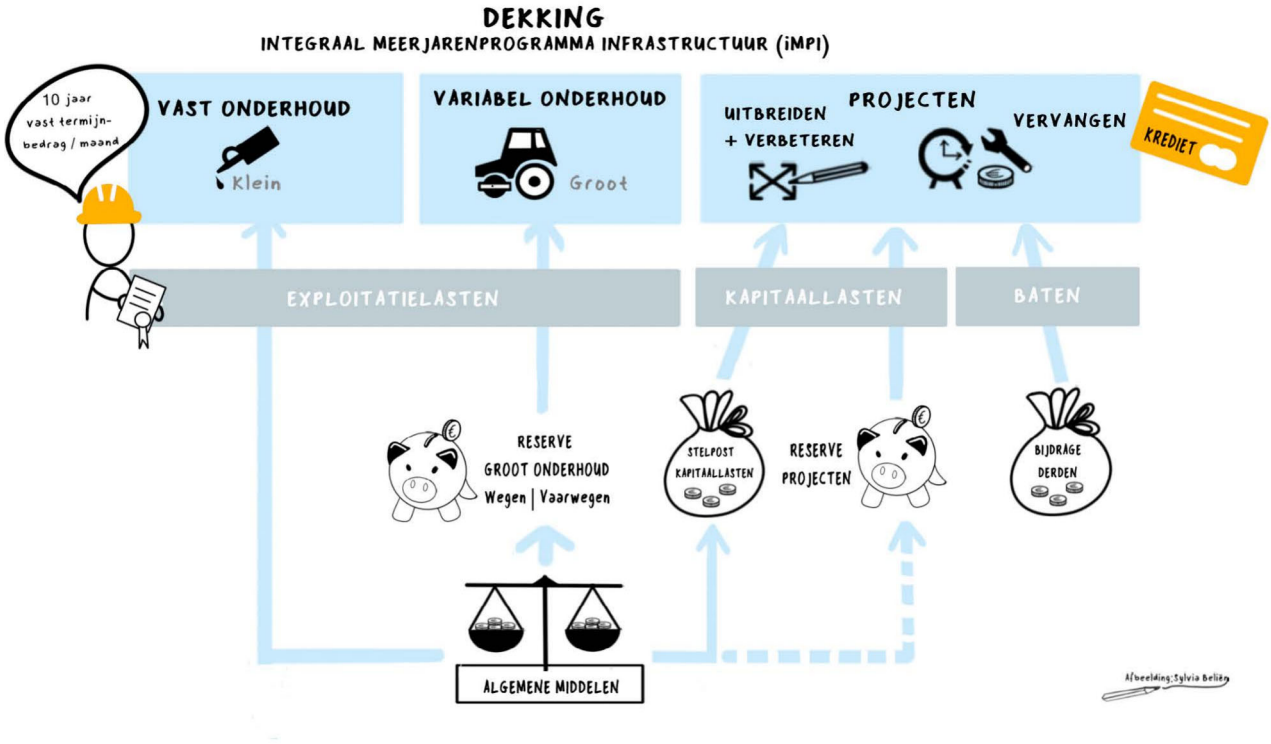
3.3. Dekking infrastructuurprojecten

De dekking van de werkzaamheden aan infrastructuur vallen onder begrotingsprogramma 4 - Bereikbaarheid van de Begroting. De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen. De werkzaamheden die in het iMPI zijn geprogrammeerd, zijn terug te vinden onder beleidsdoel 4.4.

TABEL 4 – PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID – OPERATIONELE DOELEN IN RELATIE TOT HET IMPI

4.4	Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen
4.4.1	Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen
4.4.2	Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren
4.4.3	Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren
4.4.4	Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren
4.4.5	Infrastructuur beheren en in stand houden
4.4.6	Vaarwegen beheren en in stand houden
4.4.7	Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

De verschillende activiteiten hebben hun eigen dekkingsbronnen, zoals in figuur 5 wordt toegelicht.



FIGUUR 5: DEKKING VAN HET INTEGRALE MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Het vast onderhoud wordt door de gebiedsaannemers uitgevoerd aan de hand van de gebiedscontracten. Daarvoor krijgen zij gedurende de looptijd van het contract een vast termijnbedrag per maand. Deze kosten zijn zeer constant en voorspelbaar en worden rechtstreeks gedekt uit de exploitatie. Het risico van opvangen van fluctuaties in de bestedingen ligt met deze gebiedscontracten bij de aannemer. In de Begroting wordt jaarlijks een budget voor het vast onderhoud opgenomen.

Variabel onderhoud

Ook het variabel onderhoud wordt voor een belangrijk deel door de gebiedsaannemers uitgevoerd. Hiervoor geldt hetzelfde zoals is toegelicht bij het vast onderhoud.
Voor het variabel onderhoud dat niet is ondergebracht in de gebiedscontracten, is er een fluctuatie in budgetbehoefte per jaar. Om grote schommelingen in de exploitatie tegen te gaan, zijn daarvoor twee bestemmingsreserves ingesteld: Groot onderhoud wegen en Groot onderhoud vaarwegen. Deze worden jaarlijks met een storting gevoed. Onttrekking uit de bestemmingsreserve vindt plaats op basis van de werkelijke kosten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn investeringen waarvoor Provinciale Staten kredieten verstrekt. De kredieten leiden tot kapitaallasten, nadat de bijdragen van derden zijn afgetrokken van het bruto krediet. Het netto krediet wordt gekapitaliseerd. De afschrijvingskosten en de rentekosten van externe financiering vormen samen de kapitaallasten en worden over de toekomstige gebruiksduur als last genomen op de balans. De financiering van de kapitaallasten vindt momenteel plaats uit eigen middelen en bestaan daardoor momenteel alleen uit afschrijvingslasten. De geldende afschrijvingstermijnen zijn als volgt:

TABEL 5 - AFSCHRIJVINGSTERMIJNEN INVESTERINGEN

Kredietsoort	Afschrijvingstermijn (jaren)
Krediet bruggen	50
Krediet sluizen	50
Krediet wegen	50
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	40 (houten damwand/staal koudgevormd)
Krediet vaarwegen (inclusief oevers)	80 (stalen damwand warmgewalst)
Krediet technische installaties	5 / 8 / 15

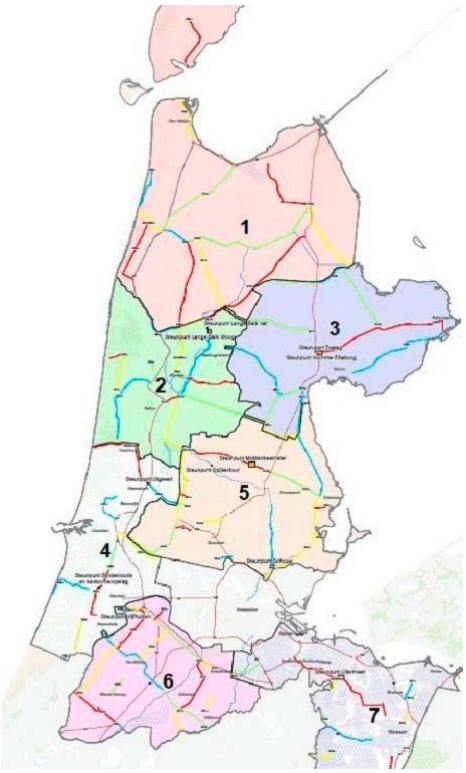
3.4. Planning en control cyclus (P&C-cyclus)

De aanvraag van financiële middelen voor projecten volgt de bestaande P&C-cyclus. Bij de Kaderbrief worden voorstellen gedaan wanneer het huidige financiële kader ontoereikend is. Afweging van deze voorstellen vindt plaats op nut, noodzaak, haalbaarheid etc. Na vaststelling van de Kaderbrief vormt deze de basis voor de nadere uitwerking van de meerjarenbegroting. Met de vaststelling van de begroting of een begrotingswijziging komen de financiële middelen beschikbaar. Kredieten noodzakelijk voor de realisatie van een iMPI-maatregel worden in principe bij de begroting en/of de eerste begrotingswijziging aangevraagd, maar hier kan gemotiveerd van worden afgeweken.

4 PROJECTEN EN PROGRAMMERING

In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven op de geprogrammeerde infrastructurele projecten. De grenzen van de onderhoudsgebieden komen grotendeels overeen met de grenzen van de bestuurlijke regio's. Afwijkingen zijn te vinden daar waar de regiogrenzen de provinciale infrastructuur op onlogische plekken doorkruisen, bijvoorbeeld een weg die in twee gebieden valt. Deze gebiedsindeling is ook gebruikt voor de gebiedscontracten.

De provincie Noord-Holland is opgedeeld in de volgende gebieden:
1. Kop van Noord-Holland
2. Alkmaar en omgeving
3. West-Friesland
4. Zuid-Kennemerland/IJmond
5. Zaanstreek-Waterland
6. Noord-Holland Zuid
7. Gooi en Vechtstreek



FIGUUR 6:GEBIEDSINDELING

In de tabellen in de volgende paragrafen staan per gebied de vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten met de daarbij behorende bruto bedragen (i.e. inclusief bijdragen van derden). Het betreft schattingen voor projecten in de initiatief- en studiefase, prognoses voor projecten in de planfase en kredieten voor projecten in de realisatiefase[2]. De kostenschattingen in de studiefase zijn voor de vervangingsprojecten wel opgenomen; voor de verbeter- en uitbreidingsprojecten niet.

Per project is aangegeven waarom het wordt gerealiseerd: 'einde levensduur' in het geval van vervangingsprojecten en 'verkeersveiligheid', 'leefbaarheid' of 'bereikbaarheid' in het geval van verbeter- en uitbreidingsprojecten. Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland. Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabellen van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt. Voor het variabel onderhoud worden per gebied de meest relevante projecten in de tekst benoemd.

De in 2022 gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Deze projecten bevinden zich dan in de nazorgfase of zijn al geheel afgerond. Hierover wordt in het iMPI niet meer gerapporteerd.

De aandachtspunten voor de gehele iMPI-programmering worden aan het einde van dit hoofdstuk kort beschreven.

[2] *De schattingen voor vervangingsinvesteringen zijn herzien in januari 2022. Dit betekent dat de prijsstijgingen als gevolg van de Oekraïne oorlog hierin niet zijn verwerkt. Gezien de onzekerheid van deze gevolgen, is dit ook moeilijk in te schatten.*

Digitale kaart

Het gehele iMPI 2023-2030 is op een digitale kaart in te zien. De projecten zijn te vinden op de geografische locatie waar de werkzaamheden plaatsvinden. Het gehele programma bestaat uit de volgende onderdelen:

- Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten (terug te vinden in de tabellen in hoofdstuk 4)
- Gebiedsoverstijgende programma's (terug te vinden in Tabel 13 in hoofdstuk 4)
- Variabel onderhoud (buiten gebiedscontracten) ('highlights' zijn tekstueel beschreven per gebied in hoofdstuk 4, gehele omvang op de digitale kaart)
- Variabel onderhoud (Meerjaren Onderhoudsplanning (MJOP) van de gebiedsaannemers) - vooruitblik tot einde looptijd gebiedscontracten (programmering wordt gedaan door de gebiedsaannemer; 'highlights' zijn tekstueel beschreven per gebied in hoofdstuk 4; de gehele omvang is op de digitale kaart weergegeven)

4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland

Gebiedsgrens

De Kop van Noord-Holland bestaat uit de gemeenten Den Helder, Hollands Kroon, Medemblik (gedeeltelijk), Schagen en Texel.

Gebiedskenmerken

De Kop van Noord-Holland kenmerkt zich door overwegend landelijk wonen, recreëren en landbouw, met enkele stedelijke (woonwerk)gebieden zoals Schagen en Den Helder. In de landelijke gebieden is vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden. De regio bezit met Greenport Noord-Holland Noord een sterke werkgelegenheidsmotor met een eigen patroon aan verkeersbewegingen. Openbaar vervoer heeft een functie op enkele sterke verbindingen en van en naar de knooppunten.
De resultaten van het programma De Kop Werkt!, dat in 2021 is afgelopen, worden meegenomen in de op te stellen regionale samenwerkingsagenda. Hierbij wordt uiteraard de relatie gelegd met de reeds lopende samenwerking rondom het Maritiem-cluster in Den Helder, de Waddenbaai en de IJsselmeer-kustontwikkeling.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.
De komende jaren wordt op onder andere op de N240, N245, N250 (buiten de bebouwde kom Den Helder) en de N502 onderhoud uitgevoerd, waarbij onder andere de stille deklagen worden vervangen. Tevens wordt er onderhoud uitgevoerd aan de kunstwerken Schagerbrug, Waardbrug en de Zijperbrug.

Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 6 – GEBIED 1: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
09D01-01 - Vervanging - Burg. Visserbrug - Remmingwerken De remmingwerken van de Burg. Visserbrug zijn ernstig aangetast door bacteriën en houtrot op de waterlijn en dienen te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 620.000
14B12-01 - Vervanging - Onderdelen Vlotbrug 't Zand	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 1.451.000
14C02-01 - Vervanging - Onderdelen St. Maartensvlotbrug	Einde levensduur	Plan	2024	€ 2.116.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug Zie N248-15	Einde levensduur	Plan	2023-2025	€ 11.600.000
14G07-01 - Vervanging - Alkmaarsche brug - Remmingwerken A	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 324.000
19D07-90 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - kolk en damwand Zie **K20-07**	Einde levensduur	Realisatie	2022-2024	€ 11.600.000
alg-41 - Verbetering - Bereikbaarheid Den Helder De kortetermijnmaatregelen op de N250 zijn gerealiseerd (N250-01). Er is een integrale studie uitgevoerd naar het verbeteren van de Bereikbaarheid in Den Helder. De haalbaarheid van een nieuwe brug ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis en een ongelijkvloerse kruising N250-Havenweg is onderzocht. Verder zijn "zachte maatregelen" onderzocht, zoals dynamisch verkeersmanagement, beperkt parkeren, P+B en een ticketsysteem voor de veerboot. Deze maatregelen hebben slechts deels betrekking op de N250 en worden beschouwd in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de haven. De resultaten van het onderzoek worden meegenomen in de ontwikkeling van het "Maritiem cluster".	Bereikbaarheid	Studie	n.n.b.	€ -
K01-01 - Vervanging - 4 km - 0 km - Vaarwegvak 14 - Schagerkanaal: Noordhollandsch Kanaal – Schagerkoggekanaal (Schagen) en Vaarwegvak 15 Vervanging slechte oevers (750 m staal); geen natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 3.635.000
K01-02 - Vervanging - Zijperbrug - 14D30 - Brug en remmingwerk	Einde levensduur	Initiatief	2026-2027	€ 7.202.000
K03-01 - Vervanging - 7,7 km - 0 km - Vaarwegvak 15 - Schagerkoggekanaal en Kolhornerdiep: Schagen - splitsing Waardkanaal Deel oeverconstructie voor de Westfriesesluis. Betreft 126 meter hout voor staal.	Einde levensduur	Initiatief	2024	€ 644.000
K06-10 - Vervanging - Braaksluis (14G28) wachtplaats Noord en Zuid De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.285.000
K18-05 - Vervanging - Westfriesesluis - 14G31 - Wachtplaats Oost, wachtplaats West en remmingwerken, meerstoelen, steigers.	Einde levensduur	Plan	2030	€ 655.000
K18a-01 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijsloot bij km. 7,8 Vervangen van 2 km houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk worden natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 2.580.000
K18a-02 - Vervanging - 7,8 km - 0 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijsloot bij km. 7,8 Vervangen van ca. 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal. Beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 10.724.000
K18b-01 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart; zijsloot bij km. 7,8 Medemblik Vervangen van 1600 m houten oeverconstructie voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 6.184.000
K18b-02 - Vervanging - 14,6 km - 7,8 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijsloot bij km. 7,8 - Medemblik Vervangen van ca. 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal. Beide met natuurvriendelijke oever.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 10.724.000
K20-07 - Verbetering - Verlenging Koopvaardersschutsluis, gemeente Den Helder Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de kolklengte van de sluis verlengd tot 115 meter. Het verlengen van de Koopvaardersschutsluis tot 115 meter sluit aan bij de ambitie van de provincie om het Noordhollandsch Kanaal als kernnet aan te wijzen, die in de toekomst geschikt wordt voor minimaal CEMT-klasse 4, waarbij de sluis een kolklengte moet hebben van 115 meter. Door het verlengen van de sluis kunnen langere schepen via het Noordhollansch Kanaal richting Amsterdam varen.	Bereikbaarheid	Realisatie	2022-2024	€ 7.700.000

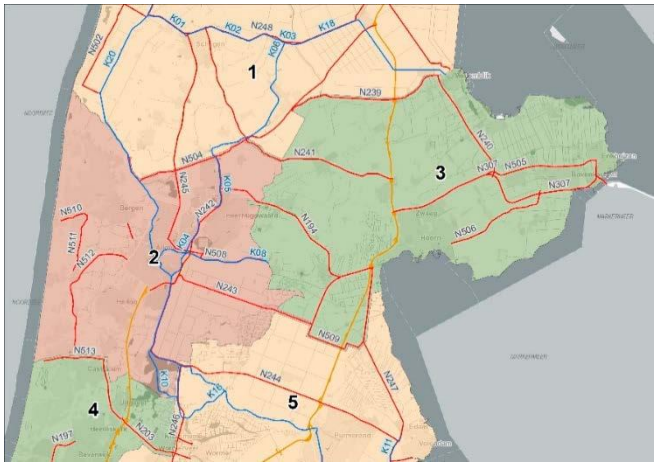
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
K20n-06 - Vervanging - Kooysluis- 14B17 - Remming- en geleidewerken	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 348.000
K20n-b-01 - Vervanging - 71,3 km - 62,9 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schager Kanaal Vervanging 1000 m - Houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalton oeververdediging (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 5.406.000
K20n-c-02 - Vervanging - 62,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeind Vervanging houten oevers door staal. De scope betreft vervanging van 588m oeverconstructie voor een nieuwe stalen damwand. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt hieraan nu aan toegevoegd 200m damwand vervanging, nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden.	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 6.179.000
K20n-d-01 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - KVSS Vervanging ca. 800 m houten oever door staal.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 3.970.000
K20n-d-02 - Vervanging - 78,6 km - 71,3 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - KVSS Vervanging 680 meter houten oever.	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 4.167.000
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik, gemeente Hollands Kroon Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, wordt ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens worden de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2023-2025	€ 3.750.000
N240-16 - Verbetering - Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes De N240, ged. Slootdorp-De Haukes, heeft een rijbaan van 5,85 meter. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt aan de westzijde van de weg bermverharding aangebracht.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2023	€ 700.000
N240b-01 - Vervanging - Kunstwerk 14H02 en 14H04 Afstemming met maatregel N240-05 en N240-14.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 5.200.000
N241-14 - Verbetering - Maatregelen parallelweg N241 oostzijde, gemeente Hollands Kroon De parallelweg oostzijde wordt oneigenlijk gebruikt en op verschillende locaties rijdt het verkeer over de berm van de parallelweg naar de N241 om omrijden of rijden door de bebouwde kom te voorkomen. Door het realiseren van snelheidsremmende maatregelen en het aanbrengen van een obstakel in de tussenberm kan dit gebruik worden teruggedrongen en wordt er minder hard gereden.	Verkeersveiligheid	Studie	2025	€ -
N242-24 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Agriport A7 op de N242, gemeente Hollands Kroon Aan de noordzijde van Agriport is een aansluiting op de A7 gewenst. De gemeente Hollands Kroon heeft de provincie gevraagd deze ontsluiting in de vorm van een rotonde uit te werken.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N248-15 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug, gemeente Schagen De Stolperbasculebrug wordt vervangen. Er wordt een nieuwe, bredere brug ten noorden van de huidige brug gerealiseerd met een gescheiden, fietspad op de brug. De nieuwe Stolperbrug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeersveiligheid	Plan	2023-2025	€ 4.400.000
N248-17 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (LT-maatregelen), gemeente Hollands Kroon Om de verkeersveiligheid op de kruispunten van de N248 met de Wadweg en de Waardpolderhoofdweg te verbeteren, wordt gekeken welke korte- en langetermijnmaatregelen genomen kunnen worden. Gekeken wordt naar zowel infrastructurele als gedragsmaatregelen.	Bereikbaarheid	Studie	2026-2027	€ -
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14 Schagerbrug A wordt vervangen. Gesprekken zijn gevoerd met HHNK en de gemeente Hollands Kroon over de Slootvaart (waar de Schagerbrug over heengaat) De mogelijkheid is er om van de Schagerbrug een vaste kunstwerk te maken, e.e.a. nog bestuurlijk en met stakeholders af te stemmen. De besluitvorming hierover wordt verwachting eind 2022.	Einde levensduur	Plan	2025	€ 9.500.000
N248b-05 - Vervanging - Waardbrug -14G11	Einde levensduur	Initiatief	2027-2028	€ 10.687.000
N250-04 - Verbetering - N250-Hoofdgracht, gemeente Den Helder Doordat de TESO een nieuwe, grotere veerboot in gebruik heeft genomen, kan - vanwege de grotere capaciteit - het schip bij volledige bezetting niet tijdig worden gelost. Daardoor kan de veerboot ook niet tijdig worden geladen en komt de dienstregeling in gevaar.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/ Westerweg, gemeente Texel Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op dit kruispunt een enkelstrooksrotonde gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Plan	2024-2025	€ 1.054.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N501-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Redoute, gemeente Texel Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt wordt een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer gerealiseerd, zodat fietsers in twee fasen de N501 kunnen oversteken. Door de realisatie van de middengeleider ontstaat tevens de ruimte om een linksafstrook aan te leggen.	Verkeersveiligheid	Plan	2024-2025	€ 500.000
VRI-geb1-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N503-Rijksweg (2027) / N245-Zuiderweg (2030) / N245-Havenstraat (2030) / N245-Warmenhuizerweg (2030).	Einde levensduur	Initiatief	2025-2030	€ 1.400.000

4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o.

Gebiedsgrens

Het gebied Alkmaar e.o. bestaat uit de gemeenten Alkmaar (exclusief gebied van voormalige gemeente Graft-De Rijp), Bergen, Castricum (gedeeltelijk), Dijk en Waard, Heiloo en Uitgeest (gedeeltelijk).



Gebiedskenmerken

Het gebied Alkmaar e.o. kent als stedelijk woon-werkgebied een relatief hoge dichtheid van wonen en werken. Het ligt aan de rand van de Metropoolregio Amsterdam, waarmee het belangrijke relaties heeft. Dit uit zich onder andere in een sterke pendel richting het zuiden in de ochtend. Naast deze woon-werkrelaties is de kuststrook een sterke recreatieve trekpleister, net als de binnenstad van Alkmaar. De regio heeft een grote woningbouwopgave, waardoor naar verwachting de druk op de regionale infrastructuur van auto en fiets en het spoor toeneemt. Het betreft een regio met een groeiende werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. In de landelijke gebieden is het vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden en het vrachtvervoer.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.
De komende jaren wordt gefaseerd variabel onderhoud uitgevoerd aan de bermen van de N245 bij Alkmaar. Daarnaast vindt op meerdere provinciale wegen, zoals de N242 en de N512, onderhoud aan het asfalt plaats.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 7 – GEBIED 2: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

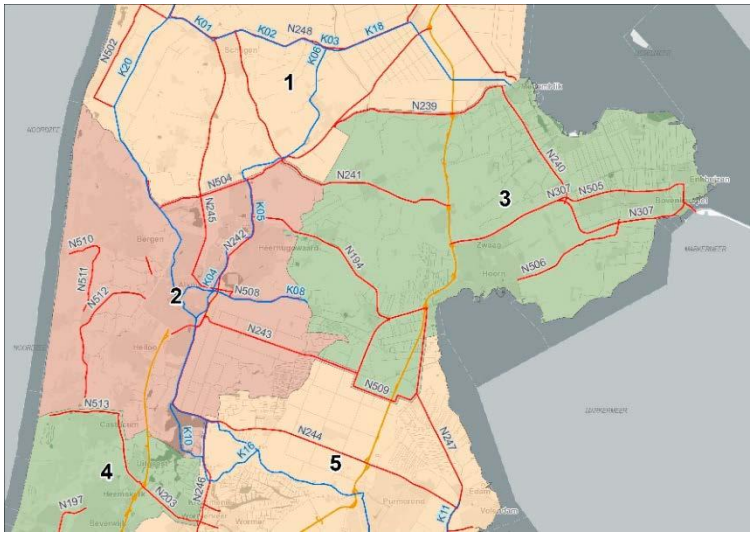
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
19B08-01 - Vervanging - Huygenbrug A - Remming- en geleidewerken De remming- en geleidewerken Huijgenbruggen zijn einde levensduur en dienen te worden vervangen. Vooralsnog wordt uitgegaan van de vervanging remmingwerken ten oosten van de bruggen en de remmingwerken tussen de beide bruggen in. Daarnaast is bij recente inspecties geconstateerd dat de damwanden onder kunstwerk 19B09 aan de zuidzijde einde levensduur zijn.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 300.000
19B09-01 - Vervanging - Huygenbrug B - Remming- en geleidewerken en damwanden Zie 19B08-01	Einde levensduur	Studie	2024	€ 300.000
alg-13 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een fietsverbinding over de A9 meegenomen in dit project.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2024-2026	€ 45.899.331
K07/K08-02 - Vervanging - 0/0 km - 2,2/7 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (K07) en Huigenvaart (K08) Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Einde levensduur	Plan	2023-2024	€ 1.800.000
K20/10/09-b-01 - Vervanging - 38,4 km - 32 km - Vaarwegvak 7 - Noordhollandsch Kanaal: Gat van de meer (Akersloot) - Splitsing Omval	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 3.400.000
K20a-01 - Vervanging - 44,9 km - 38,4 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 4.120.000
K20a-02 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval Alkmaar Noord - vervolg K20a-01	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 1.300.000
K20n-a-01 - Vervanging - 55,5 km - 44,9 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar Noord - St. Maartensvlotbrug	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.985.000
N242-25 - Verbetering - Verkenning N242, gedeelte N508 (Nollencircuit)-N241 (Verlaat), gemeente Dijk en Waard Er wordt in een verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich op de N242 voordoen.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N242-26 - Verbetering - Verkeersmanagement N242, gedeelte A9-N508, gemeente Alkmaar Het wegbeeld op de N242 tussen de A9 en de N508 komt niet overeen met de toegestane maximumsnelheid. Het traject wordt door weggebruikers als onveilig ervaren door de combinatie van de werkelijk gereden snelheid, brugopeningen, bochten en landbouwverkeer. Door het plaatsen van portalen met matrixborden, waarop de maximumsnelheid is aangegeven, wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersvei-ligheid	Plan	2023-2024	€ 3.000.000
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietsroute Heerhugowaard-Noord/ Noord-Scharwoude, gemeente Dijk en Waard Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Er is geen rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk/Noord-Scharwoude. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2026	€ -
N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt N242-Smuigelweg, gemeente Dijk en Waard Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg moeten fietsers gelijkvloers oversteken, waarbij gemotoriseerd verkeer net onder een spoorbrug vandaan komt. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden naar het kruispunt toe eerst de Smuigelweg oversteken om de opstelplaats van het kruispunt te bereiken. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2025-2026	€ -
N242a-06 - Vervanging - 45,6 km - 46,92 km - Rehabilitatie Een deel van de N242a heeft een (theoretische) End of Life van 2024. Afstemming met de verkenning N242, gedeelte N508-N241 (N242-25).	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.450.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N242Ld-02 - Vervanging - Fietsbrug 19B10 Vervangen fietsbrug 19B10.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 640.000
N243-06 - Verbetering - Trajectbenadering N243a, gemeenten Alkmaar, Beemster en Koggenland Het traject loopt van de N242 naar de nieuwe aansluiting met de Westfrisiaweg ter hoogte van de N507. Met de reconstructie van de N243 wordt de verkeerveiligheid verbeterd, de doorstroming geborgd en waar mogelijk de ruimtelijke karakteristieken van het gebied versterkt. Daarenboven is de reconstructie noodzakelijk, omdat de weg voor een deel aan het einde van de levensduur is. Het ontwerp is gericht op de aanleg van rotondes en een uniform profiel op basis van een weg van 7,05 meter, een vergevingsgezinde berm van 3 meter en een fietspad van 3 meter.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2021-2023	€ 41.820.000
N243a-03 - Vervanging - 0,68 km - 15,7 km - Wegconstructie en kunstwerken Trajectbenadering. Gelijktijdig met de uitvoering van maatregel N243-06 wordt groot onderhoud uitgevoerd aan het traject N243a tussen km. 0.680 (N242)-15.700 (N23). Onder andere het (gedeeltelijk) vervangen van kunstwerken 19E09, 19E10, 19E11, 19E12, 19E13, 19E14, 19G03, 19G04, 19G05,19G07,19G08 en 19G09. Groot onderhoud aan VRI km 9.6 Jisperweg en VRI km 14.7 Kathoek. Openbare verlichting: km 14.6-15.2 armaturen vervangen en dimmers aanbrengen.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 9.480.000
N244a-07 - Vervanging - 0 km - 5,33 km - Gefaseerde bomenkap en aanplant – 2e fase Het gefaseerd kappen en herplant van bomen langs het tracé van de N244 tussen Alkmaar en Akersloot. De te kappen bomen, een rij populieren van ca. 30-40 jaar oud, bevinden zich tussen de rijbaan van de N244 en het Noordhollandsch kanaal. Fase 1 (zie N244a-01 en N244a-06) is in 2022 uitgevoerd en fase 2 duurt t/m winter 2028/2029.	Einde levensduur	Studie	2023-2029	€ 450.000
N504a-01 - Vervanging - Schoorldammerbrug - 19A04 - civiel, vervanging (renovatie) val	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 1.220.000
N508-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg, gemeente Alkmaar Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt. Het kruispunt wordt heringericht ten behoeve van een betere doorstroming van onder andere het openbaar vervoer en een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog.	Bereikbaarheid	Studie	2025	€ -
N510b-01 - Vervanging - 10,45 km - 12,28 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life van 2028. Het betreft km 10.450 - 12.280.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.870.000
N512-07 - Verbetering - Fietsoversteek kruispunt N512-Weg naar de Bleek (Rinnegom), gemeente Bergen Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Op dit kruispunt is geen aparte fietsoversteek aanwezig. Fietsers steken samen met het autoverkeer over. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
VRI-geb2-03 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N241-Heerenweide Opmeer (2028) / N241-Lindengracht Opmeer (2028) / N241-Verlaat Heerhugowaard (2027) / N242- Edisonstraat Heerhugowaard (2029) / N242-Zuidtangent Heerhugowaard (2028) / N245-Nauertogt Broek op Langedijk (2028) / N504-Rijksweg Schoorldam (2027) / N512-Heilooerzeeweg Egmond (2028).	Einde levensduur	Initiatief	2027-2029	€ 328.000

4.3. Gebied 3 - West-Friesland

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Drechterland, Enkhuizen, Hoorn, Koggenland, Medemblik (gedeeltelijk), Opmeer en Stede Broec.



Gebiedskenmerken

West-Friesland kent zowel landelijke als stedelijke gebieden. Het betreft een regio met veel externe relaties, een sterke werkgelegenheidsstructuur, veel vitale, regionaal gewortelde bedrijven en een sterke logistieke en agribusiness-sector. Daarbij werken velen buiten West-Friesland. Ook hier geldt dat in de landelijke gebieden het vervoer per auto belangrijk is voor de langere afstanden en het vrachtvervoer. De noord-zuidverbinding (A7 en spoorverbinding Amsterdam/West-Friesland) is de belangrijkste (economische) verbinding voor de regio.
Er worden de komende jaren veel woningen gebouwd in de regio. Hoorn zet in op een meer hoog stedelijk karakter rond het OV-knooppunt de Poort van Hoorn. Voor toeristen is het een aantrekkelijke regio door de natuur, het water en de historische steden.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.
Daarnaast vindt op meerdere provinciale wegen, zoals de N247, onderhoud aan het asfalt plaats.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 8 – GEBIED 3: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

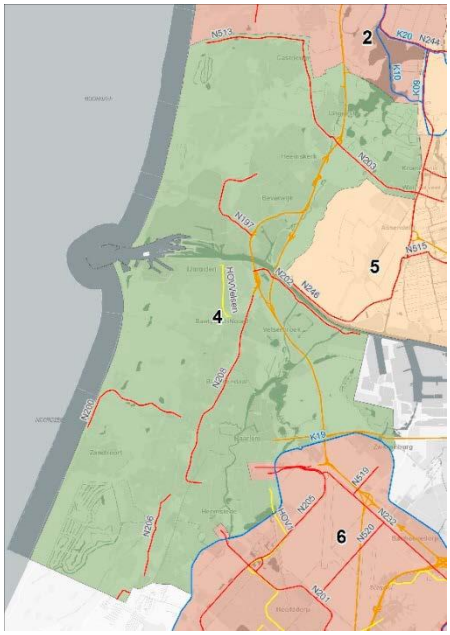
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
ALG-Vaarwegen - Vervanging - SCADA installaties Bediening Centrale Heerhugowaard	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 4.500.000
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfrisiaweg Er is nog een aantal restwerkzaamheden die moeten worden afgerond en waarvan het niet is gelukt deze uit te voeren voor de beoogde dechargedatum van het project. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze. De locaties van de uit te voeren werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project N23 (N194 en N307).	Bereikbaar-heid	Realisatie	2022-2023	€ 7.700.000
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde, gemeente Koggenland In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Koggenland wordt uitgevoerd en betaald.	Bereikbaar-heid	Studie	-	€ -
N239-03 - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon De hoofdontsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming op dit wegdeel te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze drie kruispunten met behulp van drie gekoppelde verkeersregelinstallaties op elkaar aangesloten.	Bereikbaar-heid	Studie	2026	€ -
N239-09 - Verbetering - Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/Coppershorn Op het kruispunt is geen vrijliggende fietsoversteek aanwezig. Fieters moeten met het overige verkeer - waaronder zwaar vrachtverkeer van en naar Agriport - oversteken. Vooruitlopend op de definitieve oplossing (zie project N239-03) wordt een vrijliggend fietspad/oversteek aangelegd op het kruispunt voor een periode van circa 4 jaar.	Verkeersvei-ligheid	Plan	2023	€ -
N240-05 - Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239, gemeenten Medemblik en Hollands Kroon Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat het agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden. Voor de parallelweg wordt een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt. Ook wordt de fietsoversteek bij het Opperdoezerpad (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) aangepast.	Verkeersvei-ligheid	Plan	2025-2026	€ -
N241-13 - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7, gemeenten Dijk en Waard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N241b, gedeelte N242-A7 worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - verschillende maatregelen genomen. De weg, bermen en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd. Ook worden grootschalig kabels en leidingen verlegd, waaronder waterstransportleidingen.	Verkeersvei-ligheid	Realisatie	2022-2025	€ 60.000.000
N241b-03 - Vervanging - 10,2 km - 22,6 km - Wegconstructie en kunstwerken 19E03, 19E04, 19E07 zie N241-13	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 17.600.000
N247-17 - Verbetering - Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7, gemeenten Edam-Volendam en Koggenland Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (vervangingsinvestering) en tevens verbreed (nieuwe investering).	Verkeersvei-ligheid	Plan	2023-2025	€ 1.451.000
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 en 19E20 Trajectbenadering: Vervangen van twee kunstwerken: KW 19G33 en KW 19E20. zie N247-17	Einde levensduur	Realisatie	2023-2025	€ 3.600.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuizen, gemeenten Edam-Volendam en Koggenland Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend tot een regionale fietsroute is onderdeel van het programa Fietsinfrastuctuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen/ fietspaden; dit project betreft het provinciale fietspad/parallelweg langs de N247. De maatregelen bestaan uit het verbreden van de fietsstrook op de parallelweg langs de N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het verbreden van het fietspad N247, ged. Dorpsweg-Grosthuizen tot 3 meter en maatregelen in de fietstunnels N247.	Verkeersveiligheid	Studie	2026-2027	€ -
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten Op enkele locaties kunnen weginspecteurs in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Dit wordt veroorzaakt door beperkt zicht op het verloop van de weg op een aantal locaties, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid. Dit zelfde probleem speelt ook bij de N242 (zie project N242-26).	Verkeersveiligheid	Studie	2025-2026	€ -
N505-01 - Verbetering - Trajectbenadering N505a, gemeenten Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen De N505a loopt van de N240 naar de N302 (v/h deel van de N302, maar heet vanaf 2019 N505). Het onderhoudsproject is opgenomen in de studiefase van het iMPI, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met het groot onderhoud (vervanging verkeersregelinstallaties) aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt.	Verkeersveiligheid	Studie	2027	€ -
N505a-01 - Vervanging - 0 km - 9,8 km - Rehabilitatie Een deel van het traject N505a dient gereconstrueerd te worden, dit betreft de locaties waar hoogovenslakken aanwezig zijn (en welke nog niet zijn aangepakt).	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 2.970.000
VRI-geb3-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N239-Coppershorn Lambertschaag (2026) / N247-Op- en afritten A7 Scharwoude (2025) / N505-de Weed Lutjebroek (2025) / N505-Esdoornlaan Bovenkarspel (2025) / N505-Kerspelweg Hoogkarspel (2025) / N505-Lindenlaan Enkhuizen (2025) / N505-Sluisweg Hoogkarspel (2025) / N505-Veilingweg Bovenkarspel (2025) / N505-Verlengde Raadhuislaan Grootebroek (2025) / N505-Westeinde Enkhuizen (2025) / N506-Markerwaardweg Venhuizen (2027) / N506-Zuiderdracht Blokker (2027)	Einde levensduur	Initiatief	2025-2029	€ 4.200.000

4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Beverwijk, Bloemendaal, Castricum (gedeeltelijk), Haarlem, Haarlemmermeer (gedeeltelijk), Heemskerk, Heemstede, Uitgeest (gedeeltelijk), Velsen, Zaanstad (gedeeltelijk) en Zandvoort.



Gebiedskenmerken

Het gebied Zuid-Kennemerland/ IJmond is op te delen in een toeristisch kustgedeelte, de historische stad Haarlem en de industrie en bedrijven in de IJmond. Het gebied wordt doorsneden door het Noordzeekanaal. Zandvoort en Bloemendaal kenmerken zich door strand en natuurgebied en het circuit Zandvoort. De IJmond kenmerkt zich door Tata Steel dat een grote impact heeft op het omliggende gebied en de aanlanding van windenergie en verdere distributie het land in. Binnen dit gebied zijn geen vaarwegen in beheer of onderhoud.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.
De komende jaren worden op een aantal wegen de stille deklagen vervangen. Op de N202a wordt variabel onderhoud uitgevoerd.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 9 – GEBIED 4: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

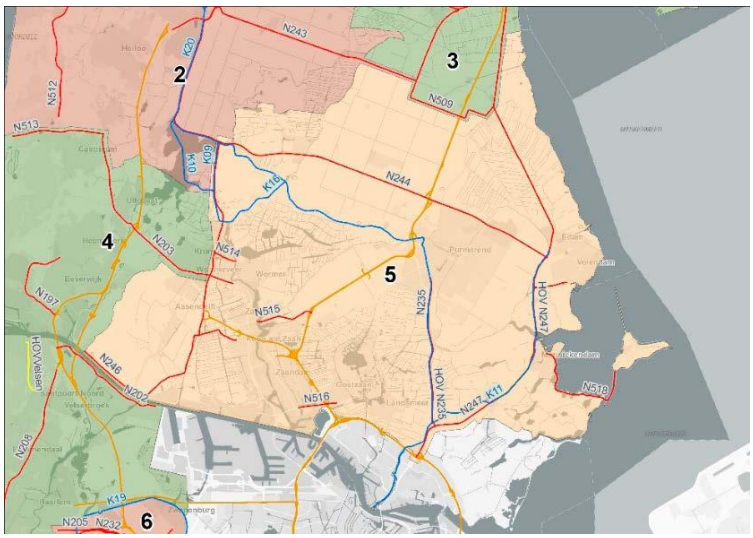
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. In 2010 zijn plannen gemaakt voor een nieuw busstation in Beverwijk. Inmiddels is het busstation mede door financiering van de provincie gereed gekomen. In de plannen voor het busstation is tevens voorzien in een goede en snelle route van en naar het station. Door de nieuwe ligging van het station moeten de bussen nu meer omrijden dan in het verleden het geval was (om de bioscoop heen). Daarom is in de plannen zowel aan de oost- als westzijde van het busstation een busbaan omgenomen. Er wordt een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan wordt gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2023-2024	€3.200.000
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk) Dit project is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Investeringsagenda Openbaar Vervoer 2015-2020. De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden lopen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. In de spitsuren ontstaat er filevorming op de Velserweg en Velsertraverse door het grote verkeersaanbod. Dit leidt tot oponthoud voor de bus en tot een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er wordt een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertraverse, die ook een kortere route kent. Tevens wordt een voet-fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2023-2024	€ 19.600.000
N197-05 - Verbetering - Ontbrekende schakel fietspad N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg, gemeente Beverwijk Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Langs de N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg ligt geen fietspad. De aanleg van deze ontbrekende fietsverbinding tussen Wijk aan Zee en Heemskerk wordt onderzocht.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2026	€ -
N200-05 - Verbetering - Trajectstudie N200a, gemeenten Bloemendaal en Zandvoort Op de Zeeweg vinden veel ongevallen plaats. Naast een gedragscomponent speelt ook de piekdrukte op zomerse dagen en bij evenementen een rol. In 2028 staat het groot onderhoud gepland. Er wordt een trajectstudie uitgevoerd, waarin eventueel oplossingsrichtingen uit Bereikbaarheid Kust kunnen worden uitgewerkt.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2028	€ -
N202-05 - Verbetering - Trajectbenadering N202a, gemeente Velsen Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N202 tussen hmp. 1.9 en 7.0 wordt bermverharding aangebracht om de 'vergevingsgezindheid' van de weg te vergroten, wordt de ambulance-uitrit aangepast en wordt een faunapassage gerealiseerd.	Verkeersvei-ligheid	Realisatie	2022-2023	€ 660.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist, waarvoor een goede oplossing nodig is. Het opgestelde landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt. De nieuwe wegverbinding wordt ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N203-17 - Verbetering - Trajectbenadering N203c, gedeelte A9-N513, gemeenten Uitgeest en Castricum Deze trajectbenadering is opgenomen in de studiefase van het iMPI, zodat onderzocht kan worden of er gelijktijdig met het groot onderhoud maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid kunnen worden getroffen.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2028	€ -
N203-18 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen N203, gedeelte Uitgeest-N513 Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en de aansluiting met de N513 door het nemen van de volgende kleine verkeersmaatregelen: het instellen van een inhaalverbod (in combinatie met ribbelmarkering middenas), het aanbrengen van kantmarkering op het fietspad en het planten van een haag tussen de rijbaan en het fietspad.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2022-2023	€ -
N203b-06 - Vervanging - 50,17 km - 51,4 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 2.920.000
N206-05 - Verbetering - Smal fietspad N206, ged. Boekenrodeweg-nabij Woestduinweg, gemeente Bloemendaal Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Het onverplichte, tweerichtingen fietspad langs de oostzijde van N206 tussen de Boekenroodeweg en (ter hoogte van oversteek naar) de Woestduinweg is smal, ligt tussen bomen en kronkelt langs diverse uitritten van woningen. Het is daarom toegestaan op de rijbaan de fietsen. De N206 heeft een snelheidsregime van 60 km/u en een doorgetrokken asmarkering. Er zijn geen fietsstroken, waardoor het voor automobilisten onduidelijk is dat fietsers op de rijbaan fietsen. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2025-2026	€ -
N206-06 - Verbetering - Verharding fietspad N206, ged. nabij Woestduinweg-Vogelenzang, gemeente Bloemendaal Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. Vanaf oversteek nabij de Woestduijnweg tot Vogelenzang heeft het fietspad een oncomfortabele wegverharding. Vanwege de aanwezigheid van kabels en leidingen liggen er afwisselend stoeptegels en betonplaten. Door boomwortels wijken de tegels en platen in de loop der tijd. Het probleem is niet urgent door recent uitgevoerd onderhoud.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2025-2026	€ -
N206b-02 - Vervanging - 39,1 km - 39,45 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 316.000
N208-05 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Munsterslaan-Wagenweg, gemeenten Haarlem en Bloemendaal Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het oostelijke deel bestaat uit de realisatie van een fietsverbinding tussen de Leidsevaartweg en de Wagenweg en het westelijke deel tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2024	€ 3.250.000
N208-08 - Verbetering - Aanleg fietsverbinding langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat, gemeenten Haarlem en Velsen Dit project is onderdeel van het traject Haarlem-Velsen van de doorfietsroute F9, Den Helder-Muiden. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/ Haarlem Delftwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute is de aanleg van een fietspad wenselijk.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2026	€ -
N513a-06 - Vervanging - 21,44 km - 22,8 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2024-2025	€ 1.200.000
VRI-geb4-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's Voorzien voor periode 2025 - 2030 (dus buiten VRI-programma), deze worden in een latere periode end-of-life. Scope: N197-Wenckebachstraat Beverwijk (2025) / N200-VOP Bezoekerscentrum Overveen (2029) / N202-Op- en afrit A22 Oost Velsen-Zuid (2026).	Einde levensduur	Initiatief	2025-2029	€ 1.050.000

4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland

Gebiedsgrens

Het gebied Zaanstreek-Waterland bestaat uit de gemeenten Amsterdam (gedeeltelijk), Alkmaar (v/h Graft-De Rijp), Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad (gedeeltelijk).



Gebiedskenmerken

Zaanstreek-Waterland maakt deel uit van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De druk op wonen en werken neemt - net als in Amsterdam - ook in deze gebieden sterk toe. Het gebied heeft een sterke (woon-werk)relatie met Amsterdam en de gebieden ten zuidwesten daarvan. Door doorgaand woon-werkverkeer richting Amsterdam worden de dorpen geconfronteerd met grote hoeveelheden verkeer in de ochtend- en avondspits. Het gebied kenmerkt zich door meerdere waterverbindingen, zoals het Noordhollandsch Kanaal, het Noordzeekanaal en de Zaan. Het gebied heeft ook een belangrijke toeristische functie, met historische steden en De Zaanse Schans. Maar ook De Beemster en Stelling van Amsterdam, die beide de status Unesco Werelderfgoed hebben en de natuurgebieden Eilandspolder, het Markermeer en Polder Zeevang.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.
De komende jaren worden op een aantal wegen de stille deklagen vervangen.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 10 – GEBIED 5: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
19D03-01 - Vervanging - Brug Krommenie A - doorstart deel 1 zie **19D03A-90**	Einde levensduur	Plan	2022-2025	€ 7.000.000
19D03A-90 - Vervanging - Brug Krommenie A Beide bruggen Krommenie zijn opgenomen in het project, waarbij het uitgangspunt was: gehele vervanging van brug A (ophaalbrug) en vervanging val van brug B (basculebrug). Aanvullend dient de onderbouw van de brug te worden hersteld. Dit is de huidige programmering, die uit 2016 stamt. In 2022 wordt de aanpak en het benodigde krediet geactualiseerd.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 8.762.500
19D04-01 - Vervanging - Brug Krommenie B - doorstart deel 2 zie 19D03A-90	Einde levensduur	Plan	2022-2025	€ 14.000.000
19D04-90 - Vervanging - Brug Krommenie B zie 19D03A-90	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 8.762.500
25E22-02 - Vervanging - Pontveer 't Schouw De pont is einde levensduur. Er wordt onderzocht wat de precieze scope wordt.	Einde levensduur	Studie	2026	€ 1.500.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-29b - Verbetering - Vervangen Zaanbrug, gemeenten Wormerland en Zaanstad Het programma 'Vaart in de Zaan!' heeft tot doel de bevaarbaarheid van de Zaan te verbeteren, zodat bedrijven de modaliteit vervoer over water blijvend kunnen benutten en uitbreiden. De provincie realiseert namens de gemeenten de vernieuwing van de Zaanbrug tussen Wormer en Wormerveer. Het project draagt bij aan de opwaardering van de Zaan tot een volwaardige CEMT-klasse Va vaarweg.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2020-2023	€ 28.470.771
K09-01 - Vervanging - 2,5 km - 0 km - Vaarwegvak 8 - Markervaart Noord en Kogerpolderkanaal: Stierop – Noordhollandsch Kanaal Gedeelten van de bestaande houten oeverconstructies naderen einde levensduur en worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2020-2023	€ 1.940.000
K11a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee Vervangen 2500 m hout door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Initiatief	2025-2026	€ 3.391.000
K11b-01 - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart Schouw - Edam Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 3.100.000
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendammervaart Vervangen houtenconstructie ca. 400 m door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024	€ 2.014.000
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal; Knollendammervaart - Gat van de meer (Akersloot) Vervangen 2,5 km houten oeverconstructie door staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2024	€ 9.454.000
K20z-a-01 - Vervanging - 8,15 km - 0 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan (km. 8.15) Tot duiker onder busbaan bij km 8.15. Vervanging oevers 840 m staal voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2025-2026	€ 3.200.000
K20z-b-01 - Vervanging - 16 km - 8,15 km - Vaarwegvak 13 - Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km, 8.15) tot Sluis Purmerend Duiker onder busbaan km. 8,15 tot Sluis Purmerend, 2500 m, staal voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 12.205.000
N203-01 - Uitbreiding - Verbinding A8/A9, gemeenten Zaanstad en Heemskerk Een nieuwe weg tussen de A8 en de A9 zorgt voor een betere bereikbaarheid van de regio's Zaanstreek en IJmond. Ook verbetert hierdoor de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Samen met de Vervoerregio Amsterdam, de regiogemeenten en het Rijk onderzoekt de provincie de mogelijkheden. Een belangrijk gegeven is dat deze weg het UNESCO Werelderfgoed Stelling van Amsterdam kruist, waarvoor een goede oplossing nodig is. Het opgestelde landschapsplan geeft aan hoe de bijzondere waarde van het werelderfgoed ter plaatse zo goed mogelijk kan worden hersteld en versterkt. De nieuwe wegverbinding wordt ingepast via het tracé van het Golfbaanalternatief. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar een verdiepte ligging van de weg of een tunnel. Verder is in het onderzoek aandacht voor het opvangen van veranderingen in het klimaat.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N203-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Krommenie Het project N203-01 onderzoekt de aanleg van een nieuwe weg tussen de A8 en de A9. Tegelijkertijd wordt op korte termijn (tot 2025) de leefbaar-heid in Krommenie verbeterd, door onder meer (onderzoek te doen naar) het verbeteren van de stationsomgeving, het nemen van geluids-reducerende maatregelen, de snelheid te verlagen en een doorfiets-route te realiseren.	Leefbaarheid	Studie	2023-2025	€ -
N246a-03 - Vervanging - Kunstwerken 25B03 en 25B05 Beide duikerbruggen veroorzaken een oneffenheid in het wegdek die op niet al te lange termijn moet worden opgelost.	Einde levensduur	Studie	2025	€ 2.500.000

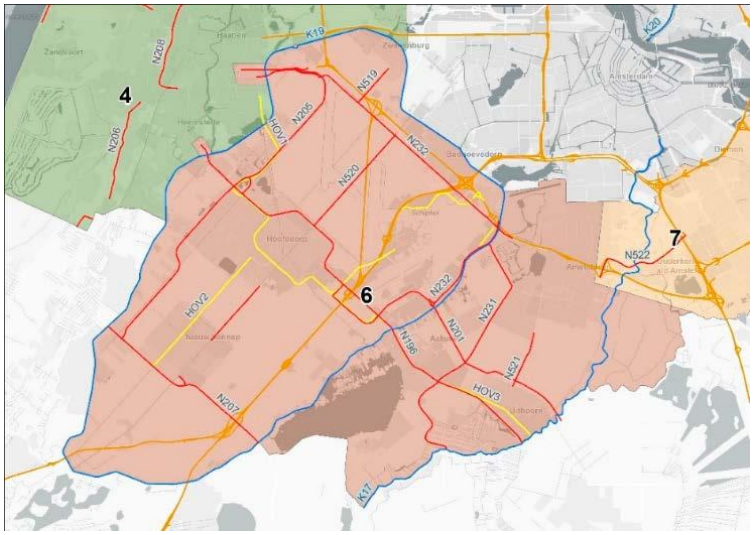
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N247-16 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247, gedeelte A10-N517 De bereikbaarheid van Waterland verslechtert. De N247 is zwaar belast met zowel autoverkeer als openbaar vervoer. De samenwerkende overheden willen de bereikbaarheid op de N247 voor fietsers, automobilisten en openbaar vervoerreizigers bevorderen. De verkeersveiligheid moet daarbij verbeteren en de leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruitgaan. Om de doorstroming te verbeteren, worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast en de verkeersstromen (openbaar vervoer/ autoverkeer/ fietsers) rondom kruispunt Het Schouw ontvlochten door een complete reconstructie met aanleg van diverse kunstwerken. Daarnaast wordt bij kruispunt Het Schouw een busoverstappunt, een P+R en P+B aangelegd en wordt het huidige brandstofverkooppunt verplaatst. Rond kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam wordt de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. Kruispunt Nieuwendam, Hoogedijk en Wagenweg worden aangepast. Tussen de Hoogedijk en de Wagenweg wordt een fietspad aan de oostzijde van de N247 aangelegd en het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zeddeweg (N517) wordt verbreed zodat er meer ruimte komt tussen de busbaan en de rijbaan.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2020-2023	€ 56.695.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie Bernhardbrug (hefbrug Monnickendam) en studie hoogwaardige fietsverbinding Amsterdam-Noord - Edam/Volendam (N247) De Bernhardbrug bij Monnickendam vormt de hoofdontsluiting van zowel Monnickendam als Marken richting de N247. De brug is te smal om alle verkeersstromen gescheiden te kunnen verwerken, de vele fietsers zitten tussen het gemotoriseerd verkeer. Ook op de kruispunten aan beide zijden van de brug is een verwarrende verkeerssituatie aanwezig. Tevens is de Bernhardbrug als knelpunt geïdentificeerd in de verkenning van de VRA naar een hoogwaardige fietsverbinding van Amsterdam-Noord naar Edam/Volendam.	Verkeersveilig-heid	Studie	2027-2028	€ -
N247-19 - Verbetering - Verkeersstudie knooppunt A10-N247-S116 (KANS) Samen met RWS, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam wordt een studie uitgevoerd voor het uitwerken van een langetermijnoplossing voor dit knelpunt. Tijdens de spitsperioden staan hier vrijwel altijd files, wat mede veroorzaakt wordt door de vele bussen die vanuit Amsterdam naar de regio Waterland v.v. rijden. Dit openbaar vervoer heeft absolute prioriteit, waardoor de doorstroming van het overige verkeer verder wordt gefrustreerd.	Bereikbaar-heid	Studie	2024	€ -
N247-22 - Verbetering - Onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug Samen met de dorpsraad Broek in Waterland onderzoekt de provincie en haar samenwerkingspartners de mogelijkheid de N247 in Broek in Waterland verdiept aan te leggen. In eerste instantie waren er 5 varianten. In 2020 is besloten 2 varianten verder uit te werken: een variant met 2x1 rijstroken met vluchtstroken en een variant met 2x1 rijstroken met busstroken. Parallel aan deze studie wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N247a-03 - Vervanging - Dijksbrug	Einde levensduur	Realisatie	2020-2023	€ 1.600.000
N247a-06 - Vervanging - 29,9 km - 32,5 km - Slochterbrug/duikers Trajectbenadering: Vervangen kunstwerk(en): vervangen KW 25E12 in traject in combinatie met N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2020-2023	€ 2.000.000
N247a-07 - Vervanging - 40,93 km - 41,23 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 550.000
N515-02 - Verbetering - Fietstunnel kruispunt N515-Zuiderweg, gemeenten Wormerland en Zaanstad Op het kruispunt N515-Zuiderweg, dat is voorzien van een verkeersregelinstallatie, zijn geen aparte fietsvoorzieningen voor het overstekende (brom-) fietsverkeer. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute.	Verkeersveilig-heid	Studie	2026-2027	€ -
N515-06 - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7, gemeente Wormerland Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan word er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk. Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruik kunnen maken van de P+R.	Bereikbaar-heid	Studie	2023	€ -

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N515-07 - Verbetering - Aanbrengen rood asfalt fietspad N515, gedeelte A7-De Zaan, gemeenten Wormerland en Zaanstad Het upgraden van de fietsroute Purmerend - Zaanstad tot een metropolitane (snel)fietsroute is onderdeel van het programa Fietsinfrastuctuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen; dit project betreft het provinciale fietspad langs de N515. Op dit fietspad wordt rood asfalt gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2023	€ -
N515b-04 - Vervanging - 9,1 km - 11,88 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 2.630.000
N516-04 - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT), gemeenten Zaanstad en Oostzaan De VRA werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaandstad en Oostzaan aan AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn nu al verschillende knelpunten (bijvoorbeeld de kruising met de Wibautstraat in beheer bij Zaanstad). Daarnaast vinden tal van ruimelijke ontwikkelingen plaats (o.a. transitie van een deel van de Achtersluispolder van bedrijventerrein naar woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 toeneemt. De scope van het project AVANT is - in afstemming met de Corridorstudie Amsterdam Hoorn - uitgebreid met dat deel van de N516 dat de twee kruisingen met de (op-/afritten van de) A8 omvat, alsook met een fietsbrug over de N516 en een fietstunnel onder de Verlengde Stellingweg.	Bereikbaarheid	Realisatie	2023-2026	€ 15.167.000
VRI-geb5-03 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's	Einde levensduur	Initiatief	2025-2030	€ 4.900.000

4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid

Gebiedsgrens

Het gebied bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen (gedeeltelijk), Haarlemmermeer en Uithoorn.



Gebiedskenmerken

Noord-Holland Zuid maakt net als Zaanstreek-Waterland deel uit van het gebied van de VRA. Ook hier neemt de druk op wonen en werken sterk toe. De komende jaren worden veel woningen in de regio gebouwd. Door de aanwezigheid van de luchthaven Schiphol en Royal FloraHolland Aalsmeer is in dit gebied veel (internationale) bedrijvigheid gevestigd. Dit zorgt voor veel doorgaand en bestemmingsverkeer, en specifiek veel vrachtverkeer, waardoor de infrastructuur in beide richtingen - zowel in de ochtend- als de avondspits -zwaar wordt belast. Het gebied heeft naast de weginfrastructuur ook een omvangrijk netwerk van HOV-banen.

De provincie heeft samen met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een Netwerkstudie opgesteld, die in 2022 is uitgewerkt tot een adaptieve agenda mobiliteit Haarlemmermeer. Jaarlijks wordt besloten welke studies en projecten in het iMPI worden opgenomen.In 2022 is ook de Bereikbaarheidsagenda Zuidlob vastgesteld. De provincie werkt deze samen met de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel en de VRA uit in een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de meerjarenprogramma's van de afzonderlijke partijen, zoals het iMPI.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt. Op de N201a wordt de alternatieve markering vervangen en onderhoud uitgevoerd aan de geleiderail en de groenvoorzieningen. Er wordt onderhoud uitgevoerd aan de N520 tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep. De Waterwolftunnel wordt voorzien van een digitaal camerasysteem. Daarnaast wordt de projectiewand in de tunnelcentrale in Hoofddorp vervangen door een nieuw weergavesysteem.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 11 – GEBIED 6: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-36 - Verbetering - Nieuwe Bennebroekerweg Voor de (economische) toekomst van de regio is het belangrijk dat het gebied rondom de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer goed bereikbaar is en blijft. Er wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de (gemeentelijke) Nieuwe Bennebroekerweg, die van de N205 naar de A4 loopt.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
HOV-11 - Verbetering - Trajectbenadering busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep (v/h zuidtak Zuidtangent), gemeente Haarlemmermeer Gelijktijdig met het groot onderhoud van de busbaan Toolenburg-Nieuw Vennep wordt de verkeersveiligheid van de gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer verbeterd. Er wordt een middeneiland gecreëerd, zodat het langzaam verkeer de busbaan in twee fasen kan oversteken. Daarnaast worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - enkele verkeersregelinstallaties geoptimaliseerd. Er worden attentielichten geplaatst, die alleen gaan branden als een bus de oversteeklocatie nadert.	Verkeersvei-ligheid	Plan	2023-2024	€ 3.500.000
HOV-12 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol Dit is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, de VRA, het Samenwerkingsorgaan Holland Rijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer. Het betreft de aanleg van een vrije busbaan tussen Noordwijk en Schiphol en maatregelen om de doorstroming van de bus te verbeteren. De provincie Noord-Holland realiseert een lage, beweegbare HOV-brug over de Ringvaart ter plaatse van het Sportlaangebied in Lisse en de IJs- en Skeerclub in Lisserbroek met fietsvoorzieningen en het tracé met doorfietsroute tussen de brug en Nieuw-Vennep.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2026	€ -
HOV-13 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR) De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is om een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt een vrijliggende busbaan gerealiseerd langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan.	Bereikbaar-heid	Studie	2026-2027	€ -
HOV-14 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Legmeerdijk (N231)/halte Royal FloraHolland De R-netlijnen 357 en 358 voldoen in de huidige situatie niet aan de streefwaarden wat betreft snelheid en betrouwbaarheid. Door de aanleg van een HOV-halte bij de hoofdingang van Royal FloraHolland en het in aanleg zijnde Experience Center Floriworld kan de route voor beide buslijnen met 6 minuten worden versneld. De huidige haltes worden opgeheven. Over de N231 wordt een loopbrug (met liften en trappen) aangelegd, zodat buspassagiers veilig de N231 kunnen oversteken.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2022-2023	€ 12.242.000
HOV-16 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Westtangent, gemeente Haarlemmermeer Tussen station Amsterdam Sloterdijk en Schiphol Plaza wordt een hoogwaardige en hoogfrequente busverbinding gerealiseerd. Op de route wordt een aantal aanpassingen doorgevoerd, waardoor de bus beter en comfortabeler door kan rijden. Dit project is in het iMPI opgenomen, omdat de provincie een aantal kunstwerken in eigendom, beheer en onderhoud neemt. Het bestaande KW20 over de A9 gaat dan naar de gemeente Haarlemmermeer.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2020-2023	€ -
HOV-17 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg, gemeente Haarlemmermeer De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Als onderdeel van deze ringlijn is een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot de Southern Crossstraat. De fly-over is nu alleen geschikt voor busverkeer in zuidelijke richting. De bedoeling is de fly-over in twee richtingen geschikt te maken.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2027-2028	€ 13.228.000

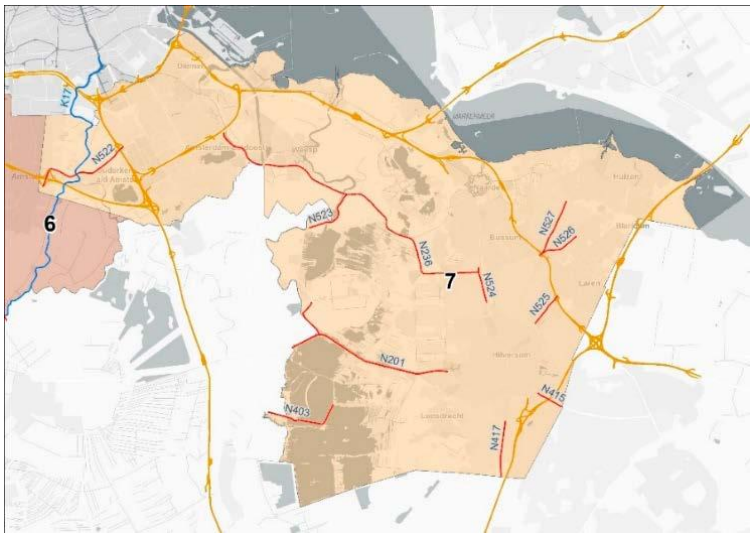
Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
HOV1-02 - Vervanging - 38,8 km - 61,2 km - Trappen	Einde levensduur	Plan	2024	€ 1.500.000
K190-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost; Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug Delen van oopspronkelijke scope van K190-a-01 en K190-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Initiatief	n.t.b.	€ -
K190-b-01 - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug - Nieuwe Wetering Vervanging 710 m hout voor stalen damwand (gestaffeld)	Einde levensduur	Studie	2024-2025	€ 3.610.000
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 - Ringvaart West: Kagerplassen - Zijvaart Hillegom & Vaarwegvak 28 - Ringvaart Zijvaart Hillegom Zuider buiten Spaarne Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2024-2025	€ 3.400.000
N196-03 - Verbetering - Fietsverbinding N196/N201 Hoofddorp-Aalsmeer De fietsverbinding N196/N201 is een deel van de doorfietsroute Uithoorn-Zandvoort. Het project heeft een relatie met de fietsdoelstellingen uit de Kruisweg-corridor (N201-35). Het is tevens onderdeel van een lopende ontwikkeling voor de verbetering van de fietsverbinding Hoofddorp-Aalsmeer van de gemeente Haarlemmermeer en de VRA, waaraan een Rijkssubsidie is verbonden. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen.	Bereikbaar-heid	Studie	2025	€ -
N201-29a - Verbetering - Verbreding Cruquiusbrug, gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer De Cruquiusbrug A (zie 25C02A-91) wordt vervangen. Gelijktijdig met de vervanging wordt de brug verbreed en een onderdoorgang voor fietsers aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens wordt het fietspad tussen Heemstede en Cruquius verbreed.	Verkeersvei-ligheid	Realisatie	2021-2024	€ 12.570.000
25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A Zie **N201-29a**	Einde levensduur	Realisatie	2021-2024	€ 17.705.000
N201-35 - Verbetering - Kruisweg-corridor, gemeente Haarlemmermeer Dit is een gezamenlijk project van de VRA, de gemeente Haarlemmermeer, de Schiphol Group en de provincie. Er zijn meerdere knelpunten en ontwikkelingen in en rondom de Kruisweg-corridor waarin de A4, de N201 en de N196 belangrijke verkeersaders zijn. Partijen hebben de handen ineen geslagen om te komen tot integrale oplossingsrichtingen (fiets, HOV en weg) voor de middellange/lange termijn, die de bereikbaarheid van de gehele corridor verbeteren.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N201-36 - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201 Noord, gemeente Haarlemmermeer In verband met woningbouw Nieuw Noord, waar circa 1.000 woningen worden gerealiseerd, moet de afrit Weg om de Noord (N201) naar de Hoofdweg worden verschoven/verlengd. Dit is een project dat op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer wordt uitgevoerd en betaald.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N201a-03 - Vervanging - 20,71 km - 23,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2029	€ 4.800.000
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid, gemeenten Aalsmeer en Uithoorn Op grond van de Vervolgstudie N201 is geconcludeerd dat er meer inzicht nodig is in de samenstelling van het verkeer op de Legmeerdijk Zuid. Pas dan kan worden bepaald of de grootschalige oplossingen (zoals verdiepte ligging) die in de vervolgstudie worden gesuggereerd, ook gewenst en nodig zijn.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N231-17 - Verbetering - Ongestoord Logistieke verbinding Greenport Aalsmeer Het project zet in goede bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer en het veilingcomplex van RoyalFloraHolland door infrastructurele maatregelen aansluitend op de N201. De gemeente Aalsmeer realiseert een extra uitgang langs de Middenweg naar de N201, die alleen tijdens venstertijden wordt gebruikt. De provincie realiseert een extra ingang op de Legmeerdijk (N231) ten noorden van de hoofdingang en sluit aan op de te realiseren rotonde op het RoyalFloraHolland-terrein. De afslag is alleen te bereiken vanuit de richting van de Waterwolftunnel en hoewel de ingang alleen voor vrachtverkeer was bedoeld, is ervoor gekozen de aansluiting open te stellen voor al het gemotoriseerd verkeer.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2022-2023	€ 2.862.000
N231-18 - Verbetering - Verbreden fietspad Bosrandweg (N231), gemeente Aalsmeer Uit de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). Het verbreden van het fietspad langs de Bosrandweg (N231) is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2030	€ -
N231b-06 - Vervanging - 22,4 km - 25,2 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2026	€ 4.000.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N232-14 - Verbetering - Studie Fokkerweg (N232)/Bosrandweg (N231), gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, nader onderzoek naar de kruispunten N231-Nieuwe Meerlaan, N231-Rietwijkeroordweg en fietsverbindingen naar Fokker Logistics Park en Schiphol-Oost Zuideinde.	Bereikbaar-heid	Studie	n.n.b.	€ -
N232-15 - Verbetering - Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232, gemeente Haarlemmermeer Het fietspad langs de Schipholweg wordt verbreed en opgewaardeerd tot doorfietsroute. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. Het opwaarderen tot doorfietsroute leidt tot een stijging in het fietsgebruik en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2026	€ -
N232-16 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen Fokkerweg (N232)/ Bosrandweg (N231), gemeenten Haarlemmermeer en Aalsmeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de korte termijn (2022-2025): K-02 opknappen entree fietsers Schiphol-Oost, K-04 voetpad Renaissance Hotel Schiphol-Oost, K-05 houten vangrail tussen weg en fietspad Bosrandweg, K-06 voetpad tussen Bosrandweg 25 en rotonde Nieuwe Meerland en K-11 verbeteren verlichting fietspad Bosrandweg.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2024-2025	€ -
N232-17 - Verbetering - Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232, gemeente Haarlemmermeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). De realisatie van een zuidelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de Southern Crossstraat is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2030	€ -
N232-18 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232, gemeente Haarlemmermeer Uit de verkenning Fokkerweg/ Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). De realisatie van een noordelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de A9 is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2030	€ -
N232-19 - Verbetering - HOV-baan Fokkerweg (N232), gemeente Haarlemmermeer Uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg is een adaptief programma bereikbaarheid gekomen met, onder andere, maatregelen voor de middellange termijn (2025-2030). Een onderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende HOV-baan langs de Fokkerweg (N232) is onderdeel van de maatregelen op middellange termijn.	Bereikbaar-heid	Studie	2025-2030	€ -
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 33,15 km - Kunstwerken 25C31, 25D10, 25D11 Vervangen van KW 25C31, KW 25D10 en KW 25D11 door een grote duiker (Spirosol o.g.). Afstemming met de maatregelen N232b-02 en N232-06 voor kruispunt N232-N520.	Einde levensduur	Plan	2024	€ 1.600.000
N232b-06 - Vervanging - Kunstwerken 25D13, 25D14, 25D26 en 25D27 - Kruispunt N232-N520	Einde levensduur	Studie	2030	€ 3.000.000
N232b-07 - Vervanging - 23,33 km - 25,52 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.280.000
N232b-08 - Vervanging - 25,52 km - 27,5 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.230.000
N519a-02 - Vervanging - 0,05 km - 1,95 km - Rehabilitatie				
Rehabilitatie verharding wegvak, km 0,05-0,33 en km 0,53-1,95	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 1.370.000
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ -
N521a-02 - Vervanging - 0,05 km - 1,83 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2025	€ 1.370.000
SOLAROAD-2 - Vervanging - 23,1 km - 23,2 km - Innovatie - toepassing zonnefietspad Het asfalt fietspad wordt vervangen door een fietspad dat zonne-energie in de verharding opwekt, het zogenaamde zonnefietspad. Dit vindt plaats op het fietspad parallel aan de N232 ter hoogte van de rotonde Kromme Spieringweg (hectometer 23.1) richting Haarlem. Het zonnefietspad wordt tussen de 100 en 420 meter lang.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 2.700.000
V**RI-geb6-02** - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's (2025-2030)	Einde levensduur	Initiatief	2025-2030	€ 8.050.000

4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek

Gebiedsgrens

Het gebied Gooi en Vechtstreek bestaat uit de gemeenten Amstelveen (gedeeltelijk), Blaricum, Diemen, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Ouder-Amstel, Weesp en Wijdemeren.



Gebiedskenmerken

Het Gooi en de Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht en heeft een aantal verstedelijkte gebieden en een aantrekkelijk landschap om te recreëren, zoals de Heuvelrug, de Vechtstreek en de Randmeren. Hoewel de regio bestaat uit middelgrote en kleinere gemeenten, zijn de mobiliteitsopgaven groot vanwege de scharnierfunctie tussen Utrecht, Flevoland en Noord-Holland. Het gebied wordt doorkruist door grote rijkswegen en spoorlijnen. Het Gooi en de Vechtstreek kenmerkt zich onder andere door een groene woonomgeving, een forse woningbouwopgave, met name in de omgeving van Amsterdam, veel natuurgebieden, een cluster van (digitale) creatieve bedrijven en Media Valley en het Unesco werelderfgoed De Stelling van Amsterdam.

Variabel onderhoud

Bermonderhoud wordt ecologisch uitgevoerd, zodat de biodiversiteit langs de provinciale wegen toeneemt.
Eind 2022 start de trajectbenadering N201c. Het project omvat onder andere rijbanen, bruggen en fietspad. Naast de onderhoudswerkzaamheden worden ook vervangingen en verbeteringen, inclusief faunamaatregelen, meegenomen.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 12 – GEBIED 7: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N201-33 - Verbetering - Trajectbenadering N201c, gemeente Wijdemeren Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N201c-03) worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en wordt vanuit het PMI een bijdrage geleverd aan de vervanging van 2 vaste bruggen voor het verbreden van het profiel op de bruggen, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad.	Verkeersveilig-heid	Realisatie	2022-2023	€ 460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Wegconstructie en 3 kunstwerken KW 31F01, KW 31F02 en 31F0 zie N201-33	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 2.156.000
N201c-04 - Vervanging - 70 km - 77,48 km - Rehabilitatie Trajectbenadering N201c. Rehabilitatie van diverse wegvakken : km70-71,1 km71,6-73,2 km 73,9-75,95 en km 76,5-77,48	Einde levensduur	Initiatief	2028	€ 4.410.000
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind, gemeente Wijdemeren Gelijktijdig met het groot onderhoud wordt de verkeersveiligheid op dit wegvak verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en worden de uitritten beter herkenbaar gemaakt.	Verkeersveilig-heid	Realisatie	2022-2023	€ 1.500.000

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417, gemeente Hilversum Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer (waaronder ruiters) zijn onvoldoende zichtbaar. De weg wordt heringericht en aan de westzijde wordt een eenzijdig, in twee richtingen bereden fietspad aangelegd. Het fietspad aan de oostzijde komt te vervallen.	Verkeersveilig-heid	Realisatie	2022-2023	€ 3.700.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km - Utrechtse weg zie N417-02	Einde levensduur	Realisatie	2022-2023	€ 1.200.000
N522-05 - Verbetering - Vervanging/opwaardering brug Ouderkerk, gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel De huidige brug wordt vervangen door twee nieuwe bruggen. Het kruispunt aan de westzijde van de brug verdwijnt. De ontsluiting van de Amstelzijde verloopt dan via een parallelroute langs de Oranjebaan.	Bereikbaar-heid	Realisatie	2017-2023	€ 28.990.000
25G16/17-90 - Vervanging - Brug Ouderkerk a/d Amstel Zie N522-05	Einde levensduur	Realisatie	2017-2023	€ 22.810.000
N524-01 - Verbetering - Smalle fietspaden langs de N524, gemeente Hilversum Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De tweezijdige, éénrichtingen fietspaden langs de N524 zijn smal. Het is een prioritaire doorfietsroute en daarmee voldoet deze fietsroute niet aan de eisen en het gebruik. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen.	Verkeersveilig-heid	Studie	2025-2026	€ -
N525-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N525-Westerheide/ Oude Postweg, gemeente Laren Op het kruispunt met de Westerheide/ Oude Postweg maken veel fietsers geen gebruik van de aanwezige fietstunnel en steken de N525 gelijkvloers over. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt op het kruispunt een LARGAS-verkeersplein gerealiseerd. Vooruitlopend op de reconstructie zijn er tijdelijke, snelheidsremmende maatregelen genomen.	Verkeersveilig-heid	Realisatie	2022-2023	€ 2.006.000
N525-06 - Verbetering - Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad, gemeente Laren Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt het steile, toeleidende fietspad naar de fietstunnel gestrekt, zodat de haakse bocht aan het begin van de tunnel en het grote hoogteverschil verdwijnt.	Verkeersveilig-heid	Studie	2023	€ -
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N527-Trappenberg, gemeenten Huizen en Blaricum Deze maatregel is onderdeel van het Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Trappenberg is niet optimaal. Daarnaast wordt het terrein van de Trappenberg herontwikkeld en worden er circa 300 zorgwoningen gerealiseerd. Er wordt een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid op dit kruispunt te verbeteren.	Verkeersveilig-heid	Studie	2025-2026	€ -
N527a-02 - Vervanging - 0 km - 2,75 km - Rehabilitatie	Einde levensduur	Initiatief	2027	€ 2.910.000
VRI-geb7-02 - Vervanging - VRIs einde levensduur door iVRI's (2025-2030)	Einde levensduur	Initiatief	2025-2028	€ 1.050.000

4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's

In onderstaande tabel staan de werkzaamheden en projecten die in deelprogramma's op de provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, verspreid over meerdere gebieden. Deze deelprogramma's zijn gericht op het aanpakken van één opgave op verschillende locaties in de provincie, zoals de aanpak van verkeersveiligheids-knelpunten of de uitrol van intelligente verkeerslichten.

TABEL 13 – GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

Maatregel omschrijving	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
24BB-95 - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1 De aansluiting van 28 objecten op de Bediencentrale in Heerhugowaard. Tevens worden derden gestimuleerd ook op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 17.000.000
alg-45 - Verbetering - Kantmarkering fietspaden Een groot deel van de provinciale fietspaden is onverlicht. Door het aanbrengen van kantmarkering op circa 200 km fietspad verbetert de verkeersveiligheid op relatief eenvoudige wijze en tegen lage kosten.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2023-2025	€ -
alg-46 - Verbetering - Aanleg bermverharding De provincie ontvangt subsidie voor de aanleg van bermverharding langs provinciale wegen. Deels moet de aanleg van bermverharding worden toegevoegd aan bestaande projecten en deels worden het zelfstandige projecten.	Verkeersvei-ligheid	Studie	2023-2024	€ -
Duurzaamheid - Vervanging - Extra budget voor infraprojecten 2021-2023 Met aanleg en beheer van infrastructuur levert de provincie haar eigen bijdrage aan duurzaamheid. Bij de nota infrastructurele kapitaalgoederen (NIKG) is voor de periode 2021-2023 jaarlijks € 2,5 miljoen beschikbaar gesteld.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2023	€ 7.500.000
IVRI-01 - Vervanging - Bestaande VRIs aanpassen naar iVRI's Als onderdeel van Smart Mobility worden de bestaande verkeersregelinstallaties (VRI's) aangepast naar intelligente VRI's (iVRI's). Intelligente voertuigen die informatie ontvangen van en delen met intelligente infrastructuur dragen bij aan leefbaarheid en verkeersveiligheid. iVRI's kunnen aankomend verkeer herkennen en via apps en navigatiesystemen met verkeersdeelnemers communiceren over bijvoorbeeld tijd tot rood of tijd tot groen. Wegbeheerders kunnen met iVRI's bepalen welke verkeersstromen meer prioriteit krijgen, bijvoorbeeld openbaar vervoer, vrachtverkeer of fietsers.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 4.725.000
LED-02 - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2 De openbare verlichting wordt voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur	Realisatie	2022	€ 5.950.000
MRL-07 - Vervanging - MRL - 2e gedeelte fase 1 CAB en overige lokale objecten De provincie is wettelijk verplicht haar beweegbare kunstwerken te laten voldoen aan de Machinerichtlijn (MRL). De MRL is wetgeving voor veilig gebruik en beheersing van risico's voor gebruikers en het bedienend en onderhoudspersoneel van machines (inclusief beweegbare bruggen en sluizen).	Einde levensduur	Realisatie	2022-2025	€ 11.000.000
OVL-programma - Vervanging - Kasten Openbare Verlichting De kasten voor de openbare verlichting zijn aan het einde van hun levensduur, voldoen niet meer aan de norm en worden daarom vervangen.	Einde levensduur	Studie	2024	€ 600.000
SLS-01 - Vervanging - Sleutelsysteem objecten Vervanging van de bestaande sleutelsysteem voor de diverse objecten, zoals openbare verlichting, verkeersregelinstallaties en bruggen. Het huidige sleutelsysteem is sterk verouderd. Hierdoor is het toegangsbeheer 'vervuild', wat onveilige situaties kan veroorzaken.	Einde levensduur	Realisatie	2023-2024	€ 1.400.000
VRI-programma - Vervanging - VRI's einde levensduur door iVRI's Een groot aantal verkeersregelinstallaties is aan het einde van de levensduur en worden vervangen door iVRI's. Aangezien de werkzaamheden in alle gebieden plaatsvinden, worden de vervangingen binnen een programma uitgerold. Tevens worden vanuit beleid de mogelijkheden tot het uitbreiden van voetgangersoversteken meegenomen.	Einde levensduur	Studie	2023-2025	€ 11.800.000

4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die naar verwachting in 2022 zijn gerealiseerd. Aangezien het iMPI al medio 2022 is opgesteld, zijn er mogelijk maatregelen in onderstaande tabel opgenomen, die nog niet volledig in 2022 zijn afgerond.

TABEL 14 – GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2022 (ALLE GEBIEDEN)

Maatregel omschrijving	Thema
alg-40 - Verbetering - Uitvoering beleidskader verkeersmanagement Noord-Holland De volgende maatregelen zijn gerealiseerd:• vraaggestuurd brugbedienen: Brugopening als er geen piekbelasting is op de weg; • optimalisatie verkeersmanagement in niet reguliere situaties door versnelling van detectie van verstoringen; • optimalisatie verkeersmanagement in reguliere situaties door anticiperend het verkeer te regelen.	Bereikbaarheid
HOV-03 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer in 't Gooi (Huizen-Hilversum) De provincie heeft samen met de gemeenten Huizen, Eemnes, Laren en Hilversum een HOV-verbinding (R-net) tussen busstation Huizen en NS-station Hilversum gerealiseerd. De regio heeft hierdoor een frequente, snelle en betrouwbare OV-verbinding met Amsterdam, Schiphol en Almere gekregen. Belangrijk onderdeel hiervan was de aanleg of uitbreiding van P+R-terreinen met HOV-haltes. Daarnaast is het leefklimaat en de verkeersveiligheid verbeterd en de natuur versterkt (natuurbrug bij Anna's Hoeve). Met de ondertunneling van de bus- en spoorbaan bij de Oosterengweg in Hilversum is bovendien een groot knelpunt van de Hilversumse ring opgelost.	Bereikbaarheid
HOV-07 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ), gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn Het tracé loopt van de Fokkerweg in de Haarlemmermeer naar de Poelweg in Uithoorn. Er is een geheel vrije busbaan op de "oude" N201 aangelegd. Daarnaast is de N196, gedeelte Fokkerweg-Legmeerdijk, versmald van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Tevens is een fietstunnel gerealiseerd en een fietsoverdoorgang onder de Aalsmeerderbrug.	Bereikbaarheid
N231a-02 - Variabel onderhoud - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ), gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn zie HOV-07	Onderhoud
K4/5/6-a-02 1 - Vervanging - Roskamsluis Zelfbediening	Einde levensduur
K4/5/6-a-02 2 - Vervanging - Roskamsluis aanpassingen in het kader van de Machinerichtlijn	Einde levensduur
N239-08 - Verbetering - Trajectbenadering N239a, gedeelte N242-A7, gemeenten Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N239, gedeelte N242-A7, zijn rotondes gerealiseerd op de kruispunten N239-Langereis en N239-Zuiderzeestraat, is een nieuwe fietsbrug aangelegd en zijn kleine verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd. Op het kruispunt N239-Alkmaarseweg (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) is een middengeleider voor overstekend langzaam verkeer aangelegd.	Verkeersveiligheid
N239a-03 - Vervanging - 13,67 km - 22,56 km - Wegconstructie en kunstwerken zie N239-08	Einde levensduur
N244-10 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting op het kruispunt N244-N247, gemeente Edam/Volendam De gemeente realiseert een nieuwe ontsluitingsweg, die aansluit op het kruispunt van de N244-N247. Hiervoor is het kruispunt N244-N247 aangepast.	Bereikbaarheid
N244a-01 - Vervanging - Herplant bomen N244 / Noordhollandsch Kanaal De kap en herplant van zieke bomen langs de N244b en het Noordhollandsch Kanaal wordt gefaseerd uitgevoerd. Tijdens de voorbereiding van de eerste fase is besloten, mede door de wens van omwonenden, de zieke bomen zo lang mogelijk te behouden. In 2022 zijn de werkzaamheden van kap en herplant 1e fase (N244a-01) en het levensduurverlengd onderhoud (N244a-06) van de bomen afgerond.	Einde levensduur
N244a-06 - Variabel onderhoud - Levensduur verlengend onderhoud bomen De kap en herplant van zieke bomen langs de N244b en het Noordhollandsch Kanaal wordt gefaseerd uitgevoerd. Tijdens de voorbereiding van de eerste fase is besloten, mede door de wens van omwonenden, de zieke bomen zo lang mogelijk te behouden. In 2022 zijn de werkzaamheden van kap en herplant 1e fase (N244a-01) en het levensduurverlengd onderhoud (N244a-06) van de bomen afgerond.	Onderhoud
N248-16 - Verbetering - Verkeersveiligheid kruispunten N248-Wadweg en N248-Waardpolderhoofdweg (KT-maatregelen), gemeente Hollands Kroon Om de verkeersveiligheid te verbeteren zijn op kruispunt N248-Wadweg drempels gerealiseerd en is de maximumsnelheid ter hoogte van het kruispunt verlaagd naar 50 km/uur. Op het kruispunt N248-Waardpolderhoofdweg is een aantal maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd, zoals 2 asverspringingen gerealiseerd en het afsluiten van de Ansjoviskade.	Verkeersveiligheid
gebiedsaannemer - 14D30 Zijperbrug Aanbrengen rampalen achter remmingwerken	Onderhoud
gebiedsaannemer - 14D35 Stolperbasculebrug Maatregelen civieltechnisch onderhoud + vervangen 1/3 brugdek	Onderhoud
gebiedsaannemer - 14G14 Schagerbrug A Maatregelen civieltechnisch onderhoud	Onderhoud
gebiedsaannemer - 14G14 Schagerbrug A Vervangen remmingwerken	Onderhoud
gebiedsaannemer - N240a Vervangen deklaag rijbaan + fietspad km 1,320 - km 6,600	Onderhoud
gebiedsaannemer - N250a (rotonde) Vervangen deklaag rijbaan + fietspad km 116,350 - km 116,800	Onderhoud
gebiedsaannemer - N242a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 45,525 - km 46,900	Onderhoud
gebiedsaannemer - N243 Groot onderhoud asfaltverhardingen km 1,300 - km 1,700	Onderhoud
gebiedsaannemer - N243 Groot onderhoud asfaltverhardingen km 4,500 - km 7,000	Onderhoud
gebiedsaannemer - N245a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 20,100 - km 20,840	Onderhoud
gebiedsaannemer - N512a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 5,525 - km 8,700	Onderhoud
gebiedsaannemer - N239a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 19,675 - km 20,775	Onderhoud
gebiedsaannemer - N240c Groot onderhoud asfaltverhardingen km 23,300 - km 31,050	Onderhoud
gebiedsaannemer - N243 Groot onderhoud asfaltverhardingen km 11,500 - km 13,000	Onderhoud

Maatregel omschrijving	Thema
gebiedsaannemer - N247b Groot onderhoud asfaltverhardingen km 57,450 - km 57,675	Onderhoud
gebiedsaannemer - N509a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 2,500 - km 6,100	Onderhoud
gebiedsaannemer - N509a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 7,050 - km 7,750	Onderhoud
gebiedsaannemer - N202a Groot onderhoud asfaltverhardingen km 5,525 - km 6,900	Onderhoud
gebiedsaannemer - N235a Levensduur verlengend onderhoud km 4,700 - km 8,100	Onderhoud
gebiedsaannemer - N246a-04 Vervangen deklaag km 21,600 - km 23,600	Onderhoud
gebiedsaannemer - HOV-2 Levensduur verlengend onderhoud km 0,000 - km 6,160	Onderhoud
gebiedsaannemer - N207b Levensduur verlengend onderhoud km 52,040 - km 58,890	Onderhoud
gebiedsaannemer - N231b Levensduur verlengend onderhoud km 27,500 - km 27,800 t.h.v. Bosrandbrug	Onderhoud
gebiedsaannemer - N232b Vervangen deklaag (incl. herstel onderlagen) km 25,500 - km 27,300	Onderhoud
gebiedsaannemer - N232c Levensduur verlengend onderhoud km 33,150 - km 33,800	Onderhoud
gebiedsaannemer - N232d Levensduur verlengend onderhoud km 40,000 - km 43,950	Onderhoud
gebiedsaannemer - N201c Vervangen deklaag km 70,000 - km 77,500	Onderhoud

Areaaluitbreiding

Indien met een verbeter- of uitbreidingsproject extra infrastructuur is gerealiseerd, bijvoorbeeld omdat een weg breder is geworden of bermverharding is aangelegd, is sprake van areaaluitbreiding'. Dit leidt tot hogere kosten voor het vast en variabel onderhoud.
Jaarlijks wordt gekeken of inderdaad sprake is van areaaluitbreiding en worden hiervoor de gemiddelde, jaarlijkse kosten voor het vast en variabel onderhoud berekend. Dit wordt vervolgens via de kaderbrief verwerkt in de meerjarenbegroting. In sommige gevallen wordt infrastructuur verwijderd en is sprake van areaalvermindering. Dit wordt eveneens meegenomen in de jaarlijkse evaluatie van het benodigde onderhoudsbudget.
Als een (deel van een) weg wordt overgedragen aan of overgenomen van een andere wegbeheerder wordt dit ook verwerkt in de berekening van de jaarlijkse onderhoudskosten.

TABEL 15 – AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD

(Bedragen x € 1 miljoen)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Vast onderhoud - cumulatief	-0,01	0,08	-0,34	0,20	0,10	-0,01	-0,20	-1,66
Variabel onderhoud - cumulatief	-0,01	0,09	-0,37	0,22	0,11	-0,01	-0,22	-1,82
Totaal - cumulatief	**-0,02**	**0,18**	**-0,70**	**0,42**	**0,21**	**-0,01**	**-0,43**	**-3,47**

4.10. Geschrapte projecten

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2022 zijn geschrapt.

TABEL 17 - GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2022

Maatregel omschrijving	Thema
alg-43 - Verbetering - Programma provinciale fietsknelpunten (rapport Fietsersbond) De Fietsersbond heeft op verzoek van de provincie een rapport opgesteld met infrastructurele knelpunten voor het fietsverkeer in de provincie Noord-Holland. De 14 provinciale knelpunten worden nader uitgewerkt. De aanpak is per knelpunt verschillend. *De knelpunten op de N244 en N203 zijn gerealiseerd. Knelpunt N208-Leidsevaart is opgenomen in N208-05, knelpunt N239-Alkmaarseweg in N239-08 en knelpunt N240-Oosteinde in N240-05. De overige knelpunten zijn als aparte maatregelen opgenomen in het iMPI en het programma wordt als apart project geschrapt.*	Verkeersveiligheid
N197a-01 - Vervanging - Oplossen wateroverlast N197 door vervanging wegconstructie km 5,6 tot 6,0. *De situatie is een jaar gemonitord en gebleken is dat de grondwaterstand onder de streefwaarden valt, waardoor maatregelen niet nodig zijn. Het project wordt geschrapt.*	Einde levensduur
N205-05 - Verbetering - Verdubbeling N205, gedeelte Nieuwe Bennebroekerweg-N207, gemeente Haarlemmermeer Er ligt een voorontwerp. Het project blijft in de studiefase totdat er duidelijkheid is over de woningbouwontwikkeling in het westen van de Haarlemmermeer. *De provincie heeft samen met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een Netwerkstudie opgesteld. Maatregelen en oplossingsrichtingen zijn in 2022 uitgewerkt tot een gezamenlijke adaptieve agenda. Een mogelijke verdubbeling N205 komt nu niet als oplossingsrichting naar voren. Het project wordt daarom geschrapt. Mocht later blijken dat de verdubbeling van de N205 in het kader van gebiedsontwikkeling nodig is, kan het project weer terugkomen in de adaptieve agenda en opgenomen worden in het iMPI.*	Bereikbaarheid

5 FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR

In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. Deze financiële gegevens zijn opgenomen in de Begroting 2023 en de meerjarenraming.
Conform het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) is in het financiële overzicht onderscheid gemaakt tussen de verschillende kapitaalgoederen, namelijk wegen (wegen en bruggen) en vaarwegen (oevers, vaarwegen en sluizen).

5.1. Vast en variabel onderhoud

Netto budgetten vast en variabel onderhoud

Jaarlijks worden de budgetten voor het vast en variabel onderhoud geactualiseerd. In de begroting worden de onderhoudsbudgetten gecorrigeerd met het indexatiepercentage gebaseerd op de GWW-index. De contractprijzen voor het vast en variabel onderhoud komen ten laste van de exploitatie. Het variabel onderhoud wordt ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen.

TABEL 18 - NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Omschrijving	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
A: Vast onderhoud wegen	18,01	16,15	15,94	15,95	16,17	16,17	16,17	16,17
B: Vast onderhoud vaarwegen	5,09	5,04	4,92	4,53	4,22	4,22	4,22	2,16
C: Variabel onderhoud wegen	18,93	20,61	3,96	3,01	3,50	2,61	5,42	5,90
D: Variabel onderhoud vaarwegen	1,52	2,05	0,41	0,41	0,31	4,04	0,21	0,67
E: Gebiedscontracten - contractprijzen	34,58	35,12	36,04	36,25	36,34	36,34	36,34	36,34
GBC vast onderhoud wegen	*30,43*	*30,97*	*31,90*	*32,10*	*32,19*	*32,19*	*32,19*	*32,19*
GBC vast onderhoud vaarwegen	*4,15*	*4,15*	*4,15*	*4,15*	*4,15*	*4,15*	*4,15*	*4,15*
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00	9,00
GBC variabel onderhoud wegen	*6,50*	*6,50*	*6,50*	*6,50*	*6,50*	*6,50*	*6,50*	*6,50*
GBC variabel onderhoud vaarwegen	*2,50*	*2,50*	*2,50*	*2,50*	*2,50*	*2,50*	*2,50*	*2,50*
Totaal	**87,13**	**87,97**	**70,26**	**69,15**	**69,53**	**72,37**	**71,35**	**70,23**

Verloop bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen

Het verloop van de bestemmingsreserve volgt uit de jaarlijks verwachte uitgaven voor variabel onderhoud. Volgens het BBV mag het saldo van een reserve per ultimo boekjaar niet negatief zijn. Door de bestemmings-reserve is het mogelijk de fluctuerende uitgaven te egaliseren.

TABEL 19 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Saldo per 1-1	20,93	12,30	0,05	4,97	14,78	22,06	32,77	47,58
Stortingen	20,19	15,53	19,38	22,70	19,70	22,62	22,85	20,79
Overhevelingen	2,60	5,10	0,70	0,00	0,50	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	**43,71**	**32,92**	**20,13**	**27,67**	**34,98**	**44,68**	**55,61**	**68,37**
Onttrekkingen	-30,02	-31,47	-13,76	-12,90	-12,92	-11,92	-8,03	-8,03
Vrijval	-1,40	-1,40	-1,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo per 31-12	**12,30**	**0,05**	**4,97**	**14,78**	**22,06**	**32,77**	**47,58**	**60,34**

TABEL 20 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Saldo per 1-1	3,92	2,20	1,32	0,51	4,32	3,71	3,78	7,77
Stortingen	8,18	11,66	5,66	7,26	5,16	7,16	7,16	6,00
Overhevelingen	-2,60	-5,10	-0,70	0,00	-0,50	0,00	0,00	0,00
Beschikbaar	**9,50**	**8,76**	**6,28**	**7,77**	**8,98**	**10,87**	**10,94**	**13,77**
Onttrekkingen	-5,59	-5,60	-3,95	-3,45	-3,45	-7,09	-3,17	-3,17
Vrijval	-1,71	-1,84	-1,82	0,00	-1,82	0,00	0,00	0,00
Overheveling	2,20	1,32	0,51	4,32	3,71	3,78	7,77	10,60
Saldo per 31-12	**3,92**	**2,20**	**1,32**	**0,51**	**4,32**	**3,71**	**3,78**	**7,77**

De bedragen in Tabel 19 en Tabel 20 voor de jaren 2028-2030 zijn een doorkijk. De programmering van het variabel onderhoud is voor deze jaren nog niet volledig. Mede hierdoor lopen de saldo's voor deze periode sterk op. Bij de herziening van de huidige NIKG 2020-2023 wordt het normbudget voor onderhoud opnieuw vastgesteld. Dit is het moment om vast te stellen of de stortingen in de reserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen in lijn zijn met de te verwachten uitgaven.

5.2. Investeringen

Het vervangen, verbeteren en uitbreiden van bestaande infrastructuur wordt in begrotingstermen gezien als investeren; eenmalige uitgaven die gedurende de levensduur van de infrastructuur (maatschappelijke) baten opleveren. Om te kunnen investeren worden door Provinciale Staten kredieten verstrekt. In de Financiële verordening Provincie Noord-Holland 2019 is opgenomen dat de afschrijving van een investering in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut start in het jaar volgend waarop het werk in gebruik is genomen. Dit leidt vervolgens tot kapitaallasten, waarbij de afschrijvingstermijnen - zoals vermeld in hoofdstuk 3, Tabel 5 - worden toegepast.

Vervangingsinvesteringen

Er is een stelpost in de begroting opgenomen voor de dekking van de kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen. De hoogte hiervan is bepaald op basis van het normbudget in de NIKG 2020-2023. De gemiddelde jaarlijkse investeringssom voor vervangingsinvesteringen is circa € 40 miljoen per jaar. Verder is nog rekening gehouden met een vast bedrag van € 5 miljoen per jaar aan indexering. De kapitaallasten lopen jaarlijks op tot uiteindelijk een bedrag van € 45 miljoen in 2070. De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de vervangingsinvesteringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten vervangingsinvesteringen gelijktijdig wordt verhoogd (communicerende vaten).
Ten slotte, het niet tot besteding komende budget in de stelpost valt bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Net als bij de vervangingsinvesteringen is voor de dekking van de kapitaallasten van toekomstige verbeter- en uitbreidingsinvesteringen een stelpost opgenomen in de begroting. Deze stelpost wordt niet geïndexeerd. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen gelijktijdig wordt verhoogd (communicerende vaten).
Ook hier valt het niet tot besteding komende budget in de stelpost bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen.

Naast de stelpost is er nog een provinciale dekkingsbron, namelijk de reserve OPI (Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur). Alle middelen binnen deze reserve zijn door Provinciale Staten gekoppeld aan provinciale infrastructuurprojecten.
Daarnaast is het mogelijk dat derden (bijvoorbeeld de VRA, het Rijk of een gemeente) een bijdrage leveren aan een verbeter- of uitbreidingsinvestering. De dekking uit de reserve OPI en de bijdragen van derden worden in mindering gebracht op het te kapitaliseren bedrag. Het bedrag dat na aftrek van de bijdragen derden en de reserve OPI overblijft, wordt gekapitaliseerd en gedekt uit de stelpost.

5.3. Kapitaallasten

Vervangingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost vervangingsinvesteringen is te vinden in Tabel 21. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven, waarin het effect van de kredietbesluiten tot de Begroting 2023 is doorgerekend. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor alle geprogrammeerde, toekomstige vervangingsprojecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze projecten volgens programmering promoveren naar de realisatiefase.

TABEL 21 - VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
huidige stand stelpost	0,14	0,82	1,57	1,38	2,27	3,17	4,05	4,95	5,85
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2023	0,14	0,75	1,51	1,05	1,94	2,84	3,72	4,62	5,52
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2023-2030	0,14	0,75	1,43	0,13	-0,26	0,16	0,11	-0,48	-0,16

Dit overzicht laat zien dat er voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd. Echter, als alle vervangingsprojecten in de studie- en planfase conform de huidige programmering worden uitgevoerd, is in 2026 binnen de stelpost onvoldoende ruimte. Hierbij de kanttekening dat de kosten van studie- en planfaseprojecten nog nader moeten worden geraamd. De focus voor de programmering zal het komende jaar nog scherper liggen op prioritering van de werkzaamheden. Dit betekent een afweging van prestaties, risico's en kosten. Het effect van de zeer forse grondstoffenstijgingen is in de doorrekening van de stelpost niet verwerkt, omdat die zich zeer lastig meerjarig laat voorspellen. Hierdoor kan bij de realisatie van infrastructurele projecten temporisering optreden. Gegeven de huidige programmering en de geschetste ontwikkelingen is de verwachting dat binnen enkele jaren de grens van de huidige stelpost wordt bereikt. Dit vraagt om een nadere afweging in de brede beschouwing van de provinciale ambities bij de totstandkoming van het nieuw op te stellen coalitieakkoord in 2023.

Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 22. Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven, waarin het effect van de kredietbesluiten tot de Begroting 2023 is doorgerekend. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd het effect in kaart gebracht. Als laatste is voor de projecten in de studie- en planfase het verloop van de stelpost inzichtelijk gemaakt, wanneer deze volgens de huidige programmering promoveren naar de realisatiefase. Hierbij de kanttekening dat met name de uitvoeringskosten van de studieprojecten vaak nog grove schattingen zijn.

TABEL 22 – VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN (BEDRAGEN X € 1 MILJOEN)

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen bedragen x € 1 mln	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031 e.v.
huidige stand stelpost	0,51	0,76	0,49	0,96	1,34	1,21	0,84	0,84	0,84
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2023	0,23	0,44	0,12	0,58	0,96	0,83	0,46	0,46	0,46
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen planfase iMPI2023-2030	0,23	0,43	0,04	0,37	0,65	0,52	0,15	0,15	0,15
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studie- en planfase iMPI2023-2030	0,23	0,41	0,01	0,13	0,09	-0,24	-0,93	-0,93	-4,34

Dit overzicht laat zien dat in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de kredieten die bij de Begroting 2023 worden aangevraagd. Tevens is uit deze tabel op te maken dat binnen de stelpost ook nog voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase. De realisatie van de huidige studieprojecten kunnen vanaf 2028 niet meer worden gedekt uit de stelpost. Het saldo van de stelpost wordt dan negatief. Hierbij dezelfde kanttekening als bij de stelpost Vervangingsinvesteringen dat het effect van de zeer forse grondstoffenstijgingen niet is verwerkt in de doorrekening van de stelpost. Dit kan betekenen dat mogelijk volgend jaar al onvoldoende middelen in de stelpost aanwezig zijn om een studieproject te promoveren naar de planfase en hiervoor te zijner tijd een uitvoeringskrediet aan te vragen.

Voor de toekomst moet worden gekeken welke mogelijkheden er zijn en welke keuzes moeten worden gemaakt om de meerjarenraming sluitend te krijgen. Gedacht kan worden aan het schrappen van studieprojecten en/of meer geld beschikbaar stellen (ophoging budget stelpost). Zoals bij de vervangings¬investeringen reeds is opgemerkt, vraagt dit om een nadere afweging in de brede beschouwing van de provinciale ambities bij de totstandkoming van het nieuw op te stellen coalitieakkoord in 2023.

VERKLARENDE WOORDENLIJST

BIJLAGE 1

Projecten	Algemene term gebruikt in het iMPI voor infrastructurele werkzaamheden voor wat betreft onderhoud, vervanging, verbetering, en uitbreiding. Al deze projecten resulteren in een fysieke verandering in de infrastructuur. Een project kan bestaan uit meerdere infrastructurele maatregelen die mogelijk een verschillend financiële dekking hebben. Een voorbeeld hiervan is een project waarin groot onderhoud tegelijkertijd met een vervanging wordt uitgevoerd.
Investeringen	Uitgave om duurzame kapitaalgoederen aan te schaffen of te vervangen. Deze kapitaalgoederen hebben een levensduur van meerdere jaren.
Kredieten	Budget beschikbaar voor een vervanging, verbetering, of uitbreidingsinvestering. Voor de financiering van vervanging, verbetering- en uitbreidingsprojecten worden kredieten aangevraagd bij Provinciale Staten. Na goedkeuring is het budget voor het investeringsgedeelte van het project beschikbaar. Het is dus niet altijd het totale budget van het project wanneer dit uit meerdere activiteiten bestaat. Ook geldt dat de dekking varieert, deze kan geheel door de provincie beschikbaar gesteld worden maar het kan ook derde partijen betreffen.
Dekking	Bij de jaarlijkse begroting dienen de middelen voor de dekking van uitgaven aangewezen te worden. Dit kunnen naast eigen provinciale middelen ook bijdragen derden zijn.
Financiering	De wijze waarop uitgaven worden betaald (vanuit eigen vermogen of vreemd vermogen).
Exploitatie (begroting)	Een exploitatie(begroting) is het overzicht van uitgaven en inkomsten die worden verwacht in het lopende begrotingsjaar.
Kaderbrief	In de kaderbrief geeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland zijn visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid in de komende jaren. Met deze brief vraagt het college aan Provinciale Staten aan te geven wat de financiële kaders zijn voor de begroting en de meerjarenraming. De kaderbrief is daarmee de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BIJLAGE 2

Afkortingen	
BG	begroting
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
CA	Coalitieakkoord
CAB	Centrale afstandsbediening
CEMT-klasse	Conférence Européenne des Ministres de Transport-klasse Klasses om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen.
DGD	dunne geluidreducerende deklaag
DRIP	dynamisch route-informatiepaneel
EBW	eerste begrotingswijziging
GS	Gedeputeerde Staten
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
iMPI	integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur
iNHi	investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur
IPM	integraal projectmanagement
iVRI	intelligente verkeersregelinstallatie
KW	kunstwerk
LARGAS	LAngzaam Rijden GAat Sneller
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRL	Machinerichtlijn
NIKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NVO	natuurvriendelijke oever
OV	openbaar vervoer
OVL	openbare verlichting
P+B	Park + Bike
P+R	Park + Ride
PNH	Provincie Noord-Holland
PS	Provinciale Staten
SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition
STOMP	Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privé-auto
TESO	Texels Eigen Stoomboot Onderneming
TTI	tunnel technische installatie
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VRI	verkeersregelinstallatie

HAARLEM, AUGUSTUS 2022

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Directie BU, Sector BSP en Directie BEL,
Sector Mobiliteit

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xeroxmediaservices

Haarlem, augustus 2022

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw T. van Egmond
BEL/MOB

Telefoonnummer 023 5145233
egmondt@noord-holland.nl

Verzenddatum

31 AUG. 2022

Kenmerk
1840198/1840204

Uw kenmerk

Betreft: integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de voordracht van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030.
In deze voordracht vragen wij een aantal kredietaanvragen op te nemen in de Voordracht van de Begroting 2023. In de Voordracht van de Begroting vragen wij u deze kredieten beschikbaar te stellen.
Daarom verzoeken wij u de voordracht van het iMPI 2023-2030 voorafgaand aan de Begroting te behandelen in uw vergadering van 14 november a.s.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n):
Voordracht
iMPI 2023-2030

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10581
Extern Zaak ID	1797643
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	5.a
Titel	Financiën: Begroting 2023 (A-agenda alle commissies)
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Bijlagen
Voordracht begroting 2023.pdf
Addendum begroting 2023 -voor PS.pdf
Begroting 2023 - voor PS.pdf
Brief aan PS over begroting 2023.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	5 september 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 september 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	24 oktober 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	24 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
Economie Financiën en Bestuur	31 oktober 2022
PS-vergadering	14 november 2022

Toelichting

In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2023 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 30 augustus 2022

Onderwerp: Begroting 2023

Kenmerk:

Bijlagen:
- Begroting 2023
- Addendum begroting 2023
- Was-wordt overzicht indicatoren

1. Inleiding

De begroting is een belangrijk stuurinstrument voor de provincie Noord-Holland waarin Provinciale Staten de budgettaire kaders voor het jaar 2023 vaststellen. De begroting zelf is bijgevoegd als bijlage bij deze Statenvoordracht en in het ontwerpbesluit vragen wij u de begroting vast te stellen. Daarnaast zijn in deze Statenvoordracht de kredietbesluiten ter uitvoering van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) opgenomen.

De begroting, die als bijlage bij deze voordracht is te vinden, is ook als webversie beschikbaar via de financiële portal op de provinciale website. Daarnaast is een animatie van de begroting in B1 opgesteld waarmee we communiceren over de begroting richting onze inwoners.

2. Toelichting op de begroting 2023

Een uitgebreide samenvatting van de begroting 2023 is te vinden in hoofdstuk één van de begroting zelf. De begroting 2023 is opgebouwd conform de indeling van de beleids- en operationele doelen zoals door uw Staten is vastgesteld als onderdeel van de kaderbrief 2023. Daarnaast vermelden wij dat het traject verbetering begrotingsindicatoren is afgerond waarover uw Staten ook per brief zijn geïnformeerd.

Financieel overzicht
Onderstaand overzicht laat zien hoeveel de provincie de komende jaren per programma per saldo verwacht uit te geven of te ontvangen en wat de begrote mutaties in de reserves zijn.

Totaal 2023 tot en met 2026 (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	644.951	565.747	521.416	516.681
Baten	-566.858	-564.922	-568.114	-543.874
Saldo van baten en lasten	78.093	825	-46.698	-27.193
Stortingen reserves	152.887	111.345	90.971	85.385
Onttrekkingen reserves	-244.502	-142.378	-82.116	-67.950
Resultaat	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**

3. Addendum begroting 2023

Normaal gesproken is de kaderbrief het moment waarop financiële keuzes gemaakt worden over nieuwe beleidsambities. Dit jaar is vanwege de vele onzekerheden die invloed kunnen hebben op de financiële ruimte in de provinciale begroting, ervoor gekozen om het keuzemoment waarop de ruimte in de begroting ingevuld wordt, zo laat mogelijk in het jaar te leggen. Hierdoor is het niet haalbaar gebleken om deze keuzes ook integraal in het boekwerk van de begroting op te nemen. Om die reden zijn de keuzes die wij aan U voorleggen voor de invulling van de begrotingsruimte opgenomen in dit addendum.
Dit addendum is feitelijk een eerste begrotingswijziging en heeft een meerjarige doorwerking. Als zodanig dient dit addendum onderdeel uit te maken van de beraadslagingen over de begroting 2023.

Verloop meerjarige begrotingsresultaat na verwerking addendum

Verloop begroting (x € 1.000)	**Saldo 2023**	**Saldo 2024**	**Saldo 2025**	**Saldo 2026**
Begrotingssaldo conform kaderbrief 2023	-8.648	-18.010	-35.845	-22.052
Mutaties begroting 2023	-4.875	-12.199	-1.999	12.293
Mutaties addendum	15.172	3.203	2.224	1.854
Begroting totaal na addendum	**1.650**	**-27.006**	**-35.620**	**-7.904**

4. Kredietbesluiten infrastructuurmaatregelen uit het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI 2023-2030)

In de Financiële Verordening is opgenomen dat kredieten bij de vaststelling van de begroting (-swijziging) ter besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Per kredietaanvraag melden wij of voor de maatregelen een bijdrage van derden en/of dekking uit eigen reserves wordt verkregen en welke bedragen uiteindelijk ten laste van welke kapitaallasten komen.

De kredietaanvragen zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Verbeter- en uitbreidingsmaatregelen

					Provinciaal financieringsbudget		
Project nummer	**Project naam**	**Reeds beschikbaar krediet**	**Krediet aanvraag**	**Bijdrage derden**	**Reserve OPI**	**t.l.v. Kapitaal-lasten**	**Totaal krediet**

HOV-03	HOV in 't Gooi	115.335.000	10.100.000		10.100.00	125.435.000
HOV-07	HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ)	42.425.500	3.500.000		3.500.000	45.925.500
HOV-14	HOV Legmeerdijk (N231) bushalte Royal Flora-Holland	8.856.000	3.386.000	2.669.000	716.400	12.242.000
N231-17	Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport Aalsmeer	1.760.000	1.102.000		1.102.000	2.862.000
N201-29a	Verbreding Cruquiusbrug	9.700.000	2.870.000	332.400	2.537.600	12.570.000
N240-16	Bermverharding N240, ged. Slootdorp-De Haukes		700.000	102.050	597.950	700.000
	Totaal Kredietbesluiten		**21.658.000**	**3.103.450**	**8.453.950**	

Vervangingsmaatregelen

Project nummer	Kredietbesluit vervangingsinvestering	Krediet soort	Reeds beschikbaar krediet	Krediet aanvraag begroting	Totaal krediet
25C 02A-91	Vervanging- Cruquiusbrug A	Wegen	12.250.000	5.455.000	17.705.000
K06-10	Vervanging- Braaksluis (14G28) wachtplaats Noord en Zuid	Vaarwegen	0	1.285.000	1.285.000
K20z-b-01	Vervanging 16 km – 8,5 km – Vaarwegvak 13 – Noordhollandsch Kanaal: duikeronder busbaan (km, 8.15) tot Sluis Purmerend	Vaarwegen	0	12.205.000	12.205.000
K18a-01	Vervanging – 7,8km – 0 km- Vaarwegvak 16 – Westfriesche Vaart; Splitsing Waardkanaal – zijsloot bij km. 7,8	Vaarwegen	2.355.000	225.000	2.580.000
K18a-01	Vervanging – 14,6 km- 7,8 km- Vaarwegvak 17 – Westfriesche Vaart; zijsloot bij km. 7,8	Vaarwegen	5.654.000	530.000	6.184.000
K20n-a-01	Vervanging- 55,5 km – 44,9 km – Vaarwegvak 4 – Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar Noord – St. Maartensvlotbbrug	Vaarwegen	1.635.000	350.000	1.985.000
K20a-01	Vervanging- 44,9 km – 38,4 km – Vaarwegvak 5 – Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord	Vaarwegen	3.400.000	720.000	4.120.000
K20/10/09-b-01	Vervanging – 38,4 km – 32km – Vaarwegvak 7 – Noordhollandsch Kanaal: Gat van de meer (Akersloot) – Splitsing Omval	Vaarwegen	2.800.000	600.000	3.400.000
N197a-01	Vervanging – 5,6 km – 6 km - Wegconstructie	Wegen	Eenmalige afschrijving ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen		
	Totaal Kredietbesluiten			**21.370.000**	

Voor de uitvoering van het iMPI vragen wij u de volgende investeringskredieten (exclusief BTW) beschikbaar te stellen:

<u>Nieuwe kredietaanvraag verbeter- en uitbreidingsmaatregel</u>

a. **N240-16, Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes** **€ 700.000**
€ 597.950 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Het Rijk geeft een subsidie van € 102.050.

(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Er wordt bermverharding aangelegd ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Nieuwe kredietaanvragen vervangingsmaatregelen

b. **K06-10, Wachtplaats Noord en Zuid Braaksluis** **€ 1.285.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De wachtplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Braaksluis worden vervangen.

c. **K20z-b-01 Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 13** **€ 12.205.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
(jaar opleverng: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De oevers van vaarwegvak 13 in het Noordhollandsch Kanaal worden vervangen.

Kredietverhogingen verbeter- en uitbreidingsmaatregelen

d. **HOV-03, HOV in 't Gooi** **€ 10.100.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2022/2023; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Er zijn prijsstijgingen en meerkosten door onvoorziene, noodzakelijke ontwerpaanpassingen.

e. **HOV-07, HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ)** **€ 3.500.000**
Het krediet komt vooralsnog ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen. Met de SOK-partners wordt overlegd over een aanvullende bijdrage conform de in de samenwerkingsovereenkomst afgesproken verdeelsleutel. Als deze bijdragen definitief zijn, wordt de dekking van dit krediet aangepast.
(jaar oplevering: 2021; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Er is overeenstemming over de hoogte van de schadeclaims van de aannemer. Daarnaast zijn er aanvullende werkzaamheden uitgevoerd.

f. **HOV-14, HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland Aalsmeer** **€ 3.386.000**
€ 716.400 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
De VRA geeft een subsidie van € 2.669.600.
(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De inschrijvingen waren hoger dan voorzien door hogere materiaal- en materieelprijzen. Daarnaast hogere capaciteitskosten en extra kosten voor kabels en leidingen.

g. **N201-29a, Verbreding Cruquiusbrug** **€ 2.870.000**
€ 2.537.600 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
De VRA geeft een subsidie van € 332.400.
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De realisatiekosten zijn hoger dan verwacht. De onderhandeling voor gunning is afgerond. Met de aannemer zijn afspraken gemaakt over de te verwachten sterke kostenontwikkelingen.

h. **N231-17, Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport** **€ 1.102.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De inschrijvingen waren hoger dan voorzien door hogere materiaal- en materieelprijzen. Daarnaast hogere capaciteitskosten en extra kosten voor kabels en leidingen.

Kredietverhogingen vervangingsmaatregelen

i. **K18a-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 16** **€ 225.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
(jaar oplevering: 2022; afschrijvingstermijn: 40 jaar)
Als gevolg van extreme prijsstijgingen is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen.

j. **K18b-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 17€ 530.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).

(jaar oplevering: 2022; afschrijvingstermijn: 40 jaar)
Als gevolg van extreme prijsstijgingen is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen.

k. **K20n-a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 4 € 350.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten (vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
Als gevolg van extreme prijsstijgingen is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen.

l. **K20-a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 5 € 720.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten (vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
Als gevolg van extreme prijsstijgingen is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen.

m. **K20/10/09b-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 7 € 600.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen).
(jaar oplevering: 2023; afschrijvingstermijn: 80 jaar)
Als gevolg van extreme prijsstijgingen is er een tekort aan projectbudget om te voldoen aan de contractuele verplichtingen.

n. **25C02A-91, Vervanging Cruquiusbrug A € 5.455.000**
Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (wegen).
(jaar oplevering: 2024; afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De realisatiekosten zijn hoger dan verwacht. De onderhandeling voor gunning is afgerond. Met de aannemer zijn afspraken gemaakt over de te verwachten sterke kostenontwikkelingen.

o. **Aanvulling Algemeen Voorbereidingskrediet planfase B&U € 60.000**
Dit betreft een eenmalige afschrijving ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen. Voor de voorbereiding van projecten in de planfase is een Algemeen Voorbereidingskrediet beschikbaar van € 10.000.000. Bij de toekenning van een uitvoeringskrediet worden de gemaakte voorbereidingskosten teruggeboekt op dit krediet. De vervangingsmaatregel N197a-01 wordt echter niet gerealiseerd, waardoor de gemaakte voorbereidingskosten niet kunnen worden teruggestort. Deze kosten kunnen niet kunnen worden gekapitaliseerd en dienen in 1 keer te worden afgeschreven.

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. 1808369

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 augustus 2022;x

gelet op ,

besluiten:

1. Ter uitvoering van het iMPI 2023-2030 de volgende kredieten beschikbaar te stellen:
   a. N240-16, Bermverharding N240, gedeelte Slootdorp-De Haukes € 700.000
   € 597.950 ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen en een rijkssubsidie van € 102.050
   b. K06-10, Wachtplaats Braaksluis € 1.285.000
   ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   c. K20z-b-01 Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 13 € 12.205.000
   ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   d. HOV-03, HOV in 't Gooi € 10.100.000
   ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen
   e. HOV-07, HOV Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ) € 3.500.000
   vooralsnog ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen
   f. HOV-14, HOV Legmeerdijk (N231)/bushalte Royal FloraHolland € 3.386.000
   € 716.400 komt ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen en een subsidie van de VRA van € 2.669.600.
   g. N201-29a, Verbreding Cruquiusbrug € 2.870.000
   ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen
   h. N231-17, Ongestoord Logistieke Verbinding Greenport € 1.102.000
   ten laste van de kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen
   i. K18a-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 16 € 225.000
   ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   j. K18b-01, Vervanging oever Westfriesche Vaart vaarwegvak 17 € 530.000
   ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   k. K20n-a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 4 € 350.000
   ten laste van de kapitaallasten (vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   l. K20a-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 5 € 720.000
   ten laste van de kapitaallasten (vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   m. K20/10/09b-01, Vervanging oever Noordhollandsch Kanaal vaarwegvak 7 € 600.000
   ten laste van de kapitaallasten (vervangingsinvesteringen (vaarwegen)
   n. 25C02A-91, Vervanging Cruquiusbrug A € 5.455.000
   ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen (wegen)
   o. Aanvulling Algemeen Voorbereidingskrediet planfase B&U € 60.000
   eenmalige afschrijving ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen

2. De begroting 2023 en meerjarenraming 2023-2026 inclusief het addendum vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Addendum begroting 2023

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
1 Inleiding en leeswijzer 3
2 Financieel overzicht 4
2.1 Verloop begroting 2023 4
2.2 Addendum in één oogopslag 4
2.3 Samenvatting addendum 5
3 Overzicht per programma 7
Programma 1 Openbaar bestuur 8
Programma 2 Klimaat en Milieu 12
Programma 3 Ruimte en Water 13
Programma 4 Bereikbaarheid 16
Programma 5 Groen 19
Programma 6 Economie, cultuur en welzijn 20
Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid 23
Programma 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering 24

1 Inleiding en leeswijzer

De P&C Cyclus van de provincie Noord-Holland bestaat uit de kaderbrief, de begroting en de jaarrekening. Op deze (bij)sturingsmomenten wordt aan uw Staten gerapporteerd of worden voorstellen tot wijziging voorgelegd.

Naast deze P&C documenten zijn doorgaans nog drie momenten waarop de programmabegroting wordt bijgesteld. Dit zijn de eerste, tweede en laatste begrotingswijziging. In deze begrotingswijzigingen worden de programmabudgetten bijgesteld op basis van nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

Normaal gesproken is de kaderbrief het moment waarop financiële keuzes gemaakt worden over nieuwe beleidsambities. Dit jaar is vanwege de vele onzekerheden die invloed kunnen hebben op de financiële ruimte in de provinciale begroting ervoor gekozen om het keuzemoment waarop de ruimte in de begroting ingevuld wordt, zo laat mogelijk in het jaar te leggen. Hierdoor is het niet haalbaar gebleken om deze keuzes ook integraal in het boekwerk van de begroting op te nemen. Om die reden zijn de keuzes die wij aan U voorleggen voor de invulling van de begrotingsruimte opgenomen in dit addendum.

Dit addendum is feitelijk een eerste begrotingswijziging en heeft in tegenstelling tot reguliere begrotingswijziging een meerjarige doorwerking. Als zodanig dient dit addendum onderdeel uit te maken van de beraadslagingen over de begroting 2023.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een financieel overzicht waarin een samenvatting wordt weergegeven van alle relevante meerjarige financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in het addendum. Hoofdstuk 3 bevat per begrotingsprogramma een overzicht van de financiële wijzigingen. In dit hoofdstuk vindt u voor zover van toepassing voor ieder begrotingsprogramma een financiële tabel met wijzigingen waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is.

De financiële wijzigingen zijn onder de budgettabel toegelicht per operationeel doel.

2 Financieel overzicht

2.1 Verloop begroting 2023

Verloop begroting (x € 1.000)	Saldo 2023	Saldo 2024	Saldo 2025	Saldo 2026
Begrotingssaldo conform kaderbrief 2023	-8.648	-18.010	-35.845	-22.052
Mutaties begroting 2023	-4.875	-12.199	-1.999	12.293
Mutaties addendum	15.172	3.203	2.224	1.854
Begroting na addendum	**1.650**	**-27.006**	**-35.620**	**-7.904**

Uit de regel “begrotingssaldo na addendum” blijkt dat het saldo voor begroting 2023 1,65 mln. nadelig is, echter in de daarop volgende jaren zien we een voordelig begrotingssaldo.

2.2 Addendum in één oogopslag

Saldo van baten en lasten per programma (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1 Openbaar bestuur	23.070	21.985	21.891	21.473
2 Klimaat en Milieu	46.947	40.394	36.084	34.380
3 Ruimte en Water	17.279	11.963	11.463	11.491
4 Bereikbaarheid	227.921	209.304	194.730	194.623
5 Groen	127.868	106.165	75.205	72.479
6 Economie, cultuur en welzijn	40.832	30.521	24.687	19.635
7 Economisch herstel en duurzaamheid	16.617	522	521	518
8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-410.994	-418.597	-409.673	-380.604
Totaal saldo van baten en lasten	**89.541**	**2.256**	**-45.092**	**-26.005**

Saldo van stortingen en onttrekkingen aan reserves (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Stortingen	156.611	113.116	91.589	86.051
Onttrekkingen	-244.502	-142.378	-82.116	-67.950
Totaal mutaties reserves	**-87.891**	**-29.262**	**9.473**	**18.101**
Begrotingsresultaat (saldo van baten en lasten + mutaties reserves)	**1.650**	**-27.006**	**-35.620**	**-7.904**

2.3 Samenvatting addendum

In de tabel hieronder worden de beleidsvoorstellen die effect hebben op het meerjarig begrotingssaldo beschreven. Het begrotingssaldo wordt in het begrotingsjaar 2023 met € 15,17 mln. nadelig bijgesteld, in het begrotingsjaar 2024 met € 3,30 mln. nadelig bijgesteld, in het begrotingsjaar 2025 met € 2,22 mln. nadelig bijgesteld en in het begrotingsjaar 2026 met € 1,85 mln. nadelig bijgesteld. Uitgebreidere informatie over deze beleidsvoorstellen is te vinden in de toelichtingen per programma.

Totaaloverzicht mutaties begroting 2023 – 2026

Nieuwe mutaties begroting 2023 - 2026 (bedragen x € 1.000)

OD	Omschrijving mutatie	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1.2.1	Sterke gemeenten, sterke regio's	395	395	395	0
1.4.2	Cofinanciering Europese projecten 2023-2027	2.043	1.243	43	43
3.2.1	Knooppunt Alkmaar rond fase 1	1.200	0	0	0
	Masterplan Wonen	PM	PM	PM	PM
4.1.1	Doorpakken mobiliteitstransitie – Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfietsroutes bestaande uit: *a Onderzoek/inwinning data opstarten (200)* *b Ontwikkelen Veerpontbeleid/aanpak (200)* *c Gedragsbeïnvloeding (100)*	500	0	0	0
4.1.2	Doorpakken mobiliteitstransitie – Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfietsroutes bestaande uit: *d. Subsidieregeling kleine infra (3.100)* *e. Subsidie buiten uvr aantal projecten (5.900)* *f. realiseren ketenreisvoorzieningen (600)* *g. bewegwijzering doorfietsroutes (100)*	9.700	0	0	0
4.4.2	Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen iMPI	100	100	200	300
6.1.4	Erfcoaches	200	200	200	0

6.2.1 Bibliotheek indexering	143	216	289	364
6.3.1 Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed (steunpunt)	18	20	21	23
6.3.3 Doorontwikkeling Huis van Hilde	392	317	317	317
6.4.1 Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed (monumenten)	481	528	575	623
8.1.8 Overhead	0	184	184	184
Totaal	**15.172**	**3.203**	**2.224**	**1.854**

3 Overzicht per programma

Programma 1 Openbaar bestuur

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	23.129	22.044	21.950	21.532
Baten	-59	-59	-59	-59
Saldo van baten en lasten	23.070	21.985	21.891	21.473
Stortingen reserves	3.043	1.243	43	43
Onttrekkingen reserves	-395	0	0	0
Resultaat	**25.718**	**23.228**	**21.934**	**21.516**

Nieuwe mutaties begroting 2023 – 2026 (bedragen x € 1.000)

OD	Omschrijving mutatie	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1.2.1	Sterke gemeenten, sterke regio's	395	395	395	0
1.4.2	Cofinanciering Europese projecten 2023-2027	2.043	1.243	43	43
Totaal	**Openbaar bestuur**	**2.438**	**1.638**	**438**	**43**

Toelichting

OD 1.2.1 Kwaliteit van optimaal bestuur optimaliseren

Sterke gemeenten, sterke regio's

In september 2021 hebben GS bij de bespreking van de midterm review hun zorgen uitgesproken over de uitvoeringskracht van gemeenten. Veel van de provinciale ambities, zeker in regionale of gebiedsgerichte processen, kunnen alleen in samenwerking met gemeenten gerealiseerd worden. Gemeenten doen steeds vaker een beroep op de provincie om hen daarbij te ondersteunen of als samenwerkingspartner op te treden, dan wel de regie te pakken.

De provincie biedt deze ondersteuning ook vanuit onze verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het lokale bestuur. In 2013 is het beleidskader 'Bestuurskrachtige regio's in Noord-Holland vastgesteld (PS 18 november 2013). De uitgangspunten van het beleidskader zijn actueel. Vanuit dit kader ondersteunen we gemeenten om de bestuurskracht te versterken op lokaal en regionaal niveau. Op grond van het beleidskader is een Uitvoeringsregeling "Versterken bestuurskracht Noord-Holland" vastgesteld (GS 5 november 2019). Met deze regeling ondersteunt de provincie gemeenten ten aanzien van:

- bestuurskrachtonderzoek zowel individueel als regionaal;
- onderzoeken naar de gewenste vorm of samenwerkingspartner;
- het organiseren van regionale bijeenkomsten voor raadsleden ten behoeve van het bevorderen van de regionale samenwerking;
- het opstellen van een regionale samenwerkingsagenda;
- het opstellen van een regionale visie op de toekomstige bestuurlijke organisatie.

Deze regeling vervalt op 1 januari 2023. Gemeenten worden dan niet meer op deze wijze ondersteund.

De provincie heeft een groot belang bij vitale gemeenten en sterke regio's. Enerzijds door de taak en zorg voor de kwaliteit van het openbaar bestuur, anderzijds vanwege onze ambities om regionale en provinciale opgaven te realiseren. Daarom, en met het oog op de midterm review, is het juist nu van belang gemeenten en regio's de komende jaren te blijven ondersteunen. Voor de goede uitvoering van hun taken en (regionale) opgaven is voldoende bestuurskracht nodig en goede samenwerking tussen gemeenten (regio). Om te komen tot sterke gemeenten en sterke regio's is het noodzakelijk om de huidige regeling te verlengen en aan te passen zodat ingespeeld wordt op de vraag van gemeenten en de provinciale belangen.

Het voorstel is om de huidige regeling aan te passen aan de actuele ontwikkelingen en te verlengen tot en met 2025. En daarnaast budget beschikbaar te stellen voor opdrachtverlening. De focus komt te liggen op:

- Adviezen/ onderzoeken/procesbegeleiding lokale en regionale bestuurskracht en uitvoeringskracht, maatwerktrajecten voor een duurzame verbetering van bestuurskracht in brede zin;
- Versterken van (regionale) samenwerking, o Waaronder de doorontwikkeling van regionale samenwerking, raadsledenbijeenkomsten en samenwerkingsagenda's;
- Ondersteuning voor het experimenteren met nieuwe vormen van democratische besluitvorming (nadere uitvoering motie maatwerk democratie), bijvoorbeeld door Thorbecke experimenten zoals een federatiegemeente te ondersteunen;
- Pilot met data & kennisdelen. De positie van lokale bestuurders en ambtenaren versterken met meer kennis, betere vaardigheden en een sterker netwerk.

Totaal verwacht benodigd budget voor de uitvoeringsregeling per jaar €150.000. De uitvoeringsregeling wordt vastgesteld voor een periode van 3 jaar. Aangezien niet alle activiteiten in een uitvoeringsregeling zijn te voegen, stellen we voor budget beschikbaar te stellen voor opdrachtverlening, per jaar €245.000. Totaal komt het budget neer op €395.000. Door te investeren in de lokale en regionale bestuurskracht draagt de provincie in belangrijke mate bij aan de (regionale) uitvoeringskracht.

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

Cofinanciering Europese projecten 2023-2027

Sinds 2007 stimuleert Noord-Holland met provinciale cofinanciering Noord-Hollandse partijen om gebruik te maken van Europese fondsen ter stimulering van innovaties en verduurzaming. In het coalitieakkoord 2019-2023 is daarover het volgende opgenomen:

'Veel Europese wet- en regelgeving werkt door in onze provincie. Wij hebben de afgelopen jaren veel inzet gepleegd in Europa en ons daarmee een positie verworven. Dat levert (financiële) kansen op die we willen verzilveren, bijvoorbeeld op de beleidsterreinen milieu, landbouw, energie en klimaatbeleid. We reserveren middelen voor de cofinanciering van Europese projecten.'

In totaal is daarvoor in 2022 en 2023 een bedrag van €4 miljoen gereserveerd, maar dit bedrag blijkt onvoldoende om aan de ambitie uit het coalitieakkoord te voldoen. Dit komt mede door de verplichte bijdrage aan het programma Kansen voor West III (KVWIII - €1,1 miljoen voor uitvoeringskosten), de bijdrage aan de uitvoeringskosten van het nieuw opgerichte Just Transition Fund (JTF - naar verwachting €1,2 miljoen euro) en doordat een deel van de reserve is aangewend ter mitigatie van het risico van onze deelneming in de ROM InWest (€2 miljoen). Met deze aanvraag wordt het budget in de reserve weer aangevuld met €3,2 miljoen (het totaal van de onvoorziene kosten voor het JTF en de deelneming in de ROM), zodat het alsnog mogelijk is om in 2023 en 2024 cofinanciering voor Europese projecten beschikbaar te stellen.

Noord-Holland heeft een sturende rol bij de uitvoering van EFRO-subsidies en is daarom actief betrokken bij de programma's Kansen voor West III (KVW3) en Interreg. Met deze EU-subsidies wordt mede uitvoering gegeven aan provinciale beleidsdoelen zoals energietransitie, circulaire economie, slimme en duurzame mobiliteit en MKB-innovatie. Vanaf deze EU-programmaperiode (2021-2027) is de provincie ook betrokken bij de uitvoering van het JTF-programma dat regionale clusters ondersteunt bij de transitie naar een duurzame economie en arbeidsmarkt. Binnen KVW3 is voor 2022-2027 ruim €31 miljoen voor Noord-Holland gereserveerd en binnen JTF naar verwachting €58,5 miljoen voor de regio IJmond. Noord-Hollandse partijen, zoals MKB, medeoverheden en kennisinstellingen, kunnen subsidie aanvragen voor projecten die bijdragen aan eerdergenoemde doelen. De EU financiert voor EFRO-projecten echter maximaal 40% van het totale projectbudget en voor JTF-projecten maximaal 50%. Provinciale cofinanciering is daarom een belangrijke stimulans voor partijen om projectaanvragen in te dienen wanneer zij op eigen kracht niet volledig aan de 50-60% cofinancieringseis van de EU kunnen voldoen. Zeker in het licht van de coronacrisis, waarbij delen van het MKB hard zijn geraakt, kan het lastig zijn om cofinanciering elders te vinden en is provinciale cofinanciering extra belangrijk. Verder is uit onderzoek gebleken dat EFRO-middelen hoge private en publieke investeringen opleveren. De totale omvang van investeringen in een project binnen het EFRO-programma KVW2 bleek van 2014-2020 gemiddeld 2,86 groter dan de verleende EU-subsidie. Dit betekent dat de door de EU geïnvesteerde €41 miljoen, naast de provinciale investering van €10 miljoen, ruim €66 miljoen aan extra publieke en private investeringen in duurzame en innovatieve projecten heeft opgeleverd. Provinciale cofinanciering vergroot dus het rendement van de reguliere middelen in EFRO en JTF en daarmee investeringen in duurzame projecten.

De in dit voorstel geraamde middelen voor cofinanciering Europese projecten worden ingezet ten behoeve van projecten gericht op de versterking van de arbeidsmarkt. Dit doel past goed binnen de doelen waarvoor het Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds (hierna 'EHDF') is opgericht. Voorgesteld wordt om een deel van de financiële middelen uit de 2e tranche van dit fonds toe te

kennen aan de versterking van de arbeidsmarkt en over te hevelen naar de reserve Cofinanciering Europese projecten, ter dekking van het nu voorliggende voorstel.

Programma 2 Klimaat en Milieu

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	51.727	45.529	38.559	36.955
Baten	-4.780	-5.135	-2.475	-2.575
Saldo van baten en lasten	46.947	40.394	36.084	34.380
Stortingen reserves	14.069	2.599	1.674	419
Onttrekkingen reserves	-11.163	-6.836	-2.888	-1.319
Resultaat	**49.853**	**36.157**	**34.870**	**33.480**

Toelichting

Het programma Tata Steel 2020 – 2050 komt in een versnelde fase van uitvoering in samenhang met de ‘Route naar Groen Staal’ van Tata Steel . De omschakeling naar Groen Staal is een grote opgave binnen Tata Steel die leidt tot een groot aantal vergunningaanvragen en andere vraagstukken in de IJmond. De benodigde financiële middelen voor het dossier Tata Steel en de route naar Groen Staal zijn op dit moment niet goed te ramen daarom niet volledig in de begroting opgenomen. Zodra hier meer duidelijkheid over is, wordt dit aan u voorgelegd.

Programma 3 Ruimte en Water

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	24.328	19.078	18.578	18.606
Baten	-7.049	-7.115	-7.115	-7.115
Saldo van baten en lasten	17.279	11.963	11.463	11.491
Stortingen reserves	24.462	9.262	15.000	16.000
Onttrekkingen reserves	-16.482	-3.340	-2.360	-2.436
Resultaat	**25.259**	**17.885**	**24.103**	**25.055**

Toelichting

Nieuwe mutaties begroting 2023 - 2026 (bedragen x € 1.000)

OD	Omschrijving mutatie	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
3.2.1	Knooppunt Alkmaar rond fase 1	1.200	0	0	0
	Masterplan Wonen	PM	PM	PM	PM
Totaal		**1.200**	**0**	**0**	**0**

3.2.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens (Reserve OV-fonds)

Knooppunt Alkmaar rond fase 1

In het coalitieakkoord 2019-2023 ‘Duurzaam Doorpakken!’ is besloten een OV-Fonds van 20 miljoen euro in te stellen. Dit fonds is gekoppeld aan de provinciale programma’s Openbaar Vervoer en OV-knooppunten, die onlosmakelijk verbonden zijn onder de opgave ‘Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid’. Het doel is woon- en werkgebieden duurzaam met elkaar te verbinden. Aan de reserve van het OV-fonds is het restant investeringsbudget OV-knooppunten uit de vorige coalitieperiode toegevoegd, waarmee het fonds bij aanvang bestond uit een totaal van 22,5 mln. euro. Het Bestedingsplan OV-fonds (PS 14 september 2020) beschrijft hoe de ambities van de programma’s samenkomen en hoe de middelen op een transparante, efficiënte en doelmatige wijze kunnen worden besteed. De Voortgangsrapportage OV-fonds 2021 (GS 5 oktober 2021) geeft inzicht in de besteding van de middelen van het OV-fonds. Hierin is beschreven wat de stand van zaken is van de projecten op de Investeringsagenda OV-fonds en welke projecten en aanvragen op kortere termijn worden verwacht. Ook is aangegeven dat nog 8 miljoen euro te besteden was en dat het aantal projecten waarover we met de verschillende

regio's in gesprek zijn (en op de prioritaire lijst van de Investeringsagenda zijn opgenomen) de beschikbare 8 miljoen euro overstijgt. Met het besluit van 23 november 2021 om een bijdrage van 8 miljoen euro te reserveren voor de ontwikkeling van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid is het totale OV-fonds toebedeeld.

Een van de projecten die op de prioritaire lijst van de Investeringsagenda is opgenomen en die in de Voortgangsrapportage 2021 is opgenomen als verwacht project (verwachte financiële aanvraag), is Alkmaar Noord. Prioritaire projecten zijn projecten, waarbij we al enige tijd als samenwerkingspartner betrokken zijn, waarvoor al draagvlak in de regio is, die voldoen aan de doelstellingen en die naar verwachting op korte termijn tot een financiële aanvraag komen. Projecten op de investeringsagenda betreffen veelal complexe gebiedsontwikkelingen die forse langetermijninvesteringen vragen van zowel publieke als private partijen. Vanwege de complexiteit en integraliteit van de opgaven is betrokkenheid en een lange adem van partners nodig en is een bestuurlijke toezegging voor cofinanciering noodzakelijk om de businesscase sluitend te krijgen, alvorens te kunnen starten met de nadere uitwerking.

In de Omgevingsvisie NH2050 is Alkmaar benoemd als essentiële schakel tussen de MRA en Noord-Holland Noord en als regionaal centrum met een belangrijke functie voor zowel de omliggende kernen als voor de hele regio. Het gaat daarbij om de regionale woonopgave, voorzieningen en goede verbindingen binnen de regio. De geplande grootschalige woningbouw rond de stations Alkmaar en Alkmaar Noord kan een belangrijke bijdrage leveren aan de urgente woningbouwvraag uit de MRA. Bovendien draagt de ontwikkeling van beide knooppunten bij aan de bereikbaarheid van de geplande woningbouw binnen Alkmaar. Ook wordt een mobiliteitshub ontwikkeld voor bewoners, waarbij onderzocht wordt hoe een dergelijke hub kan helpen om de druk op het overbelaste wegennet richting Amsterdam te verlichten.

De ontwikkeling van beide knooppunten in Alkmaar dragen bij aan de urgente woningbouwvraag en aan de bereikbaarheid binnen de regio en richting de MRA. Eind 2021 is de integrale gebiedsvisie voor knooppunt Alkmaar Noord vastgesteld door de gemeenteraad van Alkmaar. De visie betreft de ontwikkeling van het knooppunt tot een gebied met (meer) gemengd programma (naar schatting 800 woningen, werklocaties en voorzieningen), betere langzaam verkeerroutes, een forse verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en de ontwikkeling van een mobiliteitshub. Voor de eerste fase van de gebiedsontwikkeling, die eind 2022/begin 2023 van start gaat, bestaat een tekort van circa 1,15 miljoen euro. Hierbij gaat het onder andere om de inrichting van het noordelijke stationsplein en de aanleg van een groene as met langzaam verkeer routes richting de Hoornse Vaart. Hiervoor wordt naar verwachting medio 2022 een aanvraag voor een financiële bijdrage verwacht . In 2023 zal naar verwachting de concrete subsidie aanvraag worden ingediend.

Masterplan Wonen (PM)

Binnen het college van GS is wonen één van de twee topprioriteiten. In het Masterplan Wonen 2.0 worden diverse opties uitgewerkt voor de actieve inzet van instrumenten om woningbouw te versnellen en betaalbaar te houden. Te denken valt aan actief grondbeleid op binnenstedelijke locaties, financieringsarrangementen (bv fonds betaalbare koop, subsidies aan gemeenten) en investeringen via flankerend beleid (bijvoorbeeld in mobiliteit). Het is op dit moment echter nog niet mogelijk om een (onderbouwd) bedrag te noemen voor het Masterplan Wonen. De kosten en de risico's kunnen nu nog niet worden bepaald. Op 29 maart 2022 is een tweede, (tussen)versie van het Masterplan Wonen 1.5 in het college van GS vastgesteld. Bij de bespreking van het Masterplan Wonen 1.5 in de commissie RWK van 11 april 2022 is gesproken over de politieke wenselijkheid om de komende jaren structureel geld te reserveren voor de uitvoering van het

Masterplan Wonen, door uitbreiding van de provinciale instrumentenkoffer, voor de actieve inzet van instrumenten om woningbouw te versnellen en betaalbaar te houden. Te denken valt aan actief grondbeleid op binnenstedelijke locaties, financieringsarrangementen (bv fonds betaalbare koop, subsidies aan gemeenten) en investeringen via flankerend beleid (bijvoorbeeld in mobiliteit). De resultaten hiervan worden in het najaar bij de vaststelling van de 2.0 versie van het Masterplan Wonen aan GS en PS voorgelegd. Naar aanleiding van deze bespreking en dit addendum kunnen PS aan GS de opdracht geven om op zoek te gaan naar dekking voor de uitvoering van het Masterplan Wonen.

Programma 4 Bereikbaarheid

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	249.355	219.452	212.029	211.820
Baten	-21.434	-10.148	-17.299	-17.197
Saldo van baten en lasten	227.921	209.304	194.730	194.623
Stortingen reserves	60.245	62.642	42.859	42.609
Onttrekkingen reserves	-76.033	-65.198	-39.431	-33.539
Resultaat	**212.133**	**206.747**	**198.157**	**203.692**

Nieuwe mutaties begroting 2023 - 2026 (bedragen x € 1.000)

OD	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
4.1.1 Doorpakken mobiliteitstransitie – Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfietsroutes bestaande uit: *a Onderzoek/inwinning data opstarten (200)* *b Ontwikkelen Veerpontbeleid/aanpak (200)* *c Gedragsbeïnvloeding (100)*	500	0	0	0
4.1.2 Doorpakken mobiliteitstransitie – Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfietsroutes bestaande uit: *d. Subsidieregeling kleine infra (3.100)* *e. Subsidie buiten uvr aantal projecten (5.900)* *f. realiseren ketenreisvoorzieningen (600)* *g. bewegwijzering doorfietsroutes (100)*	9.700	0	0	0
4.4.2 Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren	100	100	200	300
Totaal	**10.300**	**100**	**200**	**300**

Toelichting

4.1.1 Mobiliteitsbeleid en –strategie opstellen & 4.1.2 Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren

Doorpakken met de mobiliteitstransitie – Urgente kortetermijnacties Actieve Mobiliteit (o.a. regionale doorfiets routes)

Een investering in de fiets verdient zich op veel vlakken terug. Naast een betere bereikbaarheid zorgt het voor een verminderde CO_2-uitstoot, minder stikstofdepositie, een minder hoge energievraag, meer ruimte voor woningbouw, een gezondere leefomgeving en gezondere inwoners. Daarom staat in het Coalitieakkoord dat vervoer per fiets meer aandacht krijgt. Er is afgesproken het fietsbeleid te intensiveren en te investeren in nieuwe doorfietsroutes in de regio.

Om te bepalen waar en op welke manier het best geïnvesteerd kan worden, is inwinning van de juiste data cruciaal. Daarnaast is voldoende (subsidie)budget nodig om gemeenten te ondersteunen bij de realisatie van routes en vervolgens om inwoners te stimuleren hier gebruik van te maken.

De spitspont bij Velsen wordt in het coalitieakkoord genoemd als belangrijk onderdeel van het regionale fietsnetwerk, waarvan GS willen dat deze behouden blijft. Daarnaast is uitgesproken dat middelen ter beschikking worden gesteld om knelpunten in het aanbod van fietsenstallingen bij OV-knooppunten op te lossen. Met de maatregelen uit dit korte termijn pakket wordt het mogelijk om deze afspraken waar te maken. Concreet gaat het om (bedragen 2023):

- Onderzoek/inwinning data opstarten (€ 200.000);
- Ontwikkelen Veerpontenbeleid/aanpak (€ 200.000);
- Gedragsbeïnvloeding (€ 100.000);
- Op niveau houden subsidieregeling Kleine Infra (€ 3.100.000);
- Subsidie buiten uitvoeringsregeling voor een aantal grote fietsprojecten (o.a. 2e elektrische pont Velsen, verbeteren fietstunnel onder station Uitgeest en fietsverbinding Heilooërbos) (€ 5.900.000);
- Realiseren ketenreisvoorzieningen (€ 600.000);
- Stimulering gebruik doorfietsroutes door goede bewegwijzering (€ 100.000).

4.4.2 Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren

Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen iMPI

De prijzen voor materialen die nodig zijn voor het bouwen van infrastructuur zijn enorm gestegen. Alleen al in 2021 zijn de prijzen voor de Grond-, Weg- en Waterbouwsector gestegen met circa 11,6%. Voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen hebben we, conform het financieel uitgangspunt dat alleen budgetten geïndexeerd worden waarbij contractuele verplichtingen dit vereisen, geen mechanisme om het beschikbare budget voor de dekking van kapitaallasten te corrigeren voor inflatie. Daardoor gaan de kredietverhogingen van realisatieprojecten als gevolg van de kostprijsstijgingen ten koste van de beschikbare budgetruimte voor verbeter- en uitbreidingsprojecten in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI).

De budgetruimte voor vervangingsinvesteringen worden wel jaarlijks geïndexeerd. Door nu ook de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen jaarlijks te indexeren, wordt in het kader van het vereenvoudigen van de financiële systematiek ‘onder de motorkap’ van het iMPI, ook de werkwijze van indexeren geharmoniseerd.

Nadere toelichting:

Effect begroting 2023: De coronamaatregelen hebben effect op de economie, waardoor onder andere de grondstofprijzen voor infraprojecten enorm zijn gestegen. Daardoor hebben we dit jaar te maken met een hoge inflatie en dus een hoog indexcijfer ten opzichte van het langjarig gemiddelde van 2%. Op basis van de voorlopige cijfers van het CBS over 2021, hanteren we op dit moment een indexatie van 11,6%. Bij het opstellen van de Begroting 2023 is gebruik gemaakt van het vastgestelde indexcijfer over 2021.

De indexatie van de stelpost voor vervangingsinvesteringen (Stelpost PMO) en de stelpost voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen (Stelpost PMI) in het integraal MeerjarenProgramma Infrastructuur is verschillend georganiseerd. Dit komt door de gescheiden werkwijzen in het verleden tussen onderhoud en nieuwbouw. Bovendien volgen beide werkwijzen niet de werkelijke prijsontwikkelingen in de grond-, weg- en waterbouw, zoals bijgehouden door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in de GWW-prijsindex.

Huidige werkwijze stelpost Vervangingsinvesteringen:

Met de Nota infrastructurele Kapitaal Goederen (NiKG) 2020-2023 is ingesteld dat de stelpost jaarlijks met € 100.000 structureel toeneemt (oplopend naar €5 miljoen/jaar in 2070). Dit bedrag is bedoeld voor indexatie en het opvangen van tegenvallers. Dit vaste bedrag sluit niet aan bij de werkelijke prijsontwikkeling.

Huidige werkwijze stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen:

Bij het instellen van de stelpost is rekening gehouden met een maximale investeringsomvang van € 100 miljoen, wat zich vertaalt in een stelpost waarmee maximaal € 2,0 miljoen kapitaallasten gedekt kan worden. Voor dit budget is geen systematiek voor indexatie ingesteld in de begroting, waardoor de jaarlijkse kostprijsstijgingen in de GWW-sector ervoor zorgen dat we met de gelijkblijvende investeringsomvang, een afnemend deel van de projecten in de studiefase van het iMPI kunnen realiseren. Een deel van de investeringen zijn onvermijdelijk als het gaat om de aanpak van verkeersveiligheidsknelpunten, afspraken met partners en het actueel houden van onze infrastructuur aan veranderend gebruik, nieuwe wetten/ richtlijnen en maatschappelijke inzichten. Door het integraal werken zitten deze doelstellingen verweven in alle investeringsprojecten.

Nieuwe werkwijze:

Beide stelposten worden jaarlijks in de begroting geïndexeerd met de op dat moment beschikbare (definitief vastgestelde) GWW-index van het CBS. Voor de raming van de toekomstige begrotingsjaren wordt uitgegaan van de meest actuele inflatie ramingen door het Centraal Planbureau (CPB) en van een langjarig gemiddelde van 2%. Deze nieuwe werkwijze gaat voor de stelpost PMI (voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen) in vanaf begroting 2023. Voor de stelpost PMO (voor vervangingsinvesteringen) gaat de nieuwe werkwijze in vanaf de begroting 2025, volgend op het jaar dat de nieuwe NiKG2024-2027 wordt vastgesteld.

Programma 5 Groen

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	148.110	115.336	81.807	73.464
Baten	-20.242	-9.171	-6.602	-985
Saldo van baten en lasten	127.868	106.165	75.205	72.479
Stortingen reserves	35.613	25.749	20.145	19.686
Onttrekkingen reserves	-78.901	-54.319	-29.682	-28.209
Resultaat	**84.580**	**77.595**	**65.668**	**63.956**

Toelichting

Geen mutaties.

Programma 6 Economie, cultuur en welzijn

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	40.832	30.521	24.687	19.635
Baten	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	40.832	30.521	24.687	19.635
Stortingen reserves	15.559	10.201	10.448	5.874
Onttrekkingen reserves	-16.358	-9.958	-5.348	0
Resultaat	**40.033**	**30.764**	**29.787**	**25.509**

Nieuwe mutaties begroting 2023 - 2026 (bedragen x € 1.000)

OD	Omschrijving mutatie	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
6.1.4	Erfcoaches	200	200	200	0
6.2.1	Bibliotheek indexering	143	216	289	364
6.3.1	Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed (steunpunt)	18	20	21	23
6.3.3	Doorontwikkeling Huis van Hilde	392	317	317	317
6.4.1	Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed (monumenten)	481	528	575	623
Totaal		**1.234**	**1.281**	**1.402**	**1.327**

Toelichting

6.1.4 Erfcoaches

Erfcoaches voor toekomstbestendig landelijk gebied

Voor een duurzame toekomstbestendige landbouw en vitaal landelijk gebied is het belangrijk om boeren te helpen bij de invulling van de beleidsambities. Veel agrarische ondernemers worstelen met vragen op het gebied van hun toekomst, wel of niet investeren in duurzaamheid, natuurinclusieve landbouw, opvolging, financiële zorgen, enzovoorts. De erfcoach probeert agrariërs te helpen met de juiste keuze. De ervaringen van de andere provincies met erfcoaches, die samenwerken met andere partijen, zoals ITO Noord', zijn tot op heden succesvol. Erfcoaches verlagen de drempel om het gesprek aan te gaan over de toekomst van het bedrijf en de activiteiten die plaats vinden op die locatie. Erfcoaches leveren een bijdrage aan het toekomstbestendig maken van het landelijk gebied in Noord-Holland. Het voorstel is om een pilot

te starten -– om in Noord-Holland een provincie breed ‘coachings-aanbod’ te realiseren, dat gebaseerd is op de meest voorkomende zorgen bij agrarische ondernemers.

OD 6.2.1 Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen

Bibliotheek indexering

De Wet Stelsel Openbare Bibliotheken regelt de verantwoordelijkheden en taken van de deelnemers aan het bibliotheeknetwerk. Voor provincies zijn hierin drie provinciale kerntaken benoemd: Interbibliothecair Leenverkeer (IBL), Bibliotheek Innovatie en Netwerktaken. Alle provincies laten deze taken conform de wet uitvoeren door een provinciale ondersteuningsinstelling (POI). Provincie Noord-Holland subsidieert Probiblio voor het uitvoeren van deze taken in Noord-Holland. Deze organisatie ontvangt ook subsidie vanuit de provincie Zuid-Holland.

Sinds 2010 is geen indexering voor de Loon- en Prijscompensatie (LPC) geweest van het bedrag dat Probiblio ontvangt voor de uitvoering van deze taken. Sinds het verzakelijken van de subsidierelaties verstrekt de provincie uitsluitend activiteitensubsidies. Deze worden niet automatisch geïndexeerd.

Dit betekent dat loon- en prijsstijgingen opgevangen moeten worden binnen het bestaande subsidiebudget. Aangezien de jaarlijkse kosten voor Probiblio wel stijgen, kunnen per saldo minder taken worden uitgevoerd. De belangrijkste kosten van Probiblio zijn loonkosten. De organisatie is verplicht om de geldende CAO te volgen.

Een recente vergelijking met andere provincies (op basis van geactualiseerde gegevens) laat ook zien dat alle overige provincies indexatie toepassen op de subsidie aan de POI. Zuid-Holland is voornemens om met ingang van 2023 ook indexatie toe te passen. Voor 2022 staan zij Probiblio toe de gestegen loonkosten te dekken uit de opgebouwde reserve. Probiblio heeft geen reserve kunnen opbouwen voor Noord-Holland.

Door onze bijdrage structureel met de -dan geldende- LPC per jaar te verhogen, wordt Probiblio in staat gesteld om de provinciale wettelijke taken op het huidige niveau te blijven uitvoeren in lijn met de andere provincies en kunnen zij de continuïteit en kwaliteit waarborgen richting de openbare bibliotheken in Noord-Holland.

Op basis van de landelijk vastgestelde LPC van de laatste 10 jaar is vooralsnog gerekend met een gemiddelde van 2% per jaar.

OD 6.3.3 Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

Doorontwikkeling Huis van Hilde

Museum Huis van Hilde is een icoon van en voor de provincie. Het laat bezoekers kennis maken met het archeologische erfgoed in een bijzonder gebouw in Castricum. Met de verkregen museumstatus is het vertellen en beleven van de geschiedenis nadrukkelijker naast collectiebeheer en onderzoek komen te staan. Uit het reguliere archeologiebudget wordt alles gefinancierd omtrent Huis van Hilde: collectiebeheer, in stand houden depot, beheer gebouw Huis van Hilde, onderzoeken en uitvoering publiekstaken museum Huis van Hilde. In de afgelopen jaren zijn extra (capaciteits)kosten vrijwel allemaal binnen het eigen budget opgelost, waarbij ook in beperkte mate budget voor collectiebeheer en onderzoek voor onderwaterarcheologie is benut voor collectiebeheer en onderzoek voor archeologie (vindplaats Velsen 2).

Dit is echter niet houdbaar op de langere termijn zonder dat het inhoudelijke doel ondergeschikt raakt. Met het personeelsbudget (structureel € 267.400) kan de organisatie zich ontwikkelen tot een modern museum met een rol in het maatschappelijk debat, ontmoetingsplaats in de regio en icoon van de provincie. Met de incidentele middelen (€ 150.000 in 2022 en € 75.000 in 2023) wordt een aantal aanpassingen aan het gebouw gefinancierd zodat de verhuurmogelijkheden groeien (zoals geluiddicht maken van tribune, afsluitbaar maken van winkel, streaming lezingen mogelijk maken). Dit ondersteunt de opdracht die al eerder aan Huis van Hilde is meegegeven om stabiele inkomsten te genereren. De structurele middelen (€ 50.000) worden ingezet voor het op peil houden van onderzoek, publicaties en educatie.

OD 6.3.1 & 6.4.1 Toepassen indexatie op uitgaven decentralisatiemiddelen erfgoed

De provincie ontvangt sinds 2012 een decentralisatie-uitkering van het Rijk van € 2.562.440 voor de restauratie Rijksmonumenten en een van € 83.333 voor het steunpunt monumenten en archeologie. Deze decentralisatie-uitkeringen worden, net als alle andere decentralisatie-uitkeringen, niet geïndexeerd. Indirect wordt via de indexatie die het rijk toepast op het accres als onderdeel van de algemene uitkering van het provinciefonds wel een indexatie toegepast. De decentralisatie-uitkeringen tellen voor het Rijk mee bij de te indexeren uitgaven via het accres. Provincies besluiten zelf hoe het ontvangen accres wordt ingezet. Dit accres is, conform het ‘nee tenzij beleid’ voor indexeren van de provincie tot op heden niet doorgevoerd ten bate van de bovengenoemde erfgoedmiddelen. Voorstel is om de uitgaven voor erfgoed in 2023 eenmalig te corrigeren voor de prijsstijgingen sinds 2012 en deze indexatie daarna jaarlijks in de begroting mee te nemen. Vanwege de grote en toenemende restauratiebehoefte, de prijsstijgingen in de restauratiemarkt en de groeiende behoefte aan ondersteuning van gemeenten bij de erfgoedtaken, wordt voorgesteld vanaf de begroting 2023 indexatie toe te passen op de uitgaven voor erfgoed.

Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	16.617	522	521	518
Baten	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	16.617	522	521	518
Stortingen reserves	0	0	0	0
Onttrekkingen reserves	-16.325	0	0	0
Resultaat	**292**	**522**	**521**	**518**

Toelichting

Geen mutaties.

Programma 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering

Budgettabel (x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	102.300	114.697	124.891	135.339
Baten	-513.294	-533.294	-534.564	-515.943
Saldo van baten en lasten	-410.994	-418.597	-409.673	-380.604
Stortingen reserves	3.620	1.420	1.420	1.420
Onttrekkingen reserves	-28.845	-2.727	-2.407	-2.447
Resultaat	**-436.218**	**-419.904**	**-410.660**	**-381.631**

Nieuwe mutaties begroting 2023 - 2026 (bedragen x € 1.000)

OD	Omschrijving mutatie	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
8.1.8	Overhead	0	184	184	184
Totaal		**0**	**184**	**184**	**184**

Toelichting

8.1.8 Overhead

Burgerparticipatie en scholierenprogramma

In het coalitieakkoord 2019-2023 is in het kader van burgerparticipatie en actieve communicatie t/m 2023 incidenteel geld beschikbaar voor 1 fte adviseur burgerparticipatie en 1 fte projectleider scholierenproject Baas in Noord-Holland. De benodigde middelen voor deze 2 fte worden nu structureel geraamd in de meerjarenbegroting. Omdat de kosten van deze fte's volgens het BBV onder overhead vallen zijn ze opgenomen in Hoofdstuk 8 Financiën, ook al werken de betreffende fte's aan het programma Openbaar Bestuur.

Programmabegroting 2023

Voorwoord

In de begroting die voor u ligt staat wat de provincie in 2023 gaat doen en welke middelen we daarvoor in gaan zetten. Met deze begroting geven wij als college voor het laatste jaar uitvoering aan ons coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken! Na de komende Provinciale Staten verkiezingen in maart 2023 is het immers aan een nieuw college om hun ambities middels hun begroting aan de nieuwe Staten voor te leggen.

De slotfase van deze bestuursperiode betekent niet dat we met deze begroting pas op de plaats maken. Integendeel. We bevinden ons in een roerige tijd. We hebben niet alleen te maken met de nasleep en onzekerheden van de Covid-19 pandemie, ook de oorlog in Oekraïne, de sterk stijgende energie- en grondstofprijzen en de oplopende inflatie hebben invloed op ons provinciaal beleid en waar we ons geld aan besteden. Daarnaast zetten wij vol in op de afronding van ons coalitieakkoord om ervoor te zorgen dat Noord-Holland nu én in de toekomst een fijne plek is om te wonen en te werken. Dat betekent inzet op grote uitdagingen. Van stikstof tot klimaatverandering en van het woningtekort tot de congestie op het elektriciteitsnet. We geven er in deze begroting 2023 financieel invulling aan.

De woonopgave in Noord-Holland is groot. Samen met de regio's, gemeenten, woningcorporaties en bouwers nemen we de verantwoordelijkheid door tot en met 2030 gemiddeld 18.000 betaalbare en toekomstbestendige woningen per jaar te realiseren. En om fijn te kunnen wonen is het van belang dat de fysieke leefomgeving gezond is. Zo wordt het programma Tata Steel 2020 – 2050 voortgezet.

Onze inzet om de klimaatdoelen van 2030 en 2050 te halen, gaat onverminderd door in 2023. We werken aan de uitvoering van de Regionale Energie Strategieën, de warmtetransitie en energiebesparing in de gebouwde omgeving. Vanuit de Taskforce energie-infrastructuur zoeken we met netbeheerders aan oplossingen voor de netcongestie. Daarnaast geven we een impuls aan de productie van waterstof in het Noordzeekanaalgebied en Den Helder.

Ook ons landelijk gebied willen we in de toekomst gezond houden. Het Nationaal Programma Landelijk Gebied en het door de provincie op te stellen Gebiedsprogramma spelen daarin een grote rol. Het zijn de randvoorwaarden waarbinnen we werken aan natuurherstel, vermindering van stikstof, verbetering van waterkwaliteit, transitie van de agrarische sector en het verminderen van bodemdaling. Dat doen we in gebiedsprocessen, waarin met alle belanghebbenden in het gebied wordt verkend welke oplossingen mogelijk zijn.

De economie in Noord-Holland herstelt zich na de Covid-19 pandemie snel. Dat betekent niet dat we geen uitdagingen kennen. Productieproblemen, stijgende grondstofprijzen en tekorten op de arbeidsmarkt. Daarnaast loopt de inflatie sterk op en neemt de kans op een recessie toe. Wij blijven ons ook in deze tijd onverminderd inzetten voor de verduurzaming van de economie. Door middel van onze ondernemersprogramma's en door, bijvoorbeeld met onze Regionale Ontwikkelingsmaatschappij InWest, te investeren in innovaties die daar aan bijdragen.

De tijd zal leren wat de situatie in de wereld voor effect gaat hebben op onze samenleving. Als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven, spelen ook wij hier vanzelfsprekend op in. Tot die tijd werken we

samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties, ondernemers, inwoners en andere partners onverminderd aan de uitvoering van onze doelstellingen en opgaves die geen van allen hun urgentie verloren zijn.

Rosan Kocken, gedeputeerde Financiën

Inhoudsopgave

Inhoud

Inhoudsopgave 4
1 Samenvatting 5
2 Programma's 12
Programma 1 Openbaar bestuur 13
Programma 2 Klimaat en Milieu 30
Programma 3 Ruimte en Water 55
Programma 4 Bereikbaarheid 94
Programma 5 Groen 124
Programma 6 Economie, cultuur en welzijn 149
Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid 181
Programma 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering 186
3 Paragrafen 191
3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 192
3.2 Onderhoud kapitaalgoederen 207
3.3 Financiering 211
3.4 Bedrijfsvoering 214
3.5 Verbonden partijen 219
3.6 Grondbeleid 238
4 Financiële begroting 251
5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 319
6 Bijlagen 331

1 Samenvatting

Inleiding

Voor u ligt de begroting en meerjarenraming 2023-2026. De begroting is een belangrijk stuurinstrument van de provincie Noord-Holland waarin Provinciale Staten de budgettaire kaders voor het jaar 2023 vaststellen. De voorliggende begroting is opgesteld op basis van het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!' en de door PS gestelde kaders in de kaderbrief 2023. In deze samenvatting zijn de belangrijkste aspecten van deze begroting opgenomen.

Om de provinciebegroting toegankelijk te maken is er naast dit boekwerk een animatie van deze begroting gemaakt. Ook is een gebruiksvriendelijke webversie van de begroting ontwikkeld. Alle financiële stukken van de provincie, waaronder de animatie en de webversie van deze begroting zijn te vinden via de financiële portal op de website van de provincie Noord-Holland.

Financiële begroting in één oogopslag

Saldo van baten en lasten per programma (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1 Openbaar bestuur	22.675	21.590	21.496	21.473
2 Klimaat en Milieu	46.947	40.394	36.084	34.380
3 Ruimte en Water	17.279	11.963	11.463	11.491
4 Bereikbaarheid	217.621	209.204	194.530	194.323
5 Groen	127.868	106.165	75.205	72.479
6 Economie, cultuur en welzijn	40.079	29.768	23.860	18.931
7 Economisch herstel en duurzaamheid	16.617	522	521	518
8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-410.994	-418.781	-409.857	-380.788
Totaal saldo van baten en lasten	**78.093**	**825**	**-46.698**	**-27.193**

Saldo van stortingen en onttrekkingen aan reserves (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Stortingen	152.887	111.345	90.971	85.385
Onttrekkingen	-244.502	-142.378	-82.116	-67.950
Totaal mutaties reserves	**-91.615**	**-31.033**	**8.855**	**17.435**
Begrotingsresultaat (saldo van baten en lasten + mutaties reserves)	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	644.951	565.747	521.416	516.681
Baten	-566.858	-564.922	-568.114	-543.874
Saldo van baten en lasten	78.093	825	-46.698	-27.193
Stortingen reserves	152.887	111.345	90.971	85.385
Onttrekkingen reserves	-244.502	-142.378	-82.116	-67.950
Resultaat	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**

Structureel en reëel evenwicht

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Saldo van baten en lasten	78.093	825	-46.698	-27.193
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-91.615	-31.033	8.855	17.435
Begrotingssaldo na bestemming	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	5.710	19.522	20.619	18.358
Structureel begrotingssaldo	**-19.233**	**-49.730**	**-58.462**	**-28.116**

Sluitende begroting

Uit de regel "Begrotingssaldo na bestemming " in bovenstaande tabel blijkt dat de provincie voor 2023 een sluitende begroting heeft. Ook in meerjarenperspectief is de begroting sluitend.

Structureel evenwicht

Om vast te kunnen stellen of er ook sprake is van een structureel evenwicht, wordt gekeken of de structurele lasten en stortingen en onttrekkingen lager zijn dan de structurele baten. In de tabel hierboven zien we dat dit voor alle jaren het geval is. Daaruit blijkt dat de begroting 2023 een structureel evenwicht kent. Dit geldt ook voor de jaren 2024 tot en met 2026. In andere woorden: Al onze jaarlijks terugkerende lasten worden gedekt door jaarlijks terugkerende baten. Dit geeft de zekerheid dat de provincie Noord-Holland ook op de lange termijn een robuust financieel beleid heeft. De structurele baten van de provincie bestaan voornamelijk uit de provinciefondsuitkering en de motorrijtuigenbelasting.

Overzicht financiële ontwikkelingen

De tabel hieronder laat het verloop van het begrotingssaldo zien ten opzichte van de vigerende meerjarenraming (begroting 2022).

Verloop begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

	2023	2024	2025	2026
Vigerende meerjarenraming	**-225**	**-1.639**	**-18.953**	**-21.192**
Bijstellingen kaderbrief 2023	-8.423	-16.371	-16.892	-860
Bijstellingen begroting 2023	-4.875	-12.199	-1.999	12.293
Begrotingsaldo 2023	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**

De wijzigingen in deze begroting ten opzichte van de ontwerpbegroting zijn het gevolg van de verwerking van de financiële kaders en de voorstellen zoals geschetst in de kaderbrief 2023. Deze begroting bevat echter ook een aantal nieuwe ontwikkelingen. Het betreffen met name exogene en onvermijdelijke bijstellingen. De mutaties die nieuw zijn in deze begroting zijn hieronder nader gespecificeerd en toegelicht.

Operationeel doel en toelichting begrotingsmutatie (Bedragen x € 1.000)	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
1.1.1 Functioneren van Provinciale Staten faciliteren Door het tekort aan personeel bij ons oude cateraar waren wij genoodzaakt om van cateraar te wijzigen. Daarbij zijn het aantal bijeenkomsten gestegen en de prijs per verzorgde dag is gestegen.	80	80	80	80

1.2.3 Rijkstaken commissaris van de koning uitvoeren Als provincie vinden we het wenselijk om het historisch besef en de bewustwording rondom thema's als vrijheid, veiligheid en discriminatie in de provincie te stimuleren. Daarom is in 2022 een subsidieregeling vastgesteld waarmee de provincie activiteiten ondersteunt die zijn gericht op herdenken, koesteren en vieren van markerende gebeurtenissen en/of personen uit de geschiedenis van Noord-Holland. Er is in 2022 groot beroep gedaan op deze regeling en hebben geconcludeerd dat de huidige subsidieplafond niet toereikend is en verhogen op basis hiervan het subsidieplafond.	80	80	80	80
2.2.1 VTH taken uitvoeren en coördineren Bij de kaderbrief zijn 2025 middelen aangevraagd voor het uitvoeren van de VTH-taken, transitie naar groen staal en gezondheidsonderzoeken. Echter de inzet voor het uitvoeringsprogramma Tata 2020-2022 Roadmap Plus/ ZZS/ kwartiermakers groenstaal omgevingsdienst zal ook na 2025 nodig zijn.				339
3.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen Actualisatie verkopen strategische grond groen en beheer onroerend goed.	-33	35	126	126
4.1.1 Mobiliteitsbeleid opstellen Bijstelling IPO bijdrage	-37	-	-	-
4.1.2 Mobiliteitsbeleid uitvoeren Terugbetaling van het verleende voorschot aan MRA-E.	-84	-	-	-
4.3.1 Netwerkmanagement en verkeerskundige beheer uitvoeren Er wordt in de begroting structureel € 32.000 bijgeraamd voor hogere brandstofkosten.	32	32	32	32
6.1.1 Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen Op 8 juli 2021 heeft de AVA het principebesluit genomen de RON NV te ontbinden, leningen zijn ondertussen ingelost bij de BNG daarmee komt de borgtochtprovisie Bedrijventerrein Westzaan Noord CV te vervallen.	48	48	48	112
6.1.3 Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen De subsidieregeling omtrent campusvorming (een centraal sturingsinstrument vastgesteld in de Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs 2021-2023, door GS op 30 november 2021) is verschoven naar 2023. Ook in 2023 zijn hier gelden voor gereserveerd. Er is gekozen om hiervoor 1 regeling op te stellen en de regeling in zijn geheel in 2023 te laten lopen.	565	-	-	-
Uitkering provinciefonds De opbrengsten uit het provinciefonds zijn bijgesteld op basis van de meicirculaire 2022, hogere accressen zorgen voor een hogere uitkering.	-15.069	-22.127	-13.363	-707

8.1.3 Dividend Het verwachte dividend van PWN wordt verlaagd.	630	630	630	630
8.1.4 Financieringsfunctie De rentebaten zijn geactualiseerd. Het betreft diverse kleinere wijzigingen.	-12	-11	-11	-11
8.1.7 Vennootschapsbelasting Op basis van de geactualiseerde winstverwachting van Polanenpark is de te betalen vennootschapsbelasting bijgesteld.	1.077	-	-	-
8.1.8 Overhead In de meicirculaire van het provinciefonds is € 72.000 extra opbrengst toegekend voor 2023 in het kader van de Wet Open Overheid.	72	-	-	-
8.2.1 Stelposten Bij de Kaderbrief 2023 is de stelpost opgehoogd voor prijsstijgingen als gevolg van de inflatie. Op basis van recentere gegevens blijkt dat de inflatie hoger uitvalt dan eerder werd verwacht.	9.032	9.068	9.099	9.131
8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren De kosten in verband met de nazorg van de vliegramp nemen af.	-15	-15	-15	-15
Diverse operationele doelen De kapitaallasten zijn opnieuw berekend en geactualiseerd op basis van de verwachte opleverdata van projecten. De bijstelling in deze begroting wordt veroorzaakt door een verschuiving van de opleverdatum van een aantal projecten naar latere jaren. Omdat de provincie, conform de financiële verordening, start met afschrijven in het jaar na oplevering van een project leidt dit tot verschuivingen in de begrote kapitaallasten per jaar.	-1.611	-279	1.150	2.401
Diverse operationele doelen De verwachte opbrengsten uit leges zijn geactualiseerd. Deze inkomsten zijn verspreid over meerdere operationeel doelen. De volgende oorzaken leiden tot een verlaging van de begrote leges opbrengsten; • De legesopbrengsten WABO worden naar beneden gesteld. De begroting is gebaseerd op het aantal verwachte aanvragen zoals die door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is opgegeven. • De begrote leges worden omhoog bijgesteld als gevolg van de meer kostendekkende tarieven voor	370	260	145	95

met name de leges wegen- en vaarwegen.				
Totaal mutatie begroting 2023	**-4.875**	**-12.199**	**-1.999**	**12.293**

Koppeling met brede basismonitor

In 2021 is op verzoek van PS een traject doorlopen om de informatie- en sturingswaarde van de in de begroting opgenomen indicatoren te verbeteren. Dit traject heeft geresulteerd in een nieuwe set indicatoren die is opgenomen in de begroting. Een deel van de indicatoren zijn indicatoren die alle provincies monitoren in het kader van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). De overige indicatoren sluiten aan bij diverse monitoren die landelijk en binnen de provincie Noord-Holland beschikbaar zijn. Bij de selectie van deze overige indicatoren hebben onder andere provinciale opgaven, beschikbaarheid over de tijd en datakwaliteit een rol gespeeld. Een aantal indicatoren uit de brede basismonitor is niet direct te koppelen aan de begroting, met name omdat het brede ontwikkelingen zijn die niet specifiek raken aan een begrotingsprogramma. Deze zijn wel opgenomen in de brede basismonitor omdat ze relevante trends weergegeven en inzicht geven in de welvaart en welzijn in Noord-Holland. Deze indicatoren zijn niet in de begroting opgenomen.

De begroting kent twee type indicatoren: trendindicatoren en prestatie-indicatoren. De trendindicatoren in de begroting zijn afkomstig uit de brede basismonitor. De brede basismonitor geeft weer hoe in onze provincie de welvaart zich in de brede zin van het woord (economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk) ontwikkelt. Het gaat hierbij dus naast materiële welvaart (economie) ook over zaken als welzijn, gezondheid, werk, bereikbaarheid, ruimte, wonen, samenleving, natuur, milieu en klimaat. De brede welvaartbenadering van deze monitor past bij de provinciale ambitie om in de toekomst de balans tussen economische groei en leefbaarheid te versterken.

De trendindicatoren in de brede basismonitor zijn niet direct te koppelen aan prestaties of inzet van de provincie. Met de brede basismonitor Noord-Holland volgen we op een overzichtelijke en systematische manier de belangrijke trends in Noord-Holland. Dit om de provinciale organisatie en PS/GS van feitelijke en datagedreven informatie te voorzien. De brede basismonitor heeft daarbij een signalerende en een agenderende functie om integraal de grotere beleidsvraagstukken van de provincie te bespreken. De brede basismonitor kan niet gebruikt worden ter verantwoording voor het gevoerde beleid en doet geen uitspraak over de effectiviteit, efficiency of legitimiteit van het beleid. De maatschappelijke en beleidsopgaven zijn namelijk complex en kennen meerdere betrokken actoren en autonome trends. Daardoor is het directe effect van provinciaal beleid op de waargenomen trends in de brede basismonitor niet causaal aan te tonen.

De monitor geeft een integraal overzicht van de belangrijkste trends voor de provincie. Daarmee kan de monitor wel aanleiding geven tot verdiepend onderzoek, evaluaties of het maken van nieuw beleid. Naast de trendindicatoren uit de brede basismonitor bevat de begroting ook een aantal prestatie-indicatoren zoals de aanrijtijden van de weginspecteurs en de klanttevredenheid van pachters van provinciale gronden. Deze zijn wel direct gekoppeld aan prestaties van de provincie.

De brede basismonitor is een groeimodel. Bij de verdere doorontwikkeling van de monitor betrekken we nieuwe en beter passende data die zowel binnen de provincie als landelijk beschikbaar komen en betrekken we de ontwikkelingen binnen de opgaven van de provincie. We sluiten waar mogelijk aan bij landelijke ontwikkelingen rondom het monitoren van Brede Welvaart van het CBS en de drie landelijke planbureaus.

Om de begroting beknopt te houden is de tekst bij de indicatoren beperkt tot een korte duiding van de grafiek en een technische toelichting. Meer duiding en verdieping is te vinden in de brede basismonitor, die is hier te bekijken: https://cijfers.noord-holland.nl/content/bredebasismonitor

2 Programma's

Programma 1 Openbaar bestuur

Doelenboom

1. Openbaar Bestuur
1.1 Organiseren van provinciaal bestuur
1.1.1 Functioneren van provinciale Staten faciliteren
1.1.2 Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren
1.1.3 Kwaliteit van beleid borgen
1.1.4 Integriteit borgen en toetsen
1.2 Organiseren van openbaar bestuur in de provincie
1.2.1 Kwaliteit van het openbaar bestuur optimaliseren
1.2.2 Interbestuurlijk toezicht uitoefenen
1.2.3 Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren
1.3 Verzekeren van veiligheid
1.3.1 Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises
1.3.2 Risicokaart beheren
1.3.3 Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren
1.4 Representeren van het provinciaal bestuur
1.4.1 Bestuurshandelingen communiceren
1.4.2 Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau.

Maatschappelijk doel

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

Wettelijk beleidskader

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

Provinciaal beleidskader

- Evaluatiekader Subsidies 2018

- MRA agenda 2020-2024
- Europastrategie 2022-2030 Noord-Holland - Provincie Noord-Holland
- Beleidsnota IBT 2022-2025
- Verordening systematische toezichtinformatie Noord-Holland
- Aanvullend beleidskader voor het interbestuurlijk archieftoezicht
- Beleidskader indeplaatsstelling bij taakverwaarlozing
- Instellingsbesluit Eenheid Screening en Bewakingsaanpak 2019
- Beleidsregel Wet Bibob Noord-Holland 2019
- Gedragscode integriteit voor Statenleden, duo-commissieleden, gedeputeerden en de commisaris van de Koning van de provincie NH 2012
- Regeling gedragscode ambtelijke integriteit
- Regeling melden vermoeden misstand
- Agenda toekomst van het toezicht

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
1.1	Organiseren van provinciaal bestuur	12.193	16	12.177	0	0	12.177
1.2	Organiseren van openbaar bestuur in de provincie	5.258	43	5.215	0	0	5.215
1.3	Verzekeren van veiligheid	463	0	463	0	0	463
1.4	Representeren van het provinciaal bestuur	4.820	0	4.820	395	1.000	5.425
	Totaal	**22.734**	**59**	**22.675**	**395**	**1.000**	**23.280**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel
1	1.1.1	Randstedelijke Rekenkamer	Rekenkamerfunctie
1	1.4.2	Interprovinciaal Overleg	Belangenbehartiging provincies

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

Beleidsindicatoren

1.1 Organiseren van provinciaal bestuur

Onze rol
Provinciale Staten vormen het hoogste orgaan binnen de provincie. Zij vervullen een volk vertegenwoordigende, kader stellende en controlerende rol richting het college van Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van de provincie. Daarbij schept de Statengriffie de voorwaarden voor het (duaal) functioneren en het waarmaken van de kwalitatieve en kwantitatieve ambities van Provinciale Staten.

Samenwerkingspartners
Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en de commissaris van de Koning werken samen met gemeenten, gemeenschappelijke regelingen, waterschappen, inwoners, bedrijven, organisaties en de media.

1.1.1 Functioneren van Provinciale Staten faciliteren

Toelichting

De Statengriffie ondersteunt Provinciale Staten (PS). Tot de taken van de Statengriffie behoren onder andere: het faciliteren van PS- en commissievergaderingen, het ondersteunen van de agendacommissie en het Presidium. De activiteiten van Provinciale Staten worden zichtbaar gemaakt via live-uitzendingen van de Staten- en commissievergaderingen en via de website, in persberichten en sociale media.

Jaarlijks nodigen Provinciale Staten van Noord-Holland iemand uit de wereld van kunst, wetenschap of religie uit om de Willem Arondéuslezing te houden. Met de lezing willen Provinciale Staten de herinnering aan deze kunstenaar en verzetsstrijder levend houden.

Provinciale Staten hebben in 2019 de Ribbius Peletier penning ingesteld vanwege 100 jaar vrouwenkiesrecht. In 2023 vindt een evaluatie van de uitreiking van de penning plaats.

In 2023 worden de Provinciale Staten verkiezingen gehouden en zal Noord-Holland weer nieuwe Staten kiezen. Het eerste kwartaal van 2023 zal dan ook in het teken staan van een voorlichtingscampagne over de verkiezingen.

Voor de Statengriffie staat het jaar 2023 daarnaast in het teken van afscheidsvergaderingen van commissies en Staten en de installatievergadering. Het inwerkprogramma voor de nieuwe Statenleden is een samenwerking tussen concern en de commissieadviseurs.
De nieuwe Staten besluiten over de nieuwe vergadercyclus en de nieuw te vormen commissies.

In het verkiezingsjaar zal de Statengriffie de ‘Gast van de Statenbijeenkomsten’, specifiek voor gemeenteraden gaan organiseren. Bij een ‘Gast van de Statenbijeenkomst’ voor gemeenteraadsleden ontvangen de Staten op de dag van de Provinciale Statenvergadering raadsleden van een gemeenteraad of een regio.

De Statengriffie treft daarnaast voorbereidingen voor Anno X: een mediaprogramma voor en door jongeren. Studenten maken videorapportages voor social media en TV, aan de hand van

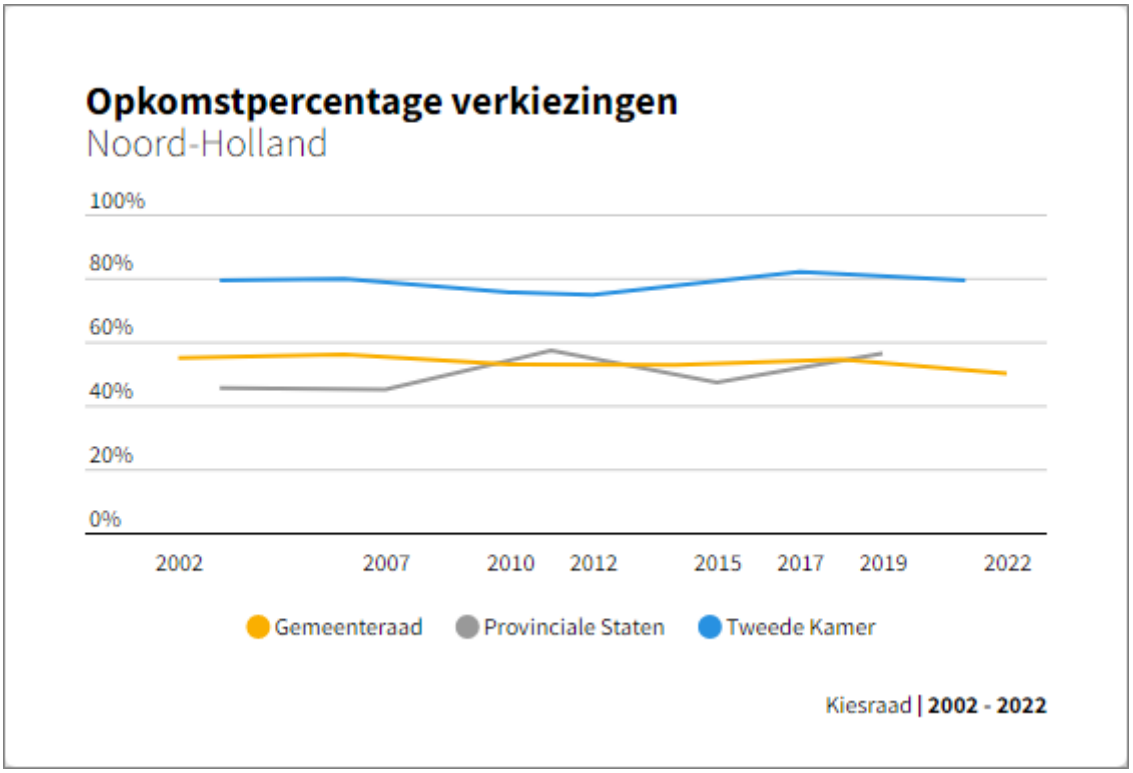
provinciale vraagstukken. Dit mediaprogramma is geschikt om jongeren te betrekken en veel jongeren te bereiken.

Prestatie Indicatoren 1.1.1

	Meeteenheid	Gerealiseerd	Streefwaardes			
		2021	2022	2023	2024	2025
Rapporten van de Randstedelijke Rekenkamer	Aantal		3	3	3	3

Koppeling met brede basismonitor

Opkomst verkiezingen



Het opkomstpercentage voor de Provinciale Statenverkiezingen varieert in de tijd, in 2019 lag het op 56%, vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde. De opkomst voor de landelijke verkiezingen in 2021 was in Noord-Holland 79%. Dit was gelijk aan het landelijk gemiddelde. Ook de opkomst voor de gemeenteraadsverkiezingen in 2022 was in Noord-Holland vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde (50%).

1.1.2 Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren

Toelichting

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

1.1.3 Kwaliteit van beleid borgen

Toelichting

Voor een goed functionerend openbaar bestuur is het belangrijk om aan alle fasen van de beleidscyclus een robuust en op feiten gebaseerde invulling en onderbouwing te geven. Daarom is het essentieel te beschikken over actuele informatie en data. Dat maakt onderbouwde beleidskeuzes mogelijk en zo verantwoorden we de effectiviteit van het gevoerde beleid. Daarnaast maakt deze informatie het (tussentijds) bijsturen van beleid mogelijk dat gericht is op het realiseren van onze provinciale doelen en op het optimaal bijdragen aan maatschappelijke opgaven.

Uit te voeren activiteiten zijn:

1. Het (vraag-gestuurd) uitvoeren van beleidsevaluaties. Met beleidsevaluaties wordt de effectiviteit van het gevoerde beleid tussentijds of achteraf inzichtelijk gemaakt voor PS en voor de inwoners van Noord-Holland. Ook bieden beleidsevaluaties input voor de ontwikkeling van nieuw beleid. Provinciale subsidieregelingen worden eens per vier jaar volgens de wet (art. 4:24 AwB) op doeltreffendheid geëvalueerd, conform het door PS vastgestelde Evaluatiekader Subsidies.

2. Het inzetten en adviseren over de inzet van actuele (geo)data voor een goed onderbouwde besluitvorming van (nieuw of aangepast) beleid. De provincie verzamelt data, analyseert data en maakt beleidsdata en -informatie (onder meer big data) geografisch inzichtelijk. De data worden ingezet bij de ontwikkeling en/of aanpassing van beleid. Daarnaast worden data en informatie gedeeld met externen. Dat gebeurt onder meer via het (geo)dataportaal, door het vullen van het open dataregister en een algoritmeregister (beide onderdeel van de Datastrategie) en door datavisualisaties en dashboards. Daarnaast zorgt de provincie ook voor actuele en betrouwbare beleidsinformatie door het inrichten en beheren van de wettelijk verplichte basisregistraties en meetnetten. Dit gebeurt mede door publicatie van de provinciale plannen via DSO en door borging van de verplichte gegevenslevering aan landelijke voorzieningen en het Europese INSPIRE-initiatief. Portaal Kaart en Data.

3. Het monitoren van beleid ten behoeve van eventuele bijstelling van beleid. Door het ontwikkelen van nieuwe monitors en het actualiseren en stroomlijnen van bestaande monitors, zoals de Brede Basismonitor. Profieltaart.

1.1.4 Integriteit borgen en toetsen

Toelichting

De integriteit van het openbaar bestuur, in het bijzonder bij het handelen van de provincie Noord-Holland zelf, is van groot belang. De provincie voert diverse integriteitsonderzoeken uit. Deze kunnen vallen onder de Wet Bibob (Wet bevordering integriteitsbeoordeling door het openbaar bestuur). In het kader van deze wet worden de volgende natuurlijke personen en rechtspersonen onderzocht: aanvragers en houders van omgevingsvergunningen (milieudeel), inschrijvers van aanbestedingen, aanvragers of ontvangers van subsidies en participanten aan vastgoedtransacties. Als sprake is van een ernstig gevaar dat een vergunning, subsidie, opdracht of vastgoedtransactie mede wordt of zal worden misbruikt, dan wel zal worden gebruikt om strafbare feiten te plegen, wordt de relatie verbroken of niet aangegaan. Indien nodig wordt nader advies ingewonnen bij het Landelijk Bureau Bibob. Met de Bibob-toetsen wordt de integriteit van het handelen van het provinciebestuur gewaarborgd. De toetsen worden risicogestuurd uitgevoerd. De provincie Noord-Holland voert op verzoek ook onderzoeken op grond van de Wet Bibob uit voor de provincies Utrecht en Flevoland en incidenteel voor Noord-Hollandse gemeenten. Daarnaast zet de provincie zich in om andere overheden te kunnen ondersteunen als kennispartner. Dit doet de provincie onder andere door bijeenkomsten te organiseren en te participeren als spreker bij bijeenkomsten.

Voor de provinciale organisatie is een coördinator integriteit aangesteld. Dit om integer handelen blijvend onder de aandacht te houden en om eventueel voorkomende dilemma's op het terrein van integriteit mee te bespreken. De provincie wil verder een goed en veilig werkklimaat bieden. Daarom wordt een actief beleid gevoerd om gewenst gedrag te bevorderen en ongewenst gedrag tegen te gaan. De provinciale organisatie beschikt over twee interne vertrouwenspersonen en één extern vertrouwenspersoon.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1.1.1	Functioneren van Provinciale Staten faciliteren	3.932	4.438	4.332	4.306	4.212	4.246
1.1.2	Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren	2.708	3.065	3.084	3.058	3.055	3.052
1.1.3	Kwaliteit van beleid borgen	2.999	3.994	4.061	3.931	3.924	3.908
1.1.4	Integriteit borgen en toetsen	636	717	716	686	685	681
	Totaal lasten	10.275	12.214	12.193	11.981	11.876	11.887
	Totaal baten	-15	-32	-16	-16	-16	-16
	Saldo van baten en lasten	10.260	12.182	12.177	11.965	11.860	11.860
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**10.260**	**12.182**	**12.177**	**11.965**	**11.860**	**11.871**

1.2 Organiseren van openbaar bestuur in de provincie

Onze rol
De provincie heeft een taak om de kwaliteit van andere overheden, zoals gemeenten en waterschappen, te bevorderen en te borgen.

Samenwerkingspartners
Gedeputeerde Staten en de commissaris van de Koning voeren hun taken in nauw overleg uit met de gemeenten, gemeenschappelijke regelingen, waterschappen en het Rijk.

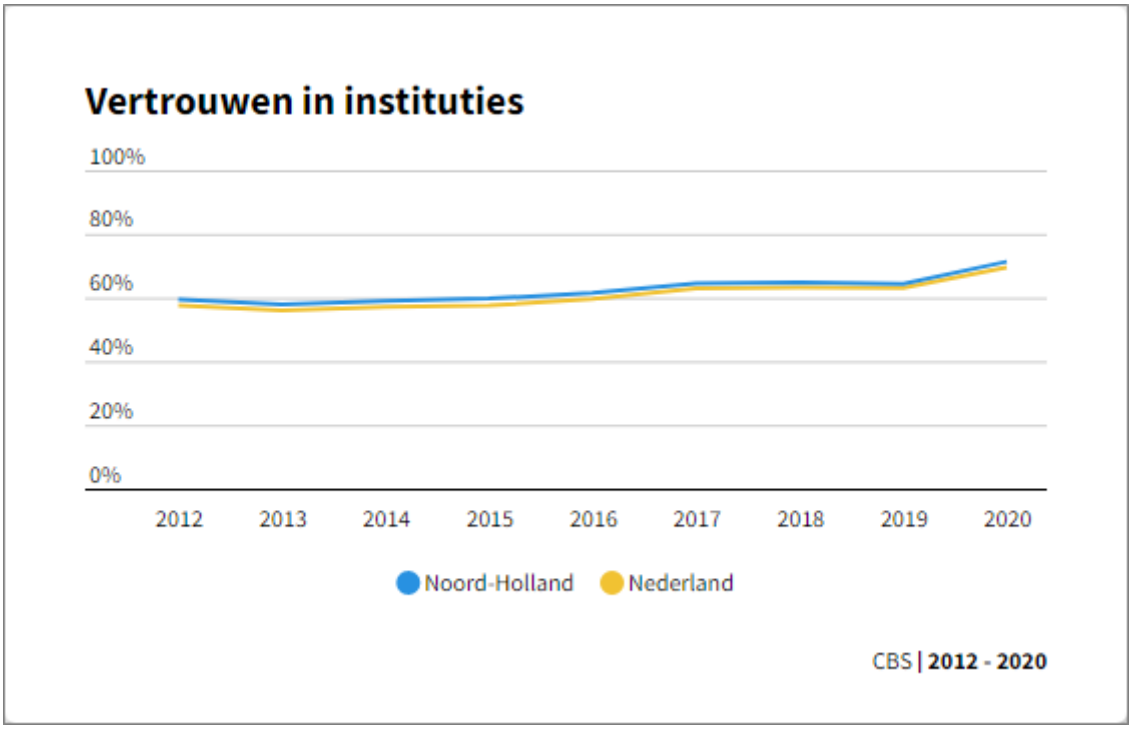
1.2.1 Kwaliteit van openbaar bestuur optimaliseren

Toelichting

De provincie is (mede)verantwoordelijk voor de kwaliteit van het lokale bestuur. Gemeentelijke opgaven hebben steeds vaker een regionaal karakter. Vanuit deze wettelijke rol en tegen deze achtergrond vinden wij het van belang dat gemeenten en regio's over voldoende bestuurskracht beschikken. Om dit te bereiken stimuleren we regionale samenwerking en voeren we bestuurlijk overleg met zowel individuele gemeenten als in regionaal verband. Wij zetten dus in op bestuurskrachtige regio's door overleggen te voeren, kennis te delen, te faciliteren en te stimuleren. Indien noodzakelijk starten we een provinciale Arhi-procedure (Wet algemene regels herindeling). Dit kan een gemeentelijke herindeling inhouden, waar wij terughoudend in zijn, want in beginsel komt dit op initiatief van gemeenten zelf. We geven een zienswijze op een herindelingsadvies op initiatief van gemeenten. De provincie Noord-Holland is ook nauw betrokken bij de regionale samenwerking in het kader van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Deze MRA-samenwerking is in 2019 geëvalueerd. Daarna is begonnen met de implementatie van de aanbevelingen. De nieuwe samenwerkingsafspraken binnen de MRA zijn in januari 2022 van kracht geworden. Gedurende de afgelopen jaren heeft de provincie Noord-Holland een actieve inbreng gehad in de bestuurlijke samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam. Die actieve rol is ook in de vernieuwde samenwerkingsafspraken bestendigd.

Koppeling met brede basismonitor

Vertrouwen in instituties



Het percentage personen van 15 jaar en ouder dat vertrouwen heeft in instituties is in Noord-Holland tussen 2013 en 2017 gestegen en bleef tot 2019 redelijk stabiel rond de 65%. In 2020 steeg het vertrouwen naar 71%. De coronapandemie is hiervoor waarschijnlijk een belangrijke verklaring. De meting voor 2020 vond plaats tijdens de beginperiode van de coronapandemie in Nederland toen het vertrouwen in de overheid fors toenam. Landelijk is de ontwikkeling over de jaren vergelijkbaar, maar is het percentage iets lager.

Technische toelichting

Percentage mensen van 15 jaar en ouder dat vertrouwen heeft in drie instituties (Tweede Kamer, politie, en rechters). De indicator betreft het gemiddelde van de drie scores.

1.2.2 Interbestuurlijk toezicht uitoefenen

Toelichting

De provincie draagt met het interbestuurlijk toezicht bij aan het juist uitvoeren van wettelijke taken door gemeenten, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen. De provincie levert hiermee een bijdrage aan de kwaliteit van het openbaar bestuur. Met het systematische toezicht op de risicodomeinen: Financiën, Omgevingsrecht, Archief- en Informatiebeheer en Huisvesting verblijfsgerechtigde asielzoekers, bevordert de provincie het streven naar een gezonde en veilige leefomgeving voor mens en natuur. De daarvoor noodzakelijke randvoorwaarden zijn: goed informatie- en financieel beheer.

De wijze waarop Gedeputeerde Staten toezicht houden, is neergelegd in de beleidsnota IBT 2022-2025 (met uitzondering van het financieel toezicht op de waterschappen).

Binnen het domein Financiën (specifiek toezicht) worden jaarlijks aan de hand van de vastgestelde toezichtregimes de financiële posities van de gemeenten tegen het licht gehouden. Preventief toezicht, waarbij sprake is van verscherping van het toezicht, is daarbij uitzondering. Vanuit het generieke interbestuurlijke toezicht (hieronder vallen de overige toezichtdomeinen, zoals Omgevingsrecht, Informatie- en archief en Huisversting verblijfsgerechtigden) worden naast het systematische onderzoek ook incidentgerichttoezicht, thema-onderzoeken en praktijktoetsen uitgevoerd.

De jaarlijkse oordelen over de taakuitvoering van de gemeenten worden gepubliceerd in een Jaarverslag IBT en tevens weergegeven op een interactieve kaart.

In het jaarlijkse werkprogramma Interbestuurlijk Toezicht Generiek wordt verder uitgewerkt welke activiteiten worden uitgevoerd.

1.2.3 Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren

Toelichting

Over de uitvoering van zijn rijkstaken is de commissaris van de Koning verantwoording verschuldigd aan de minister van BZK. De commissaris van de Koning heeft een adviserende rol bij de benoeming en herbenoeming van burgemeesters. Daarnaast voert hij op gezette tijden gesprekken met de burgemeesters in de provincie tijdens hun benoemingsperiode. Voor de advisering over Koninklijke onderscheidingen wordt gewerkt met LINT, een digitaal systeem, waar gemeenten, provincies en Rijk gezamenlijk gebruik van maken. In geval van een bestuurlijke integriteitskwestie kan de commissaris van de Koning adviseren en bemiddelen en daarbij besluiten tot een zelfstandig integriteitsonderzoek. De commissaris beoogt om gedurende zijn ambtsperiode (1 januari 2019 – 1 januari 2025) iedere gemeente in Noord-Holland ten minste eenmaal te bezoeken. Voorts worden door de commissaris van de Koning met alle dijkgraven in Noord-Holland reguliere gesprekken gehouden. Ten slotte vervult de commissaris van de Koning ook een adviserende rol voor de Dienst Koninklijk Huis bij het toekennen van de predicaten Koninklijk en hofleverancier en Koninklijke erepenningen.

Prestatie-indicator 1.2.3

	Gerealiseerd (2019-2021)	Verwacht in 2022	Verwacht in 2023	Streefwaarde (2025)
Afgelegde ambtsbezoeken aan gemeenten in de huidige ambtsperiode (cumulatief)	26	32	38	44

Toelichting
Aantal gemeenten waaraan de commissaris van de Koning in zijn huidige ambtsperiode (1 januari 2019 – 1 januari 2025) per einde van het jaar een bezoek heeft gebracht.
Het streven is om in de ambtsperiode aan alle gemeenten een ambtsbezoek af te leggen.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1.2.1	Kwaliteit van optimaal bestuur optimaliseren	2.025	2.596	2.525	2.476	2.473	2.465
1.2.2	Interbestuurlijk toezicht uitoefenen	1.402	1.584	1.582	1.514	1.510	1.500
1.2.3	Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren	905	1.072	1.151	1.123	1.121	1.117
	Totaal lasten	4.332	5.252	5.258	5.113	5.104	5.082
	Totaal baten	-41	-43	-43	-43	-43	-43
	Saldo van baten en lasten	4.292	5.209	5.215	5.070	5.061	5.061
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**4.292**	**5.209**	**5.215**	**5.070**	**5.061**	**5.039**

1.3 Verzekeren van veiligheid

Onze rol
De commissaris van de Koning is op basis van zijn ambtsinstructie belast met het toezicht op en het bevorderen van de bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg.

Ten aanzien van de aanpak van ondermijning en het stimuleren van weerbaarheid openbaar bestuur vervult de provincie vooral een rol als verbinder en facilitator.

Samenwerkingspartners
Omdat in de veiligheidszorg de bestuurlijke samenwerking centraal staat, wordt op dit domein samengewerkt met de Noord-Hollandse gemeenten en met de veiligheidsregio's. Bij de gemeenten wordt in het bijzonder samengewerkt met de burgemeesters. Deze hebben in de gemeenten de zorg voor openbare orde, veiligheid en integriteit. Voor het tegengaan van ondermijning wordt ook met de drie Regionale informatie- en expertisecentra in Noord-Holland (het RIEC Noord-Holland, het RIEC Amsterdam-Amstelland en het RIEC Midden-Nederland), het Openbaar Ministerie en het Rijk (Ministeries van J&V en BZK) samengewerkt.

1.3.1 Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises

Toelichting

Tunnelveiligheid
Om het toezicht op de tunnelveiligheid onafhankelijk van het reguliere beheer van provinciale tunnels te organiseren is de functie van de wettelijk voorgeschreven tunnelveiligheidsbeambte ondergebracht bij het Kabinet van de commissaris van de Koning. Aan het toezicht op de tunnelveiligheid kan onder andere invulling gegeven worden via jaarlijkse onderzoeken die worden uitgevoerd door externe deskundigen. Het betreft de Waterwolftunnel en de Abdijtunnel.

Toezien op crises
De commissaris geeft invulling aan zijn toezichthoudende rol op de bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg, door regelmatig netwerkbijeenkomsten te organiseren over een actueel veiligheidsthema, waarbij alle organisaties en instellingen die bij dat thema zijn betrokken worden uitgenodigd. Daarnaast worden de vergaderingen van het algemeen bestuur van de veiligheidsregio’s in Noord-Holland bijgewoond door een liaison van de commissaris van de Koning. De commissaris van de Koning kan in uitzonderlijke gevallen ten tijde van een crisis, op grond van de Wet veiligheidsregio’s en de Gemeentewet een aanwijzing geven aan de burgemeesters en de voorzitters van de veiligheidsregio’s. Tevens kan de commissaris van de Koning een aanwijzing geven aan het bestuur van een veiligheidsregio indien (op basis van bevindingen van de Inspectie Justitie en Veiligheid) de taakuitvoering tekortschiet. Ook kan de commissaris van de Koning op basis van de Provinciewet en de ambtsinstructie een rol spelen bij het bevorderen van de bestuurlijke samenwerking door veiligheidsregio’s met andere overheden.

1.3.2 Risicokaart beheren

Toelichting

Met de Risicokaart krijgen burgers een overzicht van risico's in hun omgeving die kunnen leiden tot rampen en ongevallen. Op grond van de Regeling provinciale Risicokaart maken en beheren de provincies de Risicokaart.

Omdat de uitvoering van deze wetgeving – naast de provincie – ligt bij gemeenten en omgevingsdiensten dient voor het actueel houden van de gegevens in de Risicokaart, met deze partijen nauw te worden samengewerkt. Hierbij is de Risicokaart afhankelijk van de input van deze organisaties.

De provincie draagt zorg voor het actueel houden van de risico's van overstromingen. Voor de productie en vormgeving van de Risicokaart, wordt in IPO-verband samengewerkt met de andere provincies. Voor het technische beheer en de doorontwikkeling van de Risicokaart wordt een jaarlijkse bijdrage aan het IPO verstrekt.

1.3.3 Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren

Toelichting

Zoals opgenomen in het coalitieakkoord blijft de provincie strijden tegen alle vormen van ondermijnende criminaliteit. Deze ambitie is in het voorjaar van 2020 vertaald in de Agenda Weerbaar NH. In deze agenda richten we ons op de preventieve kant van de aanpak van ondermijning. We werken langs drie lijnen aan een vergroting van de weerbaarheid binnen de geografische grenzen van Noord-Holland. Allereerst is er de weerbaarheid van de provinciale organisatie zelf. Deze lijn ziet toe op brede bewustwording van potentiële kwetsbaarheden, inherent aan het provinciale werk. Daarnaast voorziet de agenda in een lijn die toeziet op de vertaling van het ondermijningsvraagstuk naar verschillende provinciale opgaven. Ten derde ondersteunen we gemeenten in het verder inzichtelijk krijgen van de eigen weerbaarheid.

In 2022 worden de laatste Quickscans Gemeentelijke Weerbaarheid in de regio RIEC Noord-Holland uitgevoerd. Dit traject is in het voorjaar van 2021 van start gegaan. In 2023 wordt uitvoering gegeven aan het Plan van Aanpak voor een integere en weerbare organisatie dat naar aanleiding van het interne weerbaarheidsbeeld tot stand is gekomen. Met de uitvoering is in 2022 gestart. De diverse acties worden gefaseerd in de tijd uitgevoerd. Verder zal conform de Agenda Weerbaar Noord-Holland worden ingezet om zowel de eigen als de lokale informatiepositie in de aanpak van ondermijnende criminaliteit te versterken.

Prestatie-indicator 1.3.3

	Gerealiseerd t/m 2021	Doel 2022	Doel 2023	Doel 2024
Aantal gerealiseerde Quickscans Gemeentelijke Weerbaarheid (cumulatief)	13	23	0	

Toelichting:

Aantal gemeenten (cumulatief) waarbij een quickscan gemeentelijke weerbaarheid is uitgevoerd.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1.3.1	Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises	109	57	179	175	174	173
1.3.2	Risicokaarten beheren	107	15	134	130	129	128
1.3.3	Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren	307	424	150	0	0	0
	Totaal lasten	524	496	463	305	303	301
	Totaal baten	-83	-87	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	441	409	463	305	303	303
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**441**	**409**	**463**	**305**	**303**	**301**

1.4 Representeren van provinciaal bestuur

Onze rol
De inwoners van Noord-Holland moeten kunnen rekenen op een bestuur dat hen serieus neemt, een betrouwbaar bestuur, met een luisterend oor, en een besluitvaardig bestuur dat duidelijk is in zijn gekozen koers. Daarvoor is het belangrijk dat zowel inwoners als partners weten wat de provincie doet en dat zij invloed kunnen uitoefenen op het beleid.

Samenwerkingspartners
In communicatie en belangenbehartiging werkt de provincie samen met partners. In onze communicatie staan de Noord-Hollanders centraal. Hen willen we zo goed mogelijk informeren en betrekken. Daar waar mogelijk doen we dat in samenwerking met partners, bijvoorbeeld in projecten. Ook laten wij in onze media partners en inwoners aan het woord. De belangenbehartiging in Den Haag, Brussel of in de Metropoolregio Amsterdam gebeurt samen met andere overheden, gemeenten, provincies, Rijk, waterschappen en het maatschappelijk middenveld. Zo brengen we onze gezamenlijke opgaven krachtiger onder de aandacht.

1.4.1 Bestuurshandelingen communiceren

Toelichting

De provincie Noord-Holland communiceert transparant, herkenbaar en inclusief. We versterken de band met onze inwoners en vergroten onze zichtbaarheid, zodat bekendheid met en vertrouwen in het werk van de provincie toeneemt. Zo zijn de Noord-Hollanders goed geïnformeerd over wat we doen en kunnen zij het beleid en de uitvoering daarvan beoordelen én beïnvloeden. Onze belangrijkste ambitie is in verbinding staan met de samenleving. We gaan voortdurend in gesprek, zodat iedereen gehoord wordt én inbreng kan leveren.

Met deze aanpak groeien we door van een zendende provincie naar een provincie die in gesprek is. Dat doen we door participatie van onze bewoners te versterken, door het ambassadeurschap van onze medewerkers en bestuurders te verstevigen, door actief te monitoren wat speelt en dat te vertalen naar concrete communicatieve acties. Zowel online als offline blijven we continu in gesprek, bijvoorbeeld via sociale media, tijdens bijeenkomsten, op door de provincie gesponsorde evenementen en door bij scholen op bezoek te gaan.

Om onze communicatie beter te laten aansluiten op wat Noord-Hollanders bezighoudt bouwen we onze newsroom verder uit, zodat we signalen uit de samenleving eerder op kunnen vangen en waar nodig beschikbaar kunnen stellen voor beleidsontwikkeling.

Door het thuiswerken tijdens de coronapandemie en de mogelijkheden die hybride werken blijvend bieden, is de versterking van de interne communicatie komend jaar een belangrijk speerpunt. Om webinars en videoboodschappen vaker als communicatiemiddel in te zetten richten we een eigen studio in. Tevens vernieuwen we het intranet van de provincie, de centrale werkplek die onze medewerkers toegang biedt tot alle informatie en applicaties.

We blijven verschillende evenementen sponsoren, waarbij we met onze sponsorbijdrage extra aandacht geven aan duurzaamheid, dierenwelzijn en diversiteit & inclusie.

Samen met de griffie voeren we in aanloop naar de verkiezingen een informatieve campagne. Op basis van een nieuw coalitieakkoord zullen we onze communicatie-aanpak uitbouwen en waar nodig bijsturen.

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

Toelichting

Samen krijg je meer voor elkaar dan alleen. Noord-Holland werkt daarom in Den Haag en Brussel samen met andere provincies en regio's. Door samen te werken kunnen wij meer invloed uitoefenen op de beleidsontwikkeling, wisselen wij kennis uit en leren wij van elkaar. De Noord-Hollandse inzet richting de EU is vastgelegd in de Europastrategie 2022-2030. De twaalf provincies werken in Brussel samen in het Huis van de Nederlandse provincies (HNP), waarbinnen Noord-Holland bovendien deel uitmaakt van de nauwe samenwerking in Randstadverband. Gedeputeerde Zaal vertegenwoordigt Noord-Holland zowel in het Randstad Bestuur als in het HNP Bestuur. Commissaris van de Koning Van Dijk is naast zijn functie als Europa-adviseur van het IPO, ook voorzitter van het HNP bestuur. Daarnaast is gedeputeerde Zaal namens Noord-Holland lid van het Comité van de Regio's, dat de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Europese Raad adviseert over Commissievoorstellen. Noord-Holland is lid van de Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR, het netwerk van Europese maritieme regio's) waarvan gedeputeerde Loggen president is. De grootte en deskundigheid van CPMR zorgt ervoor dat dit een invloedrijke partij is in Brussel. Inhoudelijk ligt de nadruk op maritieme onderwerpen, klimaat en energie, cohesiebeleid, transport en de positie van regio's in de Europese Unie. De verantwoordelijk gedeputeerde is lid van de Marine Resources Group van de CPMR North Sea Commission die zich richt op samenwerking rond de Noordzee, in het bijzonder op het gebied van duurzaam gebruik en beheer van de zee.

Noord-Holland heeft een ambtelijk Europateam om relevante Europese ontwikkelingen tijdig te signaleren en om te lobbyen voor Noord-Hollandse belangen. Hiervoor zijn twee leden van het Europateam permanent in Brussel gevestigd. Daarnaast zijn er twee adviseurs Public Affairs die de schakel zijn tussen het provinciebestuur en de Tweede Kamer. Verder is de provincie lid van het Interprovinciaal Overleg (IPO), dat de belangen van de twaalf provincies behartigt bij het Rijk en in Europa.

Net als de vorige jaren zetten we de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam en in Noord-Holland Noord door. Binnen het MRA-verband is de provincie betrokken bij de uitvoering van de MRA agenda 2020-2024 en de versterking van de MRA Europees en internationaal. En op Noord-Holland Noord-niveau wordt samengewerkt in het Integraal Bestuurlijk Afstemmingsoverleg (IBAO) en drie bestuurlijke overleggen op het gebied van economie, mobiliteit en wonen.

Ook met de bestuurlijke deelregio's in Noord-Holland wordt de samenwerking voortgezet. De regiomanagers zijn het eerste aanspreekpunt voor de Noord-Hollandse gemeenten en regionale partners en zij zorgen ervoor dat de contacten tussen de regio én de provincie op de inhoudelijke dossiers goed worden gelegd. Zo worden er in 2023 naar verwachting vier ontmoetingen georganiseerd tussen GS en bestuurders uit de regio of van waterschappen. Ook wordt er verder gewerkt aan het verkennen, maken, monitoren of actualiseren van regionale samenwerkingsagenda's. Het uiteindelijke product, de vorm en de inhoud van een regionale samenwerkingsagenda, dan wel de onderlinge uitvoeringsafspraken, verschillen per regio en zijn een resultaat van een gezamenlijk proces.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
1.4.1	Bestuurshandelingen communiceren	1.063	1.507	1.282	985	985	985
1.4.2	Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau	3.761	3.576	3.538	3.265	3.287	3.277
	Totaal lasten	4.824	5.083	4.820	4.250	4.272	4.262
	Totaal baten	-7	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	4.817	5.083	4.820	4.250	4.272	4.272
	Stortingen						
1.4.2	Resv. Cofinanciering Europese projecten	0	2	1.000	0	0	0
	Onttrekkingen						
1.4.2	Resv. Cofinanciering Europese projecten	-2.740	-215	-395	0	0	0
	Resultaat	**2.077**	**4.870**	**5.425**	**4.250**	**4.272**	**4.262**

Programma 2 Klimaat en Milieu

Doelenboom

2. Klimaat en milieu
2.1 Bijdragen aan de energietransitie
2.1.1 Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen
2.1.2 Bijdragen aan de warmtetransitie
2.1.3 Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie
2.1.4 Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving
2.2.1 VTH taken uitvoeren en coördineren
2.2.2 Gezonde leefomgeving bevorderen
2.2.3 Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren

Maatschappelijk doel

Klimaat

In 2050 wil Noord-Holland klimaatneutraal en circulair zijn. Het doel: de CO2-uitstoot en het gebruik van fossiele brandstoffen verminderen. Ook willen we bestand zijn tegen extreme weersveranderingen Dat heeft gevolgen voor bijvoorbeeld wonen, werken, vervoer en landbouw. We werken aan de energietransitie, aan een circulaire economie, duurzaam wonen en duurzame infrastructuur. Ook zorgen we ervoor dat het energienetwerk deze veranderingen aankan. De provincie draagt bij aan innovatieve technologie om deze doelen te bereiken. Begin 2021 is het Actieprogramma Klimaat vastgesteld. Dit programma loopt tot en met 2023 en is een vertaling van de klimaat-, duurzaamheid- en energietransitie ambities uit het Coalitieakkoord van de provincie. In het Actieprogramma scherpt de provincie de klimaatmaatregelen aan die zij neemt.

Als aanscherping op het akkoord van Parijs heeft de Europese Commissie in 2021 een groot pakket aan maatregelen gepresenteerd om 55 procent minder CO2 uit te stoten in 2030, met de naam ‘Fit for 55’. Het kabinet heeft deze doelstelling verder aangescherpt en het beleidsprogramma klimaat(2022) gepresenteerd gericht op 60% CO2 reductie in 2030.

Het Actieprogramma Klimaat sluit aan bij de vijf thema’s uit het nationale Klimaatakkoord: duurzame elektriciteit, gebouwde omgeving, industrie, landbouw en landgebruik, en mobiliteit.

De energietransitie

In het kader van de energietransitie heeft de provincie beleid opgesteld op het gebied van energie-infrastructuur, de opwek van duurzame energie op land (in de Regionale Energiestrategieën (RES)), de warmtetransitie en waterstof. Voor deze ontwerpen zijn inmiddels allemaal uitgewerkte strategische plannen en deelplannen opgesteld die aansluiten op de ambities in het Actieprogramma Klimaat. Als provincie geven we daarbij het goede voorbeeld, dus ook de provinciale organisatie en haar vastgoed zijn uiterlijk in 2030 geheel klimaatneutraal, is de

ambitie in het Actieprogramma. Samen met gemeenten ,Rijksoverheid, netbeheerders, havens, andere betrokkenen en inwoners zoeken wij voor al deze thema's de komende jaren naar oplossingen.

De acties uit het Actieprogramma Klimaat doorsnijden meerdere inhoudelijke portefeuilles. Zij zijn terug te vinden in de verschillende hoofdstukken van de begroting onder bereikbaarheid, economie (waar maatregelen zijn opgenomen die worden genomen in de industrie en bedrijfsleven) en andere onderwerpen. Een voorbeeld daarvan is het Uitvoeringsprogramma Energietransitie NZKG (UVP ET NZKG) waarin is te lezen hoe het Programmabureau NZKG en de partners van het Bestuursplatform Energietransitie NZKG de verduurzaming van het NZKG willen realiseren. De focus ligt hierbij op verduurzaming van de industrie. Een ander dossier wat meerdere nationaal klimaatakkoord thema's (tafels) raakt is de Verkenning Aanlanding Wind op Zee 2031-2040 die in 2023 start waarin het Rijklocaties onderzoekt waar de windenergie van zee aan land kan komen. De provincie draagt hieraan bij vanuit onze inhoudelijke expertise. Daarnaast dragen we bij aan de inspraak vanuit gemeenten en andere regionale stakeholders zoals havenbedrijven en bedrijvengroepen.

Circulaire economie

De manier waarop in de huidige lineaire economie producten worden geproduceerd, geconsumeerd en vervolgens vaak vernietigd, leidt tot veel ongewenste effecten voor natuur en milieu. Naast de druk op natuur en milieu nemen leveringsrisico's van bepaalde grondstoffen toe. Dit is vooral een probleem bij kritieke grondstoffen (grondstoffen van economisch belang met leveringsrisico's) die ook nodig zijn voor andere noodzakelijke transities zoals de energietransitie. Leveringsrisico's komen ook door lange internationale aanvoerketens en belemmeringen die hierin ontstaan door internationale ontwikkelingen. Efficiënter omgaan met grondstoffen vermindert deze kwetsbaarheid. In een circulaire economie worden grondstoffen en producten steeds zoveel mogelijk opnieuw gebruikt.

Doel van de provincie Noord-Holland is de transitie van de huidige lineaire economie naar een circulaire economie te versnellen. De provincie Noord-Holland ondersteunt en stimuleert daarom bedrijven bij het zetten van stappen naar circulair ondernemen en stimuleert daarnaast dat bedrijven bij elkaar komen om grondstofketens circulair te maken. Naast het versnellen van de transitie wil de provincie de noodzakelijke systeemverandering op de lange termijn realiseren. Hiervoor ontwikkelt de provincie kennis en spant de provincie zich in om barrières voor ondernemers in hun circulaire ambities door wet- en regelgeving op te heffen. Door zelf zo circulair mogelijk in te kopen en aan te besteden, geeft de provincie het goede voorbeeld en prikkelt zij de markt om circulaire producten en diensten te ontwikkelen.

De ambitie is dat Noord-Holland in 2050 een volledige circulaire economie kent en dat in 2030 een reductie van 50% in het gebruik van primaire grondstoffen is bereikt. In de Actieagenda circulaire economie 2021-2025 zijn de doelen en acties om deze doelen te bereiken uitgewerkt. Deze actieagenda vormt daarmee de routekaart tot en met 2025 van de provincie om de ambities te bereiken.

Gezonde leefomgeving

De provincie Noord-Holland streeft ernaar om een gezondere fysieke leefomgeving te creëren voor haar inwoners. Wij richten ons op de aspecten van de leefomgeving die binnen ons huidige takenpakket vallen of daaraan raken en waarbij de grootste gezondheidswinst is te behalen. We richten ons in onze aanpak van een gezondere leefomgeving op de milieukwaliteiten bodem, (grond)water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidbelasting, geur, stof en (ontwikkelingen in) de

bodem en ondergrond. We voldoen in elk geval aan de wettelijke normen, maar we bekijken ook actief waar er meer gezondheidswinst te behalen valt. Hiervoor hebben we het programma Gezonde Leefomgeving. Waar mogelijk streven we daarbij naar het versneld behalen van WHO-advieswaarden, zoals bepaald in 2005. Wat de in 2021 verder aangescherpte WHO advieswaarden voor Nederland betekenen is nog onduidelijk en wordt landelijk uitgezocht.

We werken gebiedsgericht, met speciale aandacht voor de milieugerelateerde gezondheidsrisico's die samenhangen met de verdichting van het stedelijk gebied. Aanvullend kijken we per gebied ook naar waar gezondheidswinst valt te behalen op andere beleidsvelden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan mobiliteit en klimaatadaptatie.

De provincie Noord-Holland werkt al langer aan een goed woon- en leefklimaat en de bescherming van de gezonde leefomgeving. Maar het behalen van gezondheidswinst is voorheen zelden een belangrijke drijfveer geweest of benoemd als primaire doelstelling. Door dit wel te doen en bestaande activiteiten en programma's op dit punt te actualiseren, ontstaan er mogelijkheden om een aanzienlijke gezondheidswinst te boeken in de provincie Noord-Holland.

De provincie Noord-Holland is een veelzijdige provincie waar vele functies rondom wonen, werken, recreëren en vervoer samenkomen. Deze diversiteit en dynamiek biedt veel kansen en mogelijkheden voor de provincie en haar inwoners, maar legt ook een milieudruk op de leefomgeving. Grote opgaven waarvoor we ook in Noord-Holland staan, zoals de energietransitie of de woningbouw, geven nieuwe dilemma's ten aanzien van een gezonde leefomgeving. Inwoners van onze provincie vragen daarvoor nadrukkelijk aandacht als die dilemma's in hun omgeving spelen. Bedrijvigheid in de provincie brengt een sterk en aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat en tegelijkertijd heeft het ook effect op de leefomgeving. En hoewel onder andere de luchtkwaliteit de afgelopen jaren is verbeterd, is er ook de komende jaren en decennia nog veel milieu- en gezondheidswinst te behalen.

De vergunningverlening, het toezicht en de handhaving (VTH), zijn belangrijke instrumenten in de verbetering van de leefomgeving en worden grotendeels in mandaat uitgevoerd door de vier Noord-Hollandse omgevingsdiensten.

Dit betreft onder andere het verlenen van vergunningen en ontheffingen voor industrie, flora en fauna, zwemwater en de controle op de naleving ervan. De omgevingsdiensten voeren soortgelijke taken uit namens gemeenten. Met deze gemeenten en andere zogenoemde 'ketenpartners' in Noord-Holland, zoals het Rijk, de waterschappen, de terreinbeheerders, het Openbaar Ministerie en de politie, werken wij samen om maatschappelijke doelen in het fysieke domein te realiseren.

Wettelijk beleidskader

- Klimaatwet
- Warmtewet

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening
- Verkenning ondergrondvisie
- Beleidsregel geurhinder

- Actieplan geluid
- Actieprogramma klimaat
- Bouwstenen voor een adaptieve Uitvoeringsstrategie energie-infrastructuur 2020-2024
- PVA waterstof
- Actieagenda - Provincie Noord-Holland
- Warmtetransitie Noord-Hollandse aanpak 2022-2023

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	7.904	0	7.904	4.636	10.450	13.718
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	43.278	4.780	38.498	6.527	3.619	35.590
	Totaal	**51.182**	**4.780**	**46.402**	**11.163**	**14.069**	**49.308**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel
2	2.2.2	Omgevingsdienst Flevoland Gooi- en Vechtstreek	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	2.2.2	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	2.2.2	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	2.2.2	Omgevingsdienst IJmond	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
2	2.2.2	Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland	Beheer fonds ten behoeve van de nazorg stortplaatsen.
2	2.1.1	Alliander N.V.	Energievoorziening
2	2.1.1	N.V. Afvalzorg Holding	Efficiënt gebruik stortplaatsen
2	2.1.1	SolaRoad B.V.	Verduurzaming van de energiesector

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

Onze rol

De provincie heeft op het gebied van de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie verschillende rollen. Zoals de regierol, het laten zien van voorbeeldgedrag, een kennisrol, een faciliterende rol in de regio, een stimulerende rol richting bedrijven et cetera.

Voor circulaire economie zijn in de actieagenda de rollen per actie benoemd. Dit zijn de rollen van opdrachtgever, (beleids)ontwikkelaar, partner en bemiddelaar.

Samenwerkingspartners

De energietransitie en de transitie naar een circulaire economie kan alleen samen met anderen worden bereikt. Het aantal samenwerkingspartners is daarmee groot en bestaat onder meer uit ondernemersverenigingen, de provinciale MKB-innovatieprogramma's, medeoverheden (Rijk, provincies, IPO, gemeenten, Metropoolregio Amsterdam), kennisinstellingen, omgevingsdiensten, afvalinzamelaars en -verwerkers, de Noord-Hollandse bouwambassadeur, Servicepunt Duurzame Energie Noord-Holland, woningcorporaties en stichting C-creators.

Prioriteiten

- In gezamenlijkheid uitvoeren van de Regionale Energiestrategie (RES) 1.0. Waarbij de provincie de gemeenten ondersteunt bij het concretiseren van de zoekgebieden en vergunningverlening voor concrete projecten zon of wind.

- In 2030 moeten we in Noord-Holland 260.000 woningen verduurzaamd hebben. De provincie ondersteunt gemeenten om deze doelstelling te behalen. Dat gebeurt onder andere door het subsidiëren van het SPDE, door ondersteuning met uitvoeringsregelingen en bijvoorbeeld het financieren van warmte regisseurs op regio niveau.

- Stimuleren van energiebesparing bedrijven op bedrijventerreinen. Het streven is dat alle provinciale bedrijven middelgrote en grootgebruikers van energie- in 2025 energiebesparende maatregelen hebben genomen die verplicht zijn in het kader van de geldende wet- en regelgeving.

- In 2023 wordt het SCAN-onderzoek MRA (Seismische Campagne Aardwarmte Nederland) afgerond door Interpretatie resultaten als basis voor de mogelijkheden voor geothermie (aardwarmte) Uitvoeren van de acties uit de routekaart aardwarmte MRA 2023.

- In 2023 geeft de provincie verdere uitvoering aan de Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur via het samenwerkingsverband (de Taskforce) met netbeheerders TenneT en Alliander met 3 werksporen met als doel:

- De no-regret maatregelen om de korte termijn knelpunten op te lossen en zorg te dragen voor ruimtelijke inpassing aanlanding Wind-op-Land;
- Het ontwerpen en ontwikkelen van een hybride energie-infra van de toekomst en Ontwikkeling H2 productie- en transportnetwerk;
- Het ondersteunen en stimuleren van slimme oplossingen (Smart Energy Systems) zoals tijdelijke opslag.

- Verkenning van de mogelijkheden voor ontwikkeling van de waterstofmarkt.

- Inzetten van de CO_2-impactanalyse als instrument om meer inzicht te bieden in de verwachte effecten van het gevoerde klimaatbeleid binnen de provincie.

- Verwerken aanbevelingen uit onderzoek Randstedelijke Rekenkamer naar beleid circulaire economie van de vier Randstedelijke provincies waaronder Noord-Holland.

- Uitvoering tussentijdse beleidsevaluatie Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 zoals opgenomen in de actieagenda.

Omgevingsfactoren

- De energietransitie – de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame energie – vraagt om verandering in alle sectoren van onze maatschappij. Het vraagt niet alleen grote investeringen in technologie maar ook in mensen. Door omvang en impact van de transitie zijn er veel omgevingsfactoren waar we rekening mee moeten houden. Nu zijn dat onder andere een krappe arbeidsmarkt en een tekort aan specifieke kennis. Daarnaast is de oorlog in Oekraïne van invloed op de hoeveelheid gas die we tot onze beschikking hebben. Laatste voorbeeld, door dat het elektriciteitsnetwerk steeds meer onder druk komt te staan (netcongestie) kan dat de energietransitie vertragen.

- De mate waarin bedrijven zich kunnen en willen richten op een omschakeling naar of uitbreiding van circulair werken en produceren.

- De mate waarin de rijksoverheid verdere wet- en regelgeving invoert die de transitie naar een circulaire economie stimuleert.

- De mate waarin mensen bereid zijn hun consumptiepatroon aan te passen dat leidt tot minder consumptie, overproductie en ongebruikte reststromen.

2.1.1 Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen

Toelichting

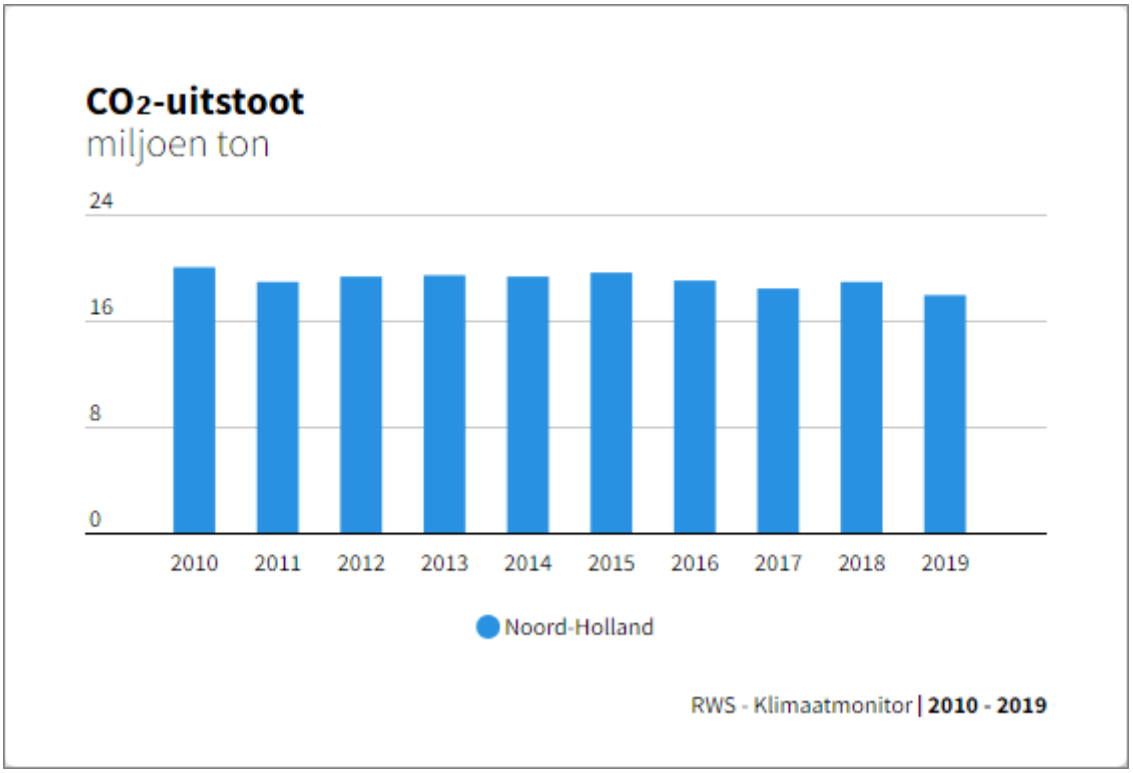
De provincie Noord-Holland heeft twee RES-regio's: regio Noord-Holland Noord en regio Noord-Holland Zuid. In het uitvoeringsprogramma voor de Regionale Energiestrategieën (RES) in Noord-Holland staat hoe de regio's concrete projecten van zonne- en windenergie en regionale warmtebronnen gaan realiseren. Gemeenten concretiseren de zoekgebieden in samenwerking met provincie en omgeving. Dat is maatwerk per zoekgebied.

In de RES beschrijven energieregio's, overheden, inwoners, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samen hoe en waar duurzame elektriciteit (zon en wind) wordt opgewekt en hoe de warmtetransitie (duurzame alternatieven voor aardgas) mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast kijken ze samen met de netbeheerders naar de opslag en infrastructuur voor energie en warmte.

Gemeenten zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor het contact met bewoners en belanghebbenden in hun werkgebied. Daarnaast is de provincie nauw betrokken bij de mogelijkheden van nieuwe energie-ontwikkelingen in relatie tot natuur, landschap, leefbaarheid, energie-infra en economie. Het NH Perspectief op de RES en de Omgevingsvisie NH2050 vormden hierbij het uitgangspunt. Zo zorgt de provincie dat een goede integrale afweging gemaakt wordt tussen de vele belangen die spelen. Ook ondersteunt de provincie gemeenten op veel manieren zowel voor ontwikkelingen met zonne-energie, als voor meervoudig ruimtegebruik zon en wind, ruimtelijke samenhang en participatie.

Koppeling met brede basismonitor

Emissie van broeikasgassen

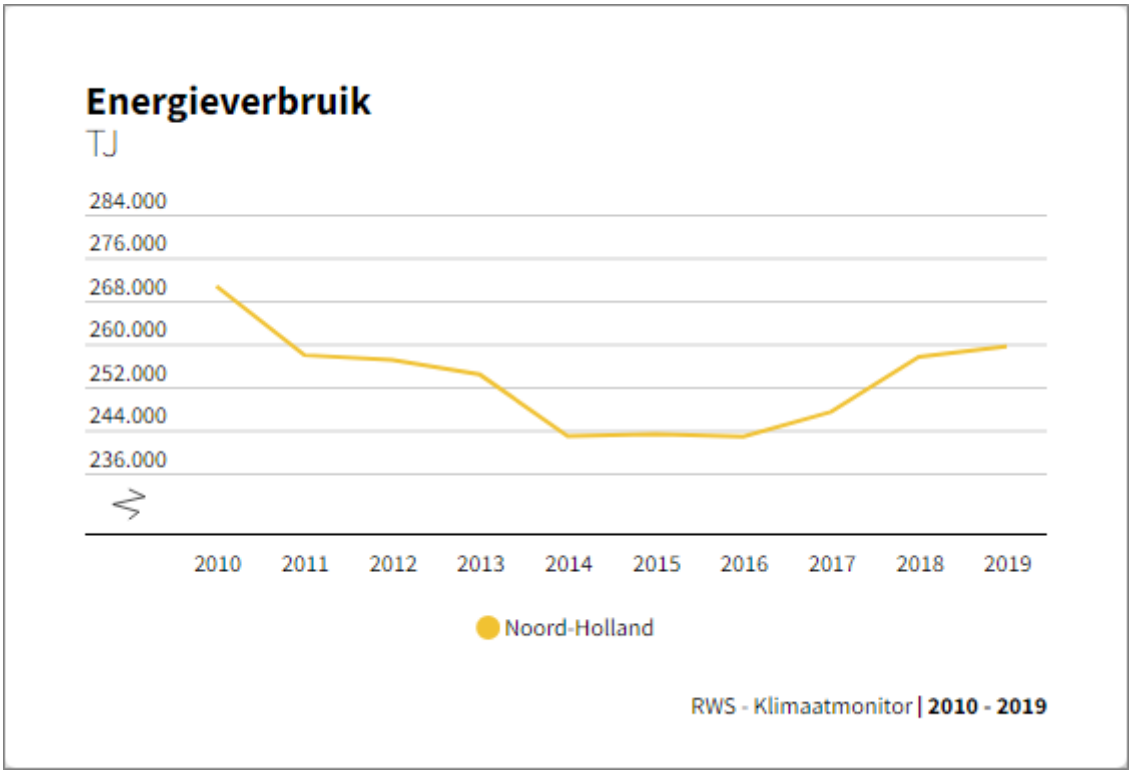


Landelijk neemt de CO2-uitstoot sinds 2015 af. Een goede vergelijking tussen de verschillende provincies is niet mogelijk, omdat van een aantal provincies de dataset niet compleet is. Op basis van de beschikbare gegevens heeft provincie Noord-Holland de op een na hoogste CO2-uitstoot, net onder de provincie Noord-Brabant. De uitstoot van Noord-Holland schommelt. Sinds 2015 is, in lijn met het landelijke beeld, wel een daling te zien.

Technische toelichting

CO_2-uitstoot totaal van de sectoren gebouwde omgeving – industrie, energie, afval en water – landbouw, bosbouw en visserij – verkeer en vervoer, inclusief autosnelwegen. De CO_2 uitstoot is berekend volgens de verbruiksbenadering, waarbij de uitstoot wordt toegerekend aan de gebruiker. Het eindverbruik van fossiele energie wordt gevolgd. Een belangrijke kanttekening hierbij is dat door bij de verbruiksbenadering in vergelijking met de bronbenadering een deel van de CO_2-uitstoot niet in beeld is. De CO_2-uitstoot die door het productieproces van een grote speler als Tata Steel wordt uitgestoten is bijvoorbeeld bij de verbruiksbenadering niet in beeld. Op het dashboard energietransitie van Noord-Holland is te zien dat het verschil van rekenmethode (bronbenadering vs. verbruiksbenadering) 12.321.800 ton CO_2 bedraagt.

Energieverbruik

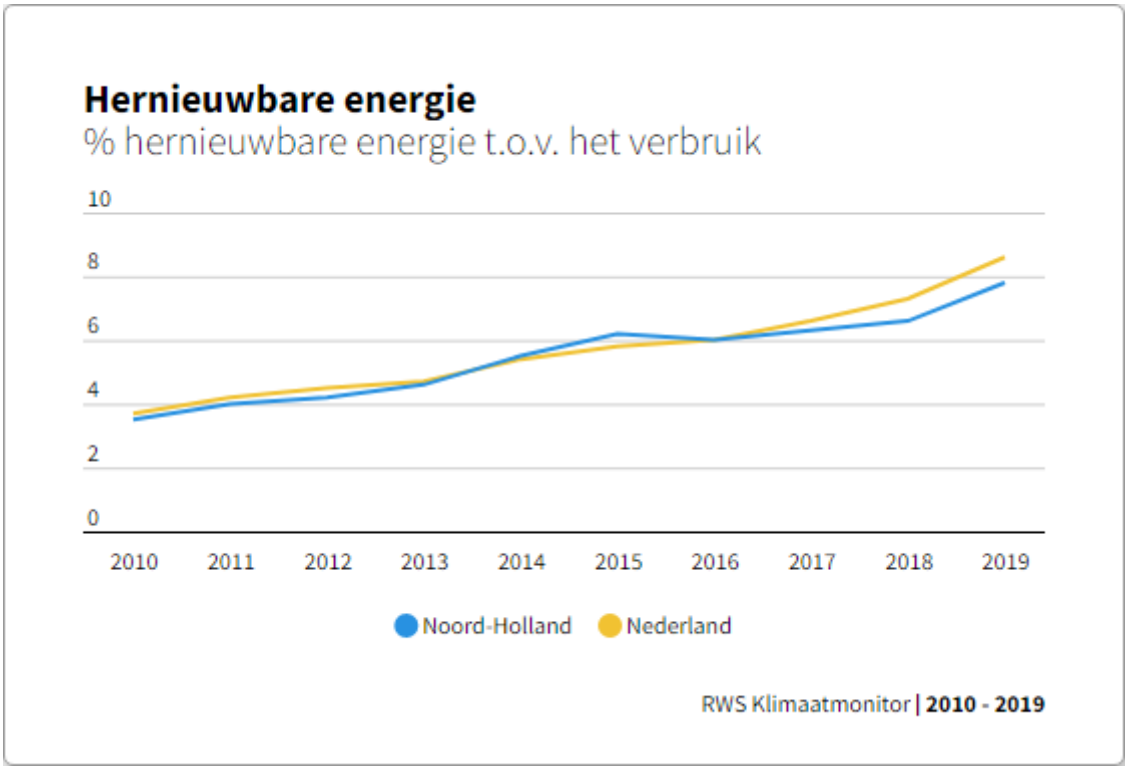


Bij het energieverbruik was tussen 2010 en 2014 een duidelijke afname te zien. Sinds 2014 is een lichte stijging te zien. Deze indicator geeft alleen het verbruik via het openbare net weer.

Technische toelichting

Energieverbruik totaal van de sectoren gebouwde omgeving - industrie, energie, afval en water - landbouw, bosbouw en visserij - verkeer en vervoer, inclusief autosnelwegen - hernieuwbare warmte, zonnestroom 'achter de meter. Het gaat hier om het zogenaamde eindverbruik of finaal gebruik van energie.

Productie van hernieuwbare energie



Sinds 2010 is de hoeveelheid hernieuwbare energie in de provincie Noord-Holland toegenomen van 9.346 TJ naar 20.616 TJ. In 2010 bedroeg het aandeel van hernieuwbare energie 3,5% binnen het totaal aan niet-hernieuwbare en hernieuwbare energie; in 2019 was dit opgelopen tot 7,9%.

Technische toelichting

Het betreft hier de totaal bekende opwek van hernieuwbare elektriciteit, t.o.v. het totaal bekende elektriciteitsverbruik.

2.1.2 Bijdragen aan de warmtetransitie

Toelichting

Gemeenten hebben hierbij de regie, maar het ontbreekt ze meestal nog aan capaciteit, kennis en middelen om hiermee voortvarend aan de slag te gaan. De provincie stelt gemeenten het Servicepunt Duurzame Energie beschikbaar. Het Servicepunt Duurzame Energie faciliteert de kennisontwikkeling van gemeenten, adviseert die en faciliteert de samenwerking tussen gemeenten bij de uitvoering van de energietransitie in de gebouwde omgeving. Eind 2021 zijn de gemeentelijke transitievisies warmte vastgesteld en er wordt nu verder gewerkt aan de wijkuitvoeringsplannen om helder te hebben welke wijken in 2030 van het aardgas af zijn. Vanwege de toenemende vraag naar ondersteuning door deze ontwikkelingen wordt de dienstverlening van het servicepunt uitgebreid, onder andere met een expertpool.

De provincie zet ook in op verdere ontwikkeling van de warmteviewer (voor het in kaart brengen van vraag en aanbod van warmte in de provincie Noord-Holland) en verspreiding van kennis op het gebied van duurzame warmtebronnen zoals aquathermie en gebruik van restwarmte. Voor geothermie (aardwarmte) wordt samen opgetrokken met de provincie Flevoland en we gaan door

met de uitvoering versnellingsplan Aardwarmte. Onderdelen van dat plan zijn onder andere garantiestelling voor de eerste proefboringen in de MRA, samenwerken met gemeenten en bedrijven in de uitvoering van de Routekaart Aardwarmte: voorlichting over aardwarmte, ondersteuning van beleidsvorming, bijvoorbeeld ten aanzien van verdeling van de warmte, en toetsingscriteria voor aardwarmtelocaties.

2.1.3 Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie

Toelichting

In 2023 geeft de provincie verdere uitvoering aan de Adaptieve Uitvoeringsstrategie Energie-infrastructuur. Door het samenwerkingsverband (de Taskforce) met netbeheerders TenneT en Alliander te starten.

Via Taskforce Energie Infra wordt gewerkt aan het oplossen van de knelpunten in de energie-infrastructuur en een toekomstbestendig energienetwerk (de uitvoering van de infrastructuur ligt niet bij de provincie Noord-Holland). De uitwerking vindt op de volgende niveaus plaats:

- Korte termijn: De no-regret maatregelen om de korte termijn knelpunten op te lossen en zorg te dragen voor ruimtelijke inpassing aanlanding Wind-op-Land.
- Lange termijn: Het ontwerpen en ontwikkelen van een hybride energie-infra van de toekomst en Ontwikkeling H2 productie- en transportnetwerk.
- Het ondersteunen en stimuleren van slimme oplossingen (Smart Energy Systems)

Op het gebied van waterstof ligt de focus op kennisontwikkeling door onder andere bijdragen aan pilots/demo's, vraagaggregatie in mobiliteit et cetera, en met name het cofinancieren van ruimtelijke verkenningen voor regionale infrastructuur. Dit betreft bijvoorbeeld verkenningen naar fysieke locaties voor grootschalige electrolysers, naar mogelijke opslaglocaties, naar interne haveninfrastructuur, naar logische transport- en scheepvaartcorridors voor waterstoftankstations en -vulpunten, tracé-onderzoeken en haalbaarheidsonderzoeken naar blauwe en groene waterstof.

Algemene activiteiten energietransitie

Ook wordt een aantal dingen ontwikkeld die ondersteunend zullen zijn aan alle drie de operationele doelen die bijdragen aan de energietransitie in de provincie als geheel. Omdat binnen het operationele doel energie-infrastructuur vraag, aanbod en opslag bij elkaar komen, plaatsen we de ontwikkeling en uitvoering van de data- & digitaliseringsstrategie Energietransitie onder dit operationele doel. Voor het realiseren van een duurzaam energiesysteem van de toekomst is data zeer belangrijk. Inzichten uit data ondersteunen niet alleen de afstemming van energievraag en -aanbod maar ook de benodigde ruimtelijke inpassing van de systeemveranderingen, zo valt verder te lezen in de provinciale datastrategie.

Naast onderhoud en beheer ligt de nadruk op het in beeld brengen datapositie, energiedata en -informatie open en transparant maken (actiepunten 3.1, 3.2 en 4.5 uit de datastrategie) denk aan open data register, algoritme register en dergelijke.

Dit is ook de plek waar overige zaken begroot worden die energietransitiebreed worden ingezet.

2.1.4 Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie

Toelichting

In 2023 wordt de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 (Actieagenda) uitgevoerd volgens de hierin opgenomen planning. Dit betekent dat de doorlopende acties uit 2022 worden voortgezet. Eén actie die in de planning stond tot en met 2022 loopt door in 2023, omdat deze later is gestart. Dit betreft de circulaire bouwexpert (voorheen circulaire bouwambassadeur). Het onderzoek naar de ruimtelijke randvoorwaarden voor circulaire economie in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) zal al zijn afgerond in 2023. Zie voor het volledige overzicht pagina 39 van de Actieagenda - Provincie Noord-Holland (noord-holland.nl).

Volgens de Actieagenda wordt daarnaast gewerkt aan:

- de regionale aanpak met de gemeenten;
- de uitvoering van de lobbystrategie;
- de uitvoering van de communicatiestrategie;
- het benutten van de raakvlakken met andere provinciale opgaven zoals beschreven in de Actieagenda;
- samenwerking met medeoverheden;
- samenwerking met de Noord-Hollandse omgevingsdiensten;
- het stimuleren van circulariteit via de eigen bedrijfsvoering en aanbesteding van infrastructurele werken.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
2.1.1	Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen	4.326	7.447	4.222	2.716	2.709	2.694
2.1.2	Bijdragen aan de warmtetransitie	4.483	13.031	826	823	72	72
2.1.3	Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie	1.608	2.997	1.941	3.736	288	244
2.1.4	Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie	1.064	1.740	1.460	1.724	1.798	540
	Totaal lasten	11.482	25.215	8.449	8.999	4.867	3.550
	Totaal baten	-674	-819	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	10.808	24.396	8.449	8.999	4.867	4.867
	Stortingen						
2.1.1	Resv. Duurzame elektriciteit	0	9.200	2.867	33	33	33
2.1.2	Resv. Warmtetransitie	0	12.977	3.267	33	33	33
2.1.3	Resv. Energietransitie	10.200	4.664	3.967	33	33	33
2.1.4	Resv. Circulaire Economie	1.591	350	350	1.180	1.255	0
	Onttrekkingen						
2.1.1	Resv. Duurzame elektriciteit	0	-4.603	-1.380	0	0	0
2.1.2	Resv. Warmtetransitie	0	-12.136	-750	-750	0	0
2.1.3	Resv. Energietransitie	-8.255	-17.049	-1.616	-3.800	-352	-308
2.1.4	Resv. Circulaire Economie	-453	-1.170	-890	-1.180	-1.255	0
	Resultaat	**13.891**	**16.629**	**14.263**	**4.549**	**4.615**	**3.342**

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Onze rol
De provincie heeft verschillende taken gericht op het bevorderen van een duurzaam, gezond en veilig Noord-Holland.

De provincie is bevoegd gezag voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) van wetgeving in het fysieke domein (milieu, water en natuur). Op het gebied van luchtkwaliteit heeft de provincie ook een stimulerende en samenwerkende rol. De provincie is medeondertekenaar van het Schone Luchtakkoord en ondersteunt het citizen science project Hollandse Luchten. Op het terrein van geluid is de provincie verantwoordelijk voor het bewaken van de geluidbelasting van provinciale wegen en van industrieterreinen van regionaal belang. Tevens heeft de provincie wettelijke taken op het gebied van bodembeheer.

Op basis van de Wet milieubeheer heeft de provincie beperkt ruimte om eigen regels te stellen, die zijn opgenomen in de eerste versie van de Omgevingsverordening. Dit betreft milieubeschermingsgebieden zoals stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en aardkundige monumenten. Hier zijn regels voor industrieterreinen van provinciaal belang aan toegevoegd.

De provincie is bevoegd gezag voor de vaststelling en goedkeuring van (provinciale) plannen en projecten waarvoor een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. De provincie kan ook in het kader van de vergunningverlening bevoegd gezag voor een MER zijn, bijvoorbeeld voor de vergunningen van Tata Steel en voor windparken.

In aansluiting op de gezondheidsbeschermende maatregelen, stimuleert de provincie ook gezondheidsbevorderende initiatieven. Immers, het thema Gezonde Leefomgeving is één van de aspecten die zowel Rijk, provincies en gemeenten in hun omgevingsvisies een plek dienen te geven. De provincie biedt kennis en inzicht in verschillende gezondheidsbevorderende aspecten voor gemeenten, bijvoorbeeld in de fase van het opstellen van een gemeentelijke omgevingsvisie. Maar ook bij concrete gebiedsprocessen waarin de grote woningbouwopgaven veelal moeten samengaan met andere complexe opgaven, w.o. de energietransitie, mobiliteit, bereikbaarheid en natuur. Bij de eigen opgaven kijkt de provincie ook naar de mogelijkheden om de impact op de gezondheid voor inwoners te vergroten, bijvoorbeeld bij het stimuleren van actieve mobiliteit.

Samenwerkingspartners
Per onderwerp variëren de samenwerkingspartners. De voornaamste partijen op het gebied van gezonde leefomgeving zijn inwoners, TBO'ers (terrein beherende organisaties), Rijk, gemeenten, waterschappen, omgevingsdiensten, kennisinstellingen, gezondheidsinstanties en bedrijven.

2.2.1 VTH taken uitvoeren en coördineren

Toelichting

Het realiseren van onze ambities op het vlak van gezonde leefomgeving, klimaat, energietransitie, circulaire economie en natuurverbetering is in zeer grote mate afhankelijk van de uitvoering door onze omgevingsdiensten. Het vraagt daarom om goed op hun taak toegeruste diensten. De vergunningverlening, het toezicht en de handhaving, belangrijke instrumenten in de verbetering van de leefomgeving, worden grotendeels in mandaat uitgevoerd door de omgevingsdiensten. In de Nota uitvoering en handhaving staat onze visie voor de VTH-taken en hoe die kan bijdragen

aan een betere uitvoering van de bevoegdheden en taken door de omgevingsdiensten en de samenhang tussen de omgevingsdiensten in Noord-Holland. Zo kunnen deze taken beter bijdragen aan de beleidsdoelen van de provincie en gebiedsgericht worden ingezet, zoals in de IJmond. De omgevingsdiensten voeren deze taken uit binnen de kaders van de Vergunningverlening Toezicht en Handhaving (VTH)-strategieën en op basis van jaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Met deze diensten hebben wij een eigenaars- en een opdrachtgever-opdrachtnemer relatie. De omgevingsdiensten ontvangen jaarlijks een bijdrage van de provincie voor het uitvoeren van die activiteiten.

Door de toename van de samenhang tussen grote maatschappelijke opgaven, wordt het werk in de uitvoeringspraktijk niet alleen in omvang meer, maar vraagt door de complexiteit ook andere competenties en kwaliteiten. Om onze ambities waar te kunnen maken, is een innovatieve aanpak noodzakelijk met meer capaciteit voor vergunningverlening en voldoende personeel voor toezicht en handhaving met adequate financiering. Aan de voorkant moeten we investeren om knelpunten in wet- en regelgeving te voorkomen en op te heffen.

We zetten concrete stappen voor het versterken van onze uitvoeringspraktijk, inclusief alle randvoorwaarden. Onder meer via het tweejarige interbestuurlijk programma versterking stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Specifiek voor de uitvoering van de taken rondom de stikstofproblematiek en de programmatische aanpak van Tata Steel zijn extra middelen aangevraagd voor 2023.

De consequenties van wijzigingen in bevoegdheden en takenpakketten door de invoering van de Omgevingswet zijn geïnventariseerd en hierover worden in 2023 afspraken gemaakt met de omgevingsdiensten en gemeenten.

2.2.2 Gezonde leefomgeving bevorderen

Toelichting

Het Programma Gezonde Leefomgeving, vastgesteld in 2020, is ontwikkeld om de opgaven op het gebied van de leefbaarheid aan te pakken. Met een vijftal sporen wordt onder andere ingezet op meer onderzoek naar de gezondheidseffecten van milieuhinder en naar het monitoren van de omgevingskwaliteit. Gebieden met een hoge milieudruk op één of meerdere milieukwaliteiten brengen we, samen met onze partners en de inwoners, in verschillende projecten gedetailleerder in kaart. We onderzoeken daarnaast wat nodig is om de gezondheid van onze inwoners beter te beschermen door niet alleen te kijken naar afzonderlijke milieunormen, maar ook de optelsom van verschillende normen of pieken in de belasting van de leefomgeving daarbij te beschouwen. In de afwegingen die gemaakt moeten worden bij (gebiedsgerichte) ruimtelijke opgaven gaan we na hoe gezondheidsrisico's daarin beter kunnen worden meegenomen en hoe die risico's vervolgens verkleint of weggenomen kunnen worden. Ook wordt geïnvesteerd in het optimaliseren van de toezicht en handhaving, om zo de milieukwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving te verbeteren, met name bij de bedrijven, waarvoor de provincie bevoegd gezag is zoals Tata Steel. De pilot 'Duurzaam Slim Verkeersmanagement', die we in 2023 doorzetten, verkent de mogelijkheden om met verkeersmanagement een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de gezonde leefomgeving.

In de Omgevingswet is het thema Gezonde Leefomgeving benoemd als één van de prioriteiten. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, gepland voor 1 januari 2023, worden gemeenten steeds meer verantwoordelijk voor de uitvoering van wettelijke taken, zoals op het gebied van

bodem, geur en externe veiligheid. We dragen zo veel mogelijk zorg dat het kennisniveau bij gemeenten toereikend is, onder andere met een kennisschakelpunt.

Het provinciaal programma Gezonde leefomgeving loopt af na 2023. In 2023 zal bepaald worden hoe het thema Gezonde Leefomgeving voor 2024 en verder te verankeren.

In de integrale afstemming bij grote gebiedsopgaven en afweging is het belang van een gezonde leefomgeving belangrijk. Instrumentarium daarvoor is in ontwikkeling. In 2023 doen we verder ervaring op met mogelijke instrumenten.

In een aantal regio's, bijvoorbeeld in de IJmond, staat een gezonde leefomgeving onder druk. Van gebieden met een hoge milieudruk op één en of meer milieukwaliteiten wordt de milieuhinder gedetailleerd in kaart gebracht in samenwerking met de inwoners en partners.

Met het 'Programma Tata Steel 2020-2050: samenwerken aan een gezondere en veilige IJmond' werkt de provincie samen met de IJmond-gemeenten, de GGD Kennemerland, en de Omgevingsdiensten aan opgaven die bijdragen aan een gezondere leefomgeving IJmond. Ook de samenwerking met het Rijk is hierbij van groot belang voor onder andere de wet- en regelgeving over milieu en de leefomgeving waarmee de provincie werkt. Het Rijk heeft een belangrijke taak bij de verduurzaming van Tata Steel.

Het programma Tata Steel 2020 – 2050 komt in een versnelde fase van uitvoering in samenhang met de 'Route naar Groen Staal' van Tata Steel . De omschakeling naar Groen Staal is een grote opgave binnen Tata Steel die leidt tot een groot aantal vergunningaanvragen en andere vraagstukken in de IJmond. Naast de inzet vanuit de Omgevingsdienst NZKG, vraagt deze opgave ook om meer inzet vanuit de provincie. Met de kaderbrief 2023 zijn extra middelen toegekend. Met deze extra middelen kunnen we de taken uitvoeren die nodig zijn om de Groen Staal route te realiseren. Daarnaast zetten we het onderzoek en (gezondheids)monitoring rondom Tata Steel voort, waarvoor extra middelen zijn geraamd.

Vanuit het Programma Gezonde Leefomgeving zetten we in op scherp vergunnen Dit is tevens verankerd in de beleidsnotaVTH (hoofdstuk 3). Hierin wordt de beleidsruimte die er is om te vergunnen binnen de bandbreedte voor best beschikbare technieken (BREF range) vertaald naar de concrete ambitie om zo dicht mogelijk aan de onderkant van de BREF bandbreedte te vergunnen voor fijnstof en stikstofdioxide. In 2023 zetten we hier onverminderd op in. De bedoeling is dat deze ambitie wordt toegepast bij oprichting- actualisatie- en uitbreidingsvergunningen. Dit doen we vanuit het Programma Tata Steel. Voor de rest van de bedrijven in Noord-Holland waar we bevoegd gezag voor zijn is in 2022 een start gemaakt met een viertal pilots. In 2023 gaan we op basis van deze pilots verder met scherp vergunnen.

Jaarlijks presenteert de provincie datarapporten over de luchtkwaliteit in drie gebieden: IJmond, Westpoort en de Haarlemmermeer. In de Omgevingsvisie NH2050 is de ambitie geformuleerd om zo spoedig mogelijk aan de WHO advieswaarden uit 2005 voor luchtkwaliteit te voldoen. De waarden voor fijnstof (PM10, PM2,5) dalen wel maar voldoen nog niet aan de WHO-advieswaarden. In 2023 worden de drie meetnetten geëvalueerd, wat mogelijk gaat leiden tot aanscherping van het meetpakket in daaropvolgende jaren.

Met het project Hollandse Luchten brengt de provincie met burgermetingen op specifieke plekken in de provincie de luchtkwaliteit in kaart. In 2022 worden nieuwe meetgemeenschappen met inwoners toegevoegd aan het programma waarmee we in 2023 ervaring gaan opdoen.

De in 2022 opgeleverde nieuwe geluidbelastingkaarten vormen een belangrijke bouwsteen voor het nieuwe Actieplan Geluid, dat we in 2023 gaan opstellen. Daarnaast heeft de provincie een aantal industrieterreinen van regionaal belang benoemd, waar gezoneerd geluidbeleid wordt toegepast. Het zonebeheer heeft de provincie belegd bij de Omgevingsdienst NZKG. De provincie staat voor de wettelijke taak om SWUNG-2 (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) te implementeren. Met de kaderbrief 2023 zijn hiervoor extra middelen beschikbaar gesteld.

De provincie heeft speciale aandacht voor de problematiek van zeer zorgwekkende stoffen ZZS en voor de verbetering van de luchtkwaliteit in het kader van het Schone Lucht Akkoord (SLA). In 2023 participeert de provincie in een nationaal onderzoeksprogramma in het kader van het SLA naar hoog blootgestelde gebieden, hierin is de regio IJmond één van de te onderzoeken gebieden. Aan de hand van resultaten bepalen we in 2023 concrete vervolgstappen.

Het provinciale geurbeleid is erop gericht om toe te werken naar een verwaarloosbare geurhinder in Noord-Holland. Het E- Nose netwerk ondersteunt het toezicht op het verbod op varend ontgassen, maar geeft ook gebiedsspecifiek inzicht, zoals in de IJmond en Tuindorp Oostzaan. We werken nauw samen met de Omgevingsdienst NZKG, het Havenbedrijf Amsterdam en bedrijven die geurhinder veroorzaken. Met de komst van de Omgevingswet zijn we voornemens om het provinciale geurbeleid te actualiseren. Dat zal in 2023 gestalte krijgen.

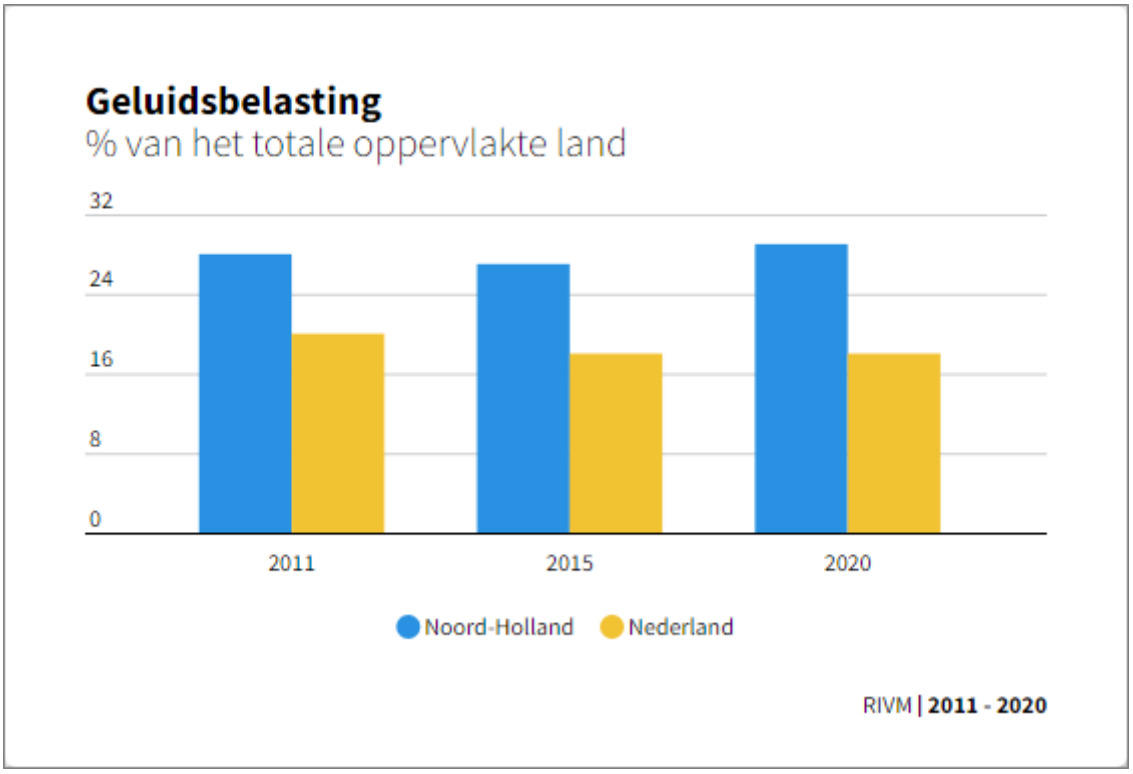
Het Rijk is aan zet om, in aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet, aandachtsgebieden te bepalen die inzichtelijk maken in welk gebied zich bij een ongeval met gevaarlijke stoffen mogelijk nog levensbedreigende gevolgen voor personen in gebouwen kunnen voordoen. Deze aandachtsgebieden zijn voor ons extra van belang om inzicht te krijgen welke ruimtelijke effecten de energietransitie in bijvoorbeeld het Noordzeekanaalgebied heeft en de keuzes die we in 2023 hierin moeten gaan maken.

De provincie Noord-Holland heeft aandacht voor het terugdringen van uitstoot van Zeer Zorgwekkende Stoffen en volgt hierin nauwgezet het Rijksbeleid. Met de Omgevingsdienst NZKG maken wij voor 2023 afspraken over de toepassing van de regels, zoals het maken van een Vermijdings- en Reductieprogramma, bij de bedrijven waar wij bevoegd gezag van zijn.

Om de stortplaats Nauerna beschikbaar te maken voor recreatie is in 2022 een onderzoek gestart van het RIVM om na te gaan op welke manier er veilig gerecreëerd kan worden. Dit onderzoek loopt door in 2023.

Koppeling met brede basismonitor

Geluidbelasting

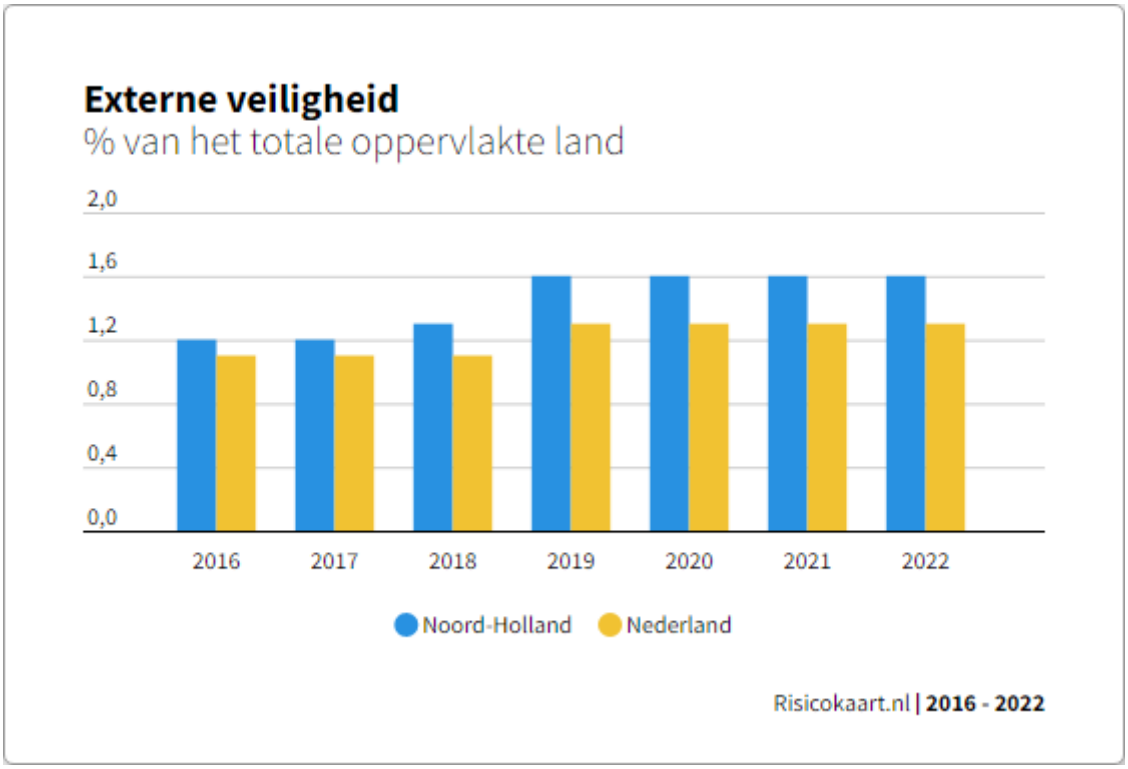


De meest recente cijfers uit 2020 laten zien dat in Noord-Holland 29% van het landoppervlak belast is met 55 decibel of meer. Dit is hoger dan het percentage in heel Nederland met 18% oppervlakte. De gemiddelde geluidsbelasting varieert weinig over de jaren, met maximale dalingen en stijgingen tussen de 2 en 4 procentpunten. De geluidsbelasting is in Noord-Holland wat toegenomen ten opzichte van 2015 en 2011. Toen was de geluidsbelasting respectievelijk 27% en 28% van de totale oppervlakte. Voor de andere provincies geldt doorgaans een stabiele of licht dalende trend.

Technische toelichting

Landoppervlakte belast met een geluidsniveau boven 55 dB. De indicator is opgesteld aan de hand van de cumulatieve geluidkaart. De cumulatieve kaart geeft een indicatief beeld van de geluidbelasting van weg-, rail- en vliegverkeer, windturbines en industrie. De hoeveelheid geluid wordt uitgedrukt in decibellen (dB Lden). De toevoeging Lden staat voor het geluidniveau gedurende de dag en nacht. Het aantal gridcellen in een klasse per gemeente is bepaald met behulp van GIS.

Externe veiligheid

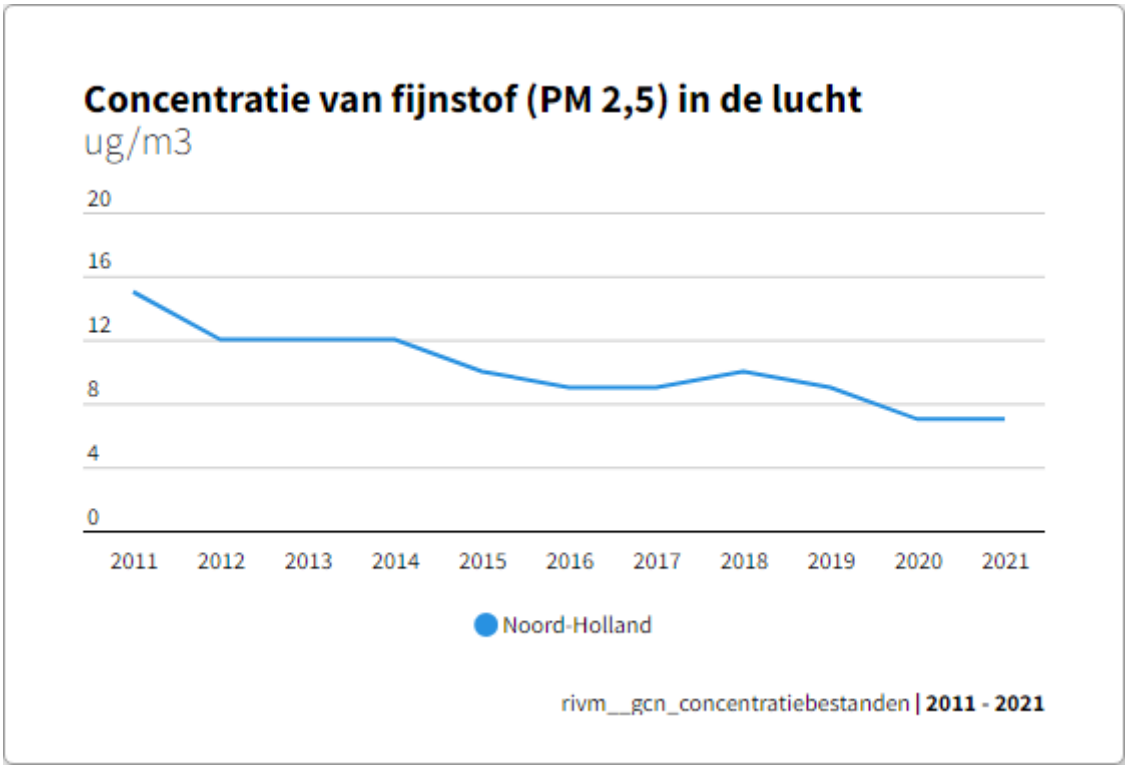


Het aandeel landoppervlakte in Noord-Holland binnen een risicocontour is 1,6%, wat iets meer is dan het percentage voor heel Nederland (1,3%). In Noord-Holland wonen 10.300 mensen binnen een risicocontour. Noord-Holland staat op basis van het aandeel landoppervlakte binnen een risicocontour op de achtste plaats. Zuid-Holland heeft het grootste aandeel landoppervlakte binnen een risicocontour met 3,6%.

Technische toelichting

De zogenoemde plaatsgebonden risicocontour geeft aan hoe groot in een bepaalde omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron. Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar dat een persoon overlijdt door een ongeval bij een risicobron. Voor het bepalen van de plaatsgebonden risicocontouren zijn risico's van bedrijven (installaties en inrichtingen), buisleidingen en vliegvelden meegenomen. In deze berekening is gebruik gemaakt van 10-6 risicocontour. Dat wil zeggen dat de kans dat daadwerkelijk een zwaar ongeval plaatsvindt 1 op een miljoen is.

Luchtkwaliteit Fijnstof

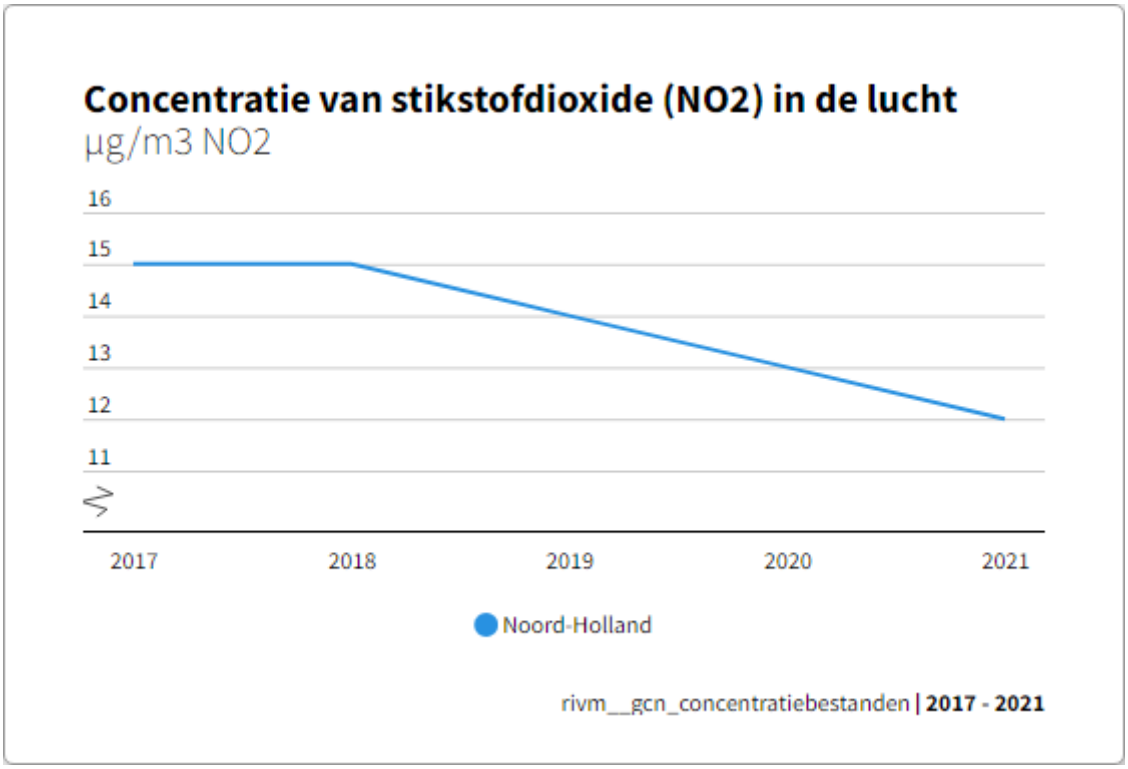


Fijnstof is een verzamelbegrip en omvat deeltjes van verschillende grootte. Fijnstof veroorzaakt gezondheidseffecten. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt dat blootstelling aan PM 2,5 schadelijker is dan blootstelling aan PM10. In 2021 was de gemiddelde concentratie PM2,5 voor de provincie Noord-Holland 7 µg/m3. Het gemiddelde van Nederland was in 2021 ook 7 µg/m3.

Technische toelichting

Concentratie van fijnstof (PM 2,5) in de lucht. De indicator is gebaseerd op de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN). In de GCN wordt op basis van modellen de luchtkwaliteit op iedere plek in Nederland berekend.

Luchtkwaliteit NO2

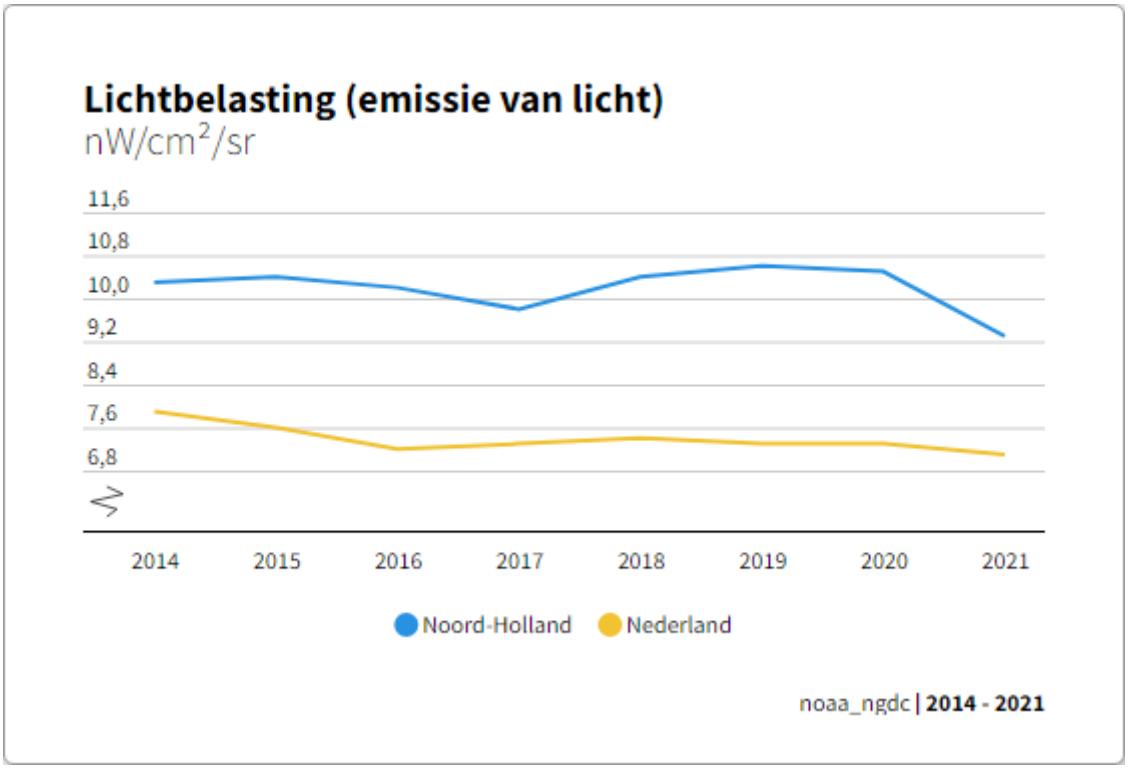


Stikstofdioxide (NO2) is een gas dat in Nederland effect heeft op de luchtkwaliteit. Verkeer is de belangrijkste bron van stikstofdioxide, maar ook de industrie, raffinaderijen en de energiesector zijn bronnen van NO2 emissie en hebben dus effect op de stikstofdioxide concentratie in de lucht. Blootstelling aan stikstofdioxideconcentratie (NO2) kan schadelijk zijn voor de gezondheid. De gemiddelde concentratie van NO2 in Noord-Holland was in 2021 12 µg/m3. De gemiddelde concentratie in Nederland was in 2021 ook 12 µg/m3.

Technische toelichting

De gemiddelde concentratie van stikstofdioxide (NO2) in de lucht. De indicator is gebaseerd op de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN). In de GCN wordt op basis van modellen de luchtkwaliteit op iedere plek in Nederland berekend.

Lichtbelasting (emissie van licht)



De lichtbelasting in Noord-Holland is, na Zuid-Holland, het grootst van Nederland. Dit zijn de twee provincies met de vier grootste stadsagglomeraties van Nederland. Friesland en Groningen hebben het minst last van lichtbelasting. De gemiddelde lichtbelasting in Noord-Holland is hoger dan het Nederlands gemiddelde.

Technische toelichting

Deze indicator geeft de lichtbelasting aan. Daarbij geldt: hoe hoger het getal, hoe groter de oppervlakte die last heeft van verlichting in de nacht. De gegevens voor deze indicator zijn bepaald aan de hand van satellietwaarnemingen van nachtelijke verlichting.

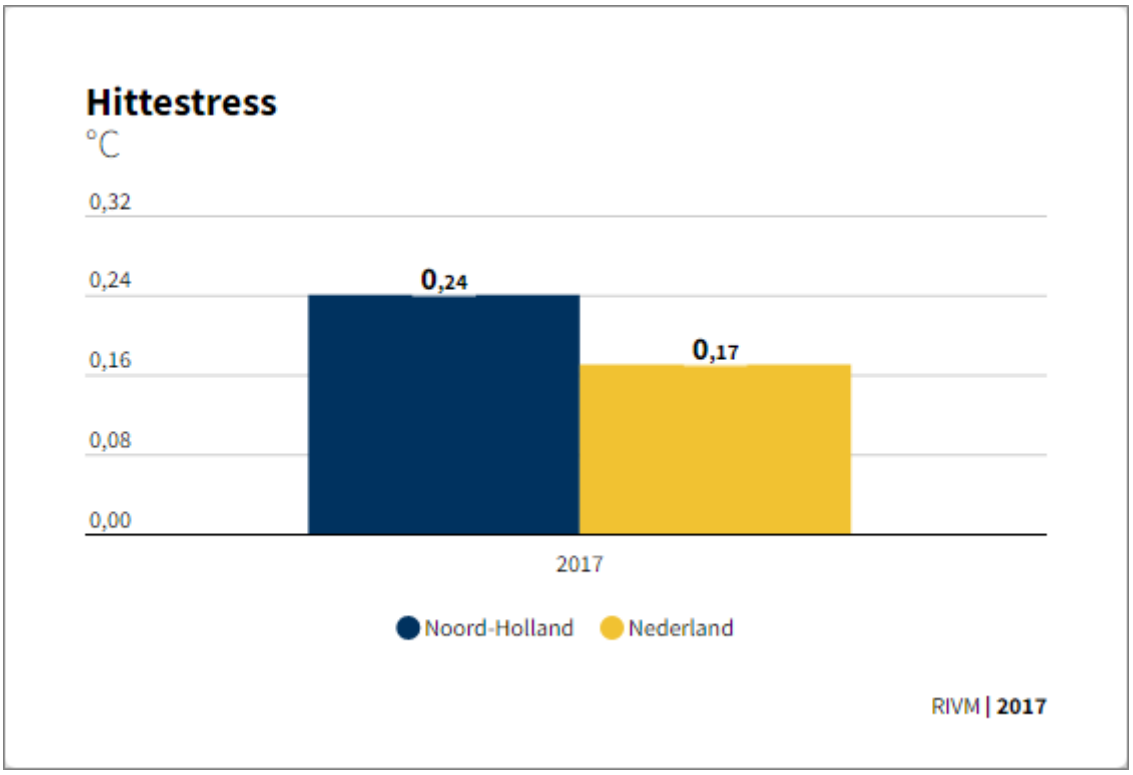
Bodemsanering

Noord-Holland heeft 2 spoedlocaties voor bodemverontreiniging waar de risico's nog niet beheerst zijn. De provincie monitort ieder jaar de voortgang van de aanpak van de spoedlocaties. Dat zijn locaties waar de bodemverontreiniging leidt tot onaanvaardbare risico's voor mensen, voor ecologie of voor verspreiding van stoffen met het grondwater. De meeste van die locaties zijn in het verleden geïnventariseerd en onderzocht. Toch worden af en toe nog nieuwe spoedlocaties bekend doordat er nieuw onderzoek is verricht op een locatie. In 2021 zijn daardoor in Noord-Holland 2 spoedlocaties toegevoegd en betreft de lijst van spoedlocaties inmiddels 98. De twee nieuwe locaties betreffen de 'Kleiput Oosterdijk De Bult te Enkhuizen' en het 'Voormalige defensieterrein Crailo Amersfoortsestraatweg 111 te Hilversum'. Voor "Crailo" heeft de provincie opdracht voor sanering gegeven, is de sanering nagenoeg afgerond en zijn de risico's weggenomen. Voor "De Bult" worden voorbereidingen voor sanering getroffen. Daardoor zullen de risico's worden beheerst. De provincie volgt de voortgang van de aanpak van deze (en alle andere) spoedlocaties en actualiseert de informatie bij de jaarlijkse monitoring.

Technische toelichting

Aantal spoedlocaties voor bodemverontreiniging waar de risico's nog niet beheerst zijn.

Hittestress



Noord-Holland heeft relatief gezien een hoog stedelijk hitte-eiland effect ten opzichte van andere provincies. Alleen Zuid-Holland heeft te kampen met hogere gemiddelde temperaturen. Deze indicator heeft alleen een meting voor 2017.

Technische toelichting

De indicator geeft weer wat het jaarlijks temperatuurverschil (in graden Celsius) is dat ontstaat door het hitte-eiland effect, oftewel het fenomeen dat de temperatuur in een stedelijk gebied gemiddeld hoger is dan in het omliggende landelijk gebied. Het gemiddelde temperatuurverschil binnen de gemeente is bepaald door middel van een GIS-berekening op basis van 10x10 meter gridkaart.

2.2.3 Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren

Toelichting

De provincie richt zich op instandhouding en verbetering van de kwaliteit van bodem en ondergrond. De opgaven zijn:

- De grondwaterkwaliteit ten behoeve van de openbare drinkwatervoorziening beschermen.
- Verontreinigingen van bodem en grondwater saneren ter bescherming van mens en milieu en ter verhoging van de (gewenste) gebruiksmogelijkheden.
- De energiewinning uit de bodem (bijvoorbeeld door geothermie, warmte-koudesystemen en warmtenetten) faciliteren.

Mijnbouwwet

Het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat is bevoegd gezag voor vergunningen onder de Mijnbouwwet. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de winning van gas of aardwarmte (geothermie). Vanuit haar adviesrol rol kijkt de provincie naar de gevolgen van de winning voor onder andere het grondwater en de bovengrondse veiligheid.

Bodembeheer

Met de invoering van de Omgevingswet (Ow), naar verwachting per 1 januari 2023, en het intrekken van de Wet bodembescherming verandert de taakverdeling tussen provincie en gemeenten. Kern van de verandering is dat gemeenten primair verantwoordelijk worden voor de bodemkwaliteit in de bovengrond en de provincie voor het grondwater. Daarnaast blijft de provincie bevoegd gezag voor overgangsrechtlocaties en voor bodemkwaliteit bij complexe bedrijven. Over de financiering hiervan door het Rijk worden in de loop van 2022 afspraken gemaakt.

Een belangrijk onderdeel van de taak van de provincie is het gebiedsgericht beheer van grondwaterverontreinigingen. Bescherming van de drinkwatervoorziening en het faciliteren van het gebruik van de ondergrond voor bijvoorbeeld energiewinning worden hierin meegenomen (zie ook Grondwaterbeheer het Gooi). Andere taken zijn het afmaken van de bodemsanering van spoedlocaties (zie deze interactieve kaart) en diffuse bodemverontreiniging (bijvoorbeeld lood), nazorg en beheer van restverontreinigingen na sanering en de aanpak van nieuwe stoffen zoals PFAS (PerFluor-Alkyl stoffen).

Voor PFAS vertegenwoordigt Noord-Holland zowel ambtelijk als bestuurlijk het IPO in overleggen met Rijk, VNG en UvW. Het doel is knelpunten in uitvoer en beheer en knelpunten op het gebied van mogelijk conflicterende beleidskaders aan te pakken.

Stortplaatsen Wet milieubeheer

De provincie is verantwoordelijk voor de nazorg van stortplaatsen Wet milieubeheer. Voor één stortplaats wordt een sluitingsprocedure afgerond door het verstrekken van een geslotenverklaring door GS en een goedgekeurd nazorgplan. Op twee gesloten stortplaatsen wordt in opdracht van GS nazorg uitgevoerd.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
2.2.1	VTH taken uitvoeren en coördineren	29.197	30.308	31.723	29.973	29.894	29.889
2.2.2	Gezonde leefomgeving bevorderen	3.301	5.492	5.497	2.302	2.194	2.186
2.2.3	Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren	3.916	10.211	6.058	4.255	1.604	1.330
	Totaal lasten	36.414	46.011	43.278	36.530	33.692	33.405
	Totaal baten	-3.062	-2.595	-4.780	-5.135	-2.475	-2.575
	Saldo van baten en lasten	33.352	43.416	38.498	31.395	31.217	31.217
	Stortingen						
2.2.2	Resv. Verduurzaming bestaande Woningvoorraad	0	0	0	0	0	0
2.2.2	Resv. Gezonde leefomgeving	3.500	3.420	3.300	1.000	0	0
2.2.3	Resv. Bodemsanering	4.235	319	319	319	319	319
	Onttrekkingen						
2.2.2	Resv. Verduurzaming bestaande Woningvoorraad	-131	-554	0	0	0	0
2.2.2	Resv. Gezonde leefomgeving	-1.516	-3.467	-3.467	-67	-67	-67
2.2.3	Resv. Bodemsanering	-3.190	-8.878	-3.060	-1.039	-1.214	-944
	Resultaat	**36.250**	**34.256**	**35.590**	**31.608**	**30.255**	**30.138**

Programma 3 Ruimte en Water

Doelenboom

3. Ruimte en Water
3.1 Ontwikkelen ruimtelijk beleid
3.1.1 Omgevingsvisie en omgevingswet uitdragen
3.1.2 Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren
3.2 Uitvoeren ruimtelijk beleid’
3.2.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV- knooppunten en ketens
3.2.2 Beleid luchthavens uitvoeren
3.2.3 Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren
3.2.4 Ruimtelijke structuur versterken
3.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen
3.3 Bijdragen aan betaalbaar en toekomstbestendig wonen
3.3.1 Afstemming en regionale programmering woningbouw
3.3.2 Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen
3.4 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie
3.4.1 Kaders stellen voor regionale keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit
3.4.2 Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit
3.4.3 Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadaptatie
3.5 Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren water
3.5.1 Schoon en voldoende grondwater bevorderen
3.5.2 Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen
3.5.3 Waterrecreatie stimuleren

Maatschappelijk doel

De provincie zorgt samen met andere overheden voor een goede ruimtelijke inrichting van Noord-Holland. Diverse functies zoals wonen, werken, energietransitie, landbouwtransitie, mobiliteit, natuurontwikkeling vragen in Noord-Holland om ruimte en de druk op de ruimte is daarmee groot. Dit tegen een achtergrond van belemmeringen ten aanzien van onder andere stikstof, energie-infrastructuur, geluidsregels, milieuregels, klimaat. Het vraagt om scherpe keuzes. De provincie bekijkt deze vragen in samenhang, maakt ruimtelijk strategisch beleid, ontwikkelt gebiedsgericht beleid en coördineert bij vraagstukken die de gemeentegrenzen overstijgen. De rol van de provincie is door de Ruimtelijke Ordeningsbrief van het Rijk nog verder versterkt.

De sturingsfilosofie van de provincie is gebaseerd op de Omgevingswet: lokaal wat kan en regionaal wat moet. Dit is vastgelegd in het Coalitieakkoord 2019-2023 ‘Duurzaam doorpakken!’.

In de provinciale Omgevingsvisie NH2050 staat de langetermijnvisie van Provinciale Staten van Noord-Holland op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie NH2050 vormt het strategische langetermijnbeleid van de provincie Noord-Holland. De hoofdambitie van de Omgevingsvisie NH2050 is zorgen voor balans in Noord-Holland tussen economische groei en leefbaarheid. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Om deze te borgen hanteert de provincie basisrandvoorwaarden voor gezondheid, veiligheid en klimaatadaptatie. Daarnaast gelden generieke ontwikkelprincipes voor landschap, natuurinclusiviteit, clustering van activiteiten en samenhang tussen de bovengrond en de ondergrond.

De woonopgave is enorm. Tot 2030 moeten in Nederland 900.000 woningen worden gerealiseerd. Als Noord-Holland leveren we hier een grote bijdrage aan, namelijk 183.600 woningen bruto en 162.000 netto (nieuwbouw minus sloop). De nadruk ligt op het versneld realiseren van (betaalbare) woningen. Dit is ook de lijn in het Masterplan Wonen. Om de woningen te realiseren maken we gebruik van onorthodoxe maatregelen, zoals het instrument actief grondbeleid. Belangrijk is dat de woonopgave niet los wordt gezien van de andere opgaven in Noord-Holland. Denk bijvoorbeeld aan de grote uitdagingen van de energietransitie. Daarnaast kunnen geen woningen gebouwd worden zonder antwoord te geven op vraagstukken als stikstof, vliegtuiggeluid, bereikbaarheid, klimaatbestendigheid, leefbaarheid, toenemende druk op recreatiegebieden, landschap en natuur.

Voor wat de hoofdambities uit onze Omgevingsvisie betreft, is de provincie mede afhankelijk van de keuzes die het Rijk voor de toekomstige ontwikkeling van de luchtvaart in het algemeen en de ontwikkeling van Schiphol in het bijzonder maakt. De sectorale luchtvaartwet- en regelgeving is daarbij kaderstellend (LIB, hoogtebeperkingen, radardekking). De aanwezigheid en het gebruik van de luchthaven Schiphol heeft een grote ruimtelijke impact. De ruimtelijke consequenties van keuzes in de luchtvaart dienen daarom scherp in beeld te blijven en in een integrale afweging te worden betrokken. Om die reden wordt samen met het Rijk gewerkt aan de NOVEX Schiphol.

De hoofddoelen op het gebied van water zijn het beschermen tegen overstromingen en het duurzaam gebruik van water voor verschillende doeleinden. De beide hoofddoelen sluiten aan op de doelen van twee belangrijke Europese richtlijnen: de ROR (Richtlijn Overstromingsrisico's) en de KRW (Kaderrichtlijn Water).

Bij het beschermen tegen overstromingen staan drie elementen centraal:
1. primaire en regionale keringen die aan de wettelijke norm voldoen;
2. een robuuste ruimtelijke inrichting;
3. effectieve calamiteitenplannen.

Bij een duurzaam gebruik van het water gaat het om een zorgvuldig beheer van grond- en oppervlaktewater. Een goede waterkwaliteit en het voorkómen van verdroging en verzilting zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

Klimaatverandering en maatschappelijke opgaven als de energietransitie, biodiversiteit en woningbouwopgave maken aanpassing, versnelling of intensivering van het waterbeleid op een aantal aspecten nodig. Bij het versterken van primaire waterkeringen wordt ingezet op: adaptieve versterkingsoplossingen die daarmee tegen lagere kosten uitbreidbaar zijn bij een klimaatverandering, op het toevoegen van extra ruimtelijke kwaliteit aan de dijk en de directe omgeving van de dijk. Hiervoor worden de middelen ingezet uit de Reserve meekoppelkansen dijkversterkingen en kustontwikkeling.

De provincie werkt samen met gemeenten, veiligheidsregio's en waterschappen in het verkrijgen van meer inzicht in vitale en kwetsbare infrastructuur. Eigen netwerken (onder andere wegen en kanalen) worden beoordeeld op klimaatbestendigheid.

Wettelijk beleidskader

- Woningwet/Huisvestingswet
- Wet ruimtelijke ordening (incl. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en Besluit ruimtelijke ordening)
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Omgevingswet (in ontwikkeling)
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer
- Wet luchtvaart
- Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol
- Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) Schiphol
- Wet regelgeving burgerluchtvaart en militaire luchthavens (RBML)
- Waterwet
- Waterschapswet
- Drinkwaterwet
- Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden
- Europese Richtlijn Overstromingsrisico's
- Europese Kaderrichtlijn Water

Provinciaal beleidskader

- Provinciale Omgevingsvisie NH2050
- Omgevingsverordening Noord-Holland 2022
- Provinciale Woonagenda 2020 - 2025
- Masterplan Wonen versie 1 en Masterplan Wonen versie 1.5
- Programma OV-knooppunten ("Maak Plaats!")
- Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw
- Visie Noordzeekanaalgebied 2040
- 5e Nota Grondbeleid
- Watervisie 2021 'Buiten de oevers'
- Water, bron van recreatie, Visie op de waterrecreatie 2030
- Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens
- Visie OV2020

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
3.1	Ontwikkelen ruimtelijk beleid	3.865	0	3.865	0	0	3.865
3.2	Uitvoeren ruimtelijk beleid	8.995	5.810	3.185	10.695	19.000	11.490
3.3	Bijdragen aan betaalbaar en toekomstbestendig wonen	3.219	0	3.219	2.180	1.200	2.239
3.4	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie	3.866	0	3.866	2.214	1.500	3.152
3.5	Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren water	3.883	1.239	2.644	1.393	1.562	2.813
	Totaal	**23.828**	**7.049**	**16.779**	**16.482**	**23.262**	**23.559**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel
3	3.1.2	Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio	Verbeteren leefkwaliteit Schipholregio.
3	3.2.3	Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.
3	3.1.1	Zeestad Beheer B.V.	Stadsvernieuwing Den Helder
3	3.1.2	Zeestad C.V.	Stadsvernieuwing Den Helder
3	3.5.2	N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

3.1 Ontwikkelen ruimtelijk beleid

Onze rol
We zijn verantwoordelijk voor het maken van integrale ruimtelijke afwegingen over ontwikkelingen in voornamelijk het landelijk gebied. We wegen mogelijkheden af om wel of niet te bouwen in het buitengebied via onze verordening, wij maken beleid, stellen kaders en stimuleren en regisseren via onze instrumenten zoals de provinciale Omgevingsvisie, de Omgevingsverordening, de Omgevingsregeling, regionale samenwerkingsagenda's en integrale programma's. Bij het vormgeven en behouden van de ruimtelijke kwaliteit in de provincie worden wij bijgestaan door het ontwerpteam, het Adviesteam Ruimtelijke Kwaliteit (ARK/intern), de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO/extern) en de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK/extern).

Samenwerkingspartners
We werken samen met gemeenten aan het verhogen van de kwaliteit van de gemeentelijke plannen en met initiatiefnemers voor ruimtelijke ontwikkeling. Deze rol zal toenemen onder de nieuwe Omgevingswet, vanwege de in deze wet opgenomen zorgplicht omgevingskwaliteit en door de grote transities die het landschap grondig zullen veranderen. Hoe zorgt de provincie ervoor dat deze ontwikkelingen blijven passen in het veranderende landschap?

Prioriteiten

- Uitdragen van de Omgevingsvisie
- Het uitdragen van de Omgevingsverordening NH2020 en van de Omgevingsverordening NH2022 die gelijktijdig met de Omgevingswet op (naar verwachting) 1 januari 2023 in werking treedt
- Het stimuleren van de ruimtelijke kwaliteit.

3.1.1 Omgevingsvisie en omgevingswet uitdragen

Toelichting

Provinciale Staten (PS) hebben in 2018 een integraal strategisch langetermijnbeleid vastgesteld met de Omgevingsvisie NH2050. Elk van deze ambities is terug te vinden in de programma's in deze begroting. De belangrijkste acht onderwerpen waar PS ambities over hebben vastgesteld zijn: klimaatadaptatie (beleidsdoel 3.4); gezonde leefomgeving, waaronder bodem, water, lucht, geluid, veiligheid (beleidsdoel 2.2); biodiversiteit (programma 5), economische transitie en energietransitie (beleidsdoel 2.1); mobiliteit (programma 4), verstedelijking en landschap (programma 3, 5 en 6).

De Omgevingsvisie wordt uitgedragen door advisering vanuit de vastgestelde visie aan GS, PS, de ambtelijke organisatie en via het bepalen en uitwerken van activiteiten die bijdragen aan het behalen van door PS in de visie gestelde ambities en doelen.

De vertaling van de Omgevingsvisie in ons juridisch instrumentarium vindt plaats door middel van de Omgevingsverordening. In 2021 heeft de provincie de Omgevingsverordening NH2022 voorbereid. Deze omgevingsverordening treedt tegelijk in werking met de Omgevingswet. In de Omgevingsverordening NH2022 worden de provinciale regels omgezet naar de juiste juridische basis, zodat de provincie voldoet aan de Omgevingswet op het moment van inwerkingtreding.

Input van partners, waaronder gemeenten en waterschappen, is onderdeel van de totstandkoming geweest.

Extern borgt de provincie de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening in de omgevingsvisies, omgevingsplannen en waterschapsverordeningen van lagere overheden via de instrumenten die de Omgevingswet ons hiertoe ter beschikking stelt. Hiertoe zijn onze werkprocessen heringericht.

De Omgevingswet wordt ondersteund door een Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Het DSO wordt interbestuurlijk ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK). Wij zijn bij inwerkingtreding van de Omgevingswet aan het DSO gekoppeld en hebben onze werkprocessen hierop ingericht, zodat wij omgevingsbesluiten als de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening hiermee kunnen ontsluiten.

De Omgevingswet treedt naar verwachting in werking op 1 januari 2023. Tot dat moment blijft de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 derhalve van kracht. Deze is immers al in de geest van de Omgevingswet opgesteld. De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 ligt klaar om in werking te treden zodra de Omgevingswet van kracht wordt.

3.1.2 Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren

Toelichting

Noord-Holland heeft na brede consultatie belangrijke waarden en grote ambities geformuleerd in haar Omgevingsvisie. Provinciale Staten hebben daarbij een sturingsfilosofie omarmd volgens het adagium: ‘lokaal wat kan, regionaal wat moet’. De opgave staat altijd centraal en bepaalt of en zo ja met wie en met welke instrumenten we opgaven proberen aan te pakken.

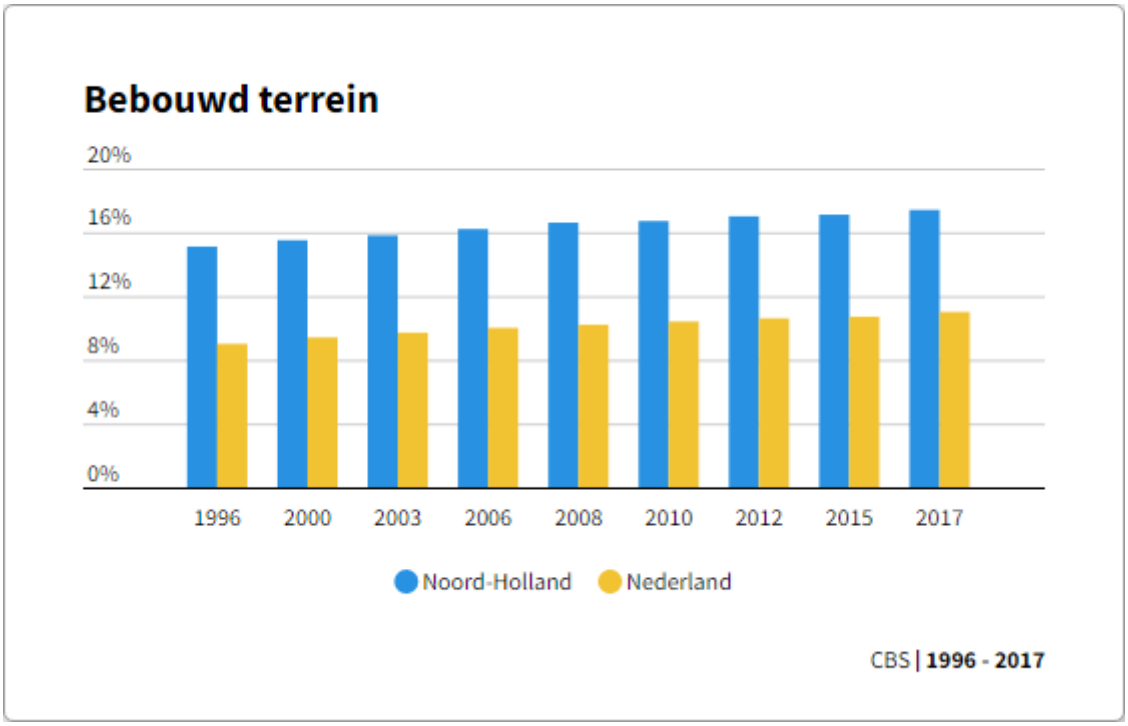
Gedeputeerde Staten beschikken over verschillende instrumenten om ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen in het landschap te borgen, onder wie de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) en de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).

De ARO adviseert op basis van een vraag van een initiatiefnemer (provincie, gemeente of waterschap) over de ruimtelijke kwaliteit van plannen die grote impact hebben op het landschap. Focus van het advies ligt dan ook niet op de ruimtelijke kwaliteit van de afzonderlijke plannen, maar vooral op hoe deze bijdragen aan de kwaliteit van het landschap. De ARO komt hiervoor gemiddeld negen keer per jaar bijeen en geeft tussen de 15 en 30 adviezen per jaar. Over de plannen die zijn besproken, de adviezen die hierover zijn uitgebracht en de trends die worden gesignaleerd, wordt ieder jaar een jaarverslag gemaakt in de vorm van een online magazine.

De Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) is een onafhankelijk expert op het gebied van ruimtelijke ordening die GS adviseert bij veranderingen en ontwikkelingen op regionaal niveau. Door zijn onafhankelijke positie heeft de PARK een belangrijke rol binnen het debat over de inrichting van de fysieke ruimte in Noord-Holland. De adviezen van de PARK zijn zoveel mogelijk integraal, gebiedsgericht, agenderend en innovatief. De adviezen zijn openbaar via de website van de provincie. De huidige PARK is door GS aangesteld tot 1 juni 2023.

Koppeling met brede basismonitor

Bebouwd terrein



Het aandeel bebouwd terrein ligt in de provincie Noord-Holland zo'n 6 procentpunt hoger dan in heel Nederland. In zowel Noord-Holland als in heel Nederland nam dit percentage tussen 1996 en 2017 toe. Voor Nederland is dit een stijging van 2,3 procentpunt, voor Noord-Holland van 2 procentpunt. In 2017 bestond 17,4% van het landoppervlak in Noord-Holland uit bebouwd gebied. Op dit moment vormen de data uit 2017 de meest recente; deze indicator heeft een lange verwerkingstijd bij het CBS vanwege de complexiteit.

Technische toelichting

Terrein in gebruik voor wonen, werken, winkelen, uitgaan, cultuur en openbare voorzieningen als percentage van het totale oppervlakte land.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
3.1.1	Omgevingsvisie en omgevingswet uitdragen	1.422	2.524	2.300	2.226	2.225	2.215
3.1.2	Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren	403	1.566	1.565	1.505	1.501	1.494
	Totaal lasten	1.825	4.090	3.865	3.731	3.726	3.709
	Totaal baten	0	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	1.825	4.090	3.865	3.731	3.726	3.726
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**1.825**	**4.090**	**3.865**	**3.731**	**3.726**	**3.709**

3.2 Uitvoeren ruimtelijk beleid

Onze rol

De provincie maakt als regisseur samen met de partners in de regio afspraken over realisatie van de verstedelijkingsopgaven (in samenhang met bereikbaarheid) bij OV-knooppunten. Daarnaast vervult de provincie de expertrol en brengt specifieke kennis in over de ontwikkelingen van knooppunten samen. De provincie overlegt met de rijksoverheid over de ontwikkeling van Schiphol c.q. het luchtvaartbeleid en we zijn bevoegd gezag voor de regionale luchthavens. Samen met de medeoverheden en het bedrijfsleven in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) realiseert de provincie faciliteiten ten dienste van de regionale economie en ruimtelijke ontwikkeling in het NZKG en in het maritiem cluster Kop van Noord-Holland/Den Helder. De provincie stimuleert ruimtelijke ontwikkelingen door financiële middelen beschikbaar te stellen voor subsidies en onderzoeken. Ten slotte oefent de provincie de rol van bevoegd gezag uit door regels te stellen via de Omgevingsverordening en te adviseren over ruimtelijke visies en plannen van gemeenten.

Samenwerkingspartners

Onze samenwerkingspartners zijn zeer divers van aard, en omvatten medeoverheden zoals het Rijk, waterschappen, gemeenten en private partijen, zoals Schiphol en Haven Amsterdam, vervoerders als NS en Connexxion, beheerder van het spoornetwerk ProRail en maatschappelijke organisaties actief op het gebied van wonen, onderwijs, zorg, natuur, recreatie en cultuur.

Prioriteiten

- De ontwikkeling van de bestemming van de Averijhaven tot Energiehaven;
- Actief pleiten voor een balans tussen duurzame connectiviteit (ontwikkeling van Schiphol) in balans met een gezonde woon- en leefomgeving (impact van luchtvaart op de Schipholregio);
- De ruimtelijke en economische ontwikkeling van regionale luchthavens en zeehavens;
- De ruimtelijke facilitering van energietransitie in Noord-Holland, waaronder in het Noordzeekanaalgebied en de haven van Den Helder;
- Bij OV-knooppunten geeft de provincie prioriteit aan de knooppunten die bijdragen aan de doelen voor woningbouw en uit de Omgevingsvisie;
- Opstellen van een ruimtelijke strategie voor Noord-Holland Noord, waarbij o.a. verstedelijking, energietransitie, landbouwtransitie, natuurontwikkeling en klimaatadaptatie met elkaar worden verbonden;
- Ruimtelijke verkenningen, bijvoorbeeld naar de transformatie van verouderde glastuinbouwgebieden in de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn.

3.2.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens

Toelichting

Voor het faciliteren van de verstedelijking en het duurzaam verbinden van woongebieden en werklocaties is een duurzaam en samenhangend OV-systeem nodig. Het functioneren van dit OV-systeem wordt mede bepaald door de kwaliteit van de knopen (OV-knooppunten) en de ketens

(deur-tot-deur reis). In het coalitieakkoord 2019-2023 is hiervoor een OV-fonds van € 20 miljoen beschikbaar gesteld. In 2021 is dit fonds reeds volledig toegezegd. Het in 2020 opgestelde bestedingsplan beschrijft de inzet van middelen voor de periode tot en met 2023. Doel is cofinanciering van projecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de OV-bereikbaarheid, het optimaliseren van de ketenreis (deur-tot-deur reis), efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies rondom OV-knooppunten en/of het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in het (bus- of trein)stationsgebied. Dit bereiken we samen met partners en in afstemming met andere beleidstrajecten zoals onder andere Multimodaal Toekomstbeeld (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid), Regionaal en landelijk OV Toekomstbeeld, Versnelling Woningbouw, Regionale afspraken werklocaties, Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027, Stedelijke Bereikbaarheid en het aanbesteden van busconcessies.

De provincie draagt in 2023 vanuit verschillende rollen bij, bij bovengenoemde doelen op het gebied van OV-knooppunten, Openbaar Vervoer en Ketenmobiliteit.

Kennis en onderzoek

Voor kennis- en instrumentenontwikkeling die wordt ingezet voor de ondersteuning van gemeenten en andere partners, werkt de provincie met een onderzoeksagenda en een datastrategie OV-knooppunten. De resultaten zijn te vinden op het in 2023 door te ontwikkelen Kennisportaal OV-knooppunten. Ook stelt de provincie de jaarlijkse Monitor OV-knooppunten op en worden het dashboard en de viewer geactualiseerd. Bij de uitvoering van de datastrategie OV-knooppunten zetten we o.a. in op het delen van data met partners, in samenhang met de landelijke actie-agenda OV-knooppunten (Toekomstbeeld OV).

Vanuit de UvA vindt in 2023 een promotieonderzoek plaats naar TOD in het landelijk gebied, met een casus in Noord-Holland. Daarnaast zullen we nauw blijven samenwerken met het programma Smart Mobility door o.a. toepassen van het instrument Mobiliteits Programma van Eisen (MPVE) en de Low Carbo Station Area District Tool (LDC) bij de ontwikkeling van OV-knooppunten en bij vervolgacties die voortkomen uit de Visie Hubs die in 2022 is opgesteld. Na de focus Smart Mobility die in 2021 is gedaan, zal ook een verkenning naar MaaS en deelmobiliteit worden opgesteld. Hierin zal aandacht zijn voor de groeiende markt in deelproducten en hoe deze een toevoeging kunnen zijn voor de ketenreis. In 2023 zal verder uitvoering worden gegeven aan de onderzoeksagenda van het Regionaal OV Toekomstbeeld voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT). Zoals nadere studies, uitwerkingen van varianten en het definiëren en uitwerken van maatregelen (conform onderzoeksagenda ROVT).

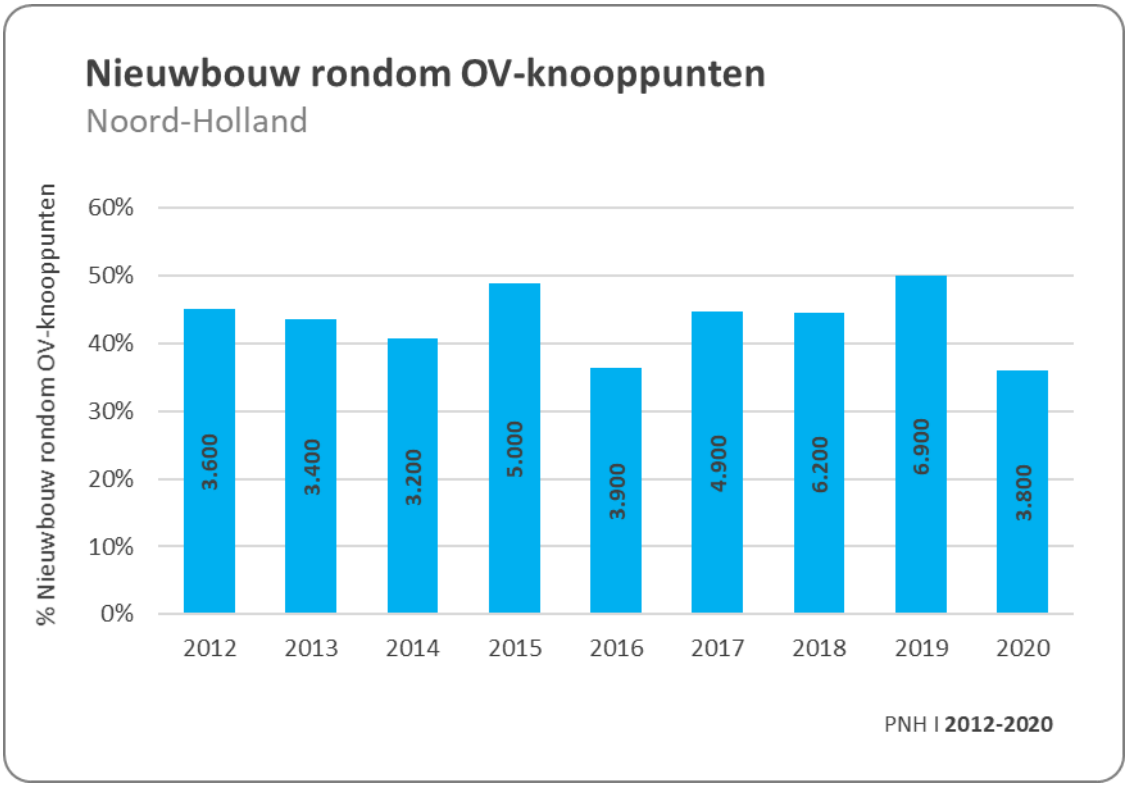
Coördinerende en verbindende rol (samenwerking)

In 2023 werkt de provincie aan de verdere uitwerking en actualisatie van acties die voortkomen uit de regionale strategieën en actieprogramma's voor de spoorcorridors in Noord-Holland: Zaancorridor, de OV-knooppunten IJmond/Zuid-Kennemerland, de Gooicorridor, de Hoornse Lijn (Amsterdam-Hoorn), de Westfriese Lijn en de Helderse Lijn. Samen vormen deze de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. De agenda bevat maatregelen op het gebied van OV-bereikbaarheid, ketenmobiliteit en knooppuntontwikkeling. De Regionale Ontwikkelagenda wordt jaarlijks geëvalueerd en gemonitord. De brede integrale regionale aanpak van de Regionale Ontwikkelagenda wil de provincie in 2023 ook toepassen op de ambities van het ROVT en belangrijkste HOV ontwikkelingen. Deze (regionale) werkwijze (multimodaal, gebiedsgericht en brede verkenning van het totale netwerk) sluit tevens goed aan bij het Perspectief Mobiliteit (vastgesteld in 2021 door PS).

Stimulerende rol

De provincie zal gemeenten stimuleren en ondersteunen met procesinstrumenten en kennis bij circa 25 knooppunten (OV-knooppunten (inclusief 4 buitenpoorten), P+R knopen/mobiliteitshubs en busstations). Voor twee projecten waarvoor binnen het fonds een reservering is gemaakt, zal in 2023 een concrete subsidieaanvraag worden gedaan. Daarnaast zal de uitvoering van het in 2022 vastgestelde pakket voor maatregelen op het gebied van ketenreis boven het Noordzeekanaal in 2023 leiden tot enkele subsidieaanvragen voor kleinere concrete projecten. De provincie is als samenwerkingspartner betrokken bij de in het Bestedingsplan OV-fonds genoemde prioritaire projecten. Dit betreft met name langjarige gebiedsontwikkelingen met meerdere partners, waarbij de komende jaren vragen om een financiële bijdrage te verwachten zijn. Hiervoor is geen budget meer beschikbaar in de reserve OV-fonds.

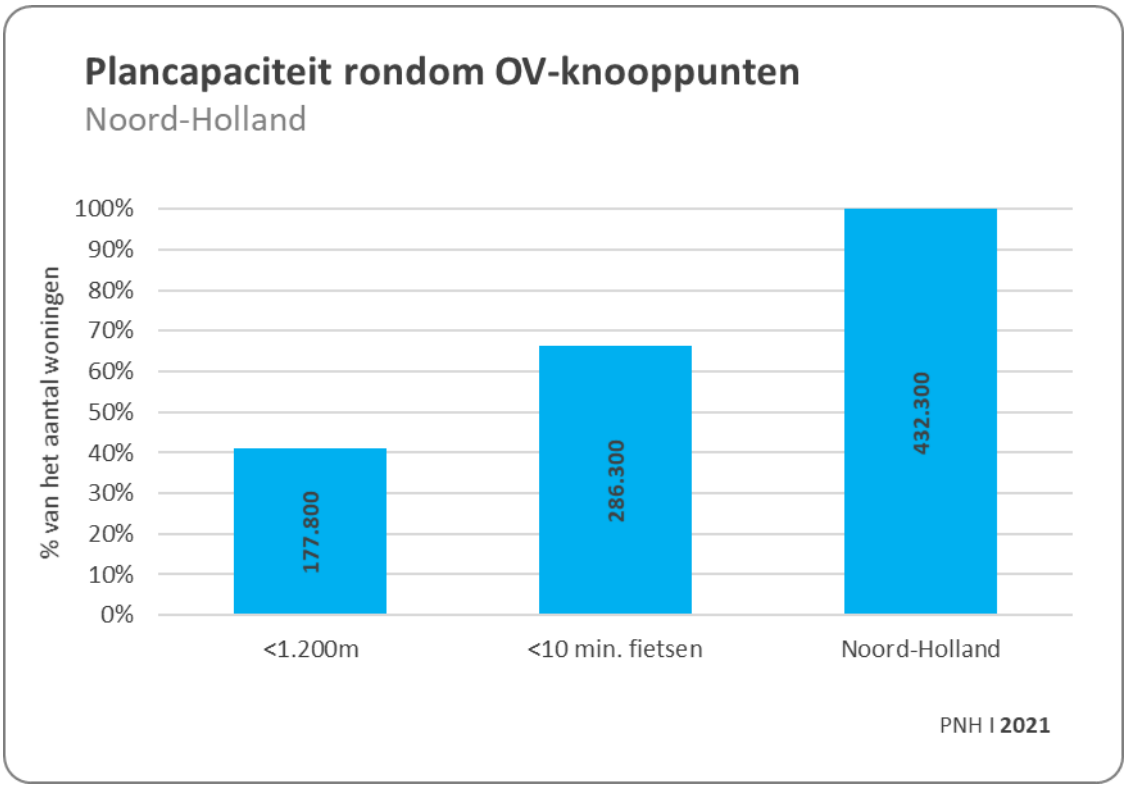
Veel van de bovengenoemde werkzaamheden hebben een samenhang met de begroting van mobiliteit, zie ook 4.2.1 (OV-concessies ontwikkelen en aanbesteden).



Toelichting

Woningbouw per jaar binnen 1.200 meter van OV-knooppunten, weergegeven in het aantal woningen en % van totale nieuwbouw.

Bron: Provincie Noord-Holland



Toelichting

Plancapaciteit woningbouw binnen 1.200 meter van OV-knooppunten, weergeven in het aantal geplande woningen en % van totale plancapaciteit. Van de totale plancapaciteit (432.300 woningen) is 41% binnen 1.200 meter gepland en 66% binnen 10 minuten fietsen. Een zeer groot deel van de woningbehoefte in Noord-Holland (circa 274.000 woningen op basis van de bevolkingsprognose 2021-2050) kan daarmee rondom de OV-knooppunten gerealiseerd worden.

3.2.2 Beleid luchthavens uitvoeren

Toelichting

Het Rijk is het bevoegd gezag voor Schiphol en bepaalt hoe de luchtvaart (luchtvaartnota) en de luchthaven (luchthavenverkeersbesluit Schiphol) zich de komende jaren verder mogen ontwikkelen. Daarnaast loopt er een grootschalig programma om het Nederlandse luchtruim opnieuw in te richten. Hierin worden ook de start- en landingsroutes en -procedures rond Schiphol aangepast (luchtruimherziening).

Het belang van luchtvaart en Schiphol als onderdeel van de internationale connectiviteit van onze provincie en de MRA staat niet ter discussie. Maar naast de lusten vragen wij het Rijk bij de keuzes voor verdere ontwikkeling van de luchthaven en de inrichting van het luchtruim om meer aandacht te hebben voor de belasting op de omgeving, in de vorm van geluidshinder, CO2-emissies en fijnstof.

Daarnaast schuurt de impact van luchtvaart soms met andere maatschappelijke opgaven in de Schipholregio (waaronder woningbouw). Een goede afstemming tussen de diverse publieke belangen en bestuurslagen is daarom belangrijk. Samen met decentrale overheden trekt de

provincie daarbij op in de Bestuurlijke Regie Schiphol (Bestuurlijke Regie Schiphol - Provincie Noord-Holland).

Governance
De Omgevingsraad Schiphol (ORS) is in 2021 geëvalueerd door de heer Van Geel. Hij heeft geadviseerd om een nieuwe structuur in te richten waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen interbestuurlijke samenwerking (Rijk en BRS) en maatschappelijke participatie en informatievoorziening. Het is aan het Rijk om de participatie en informatievoorziening rond zijn besluitvorming te organiseren. Daar zijn we als provincie geen partij in. Rond de interbestuurlijke samenwerking zijn eind 2021 de eerste werkafspraken gemaakt. In 2022 wordt gekeken of we de Rijksregio samenwerking kunnen verbreden en verdiepen in een apart NOVEX programma voor de Schipholregio dat door zal lopen in 2023.

Wonen-Vliegen
De provincie houdt toezicht op de uitvoering van de regionale afspraken ‘wonen en vliegen’ en voert regie in de monitoring van de uitvoering van de informatievoorziening binnen de 20 Ke-contour. Daarnaast blijven wij actief met het Rijk in gesprek (IenW en BZK) over de knelpunten binnen het huidige stelsel en de mogelijkheden voor maatwerk binnen de huidige beperkingencontouren van Schiphol om de vitaliteit te kunnen borgen.

Leefbaarheid
De tweede tranche van de Stichting Leefomgeving Schiphol liep eind 2020 af, maar de uitvoering loopt nog enkele jaren door.

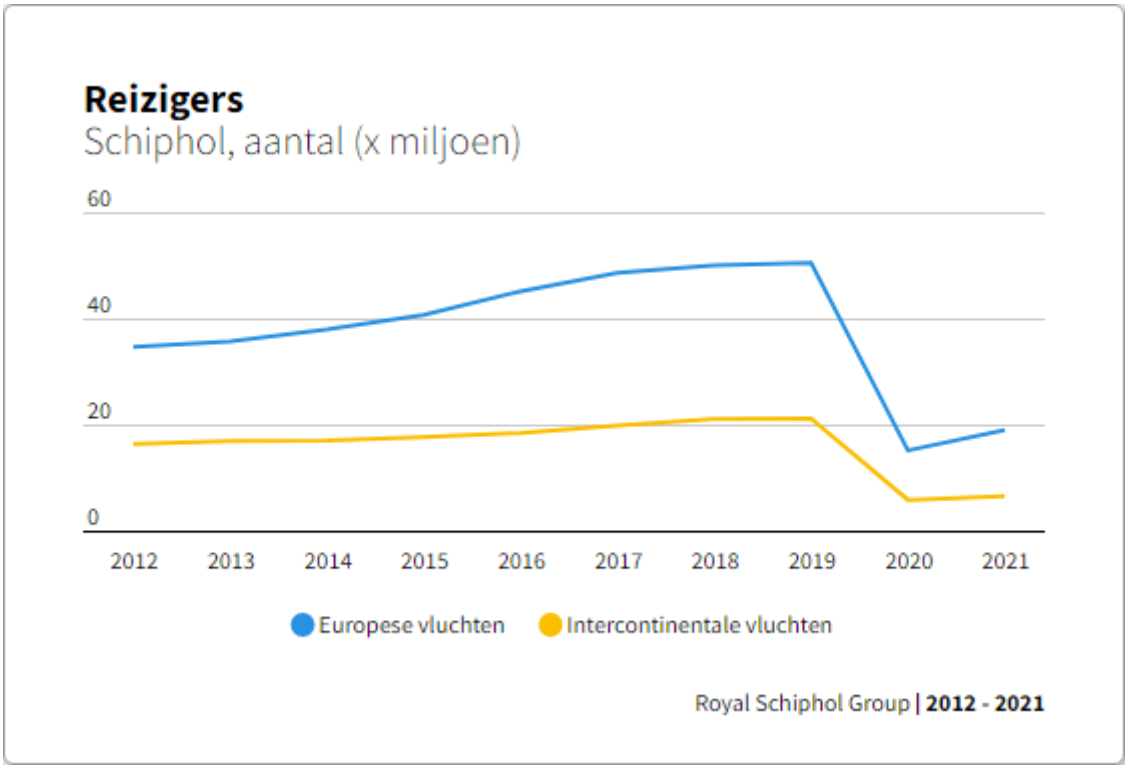
Regionale luchtvaart

Naast de ontwikkeling van Schiphol is de provincie zelf bevoegd gezag voor regionale luchthavens in de provincie. Dit betekent dat de provincie besluit over de milieugebruiksruimte (geluid en externe veiligheid) en de ruimtelijke inpassing van deze vliegvelden. Verder verleent de provincie ontheffingen voor het starten vanaf en landen op terreinen die niet als luchthaven zijn aangewezen. Een deel van de provinciale luchtvaarttaken wordt in opdracht van de provincie uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied.

Met het Rijk is afgesproken om de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) te evalueren. Daaraan gekoppeld wordt het provinciale regionale luchtvaartbeleid waar nodig geactualiseerd. Ook autonome nieuwe ontwikkelingen en de ambities uit het collegeprogramma en de Omgevingsvisie worden daarin meegewogen.

Koppeling met brede basismonitor

Schiphol



Door de coronacrisis daalde het totale aantal reizigers op Schiphol in 2020 met zo'n 70% ten opzichte van 2019 (voor Europese en intercontinentale vluchten samen). In 2021 is het aantal reizigers weer toegenomen naar 25,5 mln. Dit ligt nog fors onder het niveau van voor de coronacrisis (71,7 mln. in 2019).

Technische toelichting

Aantal passagiers wiens Europese of intercontinentale vlucht start of eindigt op Amsterdam Airport Schiphol.

3.2.3 Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren

Toelichting

De provincie Noord-Holland streeft naar toekomstbestendige havengebieden waarbij de economische ontwikkeling, klimaatdoelen en leefbaarheid in balans zijn. De provincie stuurt in de havengebieden op de volgende ambities:

- De (inter)nationale concurrentiepositie van de zeehavens wordt behouden en versterkt;
- De kwaliteit van de fysieke leefomgeving wordt verbeterd;
- De zeehavens en omgeving zijn klimaatbestendig en waterrobuust;
- De activiteiten in de havens zijn in balans met landschap en verstedelijkingsopgaven.

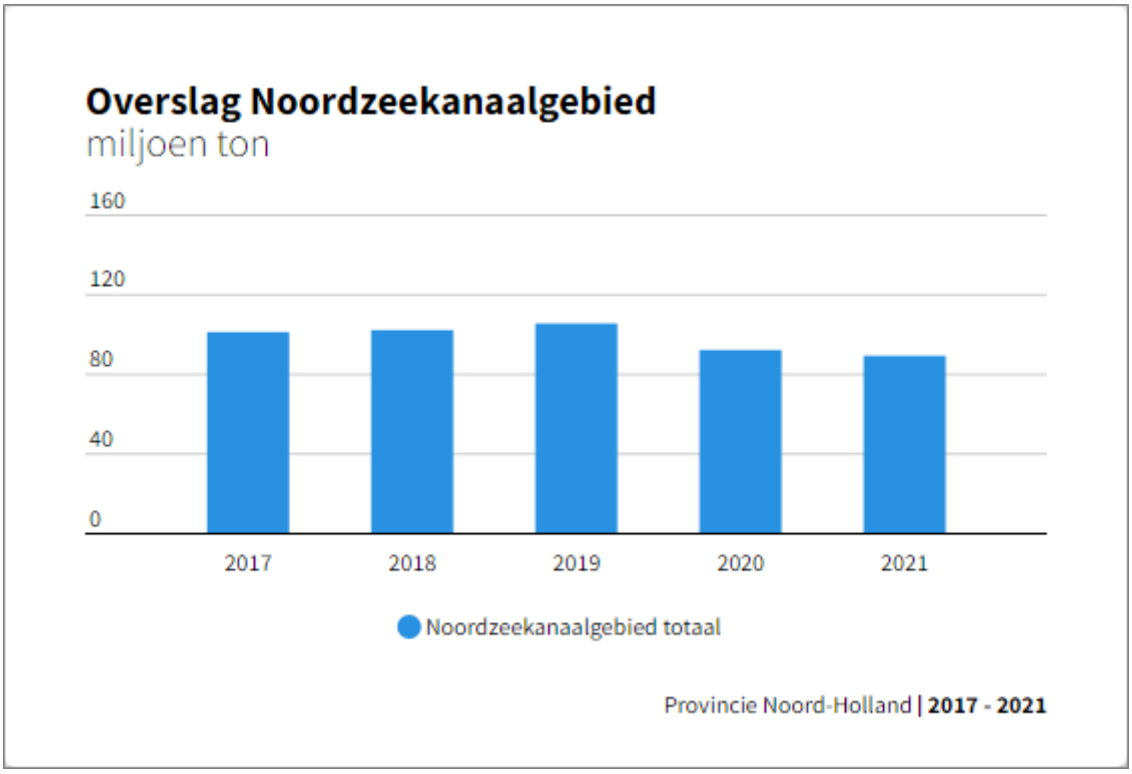
Gegeven deze ambities maakt de provincie Noord-Holland een heldere keuze: in het Noordzeekanaalgebied en in Den Helder wordt vanuit de provincie de prioriteit gelegd bij de energietransitie en de circulaire economie.

In de Visie Noordzeekanaalgebied 2040 zijn de regionale belangen voor dit gebied geformuleerd. Binnen de Nationale Omgevingsvisie is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als gebied om nader uit te werken (NOVI-NZKG). Deze visie is onderdeel van de nieuwe omgevingswet die per 1 januari 2023 wordt ingevoerd. Regio's die van uitzonderlijk belang zijn voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Nederland leggen met de NOVI hun prioriteiten vast inclusief bijbehorende strategie. Dit traject is in 2021 gestart en wordt in samenwerking met het Rijk en de regio uitgevoerd binnen de context van het Bestuursplatform Noordzeekanaalgebied, een samenwerkingsverband met publieke en private partners. Beoogd moment van afronding is in 2023. Om in te spelen op de bouw van de nieuwe windparken voor de Noord-Hollandse kust wordt het baggerdepot in de Averijhaven in IJmuiden getransformeerd in een Energiehaven voor de offshore wind. Aanvankelijk was het doel om in 2022 de Energiehaven op te leveren. Door onduidelijkheden over toepassing van bouwmaterialen om de huidige Averijhaven te dempen, is vertraging opgetreden bij de realisatie. Naar verwachting wordt de Energiehaven nu in 2023 opgeleverd.

Voor wat het havencomplex van Den Helder betreft is in 2022 een Bestuursakkoord gesloten over de integrale ruimtelijke ontwikkelrichting voor de haven, stad, bereikbaarheid en energietransitie, ten behoeve van de versterking van de regionale economie. Koninklijke Marine, Defensie en Rijksvastgoedbedrijf, I&W en het waterschap, EZK, Den Helder en de Kopgemeenten en de provincie werken nauw samen om de visie Maritiem Cluster Den Helder/Kop van Noord-Holland die de basis is onder het Bestuursakkoord, uit te werken tot een Omgevingsprogramma en uitvoeringsafspraken. De visie wordt in 2023 opgenomen in de omgevingsvisie van de gemeente Den Helder.

Koppeling met brede basismonitor

Noordzeekanaalgebied



De overslag in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) groeide tussen 2010 en 2019 met 12%. In 2020 trad een flinke daling op. Ook in 2021 is de overslag gedaald. De overslag in het NZKG (exclusief Zeehaven IJmuiden) kwam in 2021 uit op bijna 89 miljoen ton. Volgens de Port of Amsterdam is de belangrijkste oorzaak voor deze daling de afgenomen vraag naar brandstoffen als gevolg van de energietransitie. Ook de coronacrisis werkte door in de cijfers.

Technische toelichting

Overslag x mln. ton in het Noordzeekanaalgebied exclusief de Zeehaven IJmuiden over de periode 2017-2021.

3.2.4 Ruimtelijke structuur versterken

Toelichting

De provincie waarborgt provinciale doelstellingen door in gesprek te gaan met gemeenten over hun ruimtelijke plannen en visies. De provincie doet dat in dialoog binnen heldere kaders, waaronder de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening, en in een vroegtijdig stadium. De sturingsfilosofie uit de Omgevingsvisie en de Omgevingswet, die volgens de planning van het Rijk in januari 2023 in werking treedt, wordt met deze werkwijze nader ingevuld. Het doel is om de provinciale belangen en gemeentelijke belangen samen te brengen en waar nodig een afweging op bovenlokaal niveau te maken. De formele RO-procedure voor bestemmingsplannen en provinciale inpassingsplannen (inclusief het instrumentarium als zienswijze en reactieve aanwijzing) is sluitstuk van deze werkwijze van ruimtelijke planvorming.

De provincie adviseert regio's over regionale visies, opgaven en afstemming en brengt de provinciale belangen hierbij in. Dit kan ook bovenregionaal of interprovinciaal zijn.

Voor provinciale projecten met een ruimtelijke impact stellen we adviezen op. We voeren daarnaast diverse onderzoeken en projecten uit ter versterking van de ruimtelijke structuur van Noord-Holland. De basis hiervan ligt in de Omgevingsvisie. Dit betreft onderzoeken en projecten op het gebied van ruimtelijke ontwikkelingen die niet al in andere operationele doelen zijn ondergebracht. Wat studies en onderzoeken betreft gaat het bijvoorbeeld om aanvullende verkenningen en strategieën van de ruimtelijke impact van energietransitie, samenwerkingsagenda's met gemeenten – zoals Haarlemmermeer en Den Helder – en samenwerkingsagenda voor regio's zoals De Kop van Noord-Holland, IJsselmeergebied en over het Metropolitaan landschap. Ook worden waar nodig hieruit activiteiten betaald die het gevolg zijn van onze bovenlokale rol bij projectbesluiten en omgevingsvergunningen, zoals extra onderzoek voor locatiebepaling van het transformatorstation tussen Beverwijk en Vijfhuizen. Diverse ruimtelijke verkenningen, o.a. naar de transformatie van verouderd glastuinbouwgebied Aalsmeer-Uithoorn, worden uitgevoerd, evenals een onderzoek naar de wijze waarop de provincie een instrumentenmix kan inzetten bij gebiedsgerichte projecten.

3.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen

Toelichting

Voor diverse beleidsdoelen, in het bijzonder Groen: beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur en Bereikbaarheid: provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen, koopt, ruilt en verkoopt de provincie grond en vastgoed. Indien noodzakelijk wordt het onteigeningsinstrument toegepast. Deze activiteiten worden uitgevoerd binnen de kaders van de 5e Nota Grondbeleid. De vier kernwaarden in deze nota zijn rechtmatigheid, transparantie, marktconformiteit en duurzaamheid. Binnen dit operationeel doel valt bovendien het duurzaam beheren, verhuren en verpachten van gronden in eigendom van de provincie die niet behoren tot de provinciale infrastructuur of in gebruik zijn voor de eigen provinciale organisatie. De ontwikkelingen rondom het grondbeleid en de boekwaarden van de gronden worden uitgebreider beschreven in de Paragraaf Grondbeleid van deze begroting en in de jaarrekening. De onderstaande Prestatie-indicatoren geven inzicht in de bijdrage van het Grondbeleid aan het bereiken van provinciale doelen. Twee indicatoren hebben samenhang met het programma Groen.

Prestatie-indicatoren

Indicator	Meeteenheid	Gerealiseerd	Streefwaardes				
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Uitvoering pachtprogramma (klanttevredenheid pachters)	Cijfer 1-10	n.v.t.	7,2	n.v.t.	7,5	n.v.t.	7,5
Verkoop t.b.v. Groen (verkopen strategische gronden Groen, behaalde opbrengst)	Bedrag	€ 1 mln.	€ 1 mln.	€ 1 mln.	€ 1 mln.	€ 1 mln.	€ 1 mln.
Aankoop NNN	Hectare	66	80	80	90	150	175
MJOP-uitvoering (gerealiseerd onderhoud panden)	Aantal	6	4	4	pm	pm	pm

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
3.2.1	Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens	1.055	1.036	1.211	657	1.033	1.668
3.2.2	Beleid luchthavens uitvoeren	587	503	503	500	499	499
3.2.3	Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren	2.048	2.474	1.592	572	571	569
3.2.4	Ruimtelijke structuur versterken	3.854	2.079	1.928	1.422	1.649	1.648
3.2.5	Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen	8.633	9.012	4.261	4.209	4.205	4.198
	Totaal lasten	16.177	15.104	9.495	7.360	7.957	8.582
	Totaal baten	-10.114	-12.542	-5.810	-5.815	-5.815	-5.815
	Saldo van baten en lasten	6.063	2.562	3.685	1.545	2.142	2.142
	Stortingen						
3.2.1	Resv. OV-Knooppunten	5.000	5.000	5.000	0	0	0
3.2.1	Resv. subsidies OD 3.4.1	5.500	5.000	8.000	0	0	0
3.2.3	Resv. Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	0	0	0	0	0	0
3.2.3	Resv. Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen	0	0	0	0	0	0
3.2.3	Resv. Ontwikkeling Havencomplexen	523	0	0	0	0	0
3.2.4	Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	0	0	0	0	0	0
3.2.4	Reserve subsidies OD 3.4.4	1.818	0	0	0	0	0
3.2.5	Resv. Waardevermindering grond Groen	6.697	4.541	6.000	6.500	13.000	14.000
	Onttrekkingen						
3.2.1	Resv. OV-Knooppunten	-5.718	-5.680	-8.680	0	0	0
3.2.1	Resv. subsidies OD 3.4.1	0	0	-175	-312	-688	-1.325
3.2.3	Resv. Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	-523	0	0	0	0	0
3.2.3	Resv. Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen	-140	-140	0	0	0	0
3.2.3	Resv. Ontwikkeling Havencomplexen	-5.414	-1.277	-1.000	0	0	0
3.2.4	Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling	-2.842	0	0	0	0	0
3.2.4	Reserve subsidies OD 3.4.4	0	-706	-840	-272	0	0
3.2.5	Resv. Waardevermindering grond Groen	0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**10.964**	**9.300**	**11.990**	**7.461**	**14.454**	**15.442**

3.3 Bijdragen aan betaalbaar en toekomstbestendig wonen

Rol

De provincie treedt op als regisseur van de woningmarkt en vervult een aanjagende rol in de woningbouwproductie. De provincie treedt daarnaast op als kennismakelaar en verbinder tussen partijen en draagt zorg voor actuele informatievoorziening over de woningbehoefte, plancapaciteit en woonzorggegevens in de provincie.

Samenwerkingspartners

De provincie heeft met de Noord-Hollandse gemeenten per regio uitgangspunten en acties afgesproken op het gebied van nieuwe woningbouw en bestaande bouw, waaronder betaalbaarheid, bouwen bij OV-knooppunten, duurzaamheid en voorzieningen. Deze afspraken staan in de woonakkoorden. In het zuidelijk deel van de provincie kiest de provincie op het beleidsterrein wonen een actieve rol in de samenwerking in de Metropoolregio Amsterdam. Verder werken we nauw samen met (koepel)organisaties als Bouwend Nederland, Neprom, Aedes, TNO alsook marktpartijen via bijvoorbeeld onze klankbordgroep marktpartijen en de versnellingstafel.

Prioriteiten

- Versnelling woningbouw
- Uitvoeren woonakkoorden

Omgevingsfactoren

Om de woningbouw te kunnen versnellen is het cruciaal dat het Rijk maatregelen neemt met betrekking tot stikstof, geluidscumulatie, mobiliteit en betaalbaarheid. Via de Woondeal Noord-Holland Noord, de Woondeal MRA, de Verstedelijkingsstrategie MRA en diverse andere Rijk-regio trajecten wordt ingezet op versteviging van de samenwerking tussen gemeenten, Rijk en provincie op deze onderwerpen. Hoe deze samenwerking op wonen/woningbouw gebied vorm krijgt is voor een belangrijk deel afhankelijk van het nieuwe kabinet en of er een Minister(ie) voor Wonen komt.

3.3.1 Afstemming en regionale programmering woningbouw

Toelichting

De provincie maakt met gemeenten regionaal afspraken over de woningmarkt en programmering in de woonakkoorden. Een woonakkoord bevat afspraken met de provincie over aantallen, opgaven en acties, over nieuwbouw en bestaande bouw voor de periode 2020-2025, met de mogelijkheid om tussentijds bij te stellen wanneer daar aanleiding voor is. In de Omgevingsverordening is regelgeving opgenomen over het maken van deze woningbouwafspraken. Deze omvatten ook regels voor bouwen in het landelijk gebied. Zoals afgesproken in de provinciale Woonagenda 2020 – 2025 geven de regio's in 2023 uitvoering aan de afgesloten woonakkoorden. In 2023 zullen enkele woonakkoorden geactualiseerd worden.

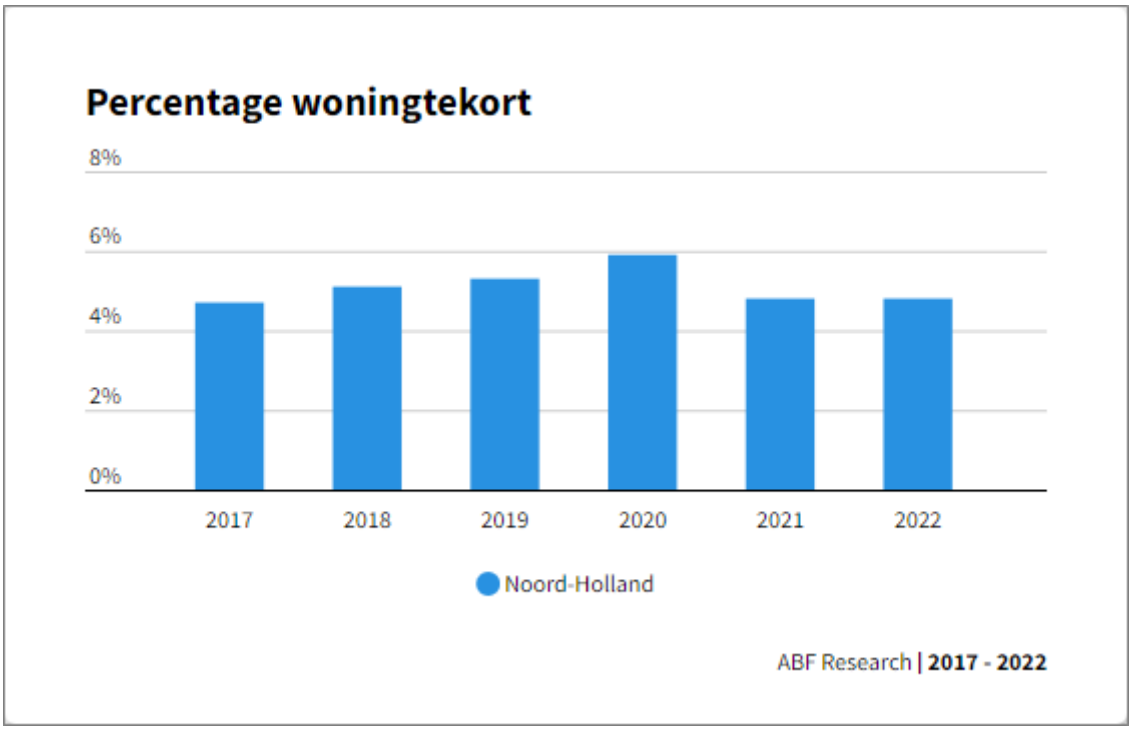
Op basis van een woonakkoord kunnen gemeenten subsidie aanvragen voor regionale projecten of onderzoeken. Voor de periode 2020-2025 is budget beschikbaar gesteld om projecten in het kader van de woonakkoorden te subsidiëren.

De incidentele uitgaven vanuit de reserve woonbeleid voor 2023 worden besteed aan subsidies voor de woonakkoorden, de uitvoering daarvan en aan proceskosten die nodig zijn voor de woonakkoorden en uitvoering daarvan.

De provincie zorgt voor een actuele informatievoorziening met betrekking tot onder andere woningbehoefte, plancapaciteit en woonzorggegevens. Deze zijn via het dashboard te vinden.

Koppeling met brede basismonitor

Woningtekort

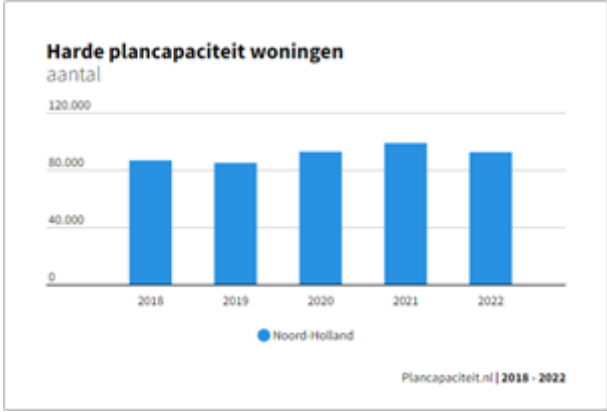


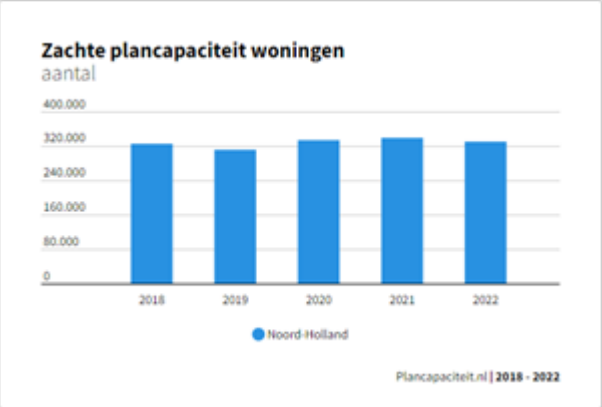
Tot 2020 liep het woningtekort op, om in 2020 licht te dalen. Dat heeft te maken met de bevolkingsgroei; die daalde tijdens de COVID-crisis, door een hogere sterfte en een verminderd buitenlands migratiesaldo. Het aantal gebouwde woningen was groter dan de groei van het aantal huishoudens, waardoor het woningtekort in 2021 afnam. Inmiddels is de bevolkingsgroei weer aangetrokken. In 2021 liep in Noord-Holland de groei van de vraag gelijk op met de groei van het aanbod. Het woningtekort begin 2022 is daardoor gelijk aan 2021 (4,8 procent). Nationaal steeg het tekort van 3,5 procent in 2021 naar 3,9 procent in 2022.

Technische toelichting

Percentage woningtekort: woningvraag t.o.v. het aanbod.

Plancapaciteit



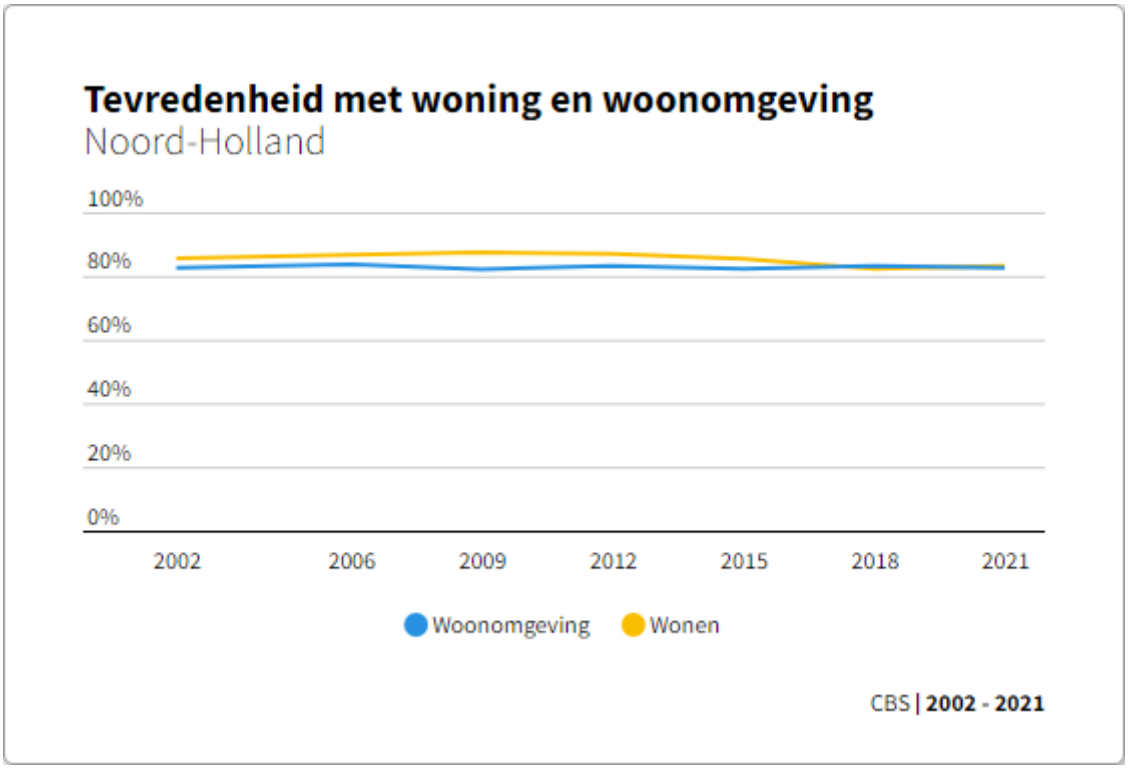


De cijfers voor plancapaciteit zijn gebaseerd op periodieke inventarisaties van de provincie. Bij gemeenten worden de bouwplannen geïnventariseerd. Het totaal aantal woningen in gemeentelijke plannen (zowel harde als zachte plancapaciteit) is gedaald van 437 duizend naar 422 duizend in 2022. De daling zit vooral in de gemeente Amsterdam. De harde plancapaciteit daalde in 2022 met ongeveer 6.000 woningen tot een totaal van 92 duizend woningen.

Technische toelichting

Netto capaciteit harde plannen (locaties met een vastgesteld bestemmingsplan) en zachte plannen (locaties die in voorbereiding of potentieel zijn).

Tevredenheid met woning en woonomgeving



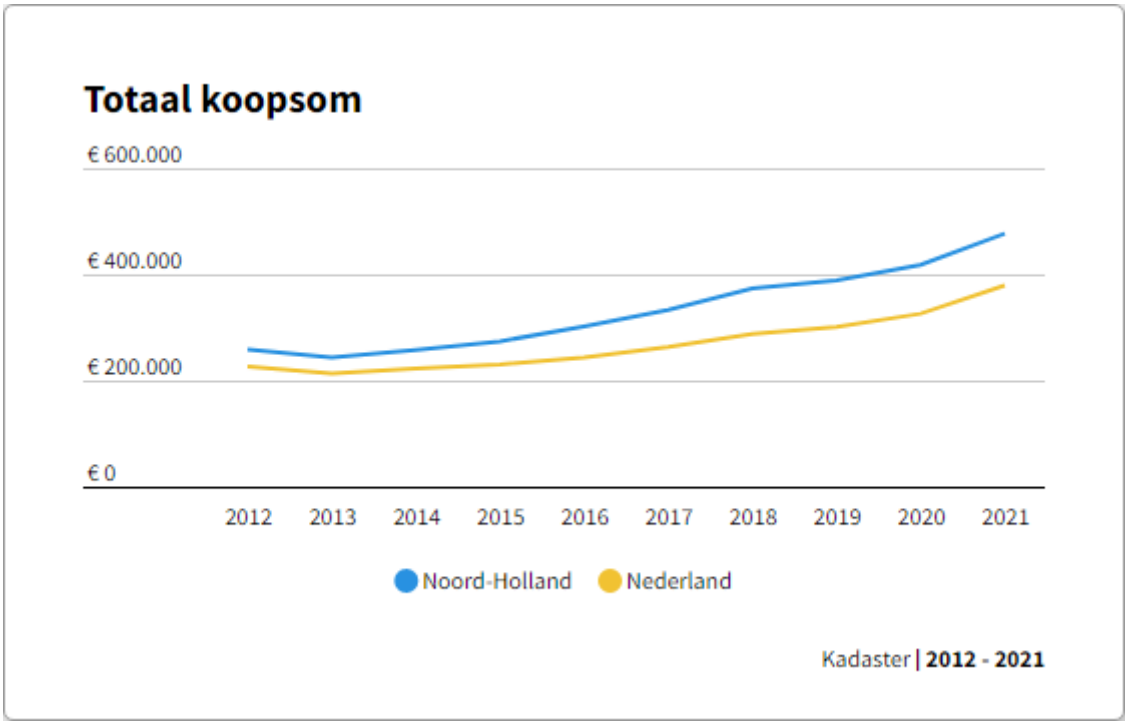
Het percentage inwoners van Noord-Holland dat tevreden is met de woonomgeving is redelijk stabiel. In 2021 was 83% van de inwoners in Noord-Holland tevreden met de woonomgeving; iets lager dan het landelijk gemiddelde (84%). Van 2012 tot 2018 nam het percentage inwoners dat

tevreden is met de woning in de provincie Noord-Holland af, landelijk is ongeveer dezelfde trend waarneembaar. In 2021 is de tevredenheid t.o.v. 2018 licht gestegen van 82% naar 83%. In 2021 is 83% van de inwoners van de provincie Noord-Holland tevreden met de woning, landelijk is dit 86%.

Technische toelichting

Het percentage particuliere huishoudens dat o.b.v. enquêtes zeer tevreden of tevreden is met de huidige woning of woonomgeving. De woonomgeving is de omgeving en de buurt waarin een huishouden woont.

Betaalbaarheid wonen



In Noord-Holland steeg de gemiddelde verkoopprijs de afgelopen jaren explosief. Waar in 2015 nog gemiddeld € 274.000, - werd betaald voor een woning is dat bedrag inmiddels opgelopen tot gemiddeld € 477.000, - in 2021, een stijging van ruim 74% procentpunt.

Technische toelichting

De gemiddelde verkoopprijs van woningen betreft de gemiddelde koopsom van woningen en appartementen die betaald is door kopers gedurende de periode.

3.3.2 Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen

Toelichting

Voor het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw (Uvp versnellen woningbouw) is budget beschikbaar om gemeenten te helpen bij het versnellen van de woningbouwproductie. Dit budget wordt ook in 2023 ingezet voor cofinanciering van extra huur via de Uitvoeringsregeling subsidie versnelling woningbouw gemeenten Noord-Holland (2021) en

via subsidie aan de Flexibele schil MRA. De flexibele schil MRA wordt met voorrang ingezet voor projecten met meer betaalbare/sociale woningen en voor de aanpak Bereikbare Steden, ofwel grootschalige binnenstedelijke ontwikkeling rondom OV-Knooppunten in de MRA, Alkmaar, Heerhugowaard en Hoorn.

Daarnaast is een knelpuntenbudget beschikbaar voor het wegnemen van financiële knelpunten. Op basis van aanvragen in 2022 en eerdere jaren wordt dit onder andere in 2023 ingezet. Verder denkt de provincie met gemeenten mee via de bouwambassadeur en kernteams versnelling (NHN en MRA). De bouwambassadeur is het eerste aanspreekpunt voor gemeenten en bouwende partijen die de woningbouw willen versnellen en daarbij hulp van de provincie kunnen gebruiken. De bouwambassadeur en secretaris worden uit het Uvp versnellen woningbouw betaald.

Aanvullend op het Uvp versnellen woningbouw heeft de provincie in 2022 in het Masterplan Wonen aanvullende acties en maatregelen uitgewerkt om in de periode tot 2030 tot voldoende (betaalbare) woningbouw in Noord-Holland te komen. Eventuele maatregelen met financiële consequenties worden in 2023 vanuit de begroting van het Uvp versnellen woningbouw gedekt. Voor grotere, aanvullende maatregelen wordt een separaat voorstel voor dekking gedaan, als onderdeel van de vaststelling van de 2.0 versie van het Masterplan Wonen. De benodigde inzet wordt nog nader uitgewerkt in afstemming met gemeenten van Noord-Holland.

De provincie bekijkt de mogelijkheden voor begeleiding van expats bij het vinden van woonruimte buiten Amsterdam, zoals benoemd in actiepunt 6B van de Woonagenda 2020 - 2025.

Vanuit haar rol als kennismakelaar faciliteert de provincie afstemming met marktpartijen en belangenorganisaties via:

- Versnellingstafel: een klein kernteam van wetenschap, gemeenten en marktpartijen;
- Klankbordgroep Marktpartijen: breder afstemmingsoverleg van bouwers, ontwikkelaars, corporaties en belangenorganisaties;
- Bouwtafel, georganiseerd door Bouwend Nederland (BNL).

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
3.3.1	Afstemming en regionale programmering woningbouw	1.890	1.388	1.218	1.194	848	441
3.3.2	Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen	4.397	8.830	2.001	1.115	1.115	968
	Totaal lasten	6.287	10.218	3.219	2.309	1.963	1.409
	Totaal baten	-2.804	-2.786	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	3.483	7.432	3.219	2.309	1.963	1.963
	Stortingen						
3.3.1	Resv. Woonbeleid	0	0	0	0	0	0
3.3.2	Resv. Woningbouw subsidies	0	2.775	0	0	0	0

3.3.2	Resv. Woningbouw	1.200	1.200	1.200	1.200	0	0
	Onttrekkingen						
3.3.1	Resv. Woonbeleid	-1.200	-920	-750	-750	-405	0
3.3.2	Resv. Woningbouw subsidies	0	-229	-285	-570	-571	-428
3.3.2	Resv. Woningbouw	-1.551	-8.019	-1.145	0	0	0
	Resultaat	**1.932**	**2.239**	**2.239**	**2.189**	**987**	**981**

3.4 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

Onze rol
De provincie is bevoegd gezag voor het goedkeuren van een Projectplan Waterwet, het bijbehorende milieueffectrapport en de omgevings- en natuurvergunning.
De provincie is bevoegd gezag voor het aanwijzen en normeren van regionale waterkeringen. De provincie houdt toezicht door middel van de jaarlijkse voortgangsrapportages over toetsing en verbetering van regionale waterkeringen door waterschappen.
De EU Richtlijn Overstromingsrisico's (EU-ROR) verplicht de provincie om data te beheren voor het maken van overstromingsscenario's. Dit doet de provincie samen met de waterbeheerders en het Rijk.

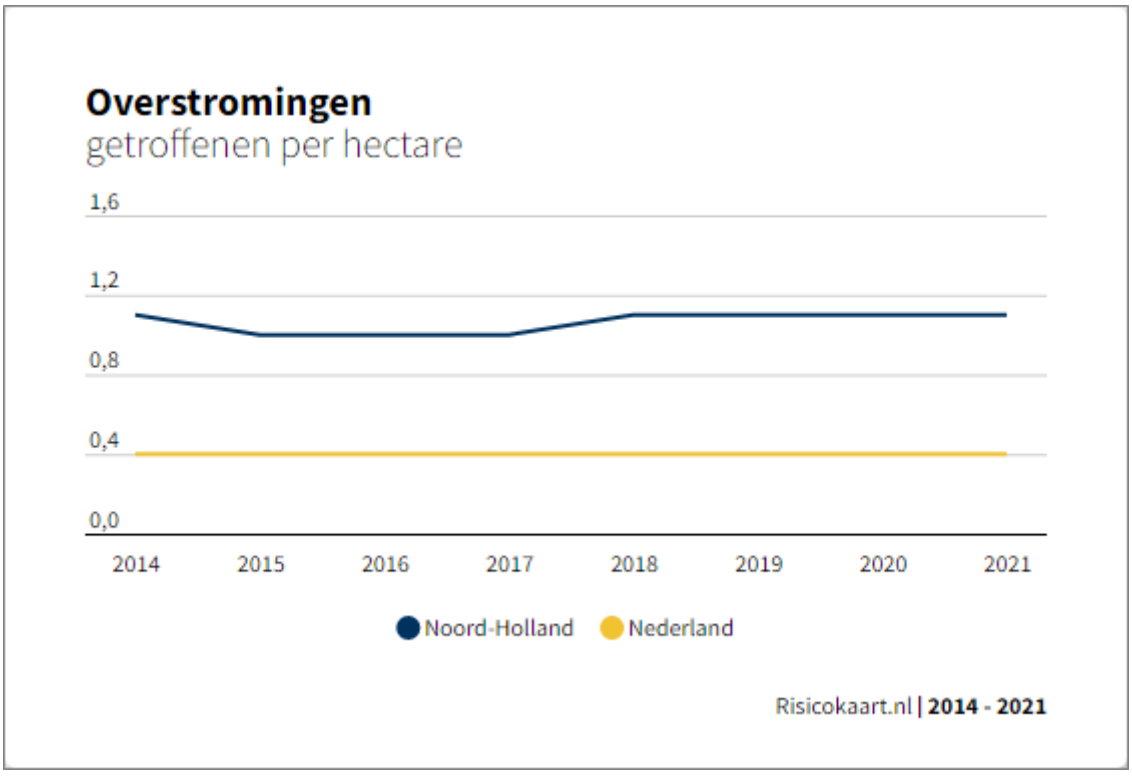
Samenwerkingspartners
Het Rijk, waterbeheerders, veiligheidsregio's en de andere provincies.

Prioriteiten

Zie voor prioriteiten de activiteiten die zijn geformuleerd onder 3.4.1, 3.4.2 en 3.4.3.

Koppeling met brede basismonitor

Overstromingskans



In Nederland worden 0,4 personen per hectare potentieel getroffen bij een overstroming van een middelgrote kans. In Zuid-Holland, Noord-Holland, Groningen, Utrecht en Zeeland worden meer personen per hectare getroffen bij een overstroming van een middelgrote kans dan gemiddeld in Nederland. Noord-Holland zit met 1,1 personen ook boven dit gemiddelde. Over de periode 2014 tot en met 2021 blijft het aantal getroffen personen stabiel.

Technische toelichting

Voor deze indicator wordt gekeken naar gebieden met een overstromingsrisico van hooguit eenmaal in een mensenleven (kans orde 1/100 per jaar – middelgrote kans). Om te komen tot het potentieel aantal getroffen personen is deze kaart samengevoegd met de bevolkingsdichtheid per hectare. Het gaat hier dus om het aantal personen per hectare dat een middelgrote kans heeft om getroffen te worden door een overstroming.

3.4.1 Kaders stellen voor regionale keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

Toelichting

De omgevingswaarden (de normen) voor de Regionale Keringen, die de provincie vaststelt en de verplichte jaarrapportages zijn opgenomen in de Omgevingsverordening. De acties uit de Visie op de Regionale Waterkeringen 2016, die de provincies samen met de waterschappen en Rijkswaterstaat heeft opgesteld, zijn verder uitgewerkt in het Ontwikkelprogramma Regionale Keringen IV (ORK IV). Onderwerpen zijn onder andere de zorgtaak, actualisatie van de normeringen, kennisontwikkeling ten aanzien van toetsing van dijken, kunstwerken en niet-waterkerende werken. De provincie participeert in het begeleidingsteam Visie van ORK IV.

De beheergebieden van de waterschappen overschrijden de provinciegrenzen. Om het toezicht per waterschap op eenzelfde manier invulling te geven, zijn er op het niveau West-Nederland afspraken gemaakt tussen drie provincies en acht waterschappen, vastgelegd in het Uitvoeringsbesluit regionale waterkeringen West-Nederland 2014. Ook in 2023 gaat het hierbij om afspraken over onder meer dijkverbeteringen, toetsregels en jaarrapportages. De provincie stuurt op actualiteit en ziet toe op de uitvoering van de afspraken. Er is vastgelegd dat na 2024 het Uitvoeringsbesluit zal worden herzien. Vanaf 2023 zal de Provincie Noord-Holland met de andere provincies en Waterschappen werken aan de uitwerking van een nieuw uitvoeringsbesluit.

In 2023 is specifiek aandacht voor de volgende activiteiten:

- Het verder afronden van de verkenning zorgplicht regionale keringen en wat dat kan betekenen voor de manier van verantwoording van de waterschappen richting de provincie;
- De normen van de regionale keringen worden opnieuw bekeken of ze nog voldoen. Dit is een traject die met de waterschappen is opgestart en dat ergens in 2025 zal zijn afgerond;
- Zorgen dat (potentiële) ruimtelijke ontwikkelingen een plek krijgen in het actueel houden van de normen van regionale keringen;
- Inhoudelijk en beleidsmatig bijdragen aan een overstromingsrisico gestuurd Amsterdam Rijnkanaal (ARK) en Noordzeekanaal gebied (NZK), door onder andere actief te participeren in de programma's "Kennisprogramma zeespiegelstijging Centraal Holland" en "Toekomstbestendig ARK-NZK".

3.4.2 Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

Toelichting

Coördinatie dijkversterkingsprocedures, goedkeuringsbesluiten dijkversterkingsplannen, opstellen programma's ruimtelijke kwaliteit
De provincie keurt op verzoek van waterkeringbeheerders een dijkversterkingsplan goed en verleent de bijbehorende natuur- en omgevingsvergunning. Op verzoek van de waterkeringbeheerders wordt het dijkversterkingsplan met de vergunningen gecoördineerd ter visie gelegd. Tegen het provinciaal goedkeuringsbesluit kan beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

- Provincie verwacht in 2023 Dijkversterkingsplan Durgerdam ter goedkeuring voorgelegd te krijgen;
- Provincie verwacht in 2022 Dijkversterkingsplan Katwoude ter beoordeling te hebben afgerond;
- De projectprocedure voor de dijkversterking Den Oever- Den Helder is in 2022 gestart en loopt door in 2023.

Mogelijk worden voor IJburg 2e fase en het Zeeburgereiland de projectbesluiten ter goedkeuring aan ons voorgelegd. Dit is afhankelijk van de voortgang van deze projecten.
In april 2020 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over de versterking van de Markermeerdijken tussen Hoorn en Durgerdam. In 2023 wordt verder gewerkt aan de realisatie van de meekoppelkansen zoals vastgelegd in 2021 (Samenwerkingsovereenkomst Markermeerdijken).

Uitvoeringsprogramma's ruimtelijke kwaliteit
Bij het versterken van dijken wordt ingezet op het toevoegen van extra ruimtelijke kwaliteit én op het oppakken van ontwikkelkansen in de aangrenzende gebieden. Hiermee willen we de regionale economie stimuleren en uitvoering geven aan andere ambities en transities zoals biodiversiteit, extra recreatieve mogelijkheden, nieuwe vormen van energie en ontwikkeling van cultuurhistorie en landschap.

De provincie adviseert en ondersteunt in 2023 initiatiefnemers die projecten ontwikkelen in relatie tot dijkversterkingen. Lopende ruimtelijke kwaliteitsprogramma's zijn: de Afsluitdijk, het eiland Marken en de Markermeerdijken. In 2021 zijn we, via een uitvoeringsregeling subsidies, met dertien regionale partijen begonnen met de uitvoering van het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam (APRKK Hoorn-Amsterdam). Het gaat hierbij om recreatie-, natuur- en cultuurhistorische projecten.

In 2023 verwachten wij dat de definitieve MIRT besluitvorming van het rijksproject Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) is afgerond. Dan kan de bestuursovereenkomst met RWS worden ondertekend. Daarmee wordt € 20 miljoen aan PAGW middelen van RWS definitief ingezet in de natuurprojecten van het APRK. Deze projecten zijn belangrijk voor de ecologische kwaliteit van het Markermeer-IJmeer.

Met het programma ruimtelijke kwaliteit dat is gekoppeld aan de versterking van de Afsluitdijk – het zogenoemde Uitvoeringsprogramma Afsluitdijk – wordt in 2023 verder uitvoering gegeven

aan de aanleg van de vismigratierivier. Daarnaast wordt de renovatie en uitbreiding van het Vlietermonument verder uitgevoerd door RWS.

In 2023 dragen we bij aan extra ruimtelijke kwaliteit. Dit zijn de meekoppelkansen als wandel- en fietspaden en dijkplaatsen Markermeerdijken, de Nieuwe Afsluitdijk, ecologische maatregelen Markermeer.

Bijdragen aan Deltaprogramma

In opdracht van de Deltacommissaris dragen wij in 2023 inhoudelijk bij aan het Deltaprogramma Kust en het Kennisprogramma Zeespiegelstijging (KPZSS). De provincie is lid van de Stuurgroep Deltaprogramma namens het Landelijk Overleg Kust (LOK). De provincie is voorzitter van het bestuurlijke LOK en de Landelijke Kennisgroep Kust (LKK). Daarnaast levert de provincie inbreng in het Deltaprogramma Waterveiligheid 2023 (evaluatie nationaal waterplan) en in de landelijke Programmacommissie Waterkeren.

In 2023 levert de provincie een inhoudelijke bijdrage aan de uitvoering van projecten die onder de kustvisie IJsselmeerkust 2021 tot uitvoering komen. Wij dragen bij aan onder meer het MIRT-onderzoek Wieringerhoek van het Rijk en verkennen waar meervoudig ruimtegebruik tot de mogelijkheden behoort. We stellen in 2023 kustvisies op voor de andere kusten van het IJsselmeergebied, samen met betreffende gemeenten, inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties, met de inzet van Identiteit Kustplaatsen.

In 2023 zal de nieuwe cyclus van ROR3 worden opgestart, waarin we als provincies verantwoordelijk zijn voor het genereren van overstromingsrisico en -gevaarkaarten in het kader van de Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR). We leveren dan ook de voorzitter van de Landelijke Database Overstromingen (LDO) alsmede vertegenwoordigen we de Provincies bij het opzetten van een Landelijke Voorziening Overstromingsinfomatie (LVO). In 2023 spelen deze activiteiten nadrukkelijk.

3.4.3 Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadaptatie

Toelichting

In 2023 werkt de provincie verder aan de in 2020 vastgestelde bouwsteennotitie klimaatadaptatie Noord-Holland. Hierin staan ook de verantwoordelijkheden en de thema's waarop de provincie haar eigen verantwoordelijkheid neemt en waarop ze de samenwerking zoekt met partners. Met de notitie geeft de provincie Noord-Holland uitwerking aan het bestuursakkoord Klimaatadaptatie dat in 2018 door alle koepels is ondertekend en geeft ze uitvoering aan de ambities voor klimaatadaptatie van de provinciale omgevingsvisie. Daarnaast worden in de notitie de extra financiële middelen voor klimaatadaptatie uit het coalitieakkoord gealloceerd.

De provincie werkt intensief samen met andere partijen om de doelstelling te behalen en is grotendeels ook afhankelijk van deze andere partijen.

Met de notitie is vastgesteld dat de extra financiële middelen voor klimaatadaptatie uit het coalitieakkoord worden ingezet om regionale partijen te stimuleren en te faciliteren en om een eigen verantwoordelijkheid te nemen daar waar de provincie die heeft.

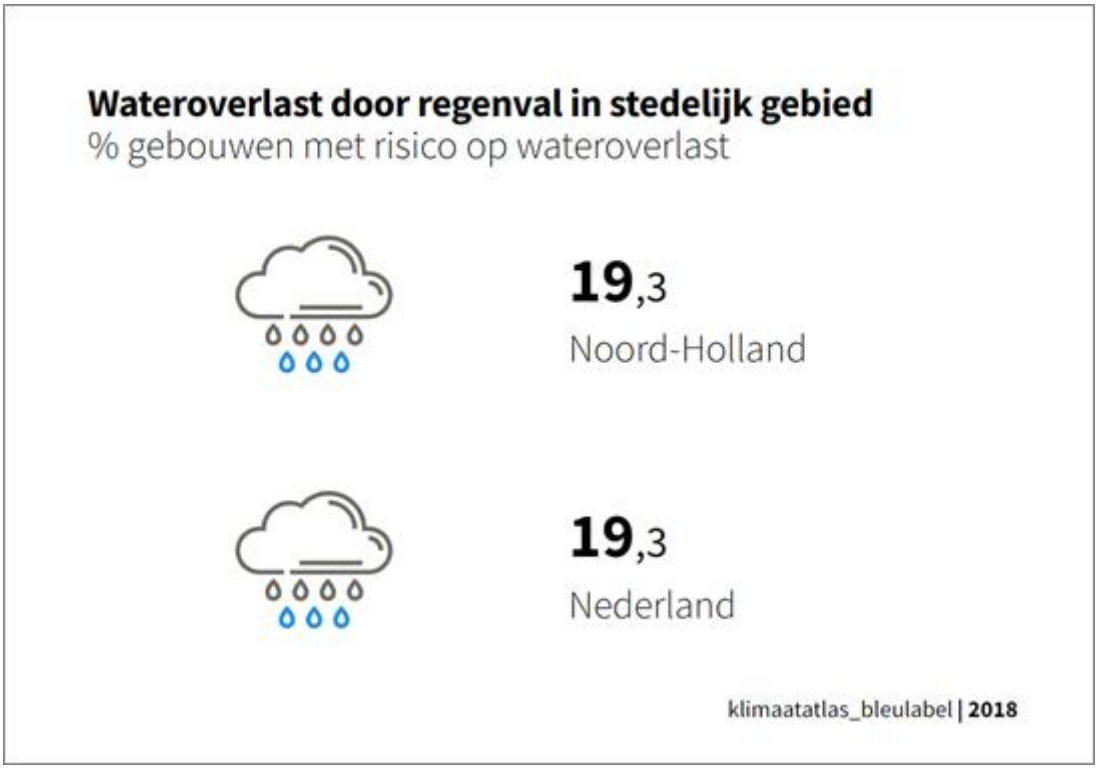
In 2023 worden regionale overheden verder gestimuleerd om klimaatadaptatie in de uitvoering mee te nemen door middel van de Uitvoeringsregeling klimaatadaptatie (€ 1,1 miljoen in 2023). Daarnaast wordt ook in 2023 € 175.000 aan middelen ingezet om eigen beleid verder vorm te geven en noodzakelijke kennis te verkrijgen.

In 2023 worden de ambities uit de notitie Klimaatadaptatie Noord-Holland voortgezet. De volgende activiteiten zijn voorzien:

- Aanvullen en inbrengen van kennis en expertise zeespiegelstijging en waterbeschikbaarheid in lopende gebiedsprogramma's;
- Ontwikkelen van een signaalkaart klimaatadaptatie met als doel beter duiden van de opgave klimaatadaptatie en het handelingsperspectief daarbij. De kaart is vooral voor eigen provinciaal beleid en handelen bedoeld, maar krijgt mogelijk een doorwerking in het ruimtelijke ordeningsbeleid van de provincie Noord-Holland;
- Participeren in diverse landelijke onderzoeksprogramma's klimaatadaptatie (Laag Nederland, Klimaatlandschappen);
- Vervolg Vitaal en Kwetsbaar, focus Noordzeekanaal en Kop van Noord-Holland klimaatstresstest Res'en;
- Deelnemen aan programma toekomstbestendig watersysteem ARK/NZKG;
- Voortzetten ondersteunen gemeenten bij het proces om invulling te geven aan aanvragen Impulsregeling Rijk, onder andere door de UvR klimaatadaptatie tot eind 2023 open te zetten;
- Opzetten nieuw beleid klimaatadaptatie (bouwsteennotitie loopt eind 2023 af) waarin ook waterbeschikbaarheid en wateroverlast wordt opgenomen.

Koppeling met brede basismonitor

Wateroverlast

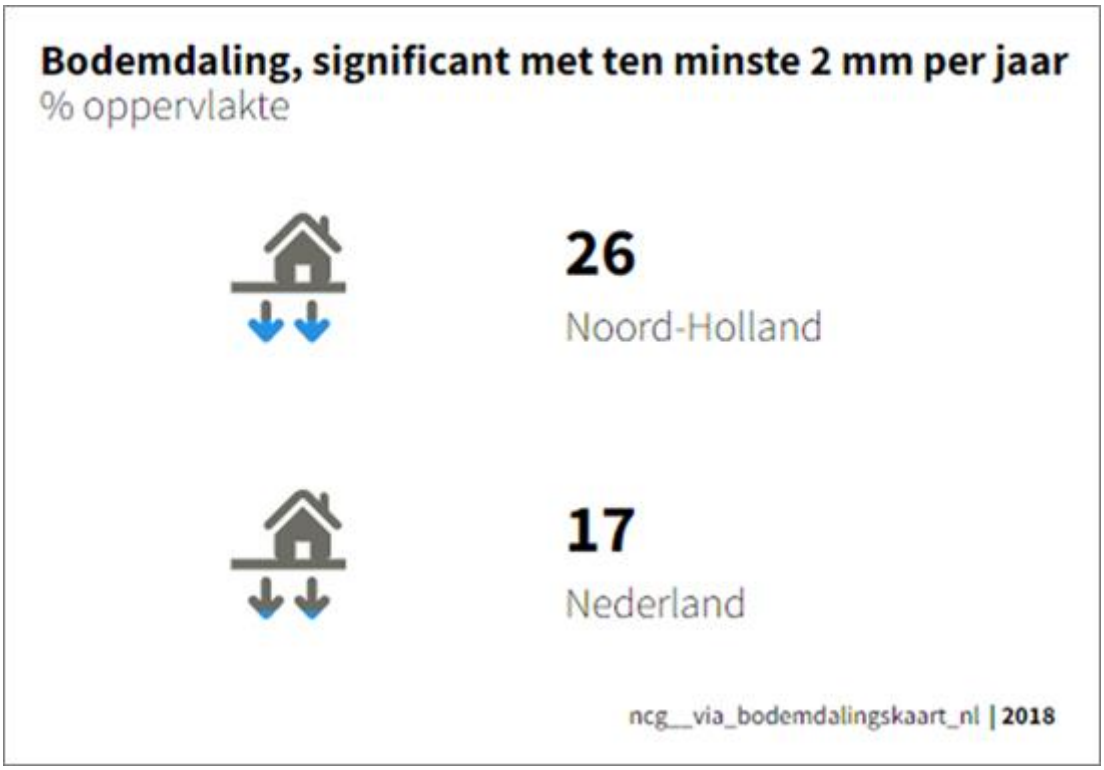


Het gaat in deze cijfers nadrukkelijk om de wateroverlast in bebouwd gebied. Daaruit volgt dat de percentages in de steden en het stedelijk gebied doorgaans hoger zijn dan in de bebouwde omgeving in het landelijk gebieden. Wateroverlast in het landelijk gebied, zoals water dat langer dan een dag op het maaiveld staat kan echter ook schade veroorzaken aan bijvoorbeeld gewassen en kan effect hebben op het grondgebruik. Dit laatste is nog geen onderdeel van deze indicator. In Noord-Holland loopt gemiddeld genomen 19,3% van de gebouwen het risico op wateroverlast bij hevige neerslag. In Nederland is dat gemiddelde hetzelfde. Deze indicator heeft alleen een meting voor 2018.

Technische toelichting

Het percentage gebouwen in stedelijk gebied waar de kans aanwezig is dat water het gebouw binnen loopt via de drempel bij een hevige bui van 100 millimeter in 2 uur.

Bodemdaling



Van de 12 provincies van Nederland treedt de ergste bodemdaling op in de provincie Groningen, gevolgd door de provincies Flevoland en Zuid-Holland. Na Zuid-Holland volgt Noord-Holland, waar 26% van het oppervlak te maken heeft met significante bodemdaling. In Nederland heeft 17% van het oppervlak te maken met significante bodemdaling. Deze indicator heeft alleen een meting voor 2018.

Technische toelichting

Binnen deze indicator is gekeken naar het percentage van het oppervlakte land dat te maken heeft met bodemdaling of -stijging. Dit wordt weergegeven in drie categorieën, namelijk een significante bodemdaling van ten minste 2 mm per jaar, niet significante bodemdaling of -stijging kleiner dan 2 mm per jaar en een significante bodemstijging van ten minste 2 mm per jaar. De bodemdaling of -stijging is bepaald over een periode van 3 jaar (mei 2015 – mei 2018).

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
3.4.1	Kaders stellen voor regionale keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit	274	531	531	508	507	505
3.4.2	Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit	2.819	2.301	1.219	770	769	767
3.4.3	Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadaptatie	1.086	2.256	2.116	630	629	626
	Totaal lasten	4.180	5.088	3.866	1.908	1.905	1.898
	Totaal baten	-587	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	3.593	5.088	3.866	1.908	1.905	1.905
	Stortingen						
3.4.2	Resv. Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	109	50	0	0	0	0
3.4.3	Resv. Klimaatadaptie	1.000	1.500	1.500	0	0	0
	Onttrekkingen						
3.4.2	Resv. Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen	-2.620	-1.524	-580	0	0	0
3.4.3	Resv. Klimaatadaptie	-787	-1.929	-1.634	-43	-43	-43
	Resultaat	**1.295**	**3.185**	**3.152**	**1.865**	**1.862**	**1.855**

3.5 Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren water

Onze rol
De opgave voor de provincie is om samen met andere partijen ervoor te zorgen dat het watersysteem duurzaam kan worden gebruikt voor onder andere drinkwaterbereiding, landbouw, natuur en recreatie. De provincie heeft daarbij kaderstellende en uitvoerende taken. Dit is uitgewerkt in Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 en Deltaprogramma Zoet Water 2021 -2027.

Samenwerkingspartners
Samenwerkingspartners zijn waterschappen, Rijkswaterstaat, gemeenten, drinkwaterbedrijven en maatschappelijke partijen zoals LTO en natuurbeheerders.

Prioriteiten

- Uitvoeren Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027.
- Uitvoeren Deltaprogramma Zoet Water 2022 – 2027

3.5.1 Schoon en voldoende grondwater bevorderen

Toelichting

Het beleid van de provincie is vastgelegd in Deelprogramma Grondwater van het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027. De ondergrond moet duurzaam worden gebruikt, onder andere voor drinkwater- en energievoorziening. Daarnaast moet het grondwaterbeheer worden afgestemd op de bestemming van gebieden. Uitputting en verzilting van grondwatervoorraden en verdroging van gebieden moet worden voorkomen. Met Deelprogramma Grondwater wordt invulling gegeven aan Europese verplichtingen die zijn vastgelegd in de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Grondwaterrichtlijn.

De provincie is specifiek bevoegd gezag voor het verlenen van vergunningen voor grondwateronttrekking voor drinkwatervoorziening, grote industrieën en bodemenergie. Via vergunningverlening, toezicht en handhaving wordt ervoor gezorgd dat de ondergrond optimaal wordt gebruikt. Daarnaast ondersteunt de provincie drinkwaterbedrijven bij het ontwikkelen en beschermen van nieuwe wingebieden en van technologieën zoals ondergrondse opslag van drinkwater en winning en zuivering van brak water. De provincie monitort de toestand van het grondwater met behulp van een provinciaal grondwatermeetnet.

Output 2023:

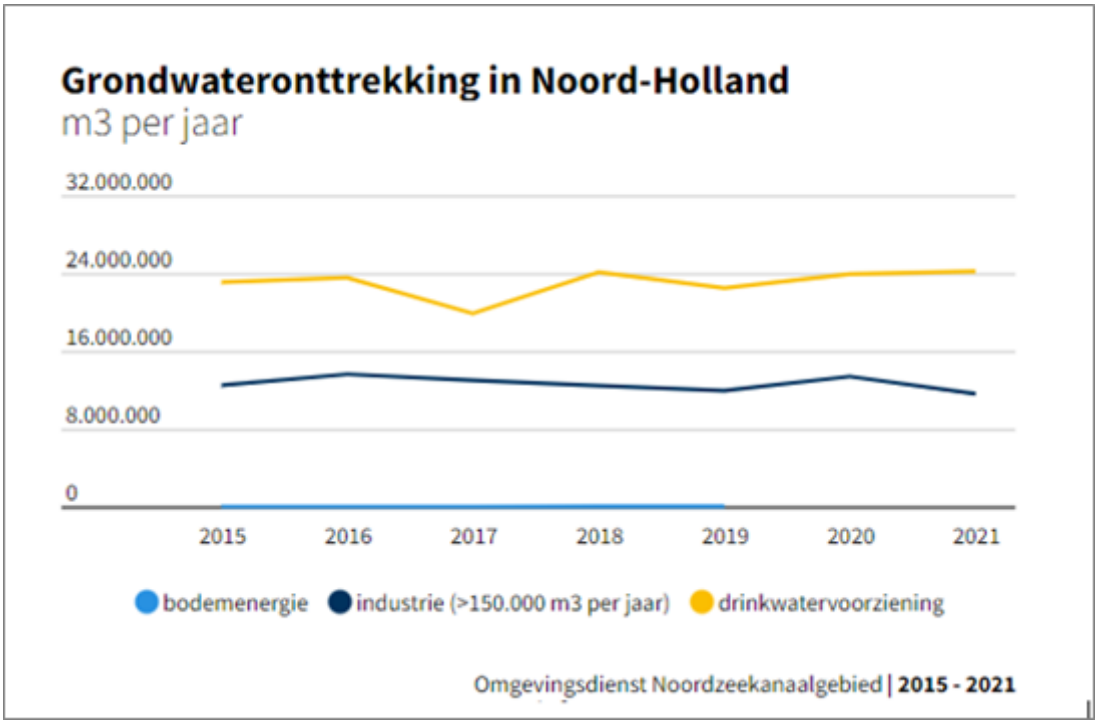
- uitvoeren grondwaterprogramma 2022-2027
- vergunningen
- grondwatermetingen

Prestatie indicator 3.5.1

	Meeteenheid	Gerealiseerd	Streefwaardes			
		2020	2023	2024	2025	2026
Vergunningverlening grondwateronttrekking	Aantal	45	50	55	60	65

Koppeling met brede basismonitor

Kwaliteit en kwantiteit grondwater



In de periode 2015 tot en met 2021 werd gemiddeld per jaar 23 miljoen m3 grondwater voor drinkwater onttrokken. Het aandeel van de grootste onttrekking hierin, de Amsterdamse Waterleidingduinen, bedroeg gemiddeld 48%. De jaarlijkse industriële grondwateronttrekking (>150.000 m3/jaar) is over de periode 2015 tot en met 2021 gemiddeld 13 miljoen m3 per jaar. Grondwater wordt in 2019 op 376 locaties gebruikt voor bodemenergie. De onttrekkingen voor bodemenergie zijn nagenoeg nul.

Technische toelichting

Grondwateronttrekking voor drinkwatervoorziening, industrie (>150.000 m3 per jaar) en bodemenergie. Het gaat hier om de netto grondwateronttrekking (onttrekking - infiltratie).

3.5.2 Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen

Toelichting

Kwaliteit oppervlaktewater/KRW
Op 31 januari 2022 is het Regionaal waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 vastgesteld, conform de wettelijke vereisten. Onderdeel hiervan is het deelprogramma oppervlaktewater. De

provincie stelt de ecologische doelen voor het regionale oppervlaktewater vast in het kader van de Kaderrichtlijn Water (KRW) en draagt bij aan een goede kwalitatieve toestand van oppervlaktewater. In het coalitieakkoord is € 21 miljoen uitgetrokken voor 'NNN, waterkwaliteit en bodemdaling'.

Voor waterkwaliteit zullen hieruit onder andere bestedingen worden gedaan voor de KRW-pilot, zoals genoemd in het coalitieakkoord en investeringen in het KRW-proof maken van de eigen provinciale vaarwegen. Dit budget is geplaatst bij OD 5.1.1. Bij OD 2.2.1 (VTH-taken uitvoeren en coördineren) is benoemd dat vanaf 2022 de formatie van de Omgevingsdienst NZKG structureel is uitgebreid voor de intensivering van de VTH-taken oppervlaktewater.

Zwemwater

De provincie wijst officiële zwemplekken aan, beoordeelt de veiligheid en informeert het publiek. Daarnaast stimuleert de provincie het ontwikkelen van nieuwe zwemplekken en het verbeteren van de waterkwaliteit met een subsidieregeling.

Zoetwater (zie ook OD 3.4.3)

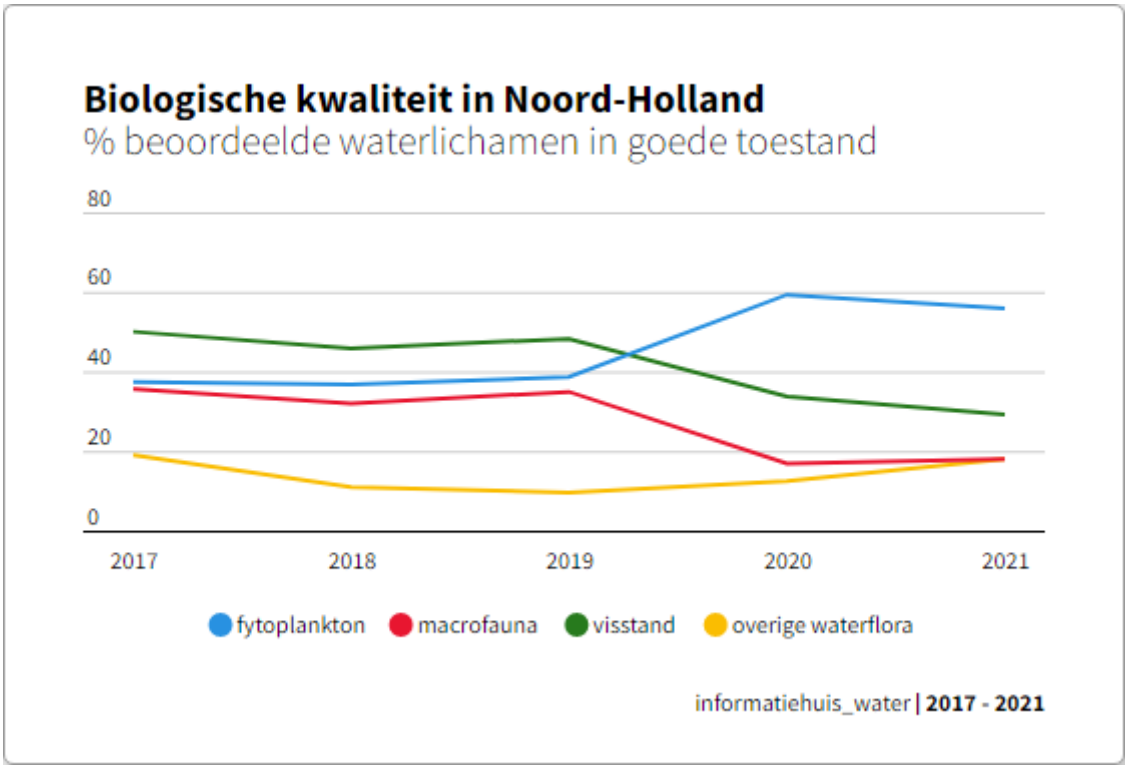
In september 2021 is het Deltaprogramma Zoetwater 2022-2027 vastgesteld.

Noord-Holland maakt deel uit van twee zoetwaterregio's (Noord- en West-Nederland) en per regio is een maatregelenpakket vastgesteld voor de komende planperiode. Alle maatregelen krijgen 25% (of 50% voor het bovenregionale zoutkarteringsonderzoek FRESHEM-NL) cofinanciering uit het Deltafonds. Wij dragen financieel bij aan enkele maatregelen die plaatsvinden in Noord-Holland. Deze maatregelen zullen komende zes jaar worden uitgevoerd.

Het budget hiervoor is afkomstig uit de voorziening grondwaterheffing en de reserve cofinanciering Waddenfonds. De afspraken over de uitvoering van de maatregelen worden in beide zoetwaterregio's dit jaar vastgelegd in een bestuursovereenkomst. De provincie draagt ook (jaarlijks) financieel bij aan de ondersteuning van de regio's en projecten als het Zoet Zout Knooppunt. In 2020 is een 3 jaar durende pilot grootschalige ondergrondse waterberging op Texel (Zoete Toekomst) gestart, gefinancierd door het Waddenfonds en agrariërs, gemeente, waterschap en provincie. Voor zoetwater zal bij de ruimtelijke inrichting meer rekening gehouden worden met waterbeschikbaarheid en met watervragende ontwikkelingen. Aan de uitvoering van het werkpogramma Deltaprogramma IJsselmeergebied (zoetwatervoorziening en veiligheid lange termijn) draag de provincie financieel bij.

Koppeling met brede basismonitor

Kwaliteit oppervlaktewater

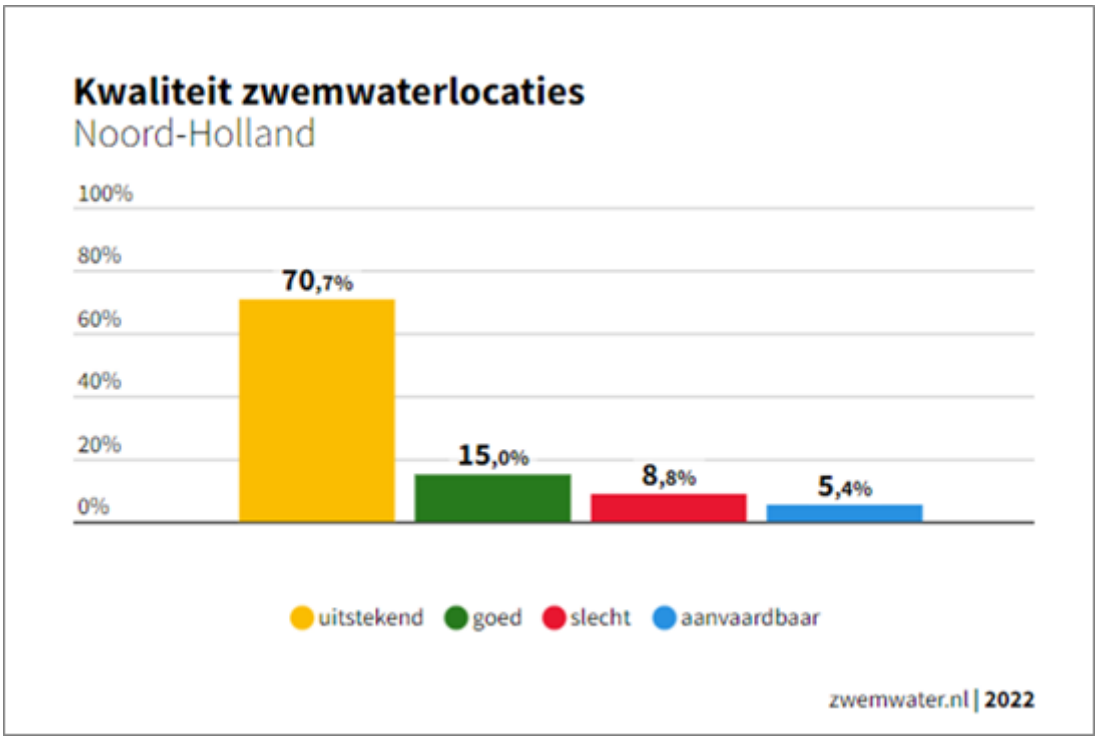


Bij geen van de 89 regionaal oppervlaktewaterlichamen in Noord-Holland zijn de KRW-doelen op basis van 'one out, all out-principe' bereikt. In 2021 voldeed 18% van de oppervlaktewaterlichamen voor macrofauna, 18% voor overige waterflora, 29% voor vis en 55% voor fytoplankton. Het percentage oppervlaktewaterlichamen in Noord-Holland dat goed scoort voor macrofauna is na 2019 afgenomen. Voor overige waterflora is het percentage afgenomen tussen 2017 en 2019, maar neemt sinds 2019 weer toe. Voor vis is het percentage sinds 2017 aan het afnemen. Voor fytoplankton is het percentage na 2019 juist gestegen.

Technische toelichting

Het percentage van de oppervlaktewaterlichamen dat een goede toestand heeft op het gebied van vier biologische kwaliteitselementen: vis, macrofauna (ongewervelde organismen die in zoetwater leven), overige waterflora (waterplanten) en fytoplankton (plantaardige deel van plankton, zoals algen en wieren).

Kwaliteit van zwemwater



Noord-Holland heeft ongeveer 150 officieel aangewezen zwemwaterlocaties in open water. Wanneer de kwaliteit van de aangewezen zwemlocaties van de binnenwateren en kustwateren in Noord-Holland samen wordt bekeken scoort in 2022, 71% van de locaties uitstekend, 15% goed, 9% aanvaardbaar en 5% slecht.

Technische toelichting

Gemiddelde zwemkwaliteit voor de gezondheid van de zwemmer van de locaties in kust- en overgangswateren en meren en rivieren, volgens de normen van de vigerende EU-zwemwaterrichtlijn.

3.5.3 Waterrecreatie stimuleren

Toelichting

Een waterrijke provincie als Noord-Holland biedt veel mogelijkheden voor recreatie op en aan het water. Deze mogelijkheden willen we benutten. Ons beleid voor waterrecreatie is vastgelegd in de Visie op de Waterrecreatie Noord-Holland 2030, 'Water, bron van recreatie'. Deze visie is vastgesteld door Provinciale Staten op 3 oktober 2016. Aan de visie is een uitvoeringsagenda gekoppeld voor de periode 2021-2025. Voor de uitvoering van de visie en het uitvoeringsprogramma is de reserve waterrecreatie beschikbaar. In 2023 zal de focus op de volgende punten liggen:

- evaluatie uitvoeringsagenda waterrecreatie 2021-2025;
- het realiseren van de zogeheten aquapunctuurpunten (beschreven in de visie) en meekoppelkansen bij (provinciale) projecten en bij beheer en onderhoud van ons eigen provinciaal areaal;

- het voortzetten van de drie subsidieregelingen die zich de afgelopen jaren mochten verheugen in grote belangstelling: de subsidieregeling voor kleinere pleziervaart, de subsidieregeling kleine voorzieningen en diensten en de subsidieregeling duurzaamheid en innovatie;
- het uitvoeren van de afspraken over de aanpak van de waterplantenproblematiek in het zuidelijke deel van het IJsselmeergebied;
- het realiseren van locaties voor watergebonden durfsporten;
- het stimuleren van innovatie, duurzaamheid (waaronder pilot loodvrij vissen) en toegankelijkheid voor mensen met een handicap.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
3.5.1	Schoon en voldoende grondwater bevorderen	867	945	945	922	921	919
3.5.2	Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen	1.175	1.806	969	906	905	903
3.5.3	Waterrecreatie stimuleren	1.662	2.673	1.969	1.942	1.201	1.186
	Totaal lasten	3.704	5.424	3.883	3.770	3.027	3.008
	Totaal baten	-1.389	-2.376	-1.239	-1.300	-1.300	-1.300
	Saldo van baten en lasten	2.315	3.048	2.644	2.470	1.727	1.727
	Stortingen						
3.5.3	Resv. Waterrecreatie	1.562	1.562	1.562	1.562	2.000	2.000
	Onttrekkingen						
3.5.3	Resv. Waterrecreatie	-1.442	-2.097	-1.393	-1.393	-653	-640
	Resultaat	**2.435**	**2.513**	**2.813**	**2.639**	**3.074**	**3.068**

Programma 4 Bereikbaarheid

Doelenboom

4. Bereikbaarheid
4.1 Mobiliteitsbeleid en –strategie opstellen en uitvoeren
4.1.1 Mobiliteitsbeleid en –strategie opstellen
4.1.2 Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren
4.1.3 Investeringsstrategie en meerjarenprogramma's prov. infrastructuur opstellen
4.2 Openbaar vervoer waarborgen
4.2.1 OV-concessies beheren en verlenen
4.3 Gebruik infrastructurele netwerken optimaliseren
4.3.1 Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren
4.3.2 Centrales beheren en in stand houden
4.4 Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen
4.4.1 Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen
4.4.2 Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren
4.4.3 Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren
4.4.4 Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren
4.4.5 Infrastructuur beheren en in stand houden
4.4.6 Vaarwegen beheren en in stand houden
4.4.7 Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

Maatschappelijk doel

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. De provincie helpt ze die bestemming slim, schoon en veilig te bereiken. Duurzame bereikbaarheid en verstedelijking is een belangrijke opgave voor de provincie Noord-Holland. Tot 2030 moeten in Noord-Holland namelijk 183.600 woningen worden gerealiseerd. Daarnaast moet ook de groei van de werkgelegenheid worden gefaciliteerd. Dit leidt tot meer mobiliteit met allerlei consequenties voor de verschillende beleidsopgaven.

In de Omgevingsvisie is vastgelegd dat de provincie streeft naar balans tussen leefbaarheid en economische groei en daarbij aandacht heeft voor klimaat, gezondheid en veiligheid, biodiversiteit en natuur, verduurzaming van de economie, verstedelijking, duurzame mobiliteit, het landschap en de energietransitie. De sterke groei van het aantal inwoners en banen, de grote woningbouwopgave en de groei van de economie op steeds geconcentreerdere plaatsen in vooral de Metropoolregio, leidt tot een grote toename van verkeer. Mobiliteit kan en moet een bijdrage leveren aan vrijwel alle opgaven waar wij voor staan. We zetten daarom als provincie in op de mobiliteitstransitie:

- het zoveel mogelijk voorkomen (van groei) van mobiliteit door mobiliteitsmanagement (stimuleren thuiswerken en reizen buiten de spits) en door woningen, werkgelegenheid en voorzieningen dicht bij elkaar te concentreren;

- het verduurzamen van mobiliteit, door reizigers te stimuleren om zoveel mogelijk van duurzame modaliteiten gebruik te maken, zoals openbaar vervoer en fiets;

- het verduurzamen van het gemotoriseerd verkeer, door de inzet op zero emissie mobiliteit, minder hinder door verkeer, beter benutten van beschikbare capaciteit en het verbeteren van de verkeersveiligheid;

- door te investeren in grote onderhouds- en vervangingsopgave voor het provinciale wegennet en door veiligheidsknelpunten op te lossen.

Het is daarbij van belang om te sturen op de samenhang tussen de modaliteiten lopen, fiets, openbaar vervoer (OV), spoor, (vracht)auto, binnenvaart en multimodale verplaatsingen. Vervolgens is het ook van belang om een goede samenhang te borgen tussen de verschillende programma's, processen en projecten waar de provincie zelf uitvoering aan geeft of in regionaal verband in participeert. Daarin worden keuzes gemaakt en komt beleid tot uitvoering. Dit vergt een goede samenwerking tussen de verschillende directies en sectoren binnen de provincie, maar ook met onze regionale partners. In deze integrale afstemming en samenwerking geven we de ambities uit het coalitieakkoord een plek.

Het werken aan de mobiliteitstransitie doet de provincie Noord-Holland vanuit verschillende rollen. Als partner stimuleert zij andere wegbeheerders (met bijvoorbeeld subsidies) te werken aan bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven op hun areaal. In de rol van initiatiefnemer ontwikkelt de provincie beleidskaders en investeert zij in kennisontwikkeling, innovatie, gedrag, transformatie van infrastructuur en nieuwe infrastructuur. In de rol van concessiebeheerder waarborgt de provincie de inzet van het openbaar vervoer (busvervoer). Tot slot onderhoudt de provincie haar infrastructuur en optimaliseert zij het gebruik daarvan, onder meer door gebruik te maken van beschikbare innovaties (zoals Smart Mobility). Werken aan infrastructuur doet de provincie duurzaam, indien redelijkerwijs haalbaar.

Het onderhouden, vervangen en het verbeteren van provinciale infrastructuur wordt geprogrammeerd in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Provinciale Staten stellen de promoties naar volgende projectfasen vast. Om verbinding tussen de inhoud van de projecten en de dekking van de kosten te behouden, wordt het iMPI voorafgaand aan de begroting behandeld in dezelfde Statenvergadering.

Bij de besluitvorming over onderhoud en investeringen in infrastructuur, worden de langetermijneffecten op de provinciale begroting betrokken. Het oplossen van financiële problemen vraagt daarbij onze aandacht. De beschikbare financiële ruimte voor het doen van investeringen in provinciale infrastructuur loopt namelijk terug. Door de enorme inflatie in 2021 en 2022 is deze opgave verder toegenomen. In 2022 zijn hiervoor scenario's ontwikkeld en deze gaan een rol spelen in de kaderbrief over het begrotingsjaar 2024. Ook de inspanningen van concessieverleners en -houders voor het openbaar vervoer zijn gericht op een financieel gezonde bedrijfsvoering, rekening houdend met een gewijzigde vervoervraag in de nasleep van de coronacrisis.

Wettelijk beleidskader

- Omgevingswet (2016)
- Wet Personenvervoer 2000
- Wegenverkeerswet (1994)
- Wegenwet (1930)

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie NH2050
- Perspectief Mobiliteit
- Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020 - 2023
- 3._Regionaal_Mobiliteitsprogramma_versie_15_april_2021.pdf (samenbouwenaanbereikbaarheid.nl)
- Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi)
- Beleidskader Verkeersmanagement 2015-2020
- Focus Smart Mobility 2022-2025
- Actieplan geluid
- Visie OV2020
- Perspectief Fiets

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Werkgeversaanpak

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
4.1	Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen en uitvoeren	28.314	4.002	24.312	19.280	9.140	14.173
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	61.163	0	61.163	8.825	67	52.405
4.3	Gebruik infrastructurele netwerken optimaliseren	33.552	1.763	31.789	0	0	31.789
4.4	Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen	116.026	15.669	100.357	47.928	48.765	101.194
	Totaal	**239.055**	**21.434**	**217.621**	**76.033**	**57.972**	**199.560**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel
4	4.2.1	Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.	Ontwikkelen van een beter mobiliteitsbeleid van de leden en het realiseren van een doeltreffend en efficiënt openbaar vervoer voor de reiziger.
4	4.3.1	Beheersregeling Amstel	Beheer van de Amstel is overgedragen van de provincie aan het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek.

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

4.1 Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen en uitvoeren

Onze rol

Als uitwerking van de Omgevingsvisie Noord-Holland hebben Provinciale Staten in 2021 het Perspectief Mobiliteit Noord-Holland vastgesteld. Hierin staat dat de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid leidt tot meer mobiliteit, meer vraag naar energie en meer uitstoot van schadelijke stoffen. Terwijl de bereikbaarheid op bepaalde plekken nu al onder druk staat en er een (grote) opgave is om de mobiliteit te verschonen en de leefbaarheid te verbeteren. Belangrijke constatering in het Perspectief Mobiliteit is dan ook dat de groeiende mobiliteitsbehoefte alleen maar gefaciliteerd kan worden als verkeersdeelnemers zich op een meer duurzame, slimme en veilige manier verplaatsen. Om dat te bereiken zetten we in op een mobiliteitstransitie van verminderen, veranderen en verbeteren. Dit doen we samen met de regio onder het motto ‘Slim, schoon en veilig’. Alle werkzaamheden van de provincie Noord-Holland op het gebied van Mobiliteit passen binnen dit perspectief.

Samenwerkingspartners

De provincie werkt aan de mobiliteitsopgaven voor haar inwoners en reizigers. Daarom werken we intensief samen met andere overheden, zoals de rijksoverheid, gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Waterschappen. Maar ook met organisaties die belangen vertegenwoordigen in de wereld van de mobiliteit (zoals de ANWB en de Fietsersbond). Op landelijk niveau werken we met het Rijk en mede-provincies samen in het IPO en DOVA (samenwerkingsverband van decentrale OV autoriteiten), het Nationaal Openbaar Vervoerberaad (NOVB) en aan nationale bestuurstafels (fiets, OV en Spoor, verkeersveiligheid en mobiliteit).

Prioriteiten 2023

- Vaststellen en (doorgaan met) uitvoeren Regionale Agenda’s Mobiliteit (per regio);
- Deelname in/aan het Rijk-regio programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid MRA (SBaB);
- Deelname aan MRA samenwerking (o.a. relatie met MRA Verstedelijkingsstrategie);
- Nader vormgeven Mobiliteitstransitie in Noord-Holland (o.a. via Regionale Agenda’s Mobiliteit en SBaB);
- Uitvoeren Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) Noord-Holland en Flevoland (klimaatakkoord);
- Uitvoeren van de regionale agenda’s en uitvoeringsprogramma’s op het gebied van verkeersveiligheid, smart mobility, logistiek, actieve mobiliteit en openbaar vervoer;
- Actualiseren van de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi).

Omgevingsfactoren

Voor een groot deel zijn we voor het realiseren van maatregelen afhankelijk van (co)financiering door het Rijk en Europa. Dit kunnen middelen zijn uit het Mobiliteitsfonds (de reservering van € 1,5 miljard voor doortrekken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp is vanuit het Nationaal Groeifonds overgeheveld naar het Mobiliteitsfonds), maar bijvoorbeeld ook fondsen van BZK voor (versnellen) woningbouwopgaven of realiseren van klimaatdoelen. Met name de middelen die het nieuwe kabinet heeft gereserveerd voor de woningbouw- en mobiliteitsopgaven en voor de klimaatopgaven, zijn hier van belang. De provincie zoekt hiervoor nauwe samenwerking met de

gemeenten, onder andere binnen de MRA. Die samenwerking moet leiden tot afspraken in het overleg met de minister (Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en Bestuurlijk Overleg MIRT).

4.1.1 Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen

Toelichting

Het Perspectief Mobiliteit geeft een overzicht van het beleid van de provincie op het gebied van Mobiliteit en de samenhang daartussen. Het Perspectief Mobiliteit legt daarbij de verbinding met andere opgaven, zoals verstedelijking, energietransitie, klimaat en is de kapstok voor het uitwerken van het beleid naar strategische agenda's en (vervolgens) uitvoeringsprogramma's.

We geven ons beleid op het gebied van Mobiliteit vorm samen met de regio's. In 2023 richten wij ons in ieder geval op de volgende samenwerkingsverbanden:

- Platform Mobiliteit: één van de drie MRA Platforms, waarbij gesproken wordt over de uitvoering van de MRA Agenda;
- Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB): het Rijk-Regio samenwerkingsprogramma binnen de MRA;
- Samenwerking in deelregio-verband. In alle deelregio's van de provincie worden Regionale Agenda's Mobiliteit opgesteld. Hierin maken we samen met de regio afspraken waar we de komende jaren op inzetten. Deze afspraken bespreken we in de Provinciale Verkeer en Vervoerberaden (PVVB-en). Voor de regio's die vallen binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam stellen we de regionale agenda's mede op in samenspraak met de Vervoerregio.

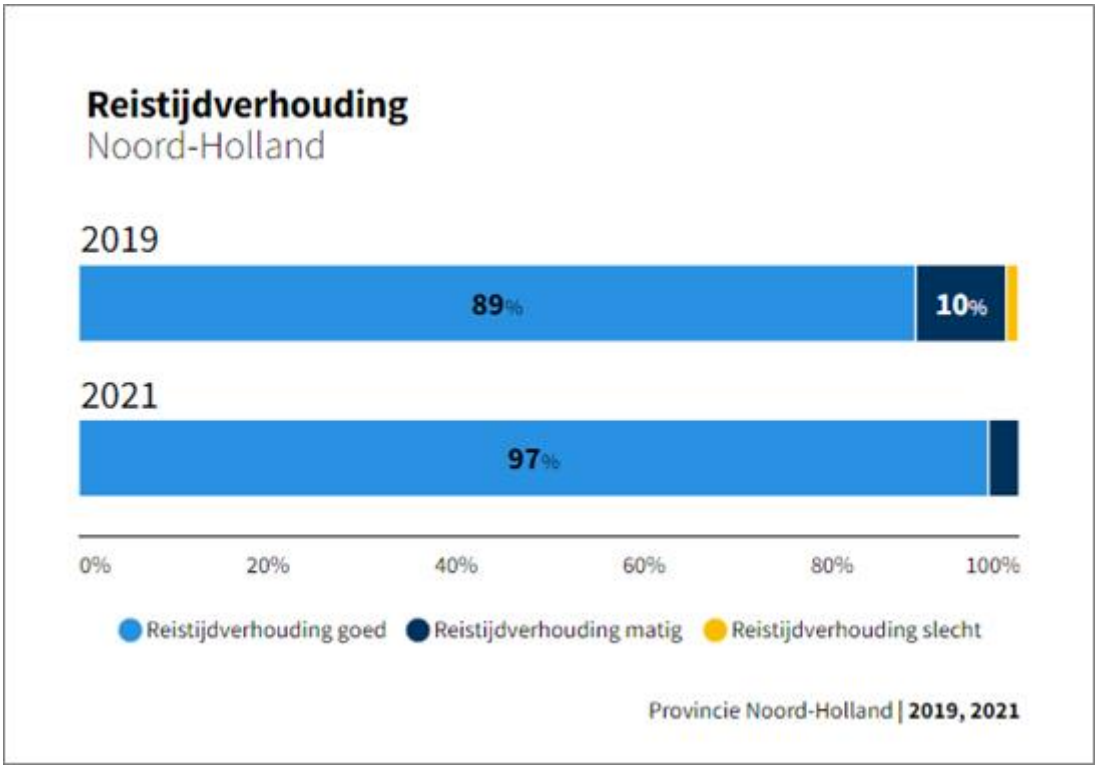
Voor het samenwerkingsprogramma SBaB werken wij in 2023 aan:

- de verdere voorbereiding van de formele startbeslissing voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp;
- het uitwerken van het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB 2040), onder andere richting de deelregio's;
- een ontwikkelstrategie voor de Amsterdam Bay Area;
- het uitvoeringsprogramma SBaB 2021-2023 (onder andere minder verkeershinder, mobiliteitsmanagement werkgevers- en onderwijsaanpak);
- het Programma Bereikbare Steden, waarin we afspraken maken met het Rijk over de rijksbijdrage aan het aanpakken van mobiliteitsknooppunten.

Al deze maatregelen worden de komende jaren meegenomen in de voorbereiding op het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT en het BO Leefomgeving.

Koppeling met brede basismonitor

Reistijdverhouding

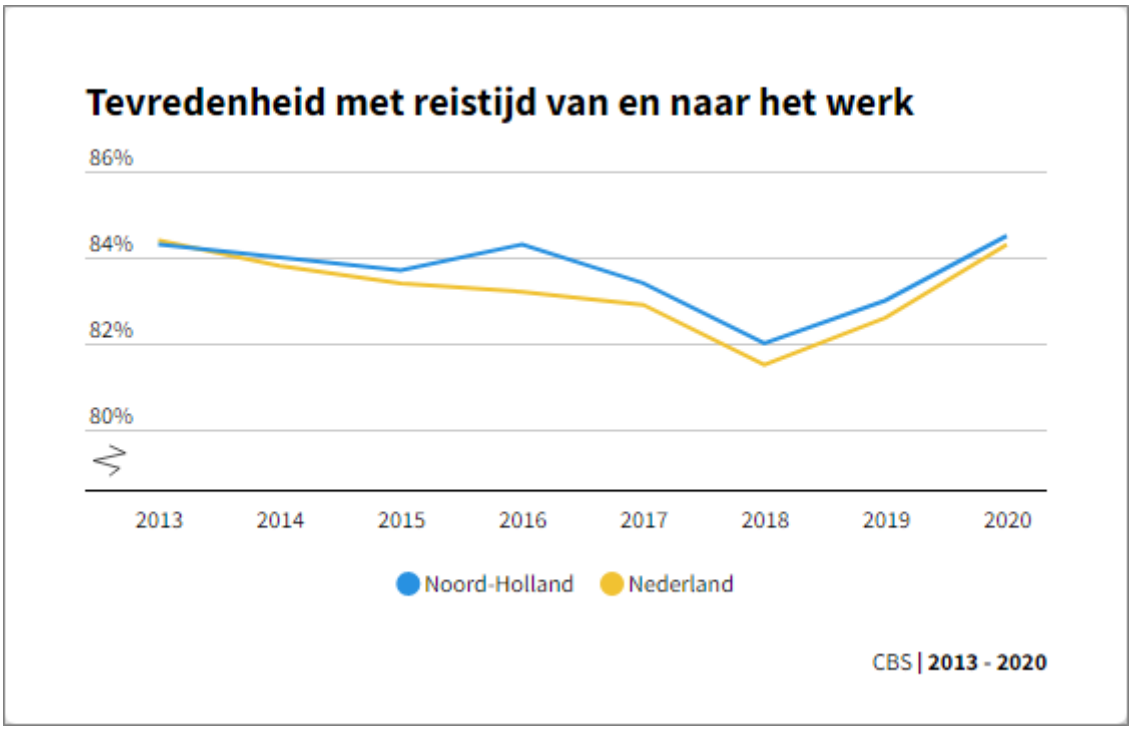


De doorstroming op provinciale wegen is een belangrijk onderdeel van het provinciaal beleid. De reistijdverhouding zegt iets over de gemiddelde vertraging in de spits op onze provinciale wegen. Hoe hoger het percentage 'goed', hoe meer trajecten in het gebied goed scoren. De doorstroming op de provinciale wegen is in 2021 verbeterd in vergelijking met 2019. Vanwege corona hebben meer mensen thuisgewerkt in 2021 en dat is de doorstroming ten goede gekomen.

Technische toelichting

De indicator geeft het percentage weer van de provinciale wegen waar de reistijdverhouding als goed/matig/slecht wordt beoordeeld. De huidige grenswaarde hiervoor is 1,50. In dat geval is de vertraging in de spits maximaal 50% van de minimale reistijd op (zeer) rustige momenten. Een traject scoort 'slecht' als de extra reistijd gemiddeld meer dan twee keer de normale/minimale reistijd is (de grenswaarde hiervoor is dus 2,00).

Tevredenheid met reistijd van en naar het werk



Het percentage inwoners van Noord-Holland dat tevreden is met de reistijd van en naar werk, ligt dicht bij het percentage voor heel Nederland (beide rond de 84%) en ontwikkelt zich hetzelfde. Sinds 2018 is een stijging te zien na een daling vanaf 2016.

Technische toelichting

Deze indicator bevat gegevens uit een steekproef van personen van 18 jaar en ouder, waarbij respondenten op een schaal van 1 tot en met 10 konden aangeven in welke mate ze tevreden zijn met de reistijd van en naar het werk. Een 1 staat daarbij voor volledig ontevreden, een 10 voor volledig tevreden. Een score van 7 tot en met 10 wordt geclassificeerd als tevreden.

4.1.2 Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren

Toelichting

In 2023 gaan we verder met het opstellen van de Regionale Agenda's Mobiliteit en maken we een begin met de uitvoering van deze agenda's.

Acties die we in 2023 samen met partners oppakken zijn onder andere:

- Uitwerking van maatregelen uit het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) en de Focus Smart Mobility;
- Verbeteren van het fiets- en voetgangersnetwerk langs de actielijnen van de Actieagenda Actieve Mobiliteit (AAM) en als uitwerking van het Nationaal en Regionaal Toekomstbeeld fiets (NTF en RTF);
- Uitvoeren projecten uit het programma OV-Knooppunten en Ketenaanpak, zie ook operationeel doel 3.2.1 (bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens);

- Uitvoeren onderzoeksagenda provincie Noord-Holland vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040;
- Actualiseren en uitvoeren Regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid;
- Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MpvE's) opstellen bij gebiedsontwikkeling.
- Werkgeversaanpak uitbreiden naar heel Noord-Holland;
- Plannen voor Zero Emissie (ZE), laadinfra MRA-E, waterstof, agenda slimme en schone logistiek verder uitwerken.

De voortgang van al deze acties valt of staat, voor wat de uitvoering betreft, voor een belangrijk deel met de inzet van gemeenten. Denk bijvoorbeeld aan de grotere CO2-reductie maatregelen zoals het instellen van ZE-zones, het verlagen van parkeernormen en verhogen van parkeertarieven, het introduceren van deelmobiliteitssystemen en logistieke- en mobiliteitshubs of het faciliteren van de overgang naar schonere vormen van energie. De inzet van gemeenten is ook nodig voor het op orde krijgen van de mobiliteitsdata voor Smart Mobility toepassingen, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de aanleg en verbetering van netwerken voor actieve vormen van mobiliteit. De provincie gaat in gesprek met gemeenten en probeert te inspireren en te stimuleren. De provincie pakt hierin haar rol door kennisdeling, het aan elkaar verbinden van partijen, waar nodig en mogelijk beschikbaar stellen van middelen en door efficiënte vormen van samenwerking met de gemeenten en andere partners. Hierin schuilt de capaciteit van gemeenten als risico.

Bij actieve mobiliteit geven we prioriteit aan de aanleg en verbetering van doorfietsroutes, zoals de doorfietsroute Kennemerland, die de IJmond verbindt met Zuid-Kennemerland. Regionale doorfietsroutes leveren een grote bijdrage aan de slim, schoon en veilig doelstellingen en scheppen tegelijkertijd ruimte voor de gewenste verstedelijking. De provincie heeft hierbij enerzijds een regierol en waar het provinciale netwerken betreft, ook een uitvoerende rol. Daarnaast zetten we in op de verbetering van andere fiets- en voetgangersnetwerken, zoals recreatieve routes en het optimaliseren van de ketenreis. Bijvoorbeeld door de aanleg van extra fietsparkeerplekken bij R-net haltes, de realisatie van regiohubs in de Gooi & Vechtstreek en de uitvoering van (andere) projecten uit het programma OV-knooppunten, zie ook operationeel doel 3.4.1.

Bij het verbeteren van het netwerk voor actieve vormen van mobiliteit en andere netwerken gaat speciale aandacht uit naar de verkeersveiligheid. Dit doen we onder het motto 'op weg naar 0 verkeersslachtoffers in 2050'. Om dit te bereiken stellen we samen met de gemeenten en andere belangrijke partners, zoals de politie, meerjarige uitvoeringsprogramma's op. Deze uitvoeringsprogramma's zijn enerzijds gericht op infrastructurele maatregelen (waaronder ons eigen areaal) en anderzijds op het bevorderen van verkeersveilig gedrag. De uitvoering hiervan ondersteunen we met het inwinnen van data, het vertalen hiervan naar verkeersveiligheidsrisico's, het delen van kennis hierover en het verstrekken van subsidies.

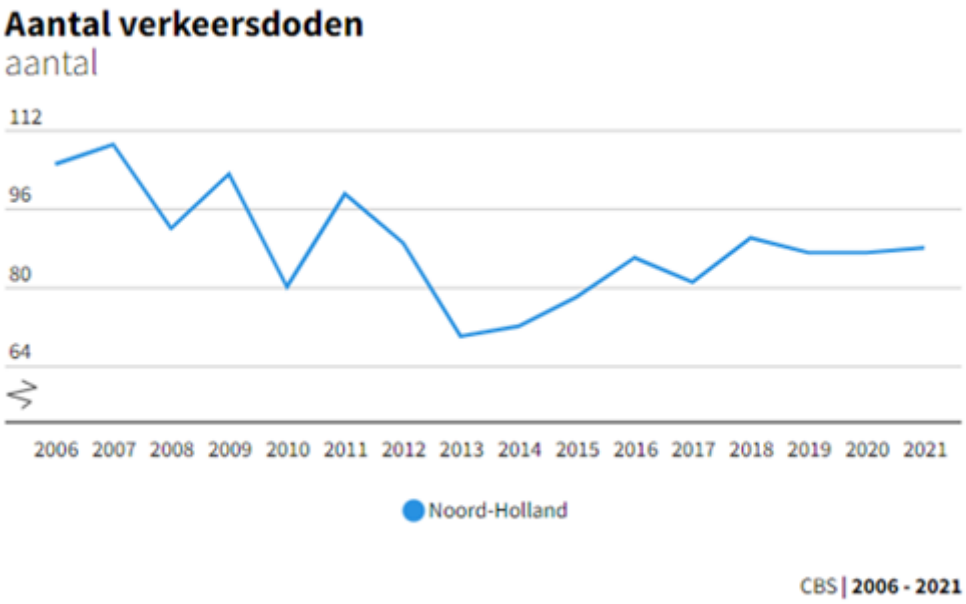
Wij willen de gecombineerde subsidieregeling voor verkeersveiligheid en fietsbereikbaarheid voortzetten (€ 10 miljoen). Dit gebeurt in nauwe samenhang met de subsidieregelingen voor recreatieve verbindingen. De subsidieregeling 'gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid' continueren we met ruim € 3,1 miljoen. Daarnaast is er nog de subsidieregeling voor het specifieke fietsveiligheid bij ouderen project 'Doortrappen' (€ 100.000,-).

De OV- en ketenaanpak (ketenreis) werken we uit in drie richtingen: netwerken, knopen en vervoer. Dit doen we in samenhang en afstemming met het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB 2040) van de MRA en het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVT). Samen met de regionale partners werken wij binnen onze verantwoordelijkheden enkele voorstellen uit die zijn opgenomen in het ROVT. Deze zijn ontwikkeld vanuit een integrale blik op het OV-netwerk (treinen, metro's, trams en bussen). De focus in het ROVT ligt in 2023 op de studies in de Gooi en Vechtstreek. Daarbij kijken we specifiek naar het opwaarderen van de busverbindingen Amsterdam – 't Gooi over de A1 en een HOV-verbinding Hoofddorp – Uithoorn – Hilversum/Breukelen. Daarnaast vindt nadere uitwerking plaats van de ambities in Noord Holland Noord en mogelijk ook nog Zuid-Kennemerland /IJmond.

Voor OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol Amsterdam Almere Lelystad) zijn bij de provincie in 2023 OV SAAL inpassingsgelden gereserveerd voor gemeente Gooise Meren (€ 2,95 miljoen) en Hilversum (€ 3,75 miljoen). We gaan samen met NS en de regio aan de slag met het opstellen en uitvoeren van acties die voortkomen uit de actieprogramma's voor de spoorcorridors in Noord-Holland. Samen vormen deze de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland.

Koppeling met brede basismonitor

Verkeersveiligheid

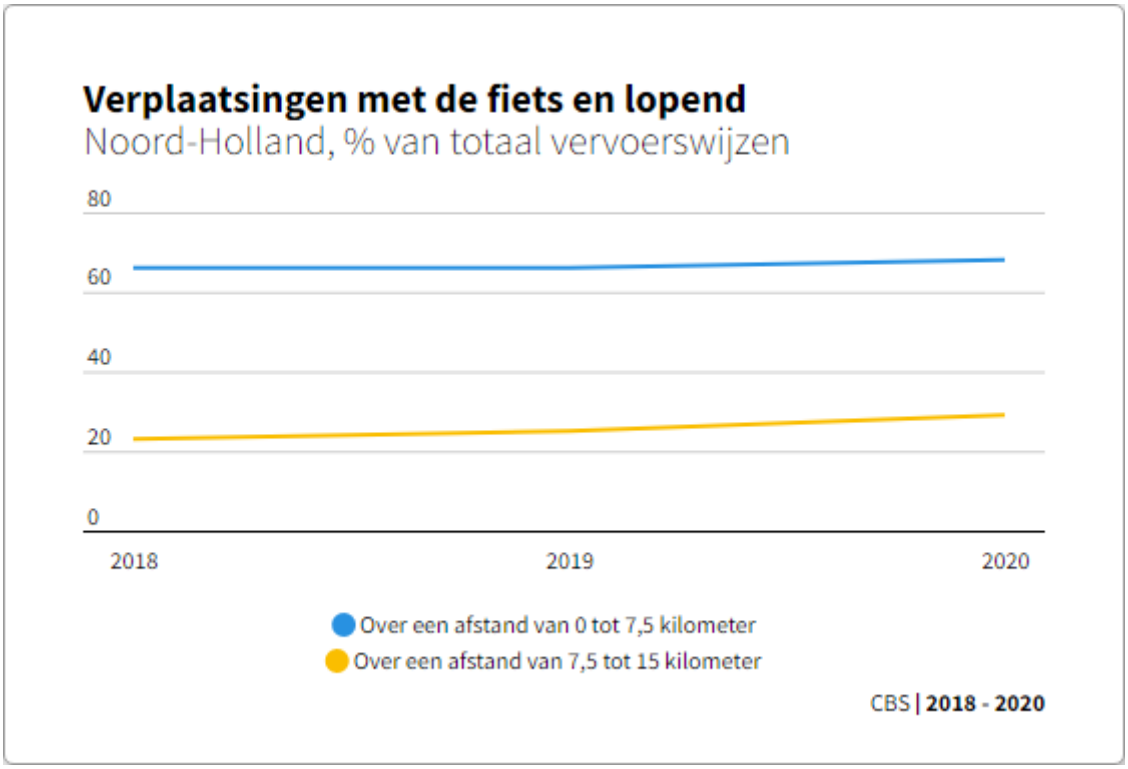


Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers zien we helaas dat het aantal verkeersongevallen in de provincie de afgelopen jaren weer licht toeneemt. Het aantal verkeersdoden is tussen 2020 en 2021 met één toegenomen tot 88. De provincie Noord-Holland en Noord-Hollandse gemeenten werken samen aan verkeersveiligheid. De landelijke plannen hiervoor zijn vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De gezamenlijke ambitie is nul verkeersslachtoffers in 2050.

Technische toelichting

Aantal verkeersdoden per jaar.

Actieve mobiliteit



In Noord-Holland is het percentage verplaatsingen met de fiets en lopend voor afstanden tot 7,5 kilometer 67,6% en voor de afstanden van 7,5 tot 15 kilometer 28,9%. Dit is beide hoger dan het Nederlands gemiddelde. In Utrecht ligt dit percentage het hoogst, in Limburg verreweg het laagst. In Noord-Holland zijn beide percentages met name tussen 2019 en 2020 toegenomen. [1]

Technische toelichting

Het gemiddelde percentage verplaatsingen dat per persoon per jaar lopend of met de fiets wordt afgelegd over een afstand van 0-15 kilometer ten opzichte van de totaal vervoerwijzen (personenauto, trein, bus/tram/metro, fiets, lopen, overige vervoerwijze).

[1] In de Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027 hebben we de volgende ambitie opgesteld: *Een groei naar 75 procent actieve verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer in 2027 en een groei naar 25 procent actieve verplaatsingen op afstanden van 7,5 tot 15 kilometer in 2027*. Het lijkt daarom dat wij deze ambitie voor wat betreft de grotere afstanden al hebben behaald. De verwachting is echter dat dit een tijdelijk corona-effect was. Het percentage gaat namelijk over het aandeel in het aantal verplaatsingen en in coronatijd: minder verplaatsingen met het OV en de auto en veel meer fietsend en lopend. Daardoor is het aandeel actieve mobiliteit hoger.

4.1.3 Investeringsstrategie en meerjarenprogramma’s prov. infrastructuur opstellen

Toelichting

De provincie is verantwoordelijk voor de regionale bereikbaarheid. Investeringen in provinciale infrastructuur hebben als doel om de leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming van voetgangers, fietsers, gemotoriseerd vervoer, vaartransport en openbaar vervoer te verbeteren. De investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) biedt een afwegingskader voor het doen van investeringen in de provinciale infrastructuur en is gebaseerd op het Perspectief Mobiliteit. Indien we investeringen niet kunnen vermijden (door bijvoorbeeld ruimtelijke ordening), dan kijken we vervolgens eerst naar het beter benutten van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld met netwerksturing en slimme technologie), voordat we overgaan tot verbetering of nieuwbouw van infrastructuur. Daarbij betrekken we ook de gevolgen voor de omgeving aan de hand van de thema's gezonde leefomgeving, ontsnippering van natuur en klimaatadaptatie. In 2023 hebben de gevolgen van de verstedelijkingsopgave op de provinciale infrastructuur nadrukkelijk de aandacht.

Onderzoeken naar infrastructuurprojecten vinden hun basis in de iNHi of volgen uit afspraken in de Strategische Agenda's Mobiliteit, regionale verstedelijkingsstrategieën of gebiedsgerichte netwerkvisies en bereikbaarheidsprogramma’s zoals SBaB. Daarnaast kunnen praktijkervaringen van gebruikers aanleiding zijn om locaties nader te verkennen op verbetermogelijkheden. Indien uit deze verkenningen een knelpunt op onze infrastructuur blijkt en dit knelpunt niet zonder infrastructurele maatregelen aangepakt kan worden, dan zal deze als studieproject worden opgenomen in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI).

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
4.1.1	Mobiliteitsbeleid en –strategie opstellen	4.257	5.138	4.832	3.801	3.549	3.513
4.1.2	Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren	48.348	63.628	22.882	13.193	11.214	10.580
4.1.3	Investeringsstrategie en meerjarenprogramma's prov. infrastructuur opstellen	0	600	600	600	600	600
	Totaal lasten	52.605	69.366	28.314	17.594	15.363	14.693
	Totaal baten	-4.560	-2.723	-4.002	-2.307	0	0
	Saldo van baten en lasten	48.045	66.643	24.312	15.287	15.363	15.363
	Stortingen						
4.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	1.505	405	205	205	205	205
4.1.2	Resv. Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	39.671	22.087	8.935	10.511	9.386	9.361
4.1.2	Resv. verleende subsidies OD 412	4.093	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
4.1.1	Resv. Mobiliteitsbeleid	-1.687	-1.762	-1.410	-469	-224	-205
4.1.2	Resv. Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	-53.520	-60.248	-17.870	-9.648	-10.054	-9.429
4.1.2	Resv. verleende subsidies OD 412	-764	0	0	0	0	0
	Resultaat	**37.343**	**27.126**	**14.173**	**15.886**	**14.676**	**14.625**

4.2 Openbaar vervoer waarborgen

Onze rol

De provincie is opdrachtgever (concessieverlener) voor het openbaar vervoer (OV) in de regio's Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Goed OV is een essentiële voorwaarde om de provincie de komende decennia bereikbaar en leefbaar te houden en de economie verder te laten groeien. Het houdt regio's aantrekkelijk om te wonen, werken, leren, ondernemen en bezoeken.

Samenwerkingspartners

Belangrijke samenwerkingspartners zijn andere opdrachtgevers OV (vertegenwoordigd in het DOVA), Vervoerregio Amsterdam, gemeenten, het Rijk, vervoerders, belangenorganisaties, buurtbusverenigingen en natuurlijk de reizigers.

Prioriteiten

De belangrijkste prioriteiten voor 2023 zijn:

- Langdurige gevolgen van de coronacrisis in het OV zo goed mogelijk opvangen door het vaststellen en uitvoeren van het transitieplan OV;
- Verduurzaming van het OV, zoals is vastgelegd in het Bestuursakkoord Zero Emissie (ZE) Regionaal OV per Bus (Bestuursakkoord ZE 15 april 2016):
    - - Noord-Holland Noord 50% ZE;
    - - Haarlem IJmond 70% ZE;
    - - Gooi- en Vechtstreek 100% ZE;
- Doorvoeren van de vervoerplannen voor onze concessies na de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV);
- Voor Noord-Holland Noord wordt gekeken naar een nieuwe toekomstvaste lijnvoering, waarin trein, bus, fiets, etc. geïntegreerd zijn;
- Uitwerken nieuw beleid met betrekking tot betaalbaarheid van het OV (samen met Vervoerregio Amsterdam) in combinatie met het nieuwe OV betalen (EMV);
- Komen tot nieuw beleid voor: vervanging van DRIS-panelen (dynamische reizigers informatie systemen) in onze concessies en abri's in Noord-Holland Noord;
- Deelname aan het convenant landelijke OV-toegankelijkheid.

Omgevingsfactoren

- Vervoerders hebben het zwaar als gevolg van de gevolgen van de coronacrisis. De impact op onze samenleving is groot en de impact op het toekomstig OV-gebruik op korte en lange termijn is nog niet te overzien. We houden deze ontwikkelingen nauwlettend in de gaten. Zolang het OV-gebruik niet terug is op het niveau van voor de coronacrisis, is steun van de rijksoverheid onontbeerlijk om grootschalige afschaling van het OV-aanbod te voorkomen. Samen met onze vervoerder en de andere opdrachtgevers in het OV werken we hard aan het terugwinnen van het vertrouwen bij de reizigers en een financieel gezonde sector via het Transitieplan OV 2021-2025;

- Samen met NS en de regio aan de slag met het opstellen en uitvoeren van acties die voortkomen uit de actieprogramma's voor de spoorcorridors in Noord-Holland.

4.2.1 OV-concessies beheren en verlenen

Toelichting

Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV)

Het wegvallen van de BVOV (per 2023) maakt dat het aanpassen van het voorzieningenniveau afhankelijk is van de verwachte reizigersaantallen en -opbrengsten. Doel is het voorzieningenniveau zo veel mogelijk gelijk te houden aan het niveau van 2022. Wel kunnen er aanpassingen doorgevoerd worden die aansluiten bij de gewijzigde vervoervraag. Voor 2023 worden vervoerplannen opgesteld. Tevens zal daarbij gekeken worden naar de financiële consequenties.

Drie concessies provincie

De concessie Gooi en Vechtstreek is gestart in juli 2021 (loopt tot 2030). Wij bereiden ons voor op de oplevering van project HOV in 't Gooi. Het lijnennet zal worden aangepast aan de nieuw aangelegde vrij liggende businfrastructuur, zodra deze in gebruik kan worden genomen. Door de achterblijvende reizigersaantallen/-opbrengsten wordt de uitbreiding geleidelijk doorgevoerd, passend bij het herstel van de vervoervraag. Dit betreft vooral de hoogfrequente R-netlijnen en de voorstellen voor aanvullende mobiliteit. Ten slotte streven we ernaar dat de vervoerder in 2023 – als eerste van Nederland – zijn dienstverlening in deze concessie 100% Zero Emissie uitvoert.

De concessie Haarlem-IJmond (2017-2027) is inmiddels enkele jaren geleden verleend en in beheer. De provincie monitort de actuele prestaties van deze concessies en bespreekt ze maandelijks met de vervoerder. Voor 2023 worden in deze regio beperkte aanpassingen verwacht in lijn met de ontwikkeling van de reizigersaantallen.

Voor de concessie Noord Holland Noord (2018-2028) maakt de vervoerder voor 2023 een vervoerplan passend bij de huidige vervoervraag en het beschikbare budget. Separaat gaan we kijken naar de ontwikkeling van deze concessie waarbij aandacht is voor de mogelijkheden van de integratie van bus, trein en fiets. Ook de ontwikkeling van hubs zal daarbij meegenomen worden.

Reizigerskilometers en klanttevredenheid

De provincie wil met haar OV beleid inzetten op meer reizigers (gemeten in reizigerskilometers) en meer tevreden reizigers in het openbaar vervoer (gemeten in klanttevredenheid). Het doel is om de klanttevredenheid jaarlijks 0,1% hoger uit te laten komen dan het landelijk gemiddelde en een reizigersgroei van ten minste 1% per jaar te bereiken. In 2021 scoorden de Noord-Holland concessies gemiddeld een rapportcijfer 8,1. Hiermee waren we de tweede beste concessieverlener van Nederland. In Q2 2023 volgt het resultaat over 2022.

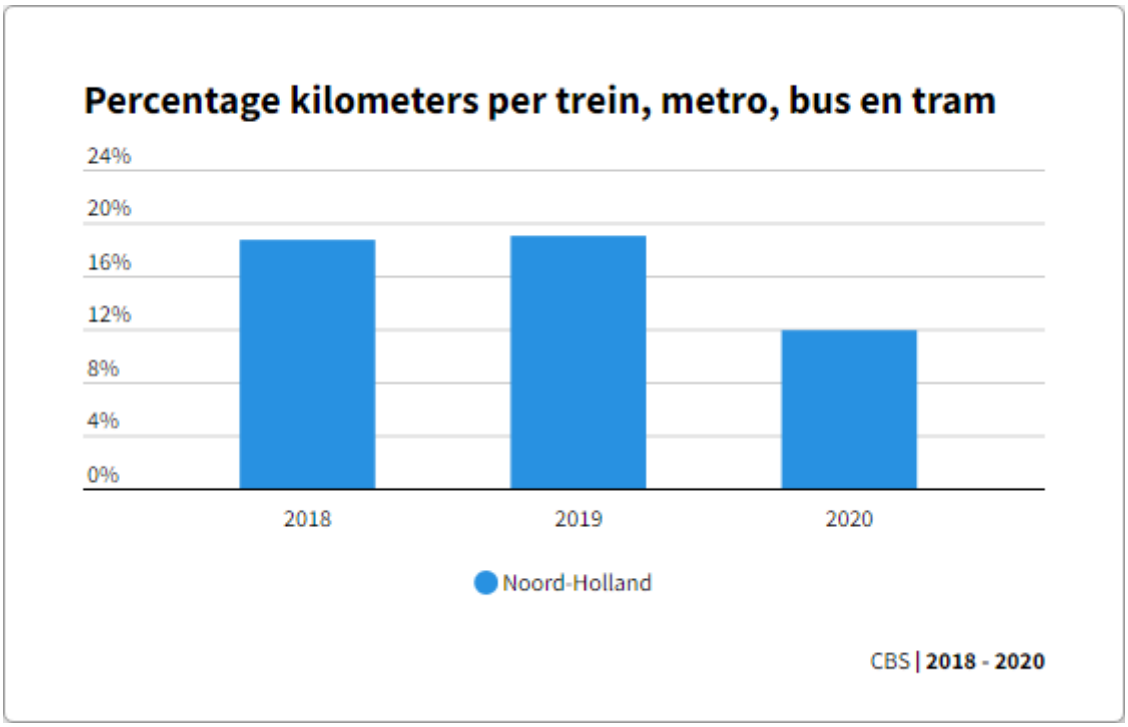
Omvangrijke eenmalige extra uitgaven

Eenmalige extra uitgaven, en een jaarlijkse indexatie van de uit te keren subsidies, veroorzaken fluctuaties in de OV-uitgaven aan de vervoerders. Bijdragen in 2021-2024 aan de vervanging van buurtbussen (€ 2,4 miljoen) en Zero Emissie-materieel (€ 7 miljoen) zijn in dit kader de omvangrijkste eenmalige extra uitgaven. De verwerking van het coalitieakkoord veroorzaakt tot

en met 2023 fluctuaties in de stortingen in de reserve. Aandachtspunt voor 2023 is de inflatie in relatie met de kosten voor de reiziger en de indexatie richting de vervoerder.

Koppeling met brede basismonitor

Gebruik OV

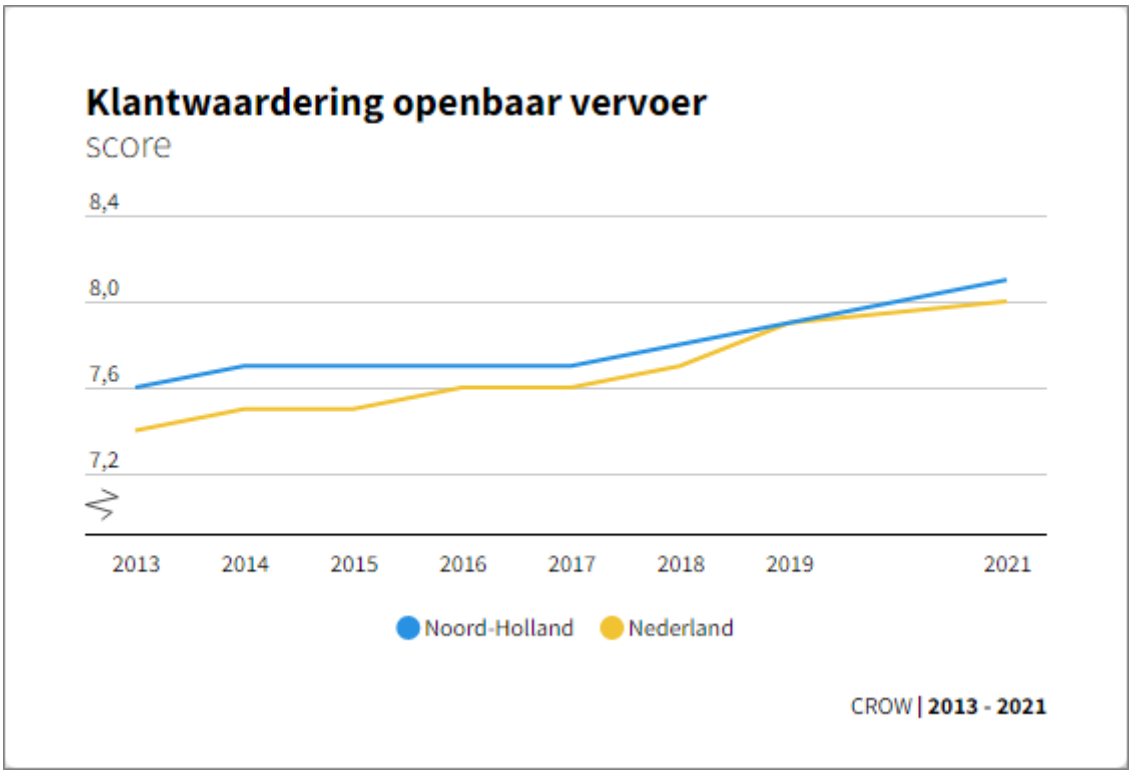


Het percentage kilometers dat afgelegd wordt per trein, metro, bus of tram ten opzichte van het totaal afgelegde kilometers (modal split) is in Noord-Holland het hoogste in vergelijking met de andere provincies. Dit percentage ligt in Noord-Holland consequent hoger in vergelijking met het Nederlands gemiddelde. In 2020 is het percentage kilometers per trein, metro, bus of tram flink afgenomen ten opzichte van 2019 in zowel de provincie als in Nederland. In 2020 daalde het aantal reizigers met het openbaar vervoer fors door de coronacrisis.

Technische toelichting

Percentage kilometers per trein, metro, bus en tram t.o.v. het totaal aantal reizigerskilometers in de populatie 6 jaar en ouder.

Klantwaardering openbaar vervoer



De algemene klantwaardering voor het openbaar vervoer is tussen 2013 en 2021 in Noord-Holland met 0,5 punten gestegen. De waardering in heel Nederland is gestegen met 0,6 punten. Noord-Holland scoorde in 2021 gemiddeld 0,1 punten hoger dan Nederland. In 2020 is er geen OV-klantenbarometer uitgevoerd. De cijfers van 2021 geven een beeld van de tevredenheid met het openbaar vervoer in coronatijd. Reizigers moesten verplicht een mondkapje dragen en de samenstelling van reizigers was anders in vergelijking met voorgaande jaren. Er waren bijvoorbeeld minder forenzen door meer thuiswerken en minder studenten door meer onlineonderwijs.

Technische toelichting

Algemeen oordeel over het openbaar vervoer op een schaal van 1 tot 10.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
4.2.1	OV-concessies beheren en verlenen	59.602	58.171	61.163	53.991	52.837	52.747
	Totaal lasten	59.602	58.171	61.163	53.991	52.837	52.747
	Totaal baten	-7.400	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	52.202	58.171	61.163	53.991	52.837	52.837
	Stortingen						
4.2.1	Resv. Openbaar Vervoer Projecten	51.577	67	67	67	67	67
	Onttrekkingen						
4.2.1	Resv. Openbaar Vervoer Projecten	-52.093	-5.801	-8.825	-1.689	-536	-451
	Resultaat	**51.687**	**52.437**	**52.405**	**52.369**	**52.368**	**52.363**

4.3 Gebruik infrastructurele netwerken optimaliseren

Onze rol

Met verkeersmanagementmaatregelen benut de provincie de beschikbare verkeersnetwerken zo optimaal mogelijk zodat aan de actuele vraag naar mobiliteit kan worden voldaan. De provincie Noord-Holland heeft een direct belang bij het stimuleren en ontwikkelen van innovaties. Door optimalisatie van producten en processen verbetert de provincie haar prestaties die bijdragen aan de maatschappelijke opgaven. Daarnaast kunnen innovaties worden aangejaagd die de markt niet alleen kan realiseren. Verder wil de provincie haar infrastructuur inzetten om duurzame energie op te wekken en het energiegebruik te reduceren en op deze manier bijdragen aan de energietransitie.

Samenwerkingspartners

De provincie werkt voor het behalen van provinciale doelen nauw samen met organisaties zoals het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de partners in de Metropoolregio Amsterdam, andere provincies, gemeenten, waterschappen, openbaarvervoerbedrijven, kennisinstituten, ingenieursbureaus, bouwbedrijven, automobielfabrikanten en andere marktpartijen.

4.3.1 Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren

Toelichting

Met activiteiten op het gebied van netwerkmanagement en verkeerskundig beheer optimaliseert de provincie de doorstroming voor de scheepvaart, openbaar vervoer, fiets en wegverkeer (inclusief logistiek verkeer). Deze activiteiten bestaan uit een samenspel van een aantal dagelijks uit te voeren activiteiten waaronder:

Prestatie-indicatoren

Prestatie-indicator 2023	Streefwaarde
Aanrijtijd weginspecteurs	90 procent binnen 30 min. aanwezig
Servicepunt	90 procent van meldingen binnen streefdatum beantwoorden
Vergunningverlening	100 procent binnen wettelijke termijn afgehandeld
Verkeerscoördinatiepunt	90 procent minder dan 10 minuten oponthoud door geplande werkzaamheden

Verkeersmanagement op de vaarweg:

met de 'Blauwe Golf' wordt het optimum gezocht tussen doorvaart voor de scheepvaart en de hinder door brugopeningen voor het wegverkeer. De provincie Noord-Holland blijft het vervoer over water stimuleren. Door meer bruggen en sluizen vanuit de bediencentrale in Heerhugowaard

op afstand te bedienen kunnen bedientijden uitgebreid worden en kan gebruik gemaakt worden van corridor- en trajectbenadering. Dit leidt tot een betere doorstroming van zowel de scheepvaart als het verkeer op de weg. Inmiddels zijn 13 bruggen op de bediencentrale aangesloten en is het de ambitie om nog 27 bruggen en sluizen op de bediencentrale aan te sluiten.

Verkeersmanagement op de weg:

de verkeersmanagement centrale in Hoofddorp verzamelt dagelijks alle informatie over de actuele situatie op de weg. Met behulp van deze informatie worden bij voorziene en onvoorziene omstandigheden op de weg verkeerslichten op afstand aangepast, worden Dynamische Route Informatiepanelen aangestuurd en kunnen regelscenario's worden ingezet. Dit om de beschikbare infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten. Hiervoor wordt nauw samengewerkt met de provinciale- en andere wegbeheerders zoals gemeenten en Rijkswaterstaat. In 2021 is de keuze gemaakt om het verkeersmanagement bij een externe partij te beleggen.

Afstemmen van werkzaamheden en evenementen:

verkeersmaatregelen die een aanzienlijke invloed hebben op de doorstroming stemt de provincie vooraf af binnen het samenwerkingsverband van (vaar)wegbeheerders in Noord-Holland. Daarnaast geeft de provincie vergunningen en ontheffingen af voor werkzaamheden aan de (vaar)weg, evenementen en exceptionele vaartransporten. Ook adviseert de provincie in samenwerking met het RDW bij exceptionele transporten over de weg.

Incidentmanagement:

de weginspecteurs van de provincie staan dagelijks klaar voor een vlotte en veilige doorstroming op de provinciale wegen. Incidentmanagement speelt hierbij een belangrijke rol. Dit behelst het geheel aan maatregelen die er voor moeten zorgen de weg zo snel mogelijk vrij te maken voor het verkeer nadat een pech- of ongeval heeft plaatsgevonden. Daarmee zijn de (vaar)weginspecteurs de gastheer en onze ogen en oren op de (vaar)weg.

Gladheidbestrijding:

 in de wintermaanden staan de gladheidsbestrijders paraat om de weg op te gaan, ook midden in de nacht. De coördinatie en het toezicht op de gladheidbestrijding ligt bij de provincie. Het daadwerkelijke strooien en/of ploegen is uitbesteed. Op basis van de gegevens van zowel het gladheidmeldsysteem (GMS), de meteodienst en de situatie ter plaatse zal de operator beslissen of actie nodig is. De provincie hanteert het uitgangspunt om preventief te strooien, dus de gladheid zien te voorkomen. Naast het preventief strooien is er een programma wanneer de wegen daadwerkelijk glad zijn, bij sneeuw en ijzel. Dit wordt een curatieve actie genoemd. Ook ijsbestrijding op het water wordt uitgevoerd, maar dat komt minder vaak voor. De provincie beoordeelt periodiek of de meest optimale manier van strooien mogelijk is, vanuit welke steunpunten, met de juiste voertuigen. Innovatie in strooimiddelen en strooiwijzen wordt daarbij meegenomen. Ook wordt er veel samengewerkt met aanpalende en inliggende wegbeheerders.

4.3.2 Centrales beheren en in stand houden

Toelichting

De provincie beschikt over één verkeerscentrale in Hoofddorp. Vanuit deze verkeerscentrale worden zowel de tunnels (Waterwolf- en Abdijtunnel) als het Amstelaquaduct bediend, de

zogenaamde 'tunnel desk'. Het verkeersmanagement wordt in de periode 2022-2023 gefaseerd aan de markt uitbesteed. Naast de verkeerscentrale in Hoofddorp beschikt de provincie over een bediencentrale voor het op afstand bedienen van bruggen en sluizen. Deze centrale is gelegen in Heerhugowaard en maakt onderdeel uit van het energie neutrale steunpunt De Lange Balk.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
4.3.1	Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren	33.275	35.792	33.552	31.372	30.951	30.658
4.3.2	Centrales beheren en in stand houden	7	0	0	0	0	0
	Totaal lasten	33.282	35.792	33.552	31.372	30.951	30.658
	Totaal baten	-2.890	-1.763	-1.763	-1.763	-1.763	-1.763
	Saldo van baten en lasten	30.392	34.029	31.789	29.609	29.188	29.188
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**30.392**	**34.029**	**31.789**	**29.609**	**29.188**	**28.895**

4.4 Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen

Onze rol

De provincie is eigenaar en wegbeheerder van circa 650 km wegen, 50 km busbanen en 250 km vaarwegen. Langs een groot deel van deze N-wegen liggen fietspaden (circa 380 km) die eigendom van de provincie zijn. Op deze infrastructuur beheert de provincie circa 590 kunstwerken, zoals bruggen, sluizen, tunnels en ecoducten. Naast het beheren en onderhouden van de infrastructuur, vervangt en verbetert de provincie bestaande infrastructuur. Daarnaast ontwikkelt ze waar nodig nieuwe infrastructuur om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te behouden of te verbeteren. Projecten die hieruit voortvloeien staan geprogrammeerd in het iMPI.

Bij het realiseren van nieuwe infrastructuur en het onderhouden van de bestaande infrastructuur maakt de provincie gebruik van circulaire materialen, probeert zij meerdere doelen te combineren, probeert zij werk met werk te maken en maakt zij afwegingen op basis van levenscycluskosten om de beheer- en onderhoudskosten te beperken.

Het energiegebruik en de CO2 uitstoot wordt beperkt gedurende de gehele levenscyclus (aanleg, gebruik, onderhoud en sloop) van de infrastructuur.

In de aanleg en het onderhoud van groen en bermen vormt het versterken van biodiversiteit een belangrijk uitgangspunt.

Samenwerkingspartners

Voor het vast- en variabel onderhoud van de infrastructuur is de provincie Noord-Holland tienjarige gebiedscontracten aangegaan met verschillende gebiedsaannemers. In totaal zijn er zes gebiedscontracten, waarmee de provincie het beheer en onderhoud van de provincie vormgeeft. Projecten worden uitgevoerd in nauwe samenwerking met mede-overheden, belangenorganisaties en de omgeving. Daarnaast stemt de provincie de werkzaamheden op het gebied van beheer en onderhoud af met Rijkswaterstaat, andere provincies, Hoogheemraadschappen, Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gemeenten.

4.4.1 Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen

Toelichting

De provincie heeft de wettelijke zorgplicht voor de kapitaalgoederen. Dit staat beschreven in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). Zo staat erin beschreven wat de opbouw van onze kapitaalgoederen is, hoe deze worden onderhouden en wat de kosten hiervan zijn. De NIKG stelt ook beleidskaders en financiële kaders vast voor het beheer en onderhoud. Zo wordt de lange termijn ontwikkeling van de financiën van deze kapitaalgoederen van de provincie inzichtelijk gemaakt.

Verder wordt op basis van de gestelde beleidskaders en de kwaliteitseisen uit de NIKG het onderhouds- en vervangingsprogramma opgesteld. Dit is onderdeel van het integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI).

Naast het reguliere beheer en onderhoud zijn verduurzaming en het verbeteren van de biodiversiteit ingebed in de beheerstrategie en het vervangingsprogramma,

Zie het iMPI voor een nadere toelichting.

Prestatie-indicatoren

Indicator		Gerealiseerd	Streefwaardes				
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Percentage wegen(incl. kunstwerken) dat voldoet aan beeld kwaliteitseisen	Percentage	97%	95%	95%	95%	95%	95%
Wegbelevings onderzoek (% zeer tevreden weggebruikers)	Percentage	83%	80%	80%	80%	80%	80%
Elektriciteitsverbruik voor exploitatie van infrastructuur (kWh) tov 2019. In 2030 energieneutraal	Percentage t.o.v. 2019	77%	70%	60%	50%	45%	40%
CO_2-reductie bij aanleg en beheer van de provinciale infrastructuur. 55% CO_2-reductie (1990 – 2030)	Percentage	n.v.t.	15%*	20%	25%	35%	40%

*de 15% reductie 1990-2022 is een inschatting, die nog definitief wordt becijferd.

4.4.2 Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren

Toelichting

Opgaven ter verbetering of uitbreiding van de provinciale infrastructuur starten in de studiefase van het iMPI. In de studiefase van een project wordt de problematiek onderzocht en worden mogelijke oplossingen uitgewerkt. Naast locatie- of trajectstudies, worden opgaven steeds vaker integraal en gebiedsgericht aangepakt met onze partners. Voor enkele specifieke studieprojecten is in de begroting apart studiebudget opgenomen. Overige studies en onderzoeken ten behoeve van de provinciale infrastructuur worden gedekt uit het budget Studiekosten. Kleine verbeteringen aan onze infrastructuur, vooral op het gebied van verkeersveiligheid, kunnen direct worden gerealiseerd vanuit de post Kleine Infrastructurele Verbeteringen in de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur (OPI).

Een totaaloverzicht van alle lopende studieprojecten is te vinden in het iMPI:

Integraal meerjarenprogramma infrastructuur 2022-2029 - Provincie Noord-Holland

4.4.3 Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren

Toelichting

De vervangingsinvesteringsprojecten uit het iMPI doorlopen net als de verbeter- en uitbreidingsprojecten de fasen van studie, plan en realisatie. In de studiefase wordt nader uitgewerkt welke alternatieven er zijn om het areaal te vervangen. Dit wordt gedaan in overleg met zowel interne- als externe belanghebbenden. Tevens wordt onderzocht of werk-met-werk gemaakt kan worden door gewenste verbeteringen en uitbreidingen mee te nemen. Richting het einde van de studiefase wordt een keuze gemaakt in de voorkeursvariant van de oplossing. Hiermee is de scope van het project dan afdoende vastgelegd om te kunnen promoveren naar de planfase. Meerdere oevertrajecten, kunstwerken en remmingswerken zijn de komende jaren voorzien voor het doorlopen van de studiefase.

De vervangingsprojecten in de studiefase staan beschreven in het iMPI.

4.4.4 Plan- en realisatiefase infastructuurprojecten uitvoeren

Toelichting

Zodra in de studiefase een integrale afweging van de alternatieven heeft geleid tot een voorkeursvariant, promoveert een project via de vaststelling van het iMPI naar de planfase. In de planfase gaat een integraal projectmanagementteam (IPM-team) aan de slag met onder andere de technische uitwerking, participatie- en inspraaktrajecten, vergunningen en de contractdocumenten. Dit levert een exacte uitvoeringsspecificatie op die nauwkeurig kan worden geraamd. Dit is de basis voor de kredietaanvraag bij Provinciale Staten voor de uitvoeringskosten. Zodra het uitvoeringskrediet is verkregen, promoveert het project naar de realisatiefase. In deze fase wordt het project aanbesteed en voert de aannemer de werkzaamheden uit.

Hieronder worden een aantal relevante voorbeeldprojecten kort besproken:

- HOV Beverwijk: de provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen en Beverwijk werken aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een voet-fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. De busbanen zijn onderdeel van het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk (HOV-netwerk). Met de onderdoorgang ontstaat een regionale, snellere fietsroute (Regionale Mobiliteitsvisie IJmond) met een verbinding naar station Beverwijk. Op dit moment wordt in afstemming met diverse stakeholders gewerkt aan het contract. De uitvoering zal starten in 2023;
- Brug Ouderkerk: de brug Ouderkerk verbindt de gemeenten Amstelveen en Ouder-Amstel. De brug stamt uit 1936 en is technisch en verkeerskundig gezien aan vervanging toe. Daarom vervangt provincie Noord-Holland de huidige brug door twee nieuwe bruggen. Tegelijkertijd vindt aanpassing plaats van de aansluitende wegen en fietspaden. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid rondom de brug Ouderkerk en ontstaat een betere doorstroming van het wegverkeer op de N522. De uitvoering is gestart en zal worden afgerond in de tweede helft van 2023;
- Bereikbaarheid Royal FloraHolland, HOV N231 en OLV Greenport: het project Bereikbaarheid Royal FloraHolland, bestaat uit een tweetal projecten, namelijk de HOV N231 en de OLV Greenport. Met de realisatie van de beide projecten geven de provincie Noord-Holland, de gemeente Aalsmeer, Royal FloraHolland en de Vervoerregio Amsterdam gezamenlijk een bereikbaarheidsimpuls aan de regio Aalsmeer. De provincie legt twee nieuwe haltes aan voor

een snellere busverbinding (HOV-14) en een loopbrug over de N231. Bovendien leggen de provincie en de gemeente Aalsmeer een extra ingang en een extra uitgang aan die aansluiten op het terrein van de bloemenveiling (N231-17). De uitvoering start in 2023

Een totaaloverzicht van alle projecten in de plan- en realisatiefase is te vinden in het iMPI.

4.4.5 Infrastructuur beheren en in stand houden

Toelichting

Om de infrastructuur te beheren en in stand te houden worden diverse activiteiten uitgevoerd, zoals vast en variabel onderhoud. Het onderhouden van het provinciaal areaal wordt per deelgebied uitgevoerd door aannemerscombinaties aan de hand van de gebiedscontracten. De aannemerscombinaties zijn meerjarig verantwoordelijk voor het vast en variabel onderhoud, de programmering en planning hiervan, bouwcommunicatie en de klachtenafhandeling.

Hieronder worden een aantal relevante voorbeeldprojecten kort besproken:

- Cruquiusbruggen: de provincie vernieuwt de Cruquiusbrug (N201). Zij vernieuwt de oostelijke brug richting Heemstede en er vindt groot onderhoud plaats aan de westelijke brug richting Hoofddorp. De nieuwe brug wordt circulair, energieneutraal en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd. Het project is begin 2021 gegund en het PIP (Provinciaal inpassingsplan) is vastgesteld, de uitvoering zal plaatsvinden in 2023;

- N243 Herinrichting en onderhoud: de N243 is de provinciale weg door Schermer, Beemster en Koggenland. Het is een smalle weg met veel verkeer, een aantal drukke kruisingen en veel directe wegaansluitingen van woningen en bedrijven. De provincie maakt de N243 veiliger en voert groot onderhoud uit. In het kader van innovatie werkt de provincie samen met BAM infra aan vier fietsbruggen die zij maken met behulp van 3D-betonprinttechniek. De werkzaamheden zijn in 2022 gestart en duren tot en met 2023;

- N247 Bereikbaarheid Waterland: fietsers, automobilisten en reizigers in het openbaar vervoer hebben behoefte aan een bereikbaar Waterland. De provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam werken samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam aan de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio Waterland. Als gevolg van gewijzigde omstandigheden ter plaatse wordt de projectscope opnieuw gedefinieerd en aanbestedingsgereed gemaakt.

- Renovatie Koopvaardersschutsluis: de Koopvaardersschutsluis in Den Helder is dringend aan onderhoud toe. Op dit moment werkt de provincie samen met een aannemer het ontwerp verder uit. De uitvoering zal naar verwachting in 2023 starten.

- Bruggen Krommenie: de bruggen Krommenie liggen over de Nauernasche Vaart, in de N203 in de gemeente Zaanstad en zijn belangrijk voor zowel vaar- als wegverkeer. De bruggen zijn aan het eind van hun levensduur. In 2018 is levensduurverlengend onderhoud aan de bruggen verricht. De provincie onderzoekt samen met de opdrachtnemer op welke wijze de vervanging/renovatie van de bruggen Krommenie kan plaatsvinden en treft conditionerende maatregelen ter voorbereiding op de realisatie in 2024.

Een totaaloverzicht van de gebiedscontracten en alle lopende variabel onderhoudsprojecten is te vinden in het iMPI.

4.4.6 Vaarwegen beheren en in stand houden

Toelichting

De provincie voert noodzakelijke oeververvangingsprojecten uit op basis van inspectieonderzoeken en waarnemingen door de eigen (vaar)weginspecteurs. Het dagelijks beheer aan de vaarwegen wordt doorlopend binnen de verschillende gebiedscontracten uitgevoerd. Dit geldt ook voor de behandeling van schades.

De provincie heeft de oeververvangingsprojecten voor de komende jaren aanbesteed aan één partij. In deze samenwerking is duurzaamheid het belangrijkste criterium. Denk daarbij aan het structureel verminderen van de milieukosten met 80% (door bijvoorbeeld CO2-reductie, minder materiaal- en energiegebruik en toepassing van innovatieve oplossingen en zoveel mogelijke herbruikbare materialen) en voorzieningen ten behoeve van de biodiversiteit en de waterkwaliteit (zoals natuurvriendelijke oevers). Het streven is daar waar kansen zijn voor natuurvriendelijke oevers, deze structureel als het nieuwe duurzame normaal toe te passen.

4.4.7 Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

Toelichting

De provincie heeft als streven om haar activiteiten continu te verbeteren en inclusiviteit als vanzelfsprekend te hanteren. Hiertoe worden onder meer innovatieprojecten uitgevoerd ten aanzien van duurzaamheid en Smart Mobility.

Smart Mobility:

De provincie voert de Focus Smart Mobility uit om onder andere efficiënter gebruik te maken van haar wegennet. De provincie richt zich op leren, ontwikkelen en realiseren van toepassingen ten behoeve van schoon, slim en veilig reizen. Samen met de Europese netwerkorganisaties POLIS, UITP en Ertico onderzoekt de provincie met kennispartners en andere Europese regio's welke provinciale projecten voor Europese subsidies in aanmerking komen. De financiering uit Europa moet helpen de provinciale ambities om slim, schoon en veilig te reizen waar te maken. Hier vloeien in 2023 de volgende activiteiten uit:

De iVRI:

de uitrol van intelligente verkeerslichten (of: iVRI's) vindt plaats om ervoor te zorgen dat alle 260 VRI's in de provincie uiteindelijk worden uitgerust als iVRI. Samen met gemeenten wordt gekeken waar uitrol nog meer aan de orde is.

Connected en zelfrijdende auto's:

de provincie onderzoekt samen met verschillende autofabrikanten de impact van connected en zelfrijdende auto's op onze rol als wegbeheerder en beleidsmaker.

Interactie gebruiker Smart Mobility-toepassingen:

toepassingen om fietsverkeer te stimuleren en logistieke stromen beter te reguleren met data worden verder uitgebreid.

Werkplaats deelmobiliteit en MaaS:

samen met VRA, MRA en gemeenten richt de provincie een werkplaats deelmobiliteit en MaaS in om handzame werkwijzen te ontwikkelen zodat gemeenten deelmobiliteit mogelijk kunnen maken en om uniformiteit in de uitrol van deze systemen te waarborgen.

Hubs:

de provincie ontwikkelt een visie op de ontwikkeling van hubs en knooppunten en verkent de mogelijkheden voor realisatie en toepassing van hubs, o.a. in de gemeenten Alkmaar en Haarlem.

Werken, evenementen en (water)recreatie:

de provincie gaat na wat Smart Mobility kan bijdragen aan het optimaliseren van de bereikbaarheid rond hotspots (evenementen, recreatiegebieden) en werkzaamheden.

Digitale vaarweg:

de provincie zet in op doorontwikkeling van de digitale vaarweg.

Lange termijn strategie:

de provincie gaat aan de slag met scenariostudie(s) en trendanalyses en werkt dit uit in de routekaarten van het transitiepad Smart Mobility.

Industrieel, Flexibel en Demontabel (IFD):

de provincie draagt bij aan het ontwikkelen en implementeren van verschillende IFD-specificaties voor kunstwerken zoals vaste- en beweegbare bruggen. Hiermee maken wij circulair bouwen van kunstwerken mogelijk. Tevens draagt de provincie bij aan het initiëren van uitwisseling van/handel in grote gebruikte bouwonderdelen.

Levensduurverlengende innovaties:

samen met de TU Delft ontwikkelt de provincie levensduurverlengende innovaties zoals bijvoorbeeld epoxy-asfalt dat een vier tot vijf keer langere levensduur heeft en stalen brugdekken met een betere vormgeving zodat deze langer meegaan. Daarnaast realiseert de provincie een biodynamische oever waarbij natuurlijke, levende gewassen worden gebruikt in plaats van harde (dode) materialen, en aan mossen als bescherming van beton. Tevens wordt gewerkt aan een proces om de innovaties sneller van plan naar realisatie te krijgen.

Energieopwekking en -besparing:

de provincie zet haar infrastructuur in voor innovaties ten behoeve van duurzame energieopwekking, zoals bijvoorbeeld: - een deel van het fietspad N232 wordt uitgerust met een zonnewegdek, afronding project LED verlichting fase 2 etc.

Verbeteren effectiviteit regionaal verkeersnetwerk:

de provincie sluit verkeerslichten van gemeenten aan op de eigen verkeerscentrale om de effectiviteit van het huidige verkeersmanagement in het regionale verkeersnetwerk verder te verbeteren. Door verkeersmanagement as a service (VMaaS) toe te passen met de markt, wordt verwacht dat de effectiviteit van het verkeersmanagement toeneemt en dat de kosten afnemen.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
4.4.2	Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren	5.918	4.928	2.998	3.625	4.230	4.317
4.4.3	Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren	1.034	4.278	4.273	4.086	4.075	4.053
4.4.4	Plan- en realisatiefase infastructuurprojecten uitvoeren	10.214	12.730	12.174	19.461	24.053	27.779
4.4.5	Infrastructuur beheren en in stand houden	55.816	70.752	76.600	68.877	62.666	61.481
4.4.6	Vaarwegen beheren en in stand houden	10.968	14.061	13.989	14.616	13.357	13.539
4.4.7	Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren	5.097	6.528	5.993	5.730	4.297	2.253
	Totaal lasten	89.046	113.277	116.026	116.395	112.678	113.422
	Totaal baten	-7.726	-12.306	-15.669	-6.078	-15.536	-15.434
	Saldo van baten en lasten	81.320	100.971	100.357	110.317	97.142	97.142
	Stortingen						
4.4.2	Resv. Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	20.024	21.034	20.074	19.574	7.464	7.464
4.4.4	Resv. Investeringen wegen	0	0	0	0	0	0
4.4.4	Resv. Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)	0	0	0	0	0	0
4.4.4	Resv. Kapitaallasten OV	18.550	0	0	0	0	0
4.4.4	Resv. Kapitaallasten Wegen	2.664	0	0	0	0	0
4.4.5	Resv. Groot Onderhoud Wegen	18.518	22.804	22.786	20.625	20.077	20.202
4.4.6	Resv. Groot Onderhoud Vaarwegen	6.000	7.671	8.178	11.660	5.660	5.310
4.4.6	Resv. Kapitaallasten Vaarwegen	0	0	0	0	0	0
4.4.7	Resv. Innovatieprojecten Mobiliteit	224	7.195	0	0	0	0
4.4.7	Resv. Kapitaallasten innovatieprojecten	3.281	4.031	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
4.4.2	Resv. Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	-57.550	-20.923	-1.866	-1.450	-1.450	-950
4.4.4	Resv. Investeringen wegen	-6.302	0	0	0	0	0
4.4.4	Resv. Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)	-29.009	0	0	0	0	0
4.4.4	Resv. Kapitaallasten OV	-28.716	-1.230	-58	-1.652	-1.952	-1.952
4.4.4	Resv. Kapitaallasten Wegen	-116.145	-124	-141	-609	-671	-841
4.4.5	Resv. Groot Onderhoud Wegen	-15.690	-30.564	-31.416	-32.871	-15.160	-13.065
4.4.6	Resv. Groot Onderhoud Vaarwegen	-5.021	-10.718	-9.898	-12.540	-6.472	-5.771
4.4.6	Resv. Kapitaallasten Vaarwegen	-1.420	0	0	0	0	0
4.4.7	Resv. Innovatieprojecten Mobiliteit	-6.319	-8.885	-4.146	-3.582	-2.224	-187

4.4.7	Resv. Kapitaallasten innovatieprojecten	0	0	-403	-688	-688	-688
	Resultaat	**-115.591**	**91.262**	**103.467**	**108.783**	**101.725**	**107.509**

Programma 5 Groen

Doelenboom

5. Groen
5.1 Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur
5.1.1 Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden
5.1.2 Programma Groene uitweg uitvoeren
5.1.3 Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren
5.1.4 Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren
5.2 Beheren van de groenstructuur
5.2.1 NNN en agrarische natuur beheren
5.2.2 Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren
5.2.3 Uitvoeren geven aan de Wet natuurbescherming
5.2.4 Tegemoetkoming faunaschade uitkeren
5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen
5.3.1 Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren
5.3.2 Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen
5.3.3 Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

Maatschappelijk doel

Een robuuste en hoogwaardige groenstructuur die bijdraagt aan de biodiversiteit en aan het welzijn van de bewoners en bezoekers van de provincie.

Noord-Holland is een prachtige provincie om te wonen, te werken en vrije tijd door te brengen. Dit komt mede door de grote diversiteit aan natuur- en cultuurlandschappen: bossen, heidevelden, duinen, veenweiden, open polders, kwelders en de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer. In Noord-Holland liggen negentien Europees beschermde natuurgebieden en vier werelderfgoederen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat zowel bewoners als de overheid zich al meer dan een eeuw inspannen om de waarden van deze gebieden veilig te stellen en te vergroten. Immers, naast de waarde die natuur van zichzelf heeft, levert zij ons ook grondstoffen, voedsel en economische productiviteit. Enkele voorbeelden zijn: drinkwaterzuivering in de duinen, duurzame landbouw, bosbouw en visserij en het afvangen van koolstofdioxide (CO2) door bladgroen. Ook zorgen natuur en landschap voor een plezierige woon- en werkomgeving, wat een positief effect heeft op ons welzijn en onze gezondheid en bijdraagt aan een gunstig economisch vestigingsklimaat.

Natuur- en landschapswaarden staan wereldwijd onder druk, ook in Noord-Holland. Dit komt door een gebrek aan geschikte leefgebieden voor dier- en plantensoorten, versnippering door verstedelijking en infrastructuur en door milieuproblemen zoals onvoldoende waterkwaliteit, verdroging van natuurgebieden en hoge fosfaat- en stikstofemissies door verkeer, industrie en

landbouw. Nederland voldoet nog lang niet aan de Europese eisen voor bescherming van soorten en kwetsbare leefgebieden. De living planet index voor Nederland van het Wereld Natuur Fonds laat nog steeds een dalende lijn zien. Hoewel er ook successen worden geboekt, zoals de terugkeer van de otter en de wolf in Noord-Holland, zien we dat ook in Noord-Holland kwetsbare soorten het nog steeds zeer moeilijk hebben en achteruit blijven gaan. De provincie herkent de urgentie van de biodiversiteitsopgave en de noodzaak om maatregelen te nemen. Alleen door een aanzienlijke verbetering van de ruimtelijke, water- en milieu- condities is een balans haalbaar tussen gezonde, veerkrachtige ecosystemen enerzijds en economische activiteiten anderzijds. De provincie wil dit bereiken door verregaande integratie van het (inter)nationale en provinciale beleid voor natuur, landschap, milieu, water, landbouw, bodembescherming en vrijetijdsbesteding – in ons coalitieakkoord samengevat onder de noemer 'vitaal landelijk gebied'. In 2023 werken we hieraan door, in nauwe samenwerking met het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. In het regeerakkoord van het huidige kabinet zijn verregaande ambities geformuleerd en middelen gereserveerd, waarbij de provincies de rol van 'gebiedsautoriteit' hebben. Dit past goed bij de aanzienlijke uitbreiding van onze eigen inspanningen in deze coalitieperiode. Op dit moment werken we in elk van de gebieden waar we een opgave hebben, aan gebiedsprocessen om deze te realiseren. De ambtelijke capaciteit is aanzienlijk uitgebreid om dit mogelijk te maken. In 2023 zal de provincie, op basis van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) van het ministerie, een provinciaal Gebiedsplan maken waarin de doelstellingen verder worden uitgewerkt. Ondertussen staan de lopende gebiedsprocessen niet stil en werken we door aan realisatie van het NNN, het nemen van natuurherstelmaatregelen, het tegengaan van stikstofuitstoot, bodemdaling en het bieden van recreatieve voorzieningen.

Wettelijk beleidskader

- Wet natuurbescherming
- Wet stikstofreductie en natuurherstel
- Omgevingswet

Provinciaal beleidskader

- **Omgevingsvisie NH 2050**
- **Programma Natuurnetwerk 2022**
- **Masterplan biodiversiteit**
- **Visie Recreatie & toerisme**
- **Groen Kapitaal**
- **Betrekken bij Groen**
- **Gebiedsakkoord Oostelijke-Vechtplassen**
- **Gebiedsprogramma Laag Holland (i.o.) / Regionale Veenweidenstrategie**

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
5.1	Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur	72.983	9.866	63.117	69.807	29.613	22.923
5.2	Beheren van de groenstructuur	45.021	885	44.136	0	0	44.136
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	30.106	9.491	20.615	9.094	6.000	17.521
	Totaal	**148.110**	**20.242**	**127.868**	**78.901**	**35.613**	**84.580**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel
5	5.2.2	Recreatieschap Spaarnwoude	Beheer recreatiegebied.
5	5.2.2	Recreatieschap Groengebied Amstelland	Beheer recreatiegebied.
5	5.2.2	Recreatieschap Twiske-Waterland	Beheer recreatiegebied.
5	5.2.2	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer	Beheer recreatiegebied.
5	5.2.2	Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.	Beheer recreatiegebied.
5	5.3.3	Openbaar lichaam Waddenfonds	Beheren en besteden Waddenfonds
5	5.2.2	Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)	Beheer en onderhoud recreatiegebieden

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

5.1 Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur

Onze rol
Met de decentralisatieakkoorden van 2011 ('Onderhandelingsakkoord decentralisatie natuur') en 2013 ('Natuurpact') is de verantwoordelijkheid voor het natuur-, landschaps- en recreatiebeleid vrijwel volledig aan de provincies gedecentraliseerd. De belangrijke provinciale rol als 'gebiedsautoriteit' is opnieuw bevestigd in het regeerakkoord van het huidige kabinet, waarvan echter wel verwacht mag worden dat het kabinet de komende jaren meer sturend zal optreden dan eerdere kabinetten. Zowel in maatschappelijke aandacht als in financiële omvang is het werk aan het landelijk gebied één van de meest omvangrijke taken in het provinciale takenpakket. De werkzaamheden die de provincie verricht zijn divers van aard. Om onze doelen te bereiken beschermt de provincie natuurgebieden en kwetsbare landschappen. Dit doet de provincie Noord-Holland op grond van landelijke en provinciale wet- en regelgeving, zoals de Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening. Daarnaast heeft de provincie een ontwikkelende taak: wij zijn verantwoordelijk voor de aanleg en het herstel van natuurgebieden en het bieden van rust, ruimte en recreatieve mogelijkheden aan onze bewoners en bezoekers. Hierin past de uitvoering van omvangrijke, integrale gebiedsprogramma's en het verstrekken van subsidies voor de ontwikkeling en het beheer van natuur, landschap- en recreatiegebieden. Omdat de provincie deze doelen niet alleen kan bereiken, stimuleren wij ook anderen om hun steentje bij te dragen. Dit doet de provincie door te participeren in diverse netwerken en samenwerkingsverbanden en door kennis te ontwikkelen, te delen en zelf steeds te leren van goede voorbeelden die, gelukkig, ruim beschikbaar zijn.

Samenwerkingspartners
Bij de uitvoering van onze werkzaamheden werkt de provincie samen met:

- Bewoners en gebruikers van natuur- en recreatiegebieden, initiatiefnemers van lokale en regionale projecten en omwonenden die bij deze projecten betrokken zijn;
- De duizenden vrijwilligers die in Noord-Holland actief zijn in het beheer van natuur en landschap, en in milieu- en natuureducatie;
- Maatschappelijke organisaties, zoals terreinbeherende organisaties en belangenbehartigers voor natuur, landschap, de agrarische sector of recreatie;
- Andere overheden, zoals het Rijk en de Europese Unie, andere provincies, gemeenten, waterschappen, Staatsbosbeheer, Rijkswaterstaat, de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO.nl), de interprovinciale uitvoeringsorganisatie BIJ12, de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord en de recreatieschappen;
- Regionale samenwerkingsverbanden, zoals het Groene Hart, de Nationale Parken Duinen van Texel en Zuid-Kennemerland, de Metropoolregio Amsterdam en onze partners in het IJsselmeer- en Waddengebied;
- Bedrijven, zoals agrarische ondernemers, recreatieondernemers of projectontwikkelaars.

Al deze partners in het veld is de provincie dankbaar voor hun betrokkenheid, ideeën en kennis. Hun werk heeft een grote betekenis voor de bescherming en ontwikkeling van de Noord-Hollandse biodiversiteit en landschappen.

Prioriteiten
In 2023 werken wij aan de volgende prioriteiten:

- Concretisering van de Rijksdoelen in het Nationaal Programma Landelijk Gebied, in een provinciaal Gebiedsplan (inleiding);
- Versnelling van de realisatie van het NNN, de uitvoering van natuurherstelmaatregelen in bestaande natuurgebieden en het terugdringen van de stikstofuitstoot door middel van een gebiedsgerichte aanpak (5.1.1.);
- Verdere besteding van middelen uit het Investeringsbudget Landschapsversterking (5.1.1.);
- Totstandkoming respectievelijk uitvoering van de gebiedsprogramma's Laag Holland (5.1.4.), Groene Uitweg (5.1.2) en Oostelijke Vechtplassen (5.1.3);
- Uitvoering van de Visie Recreatie & Toerisme en het verbeteren van de governance in de recreatieschappen (5.2.2).

Omgevingsfactoren

- Natuur en landschap zijn dynamisch, (soms) onvoorspelbaar en hun ontwikkeling wordt mede bepaald door factoren die buiten de directe provinciale beïnvloedingssfeer liggen, zoals klimatologische ontwikkelingen, weersomstandigheden, de ontwikkeling van dieren- en plantenpopulaties en sociaaleconomische ontwikkelingen.

5.1.1 Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden

Toelichting

Veel biodiversiteitswinst kan geboekt worden door de verbetering van natuur-, milieu- en watercondities en door het tegengaan van verdroging, stikstof- en fosfaatuitstoot. Daarom voert de provincie vanaf 2021 het Masterplan Biodiversiteit uit, waarmee wordt gewerkt aan kansen voor biodiversiteitsherstel in natuurgebieden, agrarische gebieden, bebouwde gebieden en in het watersysteem. Ook benut de provincie de extra middelen die in 2021 in het coalitieakkoord beschikbaar zijn gesteld voor het stimuleren van kruidenrijke akkerranden, bloemrijke bermen, zorgvuldig maaibeleid, het verminderen van gebruik van bestrijdingsmiddelen en het opstellen van een kennisagenda.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) vormt de ruggengraat van de Noord-Hollandse natuur en omvat ook vrijwel alle Noord-Hollandse Natura 2000-gebieden en de grotere recreatiegebieden. De provincie werkt onverminderd door aan de bescherming (via de Omgevingsverordening) en brengt versnelling in de afronding van het NNN. Sinds 2020 draagt een ambtelijk Regiebureau Natuurnetwerk zorg voor de voortgang van bestaande en de start van nieuwe projecten die gericht zijn op de afronding van het NNN, de uitvoering van benodigde Natura 2000-herstelmaatregelen (o.a. Programma Natuur) en de uitvoering van de 'gebiedsgerichte aanpak stikstof'. Doel voor het NNN is om deze collegeperiode 1.750 hectare NNN af te ronden en alle voorbereidingen te treffen voor afronding van het NNN in de volgende coalitieperiode. Dit gebeurt in nauwe samenhang met andere beleidsopgaven in het landelijk gebied, zoals de verbetering van de waterkwaliteit, het tegengaan van bodemdaling, het bieden van recreatieve mogelijkheden, het bevorderen van bosaanplant (Bossenstrategie), het stimuleren van natuurinclusieve landbouw en

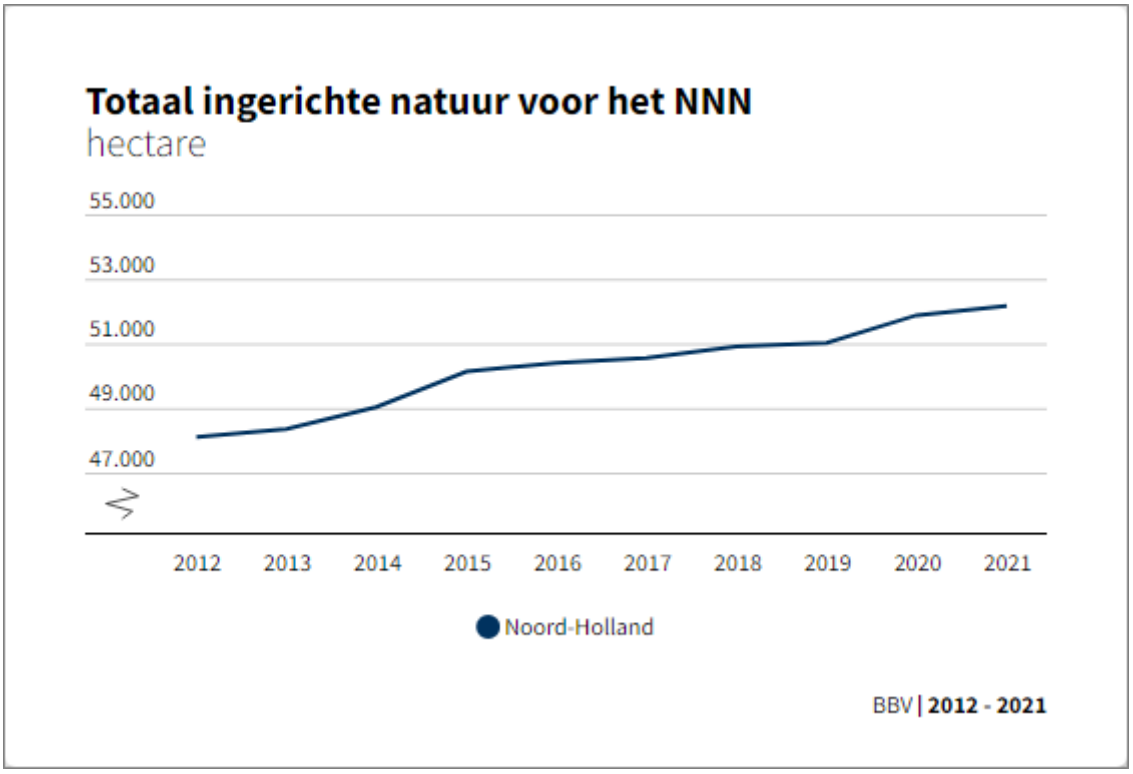
economische ontwikkeling. Daarom werkt de provincie, in gebieden waar de provincie een grote opgave voor het landelijk gebied heeft, al met integrale gebiedsprogramma's (zie ook de paragrafen 'Maatschappelijk doel' en de paragrafen 5.1.2 tot en met 5.1.4, waarin de lopende gebiedsprogramma's worden toegelicht). In de Wet stikstofreductie en natuurherstel is vastgesteld dat provincies een gebiedsplan moeten vaststellen per 1 juli 2023. In het gebiedsplan wordt de aanpak beschreven die nodig is om de doelen voor N2000, Kaderrichtlijn Water en klimaat te halen. Belangrijk is het behalen van een gunstige staat van instandhouding van onze natuurdoelen door onder andere reductie van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Hiervoor heeft het Rijk landelijk een transitiefonds beschikbaar gesteld van 25 miljard euro. In het Programma Natuurnetwerk, waarover Provinciale Staten jaarlijks besluiten, staat een prognose over de NNN-voortgang in de komende jaren. De belangrijkste financieringsbron voor de afronding van het NNN is de Reserve Groen, waarin op basis van het coalitieakkoord extra middelen zijn gestort.

Terwijl de aanleg van nieuwe natuur in volle gang is, wordt binnen de bestaande natuurgebieden gewerkt aan kwaliteitsverbetering. Dit gebeurt door herstelmaatregelen zoals baggeren, het verwijderen van de bovengrond, maaien en bosbeheer ten gunste van verstuiving in de duinen. Deze herstelmaatregelen vallen onder de afspraken in het natuurpact en worden gefinancierd uit de Reserve Groen. Het Rijk stelt via het Programma Natuur aanvullende financiële middelen beschikbaar voor aanvullende herstelmaatregelen, veelal gericht op systeemherstel, omdat deze ook bijdragen aan de verbetering van natuur die onder druk staat door de hoge stikstofdepositie.

De provinciale landschappen herbergen bijzondere cultuurhistorische, aardkundige en ecologische waarden. De provincie beschermt deze landschappen via het beschermingsregime Bijzonder provinciaal landschap (in de Omgevingsverordening). In 2021 is gestart met besteding van de middelen beschikbaar binnen het Investeringsbudget Landschapsversterking (voorheen Landschapsfonds). Hiermee investeert de provincie in enkele projecten die het landschap versterken en de toegankelijkheid ervan verbeteren, zoals de Westeinderscheg, de Diemerscheg, de Amstelscheg, de omgeving van Castricum en Schagen. Een deel van het Investeringsbudget gaat naar de liniedijken van de Stelling van Amsterdam. De provincie zet de besteding van de middelen in 2023 voort.

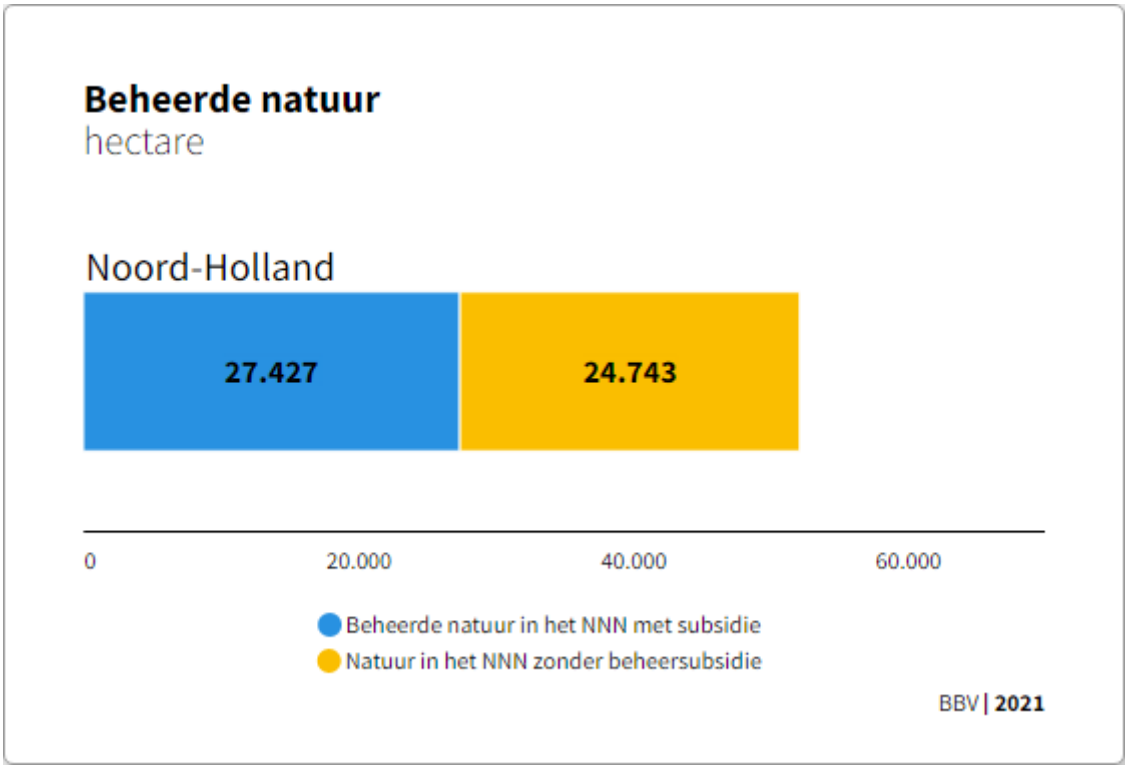
Koppeling met brede basismonitor

Voortgang NNN



Tot en met 2021 is er in de Provincie Noord-Holland 52.170 hectare NNN ingericht. Begin 2022 ligt in Noord-Holland het percentage ingerichte natuur op 92% van de totale doelstelling voor 2027. Op 1 januari 2022 moest de Provincie Noord-Holland nog 3.129 hectare aan gronden verwerven voor het NNN. Het gaat hier niet alleen om gronden die aangekocht moeten worden, maar ook om gronden die door afspraken ter beschikking kunnen komen.

NNN beheerde natuur

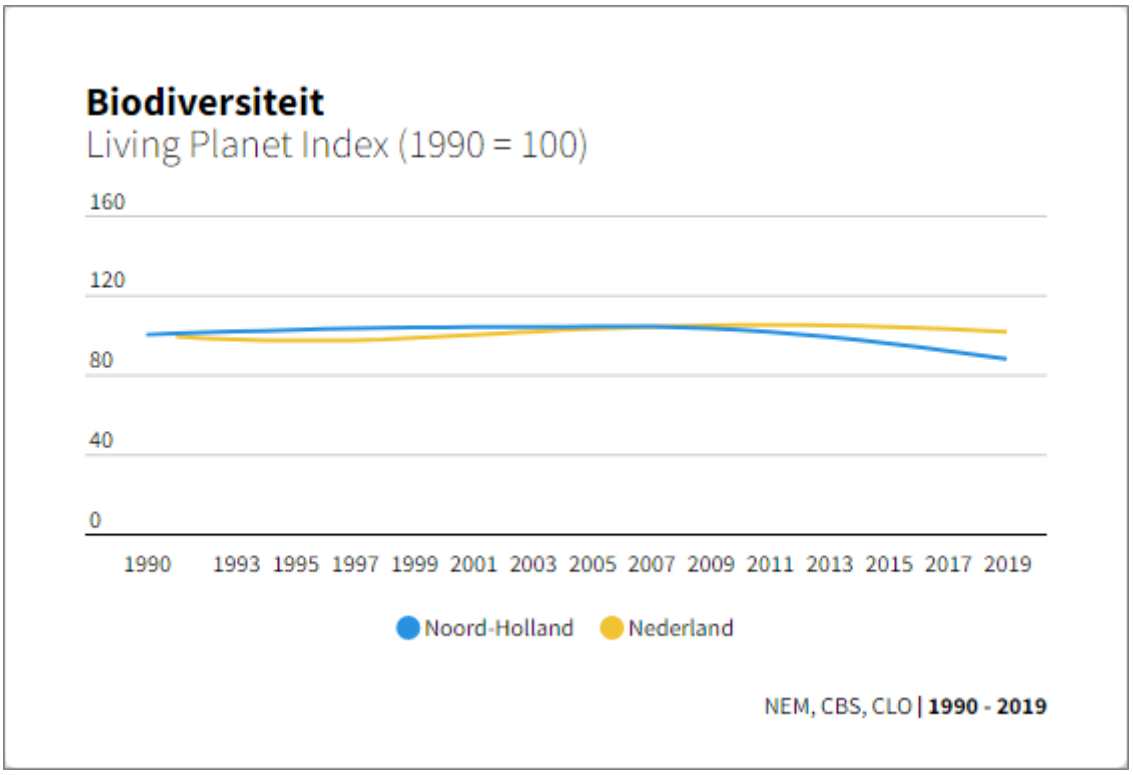


In januari 2022 had Noord-Holland 27.427 hectare NNN-natuur met subsidie; 115 hectare méér ten opzichte van januari 2021. Een ander deel van het NNN bestaat uit natuur zonder een SVNL-beheersubsidie. Voor het beheer van deze natuur zijn vaak wel beheercontracten afgesloten, met daarin beheerafspraken. In januari 2022 had Noord-Holland 24.743 hectare NNN-natuur zonder SVNL-subsidie.

Technische toelichting

Gerealiseerde NNN waar SVNL-beheersubsidie op ligt. SVNL is subsidieverordening Natuur- en Landschapsbeheer. Op grond van SVNL is subsidie mogelijk voor natuurbeheer, agrarisch natuurbeheer en landschapsbeheer.

Biodiversiteit

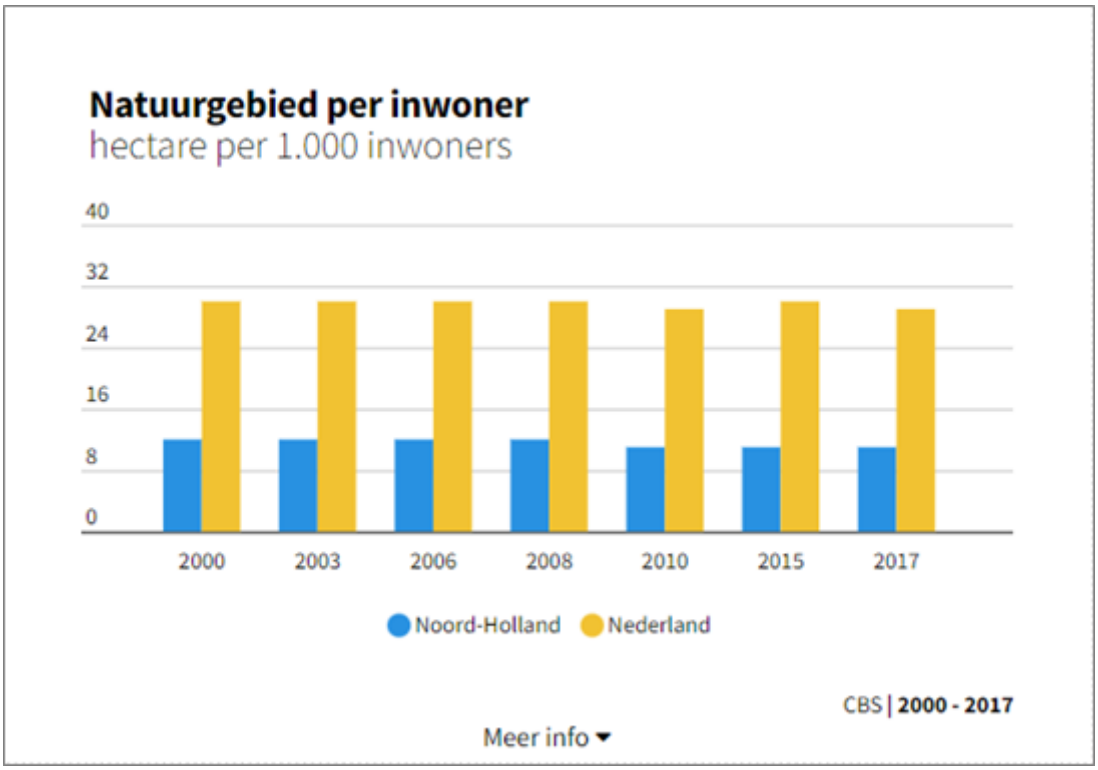


Over de periode 1990-2019 vertoont de Living Planet Index (LPI) in Noord-Holland een dalende trend. Voor deze achteruitgang zijn meerdere oorzaken aan te wijzen, zoals het verdwijnen van ‘groene’ elementen in het landschap (zoals heggen en bomenrijen) en schaalvergroting in het landgebruik. Verder is de toename van de stikstofdepositie te zien aan het steeds vaker voorkomen van stikstofminnende soorten: brandnetels, bramenstruiken en vergrassing van de duinen. Dit wordt ook aangeduid als vergrassing en verruiging van het open duin en moerassen. De LPI is een gemiddelde weergave van de trend. Er zijn dan ook positieve ontwikkelingen te zien, zoals gebieden waar de biodiversiteit juist verbetert. Oude bossen herbergen bijvoorbeeld meer biodiversiteit, en de verbetering van waterkwaliteit geeft bijzondere planten en dieren weer de ruimte. Dit is onder meer terug te zien in de Harger- en Pettemerpolder. Succesvolle natuurontwikkeling in de binnenduinrand heeft bijzondere natuur opgeleverd, maar ook geholpen om de impact van de heftige regenbuien van de zomer van 2021 op te vangen en zo te voorkomen dat de omliggende landbouwpercelen onderliepen.

Technische toelichting

De LPI geeft de gemiddelde trend weer in populatie-omvang van vrijwel alle inheemse soorten broedvogels, reptielen, amfibieën, vlinders en libellen, en ook van een aanzienlijk deel van de soorten zoogdieren en zoetwatervissen. Soorten van mariene habitats (Noordzee offshore en kustzone, Zeeuwse delta en Wadden) zijn (nog) niet meegenomen in deze indicator. Daarom betreft de LPI van Nederland feitelijk de fauna van land en zoetwater bij elkaar.

Natuurgebied per inwoner

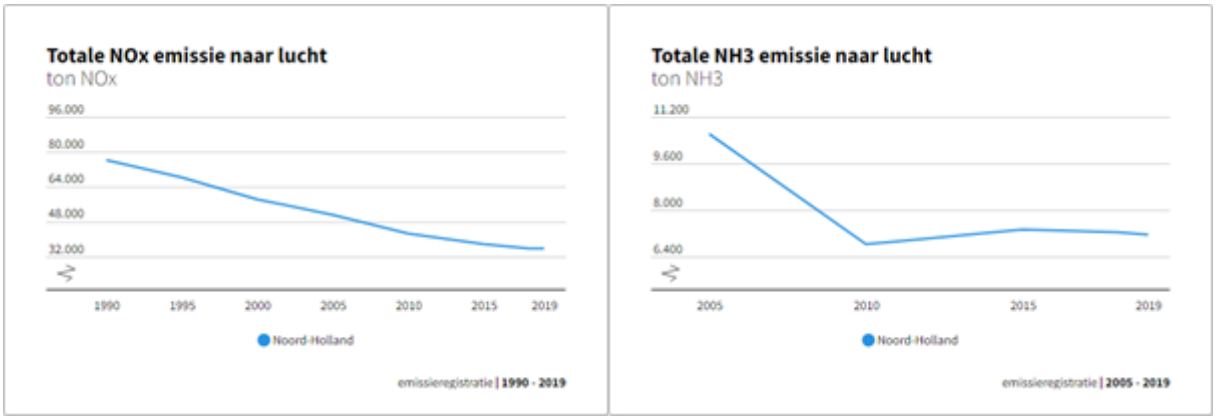


De indicator natuurgebied per inwoner bevat bos en open natuurlijk terrein in hectare; wateren zijn hier dus niet in opgenomen. In vergelijking met andere provincies had Noord-Holland in 2015 minder hectare natuurgebied per 1.000 inwoners beschikbaar, namelijk 11 hectare per 1.000 inwoners. Alleen Zuid-Holland heeft minder natuurgebied per 1.000 inwoners. Tegelijkertijd is Noord-Holland, na Zuid-Holland, ook de provincie met de meeste inwoners en relatief veel bebouwd gebied. Over de tijd gezien vertonen Nederland en Noord-Holland een licht dalende lijn.

Technische toelichting

Bos en open natuurlijk terrein per 1.000 inwoners. Bos: terrein beplant met bomen inclusief onverharde en half verharde wegen. Natuurlijk terrein: terrein in droge en natte natuurlijke staat.

Stikstof



Stikstof (N2) is een kleur- en reukloos gas dat overal om ons heen is. Ongeveer 78% van alle lucht bestaat uit stikstof. Stikstof is van zichzelf niet schadelijk voor mens en milieu, maar er zijn ook

verbindingen van stikstof in de lucht die wel schadelijk kunnen zijn. Dit zijn stikstofoxiden (NOx, een verbinding van stikstof en zuurstof) en ammoniak (NH3, een verbinding van stikstof en waterstof). De uitstoot van deze stikstofverbindingen worden stikstofemissies genoemd.

Voor de totale stikstofoxide-emissie (Nox) is de sterkste daling te zien voor 2015. Vanaf 2015 daalt de emissie nog steeds, maar minder snel. Deze daling wordt met name veroorzaakt door een lichte daling in stikstofoxide-emissie in de sector verkeer en vervoer en in de industrie- en energiesector. In 2019 heeft Noord-Holland van de 12 provincies in Nederland de op een na hoogste totale stikstofoxide-emissie. Alleen in Zuid-Holland is de totale stikstofoxide-emissie hoger.

Tussen 2005 en 2010 is een duidelijke daling te zien in de totale ammoniakemissie (NH3) in Noord-Holland. Tussen 2010 en 2015 is een kleine toename te zien. Sinds 2015 neemt de ammoniakemissie weer heel licht af. Deze lichte daling wordt veroorzaakt door een lichte daling in de landbouwsector. In 2019 bevindt Noord-Holland zich ten opzichte van de andere provincies in de middenmoot. De provincies Drenthe, Utrecht, Zeeland en Flevoland hebben een lagere totale ammoniakemissie dan Noord-Holland.

Technische toelichting

Totale emissie stikstofoxiden en ammoniak van alle sectoren (landbouw, consumenten, verkeer en vervoer, handel, diensten, overheid en bouw) naar de lucht.

5.1.2 Programma Groene Uitweg uitvoeren

Toelichting

Het programma Groene Uitweg versterkt de landschappelijke kwaliteit van de Vechtstreek, in samenhang met de infrastructurele ingrepen aan de rijkswegen A1, A6 en A9. Het programma komt voort uit de wens, die onder andere is verwoord in de Noordvleugelbrief van het kabinet uit 2006, om dit gebied duurzaam open en groen te houden en de recreatieve aantrekkelijkheid ervan te vergroten. In de Noordvleugelbrief zijn zes thema's opgenomen die in aanmerking kwamen voor een rijksbijdrage van € 86,1 miljoen. Deze rijksbijdrage is, tezamen met € 9 miljoen provinciale cofinanciering, gestort in de Reserve Groene Uitweg. De zes thema's zijn: natuurboulevard IJmeer, waterberging en natuurontwikkeling Horstermeer, recreatieve (vaar)verbindingen, fietspaden en fietsbruggen, Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie, en behoud van het weidelandschap. Onder deze zes thema's zijn tientallen projecten en programma's uitgevoerd.

In 2021 heeft het bestuurlijk platform Gooi, Vecht en Diemerscheg 24 nieuwe projecten en programma's vastgesteld. Enkele in het oog springende projecten zijn: 'Entree Muiden', 'Muiden Noordwest' en 'Waterpoort Vecht'. Hiermee wordt de omgeving van het oude tracé van de A1 weer in ere hersteld en de kwaliteit ervan verbeterd. Ook wordt geïnvesteerd in de Diemerscheg, met de projecten: 'Klimaatbos Diemerscheg', 'Ecologische verbindingen Diemerscheg' en 'Rondje Diemerscheg'. Diverse projecten hebben als doel de cultuurhistorie zichtbaar maken en beleven. Goede voorbeelden hiervan zijn 'Linielandschap Fort Nigtevecht', 'Buitenruimte Muiderslot' en 'Schansen Weesp'. Naast de nieuwe projecten kent het programma Groene Uitweg ook een zestal doorlopende projecten en programma's (zie ook De Groene Uitweg - Provincie Noord-Holland).

5.1.3 Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren

Toelichting

In december 2017 is door negentien partijen het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen ondertekend, inclusief bijbehorend uitvoeringsprogramma. Hiermee verbinden de provincies Noord-Holland en Utrecht, gemeente Wijdemeren, Stichtse Vecht en Hilversum, het waterschap AGV en Waternet, het Plassenschap Loosdrecht, recreatieondernemers, beheerders en gebruikers zich aan een meerjarige samenwerking om de Oostelijke Vechtplassen een forse kwaliteitsimpuls te geven. Onder regie van een stuurgroep onder provinciaal voorzitterschap zijn partijen aan de slag gegaan om via een tienjarig programma opgaven voor natuur, water, recreatie, economie en leefomgeving uit te voeren. Hiervoor is de komende jaren ruim € 77 miljoen, waarvan € 51 miljoen van de provincie Noord-Holland, beschikbaar.

Het gebiedsakkoord omvat ruim twintig projecten (sommigen met meerdere deelprojecten), zoals het baggeren van de Loosdrechtse Plassen, de aanleg van recreatieve verbindingen, de ontwikkeling van nieuw NNN, het herstel van legakkers, het verbeteren van de waterkwaliteit en het verduurzamen van de watersportsector. Met het overgrote deel van de projecten is inmiddels begonnen en in 2022 is het uitvoeringsprogramma geactualiseerd. Het project 'Baggeren en zwevend slib' is het meest omvangrijke project binnen het Gebiedsakkoord. In 2023 zal verder gewerkt worden aan de NNN-realisatie binnen de Oostelijke Vechtplassen (met name in de deelgebieden Kortenhoef, Ankeveen, Ster van Loosdrecht en Weersloot), zullen Kaderrichtlijn Water-maatregelen worden uitgevoerd en zullen enkele projecten ten behoeve van de watersport worden uitgevoerd.

5.1.4 Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren

Toelichting

Het landelijk gebied van de regio Laag Holland, het gebied tussen Amsterdam, Zaanstad, Hoorn en Alkmaar, kent veel opgaven voor natuur, landbouw, water, bodem, klimaat, recreatie en landschap. Vanwege de sterke onderlinge verwevenheid van deze opgaven voert de provincie een integraal gebiedsprogramma uit, waarin wordt samengewerkt met gemeenten, het hoogheemraadschap en natuur- en landbouworganisaties. Gestuurd wordt door de provincie op de realisatie van de harde (wettelijke) opgaven, zoals de realisatie van het NNN, de vermindering van de stikstofdepositie op natuurgebieden, het remmen en stoppen van de bodemdaling en de realisatie van de klimaatopgave. De provincie zet hiervoor eigen middelen in uit de reserve Groen en doet voorts een beroep op gelden van het Rijk voor de stikstof en de klimaat/bodemdalingsopgave, waaronder de Impulsgelden Veenweiden. Voor de realisatie van de wateropgave wordt mede een beroep gedaan op inzet van capaciteit en geldmiddelen van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Voor het verwezenlijken van de recreatieve en toeristische opgaven wordt een beroep gedaan op de gemeenten.

De uitvoering vindt plaats in de gebiedsprocessen in de verschillende deelgebieden. In Waterland-Oost wordt in een aantal gebieden de natuuropgave gerealiseerd. In Polder IJdoorn gebeurt dit in combinatie met de wateropgaven uit het Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn-Amsterdam. In het deelgebied Peereboom, Opperwoud, de Nes wordt een definitief ontwerp van de NNN-inrichting opgeleverd. In Polder Westzaan wordt de gebiedsvisie uit 2022 verder uitgewerkt tot een concreet gebiedsplan, waarvan de verbrakking een belangrijk onderdeel is. In het Oostzanerveld, het Ilperveld, het Wormer- en Jisperveld, de Eilandspolder en Polder

Mijzen wordt de verkenningsfase van het de gebiedsprocessen doorlopen. In deze gebieden worden agrarische en ecologische visies opgesteld en een beheercheck uitgevoerd om de minimaal agrarische beheercapaciteit te bepalen die noodzakelijk is om het landschap te kunnen blijven beheren. Uit deze deelproducten worden gebiedsplannen ontwikkeld, die eind 2023 gereed zijn. De regiegroep Laag Holland, onder voorzitterschap van de provincie, stuurt de uitvoering van het gebiedsprogramma aan. De uitvoering van het NNN, natuurherstelmaatregelen in het kader van de stikstofproblematiek en het vraagstuk van bodemdaling spelen hierbij een belangrijke rol.

In de begroting van de Regionale Veenweidestrategie 1.0 is opgenomen welke projecten binnen Laag Holland worden uitgevoerd. Eén daarvan is een verkennend project of en hoe de bodemdaling in een deel van polder Assendelft kan worden aangepakt. Voorts opent de agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken met subsidie van de provincie een veenweideloket, waarmee boeren worden gestimuleerd tot aanleg van drukdrainage of greppelinfiltratie. Daarnaast speelt in Laag Holland het vraagstuk van de klimaatadaptatie en de behoefte aan meer inzicht in de extra watervraag om het grondwaterpeil in de zomer in de veenweidegebieden op niveau te kunnen houden. Samen met HHNK wordt hieraan gewerkt, onder andere via het project Kennis en Inzicht Water uit het Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland. Voorts gaat een aantal deelprojecten uit dit programma de uitvoeringsfase in, zoals in het Ilperveld en Landelijk Noord bij Amsterdam.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
5.1.1	Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden	28.203	102.565	52.496	44.425	16.530	9.800
5.1.2	Programma Groene uitweg uitvoeren	2.413	9.822	4.463	2.037	345	116
5.1.3	Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren	3.155	5.193	11.766	8.751	6.279	6.270
5.1.4	Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren	2.296	4.527	4.258	430	429	426
	Totaal lasten	36.066	122.107	72.983	55.643	23.583	16.612
	Totaal baten	-4.430	-31.344	-9.866	-6.376	-5.408	0
	Saldo van baten en lasten	31.636	90.763	63.117	49.267	18.175	18.175
	Stortingen						
5.1.1	Resv. Groen	75.880	25.800	23.730	16.730	14.980	15.480
5.1.1	Resv. Kapitaallasten Groen	54	534	1.718	0	0	0
5.1.1	Resv. verleende subsidies OD 511	1.900	0	0	0	0	0
5.1.2	Resv. Groene Uitweg	107	368	107	107	107	107
5.1.3	Resv. Oostelijke Vechtplassen	638	2.058	4.058	4.058	4.058	3.099
5.1.4	Resv. Laag Holland	252	750	0	0	0	0
	Onttrekkingen						

5.1.1	Resv. Groen	-33.898	-80.294	-52.512	-44.060	-23.437	-22.191
5.1.1	Resv. Kapitaallasten Groen	-70	-70	-70	-118	-118	-118
5.1.1	Resv. verleende subsidies OD 511	-621	-1.279	0	0	0	0
5.1.2	Resv. Groene Uitweg	-5.632	-10.269	-4.516	-2.046	-354	-127
5.1.3	Resv. Oostelijke Vechtplassen	-1.627	-3.886	-10.255	-7.241	-4.773	-4.773
5.1.4	Resv. Laag Holland	-383	-794	-2.454	0	0	0
	Resultaat	**68.237**	**23.681**	**22.923**	**16.697**	**8.638**	**8.089**

5.2 Beheren van de groenstructuur

Onze rol
Zie de toelichting bij beleidsdoel 5.1.

Samenwerkingspartners
Zie de toelichting bij beleidsdoel 5.1.

Prioriteiten
In 2023 werkt de provincie aan de volgende prioriteiten:

- Het bevorderen van goed natuur- en landschapsbeheer en weidevogelbescherming, onder andere door subsidiëring via het Subsidiestelsel Natuur en Landschapsbeheer (SNL) en de uitvoering van het Actieplan weidevogels (5.2.1);
- Uitvoeren van de actiepunten die voortkomen uit de in 2021 vastgestelde Visie Recreatie en Toerisme (5.2.2);
- Een zorgvuldige uitvoering van de bevoegdheden die de Wet natuurbescherming geeft (5.2.3).

Omgevingsfactoren
Zie de toelichting bij beleidsdoel 5.1.

5.2.1 NNN en agrarische natuur beheren

Toelichting

Noord-Holland kent een groot aantal beheerders van natuur- en recreatiegebieden, landschap en cultuurhistorisch erfgoed: terreinbeherende organisaties, particuliere eigenaren, agrarische ondernemers, recreatieschappen, waterschappen en gemeenten. Zij zorgen voor professioneel, samenhangend beheer, in samenwerking met elkaar en met andere partners. Dit beheer kan vele vormen aannemen. Afhankelijk van de natuurdoelen en maatschappelijke wensen kan het variëren van zeer extensief, gericht op natuurlijke dynamiek, tot zeer intensief, met maatregelen zoals begrazing, beweiding, plaggen, kappen, hooien, maaien en bejaging. Ook indirect beheer, gericht op het tegengaan van ongewenste externe invloeden zoals water- of bodemverontreiniging, is van groot belang.

De provincies zijn verantwoordelijk voor de sturing op, en medefinanciering van, adequaat natuur- en landschapsbeheer. In beginsel streeft de provincie naar het bevorderen van natuurlijke dynamiek. Hierop wordt een uitzondering gemaakt als openbare veiligheid, zwaarwegende redenen van economisch belang, kwetsbare soortenpopulaties of cultuurhistorische waarden een intensiever beheer vragen. De provinciale doelen voor het natuur- en landschapsbeheer worden vastgelegd in het Natuurbeheerplan. Daarnaast stelt de provincie via het Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL) subsidie beschikbaar aan terreinbeherende organisaties (bijvoorbeeld Staatsbosbeheer en Landschap Noord-Holland), particuliere grondeigenaren en agrarische ondernemers, verenigd in vier Noord-Hollandse collectieven. Om de kwaliteit van het natuurbeheer en de uitwisseling van kennis en ervaringen te bevorderen staat de provincie in nauw contact met alle beheerders. In de begroting is rekening gehouden met een toename van het te beheren areaal vanwege de groei van het Natuurnetwerk Nederland. Het agrarisch natuurbeheer wordt deels gefinancierd door de EU. Vanaf 2023 start het GLB-NSP: het nieuwe

Europese Gemeenschappelijk Landbouwbeleid. Voor het agrarisch natuurbeheer betekent dit dat provincie Noord-Holland inzet op uitbreiding van het agrarisch natuurbeheer op de thema's akkervogels, water en klimaat. Daarnaast werken we aan de uitvoering van het Actieplan Weidevogels en het Aanvalsplan Grutto, dat een breed pakket aan acties bevat om de weidevogel populatie stabiel te houden.

5.2.2 Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren

Toelichting

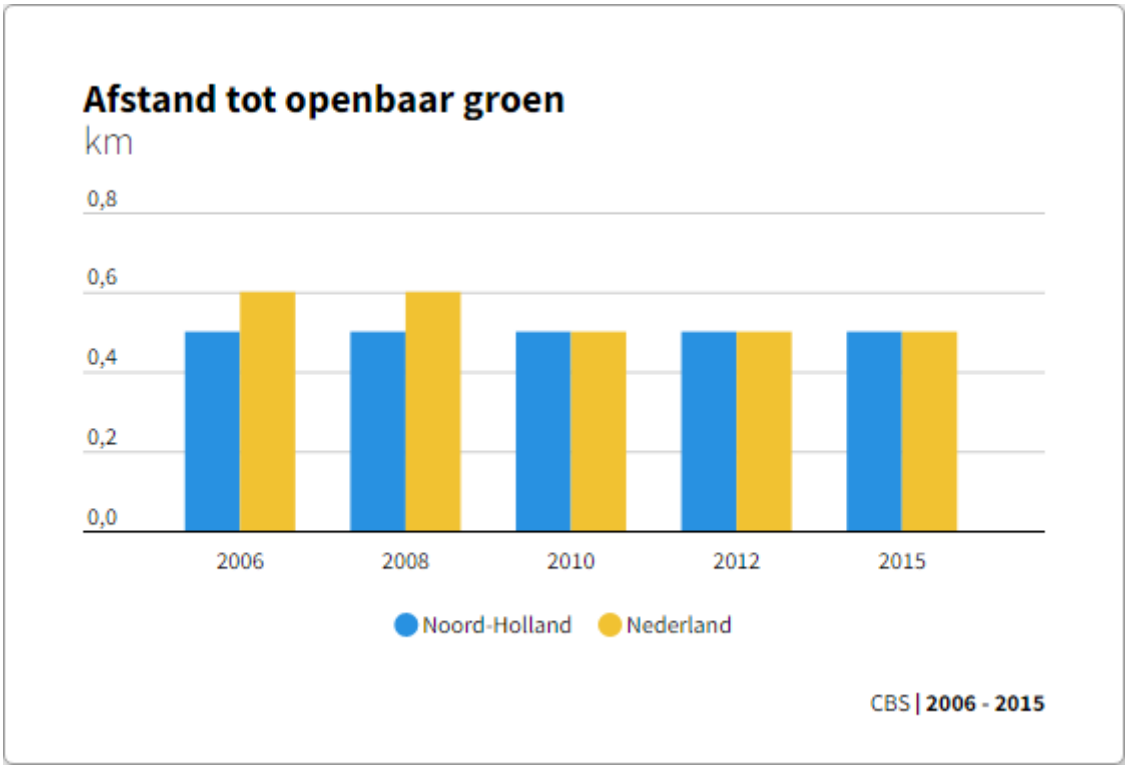
De mogelijkheid om vrije tijd in een groene omgeving te kunnen doorbrengen is belangrijk voor het welzijn van mensen. Naast recreanten maken ook toeristen veel gebruik van de recreatieve voorzieningen in Noord-Holland. De druk op de schaarse ruimte is dan ook groot. Op basis van de in 2021 vastgestelde Visie Recreatie en Toerisme werken we aan de strategie van bestemmingsmanagement. De provincie zet onder andere in op betere verbinding tussen recreatiegebieden, het creëren van aantrekkelijke startpunten, bezoekersinformatie over gebieden en we investeren in goede (drukte)monitoring.

Wandelen en fietsen blijven goede manieren om de natuur en het landschap te beleven. De provincie levert een jaarlijkse bijdrage aan de organisaties Wandelnet en Fietsplatform en verstrekt subsidie voor het beheer van het Noord-Hollandpad en voor de uitbreiding van het Wandelnetwerk Noord-Holland. De komende jaren verwachten wij tot een afronding van het netwerk te komen.

Een groot deel van de meer omvangrijke Noord-Hollandse recreatiegebieden is in beheer bij de recreatieschappen. De provincie participeert in de meeste van deze samenwerkingsverbanden, samen met gemeenten. Dit zullen wij blijven doen. In 2021 zijn de dienstverleningsovereenkomsten voor het beheer in de recreatieschappen die door Recreatie Noord-Holland N.V. worden uitgevoerd met twee jaar verlengd. Op 1 januari 2022 is het bestuursbureau van de recreatieschappen gestart. Hiermee geven we invulling aan de uitspraak in het coalitieakkoord dat een scheiding tussen de beleids- en beheertaken wenselijk is.

Koppeling met brede basismonitor

Afstand tot openbaar groen

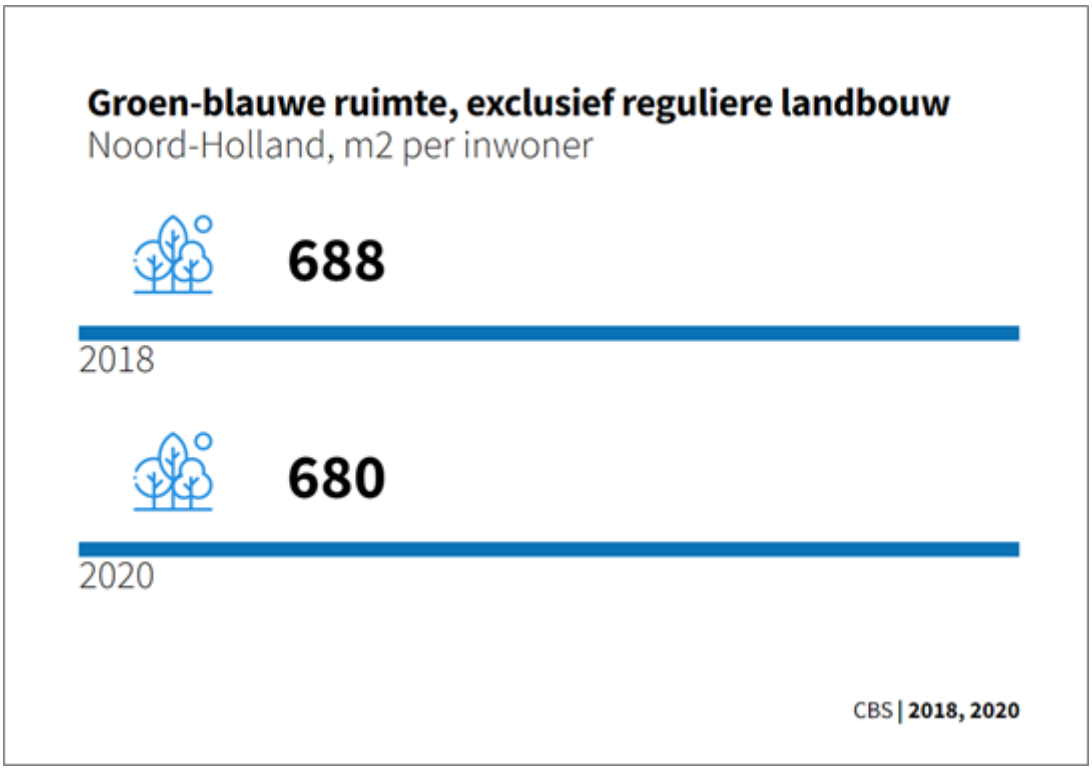


De gemiddelde afstand tot het dichtstbijzijnde openbaar groen is in Noord-Holland 0,5 kilometer. Dit is vergelijkbaar met de gemiddelde afstand in Nederland. In Utrecht en Flevoland is deze afstand kleiner; in Zeeland en Friesland is deze afstand gemiddeld groter. De gebruikte statistiek is helaas niet actueel, deze indicator heeft een lange verwerkingstijd bij het CBS vanwege de complexiteit. Volgend jaar wordt deze indicator geactualiseerd.

Technische toelichting

De gemiddelde afstand van alle inwoners in een gebied tot het dichtstbijzijnde openbaar groen, berekend over de weg. Openbaar groen is terrein in gebruik als park of plantsoen, voor dagrecreatie, natuur of als bos. Het terrein kan zowel privaat als publiek toegankelijk zijn. Het terrein heeft een omvang van minimaal één hectare.

Groen/blauwe ruimte



In vergelijking met andere provincies is het areaal groen/blauwe ruimte per inwoner in Noord-Holland kleiner dan gemiddeld. In 2020 bedraagt de groen/blauwe ruimte 680 m2 per inwoner. Er is sprake van een lichte daling van groene/blauwe ruimte per inwoner sinds 2013 over de hele provincie. Uit recent onderzoek van de provincie blijkt dat de komende jaren de vraag naar groene recreatieruimte steeds groter zal worden. Oorzaak is de toename in het aantal inwoners, de groei in het aantal toeristen als ook de toenemende behoefte aan buitenrecreatie. Noord-Holland is een dichtbevolkte provincie en heeft na Zuid-Holland het meeste inwoners. Bij dit onderwerp is niet zozeer de vergelijking met Nederland belangrijk, maar vooral de ontwikkeling in de tijd: hoe verhoudt de ontwikkeling van groen/blauwe ruimte zich tot de ontwikkeling van het aantal inwoners?

Technische toelichting

Dit areaal per inwoner omvat groene en/of natuurlijke gebieden in zowel stad als platteland, exclusief de reguliere landbouw inclusief water met uitzondering van de Noordzee. Hieronder vallen o.a. stedelijk groen, kleine en grote wateren, landelijk groen zoals bermen, heggen en bomenrijen, bossen en natuurgebieden en gebieden onder agrarisch natuurbeheer. Reguliere landbouw is landbouw zonder natuurbeheer.

5.2.3 Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming

Toelichting

De Wet natuurbescherming geeft de provincie Noord-Holland een aantal taken en bevoegdheden die hierna worden toegelicht.

Natura 2000-gebieden

In Noord-Holland liggen negentien Natura 2000-gebieden. De provincie is voor veertien hiervan de voortouwnemer en dus verantwoordelijk voor de Natura 2000-beheerplannen. Inmiddels is voor elk van deze gebieden een beheerplan vastgesteld en zullen sommige beheerplannen worden geactualiseerd als hun looptijd (na zes jaar) eindigt. In die gevallen wordt het beheerplan altijd geëvalueerd. Initiatieven in of nabij Natura 2000-gebieden die negatieve gevolgen kunnen hebben op de natuurdoelen van deze gebieden (bijvoorbeeld vanwege de neerslag van stikstof, licht- of geluidhinder of bouwwerkzaamheden), zijn alleen toegestaan als hiervoor door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, namens de provincie, een vergunning is verleend. In 2023 werken we aan de beheerplannen in Laag Holland en de Schoorlse duinen. De Natura 2000-gebieden in de overige duingebieden zullen in 2023 geëvalueerd worden.

Faunabeheer

De Wet natuurbescherming verbiedt het doden of verstoren van beschermde dieren. Tegelijkertijd kunnen beschermde dieren soms problemen veroorzaken. De provincie kan dan een vrijstelling of ontheffing verlenen op dit verbod. Hierbij zoekt de provincie steeds een balans tussen de instandhouding van een populatie en bescherming van de intrinsieke waarde van dieren enerzijds, en maatschappelijke belangen zoals volksgezondheid, openbare veiligheid en het tegengaan van belangrijke schade aan gewassen of flora en fauna, anderzijds. Deze ontheffingsverlening gebeurt door de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, die zich hierbij baseert op verordeningen en beleidsregels die door de provincie zijn vastgesteld. Het faunabeheer zelf wordt uitgevoerd door de partijen die zijn verenigd in de Faunabeheereenheid Noord-Holland. Voor de meeste soorten gebeurt het faunabeheer op basis van een faunabeheerplan dat de Faunabeheereenheid maakt en dat door Gedeputeerde Staten wordt beoordeeld. Specifiek voor ganzen, die veel schade aan agrarische gewassen veroorzaken, biedt de provincie ruime mogelijkheden om zowel preventieve maatregelen te nemen (zoals nestbehandeling), als om schade te bestrijden door verjaging met ondersteunend afschot. Daarnaast zetten we in op gecoördineerd populatiebeheer, gericht om de populatie overzomerende ganzen omlaag te brengen.

Soortenbescherming en bestrijding van invasieve exoten

De provincie is verantwoordelijk voor de zogenoemde ‘passieve’ en ‘actieve’ soortenbescherming. Passieve soortenbescherming betekent dat bijvoorbeeld een ontheffing nodig is voor het verstoren van vleermuizen bij het renoveren van een gebouw. De provincie werkt in 2023 verder aan de uitvoering van verschillende proefprojecten waarin met gemeenten gezamenlijk een aanpak voor gebiedsgerichte ontheffingen, op basis van soortmanagementplannen wordt uitgewerkt. Hiermee beogen we de administratieve lasten van bijvoorbeeld grootschalige renovaties in het kader van de energietransitie te verminderen. Actieve soortenbescherming is het nemen van maatregelen voor het behoud en herstel van beschermde soorten, zoals de ‘rode-lijstsoorten’ en hun leefgebied. Dit doet de provincie bij onze werkzaamheden in het NNN, Natura 2000-gebieden en het (agrarisch) natuurbeheer. Ook daarbuiten ontwikkelt de provincie, in lijn met het Masterplan biodiversiteit, projecten voor soorten waarvoor Noord-Holland een bijzondere verantwoordelijkheid heeft, zoals tengere distel, kwabaal, locomotiefje, graslandvlinders en de otter.

Sinds augustus 2016 geldt een Europees verbod op bezit, handel, kweek, transport en import van een aantal uitheemse planten en dieren: zogenoemde invasieve exoten. Deze soorten vormen een bedreiging voor andere dieren en plantensoorten en kunnen daardoor schadelijk zijn voor de biodiversiteit. De provincie ondersteunt de bestrijding van invasieve exoten, zoals de

waterplanten watercrassula en cabomba en de vogels rosse stekelstaart en nijlgans. In 2023 bouwen we voort aan de regiegroep invasieve exoten ten behoeve van kennisuitwisseling, en -ontwikkeling en de coordinatie van de aanpak door alle betrokken partijen in de provincie.

Dierenwelzijn

De provincie werkt op verschillende manieren aan het bevorderen van dierenwelzijn. In algemene zin kent de Wet natuurbescherming een zorgplicht voor dieren. Dit houdt in dat een ieder verplicht is de nodige zorg te verlenen als een dier hulpbehoevend is. Daarnaast hebben we opvangcentra voor wilde dieren ondersteund met het opstellen van werkprotocollen die zij nodig hebben om aan de regelgeving van het ministerie van LNV te voldoen. De bescherming van het welzijn van gehouden dieren zoals in de veeteelt, is vastgelegd in de Wet dieren, die wordt uitgevoerd door het Rijk, en de rijksuitvoeringsdiensten zoals NVWA en RVO. In onze eigen Voedselvisie 2020-2030 staan de kansen en uitdagingen om een duurzaam voedselsysteem te bewerkstelligen. Onderdeel hiervan is ook het bevorderen van dierenwelzijn (bijv. zo natuurlijk mogelijk houden van dieren via regeneratieve landbouw). Wanneer het aantasten van dierenwelzijn desondanks onvermijdelijk is – bijvoorbeeld bij de bestrijding van gewasschade door ganzen – verplichten wij in onze ontheffingen het gebruik van de laatste wetenschappelijke inzichten over methoden die het dierenwelzijn zo min mogelijk aantasten.

5.2.4 Tegemoetkoming faunaschade uitkeren

Toelichting

In de Wet natuurbescherming staat dat de verantwoordelijkheid voor het tegengaan van faunaschade bij de grondgebruiker ligt. Hij/zij moet alles in het werk stellen om faunaschade te voorkomen of te beperken. Als de overheid de grondgebruiker echter beperkt in het adequaat voorkomen van faunaschade, bijvoorbeeld omdat bepaalde diersoorten een beschermde status hebben, dan bepaalt de wet dat daar een redelijke tegemoetkoming tegenover moet staan. Er is dus een verband tussen de door de overheid toegestane maatregelen om faunaschade te voorkomen en de faunaschade die de overheid vergoedt. De enige uitzondering die de provincie momenteel op dit principe hanteert is de schade veroorzaakt door de brandgans, kolgans en grauwe gans, waarvoor ook in gebieden waar geen belemmeringen zijn voor de bescherming van agrarische gewassen, momenteel een tegemoetkoming in de schade van 80% beschikbaar wordt gesteld (20% eigen risico). We gaan voor de komende jaren vooralsnog uit van € 10 miljoen aan tegemoetkomingen in faunaschade. Dit bedrag is hoger dan voorheen geraamd. Dit wordt met name veroorzaakt door stijging van de droge stofprijzen, kort gezegd de prijs voor vervangend ruwvoer dat grondgebruikers moeten inkopen ter compensatie van grasland dat door schade verloren is gegaan. Zo steeg bijvoorbeeld de droge stofprijs voor voorjaarsgras in 2022 met 7% t.o.v. 2021. Omdat de tegemoetkomingen faunaschade in Noord-Holland grotendeels betrekking hebben op schade aan grasland (in 2021 betrof 88% van het getaxeerde schadebedrag in Noord-Noord-Holland schade aan grasland) hebben dergelijks stijgingen grote invloed op de door provincie Noord-Holland uit te keren tegemoetkomingen faunaschade.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
5.2.1	NNN en agrarische natuur beheren	33.290	21.390	21.422	21.391	21.481	21.478
5.2.2	Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren	7.079	8.799	8.538	8.348	8.349	8.099
5.2.3	Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming	3.250	4.298	4.258	3.910	3.909	3.007
5.2.4	Tegemoetkoming faunaschade uitkeren	11.657	10.803	10.803	10.780	10.779	10.777
	Totaal lasten	55.276	45.290	45.021	44.429	44.518	43.361
	Totaal baten	-924	-735	-885	-885	-985	-985
	Saldo van baten en lasten	54.352	44.555	44.136	43.544	43.533	43.533
	Stortingen						
5.2.1	Resv. Uittreding Goois Natuurreservaat	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
5.2.1	Resv. Uittreding Goois Natuurreservaat	-6.501	0	0	0	0	0
	Resultaat	**47.851**	**44.555**	**44.136**	**43.544**	**43.533**	**42.376**

5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen

Onze rol
Zie de toelichting bij beleidsdoel 5.1.

Samenwerkingspartners
Zie de toelichting bij beleidsdoel 5.1.

Prioriteiten
In 2023 werken wij aan de volgende prioriteiten:

- Uitbreiden van het Groen Kapitaal-netwerk; voortzetten van de ondersteuning van initiatiefnemers en groene vrijwilligers via het programma Betrekken bij Groen; stabiliseren van het aantal groene vrijwilligers (5.3.1);
- Het voortzetten van de regionale samenwerking in het Groene Hart en de Nationale Parken, waarmee we samenwerken bij de uitvoering van het Rijksprogramma 'Nationale Parken nieuwe stijl' (5.3.2);
- Het uitvoeren van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026 en zorgdragen voor goede aanwending van de middelen in het Waddenfonds, in lijn met het Investeringskader Waddengebied (5.3.3).

Omgevingsfactoren
Zie de toelichting bij beleidsdoel 5.1.

5.3.1 Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren

Toelichting

Aanpak Groen Kapitaal

Aanpak Groen Kapitaal
Via de Aanpak Groen Kapitaal wil de provincie Noord-Holland laten zien dat combinaties van natuur met wonen, werken en landbouw de normaalste zaak van de wereld zijn. Dat is ook nodig: natuur is immers overal en kan ook overal nog een zetje gebruiken. De stip aan de horizon van een natuurinclusieve samenleving wordt steeds breder gedeeld en goede voorbeelden vinden navolging. Hierbij maakt de provincie dankbaar gebruik van alle energie en initiatieven van bewoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties en andere overheden. De provincie helpt hen verder door hen een podium te bieden op kenniscafés of het Groen Kapitaal online netwerkplatform, door waardering te uiten, via blogs kennis en inspiratie te delen en steun te bieden. In 2023 blijft de provincie het netwerk van initiatiefnemers offline en online actief ontwikkelen, want een groot en sterk netwerk leidt tot nieuwe ideeën en snellere verspreiding, verbreding en verdieping van bestaande initiatieven. Ook gaat de provincie door met het stimuleren van het vergroenen van bebouwd gebied, natuurinclusief bouwen, de aanpak van klimaatadaptatie door het ondersteunen van projecten vanStichting Steenbreek/de Groene Stad Challenge, de Natuur- en Milieufederatie, gemeenten en waterschappen.

Groene vrijwilligers
Groene vrijwilligers staan ook bekend als 'tellers', 'vertellers' en 'herstellers'. Zij leveren een

enorme bijdrage aan het beheer van, de kennis over en betrokkenheid bij natuur en landschap. Het programma 'Betrekken bij Groen', één van de meest omvangrijke ondersteuningsprogramma voor groene vrijwilligers in Nederland, blijft succesvol. Dit programma wordt uitgevoerd door de Noord-Hollandse natuurorganisaties. Zij leveren educatiemateriaal, gereedschap en stellen hun organisatie beschikbaar aan groene vrijwilligers. Ook organiseren zij jaarlijks het Noord-Hollandse deel van de Natuurwerkdag en de Dialoogdag, waar vrijwilligers met elkaar en met de provincie in gesprek gaan. Via het programma Betrekken bij Groen levert de provincie in 2023 middelen waarmee de terreinbeheerders en het IVN het aantal vrijwilligers stabiel te houden. Ook zal in 2023 opnieuw het 'Betrekken-bij-Groen-fonds' worden ingezet om kleinschalige initiatieven te ondersteunen; dat voorziet in een grote behoefte. MeerBomenNu kan via subsidie (via Masterplan Biodiversiteit) hun laagdrempelige aanpak voortzetten om meer bomen te planten door zaailingen of restpartijen met inzet van vrijwilligers een nieuw leven te geven op een andere locatie.

5.3.2 Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen

Toelichting

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een dynamisch gebied en heeft door de verdere verstedelijking met grote opgaven te maken, zoals met woningbouw, bereikbaarheid, werkgelegenheid en energietransitie. Tegelijkertijd is de MRA een 'groene metropool', die nationaal en internationaal gewaardeerd wordt als vestigingslocatie, onder andere omdat groene gebieden bijna overal om de hoek liggen – in tegenstelling tot in concurrerende metropolen als Londen en Parijs. Om dat zo te houden en verder te versterken is in de MRA Agenda 2020–2024 afgesproken om te blijven samenwerken aan de versterking van de landschappelijke kwaliteit, de biodiversiteit, de klimaatbestendigheid en het vergroten van recreatiemogelijkheden. Dit is op een goede manier verwoord in de Verstedelijkingsstrategie. In 2023 zorgt de provincie ervoor dat het landschap bij alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen op de agenda blijft staan, zoals bij de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie MRA.

Groene Hart
Midden in de Randstad, omringd door grote steden, ligt het Groene Hart. De rust en ruimte van het Groene Hart zijn belangrijk voor de leefbaarheid en het vestigingsklimaat van de Randstad. Het Noord-Hollandse deel van het Groene Hart beslaat alle veenweidegebieden ten zuiden van het Noordzeekanaal. Het Bestuurlijk platform Groene Hart, waarin de provincie Noord-Holland participeert, zorgt voor een samenhangende ontwikkeling van het gebied. De volgende prioriteiten staan centraal: het remmen van bodemdaling en CO2-uitstoot, een toekomstbestendige agrarische sector, bescherming van het landschap en zorgvuldig waterbeheer.

Nationale Parken
De Nationale Parken Duinen van Texel en Zuid-Kennemerland vormen een visitekaartje van de Noord-Hollandse natuurgebieden en richten zich op natuurbescherming, recreatie, educatie, promotie en onderzoek. De provincie beschouwt de Nationale Parken als een waardevol instrument om bewoners en bezoekers van Noord-Holland te betrekken bij hun groene leefomgeving. Beide Parken worden hoog gewaardeerd door de omwonenden en bezoekers, die ze opzoeken om er even tussenuit te gaan, voor hun lichaamsbeweging, voor de natuur en cultuurhistorie. Beide Parken zijn aangesloten op het rijksprogramma 'Nationale Parken Nieuwe

Stijl', waarmee subsidie beschikbaar is gekomen voor diverse projecten. De provincie levert cofinanciering door ambtelijke inzet.

5.3.3 Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

Toelichting

De Waddenzee is het grootste Nederlandse Natura 2000-gebied. Dat vraagt om bescherming en ontwikkeling van de aanwezige natuurwaarden. Tegelijkertijd is het belangrijk dat het Waddengebied vitaal blijft, met voldoende economische kansen voor de mensen die er wonen, werken en ontspannen. De provincie streeft daarom naar een goede balans tussen ecologische en duurzame economische ontwikkelingen in het Waddengebied. Samen met vele andere partners in het Waddengebied zoals het Rijk, de Waddenprovincies Fryslân en Groningen, de waterschappen, gemeenten, de Beheerautoriteit Waddenzee en het Omgevingsberaad (waarin belangenorganisaties zoals de Coalitie Wadden Natuurlijk, de recreatieondernemers, de Waddenzeehavens en LTO-Noord zijn vertegenwoordigd), werken we aan de uitvoering van de Agenda voor het Waddengebied 2050.

Daarnaast is onze provincie, samen met de provincies Fryslân en Groningen, verantwoordelijk voor het Waddenfonds. Het Waddenfonds, dat een looptijd heeft tot 2027, verleent subsidies aan projecten die bijdragen aan de doelen van het fonds, namelijk natuurontwikkeling en duurzame economische ontwikkeling. Om de aanwending van de Waddenfondsmiddelen zo gericht mogelijk te laten gebeuren hebben de Provinciale Staten van Groningen, Fryslân en Noord-Holland eind 2016 het Investeringskader Waddengebied vastgesteld. Hierin staan zes grote opgaven voor het Waddengebied: natuurontwikkeling in de Waddenzee, havenontwikkeling en natuurverbetering, versterken en vermarkten van de Waddenzee als werelderfgoed, vitale kust en Afsluitdijk en Eems-Dollardgebied in balans en eilanden op eigen kracht. De provincie stelt cofinanciering beschikbaar via de Reserve Cofinanciering Waddenzee.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
5.3.1	Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren	1.089	1.305	1.319	1.196	1.195	1.193
5.3.2	Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen	2.485	10.870	13.235	2.781	1.079	868
5.3.3	Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven	1.529	30.551	15.552	11.287	11.432	11.430
	Totaal lasten	5.103	42.726	30.106	15.264	13.706	13.491
	Totaal baten	-613	-6.029	-9.491	-1.910	-209	0
	Saldo van baten en lasten	4.489	36.697	20.615	13.354	13.497	13.497
	Stortingen						
5.3.2	Resv. Landschap	2.500	3.500	4.000	4.000	0	0
5.3.3	Resv. Cofinanciering Waddenzee	3.120	5.000	2.000	854	1.000	1.000
	Onttrekkingen						
5.3.2	Resv. Landschap	-1.617	-4.683	-4.000	0	0	0
5.3.3	Resv. Cofinanciering Waddenzee	-575	-10.112	-5.094	-854	-1.000	-1.000
	Resultaat	**7.918**	**30.402**	**17.521**	**17.354**	**13.497**	**13.491**

Programma 6 Economie, cultuur en welzijn

Doelenboom

6. Economie, cultuur en welzijn
6.1 Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie
6.1.1 Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen
6.1.2 Een innovatief klimaat bevorderen
6.1.3 Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen
6.1.4 Een duurzame agrosector behouden en versterken
6.1.5 Europese landbouwprojecten cofinancieren
6.2 Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructuur
6.2.1 Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen
6.3 Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap
6.3.1 Cultuurhistorische waarden landschap versterken
6.3.2 Kennis cultuurhistorische structuren vergroten
6.3.3 Investeren in behoud van archeologisch erfgoed
6.4 Behouden en ontwikkelen erfgoed
6.4.1 Investeren in behoud en herbestemming monumenten
6.4.2 UNESCO stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen
6.5 Uitvoeren welzijnstaken
6.5.1 Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kernen

Maatschappelijk doel

De provincie blijft zich inzetten voor het bevorderen van brede welvaart en welzijn. In dit hoofdstuk komt dat tot uiting door inzet op transitie- en herstelopgaven in het economisch en cultureel domein. De opgaven zijn ingegeven door klimaatverandering, internationale spanningen en herstel na de coronapandemie. Nadrukkelijk wordt gekozen voor beide termen, omdat het ene versterken zonder het andere niet toekomstvast is. De provincie blijft aandacht geven aan goede, duurzame (fysieke) vestigingsvoorwaarden voor economische activiteiten. Om de ontwikkeling van een duurzame en hernieuwbare economie mogelijk te maken richt de provincie haar beleid daar ook zo specifiek mogelijk op in. Er is aandacht voor de productie en herkomst en hergebruik van producten en de bijbehorende effecten op leefomgeving en welzijn. Stimuleren van vermindering van energiegebruik in bijvoorbeeld de glastuinbouw en mogelijk maken van innovaties zijn voor de provincie onderdelen in het bevorderen van welvaart en welzijn. De noodzakelijke transitie naar een duurzame economie is een belangrijke drijfveer voor innovatie. Schaarste van ruimte en werknemers leidt onvermijdelijk tot nieuwe samenwerkingsvormen en oplossingen. Dat is essentieel, ook om een duurzame economie te realiseren. Om deze kansen te kunnen benutten is een goede aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt een belangrijke

randvoorwaarde. Hierdoor blijft er voldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar en blijft de arbeidsparticipatie op peil. De provincie legt hierbij nadrukkelijk de verbinding met de technische beroepen die heel belangrijk zijn voor het realiseren van de energietransitie.

Verdergaande digitalisering van de maatschappij (zoals online boodschappen bestellen, online mediadiensten en studie en thuiswerken) heeft ook effect op de economie en de ruimte. De provincie zet zich daarbij via regelgeving, stimuleringsmaatregelen en kennisoverdracht in voor het meesturen van deze ontwikkelingen. De provincie heeft hierin geen monopoliepositie.

In het culturele domein ziet de provincie de grote waarde van de diverse, zichtbare en onzichtbare cultuurhistorie. Deze wil zij steunen en duurzaam maken ook voor gebruik door toekomstige generaties van bewoners en bezoekers. Vanuit het vernieuwde beleidskader is daarom aandacht voor de transformaties die op het cultuurlandschap afkomen en hoe daarbij rekening wordt gehouden met cultuurhistorische waarden. De provincie zet zich in om archeologische geschiedenis toegankelijk te maken. Monumenten als kerken, stolpboerderijen, Stelling van Amsterdam vertellen het zichtbare verhaal en zijn ook vaak markeringen in het landschap.

Noord-Holland heeft een hoogstaande en veelzijdige culturele infrastructuur, in de vorm van podia, musea, beeldende kunstinstellingen, bibliotheken, et cetera. Het is belangrijk dat dit aanbod voor alle inwoners en bezoekers goed toegankelijk is en daarom stimuleert de provincie gemeenten en instellingen om zoveel mogelijk regionaal af te stemmen.

Leefbaarheid is een breed thema dat door de provincie vanuit welzijn specifiek wordt ingevuld door oog te hebben voor de dorpshuizen en de rol van sport in een gezonde leefstijl en vrijetijdsbesteding. De provincie vindt het daarnaast belangrijk om discriminatie in de sport tegen te gaan.

Naast het economisch beleid zoals vastgelegd in het Strategisch Beleidskader Economie zet de provincie sinds 2021 extra in op economisch herstel en duurzaamheid. De inspanningen van de provincie op dit terrein zijn opgenomen in het hiervoor ingestelde begrotingsprogramma Economisch Herstel en Duurzaamheid.

Wettelijk beleidskader

- Erfgoedwet
- Wet kenbaarheidpubliekrechtelijke beperkingen onroerende zaken
- Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
- Omgevingswet 2023
- Wet op de archeologische monumentenzorg
- Wet op de ruimtelijke ordening
- Wet op het specifiek cultuurbeleid
- Beleidsbrief “Erfgoed telt”
- Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen

Provinciaal beleidskader

- Beleidskader Erfgoed en Cultuur 2022
- Omgevingsverordening NH 2022
- Uitvoeringsprogramma Stelling van Amsterdam-Nieuwe Hollandse Waterlinie 2017-2020
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018

- Regioprofiel MRA 2019-2024 "Meer dan de delen, Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed"
- Voedselvisie
- Datacenterstrategie
- Uitvoeringsagenda Economie 2021-2023
- Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs 2021-2023

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
6.1	Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie	22.631	0	22.631	8.861	8.672	22.442
6.2	Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructuur	4.801	0	4.801	0	0	4.801
6.3	Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap	3.540	0	3.540	0	0	3.540
6.4	Behouden en ontwikkelen erfgoed	8.609	0	8.609	7.497	6.406	7.518
6.5	Uitvoeren welzijnstaken	498	0	498	0	0	498
	Totaal	**40.079**	**0**	**40.079**	**16.358**	**15.078**	**38.799**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel
6	6.1.1	Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie.
6	6.1.1	Stichting Voorbereiding Pallas-reactor	Voorbereiding bouw hoge-flux reactor.
6	6.4.2	Gemeenschappelijke Regeling Siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies	Behoud en uitdragen van de universele waarde van het UNESCO werelderfgoed van de Hollandse Waterlinies
6	6.1.1	Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden. Marketing en acquisitie.
6	6.1.1	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. in liquidatie (RON)	Ontwikkeling Noordzeekanaalgebied
6	6.1.1	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)	Ontwikkeling Economie
6	6.1.1	PolanenPark B.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
6	6.1.1	PolanenPark C.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
6	6.1.1	Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie
6	6.1.2	Life Sciences Fund Amsterdam B.V.	Ontwikkeling economie
6	6.1.2	Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.	Stimuleren duurzame economie
6	6.1.2	Innovatiefonds Noord-Holland B.V.	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen teneinde (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.
6	6.1.2	InWest Regio B.V. (ROM)	De vennootschap heeft als doel om binnen het werkgebied bij te dragen aan het versterken van de positie en de internationale concurrentiekracht van de regio Noord-Holland en Nederland en aan het realiseren van de transitieopgaven op energie en circulariteit door onder andere het beschikbaar stellen van financiering, adviseren en begeleiden van ondernemingen, stimuleren en faciliteren va innovatie, etc.

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

6.1 Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie

Onze rol

In het Strategisch Beleidskader Economie kiest de provincie ervoor om zoveel mogelijk uit te gaan van onze verbindende rol als middenbestuur en vanuit die rol te werken aan de optimale condities waarbinnen de economie zich duurzaam kan ontplooien. Dit sluit ook het beste aan bij hoe het IPO de rol van provincies ziet voor de regionale economie (Kompas 2020) en onze rol voor andere kerntaken (zoals voor ruimtelijke ordening, bereikbaarheid, natuur, water en milieu). De verbindende rol zetten wij vaak in omdat de mogelijkheden van de afzonderlijke partijen (ook die van de provincie) niet breed genoeg zijn om verandering te realiseren (denk hierbij aan de Voedselvisie, innovatie in het MKB en Arbeidsmarkt en Onderwijs). Daarnaast benutten we ook financiële stimulering (subsidies en investeringen) en regelgeving om bij te dragen aan een duurzame en innovatieve economie.

Samenwerkingspartners

De provincie werkt met vele partners in het economische domein. Dit zijn onder meer gemeenten, bedrijven, kennisinstellingen, deelnemingen/fondsen, onderwijsinstellingen, samenwerkingsverbanden, provincies en het Rijk.

Prioriteiten

- Extra aandacht voor de bijdrage van werklocaties en MKB-instrumenten aan opgaven als energietransitie en biodiversiteit.

Omgevingsfactoren:

- Het zijn onzekere economische tijden: de effecten van de coronamaatregelen in 2020-2022 ijlen na, de oorlog in Oekraïne leidt tot sancties, onzekerheid over levering van brandstof en voedsel en dwingt de energietransitie in een versnelling. De stijgende kosten, logistieke uitdagingen en ontstane krapte op de arbeidsmarkt zorgen voor problemen in Noord-Holland voor ondernemers en inwoners. De sectorstructuur maakt dat dit soort problemen zwaarder in Noord-Holland doorwegen.
- Ook heeft Noord-Holland een hoger aandeel in de flexibele schil van de arbeidsmarkt: zelfstandigen, zzp'ers, eenmanszaken en freelancers.

6.1.1 Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen

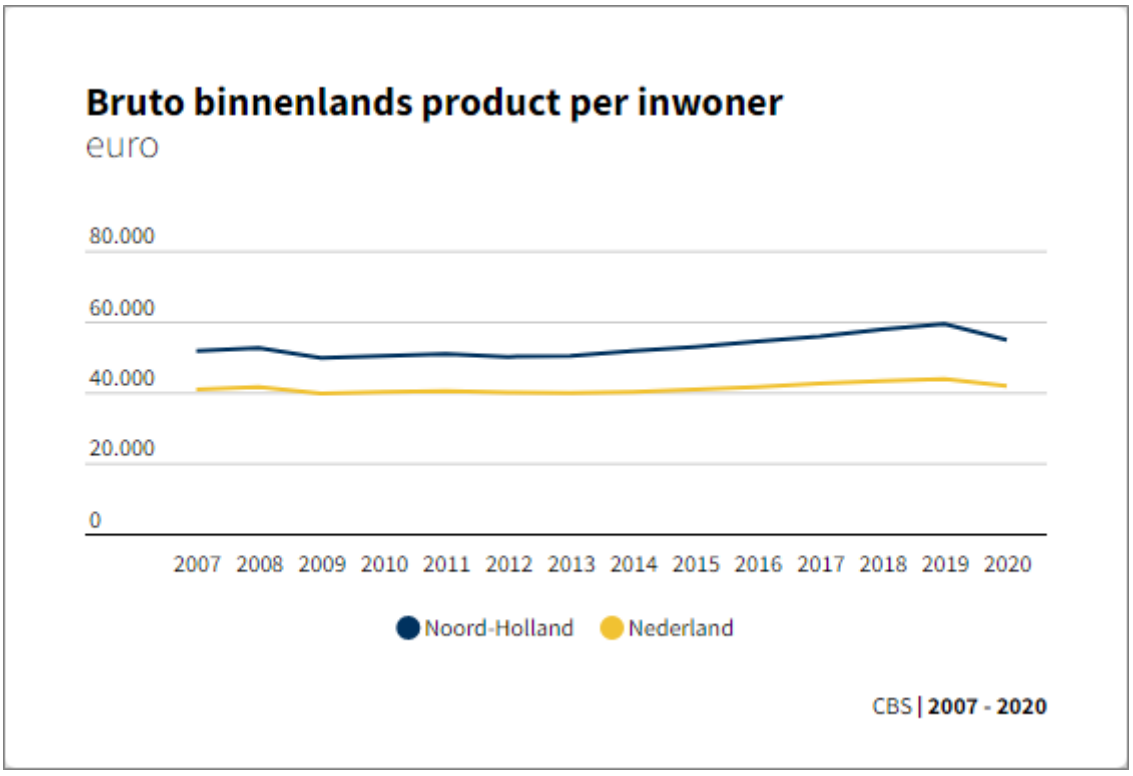
Toelichting

De provincie zet in 2023 subsidieregelingen als de Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB) en Uitvoeringsregeling Toekomstbestendige Winkelgebieden voort om de vitaliteit en duurzaamheid van bestaande werklocaties te verbeteren. Speciale aandacht wordt gegeven aan de doorwerking van de duurzaamheidsstrategie bedrijventerreinen. De opzet van de HIRB is verbreed tot HIRB-plus om duurzaam ruimtegebruik ook bij detailhandelslocaties en verblijfsrecreatie te bereiken. Bij de prioritering van te subsidiëren projecten speelt de invulling van de aspecten duurzaamheid, circulariteit en leefbaarheid een belangrijke rol. Vanaf 2021 is er voor de verblijfsrecreatie de HIRB+ Uitvoeringsregeling Revitalisering Verblijfsrecreaties waarmee eigenaren van vakantieparken en campings ondersteund worden die hun locaties willen opknappen en verduurzamen. Daarnaast wordt samen met gemeenten onderzocht waar en hoe

leegstaande winkels kunnen worden getransformeerd naar wonen, ter versterking van de bestaande winkelgebieden.

Koppeling met brede basismonitor

Bruto binnenlands product

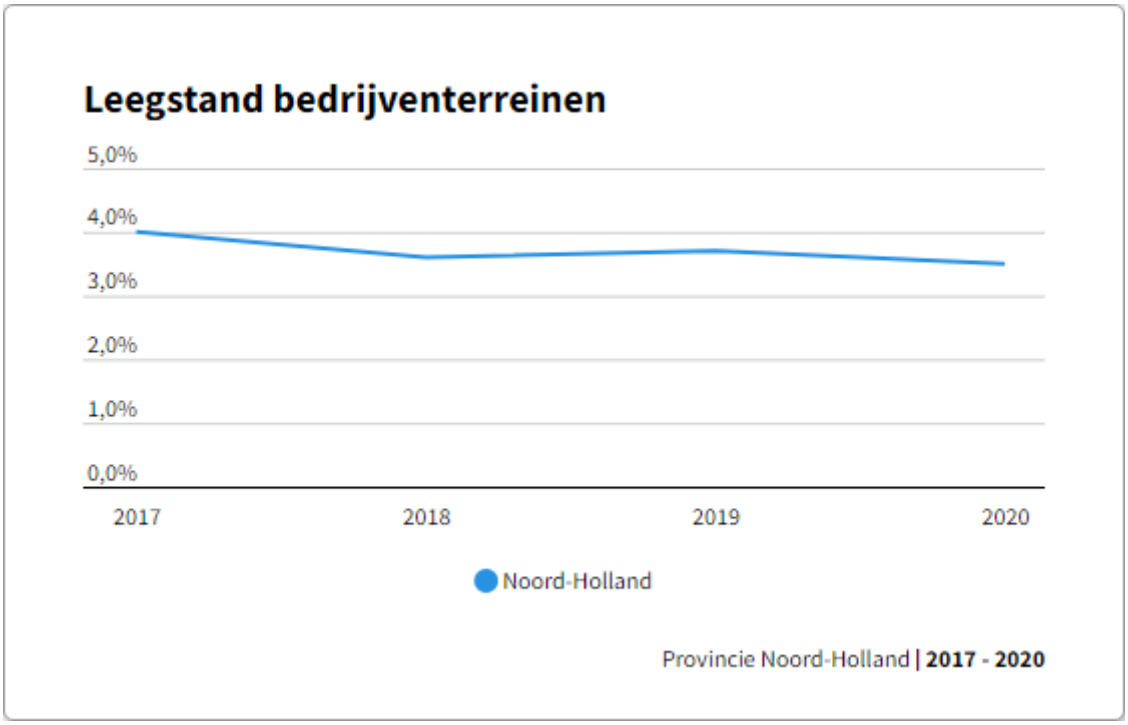


Het bruto binnenlands product (BBP) is tussen 2019 en 2020 in alle provincies gedaald. De daling geeft het negatieve effect weer van de COVID-crisis op de economie. Het totale BBP en BBP per inwoner worden hier weergegeven in euro's. De verschillen in BBP per inwoner tussen Nederland en Noord-Holland lopen steeds verder uiteen: waar eind jaren negentig Noord-Holland al een hoger BBP per hoofd van de bevolking had dan Nederland, is het verschil in 2020 toegenomen. Noord-Holland had in 2020 het grootste BBP per hoofd van de bevolking, met € 54.800, -. Dat is € 3.000, - meer dan de provincie Utrecht, dat het op één na hoogste BBP van de bevolking heeft. Het totale BBP was in 2020 in Noord-Holland €171.000,-, bijna €8.500,- minder dan in 2019.

Technische toelichting

Bruto binnenlands product per inwoner (bbp) tegen marktprijzen. Dit is een maat voor de omvang van de economie.

Bedrijventerreinen

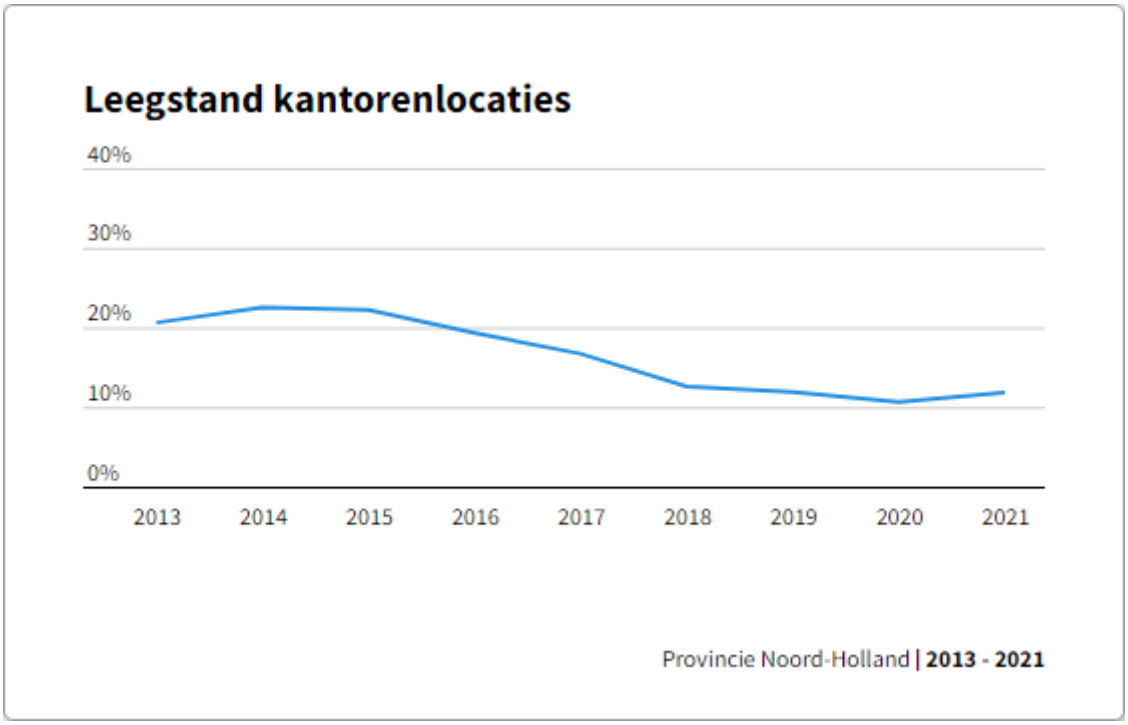


De leegstand op bedrijventerreinen is de laatste jaren afgenomen. In 2020 kwam de leegstand uit op 3,5%. In 2017 was dit nog 4%.

Technische toelichting

Bedrijventerreinen die op de peildatum niet in gebruik zijn. Leegstand wordt uitgerekend door de totale bestaande voorraad te verrekenen met bestaande voorraad in gebruik.

Kantoren

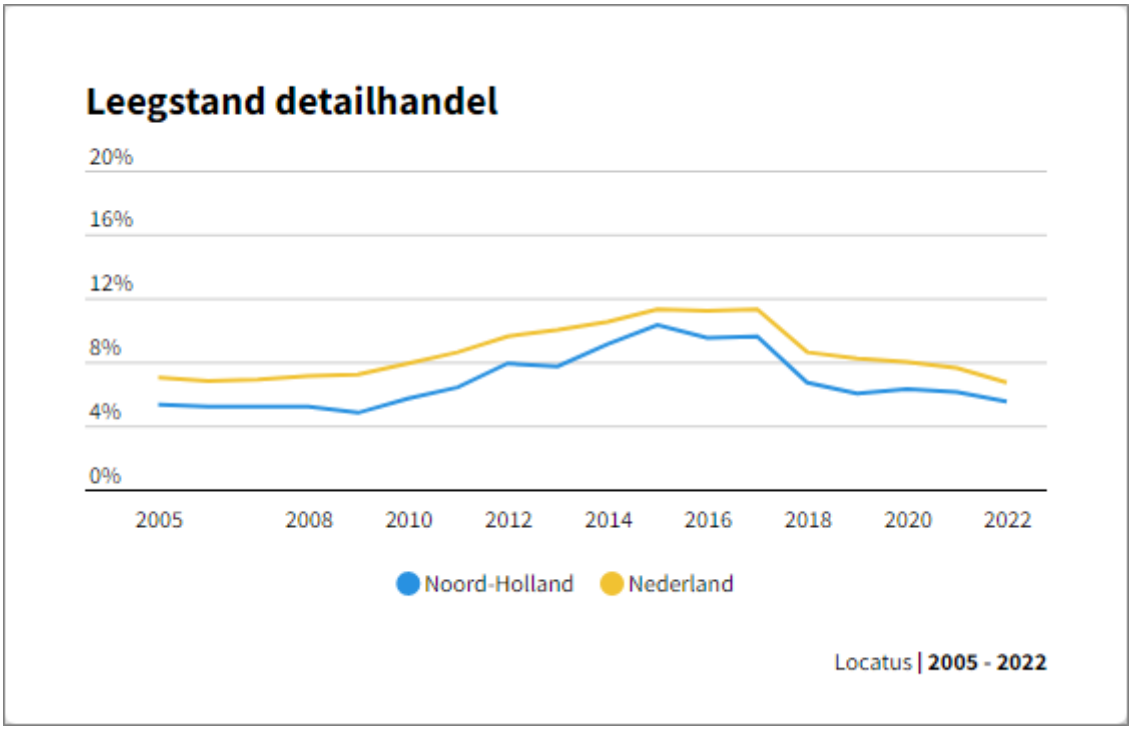


De totale kantorenvoorraad in de provincie Noord-Holland is tussen 2018 en 2021 vrijwel stabiel gebleven. De procentuele leegstand van de kantorenvoorraad is tegelijkertijd afgenomen; in 2021 is de leegstand 11,8%, bijna 9 procentpunt minder dan in 2013.

Technische toelichting

Kantoren die op de peildatum niet in gebruik zijn. Leegstand wordt uitgerekend door de totale bestaande voorraad te verrekenen met bestaande voorraad in gebruik.

Detailhandel



De leegstand in de detailhandel is in Noord-Holland lager dan in Nederland. Vanaf 2009 tot 2015 nam de leegstand toe, het hoogste percentage in Noord-Holland kwam uit op 10,3 procent in 2015. Vanaf 2015 is de leegstand bijna continu gedaald. In 2022 ligt de leegstand in Noord-Holland op 5,5 procent en landelijk op 6,7 procent.

Technische toelichting

Het percentage winkelvloeroppervlak (m2) dat leegstaat t.o.v. het totaal.

6.1.2 Een innovatief klimaat bevorderen

Toelichting

Om verduurzaming van de economie te versnellen, ondersteunt de provincie duurzame innovatie.

Eind 2021 is de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij ROM InWest opgericht. De provincie Noord-Holland is aandeelhouder voor € 40 miljoen. Daarnaast zijn het Rijk, gemeente Amsterdam en meerdere gemeenten uit de Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord aandeelhouder. Via deze ROM willen overheden werken aan de transitieopgaven in de economie. Daartoe heeft de ROM InWest 2 grote investeringsfondsen, het Transitiefonds en het mkb-fonds,

aangevuld met een afdeling business development. Hiermee kan de ROM ondernemers in Noord-Holland op deze vlakken ondersteunen door de inzet van menskracht, netwerk en financieringsmiddelen.

De ROM neemt een belangrijke plaats in in het 'ecosysteem' voor innovatie en MKB-stimulering in Noord-Holland. De ROM functioneert aanvullend aan en in samenwerking met de overige (provinciale) instrumenten om innovatie en duurzame transitie in het MKB te stimuleren. De instrumenten zijn vooral gericht op het vergroten van de transparantie van de kapitaalmarkt, het bijdragen aan 'investment readiness' via het Programma Investeringsgereed Innovatief MKB Noord-Holland (PIM) en de toegankelijkheid van kapitaal in verschillende fasen van innovatie: via het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland (PDENH), de MKB Innovatiestimulering Topsectoren (MIT), en het Innovatiefonds Noord-Holland (INH). Het versnellingsprogramma GO!-NH heeft als doel duurzame innovaties sneller te laten ontwikkelen. Speciale focus bij de provinciale instrumenten ligt op duurzaamheid, zoals energietransitie en circulaire economie. Deze instrumenten worden in 2023 voortgezet. Wij steunen de European Digital Innovation Hub voor onze regio. Dit samenwerkingsverband met partners in het MKB en ook de provincies Utrecht en Flevoland vormt het loket voor alle digitaliseringsvragen van het MKB.

6.1.3 Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen

Toelichting

De arbeidsmarkt is krapper dan ooit en dat speelt in alle sectoren. Daarmee is de mismatch in de aansluiting van arbeidsmarkt en onderwijs meer en meer een zoektocht naar het vinden van oplossingen door innovatie van bedrijven, om- en bijscholing van zittend personeel en van laten instromen van langdurig werkzoekenden. De coronacrisis heeft het belang van technologische en digitale skills voor een duurzame economie en arbeidsmarkt nog eens onderstreept.

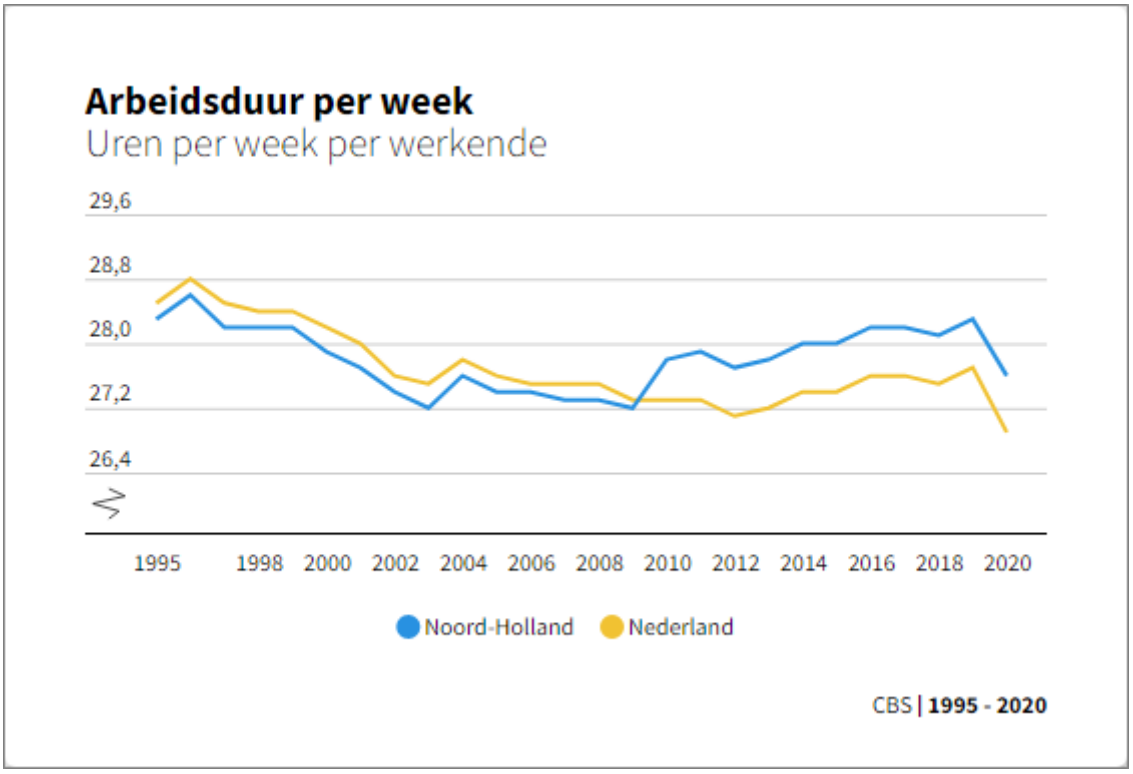
Het reguliere arbeidsmarktbeleid blijft zich focussen op verbindingen tussen overheden-onderwijs-bedrijven (triple helix) in en tussen regionale Techniek- en Technologiecampussen (T&T). Weliswaar minder in aantal door nadere focus op de klimaatopgave, maar breder door extra inzet op onderwijs rond innovaties en benodigde verbinding met het HBO in de regio. In 2023 stellen wij voor het eerst een campusinvesteringsinstrument open, waarmee de triple helix meerjarig eigenaarschap van de campussen kan ontwikkelen.

Met de incidentele inzet van coronaherstelmiddelen (zie ook hoofdstuk 7) voert de provincie enkele pilots gericht op individuele trajecten van mensen en bedrijven. Met de uitvoering van de tweede tranche staan met name digitale skills en een inclusieve arbeidsmarkt voorop. Gelijktijdig willen wij ook daarmee bijdragen aan verduurzaming van de campusstructuur.

Onderlegger voor het faciliteren van het werkveld is het Manifest Werken en Ontwikkelen 2030 NH van de triple helix-partijen, inclusief een gezamenlijke actieagenda. Onze werkambassadeur is aanjager van de realisatie van die actieagenda, die grotendeels in lijn is met zijn eigen werkagenda.

Koppeling met brede basismonitor

Arbeidsduur per week

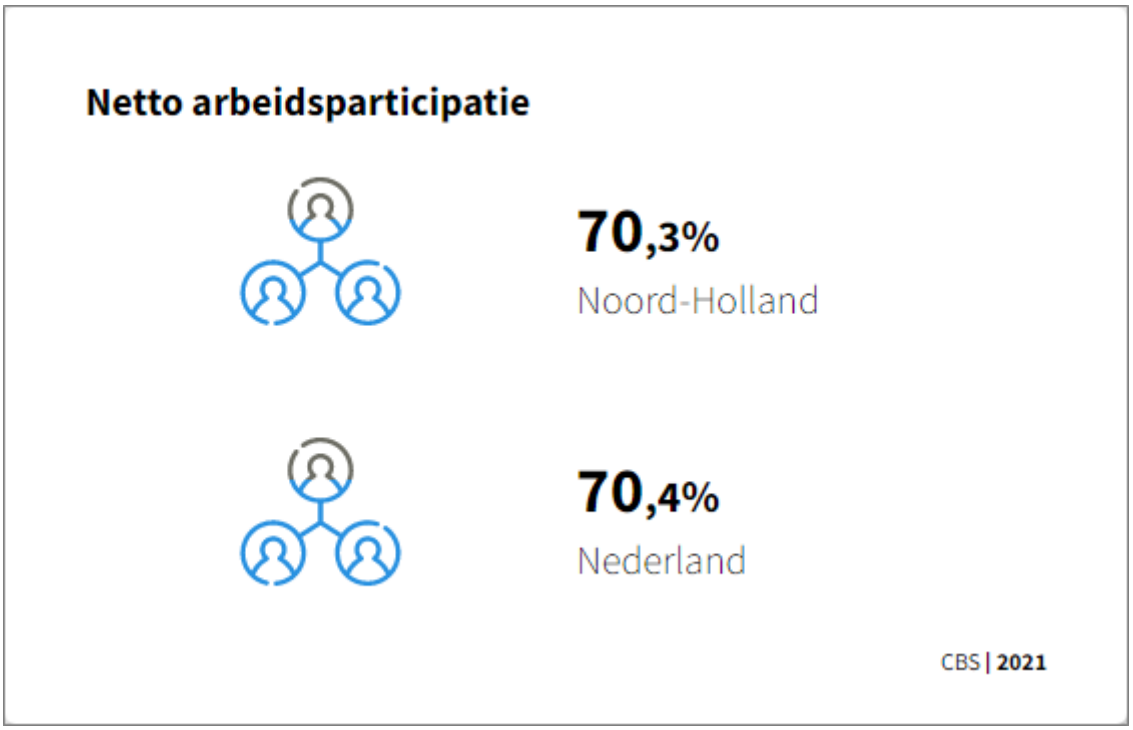


Het totaal aantal uren dat werknemers en zelfstandigen per week werken is in de provincie Noord-Holland licht gedaald tussen 2019 en 2020, namelijk van 28,3 uur naar 27,6 uur. Landelijk is er ook een lichte daling in de arbeidsduur te zien, met 28,5 uur in 1995 naar 26,9 uur in 2020. In de provincie Noord-Holland werken werknemers en zelfstandigen de meeste uren per week in vergelijking met de andere provincies.

Technische toelichting

Het totale aantal uren dat werknemers en zelfstandigen werkelijk hebben gewerkt. Niet-gewerkte uren door verlof of ziekte tellen dus niet mee.

Arbeidsparticipatie

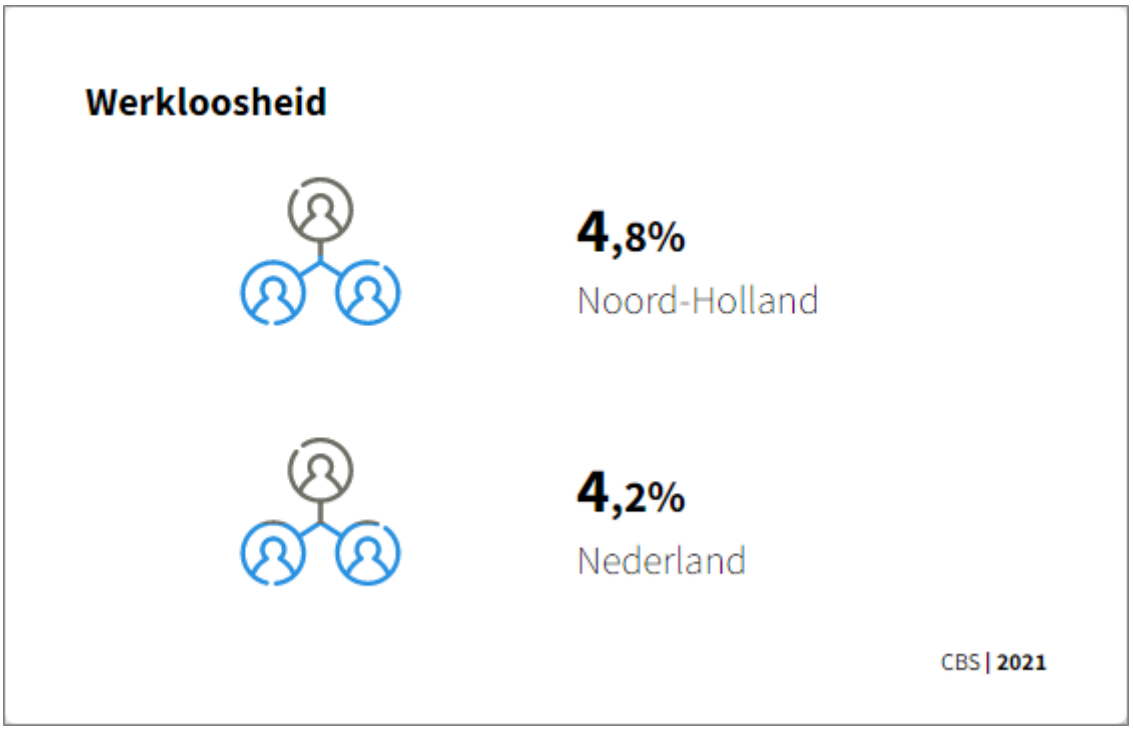


Een hoge arbeidsparticipatie wil zeggen dat, van de mensen die in staat zijn om te werken, relatief veel mensen aan het werk zijn. In 2021 was de netto arbeidsparticipatie 70,3% in de provincie Noord-Holland. In 2021 hadden Gelderland, Overijssel, Flevoland, Noord-Brabant en Utrecht een hogere netto arbeidsparticipatie. De percentages van 2021 zijn nog niet te vergelijken met voorgaande jaren door een aanpassing van het onderzoeksdesign. Het CBS is tijdens de actualisatie van de brede basismonitor bezig om de percentages van 2021 vergelijkbaar te maken met voorgaande jaren.

Technische toelichting

Netto arbeidsparticipatie: Het aandeel van de werkzame beroepsbevolking 15 t/m 74 jaar in de bevolking van dezelfde leeftijdsgroep (beroeps- en niet-beroepsbevolking).

Werkloosheid

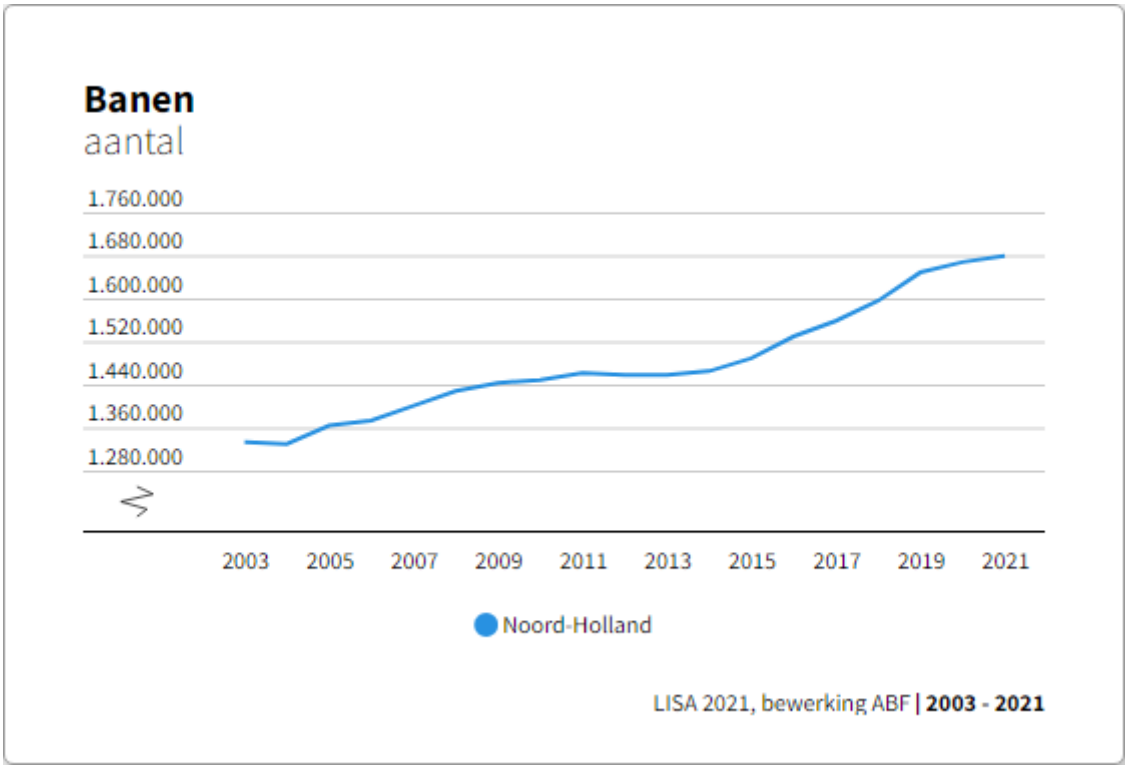


Het werkloosheidspercentage in Noord-Holland is 4,8% in 2021. Dit is hoger in vergelijking met het Nederlandse gemiddelde van 4,2%. In 2021 was het werkloosheidspercentage van Noord-Holland gelijk aan dat van Flevoland. Alleen de provincies Groningen en Zuid-Holland hadden een hoger werkloosheidspercentage. Het werkloosheidspercentage van 2021 is nog niet te vergelijken met voorgaande jaren door een aanpassing van het onderzoeksdesign. Het CBS is tijdens de actualisatie van de brede basismonitor bezig om het werkloosheidspercentage van 2021 vergelijkbaar te maken met voorgaande jaren.

Technische toelichting

De werkloze beroepsbevolking als percentage van de (werkzame en werkloze) beroepsbevolking.

Werkgelegenheid

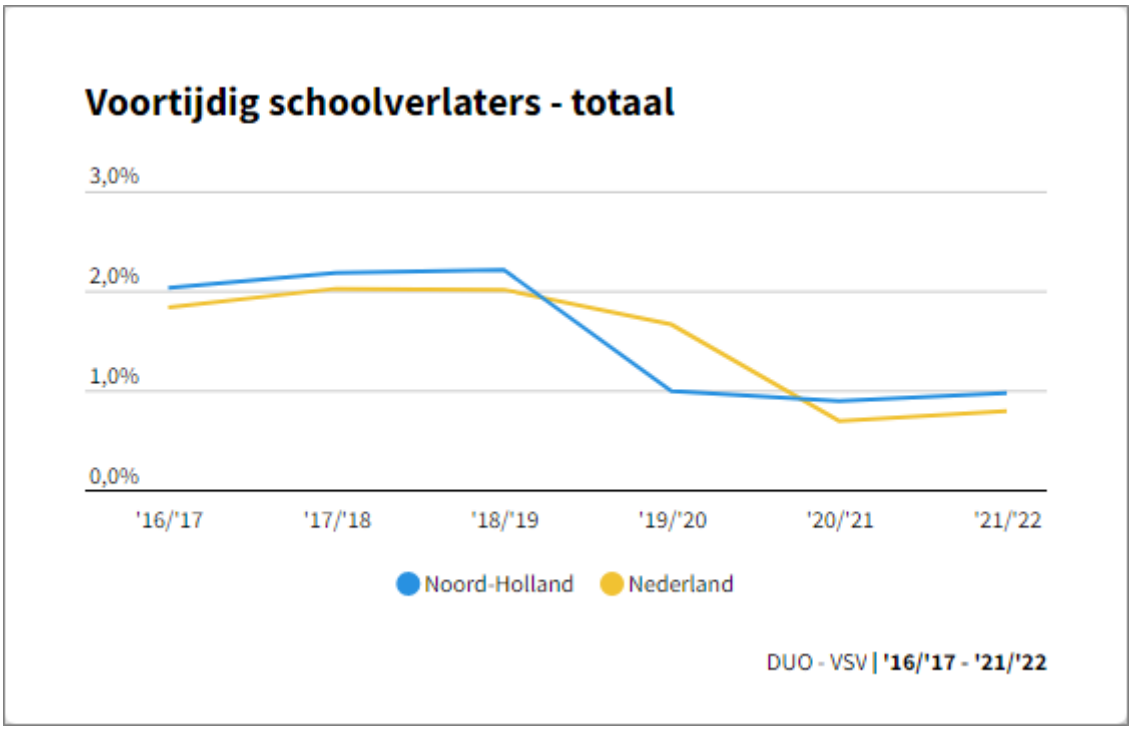


Het totaal aantal banen in Noord-Holland steeg tot 2011. Na een stabilisatie tot 2014 nam het aantal banen weer toe. Tussen 2020 en 2021 is het aantal banen gestegen naar 1.678.780 banen, een stijging van 0,7%.

Technische toelichting

Baan: Persoon die betaalde activiteiten verricht op of vanuit de vestiging: meewerkende eigenaar (directie, bedrijfshoofd), meewerkend gezinslid, zelfstandige beroepsbeoefenaar en/of werknemer. Uitzendkrachten zijn werknemers en worden meegeteld in het totaal aantal werkzame personen.

Voortijdige schoolverlaters



Het percentage voortijdig schoolverlaters steeg op zowel landelijk als provinciaal niveau iets tussen schooljaar 2019/2020 en 2020/2021, wat voor de provincie Noord-Holland neerkwam op een stijging van 0,08 procentpunt (van 0,89% naar 0,97%). In het schooljaar 2020/2021 had Noord-Holland het op drie na hoogste percentage vroegtijdig schoolverlaters, achter Flevoland en Zuid-Holland.

Technische toelichting

De indicator 'voortijdig schoolverlaters' laat het percentage leerlingen zien dat zonder startkwalificatie het onderwijs verlaat, als deel van alle leerlingen in een gebied. Een startkwalificatie is een diploma op minimaal havo- of vwo-niveau of een diploma op mbo-2 niveau of hoger. De cijfers voor het schooljaar 2021/2022 zijn voorlopig.

6.1.4 Een duurzame agrosector behouden en versterken

Toelichting

Een duurzame agro-food sector is van groot belang, voor de voedselvoorziening, beheer van het landschap en de bijdrage van de keten aan de werkgelegenheid en innovatie. Ingezet wordt op verduurzaming van ruimtelijk-economische landbouw: Greenport Aalsmeer, Greenport Noord-Holland Noord en SeedValley. Via het programma Voedsel Verbindt zet de provincie concreet in op regionale, circulaire ketens en gezonde voeding.

In de Voedselvisie 2020-2030 staan de kansen en uitdagingen om te komen tot een duurzaam voedselsysteem. Dat betekent: gezonde verdienmodellen voor ondernemers, maar ook doen wat goed is voor ons als mens en dier, het klimaat, bodem, water en biodiversiteit.
Het hele voedselsysteem is complex en het kost tijd om dat te veranderen. Wij blijven in 2023 inzetten op ketensamenwerking en netwerkvorming, stimuleren kennisdeling, data(deling) en innovatie en zetten in op de nog te realiseren resterende gebiedsprojecten, ketenbrede

eiwitprojecten en logistieke projecten o.a. met subsidies. We verwachten dat de transitie in de landbouw zich dan nog steeds in de fase ‘take-off’ bevindt, waarbij vooral de doelgroepen innovators, early adapters en early majority zich met de transitieopgaven bezighouden.

De landbouw is tevens onderdeel van grote opgaven zoals die van de natuurrealisatie, stikstofreductie, tegengaan bodemdaling, klimaatadaptatie en verbeteren van de waterkwaliteit en -kwantiteit. Opgaven die in gebiedsprocessen concreet vorm krijgen. In 2023 is onze inzet onderdeel van het Nationaal Programma Landelijk Gebied.

In de glastuinbouw ligt de nadruk op duurzaam ruimtegebruik, klimaat en concentratie van glastuinbouwbedrijven. Samenwerking in energieprojecten is noodzakelijk om een klimaatneutrale glastuinbouw te realiseren. Daarbij verkennen wij met de Greenports kansen voor warmtenetten, waarin glastuinbouw en gebouwde omgeving worden gekoppeld.

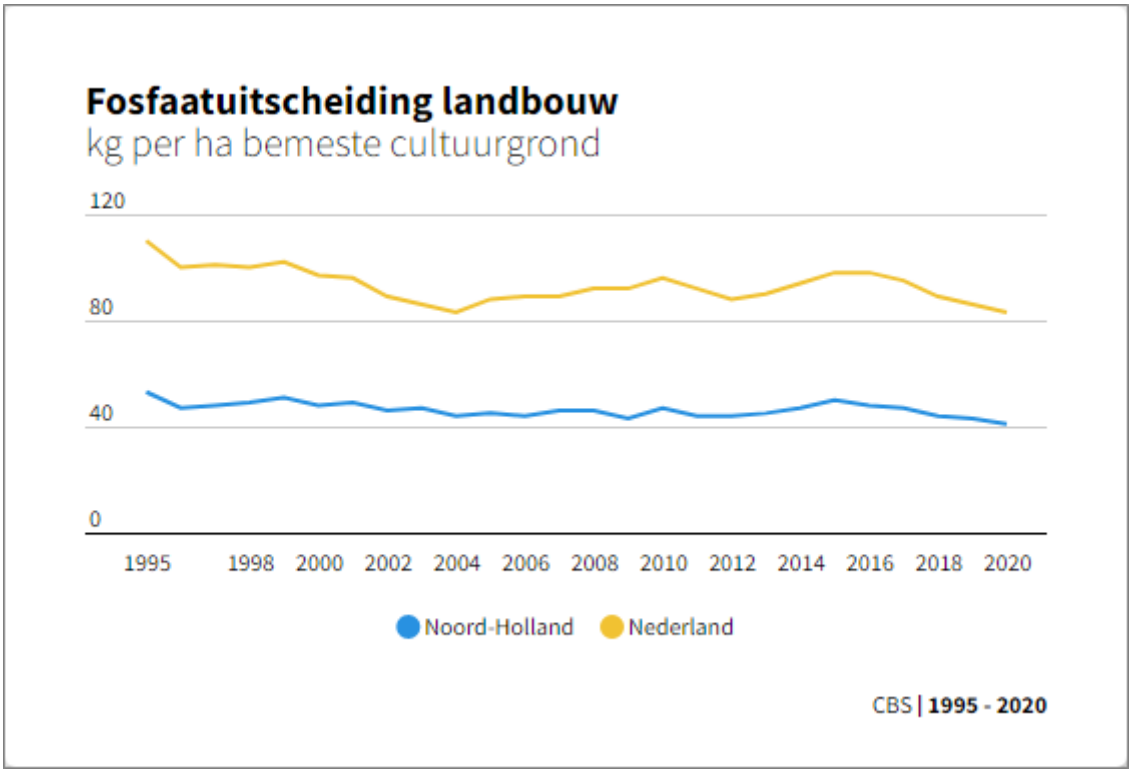
In toenemende mate is er sprake van weersextremen. Dit heeft grote gevolgen: teelten worden uitdagender en bodemdaling en verzilting treden meer op. Het IJsselmeer als zoetwaterbuffer is hierbij van levensbelang. Daarnaast is het voor de agrarische sector van belang om zuinig om te gaan met de beschikbare hoeveelheid zoet water. In het project campus agrarisch waterbeheer worden ondergrondse opslag van zoetwater, druppelirrigatie en zorg voor de bodem gecombineerd.

In het veldlab bollenteelt op zandgrond krijgt de verduurzaming van de bollenteelt een belangrijke impuls. Voor verduurzaming van de bollenteelt werken wij samen met onder meer de waterschappen en de brancheverenigingKAVB.

De provincie investeert in agrimatie, zodat cijfers en feiten over duurzaamheidsprestatie van de land- en tuinbouw in Noord-Holland goed toegankelijk zijn. Zie: agrimatie.

Koppeling met brede basismonitor

Fosfaat



In 2020 had Noord-Holland van alle provincies de op de twee na laagste fosfaatuitstoot per hectare, met 41 kg fosfaatuitscheiding afkomstig uit dierlijke mest per hectare cultuurgrond (grond bestemd voor het voortbrengen van landbouwproducten). Alleen Flevoland (32 kg/ha) en Zeeland (18 kg/ha) scoorden lager. Noord-Brabant en Limburg hebben de hoogste fosfaatuitscheiding per hectare vanuit de landbouw, met respectievelijk 149 en 144 kg/ha fosfaatuitscheiding in dierlijke mest per ha cultuurgrond. In deze provincies is het aandeel intensieve veehouderij hoger dan in provincie Noord-Holland. Landelijk neemt de fosfaatuitscheiding in dierlijke mest per hectare cultuurgrond sinds 1995 over het algemeen af, maar de lijn schommelt. Dit geldt ook voor Noord-Holland. Sinds 2015 is een duidelijk dalende trend zichtbaar.

Technische toelichting

De uitgescheiden hoeveelheid fosfaat in dierlijke mest per hectare uitgedrukt in P2O5. In tegenstelling tot stikstof treden bij fosfaat geen gasvormige verliezen op. Cultuurgrond is grond die, blijvend dan wel tijdelijk, bestemd is voor het voortbrengen van landbouwproducten.

6.1.5 Europese landbouwprojecten cofinancieren

Toelichting

Rijk en provincies voeren sinds het jaar 2000 gezamenlijk het programma uit voor de besteding van Europese landbouwfondsen die beschikbaar komen voor het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB). Europa stelt als verplichting dat deze fondsen worden gefinancierd. Daarnaast zijn provincies ook verantwoordelijk voor de uitvoering en de kosten die daar -naar

rato van het aandeel- aan verbonden zijn. Het Plattelandsontwikkelingsprogramma (POP3) is het lopende programma voor het GLB. Het wordt voor 90% door de provincies uitgevoerd en 10% door het Rijk. POP3 is met twee jaar is verlengd tot en met 2022. De betalingen van POP3-subsidies kunnen drie jaar doorlopen, dat wil zeggen tot en met 2025.

In 2023 begint de nieuwe periode voor het Europees Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB). Hiervoor is in december 2021 het Nationaal Strategische Plan (NSP) voor het GLB ingediend. De periode voor het NSP loopt van 2023 tot en met 2027. De provincie participeert in de voorbereiding van het NSP. De verwachting is dat de provincie circa € 26,0 miljoen tot haar beschikking krijgt.

Het POP3 en het NSP hebben veel overeenkomsten. Met subsidieregelingen dragen wij bij aan innovatie, verduurzaming en concurrentiekracht, jonge boeren, LEADER (versterken landelijk gebied). Er komt in het NSP meer ruimte voor subsidies voor integrale gebiedsprogramma's. Een ander verschil met het POP3 is dat provincies samen met het Rijk en waterschappen in een interbestuurlijke samenwerking gezamenlijk gaan programmeren en sturen op de doelen. Wij verwachten in 2023 de operationele doelen te kunnen bepalen.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
6.1.1	Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen	6.106	7.355	6.763	4.163	4.409	4.403
6.1.2	Een innovatief klimaat bevorderen	10.492	13.718	10.792	9.627	9.309	4.806
6.1.3	Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen	814	1.034	1.564	238	238	236
6.1.4	Een duurzame agrosector behouden en versterken	1.335	3.323	2.793	1.722	922	921
6.1.5	Europese landbouwprojecten cofinancieren	1.096	4.245	719	602	426	0
	Totaal lasten	19.843	29.675	22.631	16.352	15.304	10.366
	Totaal baten	-2.783	-24	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	17.060	29.651	22.631	16.352	15.304	15.304
	Stortingen						
6.1.1	Resv. Herstructurering Bedrijventerreinen	2.500	2.500	2.500	0	0	0
6.1.2	Resv. MKB innovatie-instrumenten	3.750	5.672	5.672	4.922	4.922	0
6.1.4	Resv. Duurzame Landbouw	0	0	0	0	0	0
6.1.5	Resv. Europese landbouwprojecten	6.000	1.785	500	1.200	1.400	1.700
	Onttrekkingen						
6.1.1	Resv. Herstructurering Bedrijventerreinen	-4.840	-3.116	-2.549	0	0	0
6.1.2	Resv. MKB innovatie-instrumenten	-1.927	-8.557	-5.593	-5.237	-4.922	0
6.1.4	Resv. Duurzame Landbouw	499	-1.785	0	0	0	0
6.1.5	Resv. Europese landbouwprojecten	-598	-4.790	-719	-602	-426	0
	Resultaat	**22.443**	**21.360**	**22.442**	**16.635**	**16.278**	**12.066**

6.2 Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructuur

Onze rol

Gemeenten hebben aangegeven behoefte te hebben aan inbreng van kennis en procesbegeleiding om regionale afstemming te bevorderen. De provincie faciliteert bestaande culturele netwerken van gemeenten om tot duurzame regionale afstemming en efficiënte samenwerking te komen.

Samenwerkingspartners

Belangrijke partners bij dit beleidsdoel zijn, naast gemeenten, ProBiblio en Plein C.

Prioriteiten

De samenwerking in Noord-Holland Noord wordt aan de hand van het regionale cultuurprofiel nader uitgewerkt. In de MRA wordt na de herijking een nieuw uitvoeringsprogramma ontwikkeld.

Omgevingsfactoren

- Het effect van de COVID-19-maatregelen voor de culturele sector zal ook in 2023 voelbaar zijn. De provincie blijft dat samen met gemeenten in 2023 volgen en waar mogelijk actie ondernemen. Mocht COVID-19 in de winter van 2022/2023 weer opspelen dan zullen die effecten nog groter zijn.

- De minister heeft samen met IPO en VNG een Bibliotheekconvenant 2020-2023 vastgesteld dat de samenwerking van netwerkpartners binnen de Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen bekrachtigt. De uitvoerende partners waaronder onze uitvoeringsorganisatie Probiblio, geven de samenwerking verder vorm in de netwerkagenda Openbare Bibliotheekvoorzieningen 2021-2023.

6.2.1 Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen

Toelichting

Regionale samenwerking

De provincie faciliteert bestaande culturele netwerken van gemeenten en culturele instellingen om tot duurzame regionale afstemming en efficiënte samenwerking te komen. Dit doet zij o.a. door middel van het organiseren van netwerk- en kennisbijeenkomsten en/of het uitvoeren van onderzoek.. De drie noordelijke regio's hebben als regio Noord-Holland Noord in 2022 het regionaal cultuurprofiel "Zee aan ruimte, land vol cultuur" opgesteld. In 2023 wordt verdere uitvoering gegeven aan de thema's. De provincie werkt in de MRA samen met 31 gemeenten (via deelregio's), de vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland aan een betere spreiding en bereikbaarheid van culturele infrastructuur. Dit heeft geleid tot het Regioprofiel 2019-2024 "Meer dan de delen, Programma Kunst, Cultuur en Erfgoed". In 2023 wordt een vervolg gegeven aan de uitvoering van acties die behoren bij de programmalijnen Samenwerking en Cultuur aan de Basis.

ProBiblio

Probiblio is de provinciale ondersteuningsinstelling (POI) voor bibliotheken en voert de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel uit, met een provinciale subsidie. De Wet benoemt drie provinciale kerntaken: Interbibliothecair Leenverkeer (IBL), Bibliotheek Innovatie en

Netwerktaken. De provincie ziet de bibliotheekfunctie als belangrijk onderdeel van de culturele infrastructuur en richt haar activiteiten daarom vooral op het regionaal bereikbaar, toegankelijk en relevant houden van de bibliotheek. Probiblio ondersteunt hierin de lokale bibliotheken.

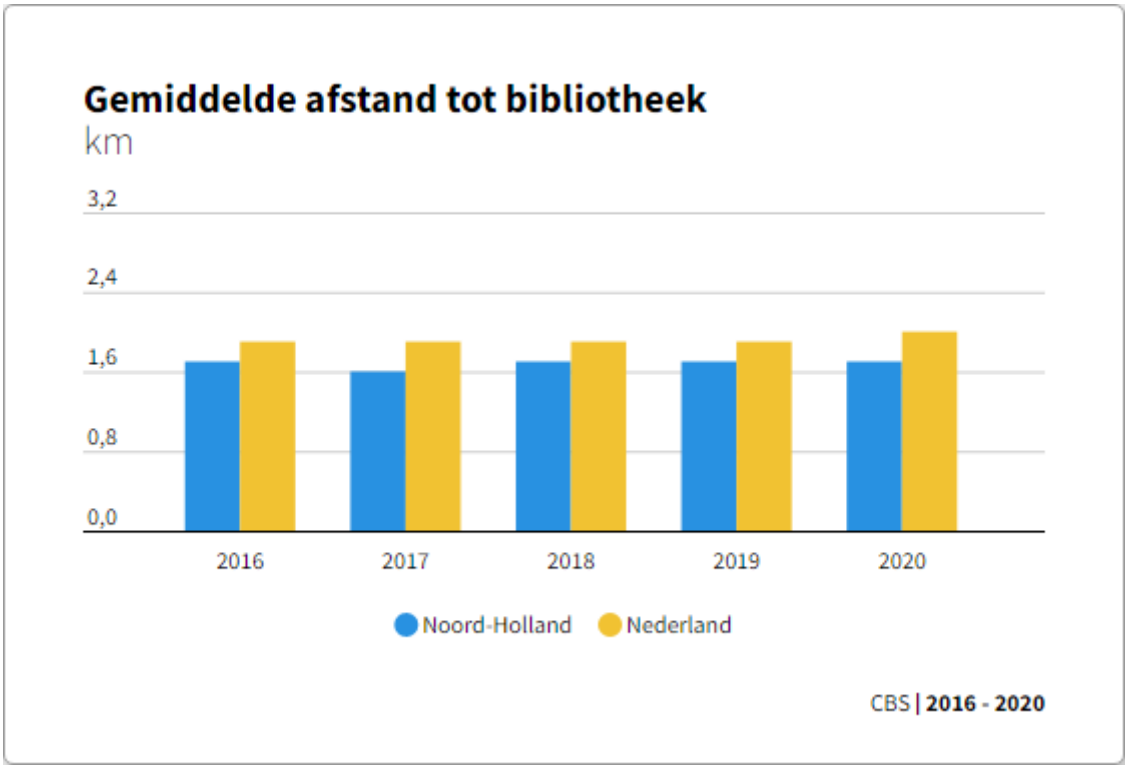
Cultuureducatie

In het coalitieakkoord is besloten cofinanciering beschikbaar te stellen van jaarlijks € 750.000 voor het vervolg van het matchingsprogramma Cultuureducatie met Kwaliteit in de periode 2021-2024. Het programma is gericht op goed cultuuronderwijs op basisscholen. De nadruk ligt op het bereiken van nieuwe scholen, in het bijzonder scholen met onderwijsachterstanden, om hiermee de kansengelijkheid van kinderen te vergroten. Ook is er meer ruimte voor maatwerk zoals aandacht voor het vmbo en speciaal onderwijs en de relatie binnen- en buitenschools.

Er wordt samengewerkt met het Rijk en 26 gemeenten in Noord-Holland die deelnemen aan het Noord-Hollandse programma Cultuureducatie met Kwaliteit. De provincie subsidieert Plein C om dit programma uit te voeren.

Koppeling met brede basismonitor

Afstand tot bibliotheek



De brede basismonitor bevat een aantal indicatoren die een beeld geven hoe de afstand tot voorzieningen zich ontwikkelt. De trends van de afstandsindicatoren zijn vooral relevant voor het doel in de omgevingsvisie om in de hele provincie het voorzieningenniveau op peil houden. De gemiddelde afstand berekend over de weg van alle inwoners in een gebied tot de dichtstbijzijnde bibliotheek is in Noord-Holland beperkt (1,7 kilometer). Alleen in Zuid-Holland is de afstand kleiner (1,5 kilometer). In Drenthe, Friesland, Zeeland en Flevoland is de afstand met rond de 3 kilometer in 2020 het grootst.

Technische toelichting

De gemiddelde afstand van alle inwoners in een gebied tot de dichtstbijzijnde bibliotheek, berekend over de weg. De VOB (Vereniging van Openbare Bibliotheken) publiceert de locaties van de bibliotheken en hun vestigingen.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
6.2.1	Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen	7.520	7.010	4.801	4.784	4.034	4.031
	Totaal lasten	7.520	7.010	4.801	4.784	4.034	4.031
	Totaal baten	-114	-62	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	7.406	6.948	4.801	4.784	4.034	4.034
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**7.406**	**6.948**	**4.801**	**4.784**	**4.034**	**4.031**

6.3 Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap

Onze rol

De provincie heeft een stimulerende en autonome rol als het gaat om het behoud door ontwikkeling van het cultuurlandschap en het hierin gelegen erfgoed. Dit doet de provincie door het uitdragen van de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018, het organiseren van bijeenkomsten, met handleidingen en adviezen. De ruimtelijke kwaliteit is gewaarborgd in de Omgevingsverordening. De provincie investeert direct in het behoud en de benutting van monumenten en landschap. Dit beoogt kwaliteit te verbeteren en te leiden tot hoger maatschappelijk en economisch rendement. Daarnaast is de provincie eigenaar van de collectie archeologische vondsten in het archeologisch depot.

Samenwerkingspartners

Om onze beleidsdoelen te behalen werken wij samen met het Rijk, gemeenten, waterschappen, monumentenorganisaties, natuurbeheerders, (landschap)ontwerpers, eigenaren en initiatiefnemers.

Prioriteiten

In 2023 zijn de resultaten van het onderzoek inzake de stolpenwaarderingskaart nader uitgewerkt. Een eerste onderzoek (quickscan) naar de gevolgen van klimaatverandering voor het gebouwde, groene en archeologisch erfgoed is in 2022 gedaan. In 2023 wordt een verdiepend onderzoek uitgevoerd.

Omgevingsfactoren

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke bescherming van archeologische waarden en wettelijk is vastgelegd dat bij ruimtelijke ingrepen de verstoorder verantwoordelijk is voor zorgvuldig archeologisch onderzoek en eventuele opgravingen. Daar waar wij als provincie eigenaar zijn van de vondsten houden wij toezicht op deze activiteiten. Maar de provincie is grotendeels afhankelijk van gemeenten als het gaat om het zorgvuldig en tijdig uitvoeren van onderzoek en opgravingen. Waar wij als provincie zelf de ‘verstoorder’ zijn, of de rol van ‘bevoegd gezag’ hebben, zien wij toe op een kwalitatief goede archeologische begeleiding van planvorming en uitvoering van projecten.

6.3.1 Cultuurhistorische waarden landschap versterken

Toelichting

In de Omgevingsverordening zijn het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en landschappelijke structuren benoemd en omschreven. Ook in 2023 instrueert de provincie de gemeenten om rekening te houden met de ontwikkelprincipes van de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie en tevens om de kernkwaliteiten uit het BPL en de Omgevingsverordening onder de aandacht te brengen bij natuurbeheerders, (landschap)ontwerpers en initiatiefnemers. De provincie ondersteunt de gemeenten bij de toepassing ervan bij ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie heeft bestuurlijke afspraken met het Rijk over het in stand houden van een Steunpunt Monumenten en Archeologie. Dit steunpunt adviseert gemeenten bij hun wettelijke erfgoedtaken en de vertaling daarvan naar hun omgevingsvisie. Dit gebeurt op basis van de kernkwaliteiten en van de Leidraad Landschap & Cultuurhistorie.
Om de kwaliteit van het Noord-Hollandse cultuurlandschap te behouden wordt aangesloten op

het bredere, ruimtelijke instrumentarium van de provincie, zoals de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) (voor integrale agendering opgave cultuur), en de ambtelijke adviesgroep ruimtelijke kwaliteit (ARK) voor integrale advisering landschap en cultuurhistorie.

6.3.2 Kennis cultuurhistorische structuren vergroten

Toelichting

De provincie ziet kansen om het erfgoed binnen de cultuurhistorische structuren te behouden en beter te benutten. Dit doen we door kennis te ontwikkelen, zoals de Waarderingskaart voor Stolpen, en kennis te delen via lokale, regionale en landelijke netwerken. De Monumentenmonitor, geeft inzicht in de bouwkundige staat, de leegstand, herbestemming en verduurzaming van de rijks- en provinciale monumenten in de provincie Noord-Holland. De provincie zet in op kennisontwikkeling en kennisdeling over herbestemming en verduurzaming van erfgoed. Dit wordt op verschillende manieren gedaan: via actieve communicatie, bijvoorbeeld met thematische of gebiedsgerichte netwerkbijeenkomsten zoals het duurzaam erfgoed congres of informerend (passieve communicatie) via de provinciewebsite en de wegwijzer voor monumenten.

Naast instandhouding investeert de provincie in het verder versterken en benutten van de provinciale structuren, zoals het UNESCO-werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Om het verhaal van de cultuurhistorische structuren voor een breed publiek toegankelijk te maken en draagvlak te creëren, benutten we onder andere verhalenplatform Oneindig Noord-Holland (met een vast thema rond provinciale monumenten), en de documentaire foto-opdracht van de historische beeldcollectie Provinciale Atlas.

6.3.3 Investeren in behoud van archeologisch erfgoed

Toelichting

Archeologische waarden zijn een belangrijk onderdeel van het waardevolle cultuurlandschap van de provincie Noord-Holland. In tien geselecteerde gebieden met een bovengemeentelijk archeologisch belang probeert de provincie via ‘informatie en inspiratie’ gemeenten, gebruikers en beheerders van vindplaatsen aan te zetten tot zorgvuldige omgang met deze waarden. De provincie zet zich ook in voor een zorgvuldige omgang met (toevals)vondsten en vindplaatsen. De provincie heeft daarnaast een wettelijke taak voor de instandhouding van een provinciaal archeologisch depot en het (online) toegankelijk maken van de collecties en vondsten. De provincie heeft er voor gekozen deze taak breder in te vullen: via onderzoek van de collecties en de uitgave van verschillende (digitale) publicaties worden archeologische vondsten en collecties voor een breder publiek beleefbaar gemaakt. We onderscheiden onder andere rijk geïllustreerde publieksbrochures, een reeks met archeologische rapporten en de Archeologische kroniek. Met een online archeologiemagazine wordt archeologische kennis ontsloten voor leerkrachten in het basis- en voortgezet onderwijs en daarmee voor de Noord-Hollandse scholieren.

In Archeologiemuseum Huis van Hilde worden de provinciale archeologische collecties beheerd. Er zijn vaste en tijdelijke tentoonstellingen en educatieprogramma’s over archeologie voor bezoekers en leerlingen van het primair en voortgezet onderwijs. Voor diverse groepen worden speciale rondleidingen georganiseerd en educatieve bijeenkomsten.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
6.3.1	Cultuurhistorische waarden landschap versterken	569	1.109	1.109	1.084	1.083	1.080
6.3.2	Kennis cultuurhistorische structuren vergroten	479	896	896	880	878	876
6.3.3	Investeren in behoud van archeologisch erfgoed	2.031	4.624	1.535	1.434	1.447	1.461
	Totaal lasten	3.079	6.629	3.540	3.398	3.408	3.417
	Totaal baten	-21	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	3.059	6.629	3.540	3.398	3.408	3.408
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**3.059**	**6.629**	**3.540**	**3.398**	**3.408**	**3.417**

6.4 Behouden en ontwikkelen erfgoed

Onze rol

De provincie stimuleert en ondersteunt restauratie, herbestemming en verduurzaming van monumenten. Daarnaast treedt de provincie waar mogelijk op als verbinder van erfgoed met gebiedsopgaven.

Als mede-siteholder voor het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies, coördineert de provincie het behoud en de ontwikkeling van dit werelderfgoed. De provincie is geen eigenaar van dit werelderfgoed, dat zijn anderen waaronder terreinbeherende organisaties, gemeenten, waterschappen en soms particulieren.

Samenwerkingspartners

Bij het behouden van erfgoed werkt de provincie samen met het Rijk, gemeenten, waterschappen, monumentenorganisaties, natuurbeherende organisaties, individuele eigenaren, stichtingen, kerkbestuurders en ontwikkelaars. Wat het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies betreft wordt daarbij ook samengewerkt met UNESCO en de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant. Met deze drie provincies heeft Noord-Holland het Gemeenschappelijk Orgaan Hollandse Waterlinies opgericht dat de siteholdertaken voor het werelderfgoed coördineert.

Prioriteiten

De focus ligt op behoud, herbestemming en verduurzaming van religieus en argrarisch erfgoed, alsmede op buitenplaatsen en landgoederen met hun groenaanleg

Ten aanzien van het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies heeft de provincie de volgende prioriteiten:

- behoud en bescherming van de Uitzonderlijke Universele Waarde (OUV) van dit werelderfgoed;
- breed uitdragen en bekendmaken van de OUV van dit werelderfgoed;
- een bijdrage leveren aan de implementatie van de Sustainable Development Goals.

Omgevingsfactoren

Demografische en economische factoren dragen in grote mate bij aan de kansen van herbestemming. Herbestemmingsopgaven verschillen sterk. Vooral in Noord-Holland Noord zal het niet altijd mogelijk zijn een economisch rendabele bestemming te vinden voor een monument. In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is gezien de economische groei en de aanwezige investeringskracht van de markt meer mogelijk. Dit vraagt om een eigen aanpak, met bijbehorend instrumentarium, dat aansluit op (her)bestemmingsontwikkelingen zelf, maar dat ook bruikbaar is in bredere gebiedsontwikkeling.

6.4.1 Investeren in behoud en herbestemming monumenten

Toelichting

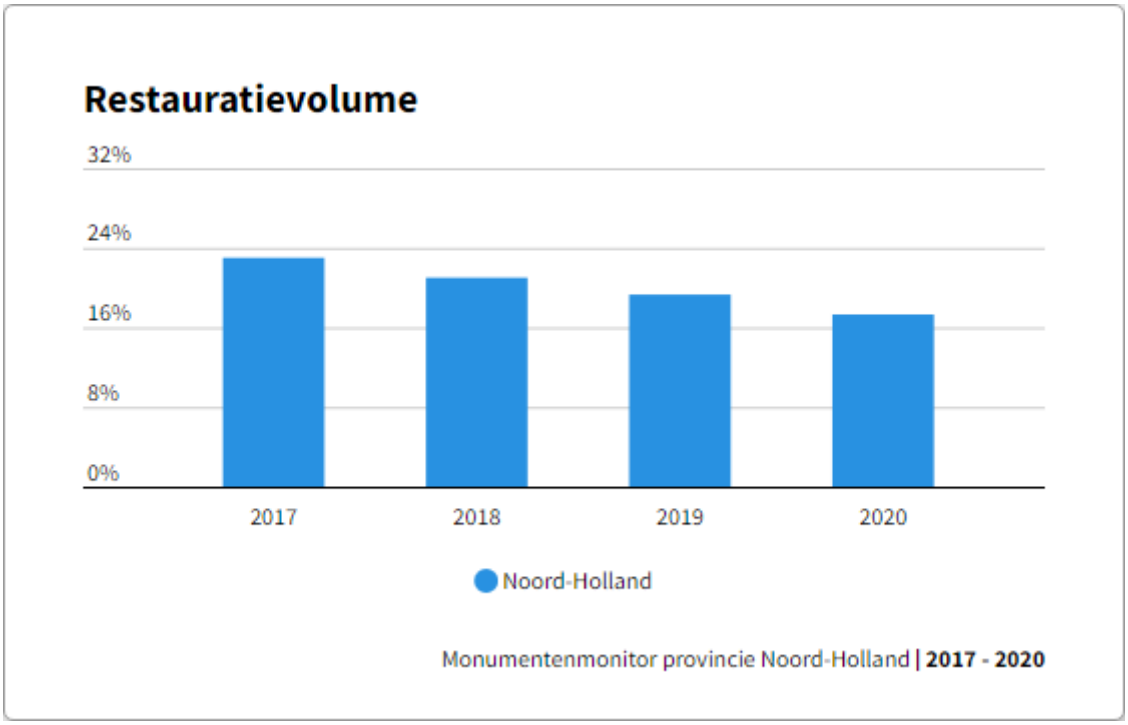
Restauratie en verduurzaming zijn zowel aan de orde bij continuerend gebruik, bij uitbreiding van dit gebruik (bijbestemmen) als bij herbestemming. In alle gevallen zorgt verduurzaming voor consistent toekomstig gebruik en verbetering van exploitatie. De provincie gebruikt de

Monumentenmonitor Noord-Holland en de kennis van de Loods Herbestemming om op hoofdlijnen inzicht te krijgen in de bouwkundige staat van monumenten en hun economische ontwikkelpotentie. De data dienen primair voor beleidsontwikkeling. Met deze data worden ook keuzes gemaakt waar welke inzet gepleegd wordt. De provincie kiest voor investeren in die monumenten, waar de kansen op een succesvolle herbestemming het grootst zijn. Daarnaast zet de provincie haar netwerk, de Loods Herbestemming en het Steunpunt Monumenten en Archeologie in om de kansrijke herbestemmingsopgaven boven tafel te krijgen en om met verschillende experts en betrokkenen te onderzoeken wat de meest kansrijke invulling is. Dit gebeurt tijdens verschillende expertsessies, de Dag van de Herbestemming en adviezen aan eigenaren en initiatiefnemers. Daarnaast kunnen eigenaren gesubsidieerd haalbaarheidsonderzoeken laten uitvoeren om tot een kansrijke herbestemming te komen, waarbij de erfgoedwaarde van het monument goed wordt meegewogen. Verduurzaming speelt hierbij een belangrijke rol en er kan binnen deze regeling ook apart een subsidie worden aangevraagd voor een energiescan.
In 2023 zal de provincie kennisbijeenkomsten organiseren over het verduurzamen van monumenten. Voor restauratie en onderhoud kan een beroep worden gedaan op restauratie- en onderhoudssubsidies . Voor verduurzaming en herbestemming op laagrentedragende financiering uit het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten.

Het restauratievolume van Rijksmonumenten en provinciale monumenten (in matige en slechte bouwkundige staat) neemt geleidelijk af. Van 28% bij de nulmeting in 2014 tot 17% bij de laatste meting eind 2020. Bij voortzetting van de huidige conjunctuur wordt een verdere afname tot 2025 met 0,5% per jaar realistisch geacht. De streefwaarde voor 2025 ligt daarbij op een restauratievolume van 15 %. Voor 2023 ligt het cijfer op 16%.

Koppeling met brede basismonitor

Restauratievolume monumenten



Het percentage restauratievolume daalt sinds 2017. In 2020 had Noord-Holland een restauratievolume van 17%. In 2017 was dit nog 23%.

Technische toelichting

Het restauratievolume is het percentage rijksmonumenten zonderwoonfunctie en het percentage provinciale monumenten, met en zonder woonfunctie, dat als onderhoudsstaat slecht of matig heeft.

6.4.2 UNESCO stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen

Toelichting

Op 26 juli 2021 heeft het UNESCO comité besloten om het werelderfgoed Stelling van Amsterdam uit te breiden met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Samen gaan deze waterlinies verder onder de naam UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Dit nieuwe werelderfgoed loopt van Edam tot aan de Biesbosch en doorkruist vier provincies. De provincie Noord-Hollande is samen met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant siteholder (eerstverantwoordelijke) voor dit werelderfgoed. De siteholder heeft de verplichting om zorg te dragen voor het behoud van de Uitzonderlijke Universele Waarde (OUV) van het werelderfgoed. Daarnaast dient de siteholder deze OUV uit te dragen en breed bekend te maken.

De coördinatie van de siteholdertaken voor de Hollandse Waterlinies hebben de provincies ondergebracht in een gemeenschappelijk orgaan. Het gemeenschappelijk orgaan is onder andere verantwoordelijk voor:

- coördinatie van de harmonisatie van beleid;

- het opstellen van het managementplan voor het werelderfgoed;
- eerste aanspreekpunt Rijk en Unesco;
- communicatie over het werelderfgoed Hollandse Waterlinies als geheel en uitdragen van de unieke universele waarden.

Niet alle taken en activiteiten inzake de Hollandse Waterlinie hebben we gemandateerd aan het gemeenschappelijk orgaan. Het stimuleren van herbestemming en/of restauratie van onderdelen van de Stelling van Amsterdam en het nemen van besluiten over ruimtelijke projecten, die het beschermingsregime raken van het werelderfgoed en het uitdragen van de OUV op regionaal en lokaal blijven de bevoegdheid van de provincie Noord-Holland. Dit geldt ook voor de advisering over aanvragen van omgevingsvergunningen voor provinciale monumenten van de Stelling van Amsterdam. In 2023 gaan we onder andere aan de slag met:

- uitvoering maatregelen liniedijken Stelling van Amsterdam;
- consolidatie van een aantal sluizen Stelling van Amsterdam;
- vastleggen gebiedsanalyses in de provinciale omgevingsverordening;
- onderzoek naar de mogelijkheden om piekwaterberging te realiseren in inundatievelden Hollandse Waterlinies;
- onderzoeken knelpunten en wensen recreatieve infrastructuur (land en water) binnen de Hollandse Waterlinies.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel	**Lasten**	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
6.4.1	Investeren in behoud en herbestemming monumenten	6.827	6.399	6.349	4.562	442	446
6.4.2	UNESCO stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen	1.133	2.910	2.260	660	660	659
	Totaal lasten	7.960	9.309	8.609	5.222	1.102	1.105
	Totaal baten	0	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	7.960	9.309	8.609	5.222	1.102	1.102
	Stortingen						
6.4.1	Resv. Monumenten	5.751	5.051	5.051	3.551	3.551	3.551
6.4.2	Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	3.250	1.350	1.355	0	0	0
	Onttrekkingen						
6.4.1	Resv. Monumenten	-6.346	-5.947	-5.897	-4.119	0	0
6.4.2	Resv. SvA/NHW Werelderfgoed	-248	-1.951	-1.600	0	0	0
	Resultaat	**10.368**	**7.812**	**7.518**	**4.654**	**4.653**	**4.656**

6.5 Uitvoeren welzijnstaken

Onze rol

Uit de breedte van welzijnstaken die provincies kunnen uitvoeren, kiest de provincie voor een specifieke bijdrage aan leefbaarheid in kernen, verduurzaming van sportaccommodaties en het stimuleren van een positieve sportcultuur.

Samenwerkingspartners

Wij doen dit samen met partners als Sportservice en Dorpswerk Noord-Holland.

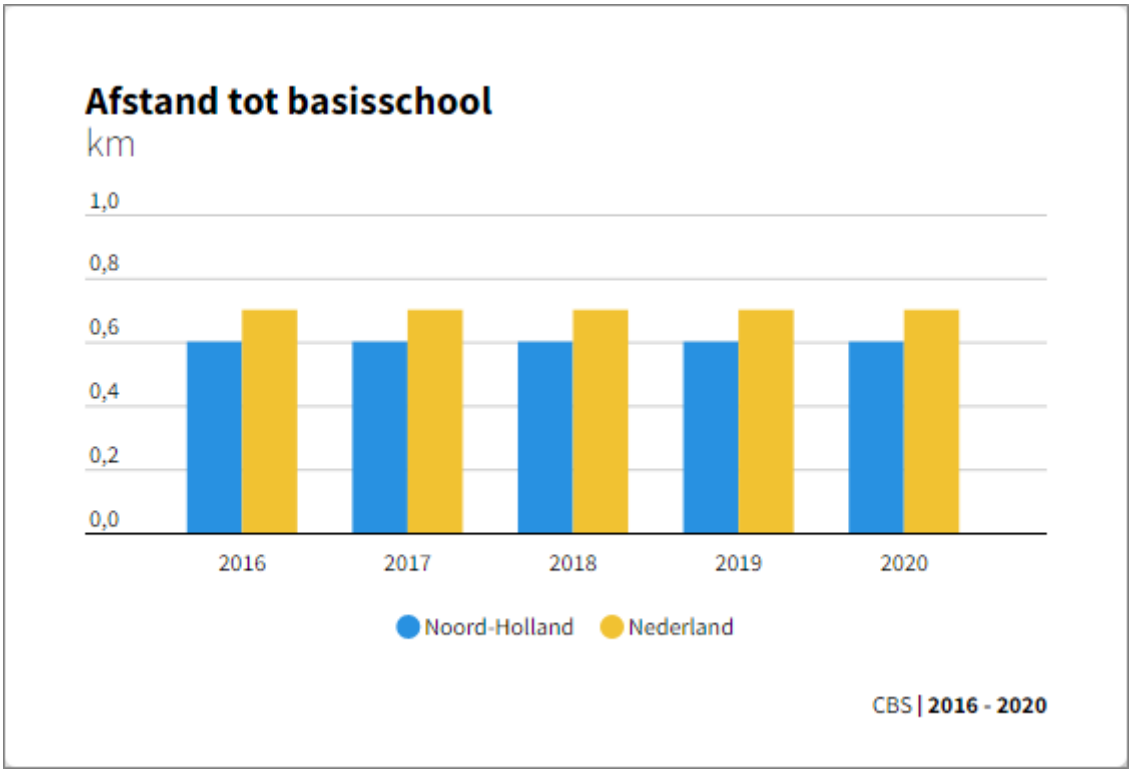
6.5.1 Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kernen

Toelichting

De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Dat doet de provincie door het zelf-initiatief van gemeenschappen te stimuleren via een subsidie aan Dorpswerk Noord-Holland. Via Dorpswerk ondersteunt de provincie initiatieven op het gebied van leefbaarheid en sociale samenhang. Sporten ziet de provincie ook als een belangrijk middel om samenhang in een gemeenschap te versterken. Om te voorkomen dat iedereen het wiel zelf moet uitvinden, zet de provincie in op kennisdeling. Zo ondersteunt de provincie Sportservice Noord-Holland bij het uitvoeren van de Kennisfunctie Sport. Daarnaast richt de provincie zich op het stimuleren van een positieve sportcultuur. Hier gaat het om sporten met elkaar en in acceptatie, ongeacht persoonlijke voorkeuren. Naast een positieve sportcultuur zet de provincie ook in op het verduurzamen van sportaccommodaties, zodat zij op termijn besparingen kunnen inboeken. Hiervoor zet de provincie de Uitvoeringsregeling verduurzaming sportaccommodaties in.

Koppeling met brede basismonitor

Afstand tot basisschool

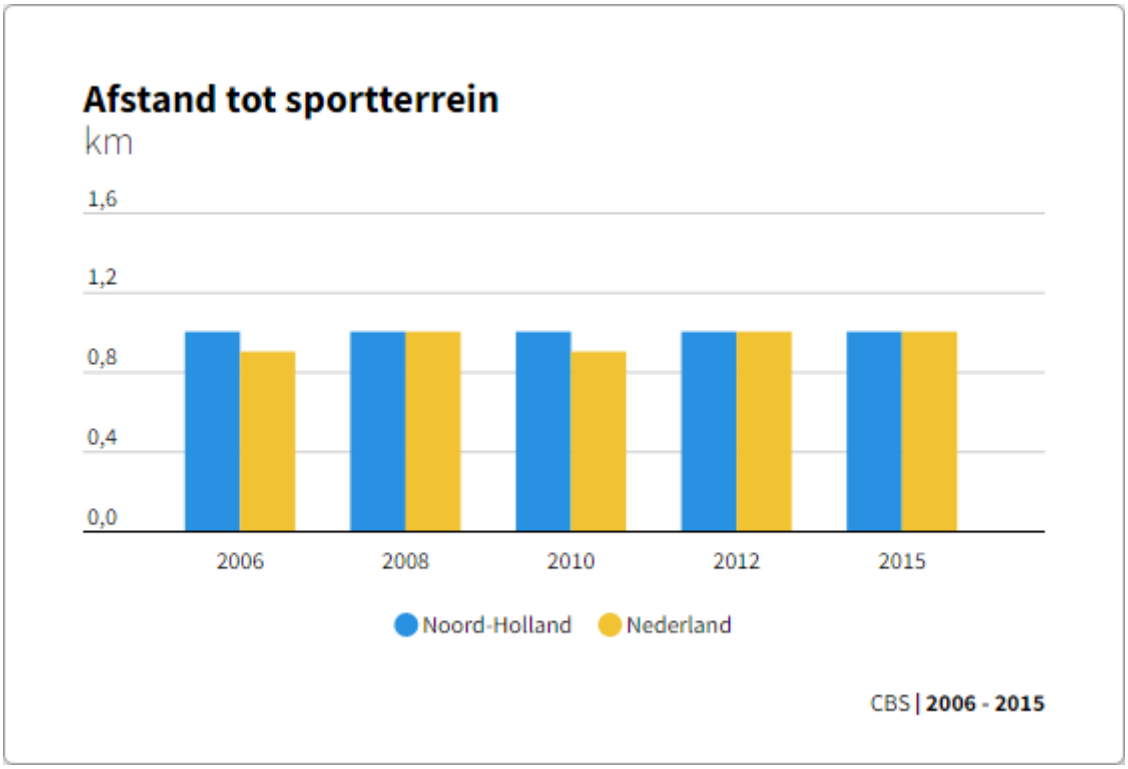


De brede basismonitor bevat een aantal indicatoren die een beeld geven hoe de afstand tot voorzieningen zich ontwikkelt. De trends van de afstandsindicatoren zijn vooral relevant voor het doel in de omgevingsvisie om in de hele provincie het voorzieningenniveau op peil houden. De gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde reguliere basisschool is in Noord-Holland 0,6 kilometer. Dit is redelijk vergelijkbaar met de gemiddelde afstand in Nederland (0,7 kilometer). In Utrecht en Zuid-Holland zijn de gemiddelde afstanden tot de dichtstbijzijnde reguliere basisschool vergelijkbaar met die in Noord-Holland, in de overige provincies is de afstand gemiddeld groter.

Technische toelichting

De gemiddelde afstand van alle inwoners in een gebied tot de dichtstbijzijnde basisschool, berekend over de weg. Het basisonderwijs omvat alleen de basisscholen zoals bekend bij de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO). Het speciaal basisonderwijs en de speciale scholen zijn niet meegenomen.

Afstand tot sportterrein



De brede basismonitor bevat een aantal indicatoren die een beeld geven hoe de afstand tot voorzieningen zich ontwikkelt. De trends van de afstandsindicatoren zijn vooral relevant voor het doel in de omgevingsvisie om in de hele provincie het voorzieningenniveau op peil houden. De indicator afstand tot sportterrein heeft geen directe link met het provincie sportbeleid. Dit richt zich op het stimuleren van een positieve sportcultuur en het verduurzamen van sportaccommodaties.

De gemiddelde afstand tot het dichtstbijzijnde terrein in gebruik voor sportactiviteiten is in Noord-Holland 1,0 kilometer. Deze afstand is de afgelopen jaren stabiel gebleven, en vergelijkbaar met het Nederlands gemiddelde. In Friesland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg is de afstand kleiner dan in Noord-Holland; in Groningen, Drenthe en Flevoland zijn de afstanden gemiddeld groter. De gebruikte statistiek is helaas niet actueel, deze indicator heeft een lange verwerkingstijd bij het CBS vanwege de complexiteit. Volgend jaar wordt deze indicator geactualiseerd.

Technische toelichting

De gemiddelde afstand, berekend over de weg, van alle inwoners in een gebied tot een terrein in gebruik voor sportactiviteiten, zoals sportveld, sporthal, zwembad, kunstijsbaan, motorcrossbaan en bos in het sportterrein, inclusief bijbehorende parkeerplaatsen en tribunes. Het terrein heeft een omvang van minimaal 0,5 hectare.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
6.5.1	Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kernen	459	498	498	12	12	12
	Totaal lasten	459	498	498	12	12	12
	Totaal baten	0	0	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	459	498	498	12	12	12
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
		0	0	0	0	0	0
	Resultaat	**459**	**498**	**498**	**12**	**12**	**12**

Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid

Doelenboom

7. Economisch herstel en duurzaamheid
7.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen
7.1.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

Maatschappelijk doel

Op 18 mei 2020 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland, middels motie 42, de opdracht gegeven een Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds te ontwikkelen. Het doel is de economische en maatschappelijke effecten in Noord-Holland, als gevolg van de uitbraak van het coronavirus te verzachten. De financiële omvang van dit fonds bedraagt € 100 miljoen.

Om optimaal zicht te houden op de voortgang is het fonds ondergebracht in een apart begrotingsprogramma Economisch Herstel en Duurzaamheid. Op deze manier zijn alle activiteiten die met dit fonds gerealiseerd worden gemakkelijk terug te vinden in één apart hoofdstuk van de begroting. De hoofddoelstelling van dit begrotingsprogramma is het verzachten van de negatieve effecten van de uitbraak van het coronavirus en dit te combineren met de verduurzaming van de gebouwde omgeving. Er zijn drie doelen van het Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds voor de lange termijn:

- Vermindering CO2-uitstoot in de gebouwde omgeving;
- Versterkte culturele en maatschappelijke sector;
- Meer en goed geschoold personeel voor de technische sector.

Wettelijk beleidskader

De invulling die wij geven aan het verzachten van de negatieve effecten van de uitbraak van corona vloeit niet voort uit een wettelijk beleidskader.

Provinciaal beleidskader

- Motie 42
- Raamwerk uitwerking motie 42 (1494135/1494136)
- Uitvoering Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds 2e tranche (1494135/1640094)
- Vervolg Economisch Herstel- en Duurzaamheidsfonds (1494135/1805595)

Budgettabel 2023 (x € 1.000)

Beleidsdoel		Lasten	Baten	Saldo van baten en lasten	Onttrekking aan reserves	Stortingen	Saldo t.l.v. algemene middelen
7.1	Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen	16.617	0	16.617	16.325	0	292
	Totaal	**16.617**	**0**	**16.617**	**16.325**	**0**	**292**

Verbonden partijen

Programma	OD	Verbonden partij	Doel

*Verdere informatie is te vinden in de paragraaf verbonden partijen

7.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

Onze rol

De provincie speelt een ondersteunende rol bij het herstel van de economie van de effecten door de uitbraak van corona. De provincie ondersteunt verschillende sectoren met maatregelen die stimulerend werken voor de verduurzaming en herstel van bepaalde sectoren. Daarbij zoekt de provincie de samenwerking met gemeenten en andere relevante maatschappelijke partijen.

Samenwerkingspartners

Gemeenten, bedrijven, maatschappelijke en culturele organisaties

Prioriteiten

Het verduurzamen van de gebouwde omgeving, versterken culturele en maatschappelijke sector en de arbeidsmarkt voor de technische sector. Er zijn twee tranches met maatregelen genomen en voor het vervolg ook in 2023 zal de provincie meer focus aanbrengen op het verduurzamen van de gebouwde omgeving.

Omgevingsfactoren

De onvoorspelbaarheid van het virus blijft en de urgentie van de verduurzamingsopgave is gelijk of groter geworden ondanks het tot nu toe uitblijven van een diepe recessie.

7.1.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

Toelichting

Particuliere woningeigenaren

Met de maatregelen die de provincie in 2023 wil nemen steunt de provincie een langdurig transitieprogramma voor de verduurzaming van particuliere woningen. Ondersteuning en ontzorging van gemeenten door het Servicepunt Duurzame Energie helpt om verduurzaming te versnellen. Dit willen we combineren met een innovatieve aanpak die door TNO is ontwikkeld, de zogenaamde contingentenaanpak waarbij bij groepen van gebouwen met vergelijkbare kenmerken een vergelijkbare verduurzamingsoplossing toepasbaar is.
Tenslotte streven we naar een pilot waarbij de voorfinanciering onderdeel uitmaakt van een duurzamingslening.

Door eigenaar-bewoners te ondersteunen -en daarover voeren de gemeenten de regie- kunnen we de conversie van "geïnteresseerd naar geïnvesteerd" omhoog brengen.

Corporaties

Met de bestaande regeling stimuleren wij de samenwerking tussen corporaties om de markt uit te dagen de renovatiekosten te verlagen door het behalen van schaalvoordelen en innovatie. Deze regeling loopt door tot 1 oktober 2024. Voor 2023 wordt geen aanvulling op de regeling voorzien.

Bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen worden vaak grotere ontwikkelingen op het gebied van verduurzaming opgezet. Samenwerking tussen de bedrijven is daarbij essentieel. Goede voorbeelden zijn het oprichten van een energiecoöperatie, het opzetten van een smart grid en werking van lokale/regionale energiebedrijven. De provincie is in 2021/2022 enkele pilots gestart en wil deze

voor 2023 omzetten in een regeling die op meerdere bedrijventerreinen de samenwerking stimuleert. Daarbij wil de provincie de aanjaagfunctie van het Ontwikkelingsbedrijf NHN en het Projectbureau Herstructurering NHZ in 2023 voortzetten.

Maatschappelijk vastgoed

Het ontzorgingsprogramma om eigenaren te mobiliseren en te ondersteunen bij het verduurzamen van het maatschappelijke vastgoed is bij de start in 2021 gericht op dorps- en buurthuizen, culturele instellingen en kleine gemeenten. In de loop van 2022 is daar een tweede regeling bij gekomen vanuit het Rijk en daarmee wil de provincie in 2023 de doelgroep verbreden met de zorg en het onderwijs.

Maatschappelijke sector

De verscheidenheid van de maatschappelijke sector is groot en samen met gemeenten hebben we de uitvoeringsregeling Versterken maatschappelijke sector voorbereid en opengesteld vanaf 1 augustus 2021. De uitvoering van de regeling is langzaam op gang gekomen en de provincie heeft de regeling inmiddels verlengd tot maart 2023.

Cultuursector

Doel is de cultuur sector versterken na corona. Dat doen we door het aanbieden van een pakket van maatregelen. CultuurHerstel richt zich op coaching en begeleiding bij nieuwe businessmodellen en loopt al enige tijd. Aanvullend daarop is de Noord-Hollandse Cultuurlening die een financieringsfaciliteit biedt aan de cultuursector. Ten slotte zijn begin 2022 twee regelingen van kracht waarvan één zich richt op innovatie en de andere gericht is op samenwerking. Daarmee helpen we de sector om nieuw aanbod en innovatieve verdienmodellen te ontwikkelen en langdurig herstel van de sector en in de keten te bevorderen. De regelingen lopen door tot begin 2023 en de provincie heeft rekening gehouden met een mogelijke ophoging van het plafond.

Versterking arbeidsmarkt techniekssector

Aparte aandacht vraagt de regio IJmond en de maakindustrie daar. Vanuit het Europese Just Transition Fund (JTF) komen middelen beschikbaar voor plannen om de economische effecten van de (energie)transitie op die maakindustrie op te kunnen vangen. In totaal is daarvoor € 57 miljoen beschikbaar. Naast inzet op innovaties is ruim 40% van het JTF-budget specifiek bestemd voor arbeidsmarktmaatregelen-projecten. Het JTF vraagt cofinanciering van zowel overheden als bedrijven.

Brancheorganisaties, Rijk en lokale overheden werken samen om mensen te leren met nieuwe technieken te werken door om- en bijscholing, intersectorale mobiliteit en het versterken van MBO-campussen. In 2023 zullen de maatregelen naar verwachting nog doorwerken.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
7.1.1	Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen	3.474	18.115	16.617	522	521	518
	Totaal lasten	3.474	18.115	16.617	522	521	518
	Totaal baten	-257	-797	0	0	0	0
	Saldo van baten en lasten	3.217	17.318	16.617	522	521	521
	Stortingen						
7.1.1	Resv. Economisch herstel en duurzaamheid	100.000	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
7.1.1	Resv. Economisch herstel en duurzaamheid	-3.214	-17.425	-16.325	0	0	0
	Resultaat	**100.003**	**-107**	**292**	**522**	**521**	**518**

Programma 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering

Doelenboom

8. Overzicht Financiën en bedrijfsvoering
8.1 Overzicht van structurele algemene dekkingsmiddelen, overhead, VPB en onvoorzien
8.1.1 Lokale heffingen
8.1.2 Uitkering provinciefonds
8.1.3 Dividend
8.1.4 Financieringsfunctie
8.1.5 Overige algemene dekkingsmiddelen
8.1.6 Onvoorzien
8.1.7 Vennootschapsbelasting
8.1.8 Overhead
8.2 Bedrijfsvoering
8.2.1 Stelposten
8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren
8.2.3 Decentrale arbeidsvoorwaarden
8.2.4 Afrekeningsverschillen

8.1 Overzicht van structurele algemene dekkingsmiddelen

Elk programma heeft in de begroting naast de lasten van dat programma, ook baten - zoals specifieke uitkeringen van het Rijk of bijdragen uit reserves - die direct tot dat programma behoren. Deze baten zijn meestal niet toereikend om de lasten te kunnen dekken. Tegenover de nadelige saldi op de programma's staan de algemene dekkingsmiddelen die wij in dit overzicht van structurele algemene dekkingsmiddelen hebben opgenomen. Deze baten dragen bij aan het sluitend maken van de begroting.

De in omvang belangrijkste structurele algemene dekkingsmiddelen van de provincie bestaan uit de inkomsten van het provinciefonds en de provinciale opcenten motorrijtuigenbelasting. Daarnaast rekenen wij de ontvangen dividenden en het renteresultaat (de financieringsfunctie) ook tot de structurele algemene dekkingsmiddelen.

De begroting kent naast de 7 programma's en de algemene dekkingsmiddelen nog een aantal andere centrale posten, zoals de overhead, de post onvoorzien en de vennootschapsbelasting. Het opnemen van deze posten in een overzicht is een verplicht onderdeel volgens het BBV. Vandaar dat deze onderwerpen in één overzicht zijn opgenomen onder 8.1. In de tabel hierna is de omvang van de hiervoor genoemde posten opgenomen.

Onder 8.2 zijn nog een aantal overige posten opgenomen die niet aan één Programma zijn toe te rekenen.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel

	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
8.1.1	Lokale heffingen	0	0	0	0	0	0
8.1.2	Uitkering provinciefonds	0	0	0	0	0	0
8.1.3	Dividend	0	0	0	0	0	0
8.1.4	Financieringsfunctie	0	0	286	1.070	1.800	1.800
8.1.5	Overige algemene dekkingsmiddelen	0	0	0	0	0	0
8.1.6	Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
8.1.7	Vennootschapsbelasting	6	338	1.216	-15	-15	-15
8.1.8	Overhead	69.111	76.420	80.410	78.433	77.527	77.366
	Baten						
8.1.1	Lokale heffingen	-226.374	-229.100	-229.100	-229.100	-229.100	-229.100
8.1.2	Uitkering provinciefonds	-223.504	-253.455	-269.836	-290.057	-291.326	-272.704
8.1.3	Dividend	-14.363	-12.500	-8.920	-8.920	-8.920	-8.920
8.1.4	Financieringsfunctie	-730	-1.844	-1.844	-1.976	-1.976	-1.976
8.1.5	Overige algemene dekkingsmiddelen	0	0	0	0	0	0
8.1.6	Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
8.1.7	Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0
8.1.8	Overhead	-371	-109	-205	-207	-209	-212
	Totaal lasten	69.117	76.758	81.912	79.488	79.312	79.151
	Totaal baten	-465.341	-497.008	-509.905	-530.260	-531.531	-512.912
	Saldo van baten en lasten	-396.224	-420.250	-427.993	-450.772	-452.219	-433.761
	Stortingen						
8.1.8	Resv. Bedrijfsvoering	5.626	1.553	1.420	1.420	1.420	1.420
8.1.8	Resv. Huisvesting	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
8.1.8	Resv. Bedrijfsvoering	-1.299	-2.460	-1.908	-1.945	-1.625	-1.665
8.1.8	Resv. Huisvesting	-762	-782	-782	-782	-782	-782

Resultaat	**-392.659**	**-421.939**	**-429.263**	**-452.079**	**-453.206**	**-434.788**

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het provinciefonds en de opcenten op de motorrijtuigenbelasting de grootste posten zijn binnen de structurele algemene dekkingsmiddelen. Een nadere toelichting op de opcenten op de motorrijtuigenbelasting is te vinden in de paragraaf lokale heffingen van deze begroting.

De dividenden worden prudent geraamd. Een toelichting op de deelnemingen is opgenomen in de paragraaf Verbonden partijen in deze begroting.

Onder de financieringsfunctie wordt het renteresultaat van de provincie verstaan. Een overzicht van het renteresultaat is opgenomen in de paragraaf Financiering van deze begroting. Op de post overige algemene dekkingsmiddelen staat geen budget geraamd. Deze post nemen wij mee in dit overzicht omdat het volgens het BBV een verplicht onderdeel is van het overzicht van de structurele algemene dekkingsmiddelen.

Op de post onvoorzien staat ook geen budget geraamd. Wij gaan er vanuit dat tegenvallers binnen het betreffende programma opgevangen moeten worden en daarnaast wordt in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing een overzicht van risico's gegeven die mogelijk gedekt moeten worden uit de weerstandscapaciteit.

Voor bepaalde activiteiten treedt de provincie op als ondernemer voor de vennootschapsbelasting. Als zodanig is de provincie belastingplichtig. Vooralsnog geldt dit enkel met betrekking tot de participatie in Polanenpark C.V.

De overheadkosten zijn alle kosten die samenhangen met de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. De personele kosten van de medewerkers die in het primaire proces werkzaam zijn, worden verantwoord bij de betreffende operationele doelen. Bij de toewijzing van kosten aan overhead volgen we de notities en aanwijzingen van de commissie BBV.

8.2 Bedrijfsvoering

Onder 8.2 zijn een aantal posten ondergebracht die niet zijn onder te brengen in één van de zeven inhoudelijke programma's.

Budgettabel (x € 1.000)

Beleidsdoel							
	Lasten	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
8.2.1	Stelposten	-2.823	11.992	19.287	33.927	44.301	54.914
8.2.2	Bedrijfsvoering realiseren	1.947	4.024	1.101	1.098	1.094	1.090
8.2.3	Decentrale arbeidsvoorwaarden	293	2.262	0	0	0	0
8.2.4	Afrekeningsverschillen	-10.601	-711	0	0	0	0
	Baten						
8.2.1	Stelposten	0	-2.150	-2.150	-2.150	-2.150	-2.150
8.2.2	Bedrijfsvoering realiseren	-2.180	-2.211	-1.239	-884	-883	-881
8.2.3	Decentrale arbeidsvoorwaarden	0	0	0	0	0	0
8.2.4	Afrekeningsverschillen	0	0	0	0	0	0
	Totaal lasten	-11.184	17.567	20.388	35.025	45.395	56.004
	Totaal baten	-2.180	-4.361	-3.389	-3.034	-3.033	-3.031
	Saldo van baten en lasten	-13.363	13.206	16.999	31.991	42.362	52.973
	Stortingen						
8.2.5	Algemene Reserve	62.934	4.100	2.200	0	0	0
8.2.3	Resv. Go-gelden	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
8.2.5	Algemene Reserve	-32.560	-43.341	-26.155	0	0	0
8.2.3	Resv. Go-gelden	-293	-2.262	0	0	0	0
	Resultaat	**16.718**	**-28.296**	**-6.955**	**31.991**	**42.362**	**52.973**

In de begroting zijn twee stelposten opgenomen; één voor toekomstige prijsstijgingen en één voor mogelijke toekomstige tegenvallers. De stelpost heeft betrekking op de reservering voor kostenstijgingen die uit de contractuele verplichtingen van de provincie voortvloeien. De stelpost wordt jaarlijks bij de Kaderbrief berekend. Omdat het een bedrag betreft dat betrekking heeft op meerdere activiteiten van de provincie staat deze stelpost onder hoofdstuk 8 opgenomen. Bij de begroting van het betreffende jaar (of eventueel later bij de 2e begrotingswijziging van het betreffende jaar) worden de daarvoor in aanmerking komende budgetten bij ieder programma opgehoogd en de stelpost verlaagd. De stelpost macro-economische tegenvallers is bedoeld om

eventuele toekomstige bezuinigingen van het Rijk te kunnen opvangen. In dit hoofdstuk is ook de ‘doorschuif BTW’ opgenomen. Het betreft BTW die vanuit de deelnemingen aan de provincie wordt doorberekend en die de provincie van declareren bij het BTW-compensatiefonds.

Daarnaast zijn in dit hoofdstuk activiteiten verantwoord die niet bij één van de inhoudelijke programma’s horen; het verhuren van onroerend goed, de facilitering van de dienstverlening voor het bedrijfsbureau voor de recreatieschappen en de externe detachering van provinciepersoneel. Bij het verhuren van onroerend goed gaat het om de verhuur van delen van het gebouw aan het Houtplein en de verhuur van de parkeergarage onder de Dreef.

Daarnaast worden in dit hoofdstuk mutaties in de algemene reserve begroot. De algemene reserve is bedoeld als buffer om risico’s te kunnen opvangen. In de financiële verordening wordt een minimale omvang van 25% van de algemene reserve voorgeschreven die wij aanhouden om mogelijke risico’s af te dekken. In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing zijn de risico’s en de weerstandscapaciteit toegelicht.

3 Paragrafen

3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Algemeen

De paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat en bereid is om financiële gevolgen van ongedekte risico's op te vangen. Deze paragraaf beschrijft de relevante risico's per jaareinde, de middelen waarmee financiële gevolgen van risico's kunnen worden opgevangen (weerstandscapaciteit) en de mate waarin de provincie in staat is om de financiële gevolgen van ongedekte risico's op te vangen (weerstandsvermogen).

Beleid

Het risicobeleid is vastgelegd in de kadernota Risicomanagement en Weerstandsvermogen 2022-2025 en de financiële verordening. De Kadernota bevat beleidsregels en normatiek over de wijze waarop de weerstandscapaciteit wordt opgebouwd en ingezet. De financiële verordening is bepalend voor de hoogte van de Algemene Reserve en de hoogte van de aan te houden risicoreservering (minimaal 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen).

Visie

De visie van de provincie Noord-Holland op risicomanagement luidt als volgt: "De provincie Noord-Holland streeft naar het systematisch inzichtelijk maken van alle significante risico's en kansen bij het realiseren van haar doelstellingen. Risicomanagement is daarmee onderdeel van het reguliere denken en doen. Het bewust verminderen, spreiden, vermijden, of accepteren van risico's leidt tot het 'in-control-zijn' van de organisatie".

De provincie anticipeert actief op risico's en kansen om haar doelstellingen te bereiken.

Risico's

Binnen de organisatie worden risico's regelmatig geïnventariseerd. Risico's waarvoor nog geen (of onvoldoende) maatregelen zijn getroffen om het risico af te dekken (de ongedekte risico's) met een bruto effect van € 100.000 of hoger worden meegenomen in onderstaand proces.

De gevolg- en kansklassen worden per risico bepaald volgens onderstaande normering. Bij het bepalen van de scoren is de hoogste score doorslaggevend.

Financieel gevolg in euro's	
1	Kleiner dan € 0,5 miljoen
2	Tussen € 0,5 miljoen en € 2 miljoen
3	Tussen € 2 miljoen en € 5 miljoen
4	Groter dan € 5 miljoen

Imagoschade	
1	Interne imagoschade
2	Lokale imagoschade
3	Regionale/provinciale imagoschade
4	Landelijke imagoschade

Tabel 1: Gevolgklassen

Kansklasse naar frequentie	
1	Laag; minder dan één keer in 20 jaar
2	Middel; minimaal één keer in 20 jaar tot één keer per jaar
3	Hoog; één of meerdere keren per jaar

Kansklasse naar kanspercentage	
1	0% tot 25%
2	25% tot 50%
3	50% en hoger

Tabel 2: Kansklassen

Het product van de gevolg- en kansklassen is de risicoscore. Een risicoscore van 4 of hoger worden vermeld in de risicotabel. Risico's met een lagere score worden wel meegenomen in de berekening van het weerstandsvermogen.

Gevolgklasse 4	4	8	12
Gevolgklasse 3	3	6	9
Gevolgklasse 2	2	4	6
Gevolgklasse 1	1	2	3
	Kansklasse 1	*Kansklasse 2*	*Kansklasse 3*

Tabel 3: Risicoscore

In de kadernota is een nieuwe werkwijze geïntroduceerd voor het presenteren van de risico's met als doel het risicomanagement binnen de organisatie te versterken. Als onderdeel hiervan wordt de opzet van de risicotabel in de komende perioden gewijzigd. Vanaf de begroting 2023 worden alleen strategische en externe risico's met een score 4 of hoger in de tabel weergegeven. Dit betreft zowel financiële als imagorisico's.

Risico's	Risicobedrag	Risicoscore	Dekking

	Strategische risico's			
1.	Beschikbaarheidsvergoeding OV	€ 7.700.000	8	Weerstandsvermogen
2.	Subsidieregeling Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer	€ 7.200.000	8	Weerstandsvermogen
3.	Verkeerde Wet milieubeheerprocedure en fouten bij WABO - procedure	€ 3.000.000	6	Weerstandsvermogen
4.	Deelneming PDENH	€ 10.512.114	4	Weerstandsvermogen
5.	Lening Nationaal Restauratie Fonds	€ 9.100.000	4	Weerstandsvermogen
6.	Wateroverlast: natuurontwikkeling Texel	€ 1.048.000	4	Weerstandsvermogen
7.	Kosten opruimen afvalinrichting	€ 1.000.000	4	Weerstandsvermogen

	Externe risico's			
1.	Dividenduitkering	€ 1.782.750	4	Weerstandsvermogen

Strategische risico's

Beschikbaarheidsvergoeding OV

Er bestaat een kans dat de provincie extra kosten maakt om het openbaar vervoer op een toereikend niveau te houden wanneer concessiehouders als gevolg van de coronacrisis hier zelf niet (meer) toe in staat zijn in verband met een eventueel (voorkomen van een) faillissement of het niet nakomen van de verplichtingen in de concessiebesluiten door concessiehouder (geen of veel minder openbaar vervoer) als gevolg van financiële gevolgen van de coronacrisis voor de reizigersopbrengsten in het openbaar vervoer.

Om dit risico voor de periode 2022 en 2023 te beperken zijn verschillende beheersmaatregelen getroffen. Het Rijk draagt bij in de vorm van een beschikbaarheidsvergoeding en de vervoerder in de vorm van een transitieplan. De beheersmaatregelen beperken het risico dat de concessiehouder failliet gaat dan wel dat extra moet worden bezuinigd / afgeschaald om de tekorten bij de concessiehouder in de periode 2022 en 2023 op te vangen. Dit voorkomt dat bereikbaarheid verminderd, structurele schade ontstaat aan de kwaliteit van het OV en/of afbreuk wordt gedaan aan de ambities van het college. Hierdoor is de kans en de impact verkleind van dit risico ten opzichte van een scenario waarin deze beheersmaatregelen niet zijn getroffen. Als zich een worst case scenario voltrekt wordt het restrisico geschat op € 3,5 miljoen voor 2022 en € 4,2 miljoen voor 2023; totaal € 7,7 miljoen.

Subsidieregeling Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer en Uitvoeringsregeling POP3 subsidies Noord-Holland

De provincie kent Plattelandsontwikkelingsprogramma (POP3) subsidies toe op grond van twee regelingen: de subsidieregeling ANLb en de Uitvoeringsregeling POP3 subsidies Noord-Holland. Deze subsidies bestaan uit EU-middelen en provinciale middelen. De POP3 subsidieverplichtingen overstijgen het bedrag waar wij als provincie aan Europese middelen aanspraak op kunnen maken. Dit leidt mogelijk tot kosten voor de provincie, maar het is ook mogelijk dat hier tot het jaar 2026 Europese middelen alsnog voor beschikbaar komen. In elk geval zijn tot en met 2025 - het einde van het POP3 - verschillende momenten dat extra EU-middelen beschikbaar kunnen komen. In 2019 was een risicobedrag opgenomen van € 4,6 miljoen. Dit betrof het bedrag tot en met 2019. In de jaren 2020 en 2021 hebben we voor ANLb voor € 2,6 miljoen meer aan

subsidiebetalingen gedeclareerd dan het bedrag aan Europese middelen waarop de provincie aanspraak kan maken. Daarmee komt het totale bedrag op € 7,2 miljoen.

Verkeerde Wet milieubeheerprocedure en fouten bij Wabo-procedure

De uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH) taken op grond van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht en daarop betrokken wetten is gemandateerd aan omgevingsdiensten. Als mandaatgever is en blijft de provincie verantwoordelijk voor de vermogensrechtelijke gevolgen van de namens de provincie genomen besluiten. Bij vergunningverlening bestaat het risico dat onterecht vergunningen, ontheffingen of vrijstellingen worden verleend, gewijzigd of geweigerd. Hierdoor kunnen financiële gevolgen voor bedrijven of derden ontstaan. Dit geldt ook voor een handhavingsbesluit dat niet terecht tot stand komt, of een rechtsongelijkheid bij toezicht. Fouten in de procedures kunnen er toe leiden dat bedrijven schadeclaims indienen bij de provincie en dat er afbreuk wordt gedaan aan het imago van de provincie. Schadeclaims kunnen oplopen tot een bedrag van circa € 3 miljoen.

De provincie heeft privaatrechtelijke overeenkomsten gesloten met de omgevingsdiensten over de eisen waaraan de vergunningverlening, toezicht en handhaving moeten voldoen. De aansprakelijkheid voor tekortkomingen in de uitvoering van de VTH taken ligt tot het bedrag van de betreffende dienstverlening bij de omgevingsdiensten De omgevingsdiensten dienen te voldoen aan de Verordening kwaliteit VTH omgevingsrecht. In de rol van opdrachtgever bewaakt de provincie dit.

Deelneming PDENH

Het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland (PDENH) investeert in duurzame innovatieve bedrijven en initiatieven in Noord-Holland. Financiering vindt plaats met provinciale middelen. De provincie Noord-Holland loopt risico's op faillissementen van ondernemingen waarin het fonds heeft geïnvesteerd. Als beheersmaatregel wordt voor iedere investering een uitgebreid onderzoek uitgevoerd door een team gespecialiseerde investeringsmanagers in dienst van het participatiefonds. De investering wordt vervolgens voor advies voorgelegd aan een investeringscomité, waarna de provincie als aandeelhouder het uiteindelijke investeringsbesluit neemt.

Ondanks risicobeperkende maatregelen gaat het in absolute zin om grote bedragen. Het aantal investeringen en het door PDENH uitgezette kapitaal neemt in de toekomst verder toe.

Zekerheidshalve is bij de berekening van het benodigde risicobedrag voor PDENH uitgegaan van 20% van het geïnvesteerd vermogen. Dit risicopercentage is recent geactualiseerd naar aanleiding van de coronacrisis. Hierdoor is het risicobedrag ten opzichte van.de voorgaande periode gestegen. Naar verwachting is het risicobedrag ruimschoots toereikend, omdat in de jaarstukken van de provincie ook reeds een verliesvoorziening is opgenomen.

Lening Nationaal Restauratie Fonds

De provincie heeft geld uitgeleend aan het Nationaal Restauratie Fonds (hierna NRF) dat het op zijn beurt door leent aan eigenaren van monumenten voor het herbestemmen/restaureren/verduurzamen van monumenten. Het risico bestaat dat de lening niet (volledig) wordt terugbetaald aan de provincie. Ter beperking van dit risico toetst het NRF of de ontvangers van de leningen voldoende kredietwaardig zijn. Door middel van hypothecaire leningen, met het monument als onderpand, verkrijgt de NRF voldoende zekerheid. Ook bekijkt het NRF in hoeverre daadwerkelijk voldoende zekerheid kan worden verkregen uit het te financieren onderpand. Het risico bedraagt maximaal € 9,1 miljoen.

Verloop risico's

Risico-inventarisatie (bruto x € 1.000)	Begroting 2020	Rekening 2020	Begroting 2021	Rekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Afname / toename*
Strategische risico's	€ 76.997	€ 30.408	€ 55.964	€ 41.307	€ 33.688	€ 42.060	Afname
Externe risico's	€ 1.779	€ 1.783	€ 1.779	€ 1.783	€ 1.783	€ 1.783	-
Bruto risicobedrag	€ 78.776	€ 32.191	€ 57.743	€ 43.090	€ 35.471	€ 43.843	Afname

**ten opzichte van de meest recente inventarisatie bij de Jaarrekening 2021*

Toelichting
Sinds de jaarrekening 2020 is het risicoprofiel van de provincie niet significant gewijzigd en blijft het risicobedrag stabiel rond de € 40 miljoen.

In vergelijking met de voorgaande inventarisatie (jaarrekening 2021) is het totaal aan bruto risico's per saldo toegenomen met € 0,8 miljoen.

Een toename van € 1,2 miljoen wordt veroorzaakt door bijstelling van het risico 'Deelneming PDENH' naar aanleiding van de coronacrisis. Het risicobedrag voor PDENH dient ter dekking van faillissementen van ondernemingen waarin het fonds heeft geïnvesteerd, waardoor het bedrag aan uitstaand vermogen is gegroeid. Per juni 2022 bedraagt het uitstaande kapitaal € 52,6 miljoen.

De afname in de bedrijfsvoeringsrisico's wordt veroorzaakt door het vervallen van risico 'Schadeclaim in verband met asbest bij N201' (€ 0,5 miljoen).

Overige risico's niet gekwantificeerd

Naast genoemde risico's onderkent de provincie een aantal risico's die zich op dit moment zowel landelijk als wereldwijd voordoen, waarvan de omvang en eventuele schade die hieruit ontstaat nog niet verder te kwantificeren zijn. Wij denken hierbij aan:

Stikstof

De maatregelen en wetgeving vanuit de Rijksoverheid om stikstof te verminderen hebben gevolgen voor de snelheid en kosten van de aanleg van infrastructuur alsmede voor beheer en onderhoud.

PFAS

Bij civiele werken moet de grond worden onderzocht op de aanwezigheid van PFAS. Indien de grond meer schadelijke stoffen bevat dan de norm toestaat, zal dit vertraging in de projecten tot gevolg hebben.

Inflatie

De huidige inflatiecijfers zijn beduidend hoger dan de indexatie die de Provincie toepast. Wanneer voor de inkomstenstroom geen vergelijkbare prijspeilstijging wordt toegepast is dit een risico.

Prijsstijgingen en beschikbaarheid grondstoffen

De grondstofprijzen zijn in de afgelopen periode bovengemiddeld gestegen, de staalprijzen zelfs extreem door schaarste van schroot en sterk stijgende ijzerertsprijzen alsmede stijgende energieprijzen. De verdere ontwikkeling hiervan is niet goed in te schatten.

Energiebehoefte in relatie tot het elektriciteitsnet

De vraag naar elektriciteit in combinatie met de toename van duurzame energieprojecten bereiken de grens van de beschikbare netwerkcapaciteit.

Klimaatontwikkelingen, duurzaamheid en circulariteit

Voor 2030 heeft de provincie de onderstaande duurzaamheidsambities die aansluiten bij het Klimaatakkoord van Parijs en het Nationale Klimaatplan. De doelstellingen per duurzaamheidsthema zijn:

- CO2 reductie - De CO2 uitstoot is in 2030 met 50% afgenomen (in lijn met de doelstelling van Parijs, referentiejaar 1990);
- Energietransitie - De provinciale infrastructuur is in 2030 energieneutraal (het elektriciteitsverbruik voor de exploitatie van de infrastructuur wordt opgewekt op het eigen areaal met zonneparken en zonnepanelen);
- Circulaire economie (infrastructuur) - De toepassing van primaire grondstoffen bij aanleg en beheer van provinciale infrastructuur is in 2030 met 50% afgenomen (Van alle gebruikte bouwmaterialen is maximaal 50% een primaire grondstof);
- Klimaatadaptatie - Nieuwbouwprojecten zijn klimaatbestendig en water robuust;
- Biodiversiteit - De biodiversiteit wordt versterkt bij aanleg, beheer en operatie van de provinciale infrastructuur.

Personeelsschaarste

Zowel kwalitatief als kwantitatief heerst er personele schaarste. De huidige krapte op de arbeidsmarkt heeft tot gevolg dat vacatures lastig zijn in te vullen. Deze krapte telt voor zowel het aantrekken van vast als van tijdelijk personeel. Als gevolg hiervan kan doorloop van projecten in het gedrang komen.

Referendum-risico

De referendumverordening Noord-Holland biedt de mogelijkheid om een referendum te organiseren. De kosten voor een dergelijk referendum zijn echter niet gedekt. Omdat het vooraf niet zeker is of er in enig jaar een referendum georganiseerd wordt is het niet wenselijk deze kosten in de begroting op te nemen. Daarmee is een provinciaal referendum in financiële zin een risico te noemen. De omvang van de kosten voor een eventueel referendum zijn niet precies bekend maar op basis van een inventarisatie bij gemeenten worden de kosten geschat op ongeveer € 6 miljoen.

Berekening risico's

Bij de begroting en bij de jaarrekening wordt jaarlijks het actuele totale weerstandsvermogen en het actuele incidentele weerstandsvermogen berekend voor een periode van vier jaar respectievelijk voor een periode van één jaar.

Om tot het weerstandsvermogen te komen wordt de beschikbare weerstandscapaciteit geconfronteerd met de uitkomst van de simulatie van de ongedekte risico's. Het quotiënt van beide bedragen wordt het weerstandsvermogen genoemd. De totale bruto omvang van deze risico's bedraagt € 43,8 miljoen.

Berekende hoogte van de ongedekte risico's voor 1 jaar: € 14,5 miljoen

Op basis van de methode waarbij wordt gesimuleerd of een risico al dan niet voorkomt (de zogenaamde Monte Carlo simulatie), is berekend dat de provincie voor het komende jaar een risico loopt van € 14,5 miljoen. Dit betekent dat in 99% van de simulaties, en dus met 99% zekerheid, gesteld kan worden dat het komende jaar het bedrag aan schade niet groter zal zijn dan het hier genoemde risicobedrag.

Berekende hoogte van de ongedekte risico's voor vier jaar: € 29,6 miljoen

Op basis van diezelfde methode is berekend dat de provincie voor de komende vier jaar een risico loopt van € 29,6 miljoen. Dit betekent dat in 99% van de simulaties, en dus met 99% zekerheid gesteld kan worden dat het komende jaar het bedrag aan schade niet groter zal zijn dan het hier genoemde risicobedrag.

Berekening weerstandscapaciteit en weerstandsvermogen

Toelichting weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit de middelen en mogelijkheden waarover de provincie beschikt of kan beschikken om niet-begrote kosten te dekken. Bij weerstandscapaciteit wordt onderscheid gemaakt tussen incidentele weerstandscapaciteit en structurele weerstandscapaciteit.

De incidentele weerstandscapaciteit is de capaciteit die eenmalig kan worden ingezet om financiële tegenvallers op te vangen, en is de som van:

- de algemene reserve;
- de post onvoorzien voor het betreffende boekjaar;
- stille reserves.

Stille reserves bestaan uit het verschil tussen de verkoopwaarde van activa en de waarde waarvoor deze activa op de balans staan. In de berekening van de weerstandscapaciteit worden stille reserves niet meegenomen, tenzij er een concrete intentie is betreffende activa binnen één jaar te verkopen.

De structurele weerstandscapaciteit is de capaciteit, die terugkerend kan worden ingezet om financiële tegenvallers op te vangen, en bestaat uit:

- de onbenutte belastingcapaciteit;
- de post onvoorzien in de jaren na het komende jaar;
- begrotingsruimte.

Het beleid over de aanwending van de weerstandscapaciteit

Wanneer risico's zich daadwerkelijk voordoen, en er financiële schade is voor de provincie, wordt gesproken over incidenten. In een dergelijk geval wordt de financiële positie van de provincie aangetast en kan het voorkomen dat er maatregelen moeten worden getroffen om de financiële positie op termijn weer op peil te brengen. Het volgende is van toepassing met betrekking tot het aanwenden van de weerstandscapaciteit bij incidenten:

- Wij informeren PS over het zich voordoen van het incident, inclusief de achtergronden;
- Wij stellen voor het risicobedrag ten laste van de algemene reserve te brengen, wanneer geen andere dekkingsmogelijkheden voorhanden zijn;
- Indien de algemene reserve hierdoor niet meer toereikend is, formuleren wij een bezuinigingsvoorstel;
- De weerstandscapaciteit dient op peil te worden gebracht indien zij zodanig is aangetast dat zij niet langer aan de norm voldoet. In dat geval voegen wij bij het voorstel aan PS een voorstel voor een herstelplan om dit mogelijk te maken.

Toelichting weerstandsvermogen

Het kengetal weerstandsvermogen drukt uit in welke mate de provincie in staat is om met haar financiële reserves ongedekte risico's op te vangen. Het kengetal weerstandsvermogen wordt berekend door de totale weerstandscapaciteit te delen door de hoogte van de ongedekte risico's over een periode van één jaar (incidentele weerstandsvermogen) of vier jaar (structureel weerstandsvermogen).

De norm voor het minimaal aan te houden weerstandsvermogen bedraagt 1. Indien ondanks genomen beheersmaatregelen het totale weerstandsvermogen of het incidentele weerstandsvermogen lager wordt dan 1, dan doen Gedeputeerde Staten financiële voorstellen die ertoe leiden dat het weerstandsvermogen weer teruggebracht wordt op het minimale niveau.

Daarnaast is in de financiële verordening de norm bepaald om de algemene reserve op minimaal 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen te houden. Deze structurele algemene dekkingsmiddelen staan verder toegelicht in hoofdstuk 8.1.

Incidenteel weerstandsvermogen

Berekening weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	**Begroting 2023**	**Raming 2024**	**Raming 2025**	**Raming 2026**	**Totaal**
Incidentele capaciteit					
Algemene reserve	122,8				122,8
Onvoorzien	-				-
Totaal incidentele capaciteit	**122,8**	-	-	-	**122,8**
Berekende risico's voor 1 jaar					14,5
Kengetal Weerstandsvermogen voor 1 jaar					**8,5**

Totale weerstandsvermogen

Berekening weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	**Begroting 2023**	**Raming 2024**	**Raming 2025**	**Raming 2026**	**Totaal**
Incidentele capaciteit					
Algemene reserve	122,8				122,8
Onvoorzien	-				-
Totaal incidentele capaciteit	122,8	-	-	-	122,8
Structurele capaciteit					
Onbenutte belastingcapaciteit		170	170	170	510
Onvoorzien		-	-	-	-
Meerjarenbegrotingsruimte		-	-	-	-
Totale structurele capaciteit	-	**170**	**170**	**170**	**510**
Totale weerstandscapaciteit					632,8
Berekende risico's voor 4 jaar					29,6
Kengetal Weerstandsvermogen voor 4 jaar					**21,4**

Uit dit overzicht blijkt dat de berekende weerstandscapaciteit op basis van de incidentele capaciteit 8,5 bedraagt (was 10,4 bij begroting 2022). Voor een periode van vier jaar bedraagt de weerstandscapaciteit 21,4 (was 28,7 bij begroting 2022). In beide gevallen is de uitkomst groter dan 1. Dit betekent dat in beide gevallen de totale weerstandscapaciteit groter is dan de hoogte van de ongedekte risico's.

Conclusies

Bij de begroting zijn risico's geïnventariseerd met een totale bruto omvang van € 43,8 miljoen. Het berekende risicobedrag (na simulatie) voor het komende jaar bedraagt € 14,5 miljoen. Het berekende risicobedrag voor de komende vier jaar bedraagt € 29,6 miljoen.

De incidentele weerstandscapaciteit bij de begroting 2023 bedraagt € 122,8 miljoen. Het weerstandsvermogen voor één jaar komt dan uit op 8,5. De totale weerstandscapaciteit bedraagt € 632,8 miljoen. Het weerstandsvermogen voor een periode van vier jaar komt dan uit op 21,4. Met een zekerheid van 99% kan geconcludeerd worden dat de berekende weerstandscapaciteit toereikend is om financiële tegenvallers op te vangen.

Kengetallen

Kengetallen

Met ingang van de begroting 2016 is in het BBV voorgeschreven in deze paragraaf een set van zes verplichte financiële kengetallen op te nemen. De zes kengetallen zijn:

1. netto schuldquote;
2. netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen;
3. de solvabiliteitsratio;
4. kengetal grondexploitatie;
5. structurele exploitatieruimte;
6. belastingcapaciteit (zie hiervoor de paragraaf provinciale heffingen).

1. Berekening netto schuldquote

De netto schuld weerspiegelt het niveau van de schuldenlast van de provincie ten opzichte van de eigen middelen. De netto schuldquote geeft een indicatie van de druk van de rentelasten en afschrijvingen op de exploitatie.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
A	Vaste schulden (art. 46)	0	0	34	112	180	180
B	Netto vlottende schuld (art. 48)	27	20	18	16	16	16
C	Overlopende passiva (art. 49)	350	536	615	684	667	635
D	Financiële activa (art. 36 lid d, e en f)	0	0	0	0	0	0
E	Uitzettingen < 1 jaar (art. 39)	232	142	53	25	25	25
F	Liquide middelen (art. 40)	5	1	1	0	0	0
G	Overlopende activa (art. 40a)	53	30	29	28	28	28
H	Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	518	578	567	565	568	544
	Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G/H * 100%	**17%**	**66%**	**103%**	**134%**	**143%**	**143%**

*2022 t/m Tweede begrotingswijziging 2022

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de oude situatie waarbij de provincie voldoende eigen middelen had in de komende jaren verandert in een situatie waarbij geld geleend moet gaan worden. Uit de liquiditeitsprognose blijkt dat naar verwachting vanaf 2023 geld geleend moet gaan worden om aan de verschillende verplichtingen te kunnen blijven voldoen. De afname van de eigen middelen is vooral zichtbaar op regel E.

2. Berekening gecorrigeerde netto schuldquote

Om inzicht te verkrijgen in hoeverre sprake is van doorlenen wordt de netto schuldquote zowel in- als exclusief doorgeleende gelden weergegeven (netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen). Op die manier wordt duidelijk in beeld gebracht wat het aandeel van de verstrekte leningen is en wat dit betekent voor de schuldenlast. De wijze waarop de netto schuldquote gecorrigeerd voor de doorgeleende gelden wordt berekend is gelijk aan de netto schuldquote, met dien verstande dat bij de financiële activa ook alle verstrekte leningen worden opgenomen.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
A	Vaste schulden (art. 46)	0	0	34	112	180	180
B	Netto vlottende schuld (art. 48)	27	20	18	16	16	16
C	Overlopende passiva (art. 49)	350	536	615	684	667	635
D	Financiële activa (art. 36 lid b, c, d, e en f)	99	99	99	99	99	99
E	Uitzettingen < 1 jaar (art. 39)	232	142	53	25	25	25
F	Liquide middelen (art. 40)	5	1	1	0	0	0
G	Overlopende activa (art. 40a)	53	30	29	28	28	28
H	Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	518	578	567	565	568	544
	Netto schuldquote (A+B+C-D-E-F-G/H * 100%	**-2%**	**49%**	**86%**	**117%**	**125%**	**125%**

*2022 t/m Tweede begrotingswijziging 2022

Zie voor opmerkingen hetgeen onder 1 is gemeld. Zoals hierboven is vermeld zit het verschil in het feit dat bij deze berekening tevens de verstrekte leningen zijn meegenomen. Het verschil met 1 is zichtbaar op regel D.

3. Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. Onder de solvabiliteitsratio wordt verstaan het eigen vermogen als percentage van het balanstotaal. Het eigen vermogen van een provincie bestaat volgens artikel 42 BBV uit de reserves (zowel de algemene reserve als de bestemmingsreserves) en het resultaat uit het overzicht van baten en lasten.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
A	Eigen vermogen (art. 42)	1064	847	755	724	733	750
B	Balanstotaal	1463	1425	1445	1559	1619	1605
	Solvabiliteit A/B * 100%	**73%**	**59%**	**52%**	**46%**	**45%**	**47%**

* 2022 t/m Tweede begrotingswijziging 2022

Hoe hoger de solvabiliteitsratio hoe hoger de weerbaarheid van de provincie. De mate van weerbaarheid in combinatie met de andere kengetallen geeft een indicatie over de financiële positie van de provincie. Kijkend naar de samenstelling van het vreemd vermogen (cq de financiële verplichtingen), valt af te leiden dat dit met name bestaat uit voorzieningen en overlopende passiva. Voor de gevormde voorzieningen is de last reeds genomen. Hiervoor zal dus geen aanspraak meer gemaakt hoeven worden op de reserves. De overlopende passiva bestaan met name uit verplichtingen die gedekt worden door onttrekkingen aan de bestemmingsreserves. Dit laatste zorgt voor de daling van de omvang van het eigen vermogen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het berekenderatio ruim voldoende is om aan de financiële verplichtingen te voldoen.

4. Grondexploitatie

Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Niet in exploitatie genomen bouwgronden (art. 38 lid a punt 1)	0	0	0	0	0	0
Bouwgronden in exploitatie (art. 38 lid b)	0	0	0	0	0	0
Totale baten (exclusief reserves (art. 17 lid c)	518	578	567	565	568	544
Grondexploitatie (A+B)/C * 100%	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**	**0%**

*2022 t/m Begrotingswijziging 2022

Uit bovenstaande blijkt dat de provincie niet over in exploitatie genomen gronden beschikt, hetgeen past bij het grondbeleid van de provincie.

5. Structurele exploitatieruimte

Voor de beoordeling van het structurele en reële evenwicht van de begroting wordt thans het onderscheid gemaakt tussen structurele en incidentele lasten. Bij dit onderscheid is de aard van de activiteit leidend. Voorbeelden van structurele baten zijn de algemene uitkering uit het provinciefonds en eigen belastinginkomsten (motorrijtuigenbelasting). Bij structurele lasten zijn dat bijvoorbeeld de personeelslasten, kapitaallasten en bijdragen aan gemeenschappelijke regelingen. Het onderscheid tussen structureel en incidenteel is ook in een notitie van de commissie BBV vastgelegd. Een begroting waarvan de structurele baten hoger zijn dan de structurele lasten is meer flexibel dan een begroting waarbij structurele baten en lasten in evenwicht zijn. De structurele exploitatieruimte wordt bepaald door het saldo van de structurele baten en lasten en het saldo van de structurele onttrekkingen en toevoegingen aan reserves gedeeld door de totale baten (zie artikel 17 onderdeel c van het BBV = exclusief mutaties reserves) en uitgedrukt in een percentage. Om dit kengetal te relateren aan het overzicht van baten en lasten is het noodzakelijk om de volgende cijfers te presenteren:

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
A	Totale structurele lasten	412	483	488	479	471	483
B	Totale structurele baten	490	515	528	546	546	527
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	44	32	30	22	20	20
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	1	2	1	4	4	4
E	Totale baten	518	578	567	565	568	544
	Structurele exploitatieruimte ((B-A)+(D-C))/(E) * 100%	**7%**	**0%**	**2%**	**9%**	**10%**	**5%**

Een positief percentage betekent dat de structurele baten toereikend zijn om de structurele lasten te dekken. Daarnaast bevorderen hogere structurele baten de wendbaarheid (flexibiliteit) van de begroting. Voor Noord-Holland is in alle jaren sprake van een positief percentage. Voor een nadere opbouw van de baten en lasten verwijzen wij naar onderdeel 4.2.5 deze begroting.

6. Belastingcapaciteit

Een provincie heeft de mogelijkheid om het aantal opcenten te verhogen tot het maximaal te heffen aantal opcenten zoals dat door het Rijk wordt bepaald. De belastingcapaciteit van provincies wordt berekend door het aantal opcenten in jaar t (het begrotingsjaar) te vergelijken met het gemiddelde van het aantal opcenten van alle provincies in jaar t-1 (het jaar voorafgaand aan het begrotingsjaar) en uit te drukken in een percentage.

	Bij jaarrekening ultimo jaar	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
A	Aantal opcenten MRB	67,9	67,9	67,9	67,9	67,9	67,9
B	Landelijk gemiddelde opcenten in jaar er voor	83,0	83,5	83,7	84,6	84,6	84,6
	Aantal opcenten t.o.v. landelijk gemiddelde in jaar er voor (A/B) * 100%	81,8%	81,3%	81,1%	80,3%	80,3%	80,3%

*2022 t/m Tweede begrotingswijziging 2022

Uit bovenstaande blijkt dat de provincie Noord-Holland onder het landelijk gemiddelde zit qua heffen van opcenten. Dit is ook logisch omdat de provincie het laagste opcenten tarief heeft van alle provincies. Dit zorgt ervoor dat er nog voldoende capaciteit is om financiële tegenvallers op te vangen. Bij de begroting 2023 is de onbenutte belastingcapaciteit berekend op € 170 miljoen.

	Rekening 2021	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
1. Netto schuldquote	17%	66%	103%	134%	143%	143%
2. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2%	49%	86%	117%	125%	125%
3. Solvabiliteitsratio	73%	59%	52%	46%	45%	47%
4. Grondexploitatie	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5. Structurele exploitatieruimte	7%	0%	2%	9%	10%	5%
6. Belastingcapaciteit	81,8%	81,3%	81,1%	80,3%	80,3%	80,3%

*2022 t/m Tweede begrotingswijziging 2022

In bovenstaande tabellen is op basis van een aantal kengetallen getracht om een inzicht te geven in de financiële positie van de provincie. Voor een beoordeling van de financiële positie is het belangrijk dat zowel naar de balans als naar de exploitatie wordt gekeken. In de kengetallen structurele exploitatieruimte en belastingcapaciteit komt tot uitdrukking of een provincie over voldoende structurele baten beschikt en welke mogelijkheid er is om de structurele baten op korte termijn te vergroten. Voor de provincie Noord-Holland geldt voor de komende jaren dat de structurele baten groter zijn dan de structurele lasten. Dit betekent dat de provincie voldoende flexibiliteit vertoont om eventuele tegenvallers op te vangen.

Het percentage opcenten van Noord-Holland (67,9) ligt onder het gemiddelde van alle 12 provincies (+/- 83%). Noord-Holland heeft het laagste opcenten tarief van alle provincies. Dit resulteert in een onbenutte belastingcapaciteit bij de begroting van 2023 van € 170 miljoen. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de begroting van de provincie voldoende wendbaar en flexibel is.

De kengetallen netto schuldquote en netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen, solvabiliteitsratio en grondexploitatie hebben betrekking op de balans. Op basis van de huidige liquiditeitsprognose is de verwachting dat vanaf 2023 een tekort aan middelen ontstaat en dat vreemd vermogen aangetrokken moet worden ter financiering van bedrijfsprocessen.

De verwachte solvabiliteitsratio daalt de komende jaren van ongeveer 60% naar ongeveer 45%. De daling wordt veroorzaakt een daling van de omvang van het eigen vermogen en een toename van het balanstotaal. Dit laatste wordt vooral veroorzaakt door het dat de investeringen in materiële vaste activa en financiële vaste activa de komende jaren toe zullen nemen.

Wat betreft de grondexploitatie kan gezegd worden dat Noord-Holland geen grondexploitatie kent. Hier zijn dus voor de komende jaren geen financiële consequenties te verwachten.

Het kengetal structurele exploitatieruimte toont aan dat er voldoende structurele baten zijn om de structurele lasten te dekken.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat op basis van de huidige cijfers de financiële situatie van de provincie als goed tot zeer goed omschreven kan worden.

3.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Algemeen

Duurzame bereikbaarheid is een belangrijke opgave voor de provincie Noord-Holland. Een goede bereikbaarheid is noodzakelijk voor het functioneren van de economie in Noord-Holland en een vereiste om deel te nemen aan de arbeidsmarkt en het sociale leven. Onder het motto ‘doelmatig en duurzaam’ spelen deze onderwerpen op dit moment een belangrijke rol. Het handelen van de

provincie is gericht op duurzaamheid. Dit betekent dat ook voor het technisch en operationeel beheer van de infrastructuur geldt dat we in 2030 de hoeveelheid CO2-emissie, het primaire materiaalgebruik minimaal hebben gehalveerd, en energieneutraal zijn, de biodiversiteit en de klimaatadaptiviteit hebben bevorderd en stikstof en fijnstof hebben beperkt. Dit kan invloed hebben op kwaliteitseisen die we gewend zijn te stellen (bijvoorbeeld bij alternatief maaibeheer), maar ook op de vanzelfsprekendheid waarmee we infrastructuur aanleggen voor ‘de eeuwigheid’, uitgaande van eindeloze groei.

Het verbeteren en beheren van de (provinciale) infrastructuur zijn kerntaken van de provincie. De provincie beheert circa 650 km wegen, 380 km fietspaden, 50 km busbanen, 250 km vaarwegen (bodem en oevers), 590 civiele kunstwerken (inclusief duikers), DVM-systemen, een verkeers-, tunnel- en brugbediencentrale en dertien gebouwen (waarvan vier huur). Onderdeel van de beheertaak is de wettelijke zorgplicht en provinciale ambitie om de kapitaalgoederen volgens afgesproken kwaliteitseisen in stand te houden door middel van onderhoud en vervanging. Hiermee worden functionaliteit en kwaliteit van deze kapitaalgoederen op peil gehouden en wordt kapitaalvernietiging voorkomen. Verder is het op orde zijn van de cybersecurity van groot belang om misbruik van de kapitaalgoederen te voorkomen.

Infrastructuur

De instandhouding van de provinciale infrastructuur legt een groot beslag op de provinciale begroting. Hierdoor is in de afgelopen jaren steeds nadrukkelijker de behoefte ontstaan om de infrastructuur professioneler, doelmatiger en efficiënter in stand te houden.

De provincie gaat in 2023 verder met de ontwikkeling van het assetmanagement. Het beheer van onze assets wordt verder in lijn gebracht met de provinciebrede doelstellingen. Thema’s die steeds meer aandacht krijgen zijn toepassing van duurzaamheid, biodiversiteit, klimaatverandering (klimaatstresstest), energieverbruik, digitalisering (digital twins, een nieuw beheersysteem en dashboards voor de monitoring van onze doelen) en innovatie. Voor deze extra vereisten en functies zijn budgetten vrijgemaakt en in de pilotprojecten wordt geleerd, bijgestuurd en geacteerd op de opgedane ervaringen. Er wordt altijd een afweging gemaakt tussen de risico’s, de kosten en de opbrengsten. Dit afwegingskader kan vervolgens leiden tot aanpassingen in de programmering van de studiefase, de planfase en uitvoeringsfase.

Het bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau voor het functioneren van het areaal is leidend. De systematiek is gebaseerd op de landelijke afspraken. Dit is vastgelegd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Ook is hierin vastgelegd welke financiële middelen hiervoor noodzakelijk zijn.

De afweging over beleidswijzigingen, trends en ontwikkelingen zoals omschreven in de NIKG wordt (jaarlijks) bij de Kaderbrief gemaakt.

Type areaal	Bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau
Stroomwegen	B
Overige wegen	C
Fietspaden	B
Milieuaspecten bij wegbeheer	B
Vrij liggende busbanen	B
Haltes/stations Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)	B
Vaarwegen / oevers	C/D

Het beheer wordt gebiedsgericht uitgevoerd. Een belangrijk instrument hierin zijn de gebiedscontracten, waarbij het vast- en variabel onderhoud van het areaal naar de markt is gebracht. Daarnaast zijn er ook aspecten van het onderhoud die moeilijk passen in een gebiedscontract en waarvan het efficiënter is om deze centraal te beleggen, zoals bijvoorbeeld centrale brugbediening, dynamisch verkeersmanagement (DVM) en gladheidscoördinatie. Vanaf april 2023 loopt het huidige contract voor het beheer van de provinciale tunnels af. Om deze reden zal in 2022 begonnen worden met de aanbesteding van een nieuw contract. Verkeersmanagement wordt medio 2023 in de vorm van een iDienst uitbesteed. Het verkeersmanagement vindt dan plaats vanuit een centrale in Rotterdam.

Programmering Onderhoud

Alle maatregelen aan het infrastructurele areaal worden begroot en in de 'Provinciale Programmaplanning Infrastructuur' opgenomen, zodat gestuurd kan worden op de voortgang in de studiefase. Bestuurlijk wordt een doorkijk van het infrastructurele programma vastgelegd in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Het iMPI geeft onder andere aan welke (vervangings-)investeringen noodzakelijk zijn. De kredieten hiervan worden met de behandeling van de begroting aangevraagd en door PS beschikbaar gesteld.

Het vast- en variabel onderhoud is in uitvoering bij een gebiedscontractant. Deze gebiedscontractant is zelf verantwoordelijk voor het inplannen van de uitvoering. Bijna al het variabel onderhoud voor de gebieden met een gebiedscontract wordt geprogrammeerd door de gebiedsaannemer binnen de vaste jaarlijkse contractprijs.

Gebouwen

De provincie Noord-Holland heeft verschillende panden in beheer. De meeste panden zijn in gebruik voor de huisvesting van medewerkers en/of opslag van eigendommen. De provincie verhuurt een klein deel van haar panden als winkel, dienstwoning of kantoor aan derden.

Het onderhoud aan de panden voor 2023 kan als volgt worden ingedeeld.

- maincontract;
- planmatig onderhoud, dit betreft werkzaamheden volgens het meerjarenonderhoudsplan;
- niet-planmatig onderhoud, dit betreft storingen en niet-geplande kleine onderhoudswerkzaamheden.

Maincontract

Voor zowel het planmatig als het niet-planmatig onderhoud voor het kantoorpand Houtplein 33 en het nieuwe gebouw Dreef 1 & 3 is een 'maincontract' afgesloten, op basis van een prestatiecontract. Dit houdt één contract in, voor het onderhoud aan alle technische disciplines, waaronder bouwkunde, verwarming, lucht en elektrotechniek. Naast deze contractuele verplichtingen zijn er incidentele kosten die voortvloeien uit het maincontract voor deze panden. Medio 2023 gaat het nieuwe maincontract van start, waarin het onderhoud aan de historische panden aan de paviljoenslaan is toegevoegd en de scope wordt uitgebreid met o.a. keukentechniek en legionellabeheer.

Planmatig onderhoud

Voor het planmatig (bouwkundig) onderhoud aan de overige panden werken wij met een meerjarenonderhoudsplan. Dit meerjarenonderhoudsplan bevat het planmatig onderhoud (bouwkundig en installatietechnisch) aan de buitenzijde van de panden, zoals vervangingen van installatie(delen), de vervanging of renovatie van daken en goten en noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan de terreinen (hekwerk, bestrating). In de aanloop naar het nieuwe maincontract vindt in 2023 een herinspectie van de provinciale panden plaats, waarna het meerjarenonderhoudsplan indien nodig wordt aangepast.

Er zal onderhoud worden uitgevoerd in Paviljoen Welgelegen aan de installatietechnische onderdelen en de beveiligingscamera's zullen worden vervangen. Er wordt groot onderhoud aan de natuurstenen gevel van Paviljoen welgelegen uitgevoerd.

Niet-planmatig onderhoud

Het niet-planmatig onderhoud beslaat het noodzakelijke klein onderhoud aan de panden, dat deels structureel plaatsvindt (onderhoud aan cv's, zonweringen, automatische deuren en tuin) en deels op ad-hoc basis (wanneer een onvolkomenheid wordt geconstateerd, na melding van storing of incidentele inspectie) wordt uitgevoerd. Storingen in de panden die onder het maincontract vallen, worden ook uit dit budget betaald.

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (x €1 miljoen)

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (wegen)	2022	2023	2024	2025
A. Vervangingsinvesteringen wegen (PMO)	€ 47,5	€ 73,6	€ 59,3	€ 9,4
B. Groot onderhoud gepland	€ 18,9	€ 20,6	€ 4,0	€ 3,0
C. Projecten reserve kap. lasten VIK v/h Res. GO	€ 0,3	€ 0,6	€ 0,7	€ 2,1
D. Vast onderhoud wegen	€ 7,1	€ 6,9	€ 7,3	€ 7,3
E. Gebiedscontracten (GBC1 t/m GBC7)	€ 36,9	€ 37,5	€ 38,4	€ 38,6
F. Tunnels	€ 5,6	€ 4,9	€ 4,9	€ 4,9
G. DVM-areaal wegen	€ 5,5	€ 4,7	€ 4,0	€ 4,0
H. Planmatig onderhoud gebouwen	€ 1,2	€ 1,2	€ 1,2	€ 1,2
I. Correctief onderhoud gebouwen	€ 0,3	€ 0,3	€ 0,3	€ 0,3
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 123,4**	**€ 150,1**	**€ 120,0**	**€ 70,8**
Waarvan activa met een maatschappelijk nut	**€ 47,5**	**€ 73,6**	**€ 59,3**	**€ 9,4**

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (vaarwegen)	2022	2023	2024	2025
A. Vervangingsinvesteringen vaarwegen	€ 8,2	€ 26,4	€ 10,0	€ 24,4
B. Projecten reserve kap. lasten v/h Res. GO	€ 1,5	€ 2,1	€ 0,4	€ 0,4
C. Variabel onderhoud vaarwegen	-€ 0,1	-€ 0,1	-€ 0,1	-€ 0,2
D. Beheer vaarwegen	€ 1,2	€ 1,3	€ 1,3	€ 1,3
E. Vast onderhoud vaarwegen	€ 3,4	€ 3,4	€ 3,4	€ 3,4
F. Gebiedscontracten (GBC1 t/m GBC7)	€ 6,6	€ 6,6	€ 6,6	€ 6,6
G. DVM-areaal vaarwegen	€ 1,9	€ 1,9	€ 1,7	€ 1,5
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 22,8**	**€ 41,7**	**€ 23,4**	**€ 37,5**
Waarvan activa met een maatschappelijk nut	**€ 8,2**	**€ 26,4**	**€ 10,0**	**€ 24,4**

3.3 Financiering

Algemeen

Het treasurybeleid beslaat de doelstellingen, de richtlijnen en de limieten, die voor het uitvoeren van de Treasuryfunctie zijn vastgesteld. De wettelijke- en provinciekaders zijn vastgelegd in:

- Wet financiering decentrale overheden (Wet fido);
- Besluit leningsvoorwaarden decentrale overheden;
- Ministeriële regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden;
- Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV);
- Financiële verordening Noord-Holland 2021;
- Financieringsstatuut Provincie Noord-Holland 2020;
- Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen Noord-Holland 2020.

In deze wettelijke kaders staan onder andere richtlijnen over het aangaan en verstrekken van leningen, evenals het verlenen van garanties uit hoofde van de publieke taak. Uitzettingen of derivaten moeten een prudent karakter hebben en niet zijn gericht op het genereren van inkomen door het lopen van overmatig risico. In de ministeriële regeling is geëxpliciteerd wat minimaal onder prudente uitzettingen en een prudent gebruik van derivaten moet worden verstaan. De voorschriften richten zich op de tegenpartij (debiteurenrisico) en op het type instrument (marktrisico). De provincie Noord-Holland beschikt op het moment van opmaken van deze begroting niet over uitzettingen en derivaten. Deze worden ook in 2023 niet verwacht.

De belangrijkste doelstellingen van het provinciale treasurybeleid zijn:

- Duidelijke richtlijnen te bieden voor het eenduidig behandelen van aanvragen voor geldleningen en garantstellingen (vanuit publieke taak);
- Zorgen voor de tijdige beschikbaarheid van de nodige financiële middelen;
- Beheersen van financiële risico’s;
- Minimaliseren van de kosten bij het beheren van geldstromen en financiële posities.

Liquiditeitsprognose

Op basis van de actuele liquiditeitsprognoses verwacht de Provincie Noord-Holland in 2023 structureel nieuwe geldleningen te moeten aantrekken om de benodigde liquiditeit op peil te houden.

We zullen overgaan tot het aantrekken van langlopende geldleningen gedurende het jaar als het 100% zeker is dat deze nodig zijn. De omvang van de leningen en het tijdstip van aantrekken worden daarom bepaald aan de hand van de liquiditeitsprognose op korte termijn. Dit om overliquiditeit en onnodige rentekosten te voorkomen. Naast de liquiditeitsprognoses die nodig zijn voor het bepalen van de omvang van de geldleningen is het ook van belang om de verwachtingen rondom de renteontwikkelingen te betrekken bij de besluitvorming over het

aantrekken van langlopende geldleningen. We maken hiervoor per kwartaal een actuele rentevisie op en betrekken deze rentevisie bij het bepalen van de vorm (looptijd) van de geldleningen.

De provincie Noord-Holland hanteert het systeem van totaalfinanciering. Dit houdt in dat niet voor iedere investering apart een lening wordt afgesloten. Investeringen worden gefinancierd uit het totaal van eigen vermogen en het lang vreemd vermogen (aangetrokken leningen). Er is dus geen directe relatie tussen een bepaald(e) investering/project en de rentelasten voor een afgesloten lening. De rentekosten worden evenwel aan de desbetreffende taakvelden met behulp van een (rente)omslag toegerekend, zodat inzicht is in de volledige kosten van de taakvelden.

Deze werkwijze is in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording (BBV), de wet Fido en het Financieringstatuut provincie Noord-Holland 2020. De bevoegdheid voor het aantrekken van geldleningen met een looptijd langer dan drie maanden ligt bij Gedeputeerde Staten. In de paragraaf Financiering van de begroting en de jaarstukken worden Provinciale Staten jaarlijks geïnformeerd over de actuele ontwikkelingen in het financieringsbeleid.

Schatkistbankieren

De Staat verzekert met schatkistbankieren dat met de middelen van de provincie geen onnodige financiële risico's worden gelopen. Schatkistbankieren biedt de twee volgende hoofdactiviteiten:

- Rekeningcourantverhouding met de Staat. Een positief saldo op de bankrekeningen van de provincie wordt dagelijks afgeroomd ten gunste van de rekening-courant. Andersom wordt een negatief saldo op de bankrekeningen dagelijks aangezuiverd vanaf deze rekening-courant. Deze saldoregulatie geschiedt door het Agentschap van de Generale Thesaurie van het ministerie van Financiën.

- Plaatsing van deposito's bij genoemd Agentschap. Hierbij worden dagelijks onafhankelijk vastgestelde tarieven gehanteerd en aanvragen worden nooit geweigerd indien het saldo toereikend is. Vanwege de aflopende financiële ruimte wordt van het plaatsen van deposito's geen gebruik gemaakt.

Sinds de ingang van het verplicht schatkistbankieren per 15 december 2013 is het voor de provincie mogelijk om tijdelijk overtollige middelen uit te zetten bij Nederlandse gemeenten, waterschappen en provincies, voor zover deze niet onder het toezicht van de uitzettende overheid vallen. Voor het bepalen van de hoogte, de looptijd en het rentepercentage van de te plaatsen deposito's en uitzettingen maken we gebruik van liquiditeitsprognoses en renteverwachtingen om de marktconformiteit vast te stellen. Echter omdat de rentevergoeding op deze uitzettingen nagenoeg nihil is, verdient schatkistbankieren op dit moment de voorkeur.

Renteverwachtingen

Een tweede belangrijke basis is de renteverwachting die we ieder kwartaal opstellen met twee rentevisies van verschillende treasuryspecialisten. Deze renteverwachting heeft ons geleerd dat de door ons geraadpleegde instanties voor 2023 nog steeds lage renteniveaus verwachten. Besloten is daarom om de vrijkomende deposito's voorlopig op de rekening-courant te laten staan.. De provincie had ultimo 2021 bij de Schatkist € 144 miljoen in rekening-courant staan. Uitzettingen bij de schatkist leveren sinds medio 2020 geen rente meer op.

Financieringstekort

Voor het begrotingsjaar is sprake van het aantrekken van middelen op basis van de nu voorliggende liquiditeitsprognoses. In de aanloop van het aantrekken van langlopende financiering zal conform het financieringsstatuut gehandeld worden.

Kasgeldlimiet/Renterisiconorm

De Wet Fido stelt normen voor de hoogte van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm. Bij het uitvoeren van het treasurybeleid zal de provincie Noord-Holland in 2023 binnen deze normen blijven. Overschrijding van de kasgeldlimiet zal worden voorkomen door langlopende leningen aan te trekken. De renterisiconorm is bedoeld om (her)financiering van die meerjarige leningen over de jaren te spreiden.

Renteresultaat

	Renteresultaat (x € 1.000)	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
	De externe rentelasten over de korte en lange				
A.	Financiering	286	1.070	1.800	1.800
B.	De externe rentebaten	-1.844	-1.976	-1.976	-1.976
	Totaal door te rekenen externe rente	-1.558	-906	-176	-176
	De rente die aan de grondexploitatie moet worden				
C.	Doorberekend	-	-	-	-
	De rente van projectfinanciering die aan het				
	betreffende taakveld moeten worden toegerekend	-	-	-	-
	Saldo door te rekenen externe rente	-1.558	-906	-176	-176
D1.	Rente over eigen vermogen	-	-	-	-
D2.	Rente over voorzieningen	-	-	-	-
	De aan taakvelden (programma's inclusief overzicht	-1.558	-906	-176	-176
	Overhead) toegerekende rente (renteomslag)				
E.	De werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief				
	overhead) toegerekende rente (renteomslag)	-	-	-	-
F.	Renteresultaat op het taakveld treasury	-1.558	-906	-176	-176

3.4 Bedrijfsvoering

Algemeen

De maatschappelijk opgaven van de Provincie zijn veelomvattend en -vanwege de onderlinge verwevenheid- in toenemende mate complex. Een robuuste én wendbare bedrijfsvoering draagt zorg voor dat de Provincie deze opgaven en haar wettelijke taken adequaat kan vervullen. Zowel op het gebied van het interne functioneren van de organisatie, het faciliteren van in- en externe samenwerking als het politiek-bestuurlijke besluitvormingsproces. Doeltreffend, doelmatig én rechtmatig.

De afgelopen jaren heeft het accent in de organisatie van de bedrijfsvoering gelegen in het op orde brengen van de basis. Daardoor zijn we als organisatie nu beter in staat om tijdig in te spelen op politiek-maatschappelijke ontwikkelingen. En als de basis op orde is, vraagt dat om onderhoud en om doorontwikkeling. De thema's waarop we dat in de bedrijfsvoering van de provincieorganisatie doen zijn:

- Professionalisering en inzet van gebundelde expertise;
- Digitalisering en data-gedreven werken;
- Bedrijfsvoeringssystemen die ons functioneren en presteren ondersteunen;
- Kaderstelling;
- Sturing & beheersing.

Belangrijke ontwikkelingen waar we binnen deze thema's rekening mee houden zijn hybride werken en de krapte op de arbeidsmarkt.

Professionalisering

De provincie staat voor goed werkgeverschap. Wij willen met ons personeelsbestand een afspiegeling zijn van de maatschappij en een inclusieve organisatie vormen, waarbij al onze medewerkers zich bij de provincie thuis voelen. De integratie van diversiteit en inclusie in het strategische HRM- beleid wordt voortgezet en voeren we actief uit.

De provincie richt zich op een optimale inzet van het personeel in een organisatie die werkt in een dynamische omgeving. We stimuleren onze medewerkers om zich duurzaam te ontwikkelen tot professionals die binnen en buiten de provincie samenwerken aan onze maatschappelijke opgaven. In de nieuwe beleidsrijke cao staat 'Duurzame inzetbaarheid' centraal. Dit bestaat uit leren en ontwikkelen; arbeidsmobiliteit en loopbaan; vitaliteit en werk-privébalans. Hier gaan we in 2023 verder vorm aan geven.

Met het instrument van strategische personeelsontwikkeling kijken we op basis van data naar de invloed van onze omgeving op het gewenste personeelsbestand, nu en in de toekomst. In deze krapper wordende arbeidsmarkt zetten we ons nog meer actief in om nieuwe, talentvolle mensen aan te trekken en aan ons te binden. We besteden in 2023 daarom ook aandacht aan de profilering van de provincie als aantrekkelijke werkgever.

Het optimaliseren van de kennis van onze medewerkers is cruciaal om juist in een veranderende omgeving aan onze opgaven te kunnen blijven werken. We investeren in opleiding en training via het POB-budget per medewerker en het Algemene Opleidingenbudget, waarbij het leren steeds meer online plaatsvindt tijdens en in het werk. Vakkennis, talentontwikkeling en integriteit zijn hierbij belangrijke onderwerpen.

De strategische agenda van de directie en de in deze paragraaf benoemde ontwikkelingen vragen om passend leiderschap. In 2023 gaan we aan de slag met een geactualiseerd leiderschapsprofiel en bieden we instrumenten om het leiderschap verder te ontwikkelen.

Hybride werken en het vanuit verschillende locaties individueel- of samenwerken vraagt om verandering en/of uitbreiding van faciliteiten. We zetten in op een gezond werkklimaat, op kantoor én thuis en in het op een andere wijze met elkaar samenwerken. We bieden actief instrumenten aan die de vitaliteit van de medewerkers bevorderen, zoals de griepprik, de healthcheck en handvatten hoe om te gaan met werkdruk. Medewerkers van de Provincie kunnen al sinds 2021 circulaire faciliteiten aanvragen voor een thuiswerkplek. In 2023 worden aanpassingen doorgevoerd die hybride overleggen makkelijker maken en worden in het kantoor extra voorzieningen getroffen voor samenwerken, ontmoeten en in stilte werken

Interne communicatie is nog belangrijker geworden. Niet alleen om collega's te informeren, maar ook om te verbinden, zowel inhoudelijk als sociaal. Intranet is hierbij het centrale communicatiekanaal, maar wordt daarnaast ook gebruik gemaakt van onder meer livestreams, videoboodschappen, e-mails van de directie en achtergrondverhalen en interviews. Begin 2023 wordt het intranet van de provincie vernieuwd. Dit wordt de start van de werkdag voor elke medewerker van de provincie.

Digitalisering en datagedreven werken

In 2021 is de geactualiseerde datastrategie 2021-2023 vastgesteld. De datagedreven acties die direct samenhangen met de maatschappelijke opgaven worden bij deze opgaven toegelicht. De ambities worden ondersteund door te voorzien in de technische randvoorwaarden, onder andere voor het kunnen opslaan, aanbieden en combineren van data. In 2023 maken we daarnaast verdere stappen in het ontwikkelen van dashboards en analyses voor het sturen en monitoren van de bedrijfsvoering.

Verder blijven we de ontwikkeling van medewerkers en leidinggevenden op het gebied van digitalisering en datagedreven werken stimuleren, door specifieke opleidingen en trainingen.

De provincie Noord-Holland heeft in 2022 flinke stappen gezet met betrekking tot de ontwikkeling van de ICT-basisdiensten, zoals de werkplek en het ICT-netwerk. Tot 2023 worden deze stapsgewijs gereed gemaakt voor de toekomst. Zo worden onderdelen van het ICT-netwerk vernieuwd en wordt dit netwerk gemoderniseerd. Het bedrade en draadloze netwerk worden hiermee blijvend geschikt gemaakt voor thuiswerken en mobiel werken op en vanuit kantoor.

Daarnaast wordt gewerkt aan een cloud-transitie. De provincie Noord-Holland heeft, evenals veel (overheids)organisaties, gekozen voor het optimaal inzetten van de zogeheten publieke cloud in plaats van in het traditionele datacenter. Een gedeelte van de applicaties is in 2022 naar de cloud gemigreerd en in 2023 worden de volgende ICT-systemen naar de cloud verplaatst.

In 2023 ronden we de implementatie van de nieuwe digitale werkplek af Begin 2023 worden de laatste medewerkers overgezet naar deze cloud-gebaseerde werkplek. Deze ondersteunt nog

beter het thuiswerken en mobiel werken. Ook is erin voorzien dat in de komende jaren steeds meer medewerkers van de provincie veilig kunnen werken via hun eigen laptop of tablet.

Bedrijfsvoeringssystemen

Om klaar te zijn voor de toekomst wordt op verschillende terreinen gewerkt aan het optimaliseren van de bedrijfsvoeringssystemen. Gebruiksgemak, zo min mogelijk maatwerk en vereenvoudigde onderliggende werkprocessen zijn daarbij belangrijke uitgangspunten.

Op basis van een strategische visie werken we in 2023 concrete plannen nader uit. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan vervanging van verouderde systemen en worden systemen geïmplementeerd die de bedrijfsvoering efficiënter moeten maken. Zo implementeren we een nieuw subsidiesysteem en wordt gestart met de implementatie van een nieuw inkoopsysteem. Deze systemen bieden een betere ondersteuning van de werkprocessen, kunnen beter voorzien in relevante (stuur)informatie (o.a. ten behoeve van datagedreven werken) en bieden ondersteuning bij het zoveel mogelijk geautomatiseerd borgen van de rechtmatigheid.

Kaderstelling

De provincie vertaalt externe kaders in interne regelgeving die sturend is voor het primaire proces. Hierbij is het uitgangspunt dat deze kaders begrijpelijk zijn en praktisch toepasbaar in de context van de opgaven van de Provincie.

In 2023 geeft de provincie verdere invulling aan het inkoopbeleid dat in 2021 is vastgesteld. In 2021 is het kader ‘Externe capaciteit’ opgesteld. Hierin zijn onder andere spelregels opgenomen voor de inzet van externe capaciteit. Gezien de arbeidsmarktontwikkelingen, de ontwikkelingen op de inhuurmarkt en de nadere invulling vanuit het Rijk van de wet DBA, verwachten we in 2023 dit kader te herzien.

In het kader van fiscale beheersing en het sluiten van een nieuw horizontaal toezicht convenant per ultimo 2022 met de Belastingdienst wordt het tax control framework in 2023 verder uitgebreid, geïmplementeerd en doorontwikkeld binnen de provincie Noord-Holland.

In 2022 heeft de provincie reeds nieuw beleid vastgesteld voor het openbaar maken van persoonlijke beleidsopvattingen in de lijn met de WOO. In 2023 zullen vier categorieën van informatie, geprioriteerd door de stuurgroep WOO (koepels, BZK en Plooi) via het landelijke Platform Open Overheidsinformatie worden gepubliceerd: Organisatiegegevens, Statenstukken, Convenanten en de Woo verzoeken. In een latere fase volgen de andere informatiecategorieën die volgens de WOO te zijner tijd actief openbaar gemaakt moeten worden.

Sturing en beheersing

Sturing op het behalen van de doelstellingen van de provincie vindt plaats via de planning & controlcyclus. In 2023 zal hierbij de focus liggen op het ondersteunen van de coalitieonderhandelingen en het zorgen voor een robuust financieel kader. De ontwikkelingen bij het Rijk (contourennota) worden hiertoe nauwlettend gevolgd.

Intern sturen we steeds meer op dashboards en werken we toe naar datagedreven analyses op het gebied van bedrijfsvoering. In 2023 zetten we in op verder integratie van diverse dashboards ter ondersteuning van het management.

De focus van interne beheersing richt zich de komende jaren op het beheerst realiseren van de provinciedoelstellingen. Hierbij gaat de aandacht uit naar zowel doelmatigheid, doeltreffendheid als rechtmatigheid.

Hiertoe wordt een controlframework ingericht dat vanuit verschillende invalshoeken (de 7 elementen van control als opgenomen in het controlstatuut) bijdraagt onder meer aan het versterken van de governance, het werken in overeenstemming met wet- en regelgeving, risicomanagement en project- en procesbeheersing. Jaarlijks stellen de afzonderlijke directies interne beheersplannen op waarin de concrete behoefte ter versterking van de interne beheersing voor die specifieke directie wordt vastgelegd. De voortgang wordt periodiek besproken en zonodig bijgesteld. In 2023 wordt met name aandacht besteed aan de elementen doelstellingen en risicomanagement. Ter verdere ondersteuning hiervan wordt in 2023 een Governance; Risk en Compliance tool geïmplementeerd. Deze tool zal ook worden ingezet ter ondersteuning van de (verbijzonderde) interne controle en informatiebeveiliging.

Vanaf boekjaar 2023 geeft het college van Gedeputeerde Staten zelfstandig een rechtmatigheidsverantwoording af. Hiervoor is reeds een solide basis gelegd in de organisatie door een goed ingerichte (verbijzonderde) interne controlefunctie.

Kosten Bedrijfsvoering

Overhead
De kosten voor bedrijfsvoering bestaan uit capaciteitskosten voor bedrijfsvoering (personele kosten van eigen medewerkers en externe inhuur) en materiële kosten zoals huisvesting en ICT.

Voor de bepaling van personele overhead gaan we uit van de functies zoals genoemd in de notitie Overhead van de commissie BBV, aangevuld met een aantal interne uitgangspunten. Hierin is voor specifieke functies in lijn met de uitgangspunten van de BBV-notitie vastgelegd, of deze tot overhead of tot programmakosten behoren.

Materiële kosten voor bedrijfsvoering worden voor het overgrote deel gerekend tot de overhead. Dit zijn bijvoorbeeld het onderhoud aan de panden, schoonmaak, beveiliging, catering en kosten van informatisering.

Er worden geen overheadkosten aan investeringen toegerekend. Dat geldt zowel voor personele kosten als voor materiële kosten.

Een deel van de materiële en personele kosten wordt gedekt uit reserves. Het betreft de reserves Huisvesting, Bedrijfsvoering en GO-gelden.

Deze kosten worden toegelicht in de programmabegroting onder programma 8, paragraaf 8.1.8.

Totale kosten overhead begroting 2023 (bedragen x € 1.000)

Overhead capaciteitskosten	48.745
Overhead materiële kosten	30.190
Totaal overhead	**78.935**

Totale capaciteitskosten

Capaciteit wordt ingezet voor bedrijfsvoering (overhead) en voor de realisatie van investeringen en begrotingsprogramma's.

Voor ieder begrotingsprogramma en voor de investeringen wordt geraamd, hoeveel capaciteit nodig is om de opgave te realiseren. De kosten van de capaciteit worden geraamd en gerealiseerd op de organisatorische eenheden (directies en sectoren) waar de medewerkers toe behoren. Aan de hand van de ramingen hoeveel capaciteit nodig is voor ieder begrotingsprogramma en iedere investering, wordt vervolgens een verdeelsleutel voor capaciteit bepaald. Met deze verdeelsleutel worden de capaciteitskosten vanuit de directies en sectoren aan de programma's en investeringen in de begroting toegerekend.

Voor de toerekening van de capaciteitskosten in de jaarstukken wordt een gelijke systematiek van toerekening gebruikt.

Onderstaand overzicht toont de toerekening van de capaciteitskosten naar de verschillende begrotingsprogramma's in € 1.000.

Verdeling capaciteitskosten

Programma (x € 1.000)	2022	2023	2024	2025	2026	2023 in %
1. Openbaar bestuur	10.682	10.795	10.330	10.299	10.236	9%
2. Klimaat en Milieu	7.406	6.627	6.335	6.319	6.284	5%
3. Ruimte en Water	10.003	9.749	9.311	9.287	9.239	8%
4. Bereikbaarheid	29.061	28.543	27.287	27.221	27.067	24%
5. Groen	12.091	11.363	10.853	10.829	10.772	9%
6. Economie, cultuur en welzijn	5.130	4.806	4.595	4.582	4.554	4%
7. Economisch herstel en duurzaamheid	546	546	522	521	518	0%
8. Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	53.309	48.475	46.594	46.476	46.213	40%
Totaal naar programma's	**128.228**	**120.904**	**115.827**	**115.534**	**114.883**	
Totaal naar investeringen	**14.595**	**14.595**	**14.595**	**14.595**	**14.595**	
Totale capaciteitskosten	**142.823**	**135.499**	**130.422**	**130.129**	**129.478**	

3.5 Verbonden partijen

Algemeen

Onder een verbonden partij wordt verstaan: een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarin de provincie een bestuurlijk en een financieel belang heeft. Een financieel belang bestaat uit het door ons ter beschikking gestelde bedrag dat we niet kunnen verhalen indien de verbonden partij failliet gaat, of het bedrag waarvoor we aansprakelijk zijn indien de verbonden partij haar verplichtingen niet nakomt. Een bestuurlijk belang is zeggenschap, hetzij door vertegenwoordiging in het bestuur, hetzij door stemrecht.

In een aantal gevallen wordt voor de realisatie van een provinciaal belang voor een participatie in een verbonden partij gekozen. Allereerst kunnen GS van oordeel zijn dat het publieke belang het best kan worden behartigd door een bestaande activiteit buiten de provinciale organisatie te plaatsen. Voorbeelden van dergelijke verzelfstandigingen uit het verleden zijn PWN, Alliander, Afvalzorg en Recreatie Noord-Holland.

Ten tweede kan sprake zijn van activiteiten die gezamenlijk met andere publieke en/of private partijen worden uitgevoerd ter behartiging van provinciale publieke belangen. Voorbeelden hiervan zijn Schiphol Area Development Company (SADC), Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, Zeestad en PolanenPark.

Naast de hiervoor genoemde situaties kan voor nieuwe participaties worden gekozen bij nieuw te ontwikkelen activiteiten die het publieke belang behartigen. Een voorbeeld hiervan is het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland B.V. (PDENH).

De verbonden partijen van de provincie Noord-Holland bestaan uit de provinciale deelnemingen (A), de gemeenschappelijke regelingen waaraan we deelnemen (B) en een aantal overige rechtspersonen waarmee een financieel belang en een bestuurlijk belang is gemoeid (C).

A. Deelnemingen

Naar hun aard kunnen deelnemingen worden onderscheiden in de categorieën (voormalige) nutsbedrijven, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, beleggingen en overige.

De deelnemingen in de (voormalige) nutsbedrijven (PWN, Alliander, Afvalzorg) zijn vanuit de historie ontstaan. Regelmatig wordt beoordeeld of aanhouding van de belangen nog een provinciaal belang dient.

Ten aanzien van de ontwikkelingsvennootschappen (SADC, PolanenPark en Zeestad) kunnen sociaal-economische motieven en motieven vanuit ruimtelijke ordening worden aangevoerd voor de diverse participaties. Zolang de doelstelling van de desbetreffende ontwikkelingsmaatschappij actueel is, blijft de provincie vanuit dat oogpunt in principe deelnemen, tenzij nieuwe ontwikkelingen tot andere keuzes leiden.

De deelnemingen met een beleggingskarakter in de Bank Nederlandse Gemeenten en de Nederlandse Waterschapsbank dienen geen direct provinciaal belang, maar worden aangehouden vanwege het geringe risico en het hoge rendement.

Recreatie Noord-Holland is een uitvoeringsorganisatie waarin de provincie deelneemt en die als doel heeft het beheren en onderhouden van gebieden van een aantal recreatieschappen.

De provincie neemt deel in een drietal fondsen (PDENH, INH en LSFA), actief op het gebied van duurzaamheid, innovatieve bedrijven dan wel life sciences.

B. Gemeenschappelijke regelingen

De provincie is actief in een aantal recreatieschappen in het kader van landschapsbeheer en het creëren van recreatievoorzieningen.

De Randstedelijke Rekenkamer is een gemeenschappelijke regeling en oefent voor de provincies Flevoland, Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland de wettelijk verplichte rekenkamerfunctie uit.

Het Openbaar lichaam Waddenfonds is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincies Noord-Holland, Groningen en Fryslân.

De provincie neemt deel aan een viertal omgevingsdiensten. Dat betreft gemeenschappelijke regelingen tussen de provincie en een aantal gemeenten in de provincie Noord-Holland. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincie Noord-Holland, de provincie Flevoland en een aantal gemeenten in beide provincies.

C. Overige verbonden partijen

De provincie is lid van de vereniging Interprovinciaal Overleg (IPO). Met deze samenwerking wordt beoogd de condities waaronder provincies werken te optimaliseren en provinciale vernieuwingsprocessen te stimuleren.

De provincie is in 2019 lid geworden van de Coöperatieve vereniging samenwerkingsverband DOVA, ter behartiging van de belangen op het gebied van openbaar vervoer.

De provincie is betrokken bij een aantal stichtingen. Stichtingen worden als verbonden partij opgenomen als door de provincie een bestuurder wordt benoemd en er sprake is van jaarlijkse financiële bijdragen aan die stichting. Daarmee wordt een ruime invulling gegeven aan de definitie van verbonden partijen.

De stichtingen die het betreft zijn:

- Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio
- Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied
- Stichting administratiekantoor Aandelen Zeehaven IJmuiden
- Stichting Voorbereiding Pallas-reactor

Het fonds Nazorg gesloten stortplaatsen provincie Noord-Holland is op grond van de Wet milieubeheer tot stand gekomen als publiekrechtelijk rechtspersoon. Doel is het beheren van de gelden in het fonds, opdat deze gelden worden gebruikt ter dekking van de kosten van de eeuwigdurende nazorg van gesloten stortplaatsen.

Sturen op bijdrage aan provinciale doelen

De provincie stuurt actief op de bijdrage van een verbonden partij aan de provinciale doelen. De beleidsmatige afweging of continuering van participatie in bestaande verbonden partijen wenselijk is, komt aan de orde bij de vierjaarlijkse evaluatie van de verbonden partij. Naast (her)definiëring van het publieke belang zal voor elke verbonden partij, zowel bij het aangaan van de verbintenis als bij de periodieke evaluatie, worden getoetst of deze bijdraagt aan realisatie van beleidsdoelstellingen. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief zal beoordeeld worden of de bedrijfsvoering van de verbonden partij voldoende zakelijk is. In alle gevallen wordt periodiek de beleidsmatige afweging gemaakt om betrokken te blijven of te zijn bij activiteiten die de verbonden partij verricht.

Invulling aandeelhouders- en commissarisrol

Er is voor gekozen de belangen van de provincie bij de deelnemingen primair via de aandeelhoudersrol te behartigen. De aandeelhoudersrol is geplaatst in de portefeuille van de gedeputeerde die ook belast is met het beleidsveld. Om het benodigde contact met de belangrijkste deelnemingen te hebben, worden door het jaar heen verschillende afstemmingsoverleggen gehouden tussen de portefeuillehouder en bestuurders van de onderneming.

Voor de overige aspecten van invulling van de aandeelhoudersrol wordt verwezen naar de Kadernota verbonden partijen 2020 .

Relevante ontwikkelingen verbonden partijen

De volgende wijzigingen hebben de afgelopen periode plaatsgevonden op het gebied van de verbonden partijen:

- De aandeelhouders van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. i.l. hebben in december 2021 besloten deze vennootschap te ontbinden. Het vermogen van de vennootschap zal worden vereffend. De borgstelling ten behoeve van het project Hoogtij verstrekt aan de BNG Bank N.V. is komen te vervallen en de tussen de aandeelhouders daaruit voortvloeiende afspraken zijn beëindigd;

- Medio 2021 hebben GS besloten om een verkenning uit te voeren naar de vraag of en zo ja hoe een vervreemding van de aandelen in Recreatie Noord-Holland N.V. is te realiseren;

- Per 7 oktober 2021 is de InWest Regio B.V. (ROM) opgericht. De provincie Noord-Holland is 30,8% aandeelhouder in deze ROM. De ROM heeft als doel om binnen de provincie bij te dragen aan het versterken de positie en de internationale concurrentie kracht van de regio en het realiseren van de transitieopgaven op energie en aan circulariteit;

- Innovatiefonds Noord-Holland B.V. (INH) heeft ook in 2021 de Corona Overbruggingsleningen (COL-fonds) uitgevoerd voor de provincie Noord-Holland. Er zijn op dit moment gesprekken gaande met de nieuw opgerichte ROM om het COL-fonds hierin onder te brengen. Daarnaast heeft INH voor het Proof-of-Concept fonds € 3 miljoen aan React-EU middelen ontvangen als aanvulling op het bestaande fondsvermogen;

- De aandeelhouders van Alliander hebben in december 2021 een converteerbare lening van totaal € 600 miljoen verstrekt aan Alliander. Conform het provinciale aandelenbelang heeft de provincie Noord-Holland hiervan € 55 miljoen verstrekt;
- De provincie Noord-Holland is per 1 januari 2021 uitgetreden uit de Stichting Goois Natuurreservaat;
- SADC heeft voorjaar 2022 het nog openstaande deel van de aandeelhouderslening volledig terugbetaald aan de aandeelhouders. Voor de provincie Noord-Holland betrof dit een bedrag ad € 625.000;
- Op 24 maart 2022 heeft de oprichtingsvergadering plaatsgevonden van de gemeenschappelijke regeling siteholderschap werelderfgoed Hollandse Waterlinies.

Uitgaven

De lasten voor de verbonden partijen zijn terug te vinden in verschillende programma's. De lasten (rentelasten) voor de deelnemingen in SADC en Zeehaven IJmuiden staan in programma 6 'Economie, cultuur en welzijn' onder operationeel doel 6.5.1.

De bijdragen aan de recreatieschappen zijn opgenomen in programma 5 onder operationeel doel 5.2.2. De bijdragen aan de omgevingsdiensten zijn opgenomen onder operationeel doel 2.1.5. De bijdragen van de provincie aan het Interprovinciaal Overleg zijn verdeeld over de programma's op basis van de kerntaak waarvoor het IPO deze middelen inzet.

Inkomsten

In 2021 ontvingen wij circa € 14,3 miljoen aan dividend. In 2020 is een bedrag ontvangen van circa € 12,6 miljoen. Zie hiervoor het overzicht van de ontvangen bedragen per deelneming. De ontvangen dividenden worden gebruikt als algemeen dekkingsmiddel. Voor het jaar 2023 is een bedrag begroot ad € 8.920.000.

Leningen en garantstellingen verstrekt aan verbonden partijen

Aan een aantal provinciale verbonden partijen zijn bij oprichting of bij een latere financieringsbehoefte, leningen dan wel garanties verstrekt, namelijk:

- De in het verleden met PolanenPark afgesloten leningovereenkomst voor een maximum bedrag van € 23 miljoen is medio 2016 afgelost. De aandeelhouders in PolanenPark staan sindsdien naar rato garant voor een bancaire lening van PolanenPark van € 20 miljoen. Voor de provincie betekent dit een garantstelling van maximaal € 8 miljoen;
- Aan Zeehaven IJmuiden is in 2011 een lening verstrekt van € 0,6 miljoen. Deze lening is in 2021 verlengd tot 2026;
- De aandeelhouders van Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. i.l. hebben in december 2021 besloten deze vennootschap te ontbinden. Het vermogen van de vennootschap zal worden vereffend. De borgstelling ten

behoeve van het project Hoogtij verstrekt aan de BNG Bank N.V. is komen te vervallen en de tussen de aandeelhouders daaruit voortvloeiende regresovereenkomst is beëindigd;

- Aan de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor is een subsidie in de vorm van een rentedragende geldlening van € 40 miljoen verleend voor de activiteiten in de voorbereidingsfase van de Pallas-reactor;
- Aan SADC (Schiphol Area Development Company) is in 2018 een kredietfaciliteit van in totaal € 13,5 miljoen verstrekt door de vier aandeelhouders; voor de provincie derhalve € 3,375 miljoen. Ultimo 2021 is in totaal een bedrag van € 0,625 miljoen bij de provincie opgenomen onder deze faciliteit. Voorjaar 2022 is dit bedrag afgelost;
- Aan Alliander is in december 2021 een converteerbare lening van € 55 miljoen verstrekt voor de oplopende investeringen in de energietransitie.

Risico's verbonden aan verbonden partijen

De financiële risico's gerelateerd aan verbonden partijen zijn als volgt weer te geven (zie tevens de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing):

Gestort aandelenkapitaal bij deelnemingen

Een aandeelhouder in een vennootschap (deelneming) heeft een bedrag betaald voor de aandelen. In het geval dat de vennootschap slechte resultaten behaalt, kan sprake zijn van (gedeeltelijk) verlies van dit bedrag. Dit dient dan op de provinciale balans te worden gecorrigeerd.

Dividendopbrengsten van deelnemingen

Als een deelneming winsten behaalt, kan een deel van die winst als dividend worden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Deze mogelijke dividenden zijn onzeker doordat pas na afloop van een boekjaar blijkt of het verwachte resultaat is behaald.

De provincie dekt in het weerstandsvermogen het risico af dat 25% van het verwachte dividend niet wordt uitgekeerd.

Verstrekte leningen aan verbonden partijen

Zowel aan een aantal deelnemingen als aan enkele overige verbonden partijen zijn leningen verstrekt. Voor een deel van de verstrekte leningen heeft een dotatie aan het weerstandsvermogen plaatsgevonden in verband met het risico van niet-terugbetaling.

Verstrekte garanties aan verbonden partijen

Zowel ten behoeve van deelnemingen als van overige verbonden partijen zijn garanties/borgstellingen afgegeven. Voor een deel van de verstrekte bedragen heeft een dotatie aan het weerstandsvermogen plaatsgevonden, voor het geval een beroep wordt gedaan op deze garanties/borgstellingen.

Deze risico's zijn in de paragraaf Weerstandsvermogen en risicobeheersing opgenomen als Financieringsrisico's, Beleidsrisico's of als Risico's Verbonden Partijen.

Overzicht verbonden partijen

Deelneming

1	Alliander N.V.			
			2020	2021
Vestigingsplaats	Arnhem	Eigen vermogen	4.328.000.000	4.470.000
Nominale waarde aandelen	€ 62.654.400	Vreemd vermogen	5.094.000.000	5.730.000
% belang	9,16	Resultaat	224.000.000	242.000.000
Programma	Klimaat en Milieu (2.1.1)	Dividend	10.400.000	9.260.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Energievoorziening			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	in december 2021 is een lening van € 55 miljoen verstrekt aan Alliander			

2	N.V. Afvalzorg Holding			
			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€72.235.000	€73.934.000
Nominale waarde aandelen	€ 12.600.000	Vreemd vermogen	€138.868.000	€160.565.000
% belang	90	Resultaat	€7.191.000	€3.040.000
Programma	Klimaat en Milieu (2.1.1)	Dividend	€1.125.000	€1.125.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Efficiënt gebruik stortplaatsen			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3	N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)			
			2020	2021
Vestigingsplaats	Velserbroek	Eigen vermogen	€249.064.000	€258.189.000
Nominale waarde aandelen	€ 6.806.703	Vreemd vermogen	€527.997.000	€523.897.000
% belang	100	Resultaat	€8.436.000	€9.316.000
Programma	Ruimte en Water (3.5.2)	Dividend	€630.573	€602.620
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer			

Eventuele ontwikkelingen/risico's	

4	Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)			
			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€3.094.710	€2.999.303
Nominale waarde aandelen	€ 370.000	Vreemd vermogen	€1.677.417	€1.788.679
% belang	100	Resultaat	€14.966	€-95.407
Programma	Groen (5.2.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Beheer en onderhoud recreatiegebieden
Eventuele ontwikkelingen/risico's	GS hebben in 2021 besloten om een verkenning uit te voeren naar de vraag of en zo ja hoe een vervreemding van de aandelen in RNH is te realiseren.

5	Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)			
			2020	2021
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	€ 116.330.000	€ 120.549.000
Nominale waarde aandelen	€ 3.424.680	Vreemd vermogen	€ 26.066.000	€ 24.348.000
% belang	25	Resultaat	€ 4.504.000	€ 4.219.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	0	0

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht lid RvC
Publiek doel	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden. Marketing en acquisitie.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

6	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebied N.V. in liquidatie (RON)			
			2020	2021
Vestigingsplaats	Zaanstad	Eigen vermogen	€7.475.000	€3.929.000
Nominale waarde aandelen	€ 787.500	Vreemd vermogen	€38.991.000	€10.780.000
% belang	33,30	Resultaat	€1.351.000	€7.954.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend		€2.833.333

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Ontwikkeling Noordzeekanaalgebied

Eventuele ontwikkelingen/risico's	De RON is op 23 december 2021 ontbonden. Het vermogen wordt thans vereffend. De ten behoeve van het project Hoogtij verstrekte borgstelling aan de BNG Bank is komen te vervallen en in het verlengde daarvan is de tussen de aandeelhouders gesloten regresovereenkomst inzake deze borgstelling geëindigd. Er heeft 2021 in een dividenduitkering ad €2.833.333 plaatsgevonden en een terugstorting van agio van €1.000.000. Er zal nog een liquidatie uitkering volgens als de vereffening is afgerond.

7 Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Alkmaar	Eigen vermogen	€1.168.629	€1.238.631
Nominale waarde aandelen	€ 26.460	Vreemd vermogen	€2.616.648	€2.747.526
% belang	49	Resultaat	€291.472	€70.002
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend		
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht voorzitter RvC			
Publiek doel	Ontwikkeling Economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

8 PolanenPark B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	190.125	251.391
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	3.194.121	2.471.160
% belang	40	Resultaat	102.145	61.266
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend		0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

9 PolanenPark C.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	4.890.586	5.169.645
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	12.013.638	10.551.970
% belang	40	Resultaat	549.420	278.950
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	240.000	

Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In 2020 heeft een winstuitkering vanuit de CV aan de provincie plaatsgevonden ten bedrage van € 240.000.

10 Zeehaven IJmuiden N.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	IJmuiden	Eigen vermogen	25.360.000	26.954.000
Nominale waarde aandelen	€ 408.402	Vreemd vermogen	36.022.000	32.561.000
% belang	8,40	Resultaat	1.040.000	1.742.000
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Dividend	24.500	24.500

Bestuurlijk belang	Benoeming bestuurslid beherende stichting
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

11 Zeestad Beheer B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Helder	Eigen vermogen	€ 18.000	€ 18.000
Nominale waarde aandelen	€ 9.000	Vreemd vermogen	€ 0	€ 0
% belang	50	Resultaat	€ 0	€ 0
Programma	Ruimte en Water(3.1.1)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Stadsvernieuwing Den Helder
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

12 Zeestad C.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Helder	Eigen vermogen	€ 0	€ 0
Nominale waarde aandelen	€ 6.900.000	Vreemd vermogen	€ 48.373.000	€ 61.176.969
% belang	49	Resultaat	€ 0	€ 0
Programma	Ruimte en Water (3.1.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV

Publiek doel	Stadsvernieuwing Den Helder
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

13 N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€ 5.097.000.000	€5.062.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 1.525.875	Vreemd vermogen	€ 155.262.000.000	€143.995.000.000
% belang	1,10	Resultaat	€ 221.000.000	€236.000.000
Programma	Financiën en bedrijfsvoering (8.1.1)	Dividend	€775.144	€1.104.734

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Belegging
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In oktober 2021 heeft de BNG alle (gereserveerde dividend) bedragen over 2019 en 2020 uitgekeerd.

14 Nederlandse Waterschapsbank N.V. (NWB)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€ 1.827.000.000	€1.902.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 11.845	Vreemd vermogen	€105.055.000.000	€94.117.000
% belang	0,2	Resultaat	€81.000.000	€121.000.000
Programma	Financiën en bedrijfsvoering (8.1.1)	Dividend	€97.708	€79.943

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Belegging
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In oktober 2021 heeft de NWB alle (gereserveerde dividend) bedragen over 2019 en 2020 uitgekeerd.

15 Life Sciences Fund Amsterdam B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€11.916.957	
Nominale waarde aandelen	€ 36.038	Vreemd vermogen	€27.511	
% belang	16,90	Resultaat	-€1.491.530	
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA

Publiek doel	Ontwikkeling economie
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100% Fondsomvang: €10 miljoen

16 Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€31.022.452	€39.309.325
Nominale waarde aandelen	€ 1	Vreemd vermogen	€2.245.165	€5.677.900
% belang	100	Resultaat	€-499.880	€-2.425.557
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Stimuleren duurzame economie
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100%. Fondsomvang: €85 miljoen.

17 Innovatiefonds Noord-Holland B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€5.091.675	€6.241.981
Nominale waarde aandelen	€ 8.000	Vreemd vermogen	€100.508	€483.993
% belang	50	Resultaat	€161.297	€1.150.306
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	stemrecht AvA
Publiek doel	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen teneinde (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100%

18 SolaRoad B.V.

			2020	2021
Vestigingsplaats	Delft	Eigen vermogen	€261.542	€97.970
Nominale waarde aandelen	€ 400	Vreemd vermogen	€162.409	€119.422
% belang	40	Resultaat	-€103.949	-€163.572
Programma	Klimaat en Milieu (2.1.1)	Dividend		

Bestuurlijk belang	stemrecht AvA

Publiek doel	Verduurzaming van de energiesector
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

19 InWest Regio B.V. (ROM)

			2020	2021
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen		
Nominale waarde aandelen	€ 40.000	Vreemd vermogen		
% belang	30,8	Resultaat		
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.2)	Dividend		

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	De vennootschap heeft als doel om binnen het werkgebied bij te dragen aan het versterken van de positie en de internationale concurrentiekracht van de regio Noord-Holland en Nederland en aan het realiseren van de transitieopgaven op energie en circulariteit door onder andere het beschikbaar stellen van financiering, adviseren en begeleiden van ondernemingen, stimuleren en faciliteren va innovatie, etc.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Deze B.V. is opgericht op 7 oktober 2021. Het eerste boekjaar loopt tot 31 december 2022; derhalve zijn geen cijfers over 2021 beschikbaar.

Gemeenschappelijke regelingen

1 Recreatieschap Spaarnwoude

			2022	2023
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 2.744.065	€ 2.942.351
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33%		**2020**	**2021**
Programma	Groen (5.2.2)	Eigen vermogen	€ 16.744.587	€ 15.095.472
		Vreemd vermogen	€ 2.432.447	€ 3.538.271
		Resultaat	-€ 885.108	-€ 1.093.430

Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. 1 lid van Provinciale Staten is lid van het algemeen bestuur
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

2 Recreatieschap Groengebied Amstelland

			2022	2023
Vestigingsplaats	Amstelveen	Bijdrage Provincie NH	€ 960.885	€ 1.024.894
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	14,28%		**2020**	**2021**
Programma	Groen (5.2.2)	Eigen vermogen	€ 3.837.909	€ 1.720.949

		Vreemd vermogen	€ 2.293.018	€ 3.230.874
		Resultaat	-€ 66.070	-€ 108.167
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3 Recreatieschap Twiske-Waterland

			2022	2023
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 1.437.340	€ 1.511.651
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	21,5%		**2020**	**2021**
Programma	Groen (6.2.2)	Eigen vermogen	€ 5.151.202	€ 5.091.543
		Vreemd vermogen	€ 391.886	€ 468.982
		Resultaat	€ 71.587	€ 120.345
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

4 Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer

			2022	2023
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 829.596	€ 848.677
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	12,5%		**2020**	**2021**
Programma	Groen (5.2.2)	Eigen vermogen	€ 1.858.494	€ 1.760.722
		Vreemd vermogen	€ 425.210	€ 907.202
		Resultaat	- € 313.978	€ 353.586
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

5 Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.

			2022	2023
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 450.965	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	16,67%		**2020**	**2021**
Programma	Groen (5.2.2)	Eigen vermogen	€ 1.781.192	
		Vreemd vermogen	€ 2.696.701	

		Resultaat	€ 274.193
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur (wordt Plassenraad genoemd). 1 lid van Provinciale Staten is lid van het algemeen bestuur.		
Publiek doel	Beheer recreatiegebied.		
Eventuele ontwikkelingen/risico's			

6 Beheersregeling Amstel

			2022	2023
Vestigingsplaats	n.v.t.	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Bereikbaarheid (4.3.1)	Eigen vermogen	€ 0	€ 0
		Vreemd vermogen	€ 0	€ 0
		Resultaat	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Door de beheerregeling is het beheer bij 1 provincie, de provincie Noord-Holland, belegd.			
Publiek doel	Beheer van de Amstel is overgedragen van de provincie aan het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

7 Randstedelijke Rekenkamer

			2022	2023
Vestigingsplaats	Amsterdam	Bijdrage Provincie NH	€ 376.400	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	25%		**2020**	**2021**
Programma	Openbaar bestuur (1.1.1)	Eigen vermogen	€ 492.987	€ 527.706
		Vreemd vermogen	€ 557.413	€ 519.651
		Resultaat	€ 51.094	0
Bestuurlijk belang	De gemeenschappelijke regeling is aangegaan om gezamenlijk op een effectieve en efficiënte wijze de wettelijke opdracht voor het instellen van een rekenkamer vorm en inhoud te kunnen geven.			
Publiek doel	Rekenkamerfunctie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

8 Openbaar lichaam Waddenfonds

			2022	2023
Vestigingsplaats	Leeuwarden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33%		**2020**	**2021**
Programma	Groen (5.3.3)	Eigen vermogen	€122.217.520	€ 107.522.102
		Vreemd vermogen	€65.949.882	€ 78.546.928

		Resultaat	€4.866.690	€ 6.536.675
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Water is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. 2 leden Provinciale Staten nemen deel aan het algemeen bestuur			
Publiek doel	Beheren en besteden Waddenfonds			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

9 Omgevingsdienst Flevoland Gooi- en Vechtstreek

			2022	2023
Vestigingsplaats	Lelystad	Bijdrage Provincie NH	€ 73.340	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	4,24		**2020**	**2021**
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Eigen vermogen	€ 1.330.865	
		Vreemd vermogen	€ 5.121.157	
		Resultaat	€ 555.603	
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder Toezicht houden op de omgevingsdiensten OD NHN en OFGV is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

10 Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied

			2022	2023
Vestigingsplaats	Zaandam	Bijdrage Provincie NH	€ 18.655.000	€ 21.931.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	20%		**2020**	**2021**
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Eigen vermogen	€ 3.254.000	€ 4.010.000
		Vreemd vermogen	€ 18.672.000	€ 18.534.000
		Resultaat	€ 194.000	€ 832.000
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Milieu is lid van het DB en AB. Plaatsvervanger is tevens lid van het AB.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

11 Omgevingsdienst Noord-Holland Noord

			2022	2023
Vestigingsplaats	Hoorn	Bijdrage Provincie NH	€8775.291	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30%		**2020**	**2021**
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Eigen vermogen	€ 5.765.771	5.977.742
		Vreemd vermogen	€ 9.443.491	€5.326.310
		Resultaat	€ 2.797.454	€2.111.560

Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder; Toezicht houden op de omgevingsdiensten OD NHN en OFGV en is lid van het algemeen bestuur en dagelijks bestuur.
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Voor 2021 zijn er extra middelen beschikbaar gesteld voor de VTH-plustaken in verband met de uitvoering van de Wet natuurbescherming waaronder stikstof

12	**Omgevingsdienst IJmond**			
			2022	**2023**
Vestigingsplaats	Beverwijk	Bijdrage Provincie NH	€ 112.889	€ 117.789
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	13%		**2020**	**2021**
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Eigen vermogen	€ 861.194	€ 648.213
		Vreemd vermogen	€ 10.410.251	€ 11.095.048
		Resultaat	€ 471.047	€ 160.362
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Milieu is lid van het AB.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

13	**Gemeenschappelijke Regeling Siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies**			
			2022	**2023**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30		**2020**	**2021**
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.4.2)	Eigen vermogen		
		Vreemd vermogen		
		Resultaat		
Bestuurlijk belang	Rosan Kocken is de voorzitter van het Gemeenschappelijk Orgaan			
Publiek doel	Behoud en uitdragen van de universele waarde van het UNESCO werelderfgoed van de Hollandse Waterlinies			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Opgericht in 2022			

Privaatrechtelijke rechtspersonen

14	**Interprovinciaal Overleg**			
			2022	**2023**
Vestigingsplaats	Den Haag	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	8,33%		**2020**	**2021**
Programma	Openbaar bestuur (1.4.2)	Eigen vermogen	€ 4.533.105	€5.169.720

		Vreemd vermogen	€ 27.296.089	€31.630.259
		Resultaat	€ 2.269.884	€2.979.000
Bestuurlijk belang	Portefeuillehouder IPO-bestuur is lid van het bestuur van het IPO. 2 leden van Provinciale Staten nemen deel aan de algemene vergadering van het IPO.			
Publiek doel	Belangenbehartiging provincies			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

15 Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.

			2022	2023
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€221.954	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Bereikbaarheid (4.2.1)	Eigen vermogen	€ 641.640	
		Vreemd vermogen	€ 2.105.774	
		Resultaat	- € 282.341	
Bestuurlijk belang	Namens Gedeputeerde Staten is de teamsenior openbaar vervoer van de sector Mobiliteit de gevolmachtigde om deel te nemen aan de Algemene Ledenvergadering van de DOVA U.A.			
Publiek doel	Ontwikkelen van een beter mobiliteitsbeleid van de leden en het realiseren van een doeltreffend en efficiënt openbaar vervoer voor de reiziger.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

17 Stichting bevordering kwaliteit leefomgeving Schipholregio

			2022	2023
Vestigingsplaats	Haarlemmermeer	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Ruimte en Water (3.1.2)	Eigen vermogen	€ 43.398.468	€ 40.199.132
		Vreemd vermogen	€ 324.061	€ 231.935
		Resultaat	€ -443.904	€ -391.832
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Schiphol: Voorzitter Raad van Toezicht			
Publiek doel	Verbeteren leefkwaliteit Schipholregio.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

18 Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied

			2022	2023
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Ruimte en Water (3.2.3)	Eigen vermogen	€ 305.607	€ 311.501
		Vreemd vermogen	€ 1.016.442	€ 944.602

		Resultaat	€ 24.689	€ 5.893
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Havens: Voorzitter Bestuursplatform NZKG			
Publiek doel	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

19	Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.			
			2022	**2023**
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Eigen vermogen	€ 25.360.000	€ 26.954.000
		Vreemd vermogen	€ 36.022.000	€ 32.561.000
		Resultaat	€ 1.040.000	€ 1.742.000
Bestuurlijk belang	Lidmaatschap bestuur Stichting.			
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

20	Stichting Voorbereiding Pallas-reactor			
			2022	**2023**
Vestigingsplaats	Schagen	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Economie, Cultuur en Welzijn (6.1.1)	Eigen vermogen	€ -153.068.889	€ -197.541.333
		Vreemd vermogen	€ 164.584.967	€ 213.090.110
		Resultaat	€ -47.648.739	€ -44.472.444
Bestuurlijk belang	Benoeming leden Raad van Toezicht.			
Publiek doel	Voorbereiding bouw hoge-flux reactor.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

Publiekrechtelijk rechtspersoon

21	Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland			
			2022	**2023**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2020**	**2021**
Programma	Klimaat en Milieu (2.2.2)	Eigen vermogen	€ 55.504.449	

		Vreemd vermogen	€ 32.898
		Resultaat	€ 1.721.471
Bestuurlijk belang	GS zijn beheerder van het Fonds.		
Publiek doel	Beheer fonds ten behoeve van de nazorg stortplaatsen.		
Eventuele ontwikkelingen/risico's			

3.6 Grondbeleid

Algemeen

Voor veel van de provinciale doelstellingen is het nodig om gronden aan te kopen, vervolgens (kortere of langere tijd) te beheren en te verkopen. Zo willen wij het Natuurnetwerk Nederland afronden, bestaande wegen optimaliseren en nieuwe vormen van bereikbaarheid faciliteren, zoals langeafstandsfietspaden en hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen. Ook kan het grondinstrumentarium gebruikt worden voor bijvoorbeeld de realisatie van de energietransitie en de woningbouwopgave (Masterplan Wonen).

Grondaankoop, -bezit en -verkoop is voor de provincie een middel voor het realiseren van provinciale doelen en dus geen doel op zich. Onze grondactiviteiten vinden plaats binnen de kaders van de 5e Nota Grondbeleid. Belangrijkste uitgangspunten hierin zijn: rechtmatigheid, transparantie, marktconformiteit en duurzaamheid.

De aankoop van gronden geschiedt in beginsel op basis van onafhankelijke taxaties en de verkoop van gronden is in beginsel openbaar, om te voldoen aan het gelijkheidsbeginsel (arrest Didam) en de marktconformiteit te waarborgen. Als overheid mogen wij geen verstorende werking op de grondmarkt hebben en mogen wij geen onrechtmatige staatssteun verlenen, waardoor slechts beperkt en gemotiveerd van marktconforme prijzen afgeweken kan worden. Tevens zijn wij er als overheid aan gehouden om iedereen gelijk te behandelen en niemand een voorkeurspositie te geven. Verhuur, verpachting en verkoop van gronden vindt daarom op zodanige wijze plaats dat iedereen dezelfde positie heeft. Hiervan kan, op basis van een integrale afweging binnen GS, worden afgeweken als een provinciaal doel aan de orde is.

Aankoop van gronden voor de verschillende beleidsdoelen gebeurt zoveel als mogelijk op minnelijke (vrijwillige) basis. Indien noodzakelijk wordt een onteigeningsprocedure gestart.

Natuur

Grond vormt een essentiële schakel in de realisatie van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Realisatie vindt plaats door middel van verschillende instrumenten, zoals de vestiging van kwalitatieve verplichtingen, kavelruilen of aankopen van grond binnen de NNN-begrenzing of daarbuiten om in te zetten als ruilgrond. Met name het vestigen van een kwalitatieve verplichting is een bijzondere vorm die specifiek voor de NNN-realisatie is ontwikkeld: De provincie gaat een overeenkomst aan met een eigenaar die zijn agrarische grond omzet in grond met een natuurfunctie. De eigenaar wordt vervolgens gecompenseerd voor de waardevermindering van de grond. In 2020 hebben Provinciale Staten besloten om voor de NNN-realisatie in en nabij Natura-2000 zo nodig het onteigeningsinstrument in te zetten. Dit instrument zal enkel worden ingezet nadat in een gebiedsproces eerst een gezamenlijke gebiedsvisie is vastgesteld en aan alle grondeigenaren de mogelijkheid is geboden om op basis van volledige schadeloosstelling de gronden minnelijk te verkopen.

Conform het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) worden de aankopen ten behoeve van de NNN op de balans opgenomen tegen de verwervingskosten (inclusief eventuele schadeloosstelling en aanvullende kosten). Door de aankoop van (meestal) agrarische gronden ten behoeve van de NNN treedt een (forse) waardedaling op. Dit geldt zeker

voor de extra kosten ten gevolge van de aankoop van opstallen en de schadeloosstelling. Hierdoor is de balanswaarde van de NNN-gronden (fors) hoger dan de daadwerkelijke waarde en behelst een risico voor het moment dat deze grond, als natuurgrond, weer verkocht gaat worden. Daarom is in 2020 een reserve voor de toekomstige afwaardering NNN-gronden aangelegd. Deze reserve wordt, ten laste van de reserves Groen en Oostelijke Vechtplassen, steeds bij de Tweede Begrotingswijziging aangevuld met het verschil tussen de verwervingskosten van de in het vorige jaar aangekochte NNN-gronden en de potentiële verkoopopbrengsten van NNN-gronden (deze is onderbouwd gestandaardiseerd op € 1,-/m2).

De provicnie heeft in het verleden een grote grondportefeuille overgekregen van het Rijk ten behoeve van de realsiatie NNN (de voormalige PASO- en BBL-gronden). Deze Strategische Gronden Groen worden in eerste instantie ingezet als ruilgrond t.b.v. de NNN-realisatie. Overtollige percelen worden verkocht, waarbij de opbrengst ten goede van de reserve Groen.

Kavelruil

De provinciale landbouwgronden worden zo effectief mogelijk ingezet voor het verbeteren van de agrarische structuur. Hiervoor wordt het instrument vrijwillige kavelruil ingezet. Op dit moment lopen er twee vrijwillige kavelruilprocessen in de Gooi en Vechtstreek. Onderzocht wordt in hoeverre er kavelruilen in andere gebieden kunnen worden opgezet.

Infrastructuur

Ook in 2023 zal, waar nodig, grondverwerving plaats vinden ten behoeve van de provinciale infrastructuur. Het betreft de laatste noodzakelijke verwervingen van het majeure project N241, omdat het grootste deel van de noodzakelijke grond reeds op minnelijke wijze is aangekocht. Andere projecten waar grondverwerving aan de orde is, zijn de aanpassingen aan de N236, N239, N246, N417, N517 en de N522, en de realisatie van enkele HOV-verbindingen. Ook spelen er diverse kleinere projecten, waarbij sprake is van verwerving ten behoeve van onderhoud, veiligheid en uitbreiding van wegen en fietspaden, en van de aanleg van rotondes en dergelijke.

Deze taakgebonden verwervingen vinden plaats ten laste van het budget dat PS beschikbaar hebben gesteld voor het desbetreffende project. Vaak lopen die budgetten via een projectkrediet en/of in het kader van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). De rol van de grondverwerving binnen deze projecten heeft een faciliterend karakter, waarbij tegelijkertijd de wettelijke kaders en de kaders van het door PS vastgestelde grondbeleid worden bewaakt.

Grondbanken

De werking van grondbanken is in 2018 geëvalueerd en geconstateerd is dat deze weinig tot geen meerwaarde hebben gehad. Ons grondbeleid biedt namelijk voldoende ruimte om gronden strategisch aan te kopen, (tijdelijk) in beheer te geven om ze op en later moment in te zetten voor provinciale doelen. Met het Programma Natuurontwikkeling (PNO) 2019-2023 is door provinciale staten besloten om de bestaande grondbanken af te bouwen en geen nieuwe in te stellen. De (beperkte) hoeveelheid grond in de voormalige beheergrondbanken wordt ingezet ten behoeve van provinciale doelen. Als dat niet aan de orde is, worden de gronden -conform afspraak- aangeboden aan de zittende pachters.

Strategische grondaankopen

Met het krediet ‘Strategische grondaankopen’ hebben PS het mogelijk gemaakt om anticiperend op mogelijke ontwikkelingen ten behoeve van provinciale doelen, gronden aan te kopen. In 2016 hebben PS besloten om het krediet de komende 10 tot 15 jaar af te bouwen van € 97 miljoen naar € 20 miljoen, door een jaarlijkse bijstelling bij de jaarrekening. Met de laatste bijstelling in de jaarrekening 2019 resteert momenteel een krediet van € 40 miljoen. Hiervan zit circa € 25 miljoen ‘vast’ in de (grond)eigendommen vermeld in onderstaande tabel ‘materiële vaste activa (strategische grondaankopen)’. De belangrijkste strategische grondeigendommen zijn:

- zonneweide Jaagweg;
- percelen aangekocht in de kavelruilen naar aaanleiding van het voormalig gebiedsontwikkelingsplan Wieringerrandmeer;
- het Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein in Anna Paulowna (RHB);
- SLP-zuid;
- percelen aangekocht in de kavelruil Zonnevanck (Bergen en Starnmeer).

Over de ontwikkelingen van deze percelen wordt jaarlijks gerapporteerd in de jaarrekening. Het krediet en de eigendommen strategische grondaankopen worden in brede zin ingezet ten behoeve van provinciale doelen. Dit kan zijn voor een agrarische structuurversterking door middel van kavelruil in bijvoorbeeld het voormalig Wieringerrandmeergebied en Noordelijke Vechtstreek, energietransitie (zonneweide Jaagweg, transformatorstation SLP-zuid) en/of (mogelijk) de woningbouwopgave (materplan wonen).

Beheer en verkoop

De provincie bezit van ca. 13.100 hectare grond. Ca. 3.100 ha van deze grond valt binnen de beheergrenzen van de provinciale (vaar)wegen en ca. 7.300 hectare grond is in beheer gegeven aan PWN en Staatsbosbeheer via beheerovereenkomsten. Van de resterende 2.700 ha grond is 2.000 ha verpacht aan in totaal ca. 225 agrariërs. Het overige deel bestaat uit water, kleine incourante percelen, bermen en overhoeken.

De provincie verhuurt ca. 800 ligplaatsen en de grond onder 26 tankstations langs provinciale wegen. Met de verhuur en verpachtingen ontving de provincie in 2021 ongeveer € 3 miljoen per jaar. Ligplaatsen en tankstations zijn in permanent beheer uitgegeven. Het overige vastgoed wordt tijdelijk beheerd in afwachting van een definitieve bestemming, verkoop, ontwikkeling of sloop.

Sinds 2017 worden percelen binnen de begrenzing van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en/of met een weidevogeldoelstelling verpacht met gebruiksbeperkingen. Deze beperkingen dragen bij aan doelstellingen ten aanzien van natuur, duurzame landbouw en biodiversiteit.

Overtollig vastgoed wordt verkocht. Het gaat hier bijvoorbeeld om vastgoed dat eerder verworven is om een provinciaal doel te realiseren, bijvoorbeeld de aanleg van een weg. Zodra dit doel gerealiseerd is kan het overtollige vastgoed verkocht worden. Indien een provinciaal project vervalt, zoals bijvoorbeeld het voormalige Wieringerrandmeer, wordt het betreffende vastgoed

ingezet of voor het realiseren van andere provinciale doelen en/of het wordt verkocht. Uitgangspunt voor verkoop is transparantie, marktconformiteit en rechtmatigheid en/of met verkoop wordt een provinciaal doel gerealiseerd. Verkoop van vastgoed gebeurt in principe op basis van een onafhankelijke taxatie. Hiervan kan worden afgeweken als het object een zodanig lage waarde heeft dat een dergelijke taxatie qua kosten de waarde van de grond overstijgt.

Verantwoording GS aan PS

Te allen tijde wordt gestreefd naar maximale transparantie ten aanzien van grondtransacties. In de begroting wordt zo goed mogelijk geraamd welke kosten en opbrengsten in enig jaar gerealiseerd worden. Hierbij gelden wel enkele kanttekeningen:

- Aan- en verkoop van grond is vaak een grillig proces dat sterk gekoppeld is aan de actuele economische situatie en is niet altijd goed te plannen of te voorspellen. Daardoor kan de realisatie afwijken van de raming.
- Zolang er onderhandeld wordt over aan- en verkoop van gronden kan vrijgeven van informatie (bijvoorbeeld ten aanzien van taxaties) de onderhandelingspositie van de provincie of derde partijen schaden. Er zal daarom zo nodig een beroep op geheimhouding worden gedaan.
- GS leggen aan PS verantwoording af over alle aan- en verkopen van grond. Vanwege de bovengenoemde kanttekeningen zal het daarbij in de praktijk ook kunnen gaan over verantwoording achteraf (met name via de jaarrekening), waarbij GS toelichten welke van de geraamde doelstellingen wel en niet zijn gehaald en waarom.

Overzicht provinciale gronden op balans

Onderstaand treft u een overzicht van de boekwaarden per 31-12-2021 van de gronden die onderdeel zijn van de materiële vaste activa.

Perceel	Boekwaarde per 31-12-2022	Oppervlakte (m2)
1. Zonneweide Jaagweg, Koggenland	€ 7.300.000	1.122.735
2. Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein, Anna Paulowna	€ 2.011.000	165.988
3. Bergweg 30, Bloemendaal (in erfpacht gegeven)	€ 225.807	3.082
4. Perceel Hoofdweg 511, Haarlemmermeer	€ 380.000	48.000
5. Percelen Wieringen (aan- en verkopen in kader van kavelruilingen)	€ 4.717.894	1.009.723
6. NW-deel SLP-zuid, Rijssenhout	€ 4.626.281	92.183
7. perceel grond aan de Horndijk, Loosdrecht	€ 170.000	70.500
8. Grasland Parallelweg, Burgerbrug	€ 1.073.952	184.730
9. Bollengrond Kolonel Sneepweg, Bergen	€ 1.071.708	67.880
10. Percelen kavelruil Zonnevanck, Starnmeer/Bergen	€ 2.674.919	479.829
11. Percelen fietspad Wierdijk, Wieringen	€ 390.846	72.875
12. Percelen kavelruil Schoorldam, Schoorl	€ 347.590	63.768
Subtotaal	**€ 24.989.998**	**3.381.293**
10. Percelen voormalig Wieringerrandmeer	€ 4.703.504	2.182.570
11. Percelen voormalige beheergrondbank Laag-Holland	€ 1.133.722	1.096.970
12. Strategische Gronden Groen (samenvoeging BBL & PASO per 31.12.2019)	€ 24.491.932	12.929.710
13. NNN eigendom	€ 18.917.187	2.224.475
Subtotaal	**€ 49.246.344**	**18.433.725**
Totalen	**€ 74.236.343**	**21.815.018**

3.7 Provinciale heffingen

Algemeen

Uit provinciale belastingen en heffingen ontstaan inkomsten, die betaald worden door de inwoners en ondernemers in onze provincie. Met provinciale belastingen en heffingen creëren wij de mogelijkheid aanvullend op onder meer de uitkering uit het provinciefonds, collectieve voorzieningen, zoals deze in de verschillende programma's zijn opgenomen, te financieren. Bij het heffen gaan wij uit van het profijtbeginsel. Uitgangspunt is dat degene die profiteert van een voorziening, voor die voorziening betaalt. Het profijtbeginsel manifesteert zich sterker bij heffingen (bijvoorbeeld leges) dan bij belastingen (bijvoorbeeld opcenten motorrijtuigenbelasting). In de paragraaf Provinciale heffingen worden de door Provinciale Staten vastgestelde beleidslijnen en te realiseren belastingopbrengsten weergegeven. Bij het heffen wordt rekening gehouden houden met interne en externe kaders en wet- en regelgeving, waaronder verschillende artikelen uit de Provinciewet (art. 222 t/m 226).

Lastendruk

Provinciale belastingen en heffingen bepalen, zij het in geringe mate, de collectieve lastendruk en zijn dus mede bepalend voor de omvang van het besteedbaar inkomen. Wettelijk mag het bedrag van provinciale belastingen en heffingen niet afhankelijk worden gesteld van het inkomen, de winst of het vermogen van de belastingplichtige.

Provinciale heffingen moeten overheidsoptreden legitimeren

Wat krijgt de burger en/of het bedrijf terug voor de betaling aan de provincie? Wij streven naar evenwicht tussen het ervaren van overheidsoptreden en de hoogte van de te betalen bijdrage. De Provinciewet bepaalt dat provinciale opcenten tot een bepaalde limiet geheven mogen worden. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat de provinciale heffingen maximaal kostendekkend mogen zijn. Bij overtreding van deze regels kan de belastingrechter bij een bezwaar- en/of beroepsprocedure de legesverordening onverbindend verklaren.

Realiseren sluitende begroting door minder uitgaven en niet door meer heffen

In het Coalitieakkoord 2019-2023 'Duurzaam doorpakken!' is aangegeven dat structurele uitgaven structureel gedekt worden en dat het tarief van de opcenten motorrijtuigenbelasting (voor het laatst verhoogd in 2009) niet wordt verhoogd. De provincie Noord-Holland blijft naar verwachting ook in 2023 de provincie met het laagste opcententarief. Een eventuele wijziging van het tarief opcenten motorrijtuigenbelastingen dient door Provinciale Staten te worden vastgesteld. De eventuele wijziging van het tarief 2023 dient vóór 1 december 2022 kenbaar te worden gemaakt bij het Ministerie van Financiën.

Kwijtscheldingsbeleid (art. 10 BBV)

Gelet op het karakter van de heffingen van de provincie Noord-Holland voert de provincie Noord-Holland het beleid om geen kwijtschelding toe te passen.

Onderbouwing per heffing

De provincie Noord-Holland kent de volgende provinciale belastingen en heffingen:

- Belastingen: betalingen voor de uitvoering van collectieve vormen van dienstverlening met een algemeen belang. De provincie kent provinciale opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. De opbrengst van deze belasting is een algemeen dekkingsmiddel;
- Heffingen: betalingen voor de uitvoering van publiekrechtelijke dienstverlening, die verband houden met collectieve voorzieningen. In de provincie Noord-Holland de grondwaterheffing;
- Leges: betalingen voor individuele dienstverlening van overheidsdiensten van publiekrechtelijke aard. De provincie Noord-Holland kent leges en overige rechten;
- Nazorgheffing: In de zogenoemde Leemtewet is op 1 april 1998 een regeling in de Wet milieubeheer opgenomen over de nazorg van operationele stortplaatsen. Dit zijn stortplaatsen waar het storten van afvalstoffen niet vóór 1 september 1996 is beëindigd.

Belastingen: opcenten motorrijtuigenbelasting

De motorrijtuigenbelasting wordt geheven over het bezit van een motorvoertuig. De heffing en inning van de motorrijtuigenbelasting, waarop de provinciale opcenten meeliften, verzorgt de belastingdienst. Bovenop de motorrijtuigenbelasting betalen houders van personenauto’s en motoren 'provinciale opcenten'. De provincies stellen het opcenten tarief vast, en zijn daarbij gehouden aan het door het Rijk bepaalde wettelijk maximum. Het huidige wettelijk maximum bedraagt voor 2022 118,4 (Provinciewet artikel 222, 2 de lid). Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met het inflatiecorrectiecijfer. Het maximum opcententarief voor 2023 wordt in augustus/september van dit jaar bekendgemaakt. Het huidige tarief (2022) in de provincie Noord-Holland bedraagt 67,9. In het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken!' is opgenomen dat het tarief opcenten motorrijtuigenbelasting niet wordt verhoogd.

De provincie Noord-Holland heft sinds 2001 het laagste opcententarief. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de tarieven opcenten per provincie. Hierbij wordt aangetekend dat de tarieven voor 2023 voorlopig zijn en gebaseerd zijn op de beschikbare informatie per ultimo mei 2022. Voor de provincie Noord-Holland is bij de berekening van de opbrengst uitgegaan van het thans geldende tarief opcenten van 67,9.

Provincie	2022	2021
Noord-Holland	67,9	67,9
Utrecht	77,5	74,9
Limburg	77,9	77,9
Noord-Brabant	79,6	78,4
Overijssel	79,9	79,9
Flevoland	82,2	81,4
Zeeland	82,3	89,1
Friesland	87,0	87,0
Gelderland	90,6	89,5
Zuid-Holland	91,8	90,4
Drenthe	92,0	92,0
Groningen	94,5	93,3
Gemiddeld	**83,6**	**83,5**

Maximum tarief	**118,4**	**116,8**

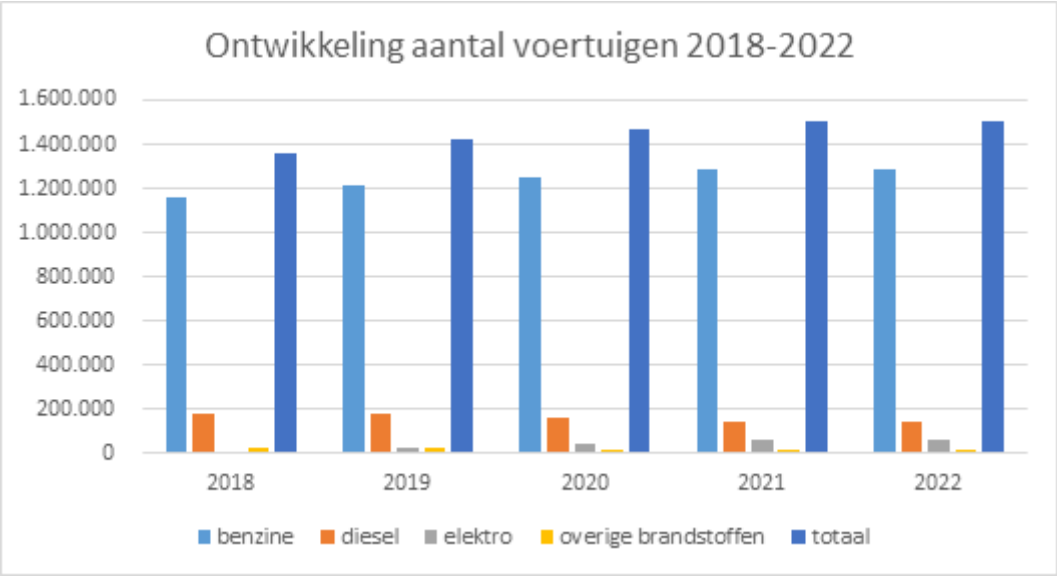
Ontwikkeling van aantal voertuigen per brandstofsoort

In de tabellen hieronder wordt voor de jaren 2018 t/m 2022 de samenstelling van de in Noord-Holland geregistreerde voertuigen gegeven. Uit de tabellen blijkt dat het totaal aantal voertuigen een jaarlijks stijgende trend toont. Daarnaast valt op dat het aandeel van zowel benzine als elektrische voertuigen blijft stijgen (zowel in absolute aantallen als in procenten). Voor diesel voertuigen zien we de laatste jaren een dalende trend.

aantal voertuigen	2018	2019	2020	2021	2022*
benzine	1.157.701	1.209.465	1.251.388	1.282.449	1.285.242
diesel	175.768	178.368	162.887	142.066	137.685
elektro	8.932	19.911	40.197	59.122	63.509
overige brandstoffen	20.000	18.866	17.818	17.327	17.314
totaal	**1.362.401**	**1.426.610**	**1.472.290**	**1.500.964**	**1.503.750**

% brandstofverbruik	2018	2019	2020	2021	2022*
benzine	85,0%	84,8%	85,0%	85,2%	85,5%
diesel	12,9%	12,5%	11,1%	10,5%	9,2%
elektro	0,7%	1,4%	2,7%	3,0%	4,2%
overige brandstoffen	1,5%	1,3%	1,2%	1,2%	1,2%
totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

*2022 betreft de verdeling op basis van de gewichtsuitdraai per 31-03-2022.



Overzicht gerealiseerde en geraamde opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting

Op basis van de gewichtsuitdraai per 1 januari 2022 wordt door de belastingdienst de zogenoemde 'theoretische' opbrengst provinciale opcenten voor 2022 verwacht van € 229,1 miljoen (personenauto's € 227,7 miljoen en motoren € 1,4 miljoen). Het Rijk stelt (hybride) elektrische auto's in de periode 2021-2024 (gedeeltelijk) volledig vrij van motorrijtuigenbelasting. De voorgestelde stimuleringsmaatregel voor het (hybride) elektrisch vervoer leidt tot een versmalling van de belastinggrondslag van de provincies.

Voorgesteld wordt om voor 2022 tot en met 2026 rekening te houden met een structurele opbrengst, van € 229,1 miljoen, waarbij gerekend is met het huidige tarief opcenten van 67,9.

Opbrengsten opcenten MRB	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Jaarrekening	223,6	226,4					
Begroting			229,1	229,1	229,1	229,1	229,1

Onderdeel van hiervoor vermelde aantallen voertuigen zijn de leasevoertuigen. Hierna zal deze categorie nader toegelicht worden.

Aantal leasevoertuigen in Noord-Holland

Sinds 2016 werkt een verandering in de provinciale belastinggrondslag (denk bijvoorbeeld aan de verhuizing van een grootwagenparkhouder/leasebedrijf naar een andere provincie) direct en egaliserend door in de verdeling van het provinciefonds. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal leasevoertuigen in Nederland en in de provincie Noord-Holland. De stijging van het aantal leasevoertuigen in 2019 is het gevolg van de verhuizing van een leasemaatschappij van de provincie Flevoland naar Noord-Holland (circa 60.000 voertuigen).

Noord-Holland	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-3-2022
GWH					
Personenauto's	90.903	166.783	154.179	161.035	161.243
Motoren	129	76	77	100	101
	91.032	**166.859**	**154.256**	**161.135**	**161.344**

Particulieren	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-3-2022
Personenauto's	32.814	41.082	51.026	56.012	56.737
Motoren	5	20	40	52	56
	32.819	**41.102**	**51.066**	**56.064**	**56.793**

Totaal	123.851	207.961	205.322	217.199	218.137

Onbenutte belastingcapaciteit

Het maximum aantal opcenten dat provincies mogen heffen wordt wettelijk vastgesteld. Dit wordt jaarlijks in de septembercirculaire van het provinciefonds gepubliceerd. Voor 2022 is dat vastgesteld op 118,4 opcenten. Uitgaande van de verwachte opbrengstraming voor 2022 van € 229,1 miljoen en het huidige opcententarief (67,9) is de opbrengst per opcent € 3,37 miljoen. Uitgaande van het maximumtarief opcenten 2022 zijnde 118,4 zijn 50,5 opcenten onbenut. De theoretische (meer)opbrengst vanwege onbenutte belastingcapaciteit bedraagt afgerond €170 miljoen.

Overzicht onbenutte belastingcapaciteit

Prognose opcenten 2022 (x € 1.000.000)	Opcenten tarief 2022	Opbrengst per opcent (x € 1.000.000)	Maximum opcenten tarief 2022	Maximale opbrengst 2022 (x € 1.000.000)	Onbenutte belastingcapaciteit 2022 (x € 1.000.000)
€ 229,10	€ 67,90	€ 3,37	€ 118,40	€ 399,00	€ 170,00

Grondwaterheffing

Sinds 1 januari 2010 is de Grondwaterheffing gebaseerd op de Waterwet. De heffing is uitsluitend bestemd voor de ten laste van de provincie komende kosten voor het grondwaterbeheer, waaronder het tegengaan van verdroging in bepaalde gebieden. In 2021 bedroeg de opbrengst van de Grondwaterheffing € 818.000,- (afgerond). Er is een voorziening ingesteld met tot doel onnodige fluctuaties van het heffingstarief tegen te gaan, tevens bedoeld om onvoorziene en ontoerekenbare schades te kunnen betalen. Heffingplichtig zijn de onttrekkers van 25.000 m³ of meer grondwater per heffingsjaar.Het tarief is vastgesteld op € 0,0085 per m³ onttrokken grondwater. Voor 2023 wordt een opbrengst geraamd van € 800.000,-.

Leges

Provincies hebben een aantal taken ter zake waarvan individuele diensten worden afgenomen door bewoners of bedrijven. Door de afnemers van zo'n dienst moeten leges worden betaald ter bekostiging van de aan deze diensten gerelateerde kosten (zoals personeels-, huisvestings- en materiaalkosten). In de tarieventabel behorende bij de legesverordening zijn voor de provincie Noord-Holland tarieven opgenomen voor onder andere het afgeven van vergunningen in het kader van de fysieke leefomgeving (Wabo), Waterwet, Wet natuurbescherming en Wegenwet.

Uitgangspunt van Provinciale Staten is dat leges voor een vergunningsaanvraag kostendekkend zijn of worden. Provinciale Staten voeren als beleid dat kostendekkendheid in eerste instantie bereikt wordt door het optimaliseren van efficiency en in tweede instantie door het verhogen van de tarieven. Dit beleid vereist inzicht in de kostenstructuur, kostenbeheersing en kostentoerekening. In december 2019 heeft u besloten dat de leges voor de vergunningsaanvragen gefaseerd in drie jaar naar een kostendekkend niveau moesten worden gebracht. Voor de berekening van de kostendekkendheid wordt in zijn algemeenheid uitgegaan van een gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. Het uurtarief van de omgevingsdienst/provincie wordt gehanteerd om de hoogte van de leges te berekenen. In de tweede helft van 2022 worden de legestarieven 2023 aan u ter vaststelling aangeboden.

Kostendekkendheid leges in 2022

De uitvoering van de vergunningverlening en handhaving is opgedragen aan de omgevingsdiensten (Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied en de regionale uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord) en is opgenomen in de lumpsum bekostiging. Het onderstaande overzicht geeft enig inzicht in de kostendekkendheid van de verschillende leges. Bij de vaststelling van de legesverordening en tarieventabel 2023 geven wij u inzicht in de geactualiseerde kosten verbonden aan de vergunningverlening. De te realiseren opbrengsten voor 2023 zijn gebaseerd op de kostendekkende tarieven en het te verwachten aantal vergunningsaanvragen dat in het komende jaar wordt ingediend.

Kostprijsberekening methode

Om de kostprijs van de diverse vergunningsaanvragen te berekenen wordt gebruik gemaakt van de Activity Based Costing method (ABC- methode). Deze methode wordt ook beschreven in de handleiding kostentoerekening 2016 van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). De ABC methode is de meest transparante methode. Bij deze methode worden alle handelingen om te komen tot een vergunning onderzocht en vervolgens vermenigvuldigd met een uurtarief van een behandelend ambtenaar bij de provincie Noord-Holland en/of de uurtarieven omgevingsdiensten. Voor de uurtarieven van de provincie wordt de tarieven gehanteerd zoals opgenomen in de "Handleiding overheidstarieven".

Bij berekening van de leges wordt uitgegaan van de gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. De onderbouwing van de kostendekkendheid wordt vastgelegd in de rapportage kostendekkendheid 2023.

Overzicht kostendekkendheid leges 2023

Tarieventabel leges	Uitvoerende organisatie	Raming baten 2023	Raming lasten 2023	Kostendekkend 2023
WABO	OD NZKG	€ 1.300.000	€ 1.300.000	100,0%
Milieuleges	OD NZKG, ODIJ	€ 500.000	€ 4.175.000	12,0%
Wegen/waterwegen	provincie Noord-Holland	€ 465.000	€ 550.000	84,5%
Waterwet	OD NZKG	€ 400.000	€ 795.000	50,3%
Wet hygiëne zwembaden	OD NHN	€ 20.000	€ 32.000	62,5%
Ontgrondingenwet	OD NZKG	€ 50.000	€ 60.000	83,3%
Wadloop	provincie Fryslân	€ 1.000	€ 37.000	2,7%
Wet Natuurbescherming*	Bij12/faunafonds	€ 300.000	€ 600.000	50,0%
Wet Natuurbescherming*	OD NHN	€ 400.000	€ 1.681.000	23,8%
Wet Luchtvaart	OD NZKG	€ 10.000	€ 39.000	25,6%
Overige	provincie Noord-Holland	€ 0	€ 0	0,0%
Totaal provinciale heffingen		**€ 3.446.000**	**€ 9.269.000**	**37,2%**

* De leges Wet Natuurbescherming (BIJ12) en Wadloop worden ontvangen bij de Uitvoerende organisatie en worden verrekend met de bijdrage die de provincie Noord-Holland moet betalen. Daarmee lopen deze baten niet via de begroting van de provincie Noord-Holland.

Voor 2023 worden de totale legesopbrengsten geraamd op circa € 3,5 miljoen.

Ontwikkelingen met betrekking tot leges

De belangrijkste ontwikkeling die is voorzien, is de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2023. Onder de Omgevingswet wordt een verschuiving ingezet van het meer met algemene regels werken en minder met vergunningplichten voor bedrijven. Ook zal het aantal bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is, licht afnemen (dit gezag gaat naar de gemeenten). Anderzijds neemt door de ruimere werkingssfeer van de Omgevingswet het aantal mogelijke situaties waarvoor leges kunnen worden geheven weer toe.

Een belangrijk punt is dat de vrijstelling van leges voor milieuvergunningen zal vervallen. Dit maakt het mogelijk voor de milieubelastende activiteiten leges te heffen. Verder zal bij de invoering van de Omgevingswet ook het Digitaal Stelsel Omgevingswet(DSO) worden ingevoerd, hetgeen moet leiden tot snellere afwikkeling van aanvragen en daarmee beperking van de ambtelijke inzet.

Tegelijk met de Omgevingswet treedt de Wet Kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) in werking. Onder de Omgevingswet wordt er een ‘knip’ gemaakt in de huidige omgevingsvergunning voor het bouwen: ruimtelijke regels (omgevingsplanactiviteit) en technische regels (bouwactiviteit). Een gevolg van de inwerkingtreding van de Wkb is dat meer bouwwerken vergunningsvrij voor de bouwactiviteit zullen zijn.

Dit alles vraagt om herziening van de legesverordening en de tarieventabel, alsmede van de herberekening van de legestarieven. In de tweede helft van 2022 wordt de legesverordening 2023 aan Provinciale Staten ter besluitvorming voorgelegd.

Nazorgheffing gesloten stortplaatsen

In de zogenoemde Leemtewet is op 1 april 1998 een regeling in de Wet milieubeheer opgenomen over de nazorg van operationele stortplaatsen. Dit zijn stortplaatsen waar het storten van afvalstoffen niet vóór 1 september 1996 is beëindigd. In de Leemtewet is bepaald dat de provincies bestuurlijk en financieel ervoor verantwoordelijk zijn dat deze stortplaatsen na sluiting geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaken. Daartoe dient eeuwigdurende nazorg plaats te vinden. Dit houdt in dat maatregelen genomen dienen te worden om bodem beschermende voorzieningen op gesloten stortplaatsen in stand te houden, te onderhouden, te herstellen en eventueel te vervangen. Voorts dienen de bodem beschermende voorzieningen regelmatig te worden geïnspecteerd en de bodem onder de stortplaats te worden onderzocht. Ter bestrijding van deze kosten is een nazorgheffing ingesteld, die wordt geheven bij de exploitanten van de operationele stortplaatsen. De jaarlijkse heffing wordt vastgelegd in een door Provinciale Staten vast te stellen tarieventabel en berekend aan de hand van het doelvermogen dat aanwezig moet zijn bij sluiting van de stortplaats en het opgebouwde kapitaal in het Nazorgfonds. De heffingen worden in het uitsluitend voor nazorg bestemde Nazorgfonds gestort. Het Nazorgfonds is een bij wet vastgestelde rechtspersoon. In het Nazorgfonds wordt een zodanig kapitaal opgebouwd, dat uit het rendement daarvan de eeuwigdurende nazorg gefinancierd kan worden. Voor het begrotingsjaar 2023 wordt vooralsnog geen opbrengst geraamd.

Opbrengsten provinciale heffingen en belastingen

Voor 2023 gaat de totale opbrengst belastingen en provinciale heffingen € 233,35 miljoen bedragen.

Belasting / Heffing	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Opcenten motorrijtuigenbelasting	218,4	223,6	226,4	229,1*	229,1
Grondwaterheffing	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8
Leges					
* WABO	2,3	1,8	2	1,2	1,3
* overige leges	0,7	0,7	1	1,8	2,15
Totaal	**222,3**	**226,9**	**230,2**	**232,9**	**233,35**

* t/m tweede begrotingswijziging 2022

4 Financiële begroting

4.1 Inleiding

Artikel 3 en de artikelen 17 t/m 23 van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bevatten de wettelijke eisen waaraan de financiële begroting en meerjarenraming moeten voldoen.

Over het algemeen is in dit hoofdstuk de volgorde van de wetsartikelen aangehouden. Om de leesbaarheid en de verbanden tussen jaren zo goed mogelijk in beeld te brengen, hebben we er voor gekozen de tabellen en toelichtingen voor het begrotingsjaar 2023 enerzijds en de meerjarenraming 2023 - 2026 anderzijds te integreren in één hoofdstuk, waarin een compleet meerjarig beeld wordt gegeven.

4.2 Meerjarenraming

4.2.1 Meerjarenraming 2023-2026

Openbaar bestuur (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	19.955	23.045	22.734	21.649	21.555	21.532
Baten	-145	-162	-59	-59	-59	-59
Saldo van baten en lasten	**19.810**	**22.883**	**22.675**	**21.590**	**21.496**	**21.473**
Storting reserves	0	2	1.000	0	0	0
Onttrekking reserves	-2.740	-215	-395	0	0	0
Resultaat	**17.070**	**22.670**	**23.280**	**21.590**	**21.496**	**21.473**

Klimaat en Milieu (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	47.895	71.226	51.727	45.529	38.559	36.955
Baten	-3.736	-3.414	-4.780	-5.135	-2.475	-2.575
Saldo van baten en lasten	**44.160**	**67.812**	**46.947**	**40.394**	**36.084**	**34.380**
Storting reserves	19.526	30.930	14.069	2.599	1.674	419
Onttrekking reserves	-13.545	-47.857	-11.163	-6.836	-2.888	-1.319
Resultaat	**50.141**	**50.885**	**49.853**	**36.157**	**34.870**	**33.480**

Ruimte en Water (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	32.172	39.924	24.328	19.078	18.578	18.606
Baten	-14.893	-17.704	-7.049	-7.115	-7.115	-7.115
Saldo van baten en lasten	**17.279**	**22.220**	**17.279**	**11.963**	**11.463**	**11.491**
Storting reserves	23.409	21.628	23.262	9.262	15.000	16.000
Onttrekking reserves	-22.237	-22.521	-16.482	-3.340	-2.360	-2.436
Resultaat	**18.450**	**21.327**	**24.059**	**17.885**	**24.103**	**25.055**

Bereikbaarheid (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	234.535	276.606	239.055	219.352	211.829	211.520
Baten	-22.576	-16.792	-21.434	-10.148	-17.299	-17.197
Saldo van baten en lasten	**211.959**	**259.813**	**217.621**	**209.204**	**194.530**	**194.323**
Storting reserves	166.107	85.294	60.245	62.642	42.859	42.609
Onttrekking reserves	-374.236	-140.254	-76.033	-65.198	-39.431	-33.539
Resultaat	**3.830**	**204.853**	**201.833**	**206.647**	**197.957**	**203.392**

Groen (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	96.445	210.123	148.110	115.336	81.807	73.464
Baten	-5.967	-38.108	-20.242	-9.171	-6.602	-985
Saldo van baten en lasten	**90.478**	**172.015**	**127.868**	**106.165**	**75.205**	**72.479**
Storting reserves	84.452	38.010	35.613	25.749	20.145	19.686
Onttrekking reserves	-50.924	-111.387	-78.901	-54.319	-29.682	-28.209
Resultaat	**124.006**	**98.638**	**84.580**	**77.595**	**65.668**	**63.956**

Economie, cultuur en welzijn (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	38.862	53.121	40.079	29.768	23.860	18.931
Baten	-2.918	-86	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	**35.944**	**53.035**	**40.079**	**29.768**	**23.860**	**18.931**
Storting reserves	21.251	16.358	15.078	9.673	9.873	5.251
Onttrekking reserves	-13.460	-26.146	-16.358	-9.958	-5.348	0
Resultaat	**43.735**	**43.247**	**38.799**	**29.483**	**28.385**	**24.182**

Economisch herstel en duurzaamheid (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	3.474	18.115	16.617	522	521	518
Baten	-257	-797	0	0	0	0
Saldo van baten en lasten	**3.217**	**17.318**	**16.617**	**522**	**521**	**518**
Storting reserves	100.000	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	-3.214	-17.425	-16.325	0	0	0
Resultaat	**100.003**	**-107**	**292**	**522**	**521**	**518**

Overzicht Financiën en bedrijfsvoering (x € 1.000)

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	58.753	94.325	102.300	114.513	124.707	135.155
Baten	-467.521	-501.369	-513.294	-533.294	-534.564	-515.943
Saldo van baten en lasten	**-408.768**	**-407.044**	**-410.994**	**-418.781**	**-409.857**	**-380.788**
Storting reserves	68.560	5.653	3.620	1.420	1.420	1.420
Onttrekking reserves	-34.914	-48.845	-28.845	-2.727	-2.407	-2.447
Resultaat	**-375.122**	**-450.235**	**-436.218**	**-420.088**	**-410.844**	**-381.815**

Totaal 2023 tot en met 2026 (bedragen x € 1.000)

Programma 1 t/m 8

	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Lasten	532.091	786.485	644.951	567.178	523.022	517.869
Baten	-518.012	-578.432	-566.858	-564.922	-568.114	-543.874
Saldo van baten en lasten	**14.079**	**208.052**	**78.093**	**2.256**	**-45.092**	**-26.005**
Storting reserves	483.304	197.875	152.887	113.116	91.589	86.051
Onttrekking reserves	-515.270	-414.650	-244.502	-142.378	-82.116	-67.950
Resultaat	**-17.887**	**-8.723**	**-13.523**	**-27.006**	**-35.620**	**-7.904**

4.2.2 Gronden waarop de ramingen zijn gebaseerd

De begroting is opgesteld met inachtneming van de voorschriften van het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Volgens het BBV is het gemodificeerd stelsel van lasten en baten van toepassing. In overeenstemming met de BBV-regelgeving is het autorisatieniveau bepaald op het totaal van de lasten en het totaal van de baten per programma. De begroting geeft in overeenstemming met de normen van het BBV een zodanig inzicht dat een verantwoord oordeel kan worden gevormd over de financiële positie en over de baten en lasten. De baten en lasten worden tenzij anders vermeld toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben.

Basis voor de ramingen in de begroting
De begroting 2023 bestaat uit de oorspronkelijke ramingen van ongewijzigd beleid met daarbij de effecten van de door uw Staten vastgestelde kaderbrief 2023. Daarnaast zijn in de begroting 2023 een aantal autonome ontwikkelingen verwerkt en een aantal onvermijdelijke ontwikkelingen meegenomen. Op deze plaats vermelden wij de meer algemene opmerkingen waarop de ramingen zijn gebaseerd.

Verantwoording subsidies
Subsidies worden geraamd in het jaar, dat deze worden toegekend. Voor meerjarige lopende projectsubsidies zijn binnen IPO-verband afspraken gemaakt met BBV en de accountants. Deze afspraken houden in dat wanneer de subsidies niet voor het eind van het jaar zijn afgerond, het restant bedrag in een reserve "Subsidieverplichtingen" beschikbaar blijft voor de restant uitbetalingen de komende jaren. Omdat wij werken met 1 operationeel doel per reserve, zullen daarvoor zo nodig meerdere reserves worden ingesteld in de loop van 2022 en gedurende het jaar 2023. Op die manier blijven per operationeel doel de lopende subsidieverplichtingen inzichtelijk.

Materiële vaste activa
Materiële vaste activa met economisch nut worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, vermeerderd met bijkomende kosten en verminderd met bijdragen van derden en cumulatieve afschrijvingen. De activa worden lineair afgeschreven. Als basis voor de berekening van de afschrijving wordt de netto aanschafwaarde gehanteerd. Na afstoting van materiële vaste activa worden boekwinsten of verliezen ten gunste of ten laste van de exploitatie verantwoord. Deze activa worden lineair afgeschreven met inachtneming van de volgende afschrijvingstermijnen

Gronden en terreinen	n.v.t.
Woonruimten	40
Bedrijfsgebouwen	40
Renovatie bedrijfsgebouwen	25
Machines, apparaten en installaties	15
Overige materiële vaste activa	3/10

Investeringen in de openbare ruimte met maatschappelijk nut betreffen voornamelijk infrastructurele werken in de openbare ruimte, zoals aanleg en reconstructie van wegen, vaarwegen, bruggen, viaducten, groen en kunstwerken. Deze worden vermeerderd met

bijkomende kosten en onder aftrek van bijdragen van derden geactiveerd. De ondergrond van deze werken wordt daarbij als integraal onderdeel van het werk beschouwd. Deze activa worden lineair afgeschreven in maximaal:

Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	50
Vaarwegen	40/80
Wegen	50
Technische installaties	5/8/15

Financiële vaste activa
Kapitaalverstrekkingen aan gemeenschappelijke regelingen en overige verbonden partijen, (overige) leningen u/g en (overige) uitzettingen worden –tenzij anders word vermeld – opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig word een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.

De onder de financiële vaste activa opgenomen deelnemingen worden tegen nominale en/of aanschafwaarde opgenomen tenzij blijkt dat de marktwaarde lager is dan de nominale c.q verkrijgingsprijs ofwel nihil is.

Reserves en voorzieningen
Reserves en voorzieningen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Uitzondering hierop is de Voorziening pensioenen (oud-) leden Gedeputeerde Staten die tegen contante waarde van de pensioenaanspraken word gewaardeerd.

Rente
De provincie rekent geen interne rente toe aan investeringen of andere activiteiten aangezien er bij ons geen sprake is van een financieringstekort.

Dividenduitkering
De provincie ontvangt dividend vanuit de deelnemingen waarin zij een aandeel heeft. De hoogte van de dividenduitkering wordt gebaseerd op berichtgeving vanuit de deelnemingen.

Dividendopbrengsten van deelnemingen worden als baten genomen op het moment waarop het dividend betaalbaar is gesteld.

Salariskosten en toerekening van organisatiekosten
De geraamde kosten voor capaciteit zijn gebaseerd op ramingen van de personele capaciteit die nodig is om de opgaven uit te voeren. De personele capaciteit bestaat uit zowel het eigen personeel als ingehuurde capaciteit. De kosten worden verantwoord in de jaarrekening op de operationele doelen en taakvelden en investeringen op basis van de bij de begroting (inclusief begrotingswijzigingen) vermelde verdeelsleutel.

Algemene uitkering en decentralisatie-uitkeringen van het provinciefonds
De raming van de inkomsten uit het provinciefonds zijn gebaseerd op de meicirculaire 2022.

4.2.3 Verklaring van aanmerkelijke verschillen

Overzicht aanmerkelijke verschillen lasten (x 1.000 euro)

Nr	Lasten per programma	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Verschil t.o.v. jaarrekening 2021	Verschil t.o.v. Begroting 2022
1	Openbaar bestuur	19.955	23.045	22.734	2.779	-311
2	Klimaat en Milieu	47.895	71.226	51.727	3.832	-19.499
3	Ruimte en Water	32.172	39.924	24.328	-7.844	-15.596
4	Bereikbaarheid	234.535	276.606	239.055	4.520	-37.550
5	Groen	96.445	210.123	148.110	51.665	-62.013
6	Economie, cultuur en welzijn	38.862	53.121	40.079	1.217	-13.042
7	Economisch herstel en duurzaamheid	3.474	18.115	16.617	13.143	-1.498
8	Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	58.753	94.325	102.300	43.548	7.975
	Totaal van de lasten	532.091	786.485	644.951	112.860	-141.534

Overzicht aanmerkelijke verschillen baten (x 1.000 euro)

Nr	Baten per programma	Rekening 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Verschil t.o.v. jaarrekening 2021	Verschil t.o.v. begroting 2022
1	Openbaar bestuur	-145	-162	-59	86	103
2	Klimaat en Milieu	-3.736	-3.414	-4.780	-1.044	-1.366
3	Ruimte en Water	-14.893	-17.704	-7.049	7.844	10.655
4	Bereikbaarheid	-22.576	-16.792	-21.434	1.142	-4.642
5	Groen	-5.967	-38.108	-20.242	-14.275	17.866
6	Economie, cultuur en welzijn	-2.918	-86		2.918	86
7	Economisch herstel en duurzaamheid	-257	-797		257	797
8	Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-467.521	-501.369	-513.294	-45.773	-11.925
	Totaal van de baten	-518.012	-578.432	-566.858	-48.846	11.574

Algemene oorzaken van verschillen

Over het algemeen zijn de verschillen tussen de jaarschijven van de vorige begroting en de huidige te verklaren aan de hand van een beperkt aantal oorzaken. Aan de lastenkant zijn de belangrijkste hiervan de variaties in uitvoering van incidentele projecten en subsidies. Deze zijn ongelijkmatig over de jaren verdeeld. Het ene jaar gebeurt slechts voorbereiding, terwijl in het volgende jaar de uitvoering van start gaat en volop wordt uitgegeven. Veel van deze projecten

dekken wij uit onze reserves. Het overzicht van stortingen en onttrekkingen dat u vindt bij de financiële tabellen geeft u hierin inzicht.

Verdere algemene oorzaken van de verschillen zijn:

- Mutaties in de kasraming van reserves als gevolg van (bijvoorbeeld) het later afrekenen van subsidies/aanvragen van voorschotten door subsidieontvangers, en vertraging in projecten;
- Mutaties in de raming van begrotingsposten gerelateerd aan de voortgang in projecten/declaratiegedrag van leveranciers;
- Voorstellen voor nieuw beleid;
- (mutaties in) specifieke uitkeringen van het Rijk;
- Verschuivingen van budgetten uit administratief technische overwegingen.

Specifieke oorzaken
De belangrijkste verklaring van verschillen tussen 2022 en 2023 is te vinden in de verwerking van de kaderbrief 2023. Daarnaast hebben zich echter ook nog ontwikkelingen voorgedaan, die in deze begroting zijn verwerkt. In de toelichting op de opbouw van de exploitatie zijn deze ontwikkeling nader gespecificeerd/toegelicht.

.

4.2.4 Presentatie van het structureel begrotingssaldo

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Saldo van baten en lasten	78.093	825	-46.698	-27.193
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-91.615	-31.033	8.855	17.435
Begrotingssaldo na bestemming	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	5.710	19.522	20.619	18.358
Structureel begrotingssaldo	**-19.233**	**-49.730**	**-58.462**	**-28.116**

4.2.5 Structureel en reëel evenwicht

Bedragen x € 1.000

2023	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie		**126.073**	**-47.980**	**78.093**
Baten		-39.010	-527.848	-566.858
	1 Openbaar bestuur	0	-59	-59
	2 Klimaat en Milieu	-2.575	-2.205	-4.780
	3 Ruimte en Water	-3.039	-4.010	-7.049
	4 Bereikbaarheid	-14.039	-7.395	-21.434
	5 Groen	-19.357	-885	-20.242
	6 Economie, cultuur en welzijn	0	0	0
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	-513.294	-513.294
Lasten		165.083	479.868	644.951
	1 Openbaar bestuur	395	22.339	22.734
	2 Klimaat en Milieu	13.219	38.508	51.727
	3 Ruimte en Water	6.313	18.015	24.328
	4 Bereikbaarheid	23.379	215.677	239.055
	5 Groen	81.305	66.805	148.110
	6 Economie, cultuur en welzijn	21.548	18.531	40.079
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	15.413	1.204	16.617
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	3.511	98.789	102.300
Totaal Reserves		**-120.362**	**28.747**	**-91.615**
Baten		-243.048	-1.454	-244.502
	1 Openbaar bestuur	-395	0	-395
	2 Klimaat en Milieu	-11.163	0	-11.163
	3 Ruimte en Water	-16.482	0	-16.482
	4 Bereikbaarheid	-75.431	-602	-76.033
	5 Groen	-78.831	-70	-78.901
	6 Economie, cultuur en welzijn	-16.358	0	-16.358
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	-16.325	0	-16.325
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-28.063	-782	-28.845
Lasten		122.686	30.201	152.887
	1 Openbaar bestuur	1.000	0	1.000
	2 Klimaat en Milieu	14.069	0	14.069

	3 Ruimte en Water	23.262	0	23.262
	4 Bereikbaarheid	60.245	0	60.245
	5 Groen	11.883	23.730	35.613
	6 Economie, cultuur en welzijn	10.027	5.051	15.078
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	2.200	1.420	3.620
Eindtotaal		**5.710**	**-19.233**	**-13.523**

Bedragen x € 1.000

2024	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie		**68.407**	**-67.582**	**825**
Baten		-18.559	-546.363	-564.922
	1 Openbaar bestuur	0	-59	-59
	2 Klimaat en Milieu	-2.825	-2.310	-5.135
	3 Ruimte en Water	-3.000	-4.115	-7.115
	4 Bereikbaarheid	-4.448	-5.700	-10.148
	5 Groen	-8.286	-885	-9.171
	6 Economie, cultuur en welzijn	0	0	0
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	-533.294	-533.294
Lasten		86.966	478.781	565.747
	1 Openbaar bestuur	11	21.638	21.649
	2 Klimaat en Milieu	9.023	36.506	45.529
	3 Ruimte en Water	3.022	16.056	19.078
	4 Bereikbaarheid	11.099	208.253	219.352
	5 Groen	50.315	65.021	115.336
	6 Economie, cultuur en welzijn	10.078	19.690	29.768
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	16	506	522
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	3.402	111.111	114.513
Totaal Reserves		**-48.885**	**17.852**	**-31.033**
Baten		-138.529	-3.849	-142.378
	1 Openbaar bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en Milieu	-6.836	0	-6.836
	3 Ruimte en Water	-3.340	0	-3.340
	4 Bereikbaarheid	-62.249	-2.949	-65.198
	5 Groen	-54.201	-118	-54.319

	6	Economie, cultuur en welzijn	-9.958	0	-9.958
	7	Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8	Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-1.945	-782	-2.727
Lasten			89.644	21.701	111.345
	1	Openbaar bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en Milieu	2.599	0	2.599
	3	Ruimte en Water	9.262	0	9.262
	4	Bereikbaarheid	62.642	0	62.642
	5	Groen	9.019	16.730	25.749
	6	Economie, cultuur en welzijn	6.122	3.551	9.673
	7	Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8	Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	1.420	1.420
Eindtotaal			**19.522**	**-49.730**	**-30.209**

Bedragen x € 1.000

2025		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**27.504**	**-74.202**	**-46.698**
Baten			-22.523	-545.591	-568.114
	1	Openbaar bestuur	0	-59	-59
	2	Klimaat en Milieu	0	-2.475	-2.475
	3	Ruimte en Water	-3.000	-4.115	-7.115
	4	Bereikbaarheid	-13.906	-3.393	-17.299
	5	Groen	-5.617	-985	-6.602
	6	Economie, cultuur en welzijn	0	0	0
	7	Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8	Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	-534.564	-534.564
Lasten			50.027	471.389	521.416
	1	Openbaar bestuur	11	21.544	21.555
	2	Klimaat en Milieu	2.201	36.358	38.559
	3	Ruimte en Water	3.053	15.525	18.578
	4	Bereikbaarheid	18.946	192.883	211.829
	5	Groen	16.716	65.091	81.807
	6	Economie, cultuur en welzijn	5.688	18.172	23.860
	7	Economisch herstel en duurzaamheid	16	505	521
	8	Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	3.396	121.311	124.707
Totaal Reserves			**-6.885**	**15.740**	**8.855**

Baten		-77.905	-4.211	-82.116
	1 Openbaar bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en Milieu	-2.888	0	-2.888
	3 Ruimte en Water	-2.360	0	-2.360
	4 Bereikbaarheid	-36.120	-3.311	-39.431
	5 Groen	-29.564	-118	-29.682
	6 Economie, cultuur en welzijn	-5.348	0	-5.348
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-1.625	-782	-2.407
Lasten		71.020	19.951	90.971
	1 Openbaar bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en Milieu	1.674	0	1.674
	3 Ruimte en Water	15.000	0	15.000
	4 Bereikbaarheid	42.859	0	42.859
	5 Groen	5.165	14.980	20.145
	6 Economie, cultuur en welzijn	6.322	3.551	9.873
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	1.420	1.420
Eindtotaal		**20.619**	**-58.462**	**-37.844**

Bedragen x € 1.000

2026	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie		**16.993**	**-44.186**	**-27.193**
Baten		-16.504	-527.370	-543.874
	1 Openbaar bestuur	0	-59	-59
	2 Klimaat en Milieu	0	-2.575	-2.575
	3 Ruimte en Water	-3.000	-4.115	-7.115
	4 Bereikbaarheid	-13.504	-3.693	-17.197
	5 Groen	0	-985	-985
	6 Economie, cultuur en welzijn	0	0	0
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	-515.943	-515.943
Lasten		33.497	483.184	516.681
	1 Openbaar bestuur	11	21.521	21.532
	2 Klimaat en Milieu	631	36.324	36.955
	3 Ruimte en Water	3.142	15.464	18.606

	4 Bereikbaarheid	15.969	195.551	211.520
	5 Groen	9.574	63.890	73.464
	6 Economie, cultuur en welzijn	771	18.160	18.931
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	16	502	518
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	3.383	131.772	135.155
Totaal Reserves		**1.365**	**16.070**	**17.435**
Baten		-63.569	-4.381	-67.950
	1 Openbaar bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en Milieu	-1.319	0	-1.319
	3 Ruimte en Water	-2.436	0	-2.436
	4 Bereikbaarheid	-30.058	-3.481	-33.539
	5 Groen	-28.091	-118	-28.209
	6 Economie, cultuur en welzijn	0	0	0
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	-1.665	-782	-2.447
Lasten		64.934	20.451	85.385
	1 Openbaar bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en Milieu	419	0	419
	3 Ruimte en Water	16.000	0	16.000
	4 Bereikbaarheid	42.609	0	42.609
	5 Groen	4.206	15.480	19.686
	6 Economie, cultuur en welzijn	1.700	3.551	5.251
	7 Economisch herstel en duurzaamheid	0	0	0
	8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering	0	1.420	1.420
Eindtotaal		**18.358**	**-28.116**	**-9.759**

Structurele stortingen in reserves

Structurele stortingen in reserves (bedragen x € 1.000)

OD	Onderwerp	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
5.1.1	Resv. Groen	23.730	16.730	14.980	15.480
6.4.1	Resv. Monumenten	5.051	3.551	3.551	3.551
8.1.8	Resv. Bedrijfsvoerin	1.420	1.420	1.420	1.420
Eindtotaal		**30.201**	**21.701**	**19.951**	**20.451**

Structurele onttrekkingen aan de reserves

Structurele onttrekkingen aan de reserves (bedragen x € 1.000)

OD	Onderwerp	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
4.4.4	Resv. Kapitaallasten OV	-58	-1.652	-1.952	-1.952
4.4.4	Resv. Kapitaallasten Wegen	-141	-609	-671	-841
4.4.7	Resv. Kapitaallasten innovatieprojecten	-403	-688	-688	-688
5.1.1	Resv. Kapitaallasten Groen	-70	-118	-118	-118
8.1.8	Resv. Huisvesting	-782	-782	-782	-782
Eindtotaal		**-1.454**	**-3.849**	**-4.211**	**-4.381**

4.2.6 EMU saldo

Het EMU-saldo is het saldo van inkomsten en uitgaven met derden (dus geen afschrijvingen, waardemutaties, etc.) van de provincie Noord-Holland. In het BBV is voorgeschreven dat de provincies het EMU saldo opnemen in de begroting en de jaarstukken. Het EMU-saldo geeft een indicatie voor de ontwikkeling van de liquiditeits- en financiële positie (eigen vermogen en schulden).

	Omschrijving	Begroting 2022*	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
		x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000	x € 1.000
(0)	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-208.052	-78.093	1.267	48.346	28.891
(1)	Mutatie (im)materiële vaste activa	68.275	95.893	128.693	45.109	-18.877
(2)	Mutatie voorzieningen	330	333	308	283	258
(3)	Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	-	-	-	-	-
(4)	Verwachte boekwinst/verlies bij de verkoop van financiële vaste activa en (im)materiële vaste activa, alsmede de afwaardering van financiële vaste activa	-	-	-	-	-
(0-1+2-3-4)	**EMU saldo**	**-275.997**	**-173.653**	**-127.118**	**3.520**	**48.026**

* t/m Tweede begrotingswijziging 2022

4.3 Uiteenzetting financiële positie

4.3.1 Opbouw van het begrotingssaldo

4.3.1.1 Opbouw exploitatie

De wijzigingen in deze begroting ten opzichte van de ontwerpbegroting zijn voornamelijk het gevolg van de verwerking van de financiële kaders en de voorstellen zoals geschetst in de kaderbrief 2023. Deze begroting bevat echter ook een aantal nieuwe ontwikkelingen. Het betreffen met name exogene en onvermijdelijke bijstellingen. De mutaties die nieuw zijn in deze begroting zijn hieronder nader gespecificeerd en deze worden onder de tabel toegelicht.

Totaaloverzicht nieuwe mutaties begroting 2022 – 2025 (bedragen x € 1.000)

Operationeel doel en toelichting begrotingsmutatie (Bedragen x € 1.000)	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
1.1.1 Functioneren van Provinciale Staten faciliteren Door het tekort aan personeel bij ons oude cateraar waren wij genoodzaakt om van cateraar te wijzigen. Daarbij zijn het aantal bijeenkomsten gestegen en de prijs per verzorgde dag is gestegen.	80	80	80	80
1.2.3 Rijstaken commissaris van de koning uitvoeren Als provincie vinden we het wenselijk om het historisch besef en de bewustwording rondom thema's als vrijheid, veiligheid en discriminatie in de provincie te stimuleren. Daarom is in 2022 een subsidieregeling vastgesteld waarmee de provincie activiteiten ondersteunt die zijn gericht op herdenken, koesteren en vieren van markerende gebeurtenissen en/of personen uit de geschiedenis van Noord-Holland. Er is in 2022 groot beroep gedaan op deze regeling en hebben geconcludeerd dat de huidige subsidieplafond niet toereikend is en verhogen op basis hiervan het subsidieplafond.	80	80	80	80
2.2.1 VTH taken uitvoeren en coördineren Bij de kaderbrief zijn 2025 middelen aangevraagd voor het uitvoeren van de VTH-taken, transitie naar groen staal en gezondheidsonderzoeken. Echter de inzet voor het uitvoeringsprogramma Tata 2020-2022 Roadmap Plus/ ZZS/ kwartiermakers groenstaal omgevingsdienst zal ook na 2025 nodig zijn.				339
3.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen Actualisatie verkopen strategische grond groen en beheer onroerend goed.	-33	35	126	126
4.1.1 Mobiliteitsbeleid opstellen Bijstelling IPO bijdrage	-37	-	-	-
4.1.2 Mobiliteitsbeleid uitvoeren Terugbetaling van het verleende voorschot aan MRA-E.	-84	-	-	-

4.3.1 Netwerkmanagement en verkeerskundige beheer uitvoeren Er wordt in de begroting structureel € 32.000 bijgenaamd voor i.v.m. hogere brandstofkosten.	32	32	32	32
6.1.1 Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen Op 8 juli 2021 heeft de AVA het principebesluit genomen de RON NV te ontbinden, leningen zijn ondertussen ingelost bij de BNG daarmee komt de borgtochtprovisie Bedrijventerrein Westzaan Noord CV te vervallen.	48	48	48	112
6.1.3 Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen De subsidieregeling omtrent campusvorming (een centraal sturingsinstrument vastgesteld in de Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs 2021-2023, door GS op 30 november 2021) is verschoven naar 2023. Ook in 2023 zijn hier gelden voor gereserveerd. Er is gekozen om hiervoor 1 regeling op te stellen en de regeling in zijn geheel in 2023 te laten lopen.	565	-	-	-
Uitkering provinciefonds De opbrengsten uit het provinciefonds zijn bijgesteld op basis van de meicirculaire 2022, hogere accressen zorgen voor een hogere uitkering.	-15.069	-22.127	-13.363	-707
8.1.3 Dividend Het verwachte dividend van PWN wordt verlaagd.	630	630	630	630
8.1.4 Financieringsfunctie De rentebaten zijn geactualiseerd. Het betreft diverse kleinere wijzigingen.	-12	-11	-11	-11
8.1.7 Vennootschapsbelasting Op basis van de geactualiseerde winstverwachting van Polanenpark is de te betalen vennootschapsbelasting bijgesteld.	1.077	-	-	-
8.1.8 Overhead In de meicirculaire van het provinciefonds is € 72.000 extra opbrengst toegekend voor 2023 in het kader van de Wet Open Overheid.	72	-	-	-
8.2.1 Stelposten Bij de Kaderbrief 2023 is de stelpost opgehoogd voor prijsstijgingen als gevolg van de inflatie. Op basis van recentere gegevens blijkt dat de inflatie hoger uitvalt dan eerder werd verwacht.	9.032	9.068	9.099	9.131
8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren De kosten in verband met de nazorg van de vliegramp nemen af.	-15	-15	-15	-15
Diverse operationele doelen De kapitaallasten zijn opnieuw berekend en geactualiseerd op basis van de verwachte opleverdata van projecten. De bijstelling in deze begroting wordt veroorzaakt door een verschuiving van de opleverdatum van een aantal projecten naar latere jaren. Omdat de provincie, conform de financiële verordening, start met afschrijven in het jaar na oplevering van een project leidt dit tot verschuivingen in de begrote	-1.611	-279	1.150	2.401

kapitaallasten per jaar.				
Diverse operationele doelen De verwachte opbrengsten uit leges zijn geactualiseerd. Deze inkomsten zijn verspreid over meerdere operationeel doelen. De volgende oorzaken leiden tot een verlaging van de begrote leges opbrengsten; • De legesopbrengsten WABO worden naar beneden gesteld. De begroting is gebaseerd op het aantal verwachte aanvragen zoals die door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is opgegeven. • De begrote leges worden omhoog bijgesteld als gevolg van de meer kostendekkende tarieven voor met name de leges wegen- en vaarwegen.	370	260	145	95
Totaal mutatie begroting 2023	**-4.875**	**-12.199**	**-1.999**	**12.293**

Verloop begrotingssaldo

Begrotingssaldo conform kaderbrief 2023	**-8.648**	**-18.010**	**-35.845**	**-22.052**
Mutaties begroting 2023	**-4.875**	**-12.199**	**-1.999**	**12.293**
Begrotingssaldo 2023	**-13.523**	**-30.209**	**-37.844**	**-9.759**

4.3.1.2 Geprognotiseerde balans

Geprognosticeerde balans (bedragen x € 1.000	**31-12-2022**	**31-12-2023**	**31-12-2024**	**31-12-2025**	**31-12-2026**
Activa					
Immateriële activa	-	-	-	-	-
Materiële activa (investeringen)	981.397	1.077.236	1.205.929	1.251.038	1.232.161
Economisch nut	*149.186*	*153.582*	*154.297*	*164.095*	*177.374*
Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*832.211*	*923.654*	*1.051.632*	*1.086.943*	*1.054.787*
Financiële vaste activa	265.210	280.210	295.210	309.210	314.210
Kapitaalverstrekkingen	*165.905*	*180.905*	*195.905*	*209.905*	*214.905*
Verstrekte langlopende leningen	*99.305*	*99.305*	*99.305*	*99.305*	*99.305*
Vlottende activa					
Voorraden	*5.000*	5.000	5.000	5.000	5.000
Uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	*142.000*	53.000	25.000	25.000	25.000
Liquide middelen	*900*	500	300	300	300

	Overlopende activa	*30.000*	29.000	28.000	28.000	28.000
	Activa	1.424.507	1.444.946	1.559.439	1.618.548	1.604.671
Passiva						
	Algemene reserves	163.106	139.151	139.151	139.151	139.151
	Bestemmingsreserves	683.468	615.808	584.775	593.628	611.065
	Voorzieningen	22.202	22.535	22.843	23.127	23.384
	Vaste Schuld	0	34.000	113.000	180.000	180.000
	Netto-vlottende schulden	20.000	18.000	16.000	16.000	16.000
	Overlopende passiva	535.731	615.452	683.670	666.642	635.071
	Passiva	1.424.507	1.444.946	1.559.439	1.618.548	1.604.671

4.3.2 Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen

Onderstaand overzicht geeft de verplichtingen die de provincie heeft ten aanzien van arbeidskosten die jaarlijks een beslag leggen op de begroting weer. Het gaat hier om verplichtingen die in een jaar ontstaan en in latere jaren tot uitbetaling komen, maar niet op de balans zijn opgenomen.

Jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen (Bedragen x €1.000)	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Vakantiedagen	-	-	-	-
Wachtgelden en aanvullende uitkeringen invaliditeit	-	-	-	-
Werkloosheidsuitkeringen				
* overige werkloosheidsuitkeringen	€ 132	€ 22	€ 2	€ 2
Totaal	**€ 132**	**€ 22**	**€ 2**	**€ 2**

Toelichting

Vakantiegelden
Door de invoering van het individueel keuzebudget (voortkomend uit de cao) worden vakantiegelden in het lopende jaar volledig uitbetaald.

Wachtgelden en aanvullende uitkeringen invaliditeit
De Statenleden zijn buiten beschouwing gelaten conform artikel 44, lid 3 van het BBV.

Werkloosheidsuitkeringen
Het betreft hier de voormalige medewerkers die op dit moment maandelijks een uitkering ontvangen van het UWV en/of Loyalis.

4.3.3 Investeringen

In de tabel 4.3.3 zijn de netto investeringen van de materiële vaste activa en de financiële vaste activa apart weergegeven. Omdat de provincie geen immateriële vaste activa heeft staan deze niet in dit overzicht. De opgenomen bedragen zijn het saldo van de bruto investeringen, de desinvesteringen en bijdragen van derden.

Bedragen x € 1.000	Overzicht van netto investeringen per programma	2023	2024	2025	2026
Programma	**Lopende investeringen:**				
	Materiële vaste activa				
	Investeringen met een economisch nut				
5	Gronden NNN	7.000	7.500	14.500	16.000
3	Beheergrondbank Laag-Holland	-	-	-	-
4	Steunpunten voor dagelijks beheer (vaar)wegen	679	5.598	6	-
	Investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut				
4	Investeringen provinciale infrastructuur	52.250	73.928	15.167	-
4	Groenprojecten	1.966	-	-	-
4	Innovatieve duurzame infra	1.244	-	-	-
4	Investeringen Openbaar Vervoer	20.617	14.599	-	-
4	DVM (intelligente verkeerslichten)		4.515		
4	Vervangingsinvesteringen wegen PMO	27.247	34.396	10.076	-
4	Vervangingsinvesteringen vaarwegen PMO	-	14.746	204	2.277
4	PMO kunstwerken	3.366		37.741	
	Totaal Materiële vaste activa	**114.369**	**155.282**	**77.694**	**18.277**
	Financiële vaste activa				
6	ROM Regio BV	5.000	5.000	5.000	5.000
3	Participatiefonds deelnemingen Duurzame Energie	10.000	10.000	9.000	-
	Totaal financiële vaste activa	**15.000**	**15.000**	**14.000**	**5.000**
	Totaal netto investeringen	**129.369**	**170.282**	**91.694**	**23.277**

4.3.4 Activa

4.3.4.1 Staat van geactiveerde immateriële en materiële investeringen (art. 34, 35 een 52)

Omschrijving van de investeringen (bedragen x € 1.000)	Boekwaarde per 01-01-2023	Netto investeringen 2023	Desinvesteringen 2023	Afwaarderingen 2023	Afschrijving 2023	Boekwaarde per 31-12-2023
1. Immateriële activa						
Bijdragen aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-	-
Totaal immateriële activa	-	-	-	-	-	-
2. materiële vaste activa						
A. Investeringen met een economisch nut	**149.186**	**7.679**	**-**	**-**	**3.283-**	**153.582**
- Gronden en terreinen	91.874	7.000	-	-	-	98.874
- Bedrijfsgebouwen	57.312	679	-	-	3.283-	54.708
B. Investeringen in openbare ruimte met een						
maatschappelijk nut	**832.211**	**106.690**	**-**	**-**	**15.247-**	**923.654**
- Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	832.211	106.690	-	-	15.247-	923.654
Totaal materiële vaste activa	**981.397**	**114.369**	**-**	**-**	**18.530-**	**1.077.236**
Totaal geactiveerde investeringen	**981.397**	**114.369**	**-**	**-**	**18.530-**	**1.077.236**

4.3.4.2 Staat van geactiveerde kapitaalverstrekkingen aan deelnemingen van bijdragen aan activa in eigendom van derden (art. 36)

	Omschrijving van de investeringen (bedragen x € 1.000)	Boekwaarde per 01-01-2023	Investeringen in 2023	Desinvesteringen in 2023	Herwaardering in 2023	Afschrijvingen in 2023	Boekwaarde per 31-12-2023
A.	**Kapitaalverstrekkingen aan:**						
	- deelnemingen	165.912	15.000	-	-	-	180.912
B.	**Leningen aan:**						
	- openbare lichamen	33.200	-	-	-	-	33.200
	- deelnemingen	56.214					56.214
C.	**Overige langlopende leningen**	9.891	-		-	-	9.891
	Totaal financiële vaste activa	**265.217**	**15.000**	-	-	-	**280.217**

4.3.5 Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit capaciteitskosten en directe kosten.Tabel 4.3.5 geeft de totale kapitaallasten per onderdeel weer zoals ze voor de jaren 2023 tot en met 2026 in de begroting staan geraamd.

Omschrijving	2023	2024	2025	2026
A. Capaciteitskosten				
Grond Houtplein	-	-	-	-
Renovatie Houtplein	1.643	1.643	1.643	1.643
Nieuwbouw Dreef	557	557	557	557
Totaal A	2.200	2.200	2.200	2.200
B. Directe kosten				
Parkeergarage Dreef	407	407	407	407
Aanleg van provinciale wegen	8.238	9.959	11.824	11.958
Projecten gedekt uit de reserve kapitaallasten wegen	141	609	671	840
Vervangingsinvesteringen wegen PMO	2.937	3.836	4.868	5.100
Vervangingsinvesteringen Kunstwerken	269	1.993	2.146	4.662
DVM (intelligente verkeerslichten)	67	67	368	368
Duurzame infrastuctuur	403	688	688	688
Steunpunten B&U	397	489	821	835
Stelposten Bereikbaarheid	720	1.768	3.276	4.774
Vervangingsinvesteringen vaarwegen PMO	1.785	1.785	2.174	2.179
Investeringen OV	321	502	556	556
Vast onderhoud wegen	50	50	50	50
Onderhoud tunnels/aquaducten	188	188	188	188
Projecten gedekt uit de reserve kapitaallasten OV	58	1.652	1.952	1.952
Investeringen Groen (reserve kapitaallasten)	70	118	118	118
Archeologie opdrachten	279	279	279	279

4.3.6 Financiering

4.3.6.1 Overzicht van het renteresultaat

In tabel 4.3.6.1 is het renteresultaat opgenomen. Het renteresultaat bestaat uit het saldo van de ontvangen rente van de verstrekte langlopende leningen en de verwachte te betalen rente op het vreemd vermogen. Hiervan is naar verwachting sprake vanaf 2023. In tabel 4.4.1 van deze begroting is een overzicht opgenomen van de verstrekte langlopende leningen in 2023.

	Renteresultaat (x € 1.000)	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
	De externe rentelasten over de korte en lange				
A.	Financiering	286	1.070	1.800	1.800
B.	De externe rentebaten	1.844	1.976	1.976	1.976
	Totaal door te rekenen externe rente	-1.558	-906	-176	-176
	De rente die aan de grondexploitatie moet worden				
C.	Doorberekend	-	-	-	-
	De rente van projectfinanciering die aan het				
	betreffende taakveld moeten worden toegerekend	-	-	-	-
	Saldo door te rekenen externe rente	-1.558	-906	-176	-176
D1.	Rente over eigen vermogen	-	-	-	-
D2.	Rente over voorzieningen	-	-	-	-
	De aan taakvelden (programma's inclusief overzicht	-1.558	-906	-176	-176
	Overhead) toegerekende rente (renteomslag)				
E.	De werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief				
	overhead) toegerekende rente (renteomslag)	-	-	-	-
F.	Renteresultaat op het taakveld treasury	-1.558	-906	-176	-176

4.3.6.2 Staat van investeringen en financiering

Bedragen x € 1.000		Begin 2023	Vermeerderingen 2023	Verminderingen 2023	Afschrijvingen 2023	Eind 2023
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*149.186*	*7.679*		*3.283*	*153.582*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*832.211*	*106.690*	-	*15.247*	*923.654*
	Financiële vaste activa					
	Deelnemingen	*165.905*	*15.000*	-	-	*180.905*
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden					-
	Verstrekte langlopende leningen	99.305	-	-	-	*99.305*
	Activa	**1.246.607**	**129.369**	-	**18.530**	**1.357.446**
Passiva						
	Algemene reserves	163.106	2.200	26.155	-	139.151
	Bestemmingsreserves	683.468	150.687	218.347	-	615.808
	Voorzieningen	22.202	783	450	-	22.535
	Vreemd vermogen	-	34.000	-	-	34.000
	Passiva	**868.776**	**187.670**	**244.952**	-	**811.494**

Bedragen x € 1.000		Begin 2024	Vermeerderingen 2024	Verminderingen 2024	Afschrijvingen 2024	Eind 2024
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*153.582*	*13.098*		*12.384*	*154.296*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*923.654*	*142.184*		*14.206*	*1.051.632*
	Financiële vaste activa					

	Deelnemingen	*180.905*	*15.000*	-	-	*195.905*
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-
	Verstrekte langlopende leningen	99.305	-	-	-	*99.305*
	Activa	1.357.446	170.282	-	26.590	1.501.138
Passiva						
	Algemene reserves	139.151	-	-	-	139.151
	Bestemmingsreserves	615.808	111.345	142.378	-	584.775
	Voorzieningen	22.535	783	475	-	22.843
	Vreemd vermogen	34.000	79.000	-	-	113.000
	Passiva	811.494	191.128	142.853	-	859.769
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-545.952**				**-641.369**

Bedragen x € 1.000		**Begin 2025**	**Vermeerderingen 2025**	**Verminderingen 2025**	**Afschrijvingen 2025**	**Eind 2025**
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*154.296*	*14.507*	-	*4.708*	164.095
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.051.632*	*63.189*	-	*27.878*	1.086.943
	Financiële vaste activa					
	Deelnemingen	*195.905*	*14.000*	-	-	209.905
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-
	Verstrekte langlopende leningen	99.305	-	-	-	99.305
	Activa	1.501.138	91.696	-	32.586	1.560.248
Passiva						
	Algemene reserves	139.151				139.151
	Bestemmingsreserves	584.775	90.971	82.116		593.630

	Voorzieningen	22.843	783	500		23.126
	Vreemd vermogen	113.000	67.000			180.000
	Passiva	859.769	158.754	82.616	-	935.907
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-641.369**	**67.058**	**82.616**	**-32.586**	**-624.341**

Bedragen x € 1.000		**Begin 2026**	**Vermeerderingen 2026**	**Verminderingen 2026**	**Afschrijvingen 2026**	**Eind 2026**
Activa						
	Immateriële activa	-	-	-	-	-
	Materiële activa (investeringen)					
	Economisch nut	*164.095*	*16.000*		*2.721*	177.374
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.086.943*	*2.277*		*34.433*	1.054.787
	Financiële vaste activa					
	Deelnemingen	*209.905*	*5.000*	-	-	214.905
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-
	Verstrekte langlopende leningen	99.305	-	-	-	99.305
	Activa	1.560.248	23.277	-	37.154	1.546.371
Passiva						
	Algemene reserves	139.151	-	-	-	139.151
	Bestemmingsreserves	593.630	85.385	67.950	-	611.065
	Voorzieningen	23.126	783	525	-	23.384
	Vreemd Vermogen	180.000	-	-	-	180.000
	Passiva	935.907	86.168	68.475	-	953.600
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-624.341**				**-592.771**

4.3.7 Stand en mutaties van reserves

4.3.7.1 Staat van het verloop van de reserves (art. 54)

2023

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2022	Storting	Over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	Over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
8.2.5	Algemene reserve	163.106	-	2.200	-	-26.155	-	-	139.151
	Totaal algemene reserves	**163.106**	**-**	**2.200**	**-**	**-26.155**	**-**	**-**	**139.151**
	Programma 1 Openbaar bestuur								
1.4.2	Cofinanciering Europese projecten	1.665	-	1.000	-	-199	-	-196	2.270
	Programma 2 Klimaat en Milieu								
2.2.3	Reserve Bodemsanering	18.871	-	319	-	-3.060	-	-	16.130
2.1.3	Rerserve Energietransitie	15.901	-	3.967	-	-1.616	-	-	18.252
2.1.4	Reserve Circulaire economie	775	-	350	-	-890	-	-	235
2.2.2	Reserve Verduurzaming Bestaande Woningvoorraad	-	-		-		-	-	-
2.2.2	Reserve Gezonde Leefomgeving	5.704	-	3.300	-	-3.467	-	-	5.537
2.1.1	Reserve duurzame electriciteit	4.597	-	2.867	-	-1.380	-	-	6.084
2.1.2	Reserve Warmte transitie	841	-	3.267	-	-750	-	-	3.358
									-

	Programma 3 Ruimte en Water								-
3.4.2	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen en Kustontwikkeling	23.607	-	-	-	-425	-	-155	23.027
3.5.3	Reserve Waterrecreatie	2.858	-	1.562	-	-1.393	-	-	3.027
3.2.1	Reserve OV Knooppunten	11.109	-	5.000	-	-680	-8.000	-	7.429
3.2.3	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	2.767	-	-	-	-1.000	-	-	1.767
3.2.4	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	341	-	-	-	-	-	-	341
3.3.1	Reserve Woonbeleid	2.950	-	-	-	-750	-	-	2.200
3.3.2	Reserve Woningbouw	4.019		1.200	-	-1.145	-	-	4.074
3.4.3	Reserve Klimaatadaptatie	861	-	1.500	-	-1.503	-	-131	727
3.2.3	Reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	-	-	-	-	-	-	-	-
3.2.5	Reserve Waardevermindering grond Groen	16.693	-	-	6.000	-	-	-	22.693
3.2.4	Reserve subsidie Bloemendalerpolder	1.112	-	-	-	-840	-	-	272
3.2.1	Reserve subsidie OV-fonds	10.500	-	-	8.000	-175	-	-	18.325
3.3.2	Reserve Woningbouw subsidies	2.546	-	-	-	-285	-	-	2.261
									-
	Programma 4 Bereikbaarheid								-
4.1.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	1.759	-	-	205	-1.410	-	-	554
4.1.2	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	64.321	-	8.935	-	-17.640	-205	-25	55.386
4.4.2	Reserve Ontwikkelen Profinciale Infrastructuur	120.714	-	20.074	-	-1.866	-	-	138.922
4.4.5	Reserve Groot onderhoud wegen	20.928	-	20.186	2.600	-30.016		-1.400	12.298
4.4.4	Reserve Investeringen Wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4.6	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	3.922	-	8.178	-	-5.588	-2.600	-1.710	2.202
4.4.7	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	10.174	-	-	-	-4.146	-	-	6.028

4.2.1	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	14.040	-	67	-	-8.825	-	-	5.282
4.1.2	Reserve Verleende subsidies OD 4.1.2	3.329	-	-	-	-	-	-	3.329
	Programma 5 **Groen**								-
5.1.1	Reserve Groen	83.632	-	23.730	-	-42.512	-10.000	-	54.850
5.1.2	Reserve Groene Uitweg	8.839	-	107	-	-4.311	-205	-	4.430
5.1.3	Reserve Oostelijke Vechtplassen	13.017		58	4.000	-10.255	-	-	6.820
5.1.4	Reserve Laag Holland	3.561	-	-	-	-2.454	-	-	1.107
5.3.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	3.094	-	2.000	-	-5.094	-	-	-
5.3.2	Reserve Landschap	-	-	4.000	-	-2.850	-1.150	-	-
5.1.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen Groen, OD 5.1.1	-	-	-	-	-	-	0	-
	Programma 6 **Economie, Cultuur en Welzijn**								-
6.1.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	1.424	-	2.500	-	-2.549	-	-	1.375
6.1.2	Reserve MKB Innovatie-instrumenten	8.775	-	5.672	-	-5.593	-	-	8.854
6.1.4	Reserve Duurzame Landbouw	-	-		-		-	-	-
6.1.5	Reserve Europese Landbouwprojecten	3.765	-	500	-	-719	-	-	3.546
6.4.1	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	2.603	-	5.051	-	-5.897	-	-	1.757
6.4.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	6.557	-	-	1.355	-1.600	-	-	6.312
	Programma 7 **Economisch herstel en Duurzaamheid**								-
7.1.1	Reserve Economisch herstel en Duurzaamheid	79.361	-	-	-	-16.325	-	0	63.036

	Programma 8 Overzicht Financiën en Bedrijfsvoering								-
8.1.8	Reserve Bedrijfsvoering	12.548	-	1.420	-	-1.908	-	-	12.060
8.2.3	Reserve GO-gelden	-	-	-	-	-	-	-	-
8.1.8	Reserve Huisvesting	12.177	-	-	-	-782	-	0	11.395
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
3.2.3	Reserve Dekking kap.lasten invest.Haven (Progr. 3)	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen (Progr. 4)	14.376	-	-	-	-141	-	-	14.235
4.4.4	Reserve Kapitaallasten OV (Progr. 4)	50.785	-	-	-	-58	-	-	50.727
4.4.7	Reserve Kapitaallasten Innovatieve projecten	7.921	-	-	-	-403	-	-	7.518
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen (Progr. 5)	4.127	-	1.718	-	-70	-	-	5.775
	Totaal Bestemmingsreserves	683.467	-	128.528	22.160	-192.570	-22.160	-3.617	615.808
	Totaal Reserves	**846.573**	-	**130.728**	**22.160**	**-218.725**	**-22.160**	**-3.617**	**754.959**

2024

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2023	Storting	Over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	Over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
8.2.5	Algemene reserve	139.151	-	-	-	-	-	-	139.151
	Totaal algemene reserves	**139.151**	-	-	-	-	-	-	**139.151**

	Programma 1 Openbaar bestuur								
1.4.2	Cofinanciering Europese projecten	2.270	-	-	-	-	-	-	2.270
	Programma 2 Klimaat en Milieu								
2.2.3	Reserve Bodemsanering	16.130	-	319	-	-1.039	-	-	15.410
2.1.3	Rerserve Energietransitie	18.252	-	33	-	-3.800	-	-	14.485
2.1.4	Reserve Circulaire economie	235	-	1.180	-	-1.180	-	-	235
2.2.2	Reserve Verduurzaming Bestaande Woningvoorraad	-	-		-		-	-	-
2.2.2	Reserve Gezonde Leefomgeving	5.537	-	1.000	-	-67	-	-	6.470
2.1.1	Reserve Duurzame electriciteit	6.084	-	33	-		-	-	6.117
2.1.2	Reserve Warmte transitie	3.358	-	33	-	-750	-	-	2.641
	Programma 3 Ruimte en Water								
3.4.2	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen en Kustontwikkeling	23.027	-	-	-	-	-	-	23.027
3.5.3	Reserve Waterrecreatie	3.027	-	1.562	-	-1.393	-	-	3.196
3.2.1	Reserve OV Knooppunten	7.429	-	-	-	-	-	-	7.429
3.2.3	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	1.767	-	-	-	-	-	-	1.767
3.2.4	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	341	-	-	-		-	-	341
3.3.1	Reserve Woonbeleid	2.200	-	-	-	-750	-	-	1.450
3.3.2	Reserve Woningbouw	4.074	-	1.200	-		-	-	5.274
3.4.3	Reserve Klimaatadaptatie	727	-	-	-	-43	-	-	684
3.2.3	Reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	-	-	-	-	-	-	-	-

3.2.5	Reserve Waardevermindering grond Groen	22.693	-	-	6.500	-	-	-	29.193
3.2.4	Reserve Bloemendalerpolder	272	-	-	-	-272	-	-	-
3.2.1	Resverve subsidie OV-fonds	18.325	-	-	-	-312	-	-	18.013
3.3.2	Reserve Woningbouw subsidies	2.261	-	-	-	-570	-	-	1.691
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	554	-	-	205	-469	-	-	290
4.1.2	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	55.387	-	10.511	-	-9.418	-205	-25	56.250
4.4.2	Reserve Ontwikkelen Profinciale Infrastructuur	138.922	-	19.574	-	-1.450	-	-	157.046
4.4.5	Reserve Groot onderhoud wegen	12.298	-	15.525	5.100	-31.471		-1.400	52
4.4.4	Reserve Investeringen Wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4.6	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	2.202	-	11.660	-	-5.597	-5.100	-1.843	1.322
4.4.7	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	6.028	-	-	-	-3.582	-	-	2.446
4.2.1	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	5.282	-	67	-	-1.689	-	-	3.660
4.1.2	Resverve verleende subsidies OD 4.1.2	3.329	-	-	-	-	-	-	3.329
	Programma 5 Groen								
5.1.1	Reserve Groen	54.850	-	16.730	-	-33.560	-10.500	-	27.520
5.1.2	Reserve Groene Uitweg	4.430	-	107	-	-2.046	-	-	2.491
5.1.3	Reserve Oostelijke Vechtplassen	6.820	-	58	4.000	-7.241	-	-	3.637
5.1.4	Reserve Laag Holland	1.107	-	-	-	-	-	-	1.107
5.2.1	Reserve Uittreding Goois natuurreservaat	-	-	-	-	-	-	-	-
5.3.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-	-	854	-	-854	-	-	-
5.3.2	Reserve Landschap	-	-	4.000	-	-	-	-	4.000

	Programma 6 Economie, Cultuur en Welzijn								
6.1.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	1.375	-	-	-	-	-	-	1.375
6.1.2	Reserve MKB Innovatie-instrumenten	8.854	-	4.922	-	-5.237	-	-	8.539
6.1.4	Reserve Duurzame Landbouw	-	-		-		-	-	-
6.1.5	Reserve Europese Landbouwprojecten	3.546	-	1.200	-	-602	-	-	4.144
6.4.1	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	1.757	-	3.551	-	-4.119	-	-	1.189
6.4.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	6.312	-	-	-	-	-	-	6.312
	Programma 7 Economisch Herstel en Duurzaamheid								
7.1.1	Reserve Economisch herstel en Duurzaamheid	63.036	-	-	-	-	-	-	63.036
	Programma 8 Overzicht Financien en Bedrijfsvoering								
8.1.8	Reserve Bedrijfsvoering	12.060	-	1.420	-	-1.945	-	-	11.535
8.2.3	Reserve GO-gelden	-	-	-	-	-	-	-	-
8.1.8	Reserve Huisvesting	11.395	-	-	-	-782	-	-	10.613
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
3.2.3	Reserve Dekking kap.lasten invest.Haven (Progr. 3)	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen (Progr. 4)	14.235	-	-	-	-609	-	-	13.626
4.4.4	Reserve Kapitaallasten OV (Progr. 4)	50.727	-	-	-	-1.652	-	-	49.075
4.4.4	Reserve Kapitaallasten investeringen kunstwerken (Progr. 4)	-	-	-	-	-	-	-	-
4.4.6	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen (Progr. 4)	-	-	-	-	-	-	-	-

4.4.7	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	7.518	-	-	-	-688	-	-	6.830
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen (Progr. 5)	5.775	-	-	-	-118	-	-	5.657
	Totaal Bestemmingsreserves	**615.809**	**-**	**95.539**	**15.805**	**-123.305**	**-15.805**	**-3.268**	**584.775**
	Totaal Reserves	**754.960**	**-**	**95.539**	**15.805**	**-123.305**	**-15.805**	**-3.268**	**723.926**

2025

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2024	Storting	Over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	Over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
8.2.5	Algemene reserve	139.151	-	-	-	-	-	-	139.151
	Totaal algemene reserves	**139.151**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**139.151**
	Programma 1 Openbaar bestuur								
1.4.2	Cofinanciering Europese projecten	2.270	-	-	-	-	-	-	2.270
					-	-	-		
	Programma 2 Klimaat en Milieu				-	-	-		
2.2.3	Reserve Bodemsanering	15.410	-	319	-	-1.214	-	-	14.515
2.1.3	Rerserve Energietransitie	14.485	-	33	-	-352	-	-	14.166
2.1.4	Reserve Circulaire economie	235	-	1.255	-	-1.255	-	-	235
2.2.2	Reserve Verduurzaming Bestaande Woningvoorraad	-	-	-	-	-	-	-	0

2.2.2	Reserve Gezonde Leefomgeving	6.470	-		-	-67	-	-	6.403
2.1.1	Reserve Duurzame electriciteit	6.117	-	33	-	-	-	-	6.150
2.1.2	Reserve Wamte transitie	2.641	-	33	-	-	-	-	2.674
	Programma 3 Ruimte en Water								
3.4.2	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen en Kustontwikkeling	23.027	-	-	-	-	-	-	23.027
3.5.3	Reserve Waterrecreatie	3.196	-	2.000	-	-653	-	-	4.543
3.2.1	Reserve OV Knooppunten	7.429	-	-	-	-	-	-	7.429
3.2.3	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	1.767	-	-	-	-	-	-	1.767
3.2.4	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	341	-	-	-	-	-	-	341
3.3.1	Reserve Woonbeleid	1.450	-	-	-	-405	-	-	1.045
3.3.2	Reserve Woningbouw	5.274	-	-	-	-	-	-	5.274
3.4.3	Reserve Klimaatadaptatie	684	-	-	-	-43	-	-	641
3.2.3	Reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	-	-	-	-	-	-	-	0
3.2.5	Reserve Waardevermindering grond Groen	29.193	-	-	13.000	-	-	-	42.193
3.2.4	Resverve subsidie Bloemendalerpolder	-	-	-	-	-	-	-	0
3.2.1	Resverve subsidie OV-fonds	18.013	-	-	-	-688	-	-	17.325
3.3.2	Reserve Woningbouw subsidies	1.691	-	-	-	-571	-	-	1.120
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	290	-	-	205	-224	-	-	271
4.1.2	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	56.250	-	9.386	-	-9.849	-205	-	55.582
4.4.2	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur	157.045	-	7.464	-	-1.450	-		163.059

4.4.5	Reserve Groot onderhoud wegen	52	-	19.377	700	-13.760	-	-1.400	4.969
4.4.4	Reserve Investeringen Wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4.5	Reserve Investeringen Kunstwerken	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.6	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	1.322	-	5.660	-	-3.952	-700	-1.820	510
4.4.7	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	2.446	-	-	-	-2.224	-	-	222
4.2.1	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	3.660	-	67	-	-536	-	-	3.191
4.1.2	Resverve verleende subsidies OD 4.1.2	3.329	-	-	-	-	-	-	3.329
	Programma 5 Groen								
5.1.1	Reserve Groen	27.520	-	14.980	-	-6.437	-17.000	-	19.063
5.1.2	Reserve Groene Uitweg	2.491	-	107	-	-354	-	-	2.244
5.1.3	Reserve Oostelijke Vechtplassen	3.637	-	58	4.000	-4.773	-	-	2.922
5.1.4	Reserve Laag Holland	1.107	-	-	-	-	-	-	1.107
5.2.1	Reserve Uittreding Goois natuurreservaat	-	-	-	-	-	-	-	0
5.3.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-	-	1.000	-	-1.000	-	-	0
5.3.2	Reserve Landschap	4.000	-	-	-	-	-	-	4.000
	Programma 6 Economie, Cultuur en Welzijn								
6.1.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	1.375	-	-	-	-	-	0	1.375
6.1.2	Reserve MKB Innovatie-instrumenten	8.539	-	4.922	-	-4.922	-	-	8.539
6.1.4	Reserve Duurzame Landbouw	-	-	-	-		-	-	0
6.1.5	Reserve Europese Landbouwprojecten	4.144	-	1.400	-	-426	-	-	5.118
6.4.1	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	1.189	-	3.551	-	-	-	-	4.740
6.4.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	6.312	-	-	-	-	-	-	6.312

	Programma 7 Economisch herstel en Duurzaamheid								
7.1.1	Reserve Economisch herstel en Duurzaamheid	63.036	-	-	-	-	-	-	63.036
	Programma 8 Overzicht Financien en Bedrijfsvoering								
8.1.8	Reserve Bedrijfsvoering	11.535	-	1.420	-	-1.625	-	0	11.330
8.2.3	Reserve GO-gelden	-	-	-	-	-	-	-	0
8.1.8	Reserve Huisvesting	10.613	-	-	-	-782	-	-	9.831
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
3.2.3	Reserve Dekking kap.lasten invest.Haven (Progr. 3)		-	-	-	-	-	0	0
4.4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen (Progr. 4)	13.626	-	-	-	-671	-	-	12.955
4.4.4	Reserve Kapitaallasten OV (Progr. 4)	49.075	-	-	-	-1.952	-	-	47.123
4.4.4	Reserve Kapitaallasten investeringen kunstwerken (Progr. 4)	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.6	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen (Progr. 4)	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.7	Reserve Kapitaallasten Innovatieve projecten	6.830	-	-		-688		-	6.142
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen (Progr. 5)	5.657	-	-	-	-118	-	-	5.539
	Totaal Bestemmingsreserves	**584.774**		**73.065**	**17.905**	**-60.991**	**-17.905**	**-3.220**	**593.628**
	Totaal Reserves	**723.925**		**73.065**	**17.905**	**-60.991**	**-17.905**	**-3.220**	**732.779**

2026

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2025	Storting	Overheveling vanuit andere reserve	Bestedingen	Overheveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
8.2.5	Algemene reserve	139.151	-	-	-	-	-	-	139.151
	Totaal algemene reserves	**139.151**	-	-	-	-	-	-	**139.151**
	Programma 1 Openbaar bestuur								
1.4.2	Cofinanciering Europese projecten	2.270	-	-	-	-	-	-	2.270
	Programma 2 Klimaat en Milieu								
2.2.3	Reserve Bodemsanering	14.515	-	319	-	-944	-	-	13.890
2.1.3	Rerserve Energietransitie	14.167	-	33	-	-308	-	-	13.892
2.1.4	Reserve Circulaire economie	235	-	-	-	-	-	-	235
2.2.2	Reserve Verduurzaming Bestaande Woningvoorraad	-	-	-	-	-	-	-	0
2.2.2	Reserve Gezonde Leefomgeving	6.403	-	-	-	-67	-	-	6.336
2.1.1	Reserve Duurzame electriciteit	6.151	-	33	-		-	-	6.184
2.1.2	Reserve Warmte transitie	2.675	-	33	-		-	-	2.708
	Programma 3 Ruimte en Water								
3.4.2	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen en Kustontwikkeling	23.027	-	-	-	-	-	-	23.027
3.5.3	Reserve Waterrecreatie	4.543	-	2.000	-	-640	-	-	5.903
3.2.1	Reserve OV Knooppunten	7.429	-	-	-	-	-	-	7.429

3.2.3	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen	1.767	-	-	-	-	-	-	1.767
3.2.4	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling	341	-	-	-	-	-	-	341
3.3.1	Reserve Woonbeleid	1.045	-	-	-	-	-	-	1.045
3.3.2	Reserve Woningbouw	5.274	-	-	-	-	-	-	5.274
3.4.3	Reserve Klimaatadaptatie	641	-	-	-	-43	-	-	598
3.2.3	Reserve Investeringsimpuls Duurzame Zeehavens	-	-	-	-	-	-	-	0
3.2.5	Reserve Waardevermindering grond Groen	42.193	-	-	14.000	-	-	-	56.193
3.2.4	Resverve subsidie Bloemendalerpolder	-	-	-	-	-	-	-	0
3.2.1	Resverve subsidie OV-fonds	17.325	-	-	-	-1.325	-	-	16.000
3.3.2	Reserve Woningbouw subsidies	1.120	-	-	-	-428	-	-	692
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	271	-	-	205	-205	-	-	271
4.1.2	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden	55.582	-	9.361	-	-9.224	-205	-	55.514
4.4.2	Reserve Ontwikkelen Profinciale Infrastructuur	163.059	-	7.464	-	-950	-	-	169.573
4.4.5	Reserve Groot onderhoud wegen	4.969	-	19.702	500	-12.915	-150	-	12.106
	Reserve Investeringen wegen	1	-	-	-	-	-	-	1
4.4.4	Reserve Investeringen Kunstwerken	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.6	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen	510	-	5.160	150	-3.452	-500	-1.819	49
4.4.7	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	222	-	-	-	-187	-	-	35
4.2.1	Reserve Openbaar Vervoer Projecten	3.191	-	67	-	-451	-	-	2.807
4.1.2	Resverve verleende subsidies OD 4.1.2	3.329	-	-			-	-	3.329
	Programma 5 Groen								
5.1.1	Reserve Groen	19.063	-	15.480	-	-5.150	-17.041	-	12.352

5.1.2	Reserve Groene Uitweg	2.244	-	107	-	-127	-	-	2.224
5.1.3	Reserve Oostelijke Vechtplassen	2.922	-	58	3.041	-4.773	-	-	1.248
5.1.4	Reserve Laag Holland	1.107	-	-	-	-	-	-	1.107
5.2.1	Reserve Uittreding Goois natuurreservaat	-	-	-	-	-	-	-	0
5.3.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	-	-	1.000	-	-1.000	-	-	0
5.3.2	Reserve Landschap	4.000	-	-	-	-	-	-	4.000
5.1.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen Groen, OD 5.1.1	-	-	-	-	-	-	-	0
	Programma 6 Economie, Cultuur en Welzijn								
6.1.1	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen	1.375	-	-	-	-	-	-	1.375
6.1.2	Reserve MKB Innovatie-instrumenten	8.539	-	-	-	-	-	-	8.539
6.1.4	Reserve Duurzame Landbouw	-	-	-	-	-	-	-	0
6.1.5	Reserve Europese Landbouwprojecten	5.118	-	1.700	-	-	-	-	6.818
6.4.1	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)	4.740	-	3.551	-	-	-	-	8.291
6.4.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	6.312	-	-	-	-	-	-	6.312
	Programma 7 Economisch herstel en Duurzaamheid								
7.1.1	Reserve Economisch herstel en Duurzaamheid	63.036	-	-	-	-	-	-	63.036
	Programma 8 Overzicht Financien en Bedrijfsvoering								
8.1.8	Reserve Bedrijfsvoering	11.330	-	1.420	-	-1.665	-	-	11.085
8.2.3	Reserve GO-gelden	-	-	-	-	-	-	-	0
8.1.8	Reserve Huisvesting	9.831	-	-	-	-782	-	-	9.049
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								

3.2.3	Reserve Dekking kap.lasten invest.Haven (Progr. 3)	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.4	Reserve Kapitaallasten Wegen (Progr. 4)	12.955	-	-	-	-841	-	-	12.114
4.4.4	Reserve Kapitaallasten OV (Progr. 4)	47.123	-		-	-1.952	-	-	45.171
4.4.4	Reserve Kapitaallasten investeringen kunstwerken (Progr. 4)	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.6	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen (Progr. 4)	-	-	-	-	-	-	-	0
4.4.7	Reserve Kapitaallasten innovatieve projecten	6.142	-	-	-	-688	-	-	5.454
5.1.1	Reserve Kapitaallasten Groen (Progr. 5)	5.539	-	-	-	-118	-	-	5.421
	Totaal Bestemmingsreserves	**593.631**	**-**	**67.488**	**17.896**	**-48.235**	**-17.896**	**-1.819**	**611.065**
	Totaal Reserves	**732.782**		**67.488**	**17.896**	**-48.235**	**-17.896**	**-1.819**	**750.216**

4.3.7.2 Toelichting op de reserves

	Reserve Investeringen Kunstwerken
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Realiseren van investeringen in kunstwerken.
Instellingsbesluit	Derde begrotingswijziging 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Landschap
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Investeren in groene ruimte voor rust en ontspanning in onze dichtbevolkte provincie.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	5 Groen
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Gezonde leefomgeving
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Om de ambities op het gebied van de leefbaarheid waar te kunnen maken, wordt een programma 'Gezonde Leefomgeving' opgezet. Hierbij wordt onder andere ingezet op meer structureel onderzoek naar gezondheid en het monitoren van de omgevingskwaliteit (o.a. lucht, geluid, geur). Ook onderwerpen als de sanering van asbestdaken en het terugdringen van geluidsoverlast door provinciale wegen vallen hieronder. Dit zal worden aangevuld met extra activiteiten op het vlak van toezicht en handhaving bij de majeure risicobedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	t/m 2024

	Reserve Klimaatadaptie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	-Vormgeven eigen klimaatadaptatiebeleid en eigen klimaatadaptatieprojecten, opstellen integraal waterplan, cofinancieren aanvullend klimaatonderzoek, verbinden met andere provinciale opgaven (bv.: biodiversiteit, KRW,OV-knooppunten, etc.), - Cofinanciering Deltaprogramma's. Conform afspraken die zijn vastgelegd in het landelijke bestuursakkoord Klimaatadaptatie (projecten wateroverlast, droogte, hittestress, overstromingen en meekoppelkansen), - Cofinanciering klimaatadaptatieprojecten van derden (o.a. waterschappen, gemeenten, belangenorganisaties, bedrijven). - Cofinanciering van digitaal beter beschikbaar maken klimaatgegevens voor inwoners en bedrijven (o.a. overstromings-wateroverlast gegevens).
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2024

	Reserve Kapitaallasten Investeringen Havencomplexen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in havencomplexen binnen programma Ruimte te dekken. Per 1 januari 2017 is de wet- en regelgeving BBV gewijzigd, waardoor investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut niet meer in één keer ten laste van een reserve worden gebracht, maar geactiveerd moeten worden. Daartoe zijn diverse reserves ter dekking van de kapitaallasten ingesteld. In de notitie Materiële vaste activa (december 2017) van de commissie BBV is hierover opgenomen dat het saldo van de bestemmingsreserve kapitaallasten gelijk moet zijn aan de boekwaarde van de desbetreffende activa. Vanuit deze reserve worden jaarlijks de kapitaallasten van de investering gedekt.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2018
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	De reserve wordt ingesteld bij de laatste begrotingswijziging 2018. De looptijd is gelet op het BBV gekoppeld aan de duur van de afschrijving.

	Reserve Oostelijke Vechtplassen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel de toekomstige uitgaven voortvloeiend uit het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen te kunnen dekken. In december 2017 wordt het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen getekend. Hierin participeren naast Provincie Noord-Holland ook andere overheden, ondernemers, watersportverbond, bewonersverenigingen, recreantenverenigingen en natuur- en milieuorganisaties. Het gebiedsakkoord geeft invulling aan verschillende beleidsopgaven: Natuur (Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000), Waterkwaliteitsverbetering (Kaderrichtlijn Water (KRW)), Visie Waterrecreatie en Recreatieve verbindingen.
Instellingsbesluit	Begroting 2018
Programma	5 Groen
Looptijd	De afronding van de, in het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, genoemde opgaven is vooralsnog voorzien in 2027.

	Reserve Bodemsanering
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige bodemsaneringskosten te dekken op basis van afspraken opgenomen in het landelijke bodemconvenant 2016-2020. Dit convenant beschrijft de bodemdoelen die de provincie Noord-Holland zal realiseren en de Decentralisatie Uitkering Bodem (DUB) die het Rijk hiervoor beschikbaar stelt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Groen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve

Doel	De reserve heeft als doel het realiseren van het in het hoofdstuk 'Beschermen' vastgelegde beleid van de Agenda Groen (vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 11 maart 2013) met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natura2000 en Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), verbindend groen, natuurcompensatie en recreatieve verbindingen. De uitvoering wordt geprogrammeerd in het jaarlijks door PS vast te stellen geactualiseerde Provinciaal Meerjarenprogramma Groen (PMG). De Reserve Groen is niet bedoeld voor het financieren van het beheer van groengebieden.
Instellingsbesluit	Zomernota 2013, vastgesteld door PS op 23 september 2013, punt 10 bij voordracht 44.
Programma	5 Groen
Looptijd	Vanaf: 23 september 2013 Eindigt op: 31 december 2025

	Reserve Openbaar Vervoer Projecten
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserveren van provinciale middelen voor de uitvoering van Visie Openbaar Vervoer 2020 (Visie Openbaar Vervoer 2020, vastgesteld door PS op 6 februari 2012, punt 9 bij voordracht 03). Egalisatie van nog niet bestede middelen voor infrastructuur, aanleg en constructie.
Instellingsbesluit	Nota Reserves en Voorzieningen 2004 d.d. 14 juni 2004, nummer 48.Kaderbrief 2012, vastgesteld door PS op 27 juni 2011, punt 8 bij voordracht 50.
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Vanaf: 14 juni 2004 Eindigt op: Geen einddatum

	Reserve Huisvesting
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve is bestemd voor het dekken van de kapitaallasten die volgen uit de recente investeringen in de huisvesting van de provincie.
Instellingsbesluit	Lentenota 2009, vastgesteld door PS op 22 juni 2009, punt 10
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	Vanaf: 22 juni 2009 Eindigt op: 2038

	Reserve Groene Uitweg
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het uitvoeren van het programma De Groene Uitweg. Dit programma heeft tot doel om de landschappelijke kwaliteiten van de Vechtstreek te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Het programma maakt onderdeel uit van het pakket van Groen Blauwe investeringen die zijn gekoppeld aan de uitvoering van het Stroomlijnalternatief Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Diverse projecten vallen onder de zes thema's, zoals beschreven in de Noordvleugelbrief uit 2006. De thema's zijn: Natuurboulevard / Waterberging Horstermeer / Recreatieve vaarverbindingen / Fietspaden en -bruggen / Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie / Behoud weidelandschap.
Instellingsbesluit	Zomernota 2013, vastgesteld door PS op 23 september 2013, punt 10 bij voordracht 44.
Programma	5 Groen
Looptijd	Vanaf: 23 september 2013 Eindigt op: 2022

	Reserve Cofinanciering Waddenzee
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Provinciale cofinanciering realiseren van projecten in het kader van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 en Waddenfonds.
Instellingsbesluit	Zomernota 2011, vastgesteld door PS op 26 september 2011, punt 10 bij voordracht 70.
Programma	5 Groen
Looptijd	Vanaf: 26 september 2011 Eindigt op: 31 december 2030

	Reserve Herstructurering Bedrijventerreinen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Bij de Laatste begrotingswijziging 2010 is besloten om de bestemmingsreserve ‘Herstructurering Bedrijventerreinen’ opnieuw in te stellen. Dit in verband met het convenant bedrijventerreinen 2010–2020 en de decentralisatie hiervoor van de zogenaamde TOPPER-middelen. Het Rijk heeft de middelen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van het Provinciaal Herstructureringsprogramma.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2010
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2023

	Reserve Cofinanciering Europese projecten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Ambitie: De provincie Noord-Holland benut ‘met verstand’ optimaal de Europese subsidiemogelijkheden voor het realiseren van haar eigen doelstellingen.
Instellingsbesluit	Nota Reserves en Voorzieningen 2004 d.d. 14 juni 2004, nummer 48.
Programma	1 Openbaar Bestuur
Looptijd	Vanaf: 14 juni 2004 Eindigt op: 31 december 2027

	Reserve Europese landbouwprojecten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Cofinanciering en uitvoeringskosten Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO-POP3) en Europees Fonds Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV). De programma’s POP3 en EFMZV zijn gereed. Naast dat de middelen uit de reserve worden ingezet voor realiseren van provinciaal beleid voor met name landbouw en visserij, zijn ze ook bestemd voor de uitvoeringskosten van RVO die de functie vervult van beheersautoriteit en betaalorgaan om de Europese bijdrage aan de subsidie EU-conform uit te voeren.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2026

	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	a. verstrekken van onderhouds- en restauratiesubsidies ten behoeve van provinciale monumenten; b. verstrekken van een onderhoudssubsidie voor molens in Noord-Holland.
Instellingsbesluit	Instellingsbesluit van het fonds stamt van voor 1989.
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor de uitvoering van Mobiliteitsbeleid waarmee de Provincie andere wegbeheerders (gemeenten en waterschappen) en organisaties (bv. op gebied verkeersveiligheid) in staat stelt om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Onder dit doel valt de subsidieregeling kleine infrastructuur en gedragsbeïnvloeding, evenals de subsidieregeling voor fietsvoorzieningen en doorstroming openbaar vervoer. Verder valt hieronder de jaarlijkse storting die we ten behoeve van de verbetering van het openbaar vervoer in de ov terminal in de Zuidas en de stortingen die we voor de OLV Greenport doen.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor het uitvoeren van studies voor het aanleggen en verbeteren infrastructuur en ter dekking van uitgaven met betrekking tot het jaarlijks door PS vastgestelde 4 jarig programma Mobiliteit of separate krediet besluiten.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Mobiliteitsbeleid
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor de voorbereiding van het opstellen en uitvoeren van beleid. In het jaarlijkse door PS vast te stellen programma Mobiliteit maken we dit inzichtelijk. Het gaat hierbij om activiteiten voor onder andere fiets, het goederenvervoer, duurzame respectievelijk slimme mobiliteit, waaronder ook verkeersmanagementbeleid, het openbaar vervoer, verkeersveiligheid, en mobility-as-a-service en de samenwerkingsverbanden met Regio en Rijk.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Kapitaallasten Vervangingsinvesteringen Kunstwerken (VIK)
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in kunstwerken binnen programma Bereikbaar te dekken. In 2016 is het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om investeringen in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen voor kunstwerken ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Vaarwegen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Conform het BBV worden kunstwerken echter als onderdeel beschouwd van het kapitaalgoed wegen en niet tot het kapitaalgoed vaarwegen.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald

	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Deze reserve heeft als doel uitgaven te dekken voor innovatieve projecten op het gebied van Mobiliteit, zoals Smart Mobility, Beter Benutten, Intelligente kruispunten, I-Centrales en SolaRoad.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Energietransitie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	t/m 2030

	Reserve Circulaire Economie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve

Doel	De reserve heeft als doel uitvoering te geven aan de Uitvoeringsagenda Circulaire Economie, zoals vastgesteld in 2017, voor het uitvoeringsjaar 2019. De Uitvoeringsagenda geeft concrete invulling aan de Ontwikkelagenda circulaire economie “We maken het rond” uit 2017
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	2019 t/m 2026

	Reserve Verduurzaming bestaande Woningvoorraad
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten die bijdragen aan het verduurzamen van de bestaande woningvoorraad. Deze activiteiten geven invulling aan de faciliterende rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (juli 2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	t/m 2025

Functie	
Doel	
Instellingsbesluit	
Programma	
Looptijd	

	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van cofinanciering van projecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de OV bereikbaarheid, het optimaliseren van de ketenreis (deur-tot-deur reis), efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies rondom OV-knooppunten en/of het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in het (bus- of trein)stationsgebied. In het Bestedingsplan OV-fonds (PS-besluit 14 september 2020, nr. 1413429/1413431) zijn hiervoor uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald. Het betreft veelal langjarige integrale projecten met meerdere (co)financiers. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aanvraag.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Ruimtelijke Ontwikkeling
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige uitgaven te dekken voor het uitvoeren van studies voor en bijdragen aan diverse ruimtelijke ontwikkelingen, zoals Bloemendalerpolder en De Kop Werkt.
Instellingsbesluit	Begroting 2019

Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Kapitaallasten Vaarwegen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in vaarwegen binnen programma Bereikbaarheid te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Vaarwegen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Kapitaallasten Groen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in Groen binnen programma Groen te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van betreffende reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan de reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Groen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	5 Groen
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Kapitaallasten OV
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten

Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in Openbaar Vervoer (OV) binnen programma Bereikbaarheid te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten OV. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Begroting 2018
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Groot Onderhoud Wegen
Functie	Egalisatiereserve
Doel	Reservering van middelen voor beheer en onderhoud van de provinciale wegen, waarvan de activiteiten zijn opgenomen in een door GS goedgekeurd (voortschrijdend) groot onderhoudsplan (PMO).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Groot Onderhoud Vaarwegen
Functie	Egalisatiereserve
Doel	Reservering van middelen voor beheer en onderhoud van de provinciale vaarwegen, waarvan de activiteiten zijn opgenomen in een door GS goedgekeurd (voortschrijdend) groot onderhoudsplan (PMO).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Waterrecreatie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van een visie op waterrecreatie en via cofinanciering middelen ter beschikking te stellen voor initiatieven die bijdragen aan de bevordering van waterrecreatie, rekening houdend met ruimtelijk beleid.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2030

	Reserve Bedrijfsvoering

Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bestemd voor het egaliseren van de bedrijfsvoeringskosten en strategische ICT-investeringen (Impulsbudget).
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserve voor versterken van de rol van havencomplexen in de Noord-Hollandse economie
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2024

	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Bijdragen aan meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingsprojecten. Dijkversterkingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders. Het zijn omvangrijke projecten waarbij voor de provincie en andere regionale partijen en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of een aan de dijkversterking gerelateerd ruimtelijk kwaliteitsprogramma op te stellen.Dijkversterkingen en kustontwikkelingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders en/of regionale overheden/partners. Het zijn omvangrijke projecten waarbij voor de provincie, regionale partners en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of kustontwikkeling eventueel met een hieraan gerelateerd op te stellen ruimtelijk kwaliteitsprogramma.
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	De reserve loopt t/m 31 december 2025. Dijkversterkingen zijn zowel qua voorbereiding als uitvoering langlopende projecten. Meekoppelkansen kunnen vaak pas worden uitgevoerd als de waterkering is versterkt. De looptijd van de reserve is om die reden tot eind 2025.

	Reserve Kapitaallasten Wegen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten

Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in weginfrastructuur (landwegen en fietspaden) binnen programma Bereikbaarheid te dekken. Nadere toelichting In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van de reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan de betreffende reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Wegen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Begroting 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Go-gelden
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bedoeld om uitvoering te geven aan de inzet van decentrale arbeidsvoorwaarden-gelden door het Georganiseerd Overleg.
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	De looptijd van de reserve is afhankelijk van de, nog te besluiten, specifieke aanwending. Vooralsnog wordt de einddatum bepaald op 31-12-2021.

	Reserve MKB innovatie-instrumenten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel financiële dekking te bieden aan de MKB innovatie-instrumenten
Instellingsbesluit	
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Duurzame Landbouw
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Modernisering en verduurzaming glastuinbouw NH. Besteding vindt plaats in de glasconcentratiegebieden, zoals duurzame fysieke investeringen in onder andere Greenport Aalsmeer. Een deel van deze reserve is bestemd voor de cofinanciering POP3 aangaande verplaatsingsregeling glastuinbouw.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Woonbeleid
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om door middel van afstemming en regionale programmering bij te dragen aan voldoende woningen en passende kwaliteit en aan een aantrekkelijk woonmilieu.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Woningbouw
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel door versnelling van de woningbouw en binnenstedelijk bouwen bij te dragen aan voldoende woningen en passende kwaliteit en aan een aantrekkelijk woonmilieu.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	t/m 2025

	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel het behoud van de Outstanding Universal Value (OUV) van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam, het uitdragen en breed bekend maken van deze waarde en de restauratie in combinatie met herontwikkeling van forten en andere geschikte gebouwen langs de Stelling.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	6 Economie, Cultuur en Welzijn
Looptijd	t/m 2025

	Reserve Uittreding Goois Natuurreservaat
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserveren van middelen voor de uittreding uit het Goois natuurreservaat.
Instellingsbesluit	Jaarstukken 2019
Programma	5 Groen
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Laag Holland
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het dekken van de kosten voor de provinciale doelen binnen het integrale gebiedsprogramma Laag Holland waarin onder provinciale regie en in samenwerking met alle relevante partners wordt gewerkt aan de integrale opgaven voor natuur, landbouw, water, bodemdaling, klimaat, recreatie en landschap en aan de daarbij behorende projecten.

Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2020
Programma	5 Groen
Looptijd	Het integrale gebiedsprogramma Laag Holland heeft een looptijd van 2020 t/m 2030.

	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in de verduurzaming van de infrastructuur binnen het programma Bereikbaarheid te dekken.
Instellingsbesluit	Tweede Begrotingswijziging 2020
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Waardevermindering Grondaankopen Groen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het reserveren van middelen voor de verwachte toekomstige afwaardering van aangekochte gronden voor het beleidsdoel Groen, die ontstaat doordat de gronden een hogere economische waarde hebben wanneer de provincie deze aankoopt dan wanneer de provincie deze verkoopt tegen de natuurwaarde. Door de instelling van deze reserve wordt dit soort verliezen gedekt, zodat de provincie geen onverwachte financiële tegenvallers krijgt in de toekomst.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2021
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Via motie 42-2020 hebben PS de opdracht gegeven een Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds op te richten, waarmee de economische en maatschappelijke effecten in Noord-Holland van de uitbraak van het Coronavirus worden verzacht. Deze reserve is een invulling aan dit fonds en wordt ingezet voor de verduurzaming van de gebouwde omgeving, de versterking van de culturele en maatschappelijke sector en de arbeidsmarkt.
Instellingsbesluit	Eerste Begrotingswijziging 2021
Programma	7 Economisch herstel en duurzaamheid
Looptijd	t/m 2023

	Reserve Duurzame Elektriciteit
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten op het gebied van het stimuleren van het gebruik van duurzame elektriciteit die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2022
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	2030

	Reserve Warmte Transitie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten op het gebied van het stimuleren van de warmtetransitie die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2022
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	2030

4.3.8 Stand en mutaties van de voorzieningen

4.3.8.1 Staat van het verloop van de voorzieningen

2023

2023	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.861	0	0	0	2.861
2. Kosten reorganisatie	0	0	0	0	0
3. Pensioenen leden GS	11.052	586	-450	0	11.188
4. Grondwaterheffing	2.959	197	0	0	3.156
5. Bodembeheertaken	2120	0	0	0	2120
6. Sanering Parnassia	1.960	0	0	0	1.960
7. Voorziening Agriport	1.250	0	0	0	1.250
Totaal voorzieningen	22.202	783	-450	0	22.535

2024

2024	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.675	-	-	-	2.675
2. Kosten reorganisatie	-	-	-	-	-
3. Pensioenen leden GS	11.188	586	475-	-	11.299
4. Grondwaterheffing	3.156	197	-	-	3.353
5. Bodembeheertaken	2.120	-	0	-	2.120
6. Sanering Parnassia	1.960	-	0	-	1.960
7. Voorziening Agriport	1.250	-	0	-	1.250
Totaal voorzieningen	**22.535**	**783**	**-475**	**0**	**22.843**

2025

2025	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.861	-	-	-	2861
2. Kosten reorganisatie	-	-	-	-	0
3. Pensioenen leden GS	11.299	586	500-	-	11385
4. Grondwaterheffing	3.353	197	-	-	3550
5. Bodembeheertaken	2.120	-	0	-	2120
6. Sanering Parnassia	1.960	-	0	-	1960
7. Voorziening Agriport	1.250	-	0	-	1250
Totaal voorzieningen	**22.843**	**783**	**-500**	**0**	**23.126**

2026

2026	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	2.861	-	-	-	2861
2. Kosten reorganisatie	-	-	-	-	0
3. Pensioenen leden GS	11.385	586	-525	-	11446
4. Grondwaterheffing	3.550	197	0	-	3747
5. Bodembeheertaken	2.120	-	0	-	2120
6. Sanering Parnassia	1.960	-	-	-	1960
7. Voorziening Agriport	1.250	-	-	-	1250
Totaal voorzieningen	**23.126**	**783**	**-525**	**0**	**23.384**

4.3.8.2 Toelichting op de voorzieningen

	Voorziening Bodembeheertaken
Doel	Uitvoering van bodembeheertaken. Hiermee geeft de provincie uitvoering aan de afspraken uit het landelijk bodemconvenant 2010-2015 tussen Rijk, gemeente, provincies en waterschappen.
Instellingsbesluit	Bodemsaneringstrategie en uitvoeringsprogramma bodemsanering 2010-2014 (GS dd. 26 januari 2010)
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	Ingesteld op: 26 januari 2010 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Financiële Risico's
Doel	De voorziening dient als buffer voor de opvang van concrete financiële risico's, waarvan de kans groot is dat deze binnen afzienbare tijd daadwerkelijk tot verplichting zullen leiden.
Instellingsbesluit	Najaarsbericht 2005
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	Ingesteld op: November 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Grondwaterheffing
Doel	Het voorkomen van continue aanpassing van de grondwaterheffing. Bij hogere c.q. lagere ontvangsten dan geraamd, kan dit verschil verrekend worden met de gevormde voorziening.
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2004 op grond van invoering BBV per 1 januari 2004.
Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	Ingesteld op: Juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Kosten Reorganisatie
Doel	De voorziening is ingesteld om daarmee de kosten te dekken die gepaard gaan met de reorganisatie van het ambtelijk apparaat.
Instellingsbesluit	De voorziening is ingesteld bij de Nota reserves en voorzieningen 2004 (voordracht 48), besluit PS van 11 juni 2004.
Programma	7 Financiën en Bedrijfsvoering
Looptijd	Ingesteld op: 11 juni 2004 Eindigt op: 31 december 2021 Door de geleidelijke verschuiving van de AOW-gerechtigde leeftijd van 65 naar 67 jaar is de einddatum van de voorziening opgeschoven van 31 december 2019 naar 31 december 2021.

	Voorziening Pensioenen Leden GS
Doel	Het zeker stellen van de opgebouwde pensioenrechten van (ex)gedeputeerden.
Instellingsbesluit	Volgens het BBV (artikel 44) dient een voorziening te worden ingesteld voor verplichtingen waarvan de omvang redelijkerwijs is vast te stellen. Daarom is besloten een voorziening in te stellen voor de pensioenen van (oud) leden van GS.
Programma	1 Openbaar Bestuur
Looptijd	Ingesteld op: 1 juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Bodemsanering Parnassia
Doel	Uitvoering van bodemsanering van de verontreinigde grond behorend bij het voormalig provinciaal Ziekenhuis (De provincie is verantwoordelijk voor het saneren van deze grond).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2019
Programma	2 Klimaat en Milieu
Looptijd	Eindigt op: wanneer bodemsanering Parnassia gereed is.

4.4 Overige financiële overzichten

4.4.1 Langlopende leningen

Bedragen x € 1.000	Oorspronkelijk bedrag geldlening	Rente	Restantbedrag per 01-01-2023	Te verstrekken leningen in 2023	Totaal van de rente in 2023	Aflossing in 2023	Restandschuld per 31-12-2023	Laatste jaar van aflossing
Leningen aan openbare lichamen								
Gemeente Hilversum (1)	18.681	variabel	16.081	-	-	-	16.081	2029
Gemeente Laren (1)	10.011	variabel	8.617	-	-	-	8.617	2029
Gemeente Gooische Meren (1)	9.877	variabel	8.502	-		-	8.502	2029
Leningen aan openbare lichamen	38.569	-	33.200	-	-	-	33.200	
Leningen aan deelnemingen								
Zeehaven IJmuiden N.V. (2)	635	1,80%	635	-	11	0	635	2026
Schiphol Area Development Company (3)	3.375	4,46%	625	-	58	-	625	07-2025/2027
Alliander	55.000	1,98%	54.954	-	1140	-	54.954	
Leningen aan deelnemingen	59.010		56.214	-	1.209	-	56.214	
Overige langlopende leningen								
Nationaal Restauratiefonds (4)	9.100		9.100	-	-	-	5.100	2060
CPO (Collectief Particuloer Opdrachtgeverschap)	1.380		668				668	
Vila Nieuwland (5)	123	2,60%	123	-	3	-	123	2025
Stichting Voorbereiding Pallas reactor (7)	40.000	1,50%	42.062	-	631	-	42.063	
Voorziening Stichting Voorbereiding Pallas reactor (7)	-40.000		-42.062	-	-	-	-42.063	
Overige langlopende leningen	10.603		9.891	-	634	-	5.891	
Totaal	**108.182**		**99.305**	-	**1.843**	-	**95.305**	

Organisatie/instelling	Datum & nummer besluit PS of GS
Gemeente Hilversum (1)	976112/1013313
Gemeente Laren (1)	976112/1013313
Gemeente Gooische Meren (1)	976112/1013313
Zeehaven IJmuiden N.V. (2)	GS 21-06-2011;33454
Schiphol Area Development (3)	13 februari 2018 GS 1035658/1044807
Nationaal Restauratiefonds (4)	21-06-2011;27350
Vila Nieuwland (5)	226465/561131
Collectief Agrarisch Natuurbeheer (6)	GS 2015; 184
Stichting Voorbereiding Pallas reactor (7)	GS 309599/340912

(1) Betreft de verkoop in 2017 van het terrein Crailo aan de gemeenten Hilversum, Gooische Meren en Laren voor een bedrag van €33,2 miljoen ex.BTW (incl.BTW 38,57 mln.). Hierbij heeft de provincie NH een uitgestelde betaling verleent aan de gemeenten voor een bedrag van € 33,2 miljoen tot uiterlijk 31-12-2029, waarbij de gemeenten vrij zijn om (delen) eerder te betalen. Aan de gemeenten wordt een rentevergoeding in rekening gebracht van 0% over de eerste 6 jaar (2018-2023) en 0,4% per jaar over de tweede 6 jaar (2024-2029).

(2) Aan Zeehaven IJmuiden is in 2011 een rentedragende lening verstrekt, welke dient tot aflossing van een schuld van IJmuider Delta BV aan een dochter van Regionale Ontwikkelingsmij. voor het Noordzeekanaalgebied NV.(RON). De leningsovereenkomst heeft een looptijd tot en met 2026.

(3) Dit betreft een kredietfaciliteit ad € 3.375.000 welke in maart 2018 beschikbaar is gesteld aan SADC (Schiphol Area Development Company N.V.). De andere drie aandeelhouders hebben een identieke kredietfaciliteit voor SADC gecreëerd, waardoor SADC per saldo een faciliteit heeft van in totaal € 13,5 miljoen. In 2020 is deze faciliteit voor het eerst benut, voor een bedrag ad € 1.250.000.

(4) De renteloze lening aan het Nationaal Restauratiefonds (NRF) vloeit voort uit de Samenwerkingsovereenkomst dd.15 november 2017 met de Stichting Nationaal Restauratiefonds ter verbreding van het Noord-Hollands Fonds voor monumenten ten bate van herbestemming, restauratie en verduurzaming van beschermde monumenten en karakteristiek vastgoed in Noord-Holland. De hoogte van het Fonds bedraagt € 9,1 mln. waarvan reeds € 5,1 mln. is gestort. Zodra de rekening-courant van het Fonds minder dan € 1 mln. bedraagt zal een 2e tranche van € 2 mln. worden gestort. Het NRF gaat uit het fonds hypothecaire leningen verstrekken voor de restauratie van provinciale monumenten en stolpboerderijen. De looptijd van de overeenkomst loopt tot 2060.

(5) Betreft een lening t.b.v. een uitgestelde betaling door geldnemer naar aanleiding van de verkoop van de Wierschuur in het kader van het herontwikkelingsplan Wieringerrandmeer.

(7) Aan de stichting Voorbereiding Pallas-reactor is een subsidie in de vorm van een rentedragende geldlening van € 40 miljoen verleend voor de activiteiten in de voorbereidingsfase

van de Pallas-reactor. Voor de verstrekte lening is een verliesvoorzieninggetroffen tot hetzelfde bedrag van de uitstaande lening.

4.4.2 Investeringskredieten

Voor een overzicht van de nieuw aangevraagde kredieten verwijzen we naar de Voordracht van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI). Voor nadere informatie over alle lopende en voorziene projecten wordt verwezen naar het iMPI zelf.

4.4.3 Staat van gewaarborgde leningen

Door wie de geldlening is aangegaan	Doel van de geldlening	Oorspronkelijk bedrag (x € 1.000,-)	% of deel gewaarborgd provincie	Verwachte boekwaarde 1-1-2023	Verwachte boekwaarde 31-12-2023
Viva! Zorggroep	Bouw verpleeghuis Heemswijk	3.374	100	-	0
idem	idem	3.403	100	113	113
Totaal		**6.777**		**113**	**113**

#	Naam rechtspersoon	Inhoud garantieverplichting	Garantiebedrag per 31-12-2023 (x € 1.000)
(1)	Het Nationaal Groenfonds	Uitvoering van het natuurbeleid (convenantleningen)	1.606
(2)	BNG Bank	financiering van het project Hoogtij van de RON NV	21.000
(3)	BNG Bank	(her-) financiering van PolanenPark CV	10.000
(4)	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V.	Garantstelling voor het leggen van glasvezelnetwerk	12.200
(5)	Breedband Beemster/Kabeltex	Garantstelling voor het leggen van glasvezelnetwerk	4.800
(6)	Landschap Noord-Holland	Uitvoering project 'Natuurvriendelijke oevers Ilperveld'.	600
	Totaal		**50.206**

1) Rente en aflossing komen t.l.v. van de van het rijk te ontvangen zgn. convenantsgelden.

2) De oorspronkelijk afgegeven garantie aan de BNG van oorspronkelijk 70 mln. is in 2019 verlaagd naar 42 mln. PNH staat garant voor 50%. Op deze garantie loopt een afgegeven contragarantie door het Havenbedrijf Amsterdam NV van 33,3 %.

3) Op deze garantie loopt een afgegeven contragarantie van 20% van de Gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude, 20% van de Schiphol Air Development Company (SADC) en 20% van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Noordzeekanaalgebied (RON NV).

4) De garantstelling is in december 2018 verleend voor het aanleggen van het "Glasvezelnet Hollandse kroon". Voor deze kosten worden twee leningen afgesloten bij de Bank Nederlandse

Gemeenten. De omvang van de lening en garantstelling bedraagt € 10,3 miljoen voor het witte netwerk en € 1,9 miljoen voor het grijze netwerk.

5) De garantstelling is in december 2018 verleend voor het project "Coöperatie Breedband Beemster U.A.". Voor de kosten van deze activiteiten worden twee leningen afgesloten bij de Bank Nederlandse Gemeenten. De omvang van de lening en garantstelling bedraagt € 4,3 miljoen voor het witte netwerk en € 0,5 miljoen voor het grijze netwerk.

6) De garantstelling is in 2017 verleend voor het project "natuurvriendelijke oevers llperveld" aan Landschap Noord-Holland. De provincie staat zelf garant en neemt respectievelijk de cofinanciering voor haar rekening (beide categorieën € 600.000 in totaal € 1.200.000). De dekking is afkomstig uit de reserve Groen.

4.5 Overzicht van lasten en baten per taakveld

Taakvelden (x € 1.000)		Begroting 2023			Begroting 2024			Begroting 2025			Begroting 2026		
		Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo
0	**Algemene dekkingsmiddelen**	**255.178**	**-757.786**	**-502.608**	**225.849**	**-675.662**	**-449.813**	**215.669**	**-616.670**	**-401.001**	**220.531**	**-583.883**	**-363.352**
0	Uitkering provinciefonds	0	-269.836	-269.836	0	-290.057	-290.057	0	-291.326	-291.326	0	-272.704	-272.704
0	Opbrengst Provinciale belastingen	0	-229.100	-229.100	0	-229.100	-229.100	0	-229.100	-229.100	0	-229.100	-229.100
0	Geldleningen en uitzettingen	286	-1.844	-1.558	1.070	-1.976	-906	1.800	-1.976	-176	1.800	-1.976	-176
0	Deelnemingen	0	-8.920	-8.920	0	-8.920	-8.920	0	-8.920	-8.920	0	-8.920	-8.920
0	Algemene dekkingsmiddelen, overige b	20.379	-3.584	16.795	35.016	-3.231	31.785	45.386	-3.232	42.154	55.995	-3.233	52.762
0	Overhead	80.410	0	80.410	78.433	0	78.433	77.527	0	77.527	77.366	0	77.366
0	Vennootschapsbelasting	1.216	0	1.216	-15	0	-15	-15	0	-15	-15	0	-15
0	Mutaties reserves	152.887	-244.502	-91.615	111.345	-142.378	-31.033	90.971	-82.116	8.855	85.385	-67.950	17.435
1	**Bestuur**	**22.965**	**-69**	**22.896**	**22.061**	**-69**	**21.992**	**21.966**	**-69**	**21.897**	**21.940**	**-69**	**21.871**
1	Provinciale Staten	4.821	0	4.821	4.775	0	4.775	4.680	0	4.680	4.711	0	4.711
1	Gedeputeerde Staten	3.288	0	3.288	3.213	0	3.213	3.213	0	3.213	3.213	0	3.213
1	Kabinetszaken	2.706	-43	2.663	2.610	-43	2.567	2.604	-43	2.561	2.590	-43	2.547
1	Bestuurlijke organisatie	7.867	0	7.867	7.440	0	7.440	7.427	0	7.427	7.400	0	7.400
1	Interbestuurlijk toezicht op de regi	32	0	32	32	0	32	32	0	32	32	0	32
1	Openbare orde en veiligheid	1.189	-16	1.173	1.001	-16	985	998	-16	982	992	-16	976
1	Bestuur, overige baten en lasten	3.062	-10	3.052	2.990	-10	2.980	3.012	-10	3.002	3.002	-10	2.992
2	**Verkeer en vervoer**	**240.421**	**-21.434**	**218.987**	**220.667**	**-10.148**	**210.519**	**213.141**	**-17.299**	**195.842**	**212.827**	**-17.197**	**195.630**
2	Landwegen	158.124	-20.171	137.953	142.808	-8.885	133.923	136.567	-16.036	120.531	135.720	-15.934	119.786

2	Waterwegen	19.192	-1.263	17.929	19.772	-1.263	18.509	18.387	-1.263	17.124	18.110	-1.263	16.847
2	Openbaar vervoer	61.585	0	61.585	56.187	0	56.187	55.387	0	55.387	55.297	0	55.297
2	Verkeer en vervoer, overige baten en	1.520	0	1.520	1.900	0	1.900	2.800	0	2.800	3.700	0	3.700
3	**Water**	**10.561**	**-1.524**	**9.037**	**7.150**	**-1.585**	**5.565**	**7.144**	**-1.585**	**5.559**	**7.129**	**-1.585**	**5.544**
3	Waterkeringen	3.851	0	3.851	1.893	0	1.893	1.890	0	1.890	1.883	0	1.883
3	Kwantiteit oppervlaktewater	887	-39	848	824	0	824	823	0	823	821	0	821
3	Kwantiteit grondwater	2.144	-1.200	944	2.121	-1.300	821	2.120	-1.300	820	2.118	-1.300	818
3	Kwaliteit oppervlaktewater	2.599	0	2.599	1.264	0	1.264	1.264	0	1.264	1.264	0	1.264
3	Kwaliteit grondwater	1.080	-285	795	1.048	-285	763	1.047	-285	762	1.043	-285	758
3	Water, overige baten en lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	**Milieu**	**58.265**	**-13.986**	**44.279**	**36.298**	**-6.760**	**29.538**	**27.630**	**-2.399**	**25.231**	**25.823**	**-2.290**	**23.533**
4	Bodembescherming	4.978	-2.575	2.403	3.207	-2.825	382	557	0	557	287	0	287
4	Luchtverontreiniging	33	0	33	33	0	33	33	0	33	33	0	33
4	Geluidhinder	388	0	388	387	0	387	331	0	331	331	0	331
4	Vergunningverlening en handhaving	21.078	-1.870	19.208	19.378	-1.970	17.408	19.302	-2.070	17.232	19.302	-2.170	17.132
4	Ontgrondingen	0	-50	-50	0	-55	-55	0	-120	-120	0	-120	-120
4	Duurzaamheid	27.172	-9.491	17.681	11.866	-1.910	9.956	6.032	-209	5.823	4.503	0	4.503
4	Milieu, overige baten en lasten	4.616	0	4.616	1.427	0	1.427	1.375	0	1.375	1.367	0	1.367
5	**Natuur**	**134.298**	**-10.751**	**123.547**	**110.200**	**-7.261**	**102.939**	**78.372**	**-6.393**	**71.979**	**70.491**	**-985**	**69.506**
5	Natuurontwikkeling	83.341	-9.866	73.475	63.070	-6.376	56.694	31.155	-5.408	25.747	24.183	0	24.183
5	Beheer natuurgebieden	32.588	-485	32.103	32.432	-485	31.947	32.521	-485	32.036	32.516	-485	32.031
5	Beheer flora en fauna	15.511	-400	15.111	14.690	-400	14.290	14.688	-500	14.188	13.784	-500	13.284
5	Natuur, overige baten en lasten	2.858	0	2.858	8	0	8	8	0	8	8	0	8

6	**Regionale economie**	**36.956**	**-10**	**36.946**	**29.011**	**-15**	**28.996**	**27.221**	**-15**	**27.206**	**22.016**	**-15**	**22.001**
6	Agrarische aangelegenheden	3.299	0	3.299	2.360	0	2.360	1.384	0	1.384	957	0	957
6	Logistiek	8.346	-10	8.336	4.723	-15	4.708	4.967	-15	4.952	4.959	-15	4.944
6	Kennis en innovatie	10.231	0	10.231	7.815	0	7.815	7.497	0	7.497	2.992	0	2.992
6	Recreatie en toerisme	12.280	0	12.280	12.063	0	12.063	11.323	0	11.323	11.058	0	11.058
6	Regionale economie, overige baten en	2.800	0	2.800	2.050	0	2.050	2.050	0	2.050	2.050	0	2.050
7	**Cultuur en maatschappij**	**24.598**	**0**	**24.598**	**13.416**	**0**	**13.416**	**8.556**	**0**	**8.556**	**8.565**	**0**	**8.565**
7	Cultuur	14.486	0	14.486	9.940	0	9.940	5.080	0	5.080	5.089	0	5.089
7	Maatschappij	10.112	0	10.112	3.476	0	3.476	3.476	0	3.476	3.476	0	3.476
8	**Ruimte**	**14.596**	**-5.800**	**8.796**	**12.440**	**-5.800**	**6.640**	**12.688**	**-5.800**	**6.888**	**12.744**	**-5.800**	**6.944**
8	Ruimtelijke ordening	10.411	-5.800	4.611	9.708	-5.800	3.908	9.926	-5.800	4.126	9.899	-5.800	4.099
8	Volkshuisvesting	3.147	0	3.147	2.240	0	2.240	1.894	0	1.894	1.341	0	1.341
8	Stedelijke vernieuwing	1.038	0	1.038	492	0	492	868	0	868	1.504	0	1.504
	Totaal taakvelden	**797.837**	**-811.360**	**-13.523**	**677.091**	**-707.300**	**-30.209**	**612.386**	**-650.230**	**-37.844**	**602.065**	**-611.824**	**-9.759**

5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Programma 1 Openbaar bestuur

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2023
1.1.3	Amsterdam Smart City Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City	€ 100.000
1.3.3	Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam Toelichting: In het bestuurlijk interventieteam bundelen gemeenten de krachten door gezamenlijk overlast en complexe handhavingskwesties aan te pakken. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; namelijk een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en wordt lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave waarbij samen en vooral integraal werken effectief is.	€ 60.000

Programma 2 Klimaat en Milieu

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2022
2.1.2	Gemeente Hilversum, warmteregisseur Deze subsidie wordt ingezet voor het inhuren van een warmteregisseur die gemeenten die gezamenlijk gebruik gaan maken van een duurzame warmtebron en/of gezamenlijk een warmtenet gaan ontwikkelen, hierbij te faciliteren.	€ 70.000
2.1.2	Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur Deze subsidie wordt ingezet voor het inhuren van een warmteregisseur die gemeenten die gezamenlijk gebruik gaan maken van een duurzame warmtebron en/of gezamenlijk een warmtenet gaan ontwikkelen,	€70.000

	hierbij te faciliteren.	
2.1.2	OD IJmond, warmteregisseur Deze subsidie wordt ingezet voor het inhuren van een warmteregisseur die gemeenten die gezamenlijk gebruik gaan maken van een duurzame warmtebron en/of gezamenlijk een warmtenet gaan ontwikkelen, hierbij te faciliteren.	€ 70.000
2.1.2	Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Ecologische effecten van thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) installaties	€ 150.000
2.1.4	C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren Het doel van stichting C-creators is het versnellen van de transitie naar een circulaire bouw in de MRA. Ze bundelen kennis, maken deze collectief en passen deze proactief toe. Dit stelt partijen in staat om voor elk project de circulaire ambitie hoger te leggen.	€ 80.000

Programma 3 Ruimte en Water

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2022
3.2.1	Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1	€ 1.150.000
3.2.1	Gemeente Haarlem Knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid betreft een nieuw OV-knooppunt buiten het centrum van Haarlem, een plek waar wonen en mobiliteit op elkaar zijn afgestemd. De ontwikkeling van een mobiliteitshub is een van de 4 projecten van de knooppuntontwikkeling (naast 3 woonprojecten). Hier komen belangrijke (H)OV-lijnen samen, plus een aanbod van deelmobiliteit en fietsparkeerplaatsen. Op 23 november 2021 heeft GS een reservering van € 8 miljoen uit het OV-fonds toegekend aan dit OV-knooppunt. Na verder dooronderzoek en het sluitend maken van de businesscase zal de gemeente Haarlem naar verwachting eind 2022 de definitieve subsidieaanvraag indienen bij de provincie.	€ 8.000.000
3.2.3	NV Port of Den Helder, vervanging kadewand Het Nieuwe Werk Vooruitlopende op de ontwikkelingen vanuit het Maritiem Cluster wordt een nieuwe kadewand van -9m wordt geplaatst i.p.v. de reguliere vervanging van de huidige -7m variant.	€ 1.000.000

Programma 4 Bereikbaarheid

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2022
4.2.1	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Toelichting: Bijdrage 2023; inhuur	€ 50.000
4.1.2	Gemeente Alkmaar: Doorstroming OV en veiligheid Bergerweg Toelichting	€ 550.000
4.1.2	Gemeente Alkmaar: Haven Boekelermeer Toelichting: De haven draagt bij aan de mobiliteitstransitie door het verminderen van vrachtverkeer over de weg en verminderd brugopeningen van de Leeghwaterbrug, waarmee de doorstroming op de N242 verbeterd.	€ 7.500.000
4.1.2	Gemeente Gooise meren: OV SAAl: Regionale fietsroutes Toelichting: Subsidie voor de realisatie van regionale doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek	€ 375.000
4.1.2	Gemeente Gooise Meren: Stationsweg aanpassen Toelichting: Subsidie voor de herinrichting van de Stationsweg nabij station Naarden-Bussum	€ 500.000
4.1.2	Gemeente Hilversum: Fietsenstalling station Hilversum Toelichting: Subsidie voor de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling bij station Hilversum	€ 2.000.000
4.1.2	Gemeente Hilversum: Kleine spoorbomen Toelichting: Subsidie voor het verbeteren van de verkeersveiligheid/doorstroming van de gelijkvloerse spoorwegovergang ten westen van station Hilversum.	€ 1.000.000
4.1.2	Gemeente Gooise Meren: Transformatielocatie fietsenstalling	€ 2.000.000

	Toelichting: Subsidie voor de herinrichting van de oostzijde van station Naarden-Bussum	
4.1.2	Gemeente Haarlemmermeer: Fietsfile vrij realisatie F200 Amsterdam-Haarlem Toelichting: Subsidie voor de verbetering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Het gaat in 2023 om het resterende deel van de subsidie; het grootste deel wordt aangevraagd in 2022.	€ 336.643
4.1.2	Gemeente Haarlem: Fietsfile vrij realisatie F200 Amsterdam-Haarlem Toelichting: Subsidie voor evaluatie, monitoring en/of fietsstimulering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Subsidie wordt in 2023 aangevraagd, nadat het routedeel in Haarlemmermeer is verbeterd.	€ 159.441
4.1.2	Gemeente Landsmeer: Pontje Ilpendam Toelichting: Subsidie voor bijdrage aan de exploitatie van het pontveer voor de jaren 2023-2026. In 2023 willen wij voor de resterende jaren (2023, 2024, 2025 en 2026) in één keer beschikken, maar in jaarlijkse voorschoten van €80.000 uitbetalen.	€ 320.000
4.1.2	Gemeente Haarlem: Doorfietsroute Kennemerland Toelichting: Subsidie verbetering fietsverbinding langs de N208 (Lodewijk van Deyssellaan	€ 452.250
4.1.2	Gemeente Velsen: Doorfietsroute Kennemerland Toelichting: Subsidie verbetering fietsverbinding Hagelingerweg (deel 2) in Santpoort-Noord	€ 209.634
4.1.2	Gemeente Velsen: Velsertraverse fietsonderdoorgang Toelichting: Subsidie voor het gemeentelijke deel van aanleg van de fietsverbinding onder de Velsertraverse, tussen Station Beverwijk en Velsen Noord	€ 1.300.000
4.1.2	Gemeente Zaanstad: Verbindingsweg Dorpsstraat-Communicatieweg	€ 1.300.000

	Toelichting: Aanleg van een verbindingsweg tussen de Communicatieweg en de Dorpsstraat in Assendelft aan te leggen. Deze verbindingsweg moet het verkeer op de Communicatieweg en de overlast die er mee gemoeid is verminderen, en de doorstroming te verbeteren.	
4.1.2	Gemeente Den Helder: Project KVSS Renovatie Boerenverdrietbrug	
4.1.2	Gemeente Den Helder: Project KVSS Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord	€ 500.000
4.1.2	Gemeente Zaanstad: Zaanbrug Meerkosten Toelichting: Meerkosten conform besluit iMPI2022-2029	€ 2.664.172
4.1.2	Gemeente Zaanstad: Zaanbrug duurzaamheidsmaatregelen Toelichting	€ 240.000

Programma 5 Groen

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2023
5.1.1	Gemeente Schagen, Boskerpark realisatie NNN inrichting (NHN16)	€ 247.000
5.1.1	Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As fase 3 en 4, inrichtingskosten Toelichting: doorgeschoven van 2021 naar 2022	€ 1.491.700
5.1.1	Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As fase 5, inrichtingskosten Toelichting: doorgeschoven van 2021 naar 2022	€ 520.000
5.1.1	Landschap Noord-Holland, NNN inrichting Zandpolder (NHN17)	€ 350.000
5.1.1	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Uitgeester- en Heemskerkerbroek	€ 700.000
5.1.1	WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder Toelichting: Beschermen en ontwikkelen NNN en N2000	€ 120.000
5.1.1	Natuur en milieufederatie, Kennisnetwerk natuurinclusief Toelichting: Aanpak groen kapitaal uitvoeren	€ 150.000
5.1.1	Urgenda, MeerBomenNu Toelichting: Aanpak groen kapitaal uitvoeren	€ 50.000
5.1.2	Gemeente Gooise Meren, Aanlegplaatsen trekvaart Muiden	€ 420.000
5.1.2	Gemeente Gooise Meren , Biodiversiteit kernen	€ 70.000

5.1.2	LTO-projecten, Boer actief in de Groene Uitweg	€ 80.000
5.1.2	Gemeente Gooise Meren, Entree Muiden	€ 1.511.500
5.1.2	Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving	€ 63.910
5.1.2	Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2 Toelichting: Toelichting: Fase 1 (50K) is in 2021 niet gelukt en wordt nu samengevoegd met fase 2.	€ 500.000
5.1.2	Natuurmonumenten, Linielandschap fort Nigtevecht	€ 48.895
5.1.2	Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West	€ 1.850.000
5.1.2	Rijksmuseum Muiderslot, Buitenruimte Muiderslot fase 2	€ 457.000
5.1.2	Regio Gooi en Vechtstreek, Natuurboulevard 2.0	€ 1.050.000
5.1.2	Stichting Monumentenbezit, Recreatieve kwaliteit 's-Graveland Toelichting: subsidieontvanger was Gemeente Wijdemeren.	€ 1.800.000
5.1.2	Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg	€ 70.000
5.1.2	Gemeente Diemen, Ecologische verbindingen Diemerscheg Toelichting: Een goede ecologische verbinding langs de westoever van het Amsterdam Rijnkanaal in Diemen en Gooise Meren, waarbij drie knelpunten zijn aangepakt: twee onderdoorgangen van snelwegen en de onderdoorgang van de spoorbrug Weesp.	€ 70.000
5.1.2	Regio Gooi en Vechtstreek, Vaarnetwerk	€ 142.500
5.1.2	Gemeente Gooise Meren, Waterpoort Vecht	€ 265.000
5.1.2	Rijksmuseum Muiderslot, Buitenruimte Muiderslot fase 2	€ 707.000
5.1.4	Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer	€ 1.020.000
5.1.4	Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken, Boeren tegen bodemdaling regio Assendelft Toelichting: werving van deelnemers en het doen van voorbereidende onderzoeken	€ 69.000
5.1.4	Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken Toelichting: Oprichten studieclub en nemen van maatregelen bodemdaling	€ 300.000
5.1.4	Agrarische natuurvereniging Water, Land en Dijken Vitaal Platteland Landelijk Noord Maatregelen bodemdaling op landbouwbedrijven	€ 448.000
5.1.4	SBB Vitaal Platteland Waterland-Oost Maatregelen natuur, water en bodemdaling in Waterland-Oost	€ 2.900.000
5.2.1	Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid, professionalisering	€ 25.000

	werkprocessen	
5.2.1	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, Begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 35.000
5.2.1	ANV Water Land en Dijken, Biodiversiteit in agrarisch gebied Toelichting: uitvoering voor de doelen van het masterplan biodiversiteit.	€ 100.000
5.2.3	Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland	€ 1.270.000
5.3.1	Landschap Noord-Holland, Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen'	€ 708.000
5.3.2	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan	€ 160.789
5.3.2	Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan.	€ 166.530
5.3.2	Recreatie Noord-Holland, Beleving Oer-IJ, E-bikeroute	€ 70.000
5.3.2	Gemeente Castricum, Buitenpoort Castricum Toelichting: Buitenpoorten zijn (spoorweg) stations vlakbij natuur en daardoor een startpunt om van het landschap te genieten. Een goed bereikbaar landschap dankzij het openbaar vervoer draagt bij aan de leefkwaliteit in de regio's.	€ 200.000
5.3.3	Green Shipping Beunschip Toelichting: In 10 jaar naar een 'schone' en CO_2-neutrale scheepvaart op de Waddenzee; pilot beunschip	€ 441.073
5.3.3	Green Shipping Baggerschip Toelichting: In 10 jaar naar een 'schone' en CO_2-neutrale scheepvaart op de Waddenzee; pilot neutrale scheepvaart op de Waddenzee; pilot baggerschip	€ 405.529
5.3.3	Waddengastronomie Toelichting: Duurzame, streekeigen 'waddenproducten' als groenten en vis beter vermarkten, zodat op den duur een culinaire traditie ontstaat dmv foodroutes en online marktplaatsen.	€ 91.054
5.3.3	Waddenbaai, Rondje Toelichting: De realisatie van een aantrekkelijke fietsverbinding tussen Den Helder en Den Oever	€ 700.000

Programma 6 Economie, Cultuur en Welzijn

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2023
6.1.1	Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: Garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon.	€ 12.200.000
6.1.1.	Gemeente Zaanstad, regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland.	€10.000
6.1.1	Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-Friesland Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland.	€10.000
6.1.1	Gemeente Uithoorn, regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden	€10.000
6.1.4	Greenport Noord-Holland Noord/ Campus Agrarisch Waterbeheer Toelichting: *Watertransitie voor een klimaatbestendige en weerbare landbouw*	€50.000
6.1.4	Greenport Aalsmeer/programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer.	€150.000
6.1.4	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering,versterking en verduurzaming glastuinbouw.	€100.000
6.1.4	Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau Toelichting: Samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord.	€ 165.000
6.1.4	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma Toelichting: Projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector.	€ 100.000
6.1.4	Greenports Nederland/programma Toelichting: Landelijk samenwerkingsverband agrosector.	€ 150.000
6.1.4	Stichting Sichting Fieldlab Bol Toelichting: Project-innovatie en verduurzaming bollenteelt.	€ 50.000
6.1.4	Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau	€ 125.000

	Toelichting: Het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken.	
6.1.4	Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda 2020-2023 Toelichting: Het stimuleren van regionale korte keten projecten.	€150.000
6.1.4	Stichting Foodvalley/programmabureau TPC Toelichting: Het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig.	€ 20.000
6.1.4	Aeres Hogeschool/lectoraat bodem Toelichting: Het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk.	€ 50.000
6.2.1	St Plein C Toelichting: Schade als gevolg van corona.	€ 15.000
6.2.1	St NMF/Steunpunt Monumenten & Archeologie Toelichting: Schade als gevolg van corona.	€8.376
6.2.1	Plein C Toelichting: Uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024	€750.000
6.2.1	Probiblio Toelichting: Uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel.	€3.607.478
6.3.1	Mooi Noord-Holland/Steunpunt M&A Toelichting: Uitvoering wettelijke taken en provinciaal beleid m.b.t. monumenten en archeologie.	€ 180.864
6.3.1	Mooi Noord-Holland/Steunpunt M&A Toelichting: Uitvoering wettelijke taken en provinciaal beleid m.b.t. monumenten en archeologie.	€ 279.136
6.3.2	Molenfederatie Toelichting: Projectsubsidie voor het organiseren van o.a. de Molencontactdag.	€ 15.000
6.3.2	Noord-Hollands Archief / verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. Toelichting: Voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.	€ 124.000
6.3.3	Museum Kaap Skil Toelichting: Ten behoeve van de presentatie van de Palmhoutwrak-collectie.	€ 1.000.000

6.3.3	Nationale Monumentenorganisatie (NMO) Toelichting: Overdracht kasteelterrein Nuwendoorn	€ 2.100.000
6.4.1	ROP Midden West Toelichting: Begeleiding leer-werktrajecten restauratiemarkt	€ 17.000
6.4.2	Gemeente Gooise Meren/ Vestingsplein Muiden De gemeente Gooise Meren is bezig met het programma Verder met de Vesting Muiden' met als doelstelling: het vergroten van de aantrekkelijkheid van Muiden voor inwoners en bezoekers. Het opknappen van het Vestingplein maakt hier onderdeel van uit. Het plein vormt de entree van Muiden en wordt nu als 'verloren' stenige plek ervaren vol auto's en weinig uitstraling. € 800.000 256 Bedoeling is om het Vestingplein om te vormen tot een representatieve entree van de stad met een prettig verblijfsklimaat.	€ 800.000
6.4.2	Regio Gooi- en Vechtstreek, Nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen.	€ 490.000
6.4.2	Gemeente Weesp, Schanzen Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de Vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp.	€ 400.000
6.4.2	Recreatie Noord-Holland, Fort benoorden Spaarndam Voor restauratie en herontwikkeling Fort.	€ 1.000.000
6.4.2	Gemeente Gooise Meren – Verder met de vesting Muiden extra bijdrage	€ 805.000
6.5.1	Vereniging Dorpswerk Noord-Holland Toelichting: De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Via Dorpswerk worden initiatieven ondersteund op het gebied van leefbaarheid en sociale samenhang.	€ 60.000
6.5.1	NOC*NSF / challenges sport Toelichting: De provincie wil sportverenigingen stimuleren om de acceptatie van LHBTIQ bespreekbaar te maken binnen hun vereniging. Namens de provincie voert NOC*NSF een servicebudget uit om verenigingen tools te bieden om dit	€150.000

	bespreekbaar te maken.

Programma 7 Economisch Herstel en Duurzaamheid

OD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2022
7.1.1	RPA-NHN, Servicepunt techniek Noord-Holland-Noord	€ 100.000
7.1.1	Vakschool technische installaties (VTI), Servicepunt techniek Groot Amsterdam	€ 100.000
7.1.1	Servicepunt techniek Utrecht/Amersfoort, Servicepunt techniek Gooi en Vecht	€ 100.000
7.1.1	DudokXP-Infrabindt-Horizon College/Leerwijkcentrum Energie	€ 30.000
7.1.1	Huis van het werk, RPA-NHN, match Noord-Holland-Noord	€ 100.000
7.1.1	Stichting SmartsMakersAcademy and Network, Haarlem: MKB skillsroute	€ 250.000
7.1.1	Bouwmensen, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's. Het ontwikkelen van een specialistische kopstudie restauratie op MBO niveau.	€ 250.000
7.1.1	Hogeschool/ Universiteit van Amsterdam, Pilot MKB-Digitale Circulaire werkplaats	€ 450.000
7.1.1	RPA-NHN ism Greenport-NHN, Inclusieve leer- werklocaties en trajecten	€ 450.000
7.1.1	Duurzaam Gefinancierd, Project Duurzaamheidsfonds Noord-Holland Het niet kunnen financieren van duurzaamheidsmaatregelen is één van de belemmeringen waarom woningeigenaren geen duurzaamheidsmaatregelen treffen. Het is voor woningeigenaren wel mogelijk om een lening aan te vragen bij het warmtefonds, maar dit is complex en duurt al gauw 2 tot 10 weken. Deze lange wachttijd verstoort de klantreis en leidt tot onzekerheid bij bouw- en installatiebedrijven omdat materialen tussentijds duurder kunnen worden. Daarom wijzen bouw- en installatiebedrijven doorgaans niet op de mogelijkheden van het warmtefonds. Bij dit project loopt het aanvragen van een lening via het bouw- of installatiebedrijf en binnen 1 dag is bekend of men voor een lening in aanmerking komt.	€ 2.600.000
7.1.1	TNO, Contigenten aanpak Met dit project worden relevante data van alle	€ 2.000.000

(grondgebonden) woningen nauwkeurig in een database ondergebracht

6 Bijlagen

6.1 Bestuur en directie

Provinciale Staten

Zetelverdeling Provinciale Staten	Aantal zetels
GroenLinks	9
VVD	7
D66	6
PvdA	6
JA21	6
CDA	4
Forum voor Democratie	3
Partij voor de Dieren	3
PVV	3
SP	3
ChristenUnie	1
50Plus/Partij voor de Ouderen	1
DENK	1
Fractie Baljeu	1
Liberaal Noord-Holland	1

Provinciale Staten leden

Voor informatie over de leden van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland kunt u zich wenden tot de provinciale website: klik hier.

Gedeputeerde Staten

Voor informatie over de leden van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland kunt u zich wenden tot de provinciale website: klik hier.

De directie

Renée Bergkamp	Algemeen directeur/ Provinciesecretaris
Hans van der Stelt	Directeur Concernzaken
Herman Schartman	Directeur Beleid
Lindy Molenkamp	Directeur Beheer en Uitvoering

6.2 Noord-Holland in feiten en cijfers

Voor informatie over Noord-Holland in feiten en cijfers kunt u zich wenden tot de provinciale website: klik hier. Hier kunt u zelf tabellen, grafieken en kaarten samenstellen.

6.3 Waar zijn wij te bereiken

Bezoekadres

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland

Dreef 3,2012 HR Haarlem

Ambtelijke organisatie van Noord-Holland

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

Postadres

Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Algemene telefoonnummer

023-5143143

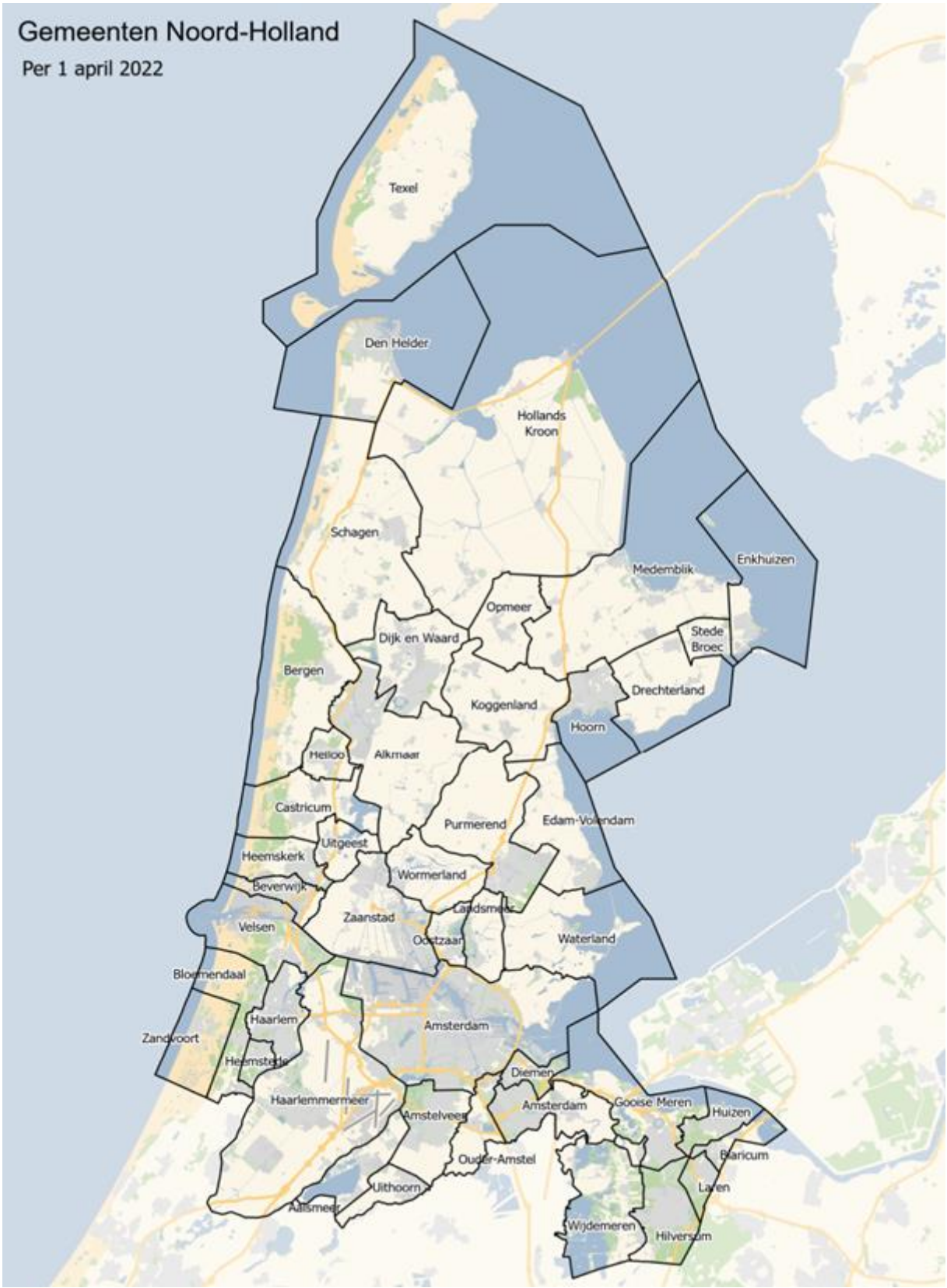
Website

www.noord-holland.nl

Algemene email

post@noord-holland.nl

6.4 Lijst met gemeenten



A	K
Aalsmeer	Koggenland

Alkmaar	**L**
Amstelveen	Landsmeer
Amsterdam	Laren
B	**M**
Bergen (NH.)	Medemblik
Beverwijk	**O**
Blaricum	Oostzaan
Bloemendaal	Opmeer
C	Ouder-Amstel
Castricum	**P**
D	Purmerend
Den Helder	**S**
Diemen	Schagen
Dijk en Waard	Stede Broec
Drechterland	**T**
E	Texel
Edam-Volendam	**U**
Enkhuizen	Uitgeest
G	Uithoorn
Gooise Meren	**V**
H	Velsen
Haarlem	**W**
Haarlemmermeer	Waterland
Heemskerk	Wijdemeren
Heemstede	Wormerland
Heiloo	**Z**
Hilversum	Zaanstad
Hollands Kroon	Zandvoort
Hoorn	
Huizen	

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

S. Ibrahim

CZ/FIN

Telefoonnummer +31235145288

salih.ibrahim@noord-holland.nl

Verzenddatum

31 AUG. 2022

Kenmerk

1797643/1893307

Uw kenmerk

Betreft: Begroting 2023

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over de begroting 2023.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)
- Voordracht begroting 2023
- Begroting 2023
- Addendum begroting 2023

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10919
Extern Zaak ID	1797643
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	5.a.1
Titel	Financiën: Memorie van antwoord begroting 2023 (A-Agenda alle commissies)
Organisatieonderdeel	CZ/FIN

Bijlagen
Memorie van antwoord begroting 2023.pdf
Brief aan PS over Memorie van antwoord bij de begroting 2023.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	10 oktober 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	24 oktober 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	24 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2022
Economie Financiën en Bestuur	31 oktober 2022

Toelichting

In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de schriftelijke vragen die Provinciale Staten over de begroting 2023 hebben gesteld.

Memorie van Antwoord bij de begroting 2023

Vragen van PS over de begroting 2023

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
1	EFB	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Addendum p. 10	p. 10 spreekt over betrokkenheid van de provincie bij de programma's Interreg. Bij welke programma's Interreg was de provincie Noord-Holland betrokken in 2021 en 2022 en bij welke verwacht de provincie ook in 2023 betrokken te zijn? Wat leveren deze Noord-Holland op?	Coby Riensema	Ilse Zaal	De provincie was in 2021 en 2022 betrokken bij de Interreg programma's 2 Zeeën, North Sea Region, North West Europe en Interreg Europe en adviseert over waar deze subsidies aan worden besteed. In 2023 verwacht de provincie bij dezelfde programma's betrokken te zijn. Interreg financiert onderzoek en innovatie en stimuleert daarbij samenwerking tussen Europese regio's. De huidige doelen van de Interreg programma's dragen bij aan de uitvoering het coalitieakkoord van Provincie Noord-Holland, o.a. door middel van internationale kennisdeling, opschalen van innovaties en financieren van pilots. Deze doelen zijn vastgesteld in de Regionale Smart Specialisation Strategie voor Innovatie in West Nederland (RIS3) waarover u op 11 maart 2020 bent geïnformeerd. In de verantwoording provinciale cofinanciering Europese EFRO-projecten 2014-2020, die op 16 maart 2022 aan u is verzonden, is te lezen dat Interreg in de periode 2014-2020 35 projecten in Noord-Holland heeft gefinancierd.
2	M&B	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Addendum p. 18	p. 18 De nieuwe werkwijze voor de stelpost PMO gaat in vanaf 2025. Het huidige NIKG loopt tot en met 2023. Is het dan niet logischer de werkwijze per 2024 in te laten gaan?	Han Roebers	Jeroen Olthof	Na vaststelling van de NIKG (naar verwachting eind 2023/begin 2024) is het nieuwe kader van de stelpost PMO opgesteld. Daarna kan dan een eventuele aanpassing van deze stelpost via de P&C cyclus in gang gezet worden. Het

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									eerstvolgende moment daarvoor is dan via de Kaderbrief en de Begroting 2025.
3	EFB	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Addendum p. 22	p. 22 Huis van Hilde: op zich eens met de lovende woorden, maar waarom moet dit 'een modern museum met een rol in het maatschappelijk debat' zijn? En wat is die rol? in welk maatschappelijk debat? Hoe verhoudt zich de rol in het maatschappelijk debat tot de archeologisch-wetenschappelijke rol?	Michiel de Graef	Rosan Kocken	Huis van Hilde staat sinds 2020 geregistreerd als museum. Dit betekent dat er specifiek aandacht is voor museale beleidsaspecten zoals presentatie en collectiebeheer naar hedendaagse maatstaven. De tentoonstellingen belichten de geschiedenis van Noord-Holland. Deze geschiedenis is niet los te zien van de huidige maatschappelijke ontwikkelingen. De wettelijke taak voor de instandhouding van een provinciaal archeologisch depot betekent dat dit depot ontsloten en toegankelijk moet zijn. De provincie heeft ervoor gekozen deze taak breed in te vullen: via onderzoek van de collecties en de uitgave van verschillende (digitale) publicaties worden archeologische vondsten en collecties voor een breder publiek beleefbaar gemaakt.
4	RKW / NLG (er stond eerst ?)	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Begroting p. 34	Begroting p. 34 warmteregisseur: wat is dat? Wat doet deze functionaris?	Paul Lensink	Edward Stigter	Een warmteregisseur wordt ingezet bij gemeenten die moeten samenwerken omdat zij gebruik maken van een gezamenlijke bron of een gezamenlijk warmtenet. Deze warmteregisseur draagt bij aan de versnelling van de aanleg van een warmtenet of bron door er voor te zorgen dat het beleid van gemeenten en corporaties op elkaar worden afgestemd en knelpunten worden gesignaleert en aangepakt.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
5	EFB	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Begroting p. 35	p. 35 nr 2.1 laatste zin: maakt het aanzetten tot vermindering van consumptie door consumenten deel uit van het beleid voor circulaire economie?	S.T. van den Noort	Rosan Kocken	Voor de transitie naar een circulaire economie is ook een gedragsverandering nodig. We laten aan inwoners waar mogelijk zien op welke manier zij kunnen bijdragen aan de circulaire transitie maar op beperkte schaal, omdat deze rol volgens ons primair bij het Rijk ligt met landelijke campagnes (bijv. Sire) en lokaal via gemeenten.
6	RWK	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Begroting p. 56	p. 56 ‘om de woningen te realiseren maken we gebruik van onorthodoxe maatregelen zoals het instrument actief grondbeleid’. In welke projecten is dit gebeurd en in welke projecten gebeurt het momenteel of zit het in de planning?	Silvia van der Meij	Cees Loggen	Dit is in voorbereiding, eerst worden er gebiedsontwikkelaars ingehuurd om samen met de gemeenten bij grotere gebiedsontwikkelingen in beeld te brengen welke maatregel uit de ‘instrumentenkoffer’ nodig is om het project te versnellen. Het definitieve gebruik van de instrumentenkoffer wordt nog besproken bij de behandeling van het Masterplan Wonen 2.0
7	M&B	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Begroting p. 64	p. 64 Wat is het promotieonderzoek ‘TOD in het landelijk gebied’?	Corine Meijer	Cees Loggen	Sinds een half jaar is een promovendus vanuit de Universiteit van Amsterdam gestart met een internationaal promotieonderzoek naar TOD in het landelijk gebied. Provincie Noord-Holland is een van de casussen waarop het onderzoek zich richt. Daarom zijn wij ook als kennispartner betrokken bij het onderzoek. De focus van het onderzoek zal komen te liggen hoe transit-oriented development (TOD) oftewel OV-gerichte verstedelijking er in minder-verstedelijkte gebieden uit ziet. In onze provincie zal het onderzoek zich richten op Noord-Holland Noord.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
8	M&B	Liberaal Noord-Holland	Grethe van Geffen		Begroting p. 229	p. 229 Solaroad: Solaroad heeft in 2020 en 2021 meer verlies geleden dan er aan eigen vermogen was. U hebt recent aangegeven dat deze verliezen ten laste van eigen vermogen komen. Betekent dit dat Solaroad in 2022 draait op vreemd vermogen? Is er perspectief voor 2022 en 2023 dat Solaroad in de zwarte cijfers komt?	Mirjam Luimstra	Edward Stigter	Door de aandeelhouders is gezamenlijk €900.000 aan agio gestort. Daarnaast is een lening verstrekt van €100.000, waardoor Solaroad genoeg vermogen heeft. Dit blijkt echter niet uit de publicatie jaarrekening. We hebben goede hoop dat Solaroad in de toekomst in de zwarte cijfers komt door eigen activiteiten.
9	EFB	JA21	G.J.W. Hartog	1.2.1	Addendum blz. 9	Uitvoeringsregeling “Versterken bestuurskracht Noord-Holland” vervalt op 1 januari 2023. Het voorstel is om de huidige regeling aan te passen aan de actuele ontwikkelingen en te verlengen tot en met 2025 (kosten €150.00 p.jr.) en daarnaast aanvullend budget beschikbaar te stellen voor opdrachtverlening (kosten €245.000 p.jr.). 1. Wat is de betekenis van “de huidige regeling aan te passen aan actuele ontwikkelingen”? 2. Is er een overzicht van de activiteiten die onder de huidige regeling zijn uitgevoerd en waar is dit terug te vinden? 3. Heeft er een effectmeeting plaatsgevonden naar de activiteiten die onder de huidige regeling zijn uitgevoerd en wat is daarvan dan het resultaat? 4. Is de achtergrond voor dit nieuwe beleid waar aanvullend budget voor gevraagd wordt eerder aan PS ter kennisgeving/discussie voorgelegd en zo ja, waar is dat terug te vinden? 5. Zijn er ervaringsgegevens van andere provincies of overheden bekend waaruit	Coby Riensema	Ilse Zaal	1. De huidige uitvoeringsregeling aanpassen aan actuele ontwikkelingen betekent, dat de regeling aangepast wordt op basis van de evaluatie van de uitvoeringsregeling en op basis van de Verkenning naar Sterke gemeenten en sterke regio's. Het idee is dat de regeling aangepast wordt, om nog beter aan te sluiten bij de behoeften van gemeenten ter versterking van gemeenten en regio's. 2. Wij publiceren elk jaar in januari en juli een overzicht van alle subsidieverleningen in ons subsidieregister. Deze is te vinden op onze website, onder loket/ subsidies. Hierin staan ook de verstrekte subsidies voor versterking bestuurskracht. 3. Momenteel wordt de huidige uitvoeringsregeling Versterken bestuurskracht Noord-Holland geëvalueerd. Naar verwachting wordt de evaluatie in het voorjaar van 2023 opgeleverd. De uitkomsten van de evaluatie worden meegenomen bij het opstellen van een nieuwe uitvoeringsregeling door Gedeputeerde Staten. Provinciale Staten zullen over de nieuwe regeling worden geïnformeerd.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						blijkt dat het effectief is om de nieuwe activiteiten te ontplooien? Zo ja waar is informatie daarover terug te vinden? 5. Welke kostenraming ligt er ten grondslag aan het bedrag waarvoor de komende jaren aanvullend budget wordt gevraagd en welke kosten staan tegenover welke activiteiten? 6. Zijn er gemeenten die aandringen op dit aanvullend nieuw beleid. Zo ja welke gemeenten zijn dat en kunt u aangeven wat daar de achterliggende gedachten bij zijn? 7. Wordt dit aanvullend beleid ook (al) in andere provincies toegepast of voorgesteld voor zover u bekend? ˚Door te investeren in de lokale en regionale bestuurskracht draagt de provincie in belangrijke mate bij aan de (regionale) uitvoeringskracht.˚ 8. Kunt u deze stelling onderbouwen op grond van eigen ervaringen? Zo ja welke? Als dit niet geval is waar baseert u de juistheid van deze stelling dan op? 9. Zijn ervaringsgegevens bekend van andere provincies die de stelling onderschrijven?			4. Wij doen dit voorstel om onze gemeenten en regio's te kunnen blijven ondersteunen in hun kwaliteit van het openbaar bestuur. De uitvoering van de kwaliteit van het openbaar bestuur is enerzijds een kerntaak van de provincie en anderzijds hebben wij gemeenten en regio's nodig voor de uitvoering van onze ambities. In 2022 verkennen wij hoe wij gemeenten en regio's beter kunnen ondersteunen. In de technische briefing commissie EFB van 12 september jl. zijn uw Staten over deze verkenning geïnformeerd. 5.a. Een onderdeel van onze verkenning is te bezien hoe andere provincies vorm geven aan dit onderwerp. Wij constateren dat de kwaliteit van het openbaar bestuur bij allen centraal staat en dat er accentverschillen zijn in rolaanname. Ook varieert de wijze van aanpak (sectoraal of programmatisch). Voorbeelden van nieuwe instrumenten zijn de Gelderland academy en de Zuid-Holland academy. Het is ons niet bekend of deze voorbeelden geëvalueerd zijn. Daarnaast merken wij op dat bestuurskracht lastig is te kwantificeren. Gelet op onze eigen ervaring met de uitvoeringsregeling zien wij dat in een aantal gevallen de subsidie voor bestuurskracht onderzoek geleid heeft tot een herindeling of doorontwikkeling van regionale samenwerking. 5.b. In het voorstel wordt een bedrag van in totaal €395.000 gevraagd. Het deel voor de uitvoeringsregeling (€150.000) is afgeleid van het bedrag van het subsidieplafond wat de laatste jaren

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									daartoe gehanteerd is. Het deel voor de eigen opdrachten (€245.000) is een inschatting op grond van de focuspunten zoals genoemd in het voorstel (bijvoorbeeld experimenten nieuwe vormen van democratische besluitvorming en pilots data en kennisdelen). 6. Wij bemerken een grote belangstelling van gemeenten bij het onderwerp sterke gemeenten, sterke regio's. Juist om de behoefte van gemeenten ten aanzien van onze inzet te valideren zijn zij een belangrijke partner in onze verkenning. Zodoende hebben wij een enquête daarover uitgezet bij de gemeenten (zowel bestuur, raadsleden als ambtelijk). Wij verwachten de resultaten van de verkenning eind dit jaar met u te kunnen delen. Verder kunnen wij u meegeven, op grond van de huidige subsidieaanvragen, dat wij zien dat er een verschuiving is in de behoefte naar middelen voor bijvoorbeeld versterking van de regionale samenwerking. 7. zie onze beantwoording van vraag 5a. 8. Ja. Wij zien dat door ons handelen, hetzij via de uitvoeringsregeling, hetzij via de inhoudelijke portefeuilles de regionale uitvoeringskracht versterkt wordt. Een voorbeeld daarvan is de regionale raadsledenbijeenkomsten. In de regio's De Kop, West-Friesland en sinds kort ook Zuid-Kennemerland ondersteunen wij die bijeenkomsten. Raadsleden komen zo makkelijker met elkaar in contact, er ontstaat begrip en een algemene deler

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									waarmee de regionale uitvoeringskracht wordt versterkt. 9. zie onze beantwoording van vraag 5a.
10	NLG (er stond eerst EFB)	JA21	G.J.W. Hartog	Programma 2	Addendum blz. 12	Bij de Kaderbrief 2023 zijn extra middelen ter beschikking gesteld voor onder andere de transitie naar Groen Staal en gezondheidonderzoek en -monitoring. In het addendum staat: “De benodigde financiële middelen voor het dossier Tata Steel en de route naar Groen Staal zijn op dit moment niet goed te ramen daarom niet volledig in de begroting opgenomen. Zodra hier meer duidelijkheid over is, wordt dit aan u voorgelegd.” 1. Wat is de gedachte achter het plaatsen van deze opmerking? 2. Voorziet u naast de eerder beschikbaar gestelde middelen nog een aanvullende opgave waarvan de hoogte nu nog niet in te schatten is? Als het antwoord bevestigend luidt wat is hier dan de aanleiding voor zo kort na de Kaderbrief 2023? 3. Heeft de provincie het vooruitzicht dat een deel van de kosten waar we hier over spreken zal leiden tot (nog niet geraamde) leges?	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	In de kaderbrief 2023 is dit reeds benoemd en toegelicht bij het inhoudelijke beleidsvoorstel 14. Het wordt nu op een zelfde wijze opgemerkt in de begroting 2023. 1. De innovatieve aard van de transitie naar groen staal en de onduidelijkheid van de snelheid waarmee dit kan worden gerealiseerd brengt onzekerheid met zich mee voor de geraamde kosten. Ook zijn we van mening dat de extra kosten voor VTH-activiteiten voor de transitie naar groen staal moet worden gedekt met een bijdrage vanuit het Rijk. Hiervoor is het college in gesprek met het Rijk, waardoor ook de hoogte van deze bijdrage op dit moment onduidelijk is. 2. De in het addendum opgenomen tekst is als zodanig niet anders dan de toelichting bij het voorstel van de kaderbrief gedaan. De ontwikkelingen op dit dossier volgen elkaar in hoog tempo op. In overleg met de OD NZKG, het Rijk en Tata Steel wordt de fasering van de VTH-werkzaamheden en de financiering naar groen staal stap voor stap verder ingevuld (herijkingsmomenten). 3. Een deel van de kosten kunnen inderdaad worden gedekt door het heffen van leges voor de aanvragen van Tata Steel voor omgevingsvergunningen bouw en na inwerkingtreding van de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									Omgevingswet ook voor omgevingsvergunningen milieu. De hoogte van deze leges is afhankelijk van de tarieventabel die PS nog moet vaststellen en de totale bouwsom.
11	EFB/RWK (er stond eerst EFB)		G.J.W. Hartog	3.2.1	Addendum blz. 14	"De geplande grootschalige woningbouw rond de stations Alkmaar en Alkmaar Noord kan een belangrijke bijdrage leveren aan de urgente woningbouwvraag uit de MRA." 1. Rekent u Alkmaar tot de MRA? 2. Is het college bekend met het feit dat er in Alkmaar maar ook in de aanpalende gemeenten een grote behoefte is aan nieuwe woningen onder de inwoners zelf. 3. Kunt u toelichten wat u met de geciteerde opmerking bedoelt? 4. Hoe ziet het college de bijdrage aan de urgente woningbouwvraag uit de MRA concreet voor zich ten aanzien van woningbouw rond stations in Alkmaar?	Corine Meijer	Cees Loggen	1. Nee, Alkmaar maakt geen onderdeel uit van de MRA, maar maakt wel onderdeel van het daily urban system van de MRA. Een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking in Alkmaar is werkzaam in de Metropoolregio Amsterdam. Daarnaast maakt Alkmaar, naast Hoorn, onderdeel uit van het traject Bereikbare Steden. 2. Ja. 3. Behalve bouwen voor de eigen behoefte kan Alkmaar en de omliggende gemeente ook een rol spelen in het opvangen van een deel van de woningbehoefte vanuit de MRA. 4. De potentie voor woningbouw rondom beide OV-knooppunten (Kanaalzone) ligt hoger dan de lokale behoefte, waardoor ook kan worden bijgedragen aan de behoefte van de MRA (zie Kennisportaal OV-knooppunten)
12	EFB/RWK? Is RWK	JA21	G.J.W. Hartog	Programma 3	Addendum blz. 15	***Masterplan Wonen (PM)*** …"en dit addendum kunnen PS aan GS de opdracht geven om op zoek te gaan naar dekking voor de uitvoering van het Masterplan Wonen." 1. Kunt u toelichten wat u met de geciteerde opmerking bedoelt?	Silvia van der Meij	Cees Loggen	Op 29 maart 2022 is versie 1.5 in GS vastgesteld en deze is op 11 april 2022 met de commissie RWK besproken. Het was op dat moment nog niet mogelijk om een (onderbouwd) bedrag te noemen voor het Masterplan Wonen, aangezien de kosten en de risico's nog niet voldoende konden worden bepaald. In het najaar wordt de 2.0 versie van het Masterplan aan GS en PS voorgelegd. In de 2.0 versie worden aan de hand van de instrumentenkoffer en inzet in

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									grote projecten concrete voorstellen uitgewerkt, met financiële onderbouwing. Er zijn naar verwachting forse bedragen nodig om deze grote projecten te kunnen versnellen. Aan de hand van de onderbouwing kunnen PS besluiten om GS opdracht te geven om hier dekking voor te zoeken.
13	M&B	JA21	G.J.W. Hartog	4.4.2	Addendum blz. 17	"Voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen hebben we, conform het financieel uitgangspunt dat alleen budgetten geïndexeerd worden waarbij contractuele verplichtingen dit vereisen, geen mechanisme om het beschikbare budget voor de dekking van kapitaallasten te corrigeren voor inflatie. Daardoor gaan de kredietverhogingen van realisatieprojecten als gevolg van de kostprijsstijgingen **ten koste van de beschikbare budgetruimte voor verbeter- en uitbreidingsprojecten in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur** (iMPI)." Ik heb de tekst gedeeltelijk gearceerd omdat mijn vraag ziet op dit deel van het citaat. 1. In het algemeen is duidelijk dat hogere kosten tot gevolg hebben dat de uitvoering van andere projecten worden afgeschaald, vertraagd of wellicht niet worden uitgevoerd. Hoe worden die keuzes gemaakt, door wie, op welk moment en op basis waarvan? 2. Op welke wijze worden PS hierin gekend dan wel betrokken?	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Binnen de projecten in de studiefase is in het iMPI geen prioritering opgenomen om aan te geven welke studieprojecten meer- of minder belangrijk zijn. Aan het einde van de studiefase stellen GS aan PS voor projecten te promoveren naar de planfase. Het principe 'wie het eerst komt, die het eerst maalt' wordt tot nu toe gehanteerd bij de promoties naar de planfase. Op het moment dat de studiefase van een project is afgerond, is aan PS de keuze om het project wel of niet te promoveren naar de planfase en daarmee te besluiten of het project nog steeds prioriteit heeft voor PS om verder voor te bereiden en te realiseren. Wij gaan er daarom vanuit dat alle projecten in de plan- en realisatiefase voor PS belangrijk genoeg zijn om te realiseren.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
14	M&B	JA21	G.J.W. Hartog	4.4.2	Addendum blz. 18	˚De budgetruimte voor vervangingsinvesteringen worden wel jaarlijks geïndexeerd. Door nu ook de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen jaarlijks te indexeren, wordt in het kader van het vereenvoudigen van de financiële systematiek 'onder de motorkap' van het iMPI, ook de werkwijze van indexeren geharmoniseerd.˚ 1. In welke regeling(en) is het provinciaal beleid ten aanzien van indexatie vastgelegd? 2. Kan de harmonisatie als hier aangehaald zonder aanpassing van bestaande regelgeving te aanzien van indexeern?	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	1. Op dit moment wordt het indexatiebeleid jaarlijks beschreven in het hoofdstuk 'Begrotingsbeleid' van de Kaderbrief. 2. Ja, want het betreft interne uitgangspunten vastgesteld door PS.
15	NLG (Er stond EFB)	JA21	G.J.W. Hartog	6.1.4	Addendum blz. 20	"De erfcoach probeert agrariërs te helpen met de juiste keuze." 1. Kunt u aangeven wanneer iets de juiste keuze is? "Erfcoaches leveren een bijdrage aan het toekomstbestendig maken van het landelijk gebied in Noord-Holland.˚ 2. Wat is in uw ogen 'toekomstbestendig" en op welke wijze dragen (of kunnen) erfcoaches bijdragen aan dat (vermeende) doel? "Het voorstel is om een pilot te starten -– om in Noord-Holland een provincie breed 'coachings-aanbod' te realiseren, dat gebaseerd is op de meest voorkomende zorgen bij agrarische ondernemers."	Michiel de Graef	Ilse Zaal	1. Nee, dit is niet concreet af te bakenen. 2. Toekomstbestendig is een bedrijf passend binnen omgevingsfactoren en met een goed verdienmodel. Erfcoaches kunnen helpen bij het inzichtelijk maken van de mogelijkheden en een afweging maken welke mogelijkheid toekomstbestendig is. 3. De zorgen zijn zeer verschillend, bijvoorbeeld (financiële) zorgen over de landbouwtransitie tot persoonlijke moeilijkheden zoals stress en burn-out. 4. Aanbod dat toegankelijk is voor alle agrariërs in de Provincie Noord-Holland 5. Dit is nog niet concreet, en is onderdeel van de uitwerking van de motie over erfcoaches (motie juli 2022)

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						3. Heeft u inzicht in wat de meest voorkomende zorgen zijn bij agrarische ondernemers? Kunt u ons daarin meenemen? 4. Wat verstaat u onder een 'provincie breed coachings-aanbod' en waaruit bestaat dat of waar zou dat in uw visie uit moeten bestaan? 5. Aan welke kaders zou de pilot moeten voldoen en is er een beschrijving van de pilot beschikbaar? 6. Kunt u een nadere onderbouwing geven van de geraamde kosten van €200.000 p. jaar? 7. Wie worden ingezet als erfcoach? Wat zijn de competenties waarover een erfcoach dient te beschikken en op welke basis vindt inhuur of aanstelling plaats? "De ervaringen van de andere provincies met erfcoaches, die samenwerken met andere partijen, zoals ITO Noord', zijn tot op heden succesvol." 8. Kunt u PS meenemen in de ervaringen van andere provincies die al met erfcoaches werken?			6. Dit is nog niet concreet, en is onderdeel van de uitwerking van de motie over erfcoaches (motie juli 2022) 7. De coaches die ingezet zullen worden zijn nog niet bekend, maar de agrarische sector wordt geraadpleegd om een gevarieerd aanbod van geschikte coaches samen te stellen. 8. In de Provincie Utrecht worden de erfcoaches met een 8.5 gemiddeld beoordeeld door 52 deelnemers; waarvan 93% zo'n traject zou aanbevelen aan collega's. Zie ook het antwoord over vraag 117 over erfcoaches.
16	EFB	JA21	G.J.W. Hartog		Addendum 6.3.1 en 6.4.1	°Voorstel is om de uitgaven voor erfgoed in 2023 eenmalig te corrigeren voor de prijsstijgingen sinds 2012 en deze indexatie daarna jaarlijks in de begroting mee te nemen.° 1. Welke methodiek van indexeren wordt hierbij voorzien zowel ten aanzien van de eenmalige als ook ten aanzien van de voorgenomen structurele indexatie?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Bij de eenmalige indexering is gerekend met een percentage van 1,54% per jaar. Dit is bepaald aan de hand van de gemiddelde indexering die het Rijk rekent over 2012-2023 (volgens IPO BAC Cultuur). Voor de structurele indexatie volgen we de consumentprijsindex van het CPB.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
17	EFB	JA21	G.J.W. Hartog	8.1.8	Addendum blz. 24	“In het coalitieakkoord 2019-2023 is in het kader van burgerparticipatie en actieve communicatie t/m 2023 incidenteel geld beschikbaar voor 1 fte adviseur burgerparticipatie en 1 fte projectleider scholierenproject Baas in Noord-Holland. De benodigde middelen voor deze 2 fte worden nu structureel geraamd in de meerjarenbegroting.˚ 1. Kunt u een overzicht verstrekken van de activiteiten die de adviseur burgerparticipatie heeft uitgevoerd in de afgelopen collegeperiode en kunt u aangeven wat daarvan de kosten waren? 2. Kunt u een overzicht verstrekken van de activiteiten die de projectleider scholierenproject Baas in Noord-Holland heeft uitgevoerd in de afgelopen collegeperiode en kunt u aangeven wat daarvan de kosten waren? 3. Heeft er een effectmeeting plaatsgevonden naar de activiteiten die door de functionarissen als bedoeld onder 1 en 2 in de afgelopen collegeperiode zijn uitgevoerd en wat is daarvan dan de uitkomst? 4. Wat is de reden dat u de werkzaamheden van de functionarissen als bedoeld onder 1 en 2 wilt voortzetten? 4. Is de achtergrond voor dit nieuwe beleid waar aanvullend budget voor gevraagd wordt eerder aan PS ter kennisgeving/discussie voorgelegd en zo ja, waar is dat terug te vinden? 5. Zijn er ervaringsgegevens van andere provincies of overheden bekend waaruit	Otte Beeksma	Arthur van Dijk	1. De adviseur burgerparticipatie heeft zich tot nu toe vooral gericht op het opstellen van de Uitgangspunten Burgerparticipatie, die op 19 september unaniem zijn aangenomen door Provinciale Staten. Daarnaast adviseert de adviseur burgerparticipatie de statenwerkgroep inwonersparticipatie van Provinciale Staten. Samen met de ambtelijke werkgroep inwonersparticipatie heeft hij een werkwijze en stappenplan inwonersparticipatie ontwikkeld.en adviseert hij de organisatie over de inzet van participatie. Komende tijd gaat hij aan de slag met het verankeren van de werkwijze in de organisatie, het ontwikkelen van een digitaal participatieplatform en het verkennen van mogelijkheden voor nieuwe participatievormen. De kosten zijn beperkt tot de inzet van 1 fte (94.200 euro per jaar). 2. Het scholierenprogramma Baas van Noord-Holland bestaat uit drie onderdelen: de gastles belastingbazen op scholen, het provinciespel op het provinciehuis in samenwerking met Provinciale Staten, de break-inbox voor mbo-studenten, de provinciebattles en de kinderpersconferenties. Meer informatie is te vinden op Scholierenprogramma Baas van Noord-Holland - Provincie Noord-Holland. De kosten zijn beperkt tot de inzet van 1 fte (81.400 euro). 3. Bij burgerparticipatie niet, want de uitgangspunten zijn onlangs aangenomen door Provinciale Staten. Voor het scholierenprogramma wordt bijgehouden

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
						blijkt dat het effectief is om de nieuwe activiteiten te ontplooien? Zo ja waar is informatie daarover terug te vinden?			hoeveel scholieren met de activiteiten zijn bereikt. In 2021 (tijdens corona) waren dat 1442 scholieren en in 2022 zijn dat er tot nu toe 2455. 4. Om de ambities uit de door Provinciale Staten aangenomen uitgangspunten voor burgerparticipatie waar te maken en structureel aandacht te blijven houden voor de kansen van participatie en waarborgen van de kwaliteit van participatietrajecten, is de structurele inzet van één adviseur inwonersparticipatie noodzakelijk. Provinciale Staten hebben in hun werkprogramma aangegeven dat het betrekken van jongeren blijvend een prioriteit blijft. Ook daarvoor is daarom de structurele inzet van één projectleider noodzakelijk. De manier waarop dit wordt georganiseerd bij verschillende provincies is verschillend, maar in grote lijnen vergelijkbaar met wat de provincie Noord-Holland doet. Met enige regelmaat worden ervaringen uitgewisseld. Maar de provincie Noord-Holland beschikt niet over gegevens over de effectiviteit in andere provincies.
18	EFB	JA21	G.J.W. Hartog		blz. 5	˚Om de provinciebegroting toegankelijk te maken is er naast dit boekwerk een animatie van deze begroting gemaakt. Ook is een gebruiksvriendelijke webversie van de begroting ontwikkeld. Alle financiële stukken van de provincie, waaronder de animatie en de webversie van deze begroting zijn te vinden via de financiële portal op de website van de provincie Noord-Holland.˚	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	De digitale versie van de begroting 2023 was te benaderen via de website. De begroting en de bijhorende stukken zijn inmiddels te benaderen via de financiele protal en via de vergaderstukken voor de commissies en PS plenair.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						De begroting, noch de animatie en de andere stukken zoals het addendum zijn terug te vinden via het financiële 'portal'. Naar de mening van JA21 is het feit dat de begroting niet is vastgesteld (zoals recent in de rekeningen commissie als reden werd aangevoerd vanuit de organisatie hiervoor geen valide argument. Transparantie is belangrijk en de praktijk leert dat aanpassingen van de tekst en financiële opgaven beperkt zijn. 1. Wat is het probleem om op zijn minst de begroting en bijbehorende stukken op het financiële portal te plaatsen ook al zijn de stukken nog niet formeel vastgesteld? 2. Wilt u in aanvulling op antwoord op vraag 1 toelichten wat er nodig is of aan gedaan kan worden om publicatie in 'conceptvorm' wel handen en voeten te geven?			
19	NLG Er stond EFB	JA21	G.J.W. Hartog		blz. 9	"Het verwachte dividend van PWN wordt verlaagd." 1. Wat is de reden dat voor de komende 4 jaren de verwachte dividenopbrengst jaarlijks met €630.000 neerwaarts wordt bijgesteld?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Om in de toekomst te kunnen blijven voldoen aan artikel 7 en artikel 32 lid 2 van de Drinkwaterwet heeft PWN een terugkerende investeringsopgave, welke jaarlijks wordt herijkt. Om deze investeringsopgave te kunnen realiseren is het van belang om voldoende winst te reserveren, zodat PWN aan de uit de Drinkwaterwet voorvloeiende taken kan blijven voldoen. De verwachting is dat hierdoor geen dividend kan worden uitgekeerd de komende jaren.
20	EFB	JA21	G.J.W. Hartog		blz . 9	Bij de Kaderbrief 2023 is de stelpost opgehoogd voor prijsstijgingen als gevolg van de inflatie. Op basis van recentere gegevens blijkt dat de inflatie hoger uitvalt dan eerder werd verwacht. In de begroting	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Ad 1) Op dit moment wordt het indexatiebeleid jaarlijks beschreven in het hoofdstuk 'Begrotingsbeleid' van de Kaderbrief.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						wordt daarnaast voor de komende 4 jaren ruim €9M per jaar extra begroot. Ook in het addendum komt dit onderwerp terug en worden op verschillende plaatsen (blz. 17, blz. 18, blz. 21, blz. 22) voorstellen gedaan om op meerdere beleidsterreinen een extra bedrag te voorzien. Bij onze fractie bestaat de indruk dat het beleid ten aanzien van indexering geen samenhangend geheel is en wellicht beter verankerd kan worden in bijvoorbeeld de financiële verordening. 1. Zijn er beleidsmatig of anderszins belemmeringen om het beleid ten aanzien van indexatie op 1 centrale plek onder te brengen en vast te leggen? 2. Kan in aanvulling op vraag 1 de financiële verordening een goede plek zijn om dit te doen. Als uw antwoord ontkennend luidt wat zou dan een aanvaardbare manier of een betere methode zijn om het beleid op 1 plek vast te leggen ?			Zoals wij hebben toegezegd bij de behandeling van de Kaderbrief wordt momenteel gewerkt aan een notitie waarin het beleid wordt vastgelegd. 2) Op dit moment denken wij aan een op zichzelf staande notitie waarin het beleid is opgeschreven.
21	EFB	JA21	G.J.W. Hartog	1.1.1	blz. 16	“Provinciale Staten hebben in 2019 de Ribbius Peletier penning ingesteld vanwege 100 jaar vrouwenkiesrecht. In 2023 vindt een evaluatie van de uitreiking van de penning plaats.” 1. Op welke wijze zal de evaluatie in 2023 plaatsvinden? 2. Kunt u inzicht verschaffen in de kosten die over afgelopen jaren gemaakt zijn aan het uitreiken van de penning?	Katja Bolt	Arthur van Dijk	1. Na de zomer van 2023 zal een evaluatie naar PS komen. Deze evaluatie richt zich op de uitgangspunten zoals deze zijn verwoord in het reglement van orde voor de Penning (PS 8 okt 2018), de inzet van de griffie ter ondersteuning van de jury is daar onderdeel van. 2.

<table>
<tr><th>Nr</th><th>Commissie</th><th>Fractie</th><th>Naam vragensteller</th><th>OD</th><th>Pagina begroting</th><th>Vraag</th><th>Beantwoording door</th><th>Portfeuillehouder GS</th><th>Antwoord</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>3. Welke bedragen zijn er in de meerjaren begroting opgenomen of meegenomen als het gaat om jaarlijkse kosten verbonden aan het uitreiken van de penning?</td><td></td><td></td><td><table><tr><th>Jaar uitreiking</th><th>Bedrag in euro</th></tr><tr><td>Uitreiking penning 2019</td><td>€ 16.385</td></tr><tr><td>Uitreiking penning 2020</td><td>€ 5.931</td></tr><tr><td>Uitreiking penning 2021</td><td>€ 3.943</td></tr><tr><td>Uitreiking penning 2022</td><td>€ 9.727</td></tr></table>3. Voor de start van de uitreiking op 8 maart 2019 is een begin begroting opgenomen van € 25.000, van dit bedrag is een tentoonstelling georganiseerd en zijn 5 penningen ontworpen. Voor de jaarlijkse kosten van de uitreiking is een bedrag van € 7.500 per jaar begroot voor de jaren 2019 tot en met 2023.</td></tr>
<tr><td>22</td><td>EFB</td><td>JA21</td><td>G.J.W. Hartog</td><td>3.1</td><td>192 ev.</td><td>Het risico van inflatie wordt tot op heden met een stelpost in de begroting afgedaan. Voor zover ons bekend wordt in de risicobeheersing met dit onderdeel geen rekening gehouden. Alhoewel het weerstandsvermogen dient om de financiële gevolgen van ongedekte risico’s op te vangen, wordt met het ongedekte risico van inflatie geen rekening gehouden.

Waar JA21 bij de Kaderbrief al waarschuwde voor een ietwat te laconieke houding (het zou van tijdelijke aard zijn) is nu de algemen concensus dat gedurende langere tijd rekening gehouden dient te worden met schaarste en krapte op de arbeidsmarkt en de markt voor goederen en grondstoffen. Op een begroting van pak em beet €800 miljoen is het grillige verloop van kostenstijgingen geen factor van verwaarloosbare betekenis.

1. Op welke manier kan het risico van loon/ en prijsstijgingen meegenomen worden in</td><td>Mirjam Luimstra</td><td>Rosan Kocken</td><td>Het risico van de gevolgen van inflatie wordt, conform het systeem van risicomanagement, periodiek beoordeeld en indien nodig van extra maatregelen voorzien. Bij elke begrotingswijziging wordt bekeken of bijstellingen in de begroting noodzakelijk zijn, ook als deze het gevolg zijn van inflatie. Dit jaar is dat ook gebeurd in de periode tussen de kaderbrief en de begroting. Het bijstellen van de stelpost indexeringen is in dit licht de beheersmaatregel bij het inflatierisico.

Voor risico’s met een structureel effect brengen we ook de structurele weerstandscapaciteit in kaart. Deze staat weergegeven in de tabel onderaan bladzijde 200 van de begroting.

Indien een risico optreedt met een structureel karakter, dat niet -beleidsmatig of financieel- opgelost kan worden binnen de bestaande begroting, is er ook de</td></tr>
</table>

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
						het proces van riscobeheersing zodat het daarmee afgedekt kan worden in de omvang het weerstandsvermogen?			mogelijkheid om de structurele weerstandscapaciteit aan te spreken.
23	NLG	Ja21	Gerard Kohler	Beheren groenstructuur	143-144	De begroting uitkering faunaschade is lager dan de realisatie in 2021. Dit terwijl de uitkering in 2021 met 15% is verlaagd. De ganzenschade neemt dus toe en uit gesprekken met veehouders blijkt ook dat het aantal indieners toeneemt. Is er een overzicht van het aantal indieners over de afgelopen 5 jaar en wordt genoemde trend door cijfers bevestigd? Is de prognose van de uitkeringen niet veel te laag mede gezien het volledig falende ganzenbeheerbeleid van de provincie?	John Arkes	Esther Rommel	De aanvragen komen binnen bij BIJ12. De prognose was lager dan de daadwerkelijk uitbetaalde tegemoetkomingen. De totale omvang van deze tegemoetkomingen is zeer variabel en deels niet beinvloedbaar en dus lastig te voorspellen, omdat weersomstandigheden en prijsontwikkeling van agrarische producten (zoals gras) hier een belangrijke rol in spelen. In Noord-Holland is het aantal aanvragen ten opzichte van 2020 met 17% toegenomen (landelijk is dit 12%). De stijging van uitbetaalde schade in 2021 ten op zichte van 2020 in Noord-Holland (7%) is lager dan de landelijke stijging (15% uitbetaald).
24	NLG	Ja21	Gerard Kohler	Beheren groenstructuur	142	Genoemd wordt de rosse stekelstaart naast 3 andere zeer bekende schadelijke invasieve exoten. Nu hadden wij nog nooit van deze eend gehoord en dat blijkt te kloppen, het aantal waarnemingen van dit dier in pnh is nihil. Weliswaar is er een trendmatige stijginkje, maar nauwelijks zorgenbarend. Wat is de reden om dit eendje specifiek te noemen ipv bijvoorbeeld muskusrat of amerikaanse rivierkreeft waar de schade groot van is en die geregeld de pers halen omdat we in pnh niet in staat zijn deze invasie te weerstaan? Richten we ons op onbeduidende eendjes in de hoop enig succes te kunnen melden?	John Arkes	Esther Rommel	De verantwoordelijkheid voor de aanpak van invasieve exoten is verdeeld over verschillende overheden. De aanpak van de Amerikaanse rivierkreeft is het domein van het Ministerie van LNV. De aanpak van de Rosse Stekelstaart is de verantwoordelijkheid van de provincies. Als uitvoering van Europees en landelijk beleid is de doelstelling om deze invasieve exoot te elimineren. Daaraan geven wij uitvoering.
25	EFB	VVD	Erik van der Maas	Risicobeh	195	Wat is de basis voor het hanteren van 20% in de berekening van het risicobedrag voor PDENH? Hoe wordt dit gemonitord?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Het is vooraf lastig te voorspellen hoe de investeringsportefeuille zich ontwikkelt, daarom stellen wij een percentage vast op basis van resultaten van PDENH tot nu toe,

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
				eersing					waarbij we een ruime marge aanhouden. Gecombineerd met ervaringen van vergelijkbare fondsen en de expert opinion van het fondsmanagement komen we uit op een percentage van 20%. Risico's worden in algemene zin beperkt door het uitvoerige PDENH beoordelingsproces, waarbij de provincie als aandeelhouder besluit over de investeringen door PDENH. Daarnaast wordt de volledige portefeuille van het fonds twee keer per jaar geherwaardeerd door het interne 'valuation committee' van PDENH. Indien nodig wordt deze herwaardering door PDENH in de jaarrekening doorgevoerd, waarna de provincie eventueel een aanvullende voorziening treft.
26	EFB	VVD	Erik van der Maas	Risicobeheersing	196	Hoe wordt in deze begroting de volatiliteit van de inflatie meegenomen? Zijn er scenario's doorgerekend en, zo ja, welke zijn dat?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	In de budgetten in de begroting waar wij een indexering op toepassen, is rekening gehouden met de inflatie door zo recent mogelijke indices te gebruiken. Bij elke begrotingswijziging beoordelen wij of een bijstelling hiervan noodzakelijk is. Dit doen wij echter niet aan de hand van scenario's.
27	EFB	VVD	Erik van der Maas	Risicobeheersing	197	Hoe wordt indeze deze begroting het renterisico meegenomen? Welke maatregelen zijn of worden overwogen om dit risico te beheersen?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	De normen met betrekking tot het renterisico zijn verankerd in de wet FIDO zoals ook staat toegelicht in de paragraaf 3.3 Financiering op bladzijde 211 e.v. In de tweede alinea op bladzijde 213 is te lezen dat we binnen deze normen blijven. In deze begroting zijn overigens voor het eerst sinds een aantal jaren rentelasten opgenomen omdat we op basis van de liquiditeitsprognoses rekening houden met mogelijkheid dat we in 2023 leningen

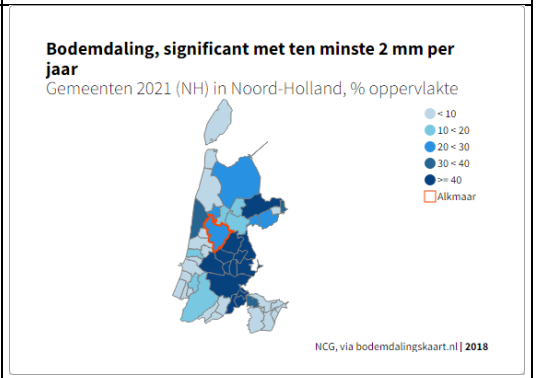
Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									zullen moeten aangaan om onze activiteiten te financieren.
28	NLG	VVD	Bas de Wit	5.1.1.	128	“Doel voor het NNN is om deze collegeperiode 1.750 hectare NNN af te ronden en alle voorbereidingen te treffen voor afronding van het NNN in de volgende coalitieperiode.” Hoe verhoudt dit statement zich tot de eerder aangenomen uitvoeringsstrategie NNN, waarin is genoemd dat na de planvorming uitloop van werkzaamheden (mits met duidelijk doel) tot na maart 2027 kan doorgaan?	John Arkes	Esther Rommel	Met de realisatiestrategie wordt zowel de aankoop van gronden alsook de zelfrealisatie aantrekkelijker, omdat hiermee de mogelijkheid ontstaat om voor alle NNN-gronden in en nabij Natura 2000-gebieden een volledige schadeloosstelling te betalen. Om het natuurnetwerk compleet te krijgen dient er nog 4407 ha NNN gerealiseerd te worden. Hiervan is circa 3.129 ha in eigendom van particulieren en voor het overgrote deel in agrarisch gebruik. Om het natuurnetwerk te kunnen afronden, zullen deze gronden eerst beschikbaar moeten komen. De realisatiestrategie gaat er vanuit dat alle gronden uiterlijk in 2027 beschikbaar zijn. Daarmee is de belangrijkste stap in de realisatie van het NNN gezet. De inrichting van (een deel van) de beschikbare NNN gronden zal nog doorlopen tot na 2027.
29	NLG	VVD	Bas de Wit	5.1.1.	131	Er wordt een grafiek getoond over de beheerde NNN met of zonder subsidie. Welke informatie en mogelijke risico’s haalt u uit deze grafiek? Wordt er door de provincie gestuurd op het beheer van NNN met of zonder subsidie?	John Arkes	Esther Rommel	De grafiek geeft aan dat meer dan de helft van het natuurbeheer ondersteund wordt door de provincie door middel van subsidie. Beheerders die geen subsidie aanvragen dienen wel te voldoen aan de beheerdoelen van het Natuurbeheerplan. Beheerders als Recreatieschappen, PWN en gemeenten komen niet in aanmerking voor subsidie. Het beschikbaar stellen van natuurbeheersubsidie is één van de financiele middelen in de gebiedsprocessen om natuur te realiseren. Hierover wordt daarom actief door de provincie gecommuniceerd.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
30	NLG	VVD	Bas de Wit	5.1.1.	132	Effecten van natuurbeleid zijn vaak pas jaren later zichtbaar in het veld. Wanneer kunnen wij in de Living Planet Index effecten zien van het beleid uit de periode 2019-2023?	John Arkes	Esther Rommel	Afhankelijk van de soort en van de ingreep kan gemiddeld genomen binnen een tot twaalf jaar een effect zichtbaar worden. De living planet index is een optelsom van circa 200 soorten. Het is dan ook moeilijk om een hard jaartal op te hangen aan het verwachte moment van verandering van de living planet index. Als op veel gebieden maatregelen doorgevoerd zijn, verwachten we wel een verandering in de trendberekening na enkele jaren. Voor de effecten in een gebied kijken we lokaal en zijn er meestal na de eerste drie jaar uitspraken te doen. Deze worden onder andere meegenomen in de evaluaties van de beheerplannen van de Natura 2000 gebieden.
31	NLG	VVD	Bas de Wit	5.1.1.	133	Welke inzichten en conclusies levert de grafiek met hecatares natuur per 1.000 inwoners u voor Noord-Holland op? Welke beleidsdoelen van de provincie zijn afgeleid aan deze KPI?	John Arkes	Esther Rommel	De grafiek is een trendindicator en geeft inzicht in hoe de ontwikkeling van het oppervlakte natuur zich verhoudt tot de ontwikkeling van het aantal inwoners. Deze indicator is onderdeel van de Regionale Monitor Brede Welvaart van het CBS en is opgenomen in de brede Basismonitor. Alle indicatoren uit de Brede Basismonitor die raken aan de programma's in de begroting zijn opgenomen in de begroting. Deze specifieke trendindicator is niet direct gekoppeld aan een beleidsdoel.
32	NLG	VVD	Bas de Wit	5.1.1.	133	Wat zijn de verklaringen voor de omvangrijke daling in NH3 in de periode 2005-2010? Geven deze verklaringen inzichten voor de huidige stikstofaanpak en, zo ja, welke?	John Arkes	Esther Rommel	In de periode 1990-2018 zijn de emissies van ammoniak met 66% afgenomen; in de periode 1990-2000 was de afname het sterkst. Deze afname is het gevolg van krimp van de veestapel, eiwitarm voer, afdekken van mestopslagen, emissiearm bemesten en emissiearme stallen. Emissiearme bemesting leverde in die

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									periode de grootste reductiebijdrage. De stijging die zich tussen 2013 en 2017 voordeed kan grotendeels worden toegeschreven aan de groei van de melkveestapel. Het aantal koeien in Nederland steeg als gevolg van de afschaffing van het melkquotum per 1 april 2015. De prominente aandacht in de stikstofaanpak voor de landbouwsector heeft te maken met het feit dat deze sector de meeste uitstoot genereert, waarbij ammoniak ook de eigenschap heeft dat het vlak bij de bron neerslaat.
33	NLG	VVD	Bas de Wit	5.1.4.	136	Er worden beheerchecks in diverse gebieden uitgevoerd. Welke factoren worden meegenomen in de beheerchecks, en waarop worden bedrijven beoordeeld in hun bijdrage aan natuurbeheer? Wanneer kunt u met PS de eerste uitkomsten van deze beheerchecks delen?	Peter Hoogervorst	Esther Rommel	In de beheerchecks wordt gekeken naar de inpassingswaarde van natuurdoeltypen in het agrarisch bedrijf uitgedrukt in draagkracht (Grootvee-eenheden GVE) en voedingswaarde (VEM). Er wordt gekeken naar de hoeveelheid GVE in een gebied naar ratio verdeeld over de hectares. De beheercheck brengt daarmee in beeld welke extensivering vd landbouw er in een bepaald gebied mogelijk is zonder dat daarmee het beheer van de natuur in gevaar komt. Individuele bedrijven zullen niet beoordeeld worden. Dat is onderdeel van de gebiedsprocessen. De methodiek van de beheercheck is nog in ontwikkeling. De eerste resultaten worden in de loop van 2023 verwacht.
34	NLG	VVD	Bas de Wit	5.2.1.	144	Hoe kan het dat de begrote lasten voor beheer van NNN en agrarische natuur relatief stabiel blijven, terwijl in de komende jaren nog enkele duizenden hectares NNN gerealiseerd worden (en dus beheerd moeten worden)? En wat verklaart het verschil tussen	John Arkes	Esther Rommel	De tabel op pagina 144 betreft alle kosten die worden toegeschreven aan (in dit geval) Beleidsdoel 5.1. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook de apparaatskosten. Uit deze tabel zijn de kosten voor het aantal hectares natuurbeheer dan ook niet 1-op-1

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						de lasten in 2021 en de begrote lasten vanaf 2022 (daling van EUR 12 mln)? Hoe worden de effecten van minder beschikbaar budget opgevangen met behoud van het noodzakelijk natuurbeheer?			af te lezen. Hiervoor verwijzen wij naar het Natuurbeheerplan (NBP) 2023, dat op 14 november in uw Staten zal worden behandeld. In het NBP zijn de begrote lasten voor natuurbeheer, afgestemd op bestaande *en* nog te realiseren hectares (gebaseerd op het Programma Natuurnetwerk) opgenomen. De kosten voor Natuur- en Landschapsbeheer worden gedekt uit een structurele begrotingspost. Op basis van de te verwachten kosten zal indien nodig via de daartoe geeigende begrotingsmomenten aan uw Staten worden voorgesteld de meerjarenraming aan te passen aan de te verwachten lasten. Het verschil in lasten tussen 2021 en 2022 wordt overigens veroorzaakt door een eenmalig lastneming in 2021 ten gevolge van de uittreding uit het Goois Natuurreservaat in dat jaar.
35	NLG	VVD	Bas de Wit	3.5.3.	93	In maart 2023 loopt de bestuursovereenkomst tussen provincies en gemeenten in het zuidelijk IJsselmeergebied af. Doel van deze bestuursovereenkomst is het regelen van het beheer van waterplanten inclusief financiering daarvan. Hoe wordt omgegaan met het waterplantenbeheer na afloop van deze bestuursovereenkomst? Is verlenging daarvan een optie, en wat is ervoor nodig om tot verlenging over te kunnen gaan? Hoe verlopen de contacten met het ministerie van I&W over de waterplantenoverlast in het zuidelijk Ijsselmeergebied?	John Arkes	Cees Loggen	Opdracht is gegeven aan een bureau om een slotdocument op te stellen met de behaalde resultaten van de samenwerking in de afgelopen jaren voor de bevaarbaarheid en veiligheid op het water en de bruikbare structurele oplossingsrichtingen (en kosten daarvan) voor de toekomst. Daarnaast is een terugblik op het samenwerkingsproces, en een vooruitblik hoe verder te gaan en wat daar voor nodig is onderdeel van de opdracht. Het ministerie van I&W zit in de begeleidingsgroep van deze opdracht en zal mede op basis van dit document financiering zoeken. In bestuurlijk overleg in januari zullen het rapport, nieuwe

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									afspraken voor de bevaarbaarheid en veiligheid op het water in het zuidelijk IJsselmeergebied en een eventueel vervolg van de samenwerking besproken worden. Het contact met het ministerie I&W is moeizaam, het uitgangspunt uit de samenwerkingsovereenkomst is uiteindelijk herbevestigd door minister Harbers. Er is sprake van een benoemde gezamenlijke verantwoordelijkheid, maar geen beweging in het standpunt van het ministerie I&W dat waterrecreatie geen beleidsitem van het ministerie is en dus geen taak voor Rijkswaterstaat.
36	NLG	VVD	Bas de Wit	3.4.3.	89	26% van het oppervlakte in Noord-Holland heeft te maken met bodemdaling van ten minste 2 mm per jaar. Over welke gebieden gaat dit, anders dan het veenweidegebied in met name Laag Holland? Voert de provincie beleid op de bodemdaling in die gebieden (anders dan het programma Laag Holland)?	John Arkes	Esther Rommel	Onderstaand kaartje geeft een beeld van de gemeentes waar dit in meer of mindere mate speelt. Ook in de gemeenten Diemen (100%), Ouder-Amstel (71%) en Medemblik (44%) heeft meer dan 40% van de gemeentelijke oppervlakte te maken met een significante bodemdaling van ten minste 2 mm per jaar.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									
37	M&B	VVD	K.J. Terwal	4.1.1	99	In 2023 wordt er voor het samenwerkingsprogramma SBaB gewerkt aan de verdere voorbereiding van de formele startbeslissing voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. In hoeverre is de (co)financiering van dit project rond? Kan er een staartje worden gegeven van de bijdragen van alle bij dit project betrokken partijen?	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Tussen Rijk (ministerie IenW) en regio lopen gesprekken over financiering van Schaalsprongprojecten zoals Zuidasdok, doortrekken NZ Lijn naar Schiphol en Hoofddorp en het Sluiten van de Kleine Metroring Amsterdam. (co) Financiering van die projecten is dus nog niet rond. Vanuit de regio worden die gesprekken gecoördineerd vanuit de Naionale Alliantie, waarin deelnemen: de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland, de gemeente Haarlemmermeer, NS, KLM, Prorail en Schiphol. Indien daarover meer duidelijkheid is, dan informeren we uw Staten.
38	M&B	VVD	K.J. Terwal	4.1.2	104	In het grafiekje met het aantal verkeersdoden in de provincie Noord-Holland is te zien dat na een jarenlange daling het aantal verkeersdoden vanaf 2013 weer een stijgende lijn vertoont. Wat is de reden hiervoor (wellicht gedrag)? En wat kunnen de	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Het jaarlijks aantal verkeersdoden in Noord-Holland is in de voorbije jaren inderdaad gestegen. Dat is overigens in lijn met de landelijke trend. Dat komt onder andere doordat het drukker wordt op de weg en weggebruikers meer dan vroeger

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						provincie en andere partijen doen om deze trend om te buigen en zo toe te werken naar de gezamenlijke ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050?			worden afgeleid door de mobiele telefoon. Daarnaast wordt de diversiteit aan (elektrische) verkeerstypen (ook op het fietspad) steeds groter, en zijn er meer (kwetsbare) ouderen die tot op hogere leeftijd doorfietsen. Om de stijging in het aantal verkeerslachtoffers een halt toe te roepen is door overheden en maatschappelijke partijen gezamenlijk het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) opgesteld en ondertekend. Hierin staat de zogenaamde 'risicogestuurde aanpak' centraal, waarmee we de stijgende trend beogen te keren. De provincie verzamelt in dit kader actief steeds meer gegevens over risicofactoren in het verkeer. Het gaat dan bijvoorbeeld om informatie over de inrichting van wegen en fietspaden, verkeersdrukte, en gedragskenmerken zoals snelheidsoverschrijdingen en de aanwezigheid van kwetsbare leeftijdsgroepen (jeugd/ouderen) en verkeerstypen (fietsers/bromfietsers). Door al deze gegevens slim te combineren kunnen we de risico's in het verkeerssysteem gerichter en effectiever aanpakken. Deze werkwijze passen we steeds meer toe op de gehele verkeersveiligheidsaanpak: bij investeringen in veilige infrastructuur, verkeerseducatie, campagnes en het maken van afspraken over verkeershandhaving met politie en OM. Ook testen we innovaties op het gebied van verkeersveiligheid, zoals het afgelopen jaar de spaarpaal. Met deze proactieve aanpak, die we gezamenlijk met gemeenten, maatschappelijke partijen, politie en OM opbouwen en uitvoeren, beogen we de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									stijging in het aantal verkeersongevallen om te buigen in een significante daling. Het afgelopen jaar zijn in alle regio's de Contourendocumenten Uitvoeringsprogramma SPV2030 vastgesteld. Deze zijn hier te vinden: Provincie Noord-Holland - Verkeersveiligheid Momenteel worden deze contourendocumenten middels de hierboven beschreven werkwijze doorontwikkeld tot meer concrete uitvoeringsprogramma's.
39	M&B	VVD	K.J. Terwal	4.4.4	118	De provincie werkt samen met de gemeenten Velsen en Beverwijk aan twee nieuwe busbanen tussen Beverwijk en Velsen en aan een voet-fietsonderdoorgang onder de Velsertraverse. Door scheurvorming in het beton van de Velsertraverse is sinds januari 2022 een rijstrook minder beschikbaar voor verkeer richting de Velsertunnel en moet het viaduct extra ondersteund worden. Wat is nu de stand van zaken? In hoeverre levert deze situatie vertraging en bijkomende kosten op voor de realisatie van de twee nieuwe busbanen en de voet-fietsonderdoorgang?	Han Roebers	Jeroen Olthof	Rijkswaterstaat realiseert de ondersteuning van het viaduct binnen een jaar zodat het mogelijk wordt de busbaan aan te laten sluiten op de huidige vluchtstrook. Deze situatie heeft geleid tot vertraging van het project HOV Station Beverwijk (HOVSB). Het beschikbare budget is toereikend om de extra kosten die hierdoor gemaakt zijn te dekken. Het project bevindt zich daarnaast in een complex gebied met vele ontwikkelingen, projecten en stakeholders. Behalve Rijkswaterstaat kent het project ook een afhankelijkheid van ProRail, welke een risico vormt voor onze planning. Wij zijn in gesprek met ProRail om te bepalen welke invloed en consequenties de werkzaamheden van ProRail hebben op ons project.
40	M&B	VVD	K.J. Terwal	4.4.5	119	Bij de herinrichting van de N243 werkt de provincie samen met BAM Infra aan vier fietsbruggen die gemaakt zijn met behulp van 3D-betonprinttechniek. Enkele maanden	Han Roebers	Jeroen Olthof	Voorlopig is 1 van de 4 bruggen buiten de pilot gehouden. Die kan later worden gerealiseerd.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						geleden bleken er haarscheurtjes in deze fietsbruggen te zitten en zou worden gekeken of de bruggen nog bruikbaar zouden zijn. Wat is nu de stand van zaken? Als de bruggen niet meer bruikbaar blijken te zijn hoe groot is dan de schade en hoe wordt deze tussen de partijen verdeeld?			De haarscheurtjes zaten in een aantal segmenten van de drie bruggen. De kortste brug is inmiddels samengesteld, afgespannen en voorzien van een betonnen druklaag / afwerklaag. TU Eindhoven begeleidt het proces. De verwachting is dat de brug en de gelijkvormige tweeling voldoen aan de testen en in het voorjaar kunnen worden opengesteld voor gebruik. De derde brug volgt met enige achterstand. De reeds aangebrachte funderingen van de bruggen zijn geschikt voor alle keuzes voor zowel de printbrug als een traditionele brug. Zonder fietsbruggen is de verkeersveiligheid niet te garanderen. Om de pilot met de printbruggen zorgvuldig te doorlopen en de verkeersveiligheid te borgen zijn tijdelijk lichtgewicht brugdekken gehuurd. De meerkosten door de haarscheurtjes zijn afhankelijk van de testresultaten. Met de nog onzekere uitgangspunten dat de twee korte bruggen slagen voor de testen, maar de complexere derde brug opnieuw moet worden ontworpen, is de schade voor de Provincie circa € 190.000. Binnen die schade vallen tevens de tijdelijke brugdekken en de extra onderzoekskosten voor TU Eindhoven. De aannemer neemt de kosten van het opnieuw printen van een onvoldoende betrouwbaar betonsegment, de druklaag op de eerste brug en het proefbelasten voor eigen rekening.
41	M&B	PVV	M. Deen	4.4.7	121	*“Energieopwekking en -besparing:*	Han Roebers	Jeroen Olthof	-Voor het project zonnefietspad N232 is totaal € 1,6 mln. budget beschikbaar. Voor

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
						de provincie zet haar infrastructuur in voor innovaties ten behoeve van duurzame energieopwekking, zoals bijvoorbeeld: - een deel van het fietspad N232 wordt uitgerust met een zonnewegdek, afronding project LED verlichting fase 2 etc." VRAAG Kunt u aangeven voor de jaren 2020 t/m 2023 hoeveel provinciaal geld in totaal is en wordt gestoken in zonnewegdekken? Graag een concreet antwoord.			de realisatiefase (periode t/m 2023) is € 1,23 mln. gereserveerd en voor de instandhoudingsfase (periode van de 5 jaar) € 370.000. Het zonnefietspad N232 maakt onderdeel uit van een interprovinciale aanbesteding, waarbij de provincies Noord-Holland, Brabant en Zuid-Holland allemaal een perceel hebben aanbesteed. -Voor de pilot SolaRoad voor lichtverkeer is € 1.37 mln. beschikbaar en verplicht via een samenwerkingsovereenkomst. Dit bedrag zal in de komende jaren (ook nog na 2023) worden uitgegeven. Tussen 2020 en 2022 is circa € 1 ton uitgegeven aan met name onderzoekskosten.
42	M&B	PVV	M. Deen	4.4.7	121	VRAAG Kunt u (bij benadering) aangeven hoeveel procent van de provinciale wegen nog niet is uitgerust met LED-verlichting en wat het ongeveer zou kosten om dat te bewerkstelligen? (gezien de vele onzekerheden is een groffe schatting meer dan voldoende) Graag een gemotiveerd antwoord.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Momenteel is 65% van de OVL voorzien van ledverlichting en dat gaat naar 100%. Er kan enige vertraging opgetreden door de levering van componenten, maar de verwachting is nog steeds dat we medio Q1 2023 gereed kunnen zijn met het project. - Gebiedscontract 1 is uitgerust met led-verlichting - Gebiedscontract 6 is uitgerust met led-verlichting - Gebiedscontract 2/3/4/5/7 is gedeeltelijk uitgerust met led-verlichting Naar verwachting kan de resterende 35% nog niet met led uitgeruste verlichting binnen het reeds beschikbare budget worden gerealiseerd.
43	EFB	PVV	I. Bezaan	1.2.2	21	*"Met het systematische toezicht op de risicodomeinen: Financiën, Omgevingsrecht, Archief- en Informatiebeheer en Huisvesting verblijfsgerechtigde asielzoekers, bevordert*	A.A. Dalenoort	Ilse Zaal	Op basis van de halfjaarlijkse taakstellingen en het aantal verblijfsgerechtigden dat in die periode wordt gehuisvest plus een eventuele

<table>
<tr><th>Nr</th><th>Commissie</th><th>Fractie</th><th>Naam vragensteller</th><th>OD</th><th>Pagina begroting</th><th>Vraag</th><th>Beantwoording door</th><th>Portfeuillehouder GS</th><th>Antwoord</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>de provincie het streven naar een gezonde en veilige leefomgeving voor mens en natuur.”

VRAAG

Kunt u aangeven voor de jaren 2020 t/m 2022 hoeveel Noord-Hollandse gemeenten door de provincie zijn aangesproken op het niet behalen van taakstellingen inzake het huisvesten van verblijfsgerechtigde asielzoekers, alsmede hoeveel van hen in deze collegeperiode in totaal zijn gehuisvest in alle gemeenten van Noord-Holland? Graag een gemotiveerd antwoord.</td><td></td><td></td><td>achterstand uit een vorige periode wordt een gemeente aangesproken. 43 van de 44 huidige Noord-Hollandse gemeenten zijn tussen 1-1-2020 en 1-7-2022 minstens éénmaal aangesproken op hun achterstand (fusiegemeenten die vóór 1-7-2022 zelfstandig waren zijn hierin niet meegenomen). In het afgelopen half jaar (1/1 - 1/7) hebben 25 van de 44 gemeenten hun taakstelling gehaald.

Hieronder een overzicht met de taakstellingen en de plaatsingen in Noord-Holland tussen 1-1-2020 en 1-7-2022.

<table>
<tr><th></th><th>Taakstelling</th><th>Geplaatst</th><th>Saldo</th><th>Stand</th></tr>
<tr><td>Op 1-1-2020</td><td></td><td></td><td></td><td>-202</td></tr>
<tr><td>2020 1ste helft</td><td>1026</td><td>797</td><td>-229</td><td>-431</td></tr>
<tr><td>2020 2de helft</td><td>1070</td><td>1285</td><td>215</td><td>-216</td></tr>
<tr><td>2021 1ste helft</td><td>2228</td><td>1562</td><td>-666</td><td>-882</td></tr>
<tr><td>2021 2de helft</td><td>1818</td><td>2005</td><td>187</td><td>-695</td></tr>
<tr><td>2022 1ste helft</td><td>1638</td><td>1911</td><td>273</td><td>-422</td></tr>
<tr><td>Totaal</td><td>7780</td><td>7560</td><td></td><td></td></tr>
</table>
*Ieder half jaar worden kleine correcties doorgevoerd na publicatie van de formele cijfers van het COA waardoor kleine verschillen met de meest actuele cijfers van het COA mogelijk zijn.</td></tr>
<tr><td>44</td><td>EFB</td><td>PVV</td><td>I. Bezaan</td><td>3.4</td><td>214</td><td>“De provincie staat voor goed werkgeverschap. Wij willen met ons personeelsbestand een afspiegeling zijn van de maatschappij en een inclusieve organisatie vormen, waarbij al onze medewerkers zich bij de provincie thuis voelen. De integratie van diversiteit en inclusie in het strategische HRM-beleid wordt voortgezet en voeren we actief</td><td>Conny Hems</td><td>Rosan Kocken</td><td>Op 1 oktober 2020 is in de brief aan PS “Duurzaam doorpakken en onze rol als werkgever, diversiteit op de werkvloer” (kenmerk 1443929/1443933) het strategisch HRM-beleid en in het bijzonder diversiteit toegelicht, inclusief de aanpak. Deze aanpak is in 2021 en 2022 voortgezet en verder ontwikkeld. Het D&I-beleid is</td></tr>
</table>

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						uit." VRAAG Kunt u aangeven welke activiteiten u in de jaren 2020 t/m 2023 heeft ontplooid en nog gaat ontplooien om te komen tot "integratie van diversiteit en inclusie", alsmede wat deze activiteiten in totaal hebben gekost en gaan kosten? Graag een gemotiveerd antwoord.			geintegreerd in het personeelbeleid van de provincie, o.a. in personeelsinstrumenten, werving & selectie en leeraanbod. In 2023 zal het beleid verder ontwikkeld worden. Er is jaarlijks D&I-budget bij HRM beschikbaar van € 25.000,-.
45	NLG	PVV	R. van Tiggelen	5.1.1	128	*"Doel voor het NNN is om deze collegeperiode 1.750 hectare NNN af te ronden en alle voorbereidingen te treffen voor afronding van het NNN in de volgende coalitieperiode."* VRAAG Gaat het om voorbereidingen die volledig of deels kunnen worden teruggedraaid door een nieuw College in 2023? Graag een gemotiveerd antwoord.	John Arkes	Esther Rommel	Voorbereidingen kunnen worden teruggedraaid zolang ze nog niet tot bestuurs-of andere overeenkomsten hebben geleid, of in wet- en regelgeving zijn vastgelegd.
46	NLG	PVV	R. van Tiggelen	5.1.1	128	VRAAG Kunt u aangeven voor zowel het totaal aantal hectares NNN dat in deze collegeperiode al is afgerond, als voor het aantal hectares NNN dat in 2023 afgerond zou moeten worden, wat de totale kosten zijn? Graag een gemotiveerd antwoord, waarin ook informatie staat over de totale aankoopkosten van gronden t.b.v. NNN.	John Arkes	Esther Rommel	Deze college periode is t/m januari 2022 1.193 ha gerealiseerd. Hoeveel budget er is uitgegeven aan het Natuurnetwerk valt terug te lezen in het Programma Natuurnetwerk (PNN) 2023 dat in november in uw Staten zal worden besproken, waarin de voortgang van het NNN wordt bijgehouden, inclusief de daarmee gemoeide kosten. N.B. het uitgegeven budget aan NNN is niet één op één te koppelen aan de 1.193 ha omdat een deel van de kosten betrekking heeft op voorbereidingswerk voor NNN die de komende jaren wordt gerealiseerd.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
47	RWK Er stond NLG	PVV	R. van Tiggelen	3.2.3	69	*"Om in te spelen op de bouw van de nieuwe windparken voor de Noord-Hollandse kust wordt het baggerdepot in de Averijhaven in IJmuiden getransformeerd in een Energiehaven voor de offshore wind."* VRAAG Kunt u aangeven wat het College in deze collegeperiode heeft ondernomen (indien van toepassing) en eventueel nog gaat ondernemen om het Rijk te bewegen (zoveel mogelijk) af te zien van windparken voor de Noord-Hollandse kust? Graag een gemotiveerd antwoord.	Marco Berkhout	Edward Stigter	Het college heeft geen acties ondernomen om het Rijk te bewegen zoveel mogelijk af te zien van windparken voor de Noord-Hollandse kust. Het college is van mening dat windparken op zee een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de energietransitie
48	NLG	PVV	R. van Tiggelen	5.1.1	129	*"In de Wet stikstofreductie en natuurherstel is vastgesteld dat provincies een gebiedsplan moeten vaststellen per 1 juli 2023. In het gebiedsplan wordt de aanpak beschreven die nodig is om de doelen voor N2000, Kaderrichtlijn Water en klimaat te halen. Belangrijk is het behalen van een gunstige staat van instandhouding van onze natuurdoelen door onder andere reductie van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden."* VRAAG Wordt er door de provincie ook uitgebreid onderzocht wat de negatieve sociaal-economische gevolgen zijn van het nastreven van de doelen voor N2000, Kaderrichtlijn	John Arkes	Esther Rommel	Ja, een sociaal-economische impactanalyse wordt een onderdeel van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (in Noord-Holland hanteren we deze term voor het 'gebiedsprogramma'). Op welke wijze deze impactanalyse vorm krijgt, zal in de komende maanden moeten worden uitgewerkt, in overleg met het ministerie van LNV en de relevante kennisinstellingen.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						Water en klimaat in betreffende Noord-Hollandse gebieden? Graag een gemotiveerd antwoord.			
49	NLG	PVV	R. van Tiggelen	5.1.1	129	VRAAG Waar is het meetbare natuurherstel dat het gevolg zou moeten zijn van de enorme stikstofreductie die reeds heeft plaatsgevonden sinds 1990? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.	John Arkes	Esther Rommel	In de Natura 2000 beheerplannen en de evaluaties ervan is na te lezen welk natuurherstel heeft plaatsgevonden en wat nog hersteld moet worden.
50	NLG	PVV	R. van Tiggelen	3.6	238	*"In 2020 hebben Provinciale Staten besloten om voor de NNN-realisatie in en nabij Natura-2000 zo nodig het onteigeningsinstrument in te zetten. Dit instrument zal enkel worden ingezet nadat in een gebiedsproces eerst een gezamenlijke gebiedsvisie is vastgesteld en aan alle grondeigenaren de mogelijkheid is geboden om op basis van volledige schadeloosstelling de gronden minnelijk te verkopen."* VRAAG Kunt u aangeven hoe vaak in deze collegeperiode het instrument van onteigening is toegepast t.b.v. natuurbeleid? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details over betreffende casussen.	Kelvin Broersen	Esther Rommel	Ten behoeve van het natuurbeleid is het instrument onteigening in deze collegeperiode de facto niet toegepast: Er zijn geen gronden daadwerkelijk onteigend. Wel is ten behoeve van het project 'Schil Naardermeer' in augustus 2022 het Koninklijk Besluit tot onteigening geslagen (zie Staatscourant 2022, 18314 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)). Het betekent dat de provincie een gerechtelijke procedure kan opstarten ter verkrijging van de betreffende percelen van de drie resterende grondeigenaren in de Schil. Omdat de minnelijke verwerving nog loopt en we voorzichtig optimistisch zijn over een goede afloop, is de gerechtelijke procedure nog niet opgestart. Ten behoeve van het natuurbeleid zijn momenteel verder geen onteigeningsprocedures in voorbereiding.
51	NLG	PVV	R. van Tiggelen		304	*"Bijdragen aan meekoppelkansen gekoppeld aan dijkversterkingsprojecten. Dijkversterkingen worden uitgevoerd door de waterbeheerders. Het zijn omvangrijke*	Tom Smeelen	Cees Loggen	De meekoppelkansen zijn vaak fysiek onderdeel van de dijk, maar mogen geen negatieve invloed hebben op de dijkveiligheid en de planning daarvan.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						projecten waarbij voor de provincie en andere regionale partijen en ondernemers de mogelijkheid bestaat om recreatieve- en watersportvoorzieningen, extra natuur, landschapsvoorzieningen, etc. mee te koppelen met de dijkversterking of een aan de dijkversterking gerelateerd ruimtelijk kwaliteitsprogramma op te stellen." VRAAG Welke invloed heeft het streven naar en eventuele complicaties bij meekoppelkansen bij dijkversterkingsprojecten op de realisatie van de benodigde dijkversterkingen? Wordt (of is) dit geëvalueerd? En wat wordt gedaan om te voorkomen dat benodigde dijkversterkingen vertragingen oplopen door het streven naar en eventuele complicaties bij meekoppelkansen? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.			Daarbij geldt dat de meekoppelkansen vroegtijdig worden geïnventariseerd en meegenomen worden in het projectplan van de dijkversterking en in de vergunningen. Daarmee lopen de projecten mee in de ontwerpen, de veiligheidsberekeningen, de (MER) procedures, de planning, communicatie en participatie met de betrokkenen. De provincie geeft subsidies aan projecten rondom de dijk. Deze hebben geen fysieke impact op de dijk en vormen dus geen risico voor de planning of de kosten van de dijkversterking zelf. De afspraken over de kostenverdeling en de verantwoordelijkheden worden vooraf vastgelegd in een overeenkomst of worden als subsidievoorwaarden meegegeven. Daar waar er in de uitvoering er knelpunten ontstaan, worden die via de ambtelijke en bestuurlijke samenwerking besproken en opgelost. Waar nodig leggen de partijen de nieuwe afspraken vast. Voorbeelden van de samenwerking en meekoppelkansen zijn: • Natuurontwikkeling en fietspad bij Prins Hendrikzanddijk op Texel • Fietsverbinding, wandelverbinding en natuurontwikkeling bij project Hondsbosche Duinen bij Petten • De Vismigratierivier door de Afsluitdijk, • De Fiets- en wandelverbinding, de dijkplaatsen en de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									ringslangverblijven voor de Markermeerdijken De meekoppelkansen zijn nog niet allemaal gereed en daarom nog niet geëvalueerd. Het bij Prins Hendrikzanddijk gerealiseerde project met meekoppelkansen is wel geëvalueerd qua samenwerking tussen provincie en HHNK (Bij de Prins Hendrikzanddijk heeft dat geleid tot winnen van de landelijke WOW prijs). https://youtu.be/T0qrkIjg3h4
52	EFB Er stond M&B	PVV	M. Deen	2.1.4	41	In de Budgettabel staan de budgetten voor operationeel doel 2.1.4 “Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie”. VRAAG Hoeveel kosten heeft het College in totaal deze collegeperiode uitgegeven aan het stimuleren van een circulaire economie & en kunt u kwantitatief aantonen wat deze investeringen de Noord-Hollandse economie precies hebben gebracht? Graag een gemotiveerd antwoord.	Suzanne van den Noort	Rosan Kocken	De kosten in 2019, 2020 en 2021 waren in totaal €2,8 miljoen. In 2020 is een voortgangsrapportage vastgesteld over het jaar 2019. Conform de Actieagenda 2021-2025 volgt een evaluatie van de lopende Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 eind 2023.
53	EFB Er staat M&B	PVV	M. Deen	4.1.2	102 en 107	Blz. 102: *“- Werkgeversaanpak uitbreiden naar heel Noord-Holland;* *- Plannen voor Zero Emissie (ZE), laadinfra MRA-E, waterstof, agenda slimme en schone logistiek verder uitwerken.”* Blz. 107: in de Budgettabel staan de opgenomen budgetten voor o.a. operationeel	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	<u>Werkgeversaanpak</u> Voor de werkgeversaanpak regio Noord-Holland Noord is € 250.000 budget beschikbaar. Hiervan is Stichting Breikers en een mobiliteitsmakelaar ingehuurd voor een periode van twee jaar (tot halverwege 2024). Daarnaast hebben wij eind 2021 een analyse laten uitvoeren om de kansen in de regio Noord-Holland Noord in kaart te brengen. Deze analyse heeft €30.000

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						doel 4.1.2. VRAAG Kunt u (indien mogelijk) aangeven voor specifiek de Werkgeversaanpak, ZE, Laadinfra MRA-E, waterstof, alsmede slimme en schone logistiek wat de budgetten zijn & wat tot nu toe in de collegeperiode in totaal is uitgegeven? Graag een gemotiveerd antwoord.			gekost. Op basis daarvan zijn wij in mei jl. gestart met de werkgeversaanpak. <u>ZE-zones</u> De ondersteuning van ZE-zones bestaat uit verschillende onderzoeken naar stadslogistieke stromen en logistieke hubs, als ook het opzetten van coördinatie van de invoering van de ZE-zones. Gezamenlijk bedragen die kosten in deze collegeperiode voor de provincie Noord-Holland €65.000. <u>Laadinfra MRA-E</u> De jaarlijkse bijdrage van de PNH bedraagt €100.000 – €200.000. In de collegeperiode wordt ongeveer €500.000 uitgegeven ten behoeve van het plaatsen van laadinfra. PNH draagt slechts een klein deel bij aan de kosten. Het restant komt van partners en/of gemeenten en inkomsten uit geplaatste laadpalen. De totale uitgaven van PNH en de partners gezamenlijk in de periode 2019 -2022 is €6,9 mln. <u>Waterstof</u> In het begrotingsprogramma Bereikbaarheid is een budget voor waterstof in mobiliteit opgenomen van €1 mln. De afgelopen collegeperiode zijn hierop geen kosten gemaakt. De additionele budgetten voor waterstof liggen verspreidt in de andere begrotingsprogramma's. Dit wordt gecoördineerd vanuit de Noord-Hollandse waterstofstrategie. <u>Agenda Slimme en Schone logistiek</u> GS heeft in 2021 besloten €2,9 mln beschikbaar te stellen voor het

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									investeringsplan Mainport Logistics (subsidies). Voor de Agenda Slimme en Schone Logistiek zijn de kosten deze collegeperiode beperkt geweest aangezien de Agenda pas in 2022 is aangenomen. In 2022 zijn de kosten €165.000 euro. De uitgaven in 2023 zijn geraamd op €200.000.
54	RWK	PVV	J. van Hooff	2.1	34	*"Prioriteiten* *- In gezamenlijkheid uitvoeren van de Regionale Energiestrategie (RES) 1.0. Waarbij de provincie de gemeenten ondersteunt bij het concretiseren van de zoekgebieden en vergunningverlening voor concrete projecten zon of wind."* VRAAG Kunt u aangeven hoeveel vergunningen in deze collegeperiode zijn verstrekt voor de realisatie van zon- en windprojecten, alsmede hoeveel kosten de provincie in totaal tot nu toe heeft gemaakt voor haar activiteiten t.b.v. het bijdragen aan de energietransitie? Graag een gemotiveerd antwoord.	Paul Lensink	Edward Stigter	Voor windprojecten is in deze collegeperiode één vergunning verleend. Voor zonneparken zijn gemeenten het bevoegd gezag voor vergunningverlening, waardoor wij niet exact weten hoeveel vergunning er zijn verleend. Deze collegeperiode zijn er 43 zonneparken in Noord-Holland in gebruik genomen. Het programma energietransitie heeft in deze coalitieperiode tot nu toe in 2019: 8 mln, in 2020: 9,8 mln en in 2021: 10,4 mln aan kosten gemaakt. De basis van deze cijfers zijn de jaarrekeningen van genoemde jaren.
55	RWK	PVV	J. van Hooff	6.1	153	*"Het zijn onzekere economische tijden: de effecten van de coronamaatregelen in 2020-2022 ijlen na, de oorlog in Oekraïne leidt tot sancties, onzekerheid over levering van brandstof en voedsel en dwingt de energietransitie in een versnelling."* VRAAG	Michiel de Graef	Zaal en Stigter	De oorlog in Oekraïne leidt tot onzekerheden over levering van fossiele brandstoffen waardoor de prijzen van deze brandstoffen zijn gestegen. Zowel de onzekerheid rond de levering van fossiele brandstoffen als de hogere energieprijzen leiden tot een versnelling in het aanwenden van duurzame energiebronnen én een betere businesscase voor duurzame

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						Kunt u aangeven waarom de oorlog in de Oekraïne de energietransitie in een versnelling dwingt, alsmede wat het huidige stikstofbeleid precies bijdraagt aan het waarborgen van zoveel mogelijk voedselproductie door boeren in Noord-Holland? Graag een gemotiveerd antwoord met zoveel mogelijk details.			energie. Daarnaast leidt het tot een grotere bereidheid om in Nederland zelf in te zetten op duurzame energieproductie om zodoende minder afhankelijk te zijn van onzekere buitenlandse leveringen van energie, hetgeen ook leidt tot een versnelling in de energietransitie. Het stikstofbeleid heeft niet voedselproduktie als doel. Er is overleg met de agrariërs over de aanpak.
56	EFB	GroenLinks	Robert Zaal	Programma 6	149	Gezien de minimale samenhang die tussen de onderdelen wordt aangebracht: is het een beleidskeuze of een formele verplichting om de onderdelen economie, cultuur en welzijn in één programma onder te brengen?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Het is aan de provincies zelf om de programma-indeling te bepalen en het is dus ook een eigen keuze om deze onderdelen in 1 programma onder te brengen. Het is uiteindelijk aan uw Staten hoe de programma-indeling eruit ziet. De huidige programma-indeling is bij de begroting 2021 voor het laatste herijkt en uw Staten hebben ingestemd met het vormen van een programma economie, cultuur en welzijn als onderdeel van de kaderbrief 2021.
57	EFB	GroenLinks	Robert Zaal	1.2.2	21/22	Is duidelijk welke kosten er gemoeid zijn met het toezicht op gemeenten inzake de huisvesting van statushouders? Zo ja, hoeveel bedragen deze kosten en waar in de begroting zijn deze ondergebracht?	A.A. Dalenoort	Ilse Zaal	Het Interbestuurlijk Toezicht op het domein “Huisvesting verblijfsgerechtigden” (HVG) is georganiseerd binnen het generiek toezicht en de lasten zijn niet gespecificeerd in de begroting opgenomen.
58	RWK	GroenLinks	Anouk Gielen	2.1.2	41	Welke taken zijn in 2022 afgerond die het verschil van 13031 naar 826 mogelijk maken in de bijdrage aan de warmtetransitie?	Paul Lensink	Edward Stigter	De begroting voor 2023 is in mei 2021 opgesteld. De 13 mln van 2022 bestaat uit SEB 2021 van 8 mln, uvr warmte in geb omgeving van 1,1 mln, geothermie van 1,8 mln, uvr daarzaamheidsinitatieven van 0,5 mln, 0,75 kosten servicepunt duurzam energie, capaciteiskosten, proceskosten en bedragen aan nog een aantal kleinere initatieven. De 823 begroot in 2023 is

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									gebaseerd op capaciteitskosten en 0,750 kosten tbv servicepunt duurzame energie. Inmiddels zijn een aantal nieuwe initiatieven in de maak die begin volgend jaar tbv van de warmte transite zullen worden opgenomen in e begroting.
59	RWK	GroenLinks	Tessa van Wijnen	3.1.2	60	Welke kosten maken we voor onderzoek om te kijken hoe ruimtelijke maatregelen ingrijpen op landschap? Zijn dat alleen kosten ARO en PARK? Dat zijn ongeveer 30 adviezen per jaar, maar hoe verhoudt zich dat dan tot totaal aantal aanvragen vanuit gemeentes?	Marco Berkhout	Cees Loggen	Dit zijn inderdaad alleen de kosten voor de PARK en ARO. Naast deze adviesorganen hebben wij interne adviseurs ruimtelijke kwaliteit. Zij krijgen gemiddeld 150 adviesaanvragen per jaar, waarvan 100 nieuwe plannen en 50 eerder voorgelegde plannen. Ook nemen deze adviseurs regelmatig deel aan kwaliteitsteams, zoals die voor de dijkversterking van Marken, de Bloemendalerpolder/Weespersluis en het landschapsplan A7A8.
60	RWK	GroenLinks	Tessa van Wijnen	3.1.1	59 / 60	Hoe organiseren we binnen de Omgevingsverordening koppeling met Digitaal Stelsel Omgevingswet? En hoe zie ik dat terug in begroting?	Tom Smeelen	Edward Stigter	We bouwen onze omgevingsverordening op met plansoftware. PNH gebruikt hiervoor Tercera Go. Vanuit Tercera Go kunnen wij met behulp van een digikoppeling onze verordening publiceren richting het DSO. We betalen voor Tercera GO incl. digikoppeling €11.000,- per jaar. Dit valt onder bedrijfsvoeringskosten die in de begorting zijn verwerkt in programma 8, Overzicht Financiën en bedrijfsvoering.
61	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	5.1.1 / 6.1.4	128 (163)	Wat is tot nu toe gedaan aan het verminderen van gebruik van bestrijdingsmiddelen en met welke resultaten? En wat is de stand van zaken m.b.t. de kwartiermaker biologische bollenteelt (motie Blakende Bollen bij begroting 2022)?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	De sector werkt aan realisatie van het landelijke uitvoeringsprogramma van de toekomstvisie gewasbescherming 2030 (UPGWB) en jaarlijks worden acties benoemd en uitgeivoerd. Periodiek wordt de Tweede Kamer door de minster geïnformeerd. Doelstellingen zijn: planten en teelt zijn weerbaar; natuur en landbouw

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									zijn meer verbonden, er zijn nagenoeg geen emissies en zonder residu. M.b.t. de uitvoering van de motie Blakende Bollen: het veldlab is van start en er is een projectleider aangetrokken. Op 23 september 2022 heeft een open dag plaatsgevonden over verduurzaming bollenteelt en de voortgang van het veldlab. Statenleden zijn daarvoor uitgenodigd.
62	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	5.1.1	128	Hoeveel van de taakstelling van 1750 hectare NNN voor deze collegeperiode is tot nu toe gerealiseerd en hoeveel hectares zijn er dit jaar bij gekomen of zitten nog in de pijplijn?	John Arkes	Esther Rommel	Van de taakstelling van 1.750 ha is deze college periode tot en met januari 2022 1.193 ha gerealiseerd. N.B. de daadwerkelijke realisatie van NNN ligt iets hoger (namelijk op 1.271 ha) omdat er door het uitvoeren van verschillende compensatieafspraken (oa met RWS) circa 78 ha extra NNN is ingericht. Omdat dit een uitbreiding van het NNN betreft, is deze 78 ha niet van de restanttaakstelling af te trekken.
63	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	5.1.1	129	Hoeveel van de extra middelen in Reserve Groen zijn tot nu toe benut en is aan te geven wat dit heeft bijgedragen aan afronding NNN?	John Arkes	Esther Rommel	De extra middelen zijn als volgt toebedeeld: Bodemdaling € 4 miljoen. Kaderrichtlijn Water (KRW) € 7 miljoen en NNN € 10 miljoen. De middelen voor NNN en Bodemdaling worden ingezet t.b.v. diverse projecten binnen het Programma Natuurnetwerk (PNN). In dit PNN, dat gelijktijdig met de begroting aan uw Staten wordt aangeboden, kunt u ook informatie vinden over de besteding van de middelen en de voortgang van de NNN-realisatie. De KRW-middelen worden ingezet t.b.v. diverse projecten op het gebied van o.a. natuur, landbouw, vaarwegen, bodem en baggeren.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
64	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	5.1.1	130	Op 1 januari 2022 moest PNH nog 3.129 hectare aan gronden verwerven voor NNN. Het gaat hier […] ook om gronden die door afspraken ter beschikking kunnen komen. Om wat voor (soort) afspraken gaat dit?	John Arkes	Esther Rommel	Ook door afspraken over zelfrealisatie komen gronden beschikbaar voor het Natuurnetwerk. De eigenaar ontvangt dan subsidie om zelf de gronden in te richten als natuur.
65	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	5.1.1	132	Wat doen we aan het stimuleren van nieuwe landschapselementen en tegengaan van schaalvergroting in het landgebruik? Welke middelen worden ingezet?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	Tegengaan van schaalvergroting in het landgebruik is geen onderdeel van provinciaal beleid. De inzet is gericht op vergroten van biodiversiteit ongeacht de omvang van een bedrijf. Een landelijke regeling over landschapselementen is in voorbereiding. De Europese ambitie is om in het landelijk gebied 10% groen blauwe dooradering voor 2030 te realiseren. De 10 % staat als doel in het Nationaal Programma Landelijk gebied. Wat al gebeurt is het stimuleren van landschapselementen via het GLB en het agrarisch natuurbeheer en financiering van het beheer van tuunwallen.
66	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	5.2.1	139	Is al bekend hoe we de NSP-gelden in NH gaan inzetten en hoe we agrariërs gaan ondersteunen? Aan welke integrale gebiedsprogramma's wordt gedacht en hoe worden die gelden ingezet?	John Arkes	Esther Rommel	In het Natuurbeheerplan 2023, dat op 14 november in uw Staten zal worden behandeld, staat naar welke leefgebieden de NSP-gelden gaan. Deze verdeling is op interprovinciaal niveau vastgelegd. Het gaat om de leefgebieden open grasland, open akker, water en klimaat, met het zwaartepunt op open grasland door middel van het Aanvalplsan Grutto. In overleg met de agrarische collectieven zijn zogenaamde Aanvalsplan Grutto gebieden aangewezen waarin ingezet wordt op extra (zwaar) weidevogelbeheer. Het voorstel is om Laag Holland, Amstelland, West-Friesland en Spaarnwoude hiervoor aan te wijzen.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
67	NLG	GroenLinks	Rien Cardol	3.6	238/239	Vragen over grondbeleid: 1. Welke rol kan/gaat het huidige grondbeleid spelen in de gebiedsprocessen? 2. Gaan we onze strategische grondposities – huidige en/of nog te verwerven – ook inzetten voor de landbouwtransitie? 3. Hoe informeren we partners in gebiedsprocessen hierover (grondbeleid gebruiken als grondbank)?	Kelvin Broersen	Esther Rommel	1. Het huidige grondbeleid (5e Nota Grondbeleid) stelt de kaders en randvoorwaarden waar binnen maatwerkoplossingen gevonden kunnen worden voor ook de gebiedsprocessen. Voor de uitwerking van het grondbeleid op gebiedsniveau kan het in de 5e Nota Grondbeleid genoemde instrument grondstrategieplan worden gebruikt. Hierin kan concreet uitgewerkt worden hoe grondinstrumenatrium ingezet wordt. Denk hierbij aan (strategisch) aankopen, (kavel)ruilingen, beheer provinciale grondeigendommen en verkoop. 2. Hierover is nog geen besluit genomen Hoe provinciaal grondbeleid wordt ingezet is altijd één van de (gespreks)onderwerpen die in de gebiedsprocessen met de partners wordt besproken.
68	NLG	GroenLinks	Nicole van der Waart	4.3.1	97	4.3.1 Beheersregeling Amstel Beheer van de Amstel is overgedragen' hoe ziet zo'n beheersoverdracht er uit, welke beheer en onderhoudskosten zijn meegefinancierd door de provincie? van de provincie aan het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vechtstreek.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Het nautisch beheer van een deel van de Amstel is bij de wijziging van de omgevingsverordening overgedragen aan de gemeente Amsterdam. Nautisch beheer betreft regulering en toezicht van het scheepsvaartverkeer. Deze overdracht heeft op verzoek van de gemeente Amsterdam plaatsgevonden. Hierover zijn geen financiële afspraken gemaakt. Onderhoud van de vaarweg (het vaarwegbeheer) van dit deel van de Amstel is bij PNH gebleven.
69	NLG	GroenLinks	Ayse Er	2.2.2	44	Geldt het scherp vergunnen binnen de vier pilots voor alle soorten vergunningen zoals het geval is bij Tata Steel?	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	In de opzet van de pilot scherper vergunnen is naar verschillende type vergunningen en naar vier actuele casussen gekeken. Bedoeld wordt dat aan de hand van een feitelijke vergunningsaanvraag of wijziging van een bestaande vergunning,

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									onderzocht wordt of scherper vergunnen binnen het bestaande wettelijke kader en mede op basis van de VTH nota haalbaar is en welke mogelijke implicaties er zijn voor de uitvoeringspraktijk. Zo verkent de OD NZKG in de pilot het scherper vergunnen bij de vergunningsaanvraag voor een nieuwe fabriek en bij een ambtshalve wijziging van een vergunning. De uitkomsten van de pilot krijgen betekenis voor alle bedrijven die vallen onder provinciaal toezicht. Er is overigens nog niets te melden over de conclusies en aanbevelingen die de pilot gaat opleveren en daarmee kan niet gesteld worden dat de pilot helderheid zal geven over scherper vergunnen bij alle soorten vergunningen van Tata Steel.
70	M&B	GroenLinks	Nicole van der Waart	4.4	95	Er wordt genoemd: '. Werken aan infrastructuur doet de provincie duurzaam, indien redelijkerwijs haalbaar'. Kunt u dit toelichten, graag met een voorbeelden wanneer duurzaam werken niet mogelijk zou zijn	Han Roebers	Jeroen Olthof	Duurzame materialen zijn niet in alle omstandigheden geschikt om te gebruiken, soms zijn ze ook erg duur of niet in voldoende mate beschikbaar. Datzelfde geldt voor duurzaam materieel, dat ook nog niet in alle gevallen de juiste functionaliteit heeft of beperkt beschikbaar is. Voorbeelden zijn duurzame asfaltmengsels, de toepassing waarvan is door kwaliteitsverlies met name in de winterperiode beperkt mogelijk. Ook worden nieuwe stalen damwanden toegepast indien er geen alternatief voorhanden is (wel zijn recent tweedehands damwanden aangeschaft, maar deze zijn niet geschikt voor alle type oeverconstructies). Toepassing van met name zwaarder elektrisch materieel (zoals

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									kranen, vrachtwagens) is ook nog zeer beperkt mogelijk. Daarnaast wordt altijd bij de duurzame maatregelen gekeken hoe effectief deze zijn over de gehele levenscyclus.
71	EFB	D66	Kapitein	1.3.3	25	Stoppen wij met Quick scans vanaf 2023 of is dit een foutje?	Alexander Dalenoort	Arthur van Dijk	Met deze collegeperiode eindigt ook het programma Agenda Weerbaar Noord-Holland. De quick scans maken deel uit van deze Agenda e de resultaten daarvan zullen dit najaar worden gepresenteerd. Eventuele aanleiding oor follow-up zal deel uitmaken van die presentatie.
72	EFB	D66	Kapitein	2.1.3	39	Waarom is er geen beleidsindicator voor de netwerkcongestie?	Paul Lensink	Edward Stigter	Er is geen beleidsindicator voor netcongestie omdat wij niet kwanitatief kunnen bepalen hoeveel maatschappelijke impact de netcongestie heeft. De netbeheerders publiceren de actuele netcongestie op hun webside op kaart per gebied https://www.liander.nl/grootzakelijk/transportschaarste/beschikbaarheid-capaciteit/noord-holland?cmp=kaartnoordholland. Achter deze kaarten met kleuren zit heel veel infomratie die de provincie niet bekend is en de netbeheerder niet met ons kan delen. Zo weten wij niet hoeveel bedrijvn in de wachtrij staan in congestiegebieden en dus hoeveel maatschappelijke impact de netcongestie heeft. Ook kan in een gebied van de ene op de andere dag congestie ontstaan als er een grote capaciteitsvaanvraag bij Liander wordt gedaan. Liander mag deze gegevens niet met ons delen vanwege privacy regels.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
73	NLG	D66	Kapitein	2.2.3	52	Ontbreekt bij de opgaven voor de bodem geen landbouw opgave? Eén van de speerpunten in de Voedselvisie is regeneratieve landbouw (bodem kwaliteit wordt beter in plaats van slechter)	Han Roebers	Ilse Zaal	De opgaven die in 2.2.3 zijn genoemd betreffen taken die aan de provincie zij toebedeeld op het gebied van bodem en ondergrond. De landbouwopgave valt daar niet onder. Het klopt dat regeneratieve landbouw bijdraagt aan verbetering van de bodem.
74	RWK	D66	Kapitein	3.1.1	60	Hoe is koppeling aan het DSO bij NH verlopen? Zijn inmiddels alle eventuele kinderziektes en implementatie issues opgelost? Wat zijn de belangrijkste openstaande punten, of zijn deze er eigenlijk niet?	Tom Smeelen	Edward Stigter	PNH heeft ondertussen 2x een initiële verordening gepubliceerd. Hier liepen we beide keren tegen issues aan. Het grootste issue is dat we niet kunnen muteren. Dat betekent dat we onze verordening nog niet kunnen actualiseren. Er wordt momenteel nog steeds gewerkt aan en getest met deze functionaliteit. Daarnaast kunnen niet alle typen omgevingsdocument via de nieuwe standaard (STOP-TPOD) worden gepubliceerd. Hiervoor worden tijdelijke alternatieve maatregelen, zogenaamde TAM's gemaakt en getest. Landelijk vinden er zogenoemde indringende ketentesten (IKT) plaats, waar provincie Noord-Holland ook aan mee doet. Deze testen leveren nog altijd nieuwe bevindingen op. Deze bevindingen zijn op onderstaande site terug te vinden: https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl/implementatie/voortgang-monitoring/indringend-ketentesten/rapportages-ikt-testweken/ Per 1 januari 2023 verwachten we een werkend DSO te hebben die voldoet aan de minimale eisen die zijn gesteld. Na 1 januari zal het DSO nog worden doorontwikkeld en uitgebouwd.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
75	NLG	D66	Kapitein	3.2.5 en 5.1.1	72 en 128	(Pagina 72) De aankoop van NNN hectares is voor 2023- 2026 begroot op 495 hectare. Hoe verhoudt zich dit tot de ambities die bij OD 5.1.1. op pagina 128 staan beschreven: "Doel voor het NNN is om deze collegeperiode 1.750 hectare NNN af te ronden en alle voorbereidingen te treffen voor afronding van het NNN in de volgende coalitieperiode." En hoe tot de status beschreven op pagina 130: Begin 2022 ligt in Noord-Holland het percentage ingerichte natuur op 92% van de totale doelstelling voor 2027. Op 1 januari 2022 moest de Provincie Noord-Holland nog 3.129 hectare aan gronden verwerven voor het NNN. Wat is de laatste status, is hier al wat meer over te melden?	Kelvin Broersen John Arkes	Esther Rommel	De aankoop van NNN-gronden is slechts één instrument tot realisatie van de NNN-opgave en daarmee niet in relatie te brengen met de NNN-reaslisatie opgave. Zo wordt het NNN ook gerealiseerd door grondaankoop door andere partijen of door het afsluiten van overeenkomsten met particuliere grondeigenaren in het kader van de SKNL (particulier natuurbeheer). In 2022 is tot 1 september ca. 45 ha NNN-gronden verworven door de provincie.
76	NLG	D66	Kapitein	5.1.	124	Bij de doelenboom staan maar 3 van de 25 gebiedsprogramma's. Hebben wij geen doelen (passend in de doelenboom) voor de andere gebieden voor groen voor 2023?	John Arkes	Esther Rommel	In de doelenboom van Programma 5 Groen worden inderdaad drie grote gebiedsprogramma's benoemd: het programma Oostelijke Vechtplassen, het programma Laag Holland en het programma Groene Uitweg. De reden dat deze drie programma's een eigen plek in de doelenboom hebben, heeft met hun financiële omvang te maken. Dit zijn financieel omvangrijke programma's; dat is niet voor alle 24 gebieden het geval. Inmiddels zijn in het Programma Natuurnetwerk (PNN) 24 gebieden benoemd. In het kader van het nog uit te werken Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG, zie ook het antwoord op vraag 154) zal in 2023 nader worden uitgewerkt hoe o.a. de PPLG-doelen (o.a. NNN en stikstofreductie, maar ook water- en veenweide-/klimaatdoelen) via

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									gebiedsprocessen kunnen worden opgepakt en geïntegreerd. Dit zal in de Begroting 2024 worden verwerkt.
77	NLG	D66	Kapitein	5.1.1.	136	In 2023 wordt ruim 52 mio begroot voor het beschermen en ontwikkelen van NNN en N2000 gebieden. In 2022 ruim 102 miljoen. Om hoeveel bij bijbehorende hectares gaat dit?	John Arkes	Esther Rommel	Deels betreft dit gelden voor concrete projecten die in 2023 of later tot uitvoering komen en deels betreft dit gelden voor de voorbereiding waarmee onderzoeken en het proces met de omgeving worden gefinancierd. En nadere specificatie is terug te vinden in het Programma natuurnetwerk (PNN) 2023, dat in november in uw Staten zal worden besproken.
78	MB	D66	Kapitein	4.1.2	107	Wat een grote verschillen tussen 2022 en 2023, met nog veel meer dalingen in 2024 en verder. Wat zijn hier de redenen van?	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Enkele grotere projecten lopen in 2022 en 2023. In 2022 vindt de laatse betaling aan de Zuidas-OV terminal plaats van € 30,2 mln, een groot deel van subsidies voor Fietsmaatregelen, en veilige uitwegen is in 2022 gepland. OV SAAL subsidies voor € 2,7 mln, mainport Logisitek € 16 mln en € 1,9 mln fietsmaatregelen zijn in 2023 gepland. Vanaf 2024 zijn er nog geen grote subsidieprojecten ingepland.
79	NLG	D66	Kapitein	5.2.4	144	Opmerking: De bedragen voor ganzenschade zijn hoog begroot. Verwacht GS door het aangepaste beleid geen lagere bedragen komende jaren nodig te hebben?	John Arkes	Esther Rommel	De totale omvang van deze tegemoetkomingen is zeer variabel en deels niet beinvloedbaar en dus lastig te voorspellen, omdat weersomstandigheden en prijsontwikkeling van agrarische proucten (zoals gras) hier een belangrijke rol in spelen.
80	EFB	D66	Kapitein	6.1.5	164	Hier staat “Europa stelt als verplichting dat deze fondsen worden gefinancierd.” Wat wordt hier exact mee bedoeld? Dat wij mee moeten financieren? Voor een gedeelte? Kunt u hier meer over aangeven?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	We bedoelen dat de meeste grote Europese fondsen (bijvoorbeeld het Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling) als eis stellen dat er ook een bepaald percentage nationale overheidscofinanciering tegenover de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									Europese bijdrage moet staan. Dit percentage varieert per fonds.
81	NLG Er stond EFB	D66	Kapitein	3.6. Grondbeleid	239	Hier staat: Ons grondbeleid biedt namelijk voldoende ruimte om gronden strategisch aan te kopen, (tijdelijk) in beheer te geven om ze op en later moment in te zetten voor provinciale doelen. Vraag: bestaan deze doelen ook uit doelen voor natuurrealisatie, stikstofreductie en landbouwtransitie (naar natuurinclusief voor grondgebonden landbouw)? Zo ja, is er dan nog steeds voldoende ruimte? Zo nee, waar moeten wij die ruimte dan wel vinden en zou dit geen onderdeel moeten worden van ons grondbeleid?	Kelvin Broersen	Esther Rommel	Dit citaat is primair gericht op de beleidsruimte die de 5e Nota Grondbeleid biedt. In deze Nota is ook genoemd dat voor concrete uitwerkingen een grondstrategieplan wordt opgesteld. Inzet van strategische aankopen, alsmede de financiering hiervan, is onderdeel van een grondstrategieplan. Voor genoemde thema's is er geen grondstrategieplan opgesteld. Genoemde thema's worden namelijk meegenomen in de gebiedsprocessen en de daarvoor op te stellen grondstrategieplannen. Het opstellen van een grondstrategieplan op thema-niveau is een politieke keuze.
82	NLG	D66	Kapitein	3.6.	239	Voor natuur is er een financieel degelijke oplossing gevonden voor een eventuele afwaardering van de waarde van aangekochte natuurgronden. Vanuit het stikstofbeleid zullen mogelijk ook boeren uitgekocht gaan worden en krijgen we ook te maken van verschillen in waardering van de grondprijzen. Hoe gaan wij daar financieel technisch mee om?	Kelvin Broersen	Esther Rommel	Ten alle tijden zullen wij opereren conform de uitgangspunten van ons grondbeleid, waaronder marktconformiteit. Voor de aankoop van een agrarische bedrijf zal de prijs altijd door een onafhankelijke gecertificeerde taxateur bepaald worden. Ter info: Stikstofrechten zijn vergund aan een bedrijf en niet gekoppeld aan grond(eigendommen). De stikstofrechten zijn daarmee onderdeel van de waarde van een (agrarisch) bedrijf en niet van de grond(prijs) in eigendom van een bedrijf. Het stikstofbeleid heeft dan ook geen effect op de grondprijs. In een taxatie worden ook altijd de verschillende elementen van een agrarisch bedrijf (b.v. woning, stal, schuren, grond) apart op waarde gezet, om dit onderscheid te maken.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
83	MB	D66	Kapitein	4.2.1 Meerjarenraming 2023 - 2026	255	De baten blijven ongeveer op hetzelfde niveau over de jaren heen, de lasten worden fors minder (logisch nieuwe coalitie) en de stortingen en onttrekkingen naar de reserves worden ook fors lager. Het resultaat is niet spectaculair groot positief. Betekent dit dat er voor de komende jaren eigenlijk weinig ruimte is om zaken te gaan doen als we niet meer willen gaan lenen of als we geen substantieel extra inkomsten krijgen?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Dat is een subjectieve vraag. Het positieve begrotingsaldo voor 2023, zoals weergegeven in de tabel op blz 255 onderaan, is ingezet voor de voorstellen die in het Addendum staan. De positieve saldi van de jaren daarna zijn vrij inzetbaar als dekking voor nieuwe voorstellen en ambities. De vraag of voor de financiering van deze activiteiten geleend moet worden, staat hier los van.
84	EFB	D66	Kapitein	4.2.2.	257	Gaat de grondslag voor interne rente (geen interne rente omdat er geen sprake is van een financieringstekort) komend jaar wijzigen? Immers, in 2023 moet de provincie geld gaan lenen.	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Nee. Wanneer we gaan lenen, rekenen we geen interne rente toe aan specifieke activiteiten. Dit is vastgelegd in het financieringsstatuut.
85	EFB	D66	Kapitein	4.2.3 Tabel Overzicht	258	In veel programma's is te zien dat de begroting van 2022 veel hoger was dan de rekening in 2021 en de begroting in 2023. Er zijn een aantal generieke verklaringen hiervoor gegeven, maar het verschil is wel opmerkelijk groot. Net alsof we niet veel gaan doen in 2023. Dit lijkt mij niet. Zijn er ook nog aanvullende verklaringen?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	De belangrijkste verklaring van dit verschil betreft de onvoorspelbaarheid van incidentele uitgaven die gedekt worden vanuit de reserves. Wanneer lastig of niet is te voorspellen/begroten in welk jaar een uitgave precies plaats gaat vinden wordt vaak gebruik gemaakt van een reserve. Pas op het moment dat bekend is wanneer een uitgave gerealiseerd gaat worden begroten we zowel de last als de onttrekking aan de betreffende reserve. Gedurende het begrotingsjaar ontstaat er meer zicht en zekerheid op dit soort uitgaven en wordt de begroting bijgesteld via de begrotingswijzigingen. Hierdoor zijn meer incidentele uitgaven begroot in het lopende jaar dan in het komende jaar. Ter illustratie bij dit antwoord verwijzen we ook naar de totale begrote onttrekking aan de reserves zoals weergegeven op pagina 255 van de begroting (tabel totaal 2023 tot en met 2026) waarin te zien is dat voor

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									2022 €414 mln. aan onttrekkingen is begroot terwijl dit bedrag voor 2023 op dit moment € 244 mln. bedraagt.
86	MB Er stond EFB	D66	Kapitein	4.2.5.	265	Tabel 'Structurele storingen in reserves' Waarom geen structurele stortingen in reserves voor groot onderhoud wegen en vaarwegen? Of wordt hier nu op een andere manier mee om gegaan? Hoe dan?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Bij het beantwoorden van deze vraag is de classificatie van de term 'structureel' bepalend. Waarbij de volgende 2 classificaties te onderscheiden zijn: 1 Structureel als 'jaarlijks terugkomend in de begroting' 2 Structureel als 'de classificatie die aan een begrotingspost is gegeven in de begroting/jaarrekening' Deze 2 classificaties kunnen van elkaar verschillen. Dit heeft te maken met de voorschriften vanuit het BBV voor het bepalen van het structurele en het incidentele begrotingssaldo. Niet iedere begrotingspost die jaarlijks terugkomt in de begroting is volgens de voorschriften vanuit het BBV een structurele post. In de begroting is voor de reserves groot onderhoud wegen en groot onderhoud vaarwegen net als voor de reserves Groen, Monumenten en bedrijfsvoering (die wel in de tabel 'structurele stortingen in reserves' zijn opgenomen) ook structureel rekening gehouden met een jaarlijkse storting in deze reserves. Vanuit classificatie 1 kun je zeggen dat ook voor groot onderhoud wegen en vaarwegen structurele stortingen plaatsvinden in de reserve.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									Echter, vanuit het BBV en de nadere duiding hiervan door de commissie BBV in de notitie materiële vaste activa (paragraaf 7.5.3) is bepaald dat bij het egaliseren van uitgaven aan groot onderhoud van materiële vaste activa, de lasten als structureel dienen te worden geclassificeerd en de mutaties in de reserves als incidenteel. Vanuit classificatie nummer 2 is dus bepaald dat de stortingen in de reserve groot onderhoud incidenteel zijn. Dit betekent dat de structurele kosten voor het groot onderhoud wegen/vaarwegen dus in de structurele lasten zijn verwerkt en niet in de structurele component van de reserves. Voor de kosten vanuit de reserve groen en monumenten zijn juist de lasten als incidenteel aangemerkt en de stortingen in de reserve als structureel.
87	EFB	D66	Kapitein	4.2.5	265	Tabel 'Structurele storingen in reserves' Waarvoor dienen de structurele stortingen in de reserve Groen?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Deze stortingen voeden de Reserve Groen die als doel heeft: Het realiseren van het in het hoofdstuk 'Beschermen' vastgelegde beleid van de Agenda Groen (vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 11 maart 2013) met betrekking tot het Natuurnetwerk Nederland (NNN), Natura2000 en Programmatische Aanpak Stikstof (PAS, thans N2000 Herstelmaatregelen), verbindend groen, natuurcompensatie en recreatieve verbindingen.
88	EFB	D66	Kapitein	4.3.1	268	Bij Polanenpark was er een resultaat van 102 (BV)en 549 (CV) K, waarom moeten wij dan 1 miljoen extra vennootschapsbelasting betalen voor Polanenpark?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Dat heeft te maken met het verschil tussen het fiscale resultaat enerzijds en de bedrijfseconomische winstberekening anderszijds. Er zijn specifieke fiscale

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									bepalingen, maar ook regels omtrent de openingsbalans die het fiscale resultaat beïnvloeden. Op basis van het verwachte fiscale resultaat ramen wij jaarlijks de af te dragen vennootschapsbelasting.
89	NLG	D66	Gonggrijp	2.1.4	41	De circulaire ambities zijn groot en de uitdagingen om in 2050 volledig circulair te gaan zijn wellicht nog groter. In de actie agenda zijn (financiële) kaders aangegeven, maar is het wel realistisch om deze kaders aan te houden nu we nog beter weten hoe groot de aanpassingen en investeringen zullen zijn. Circulair legt een groot ruimtelijk beslag en vraagt ook veel milieuruimte en vraagt dus ook veel van de OD's Is het realistisch om voor 2023 minder geld te reserveren? En ja zo waarom dan?	Suzanne van den Noort	Rosan Kocken	Voor 2023 is het bedrag geraamd dat bij het opstellen van de begroting 2023 nog beschikbaar was in de reserve. Vanaf 2024 is er nieuw budget voor de uitvoering van de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 dat in de Kaderbrief 2022 geregeld is.
90	NLG	D66	Gonggrijp	2.2	54	De OD's zullen meer taken krijgen m.b.t. vergunningen circulariteit, transitie IJmond en de vergroening Tata. Hoe is bij het opstellen van de begroting rekening gehouden met deze activiteiten waarvan we weten dat ze veel inspanning zullen vragen.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Voor de transitie naar groen staal zijn bij de Kaderbrief 2023 extra middelen beschikbaar gesteld. Met de omgevingsdiensten stellen we ieder jaar een uitvoeringsprogramma voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTHUP) op. In deze VTHUP's wordt op basis van de beschikbare informatie zo goed mogelijk geraamd welke VTH-werkzaamheden in het komende jaar worden uitgevoerd. Hierover worden afspraken gemaakt en middelen beschikbaar gesteld. Gedurende het jaar monitoren we dit en kan waar nodig worden bijgesteld. De financiële consequenties hiervan worden voor besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
91	RWK Er stond NLG	D66	Gonggrijp	3.4.3	58 & 87	Afgelopen zomer was wederom zeer droog. Zijn deze actuele ontwikkelingen meegenomen in de budgetten m.b.t. klimaatadaptatie. En zo ja op welke manier en zo nee waarom dan?	Tom Smeelen	Cees Loggen	Ja, in het algemeen zijn de gevolgen van droogte meegenomen in de begroting bij het onderdeel klimaatadaptatie. De gevolgen van de droogte deze zomer moeten echter eerst nog worden geëvalueerd en vervolgens moet bekeken worden of beleid en begroting daarop aangepast moeten worden.
92	NLG	D66	Gonggrijp	3.5	58 & 87	We weten allemaal dat in N-H geen waterlichaam voldoet aan de KRW. Is er in de begroting hiermee rekening gehouden? Het is aannemelijk dat er nog de nodige investeringen gedaan zullen moeten worden om wel te voldoen. In de begroting lijkt dat niet terug te komen. Op p. 90 staat dat een deel van het budget bij de OD is geplaatste. Dat maakt vraag 1 nog relevanter	Tom Smeelen	Cees Loggen	U doelt op de KRW-doelen voor het oppervlaktewater. Het bereiken van deze doelen, uiterlijk in 2027, is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincie en waterschappen, waarbij de laatste partij verreweg de meeste verbetermaatregelen hebben geprogrammeerd. De rol van de provincie is relatief beperkt. Onze maatregelen hebben wij geprogrammeerd in het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland, hoofdstuk 2. De financiering van deze maatregelen vindt grotendeels plaats uit de reserve Groen, dus niet uit de lopende jaarbegroting.
93	EFB Er stond NLG	D66	Gonggrijp	6.1.3	165	Bevorderen van een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt is een belangrijk sperpunt ook in het kader van de transitie opgaven. Er wordt in 2023 ruim 500k extra begroot. Percentueel een forse toename. Waaruit bestaat deze toename?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	Dit betreft een technische overboeking van het jaar 2022 naar 2023. Voorziene uitgaven zijn van 2022 naar 2023 verplaatst, maar blijven binnen de begroting. Inhoudelijk gaat het hier om de overheveling van geld dat openstelling van de regeling campussen (UVR) mogelijk maakt in 2023.
94	NLG	D66	Strens	5.1	129	Kan er een uitsplitsing worden gegeven van de bedragen binnen het IBL die nu gealloceerd zijn? Wordt er ook rekening	Marco Berkhout	Esther Rommel	Voor het antwoord op de eerste vraag verwijzen wij u naar de brief aan uw Staten d.d. 25 maart 2021 (kenmerk 1591396/1591451).

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						gehouden met extra kosten qua beheer van deze gebiede?			Binnen het IBL is geen budget opgenomen voor toekomstig beheer/onderhoud. De subsidieaanvrager dient in de subsidieaanvraag aan te geven op welke manier het toekomstig beheer/ onderhoud en daarmee de instandhouding van de projectresultaten, voor de lange termijn, is geborgd.
95	NLG	D66	Strens	5.1	134	Hoeveel agrarische ondernemingen met een Nbw vergunning zijn er op dit moment actief in noord-Holland (die dus bijdragen aan de uitstoot van NH3)	John Arkes Kees Joustra	Esther Rommel	Helaas zijn deze gegevens bij de provincie niet voorhanden en is het ook niet mogelijk gebleken deze op kort termijn te achterhalen.
96	EFB	D66	Kanik	6	166	'Het effect van de COVID-19-maatregelen voor de culturele sector zal ook in 2023 voelbaar zijn. […] Mocht COVID-19 in de winter van 2022/2023 weer opspelen dan zullen die effecten nog groter zijn.' Waarom is dit zo en waar is dit op gebaseerd? Met welk(e) scenario(s) word(t/en) rekening gehouden?	Michiel de Graef	Rosan Kocken	Verschillende branche organisaties rapporteren dat de culturele sector op dit moment in zwaar weer verkeert als gevolg van de schade die men de afgelopen 2 jaar heeft opgelopen. Het gemiddeld aantal bezoekers ligt nog steeds onder het niveau van voor Corona en de ondersteuningsregelingen van het Rijk (o.a. NOW) zijn beeindigd. Ook zijn veel instellingen door hun financiële reserves heen. Indien COVID-19 weer opspeelt komende winter en dit wederom zou leiden tot (gedeeltelijke) sluiting van culturele instellingen, betekent dit dat de schade voor de sector verder oploopt. Dit zou kunnen leiden tot definitieve sluiting van instellingen.
97	EFB	D66	Kanik	6	172	In de begroting van 2022 was er nog 1.889 begroot voor Investeren in behoud van archeologisch erfgoedvoor het jaar 2023. In de begroting van 2023 is dat gedaald naar 1.535. Vanwaar dit verschil?	Michiel de Graef	Rosan Kocken	Aan de operationele doelen wordt voor een deel capaciteit toegerekend (zie overzicht capaciteit in paragraaf bedrijfsvoering, blz. 218). In 2022 heeft een herijking plaatsgevonden van de toedeling van capaciteit aan de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									operationele doelen. De doorwerking naar 2023 en verder hebben we nu verwerkt in de begroting 2023. Er worden dus niet minder middelen besteed aan dit operationeel doel, maar de capaciteit die besteed wordt door de organisatie aan dit operationeel doel is scherper begroot.bronnen
98	NLG Er stond NLH	FVD	Johan Dessing		Algemeen	Er wordt in de begroting 32 keer melding gemaakt van biodiversiteit en is duidelijk een ambitie van de provincie. Hoe is deze ambitie meetbaar? Met andere woorden; bij welke hoeveelheid biodiversiteit is het doel bereikt? -	John Arkes	Esther Rommel	De doelstelling zoals verwoord in het Masterplan biodiversiteit is weergegeven op pagina 6. Daar is genoemd dat we willen zien dat de trend van de biodiversiteit zoals uitgedrukt in de Living Planet Index van achteruitgang en stagnatie keert naar groei.
99	NLG Er stond NLH	FVD	Johan Dessing		56	Biodiversiteit wordt gezien als maatschappelijke opgave. Welke opgave dient biodiverstiteit dan?	Tom Smeelen	Cees Loggen	Met maatschappelijke opgave bedoelen we een opgave die zowel de overheid, als de burgers, bedrijven en maatschappelijke instellingen aangaat. Biodiversiteit verbeteren komt ten goede van alle genoemde partijen.
100	NLG	FVD	Johan Dessing		125	'De provincie herkent de urgentie van de biodiversiteitsopgave.' Is deze urgentie van alle tijden of is deze urgentie juist nu? Wat vindt er plaats / heeft er plaatsgevonden waardoor de biodiversiteitsopgave nu zo urgent is, aangezien de provincie deze herkent?	John Arkes	Esther Rommel	De biodiversiteit in Nederland op dit moment nog ongeveer 15% ten opzichte van begin twintigste eeuw. Ter vergelijking; in de rest van Europa ligt dat gemiddeld op 40%. De urgentie is dat er nu nog zo weinig over is, dat het de kern van veel functies in de provincies bedreigt. Niet alleen natuur, maar ook functies zoals de landbouw zijn afhankelijk van een goede biodiversiteit.
101	NLG	FVD	Johan Dessing		142/143	Invasieve exoten zoals de rosse stekelstaart en de Nijlgans worden bestreden. In welke	John Arkes	Esther Rommel	De bestrijding van nijlgans en rosse stekelstaart wordt zo veel mogelijk meegenomen in het populatiebeheer van de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
						vormen vindt deze bestrijding plaats en welk prijskaartje hangt eraan vast?			ganzen, omdat de uitvoerders vaak dezelfde zijn, evenals het moment waarop zij in actie komen. Het is niet goed mogelijk de inzet voor de verschillende doelen financieel gezien uit te splitsen naar soort.
102	RWK	FVD	Johan Dessing		58	'Klimaatadaptatie' wordt hier in één post genoemd met 'beschermen tegen overstromingen'. Wat wordt op dit onderdeel specifiek met klimaatadaptatie bedoeld?	Tom Smeelen	Cees Loggen	Hiermee wordt bedoeld dat overstromingsgevoeligheid onderdeel is van de te maken afwegingen bij ruimtelijke ontwikkelingen.
103	RWK	FVD	Johan Dessing		81	Een stijging van de zeespiegel correleert met een stijging van de kosten die gemaakt moeten worden aan het verbeteren van waterwerken (sluizen, dijkophogingen, etc.) om overstromingen in heel Noord-Holland tegen te gaan. Bestaat er een grafiek waarin is uitgezet de mate van zeespiegelstijging (in cm) tegenover de benodigde investeringen (in €) in Noord-Holland? Zo ja waar is deze te raadplegen?	Tom Smeelen	Cees Loggen	Nee. Hier is geen grafiek voor te vinden. De kosten zijn afhankelijk van de strategie die je inzet om de zeespiegelstijging het hoofd te bieden. Die kunnen heel verschillende zijn. Je kan bijvoorbeeld meer inzetten op technische maatregelen, gericht op het tegenhouden van het water (dijkversterkingen) of inzetten op een strategie waar je binnen de ruimtelijke ordening probeert te sturen op de mogelijke gevolgen van overstromingen.
104	NLG Er stond RWK	FVD	Johan Dessing		136	Hoe is het heugelijke feit te verklaren dat in de tabel bij 5.1.1 'Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden' vanaf 2022 de begrote kosten met elk opeenvolgend jaar steeds verder dalen?	John Arkes	Esther Rommel	De in deze tabel opgenomen budgetten zijn gebaseerd op de middelen die volgens de huidige prognose ook daadwerkelijk beschikbaar zijn. Bepalend voor de daling is in dit geval de stand van de Reserve Groen die volgens de huidige prognose zoals opgenomen in het Programma natuurnetwerk (PNN) 2023 (dat in november in uw Staten zal worden besproken) medio 2025 negatief komt te staan. Er zijn dus voor de afronding van het NN meer middelen nodig dan momenteel beschikbaar. Omdat een reserve volgens de BBV-normen geen negatief saldo mag

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									hebben, zijn voor 2025 en verder alleen de op dat moment binnen de reserve beschikbare middelen opgenomen. Het verschil tussen 2022 en 2023 wordt overigens verklaard door uitgaven in het kader van enkele grote programma's en projecten zoals het Programma Natuur en Natura200o Herstelmaatregelen tweede tranche in 2022.
105	RWK	FVD	Johan Dessing		163	Bij het onderdeel 6.1.4 'Een duurzame agrosector behouden en versterken' zien we 'klimaatadaptatie' terug. Welke soort kosten moeten wij ons hierbij voorstellen?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	Dit gaat om de kosten van cofinanciering ad € 140.000,- van het Topsector kennis en innovatie-project zoetwaterboeren. Het project met akkerbouwers richt zich op het ondergronds opslaan van zoetwater en precisielandbouw voor druppelirrigatie.
106	RWK	FVD	Johan Dessing		197	Er staat 'Klimaatadaptatie - Nieuwbouwprojecten zijn klimaatbestendig en waterrobuust'. Wat wordt hiermee bedoeld? En hoe is dit wezenlijk anders dan de manier van bouwen die we vanaf de watersnoodramp in 1953 implementeren?	Silvia van der Meij	Cees Loggen	De situatie in 1953 is niet te vergelijken met die van nu. Binnen de MRA is een intentieovereenkomst gesloten voor klimaatadaptieve nieuwbouw waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met de gevolgen van klimaatverandering die zich nu al voordoen. Denk hierbij aan zoveel mogelijk voorkomen dat er schade wordt toegebracht aan nieuwbouw door extreme neerslag en rekening houden bij nieuwbouw met hittestress. Het Rijk heeft nieuwe beleidsregels bodem en water in voorbereiding waarbij de uitgangspunten van de intentieovereenkomst waarschijnlijk voor een groot deel worden overgenomen in een landelijke maatlat klimaatadaptatief bouwen.
107	RWK	FVD	Johan Dessing		35	Er wordt aangegeven dat de oorlog in Oekraïne invloed heeft op de hoeveelheid gas die we tot onze beschikking hebben. Is PVNH	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Nee, dat zijn wij niet van plan. Dit is niet de lijn die wij willen uitdragen en bovendien heeft het IPO hier geen invloed op.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						van plan om bij het IPO erop aan te dringen om de Groningse gasbel weer aan te spreken om tijdelijk de druk van de gasmarkt en op de energieprijzen te verlagen voor inwoners van NH?			
108	EFB	FVD	Johan Dessing		algemeen	Er staat in deze begroting veel in over duurzaamheid, circulaire economie, energietransitie, stikstof en andere zaken. Is de PVNH ook bereid te kijken naar verlichting van Provinciale lasten voor inwoners in deze tijd waarin energiearmoede toeneemt door de extreem gestegen energieprijzen? Zo ja, hoe gaat de Provincie hier concreet invulling aan geven?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Dit is een politieke afweging die aan de orde gensteld kan worden bij de algemene beschouwingen.
109	EFB	FVD	Johan Dessing		algemeen	Is het mogelijk gelden die komend jaar bestemd zijn voor de energietransitie incidenteel te gebruiken om lastenverlichtingen door te voeren?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	De enige mogelijkheid voor de provincie om direct de lasten voor haar inwoners te verlagen is door het opcententarief -al dan niet tijdelijk- naar beneden bij te stellen. Dit zal echter geen effect hebben op alle inwoners van Noord-Holland maar slechts op het deel dat een auto bezit. De middelen die bestemd zijn voor de energietranisitie zijn grotendeels vastgelegd in bestemmingsreserves en zijn daarmee niet geschikt om lastenverlichtingen door te voeren.
110	RWK	FVD	Johan Dessing		2	Heeft de Provincie onderzoek gedaan naar de op dit moment beschikbare en goedkoopste energiebronnen voor onze provincie?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	De provincie koopt sinds 2020 samen met andere provincies via een Europese aanbesteding haar elektriciteit en gas duurzaam in. De contracten, via deze collectieve inkoop, lopen voor elektriciteit tot 1 januari 2025 en voor gas tot 1 januari 2024. De essentie van de contracten is dat gedurende de looptijd het collectief op verschillende momenten tarieven voor gas

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									en elektriciteit “vastklikt”, om zo voordelig mogelijk in te kopen op de energiemarkt. De provincie doet geen onderzoek naar de (beschikbaarheid van de) goedkoopste energiebronnen, anders dan de bronnen die nu op de markt aangeboden worden.
111	RWK	FVD	Johan Dessing		2	Kan de provincie een rol spelen bij het (tijdelijk) overschakelen naar de goedkoopste energiebronnen om zo de druk op de energiekosten voor gebruikers zoveel mogelijk te verlagen?	Mirjam Luimstra	Rosan Kocken	Nee dat is niet mogelijk.
112	RWK	FVD	Johan Dessing		34	Is de provincie bereid het doel van de RES bij te stellen van puur ontwikkeling van een duurzame energie strategie naar een strategie om op korte en lange termijn de best betaalbare energie voor Noord-Hollanders beschikbaar te maken?	Paul Lensink	Edward Stigter	De provincie is naast andere partijen deel van de RES en kan de doelen niet eenzijdig aanpassen. Echter, naast de ambitie op het gebied van duurzame opwek, worden er uitgangpunten gehanteerd voor de realisatie van deze ambitie. De eerste twee uitgangspunten hebben een doelstelling die verband houdt met de betaalbaarheid van energie voor Noord-Hollanders. Dit zijn: 1) Zorgvuldige participatie: bij planvorming kunnen inwoners en belanghebbenden meedenken. 2. Eerlijke verdeling van de lusten en lasten: er wordt gestreefd naar minimaal 50 procent lokaal eigendom per project. Los hiervan vind er in oktober een BOT overleg plaats over de provinciale invulling van een rechtvaardige energietranistie. Hier kunnen uiteraard dergelijke vraagstukken aan de orde worden gesteld.
113	NLG	FVD	Johan Dessing		2	Er wordt gesproken over transitie van de agrarische sector. Wanneer/bij welke	John Arkes	Esther Rommel	Elk van de beleidsthema’s die u noemt kent zijn eigen doelen en instrumenten, soms afkomstig van de Rijksoverheid – vaak via

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						waarden van stikstof, biodiversiteit, waterkwaliteit en natuurherstel is deze transitie volgens de provincie geslaagd?			het Nationaal Programma Landelijk Gebied – en soms door uw Staten vastgesteld als provinciaal beleid via bijvoorbeeld de Voedselvisie. Wij beschouwen ons beleid als geslaagd als deze doelen gehaald worden. De agrarische sector is hier een belangrijke speler in.
114	NLG	FVD	Johan Dessing			Hoe is de provincie van plan om te gaan met eigenaren van agrarische grond die niet willen meewerken aan plannen omtrent biodiversiteit of stikstof- en fosfaat uitstoot omdat dit hun winstgevendheid schaad?	John Arkes	Esther Rommel	Hiervoor verwijzen wij naar onze brief aan PS *Werkwijze integrale gebiedsprocessen in het landelijk gebied*. Daarin staat het volgende: Vrijwillige verwerving op onteigeningsbasis zodat volledige schadeloosstelling kan worden toegepast. Of: Wanneer het niet lukt om tot gezamenlijke afspraken te komen, kan de provincie indien noodzakelijk overgaan tot grondonteigening. De provincie volgt dan onderstaande stappen: Onteigeningsbeschikking door PS; Eventueel bekrachtiging door de rechtbank; Eventueel hoger beroep bij Raad van State; Betaling voorlopige schadeloosstelling; Inschrijving onteigeningsbeschikking bij notaris; Verkrijgen eigendom.
115	NLG	FVD	Johan Dessing		323	Bij 5.1.1 staat een subsidiebedrag van max €150.000 dat in 2023 uitgegeven mag worden. Aan wat voor soort posten moeten wij denken waaraan de subsidie onder de noemer 'kennisnetwerk natuurinclusief' gegeven kan worden?	John Arkes	Esther Rommel	Dit betreft een subsidie voor 3 jaar (2022 tot 2024) om gemeenten te ondersteunen bij het versterken van biodiversiteit in bebouwd gebied i.s.m. Stichting Steenbreek. Dit door ambtelijk onderling kennis uit te wisselen over goede voorbeelden en gezamenlijke acties te organiseren. Gemeenten geven zelf aan welke onderwerpen dit betreft, onder andere klimaatadaptatie, aangepast bermbeheer, stadslandbouw of natuurinclusief bouwen.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									Zie Toolbox voor gemeenten en inwoners - Groen Kapitaal
116	NLG	CDA	Willemien Koning	2.2	Addendum p.4	Budget Groen laat in de meerjarenbegroting sterke daling zien. Is er de komende jaren voldoende geld gereserveerd voor onderhoud van groen? Wat is het beschikbare bedrag en kan daarvoor al het onderhoud worden uitgevoerd dat nodig is?	John Arkes	Esther Rommel	De in deze tabel opgenomen baten en lasten zijn gebaseerd op de middelen die volgens de huidige prognose per programma beschikbaar zijn en betreffen zowel uitvoeringsbudgetten (structurele begrotingsposten en reserves) alsmede apparaatskosten. Bepalend voor de daling zijn met name inzet van middelen die in de komende jaren t.l.v. de Reserve Groen worden gebracht. Zie verder het antwoord op vraag 104. De kosten voor Natuur- en Landschapsbeheer worden gedekt uit een structurele begrotingspost. Op basis van de te verwachten kosten zal -indien nodig- via de daartoe geëigende begrotingsmomenten aan uw Staten worden voorgesteld de meerjarenraming aan te passen aan de te verwachten lasten. Een actuele meerjarenraming t.a.v. de voor Natuur- en Landschapsbeheer benodigde middelen is terug te vinden in het Natuurbeheerplan (NBP) 2023 dat op 14 november in uw Staten zal worden behandeld.
117	NLG	CDA	Willemien Koning	2.3	Addendum p.5 en p.20	Zijn er al concrete plannen voor het instellen van erfcoaches en de wijze waarop zij te werk zullen gaan? Wanneer kunnen deze concept-uitwerkingsplannen met PS gedeeld worden?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	Er wordt momenteel een afweging gemaakt tussen de verschillende manieren waarop de coaches ingezet kunnen gaan worden. Daarbij is het uitgangspunt dat de coaches onafhankelijk te werk kunnen gaan. GS zullen PS nader informeren over er de uitwerking van de motie erfcoaches (juli 2022).

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									Zie ook het antwoord op vraag nr 15 over erfcoaches.
118	EFB	CDA	Christa Kuiper	Programma 3	Addendum p.9	Voor opdrachtverlening wordt voorgesteld een budget beschikbaar te stellen van 245.00 euro. Welke voorbeelden zijn er van dergelijke opdrachtverleningen?	Coby Riensema	Ilse Zaal	Voorbeelden van opdrachtverlening zijn het ondersteunen van experimenten met nieuwe vormen van democratische besluitvorming, opdrachten m.b.t. regionale samenwerking waarbij wij partner zijn, een pilot voor het delen van kennis & data. Bij deze laatste zou gedacht kunnen worden aan een Noord-Holland academy vergelijkbaar met de Gelderland academy en de Zuid-Hollandse variant ervan. Verder zal de uitkomst van de verkenning voor sterke gemeenten en sterke gemeentes daartoe ook aanwijzingen geven. Wij verwachten de uitkomsten van de verkenning eind 2022 met u te delen.
119	EFB / RWK (er stond eerst RKW)	CDA	Niek Wijmenga	Programma 2	31	Op pagina 31 staat: “De manier waarop in de huidige lineaire economie producten worden geproduceerd, geconsumeerd en vervolgens vaak vernietigd, leidt tot veel ongewenste effecten voor natuur en milieu…. In een circulaire economie worden grondstoffen en producten steeds zoveel mogelijk opnieuw gebruikt.” Vraag: wordt met “zoveel mogelijk” bedoeld dat hergebruik een doel op zich is? Of kan met hergebruik ook bedoeld worden dat de (warmte) energie uit verbranding van afval “hergebruik” is? – bijvoorbeeld wanneer fysieke hergebruik van producten erg inefficiënt is of veel energie kost?	Suzanne van den Noort	Rosan Kocken	Belangrijke leidraad in het circulaire beleid zijn de zogenaamde R strategieën. Zie p. 9 in de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025. Hergebruik (re-use) is een van deze strategieën. Het streven is grondstoffen zo hoog mogelijk op de ladder van circulaire strategieën te gebruiken. De laagste strategie op deze ladder is recover dat staat voor energieterugwinning. Dit is de minst gewenste oplossing voordat moet worden overgegaan tot verbranden of storten. Hergebruik is een nadrukkelijk streven: urgent bij kritieke (schaarse) grondstoffen en zeer gewenst bij andere niet-hernieuwbare/ a-biotische grondstoffen.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
120	RWK	CDA	Niek Wijmenga	2.1.1	35	Kunt u een aantal manieren noemen hoe de provincie gemeenten ondersteunt voor ontwikkelingen met zonne-energie en voor meervoudig ruimtegebruik zon en wind, ruimtelijke samenhang en participatie.	Paul Lensink	Edward Stigter	De provincie heeft voor de gemeente een drietal ondersteuningsregelingen gericht op de genoemde onderwerpen (https://www.noord-holland.nl/Loket/Regelingen_uitwerking_Regionale_Energiestrategie) in het leven geroepen, waar gemeenten(en initiatiefnemers een beroep op kunnen doen. De regelingen bieden gemeenten ondersteuning in de vorm van capaciteit en expertise (geen subsidie) bij de verdere uitwerking van de RES zoekgebieden
121	EFB / RWK (er was hier niets ingevuld)	CDA	Niek Wijmenga	2.1.4	41	Waarom zijn de begrote bedragen voor 2023 en verder zoveel lager dan in 2022? Hoe is dit te rijmen met de erboven omschreven ambities?	Suzanne van den Noort	Rosan Kocken	Het verschil is € 300.000. Voor 2023 is het bedrag geraamd dat bij het opstellen van de begroting 2023 nog beschikbaar was in de reserve. Vanaf 2024 is er nieuw budget voor de uitvoering van de Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025 dat in de Kaderbrief 2022 geregeld is.
122	NLG	CDA	Willemien Koning	2.2.1	43	Hoe staat het anno najaar 2022 met de capaciteit/ voldoende personeel voor toezicht en handhaving bij de Omgevingsdiensten? Beschreven wordt dat er adequate financiering nodig is. Is die er?	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Op basis van de uitvoeringsprogramma's voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTHUP) wordt de benodigde capaciteit bepaald. De provincie stelt hiervoor middelen beschikbaar. Er is vanuit de provincie dus adequate financiering. Anno najaar 2022 zit de uitdaging voor de omgevingsdiensten veel meer in het behouden en werven van personeel. We constateren dat de samenhang tussen grote maatschappelijke opgaven toeneemt, waardoor het werk van de omgevingsdiensten niet alleen in omvang meer wordt, maar door de complexiteit ook andere competenties en kwaliteiten vraagt.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									Daardoor is er veel behoefte, maar ook veel concurrentie om geschikte arbeidskrachten. Door de krapte op de arbeidsmarkt is het voor de omgevingsdiensten zeer lastig om gekwalificeerd personeel te werven, zeker voor specialistische functies. Ook het behoud van huidig personeel vraagt in deze context meer aandacht en inzet dan voorheen. Gezien het aantal grote opgaves, zoals de energietransitie, klimaatadaptatie, het stikstof dossier, de integrale gebiedsontwikkeling en het verder reduceren van zeer zorgwekkende stoffen (ZZS), kan dit leiden tot knelpunten in de uitvoering en zal het in de uitvoering een uitdaging worden om alle ambities van deze maatschappelijke opgaven waar te maken. De omgevingsdiensten constateren dat door deze krapte niet alle (productie)afspraken kunnen worden nagekomen. Bij de omgevingsdiensten is hier veel aandacht voor en wordt met veel inzet geprobeerd voldoende personeel voor de toekomst aan te trekken. Onder meer door een flexibele schil van personeel, extra inzet werving, innovatie op het vlak van digitalisering en data-analyse en strategische personeelsplanning (traineeprogramma's, opleidingstrajecten voor zij-instromers en *training on the job*).
123	NLG	CDA	Willemien Koning	2.2.1	43	Op welke knelpunten in wet- en regelgeving wordt gedoeld, in relatie tot de uitvoeringspraktijk van toezicht en handhaving?	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Op 14 april 2021 (1606307/1610498) en op 2 september 2021 (1665703/1694133) hebben we u kopieën gestuurd van onze brieven aan de staatssecretaris. In deze brieven hebben we de knelpunten die we ervaren in de uitvoeringspraktijk

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									beschreven. Op 1 april 2022 (11084596) heeft de OD NZKG een brief gestuurd aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over hun ervaring met knellende wet- en regelgeving. Samengevat bestaan de knelpunten uit: • Zeer zorgwekkende stoffen • Luchtkwaliteitsnormen • Scherp vergunnen • Externe veiligheid • Emissie-begassing • Afval
124	RWK	CDA	Wilma van Andel	3.1	59	In wat voor plannen voor ruimtelijke ontwikkeling heeft de provincie onder de nieuwe omgevingswet een grotere rol dan op dit moment? Wat houdt de zorgplicht omgevingskwaliteit precies in?	Tom Smeelen	Cees Loggen	De rol van de provincie wijzigt niet onder de Omgevingswet. Het instrumentarium wordt voor alle overheden meer uniform en ons vertrekpunt is een provinciaal belang, net als nu. De Omgevingswet bevat een algemene zorgplicht waarbij overheden, bedrijven én burgers verantwoordelijk zijn voor een veilige en gezonde leefomgeving. Als er geen specifieke decentrale regels zijn of rijksregels, dan is de algemene zorgplicht een vangnet. Als er wel specifieke (decentrale of rijks) regels zijn, dan geldt de algemene zorgplicht niet meer. De specifieke zorgplicht geldt voor specifieke activiteiten voor concreet genoemde belangen en zijn dus concreter dan de algemene zorgplicht.
125	RWK	CDA	Wilma van Andel	3.3.2	78	Hoeveel geld zit er nog in het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk bouwen en versnellen woningbouw (Uvp)?	Silvia van der Meij	Cees Loggen	Op 29 maart 2022 is versie 1.5 in GS vastgesteld en deze is op 11 april 2022 met de commissie RWK besproken. Het was op dat moment nog niet mogelijk om een (onderbouwd) bedrag te noemen voor het Masterplan Wonen, aangezien de kosten en

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									de risico's nog niet voldoende konden worden bepaald. In het najaar wordt de 2.0 versie van het Masterplan aan GS en PS voorgelegd. In de 2.0 versie worden aan de hand van de instrumentenkoffer en inzet in grote projecten concrete voorstellen uitgewerkt, met financiële onderbouwing. Er zijn naar verwachting forse bedragen nodig om deze grote projecten te kunnen versnellen. Aan de hand van de onderbouwing kunnen PS besluiten om GS opdracht te geven om hier dekking voor te zoeken.
126	RWK	CDA	Wilma van Andel	3.3.2	78, addendum p. 15	Is het de bedoeling dat in de 2.0 versie van het Masterplan Wonen tegelijkertijd een dekkingsvoorstel voor de grotere maatregelen wordt gepresenteerd, zodat PS kan meewegen of de dekking passend wordt gevonden in relatie tot de voorgestelde maatregelen in het Masterplan?	Silvia van der Meij	Cees Loggen	Het budget is nog niet volledig uitgegeven, maar wel volledig toegezegd, gereserveerd, voor projecten en cofinanciering van inzet van de flexibele schil. Gemeenten werken aan subsidieaanvragen voor de gereserveerde bedragen. Dit wordt komend jaar uitgekeerd, daarmee is het budget volledig benut.
127	NLG	CDA	Willemien Koning	Programma 5	125	NH werkt aan tegengaan van stikstofuitstoot. Hoever moet stikstofuitstoot worden teruggebracht? Kan er ook een situatie ontstaan dat er te weinig stikstof in lucht zit?	John Arkes	Esther Rommel	Dat hangt af van wat er nodig is om een gunstige staat van instadhouding van de natuur te bereiken en dat verschilt per habitat. Op wereldschaal brengen grote landbouwregio’s te veel stikstof in de natuur, maar het gehalte aan bruikbare stikstof neemt in veel ecosystemen al decennialang af. Ook dat is schadelijk.
128	NLG	CDA	Willemien Koning	5.1.1	51	Wat is momenteel nog taak van de provincie bij het tegengaan van fosfaatuitstoot? Klopt het dat de uitstoot in Nederland onder het fosfaatplafond zit?	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Klopt, de fosfaatuitscheiding in Nederland daalde volgens het CBS in 2021 met 1,8 miljoen kilogram naar 149,0 miljoen kilogram. De uitscheiding ligt daarmee ruim onder het plafond van 172,9 miljoen kilogram. Ook de fosfaatproductie van de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									melkveesector in Nederland ligt in 2021 met 73,7 miljoen kilogram ruim onder het fosfaatplafond van 84,9 miljoen kilogram.
129	NLG	CDA	Willemien Koning	5.1.1	129	Wanneer krijgt Noord-Holland het eerste bedrag uit transistiefonds van 25 miljard? Hoe ziet de tijdslijn eruit van het beschikbaar komen van de gelden uit het transitiefonds? Welk bedrag zal Noord-Holland ongeveer ontvangen uit het transistiefonds?	John Arkes	Esther Rommel	Het Transitiefonds moet nog formeel bij wet worden ingesteld. Het ministerie van LNV werkt hieraan, maar gelet op de tijd die een wetgevingsprocedure kost zal het Transitiefonds vermoedelijk pas 1 januari 2024 volledig operationeel zijn. Bedragen uit het Transitiefonds zullen in de jaren daarna uitgekeerd worden op basis van aanvragen door de provincie(s) en na toetsing door het ministerie van LNV. Het Transitiefonds is niet over de provincies verdeeld, dus er is geen 'Noord-Hollands aandeel'. Wel heeft de minister van Natuur & Stikstof onlangs enkele versnellingsprojecten van provincies goedgekeurd met een speciale procedure, om ook in 2022/2023 nog enige besteding te kunnen doen. In Noord-Holland is € 1,5 miljoen beschikbaar gekomen voor het gebiedsproces in de Ronde Hoep. Hoewel ons college hier positief over is, was de Noord-Hollandse inzet om een ruimer bedrag (van circa € 50 miljoen) beschikbaar te krijgen voor de uitkoop van enkele piekbelasters die zich bij ons melden met de vraag om hun bedrijf te kopen. Hiervoor heeft het ministerie echter (nog) geen geld beschikbaar gesteld. Wij blijven de minister van Natuur & Stikstof wijzen op het belang om voor deze groep middelen beschikbaar te stellen, omdat hiermee een goede stap kan worden gezet in het behalen van verschillende NPLG-doelstellingen.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
130	NLG	CDA	Willemien Koning	5.1.1	133	De emmissie van NOX naar lucht in Noord-Holland is ruim 32.000 ton en de emmissie van NH3 naar lucht is circa 7.000 ton. Klopt het dat de stikstof uitstoot vanuit industrie en verkeer dus veel groter is dan stikstof uitstoot vanuit de landbouw in Noord-Holland?	John Arkes	Esther Rommel	Ja. Qua uitstoot wel. Daarom worden er ook eisen aan de industrie gesteld. Qua depositie is de landbouwsector een grotere bijdrager dan de sectoren verkeer en industrie samen. Niet alle stikstof die Nederland uitstoot, komt in Nederland op de grond terecht, maar verdwijnt in de deken, waardoor een groot deel ook verwaait naar het buitenland. De eigenschappen van NH3 en NOx zijn verschillend.
131	M&B	CDA	C.Kuiper	4.1.2	107	Waarom dalen de lasten voor de uitvoering van het mobiliteitsbeleid met partners van **63.628** milj. euro in 2022 naar **22.882** milj. euro in 2023 en verder naar 13.193 mil. in 2024?	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Zie het antwoord bij vraag 78
132	EFB	CDA	C.Kuiper	6.2.1	169	Waarom dalen de lasten voor de ondersteuning van de bovenlokale culturele samenwerking van **7.010** milj. euro in 2022 naar **4.801** milj. euro in 2023?	Michiel de Graef	Rosan Kocken	Dit komt doordat de middelen uit het Noodfonds sociale infrastructuur (Motie 41-2020), in totaal 10 miljoen euro, ten laste komen van Bovenlokale culturele samenwerking. In 2020, 2021, 2022 en 2023 worden de uitgaven gedaan. In 2022 resteerde nog een groot deel van de middelen, in 2023 is dit slechts 850.000. euro. In de 4.801 miljoen euro is ook opgenomen de indexering van de middelen voor bibliotheken.
133	EFB	PvdD	I. Kostic	1.1.3	18	1.1.3 Kwaliteit van beleid borgen. Activiteit 3: “Het monitoren van beleid ten behoeve van eventueel bijstellen van beleid.” Via onder andere de Brede Basismonitor. profieltaart (noord-holland.nl) Is er een koppeling te geven tussen Indicatoren die oranje en rood zijn gekleurd in de Basismonitor (zoals CO2-uitstoot, energiebesparing, stedelijke hittestress,	A.A. Dalenoort	Arthur van Dijk	De Brede Basismonitor is een trendmonitor en geen beleidsmonitor. De thema’s uit de Brede Basismonitor geven dan ook inzicht in de grotere trends binnen onze provincie. Daar staan wij in vrijwel alle gevallen niet alleen voor aan de lat, maar dat doen wij samen met andere partijen binnen onze provincie. Welke capaciteit en middelen door alle partijen op deze thema’s wordt

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						biodiversiteit, betaalbare woningen, groen-blauwe ruimte, kwaliteit oppervlaktewater), en prioriteit in Beleid, in de zin van inzet personeel en middelen?			ingezet is niet binnen een redelijke termijn in beeld te brengen.
134	EFB	PvdD	J. Hollebeek	1.3.2	23	Risicokaart beheren: Zijn dieren inmiddels ook opgenomen in de Risicokaart, bijvoorbeeld evacuatie bij overstroming?	A.A. Dalenoort	Arthur van Dijk	De risicokaart vloeit voort uit landelijke wetgeving: Wet op de Veiligheidsregio's. Dierenwelzijn is daarbij geen factor. Het doel van de Risicokaart is dat inwoners beter de risico's in hun woon- en leefomgeving kennen. Het tweede doel is dat de kaart professionals helpt bij het voorkomen en bestrijden van rampen en zware ongevallen. Instanties als bestuursorganen, overheidsdiensten en hulpverleningsdiensten gebruiken de gegevens bijvoorbeeld voor het ruimtelijke ordeningsbeleid, de vergunningverlening, het handhavingsbeleid en de voorbereiding op rampenbestrijding en crisisbeheersing.
135	EFB	PvdD	I. Kostic	1.4.2	28	Voor welke Noord-Hollandse belangen is door het Huis nederlandse Provincies voor Noord-Holland 2022 gelobbyd? Ook bijv. Verlengen derogatie? Wat is de lobbyagenda 2023, voor zover al bekend?	Coby Riensema	Ilse Zaal	Het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP) is het samenwerkingsverband van de 12 provincies en het IPO in Brussel en tevens het gezamenlijke kantoor. In 2022 richtte de samenwerking zich o.a. op de thema's Klimaat & Energie, Gezonde en Duurzame Leefomgeving, Circulaire Economie en Agrofood. Verlengen van derogatie is daar geen onderdeel van. In 2023 zullen de thema's van de HNP samenwerking naar verwachting gelijk blijven. De focus binnen die thema's zal mede worden bepaald door het werkprogramma van de Europese Commissie dat in het laatste kwartaal van dit jaar gepresenteerd zal worden.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
136	EFB	PvdD	I. Kostic	1.4.2	29	In de Budgettabel is te lezen dat er in 2023 een storting is van € 1 miljoen in de Reservering cofinanciering Europese projecten. Voor welk soort projecten is deze cofinanciering bedoeld?	Coby Riensema	Ilse Zaal	De Reserve Cofinanciering Europese projecten wordt o.a. aangesproken voor de Noord-Hollandse technische bijdrage aan de Management Autoriteit Kansen voor West: € 1.125.601 voor de nieuwe programmaperiode 2021- 2027. De Management Autoriteit (MA) Kansen voor West (KVW) is verantwoordelijk voor de uitvoering van het programma KVW en is ondergebracht bij het college van B&W van Rotterdam. Projecten die onder Kansen voor West worden gesteund -dit geldt eveneens voor de Interreg projecten- moeten passen binnen de Regionale Slimme Specialisatie strategie West Nederland (RIS3) om in aanmerking te komen voor Europese subsidie. De thema's in de RIS3 sluiten aan bij de nationale thema's: Energie en Duurzaamheid, Landbouw, Water en Voedsel, Gezondheid en Zorg en Veiligheid. Samengevat leidt dit tot het volgende leidmotief voor de RIS3 West-Nederland: *"West-Nederland voert een missiegedreven innovatiestrategie, gericht op valorisatie en het wegnemen van obstakels voor brede implementatie van innovaties nodig voor de maatschappelijke transities. Acceptatie door bedrijven en inwoners is van groot belang, evenals de ontwikkeling van skills op de arbeidsmarkt. Kernwoorden zijn circulair, klimaatneutraal, gezond, veilig, digitaal en integraal."*

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									De RIS3 is als basis voor het Operationele Programma Kansen voor West 2021 -2027 door Gedeputeerde en Provinciale Staten besproken en als zodanig vastgesteld in het voorjaar van 2020. Het Operationeel Programma Kansen voor West 2021 – 2027 vindt u hier : https://kvw3.kansenvoorwest.nl/documenten/programma-documenten/
137	RWK	PvdD	Zoon	2	30	Het beleidsprogramma klimaat (2022) gaat uit van het ambitieniveau “hoge reductie”, waardoor 60% reductie het doel van het kabinet wordt. Op welk ambitieniveau zit de provincie? En moet de provincie extra stappen nemen om mee te komen met het Rijk?	Paul Lensink	Edward Stigter	De provincie draagt bij aan het behalen van de nationale en Europese doelen. De Europese Unie heeft de 55% reductie wettelijk geborgd in een verordening. Hiermee werkt deze verplichting direct door in het Nederlandse recht. Het Rijk heeft met de medeoverheden interbestuurlijke afspraken gemaakt over de taakverdeling en samenwerking binnen het Ontwerp Beleidsprogramma Klimaat van minister Jetten. Het gehele beleidsprogramma heeft de streefambitie om 60% reductie van broeikasgassen te realiseren. Binnen de bestaande afspraken en wettelijke taken en rollen dragen wij bij aan dit doel, zonder dat we als provincie zelf kwantitatieve doelen hebben geformuleerd. Alleen voor de RES is een doelstelling van 6,2 Tw in 2030 geformuleerd. Uit de concept Klimaatnota die op Prinsjesdag is gepubliceerd blijkt dat aanvullende maatregelen nodig zijn voor het realiseren van de klimaatdoelen. Deze aanvullende maatregelen hebben zeer waarschijnlijkheid ook gevolgen voor de provincie. Deze moeten in de komende tijd blijken en goed in kaart worden gebracht.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									Binnenkort wordt de C02 Impactanalyse, die onlangs is opgesteld in opdracht van de provincie, aan u toegezonden. Hierin staat de voortgang van de reductie van de CO2 uitstoot op het grondgebied van de provincie in kwantitatieve zin beschreven. Wij zullen voor het kerstreces in een BOT overleg met u hierover in gesprek gaan.
138	RWK/NLG	PvdD	I.Kostic	2.1.1. - 2.2.3 en 5.1.1. – 5.3.3	30-54; 124-148	In de zomer is een motie aangenomen waarin PS extra andacht voor de klimaat- en biodiversiteitscrisis, ook in de communicatie en belangrijke beleidsstukken van de provincie. PS vond dat dat de urgentie van de twee crises onvoldoende tot uitdrukking kwam in belangrijke provicniale stukken, GS heeft tijdens de discussie toegezegd om de urgentie van de klimaat- en biodiversiteitscrisis sterker te benadrukken in stukken zoals de Begroting. In deze Begroting is dat nog niet verwerkt. Nergens wordt überhaupt het feit genoemd dat we een klimaat- én biodiversiteticrisis hebben (zoals uitgesproken door kadersteller PS). Terwijl coronacrisis meerdere malen wordt genoemd. Het stuk straalt geen enkele urgentie uit. Gaat u dat aanpassen voor de definitieve versie van de Begroting?	Paul Lensink John Arkes	Esther Rommel Edward Stigter	GS onderkennen de urgentie van de aanpak van de klimaat- en biodiversiteitsdoelen. Binnen de begroting heeft dat een plek gekregen door binnen de operationele doelen hier met elkaar aan te werken. Wij richten ons hierbij vooral op het aanpakken van de twee crises. De urgentie van de biodiversiteitsaanpak staat benoemd in programma 5 (Groen). De urgentie van de klimaatcrisis staat benoemd in programma 2. De begroting geeft inzicht in de wijze waarop de financiële middelen voor genoemde operationele doelen wordt ingezet. Binnenkort ontvang PS de eerste CO2 Impactanalyse voor Noord Holland. Op basis daarvan zal GS in een BOT-overleg het gesprek met PS aangaan over de urgentie van het nemen van extra maatregelen ivm de klimaatcrisis.
139	RWK/NLG	PvdD	I.Kostic	2.1.1. - 2.2.3 en 5.1.1. – 5.3.3	30-54; 124-148	VN-wetenschappers van IPCC en IPBES benadrukken met klem dat de biodiversiteitscrisis en klimaatcrisis in samenhang moeten worden aangepakt en dat we als we dat niet doen geen van beide crises gaan oplossen. Zij sporen overheden aan om zoveel mogelijk klimaatbeleid te voeren dat ook bijdraagt aan het oplossen van de	Paul Lensink John Arkes	Esther Rommel Edward Stigter	a) GS onderkent de urgentie van de aanpak van de klimaat- en biodiversiteitsdoelen. Binnen de begroting heeft dat een plek gekregen door binnen de operationele doelen hier met elkaar aan te werken. Wij richten ons hierbij vooral op het aanpakken van de twee crises. Het IPBES advies is verwerkt in beleidsdocumenten. De

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
						biodiversitietiscrisis en andersom. De aanpak van de ene crisis mag de andere crisis niet verergeren. a) Waar in de Begroting kunnen we dit fundamentele advies van de meest geronmeerde wetenschappers ter wereld terugzien? b) Welke maatregelen worden concreet genomen om te voorkomen dat de aanpak van de ene crisis niet de andere crisis verergert?			begroting is niet de plaats waar dit uitgebreid aan de orde kan komen. Het IPBES advies heeft bijvoorbeeld mede aan de basis gelegen van het Masterplan biodiversiteit dat al enkele jaren geleden is opgesteld. Daarnaast is het ook een onderlegger voor de uitwerking van het Nationaal programma landelijk gebied. Voor wat betreft het klimaat: zie het antwoord op vraag 138. Vraag b is geen technische vraag bij de begroting. Het antwoord op een vraag als deze is onder meer te vinden in de beleidsdocumenten; Masterplan biodiversiteit en straks de uitwerking van het nationaal programma landelijk gebied.
140	RWK/NLG/ EFB (Er stond RWK/NLG)	PvdD	I.Kostic	2.1.1. - 2.1.4	30-41	“De ambitie is dat Noord-Holland in 2050 een volledige circulaire economie kent en dat in 2030 een reductie van 50% in het gebruik van primaire grondstoffen is bereikt.” Hoeveel procent van deze doelstelling is gehaald en welke concrete maatregelen worden genomen om de doelen te bereiken?	Suzanne van den Noort	Rosan Kocken	Noord-Holland heeft zich aangesloten bij de nationale ambities. De doelstelling is richtinggevend. Over de stand van zaken wordt later dit jaar, binnen de huidige mogelijkheden, gerapporteerd voor de 12 provincies. Deze provinciale rapportage loopt vooruit op de nationale rapportage van het PBL in 2023: de Integrale Circulaire Economie Rapportage (ICER) door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Het vinden van een uniforme definitie en daarbij behorende data is in ontwikkeling is. Het PBL beschreef dit in de ICER 2021 als volgt: “Aanpassing van methoden, meer en betere data en nieuwe wetenschappelijke inzichten leiden de komende jaren naar verwachting tot een steeds beter inzicht in het grondstofgebruik en de effecten ervan, alsook in de processen die de transitie naar een circulaire economie binnen bereik

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									moeten brengen.". Met de interprovinciale monitor wordt hieraan een bijdrage geleverd. De concrete maatregelen staan in de Actieagenda circulaire economie 2021-2025.
141	RWK/NLG/ EFB (Er stond RWK/NLG)	PvdD	I.Kostic	2.1.1. - 2.1.4	30-41	Methaan is, na CO2, verreweg het belangrijkste broeikasgas waarvan door toenemende hoeveelheid de wereldwijde opwarming van het klimaat wordt veroorzaakt. Internationaal is daarom gebruikelijker om te rekenen in CO2 equivalenten in plaats van alleen CO2. De Begroting (klimaatprogramma) en Brede Basismonitor lijken zich weer te richten op CO2 ipv. op alle belangrijke broeikasgassen. In de Begroting staat: "In 2050 wil Noord-Holland klimaatneutraal en circulair zijn. Het doel: de CO2-uitstoot en het gebruik van fossiele brandstoffen verminderen." Kan dit worden gecorrigeerd?	Paul Lensink	Edward Stigter	Een belangrijk deel van de CO2-uitstoot wordt veroorzaakt door het gebruik van fossiele brandstoffen. Bij deze indicator wordt enkel de emissie van het broeikasgas CO2 weergegeven die gerelateerd is aan het elektriciteits- en gasverbruik via openbare netten. Van de totale broeikasgassen is het aandeel CO2 ongeveer 90%. Overige broeikasgassen zoals F-gassen (HFK's en SF6), lachgas (N2O) en Methaan (CH4) worden binnen deze indicator niet meegenomen. Wij zijn voornemens dit te corrigeren. De onlangs uitgevoerde CO2 impactanalyse, waar u binnenkort over geïnformeerd wordt, richt zich al op alle broeikasgassen.
142	RWK/NLG	PvdD	I.Kostic	2.1.1. - 2.1.4	30-41	Het kabinet heeft de klimaatdoelstelling verder aangescherpt om 60% CO2eq reductie te behalen in 2030. a) Welke concrete maatregelen gaat Noord-Holland nemen om ook dat doel van 60% te bereiken? Hoeveel geld is daarvoor precies gerserveerd in de Begroting?	Paul Lensink	Edward Stigter	a) Zie antwoorden vraag 137 Wij hebben nu geen zicht op het geld in de begroting dat is gereserveerd voor de reductie van broeikasgassen

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
143	NLG	PvdD	I.Kostic	algemeen	algemeen	a) Provincies moesten van het Rijk hiertoe een Regionale Veenweidestrategie (VWS) opstellen. Provincie NH moet 0,14 Mton CO2eq-reductie bereiken. Hoeveel geld is daarvoor beschikbaar gesteld? b) Hoever zijn met bereiken van onze doelen om bodemdaling te stoppen en waar mogelijk terug te draaien? Hoeveel geld is voor dit vrijgemaakt in de begroting en wat wordt precies nog gedaan om de doelen te halen?	Paul Lensink	Ilse Zaal	Het doel voor de provincie is een reductie van 0,09 Mton CO2-equivalenten op de agrarische veenweidegronden. Het is onduidelijk welke maatregelen waar worden uitgevoerd om het doel te realiseren. Daarmee is het onduidelijk hoeveel dat gaat kosten. Op dit moment zijn enkel de IMPULS-gelden voor een bedrag van € 18,- miljoen beschikbaar. Aanvullend geld kan via het PPLG worden aangevraagd. In de omgevingsvisie NH2050 is het doel om de bodemdaling te vertragen, stoppen en herstellen. In de RVS gaat het vooral om de vermindering van de CO2 uitstoot, waarbij het uitgangspunt is, dat als de oxidatie en daarmee de CO2 uitstoot vermindert, automatisch de bodemaling vermindert. Apart beleid voor het tegengaan van bodemdaling ontbreekt. Dit zal mogelijk wel onderdeel uitmaken van het nog op te stellen PPLG.
144	RWK/EFB (Er stond eerst RWK)	PvdD	J. Hollebeek	2.1	34	Als prioriteit is genoemd: “Stimuleren van energiebesparing bedrijven op bedrijventerreinen.” Streven: alle provinciale bedrijven, middelgrote en grootgebruikers van energie in 2025 energiebesparende maatregelen hebben genomen die verplicht zijn in het kader van de wet- en regelgeving. Hoever staat het hiermee?	Paul Lensink	Edward Stigter	Hier wordt nu uitvoering aan gegeven op basis van het Plan van Aanpak “Energiebesparingsaanpak bedrijven provincie Noord-Holland 2022-2025”. Op dit moment is er al een dashboard energiebesparingsaanpak provinciale bedrijven. We verwachten vanaf 2023 via de OD NZKG over steeds meer informatie te beschikken over de stand van zaken van energiebesparingsaanpak bedrijven
145	RWK	PvdD	Zoon	2.1.1	36	Waarom wordt er gebruik gemaakt van verbruiksbenadering bij CO2 uitstoot en niet bronbenadering?	Paul Lensink	Edward Stigter	De provincie volgt hierin de landelijke Regionale Klimaatmonitor, waarvoor de verbruiksbenadering wordt gebruikt. Deze

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									houdt volgens de Regionale Klimaatmonitor concreet in dat: · We voor het bepalen van de CO2-uitstoot het eindverbruik van fossiele energie volgen; · We voor het bepalen van de vermeden CO2-uitstoot het eindverbruik van hernieuwbare energie volgen. Essentieel in de keuze voor deze benadering is het feit dat CO2-uitstoot een globaal probleem is. Dit probleem wordt voor een groot deel veroorzaakt door het verbruik van fossiele energie. Door het verbruik van fossiele energie terug te dringen en de productie en het verbruik van hernieuwbare energie toe te laten nemen, dringen we de CO2-uitstoot terug. We pakken het probleem dan aan bij de oorzaak, niet op de plek waar de uitstoot plaatsvindt ('end of pipe'). Het is beleidsmatig dus relevant om: · Te sturen op minder verbruik van fossiele en meer verbruik van hernieuwbare energie; · Te sturen op de CO2-impact van deze veranderingen in het verbruik van fossiele en hernieuwbare energie. Daarnaast wegen we mee dat decentrale overheden meer invloed hebben op het energieverbruik van woningen, bedrijven en voertuigen en op de productie en het eindverbruik van hernieuwbare energie op hun grondgebied, dan op de fysieke CO2-uitstoot van kolen- en gascentrales op hun grondgebied. Laat staan op de CO2-uitstoot

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									van kolen- en gascentrales aan de andere kant van het land. Op grond van bovenstaande is het voor decentrale overheden minder relevant waar de fysieke CO2-uitstoot plaatsvindt of vermeden wordt.
146	RWK	PvdD	Zoon	2.1.1	37	Is bekend wat de top 5 aan energieverbruikers zijn in Noord-Holland? Zo ja, welke zijn dat?	Paul Lensink	Edward Stigter	In Noord-Holland zijn de bedrijven met het grootste energieverbruik en de meeste CO2-uitstoot te vinden in het Noordzeekanaalgebied (NZKG), met Tatasteel voorop. NZKG is één van de zes Nederlandse Industrieclusters die in het Klimaatakkoord benoemd zijn. Hier zijn de krachten gebundeld in een zogenoemde Cluster Energiestrategie (CES) om gezamenlijk de klimaatambities waar te maken en de kansen van de energietransitie te benutten. Het NZKG draagt proportioneel bij aan de sectorale doelstelling van het Klimaatakkoord. Vanwege privacy regels zijn verbruiksgegevens slechts op geaggregeerd niveau beschikbaar. Het Dashboard Energietransitie in Noord-Holland informeert u over de stand van zaken in de provincie waaronder het geaggregeerd energieverbruik van de industrie en bedrijfsleven
147	RWK	PvdD	F. Zoon	2.1.3	39	“Bijdragen aan de waterstoftransitie”: hoeveel waterstof is, bij benadering, in NH nodig om de industrie over te laten gaan op waterstof?	Paul Lensink	Edward Stigter	Verreweg de meeste industrie in Noord-Holland bevindt zich in het Noordzeekanaalgebied. De vraag in het NZKG naar waterstof loopt in 2030 op naar 250 tot 300 kton. In 2035 is zo’n 550 kton nodig voor het verduurzamen van de industrie in het Noordzeekanaalgebied

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
148	EFB	PvdD	J. Hollebeek	2.1.4	40	De Circulaire Bouwexpert: Kan aangegeven worden wat de resultaten over 2022 zijn en wat het doel is voor 2023?	Suzanne van den Noort	Rosan Kocken	De circulair bouwexpert is een nieuwe functie, gekoppeld aan de provinciale Woningbouwambassadeur. De expert is gestart op 1 juli jl. De beoogde resultaten zijn dat een nader te bepalen aantal (woning)bouwprojecten/plannen geanalyseerd is waarover advies aan de gemeenten wordt uitgebracht. Dit is inclusief opvolging over de wijze waarop het advies al dan niet is overgenomen. In de adviezen wordt de financiële haalbaarheid meegenomen. Daarnaast is een beoogd resultaat een analyse van de door de gemeenten ervaren belemmeringen en obstakels bij circulair bouwen. Tot slot is de bouwexpert vraagbaak en zorgt hij voor beantwoording van gestelde vragen van gemeenten over circulair bouwen en voert een nader te bepalen aantal collectieve acties uit gericht op kennisdeling van circulair bouwen in nauwe samenwerking met C-Creators. De bouwexpert is om te beginnen gestart met gesprekken met gemeenten, corporaties en netwerkpartners en bekendmaking van deze nieuwe functie via media om voorgaande resultaten te behalen.
149	RWK	PvdD	F. Zoon	2.1.2	41	Wat is de reden van het teruglopen in de bijdragen aan de warmtetransitie richting 2025 en 2026 (naar €72.000) ?	Paul Lensink	Edward Stigter	In 2025 en 2026 zijn alleen capaciteitskosten. Opgenomen. Bijdrage aan de warmtetransitie zal door het nieuwe college (nieuw coalitie akkoord) moeten worden vastgesteld.
150	NLG	PvdD	I.Kostic	2.2.1. – 2.2.3	42-54	PvdD en GL intiatiefvoorstel is al een tijd geleden aangenomen. https://noordholland.partijvoordedieren.nl/initiatieven/naareen-toekomst-zonder-plastic-	Suzanne van den Noort	Jeroen Olthof	Het betreft een pilot voor de periode 2021-2023. De resultaten zijn nog niet bekend. De uitwerking van de pilot is in samenspraak met de gebiedsaannemers

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						zwerfafval Een van de besluitpunten uit het voorstel was: “provincie Noord-Holland heeft de ambitie uit om een afvalloze provincie te worden”. a) Wat is het resultaat geweest van de pilot bermafval? b) Welke extra maatregelen neemt de provincie om het doel van afvalloze provincie te bereiken? Hoeveel geld is hiervoor gereserveerd?			opgepakt. Per gebied is passend binnen het beschikbare budget de meest kansrijke aanpak voor het zoveel mogelijk verminderen van zwerfvuil bepaald. Zo wordt jaarlijks extra zwerfvuil opgeruimd voor de maaironde uit. En er zijn extra voorzieningen geplaatst waarin afval kan worden gegooid, bekend onder de naam ‘blikvanger’ en ‘blikmikker’. Deze aanpak komt bovenop de opruimacties die al worden uitgevoerd op basis van het gebiedscontract tussen provincie en gebiedsaannemer. Eind 2023 wordt de pilot geëvalueerd en kan advies worden gegeven over een eventueel vervolg.
151	NLG	PvdD	F. Zoon	2.2.2	46	Is bekend wat de reden is van toename van geluidsbelasting in Noord-Holland?	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Dat is op basis van de brede basismonitor niet bekend. In Q4 van 2022 worden nieuwe geluidbelastingkaarten van onze provinciale wegen vastgesteld door GS, op het moment dat er verschillen geconstateerd worden trachten we wel verklaringen mee te geven aan PS.
152	NLG	PvdD	I. Kostic	2.2.2	54	Waarom halveert het budget Gezonde leefomgeving bevorderen in 2024, ten opzichte van 2023? Het betreft ook een afname ten opzichte van 2021.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Onder de paragraaf 2.2.2. “gezonde leefomgeving bevorderen” vallen zowel het budget voor de uitvoering van milieutaken (w.o. de gezondheidsonderzoeken in de IJmond) als het budget voor het programma Gezonde Leefomgeving. Dit programma heeft een looptijd van vier jaar. Het is gestart in 2020 en wordt afgerond in 2023. In de budgettabel 2.2. zijn de stortingen opgenomen voor dit programma. In 2024 is een relatief klein bedrag nog beschikbaar voor het programma. Door de afbouw van het programmabudget is het

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									totale budget voor “gezonde leefomgeving bevorderen” in 2024 aanzienlijk lager.
153	NLG	PvdD	J.P. Hollebeek	3.?.?	56	De hoofdambitie van de Omgevingsvisie NH2050 is zorgen voor balans in Noord-Holland tussen economische groei en leefbaarheid. Een belangrijk aspect van de leefbaarheid is een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Om deze te borgen hanteert de provincie basisrandvoorwaarden voor gezondheid, veiligheid en klimaatadaptatie. Daarnaast gelden generieke ontwikkelprincipes voor landschap, natuurinclusiviteit, clustering van activiteiten en samenhang tussen de bovengrond en de ondergrond. Vraag: is er een overzicht van deze ontwikkelprincipes en hoe concreet zijn ze?	Tom Smeelen	Cees Loggen	De 21 ontwikkelprincipes zijn genummerd terug te vinden in de Omgevingsvisie NH2050, verdeeld over de verschillende bewegingen.
154	NLG (er stond eerst RKW)	PvdD	J.P. Hollebeek	3.1.2	60	Waar in de Begroting 2023 is de enorme opgave terug te vinden voor het opstellen en uitvoeren van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied? De extra inzet op o.a. waterkwaliteit (KRW), klimaat (doel die het Rijk de provincie dit najaar oplegt), landbouwtransitie?	Marco Berkhout	GS	Het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) en dus ook het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) bestrijkt een groot aantal beleidsdoelen op het gebied van water, natuur en klimaat. Dit beleid en de daarmee gemoeide budgetten zijn niet op één centrale plek in de begroting terug te vinden, maar bij de afzonderlijke begrotingsprogramma’s. De financiële consequenties van het NPLG en PPLG zijn nog niet inzichtelijk; hier zal in het komende jaar meer duidelijkheid over moeten komen.
155	RWK	PvdD	J.P. Hollebeek	3.1.2	60	Er zijn toezeggingen gedaan door GS c.q. moties aangenomen door PS om pilots op te starten voor Tiny Houses en ruimte voor meer dan 2 woningen bij vrijkomende agrarische bebouwing. Is hier ruimte voor	Marco Berkhout	Cees Loggen	Nee, er zijn hiervoor geen middelen opgenomen in de begroting. Toelichting:

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						opgenomen in de begroting, en zo ja: onder welk operationeel doel?	--> Rien Wezenberg		1) Motie 146-2020 betreffende Tiny Houses. Bij de pilots Tiny Houses gaat het om initiatieven van derden. Er zijn criteria opgesteld voor het kunnen toepassen van de Experimenteer en meerwaardebepaling in de Omgevingsverordening NH2020 voor het mogelijk maken van Tiny Houses (GS brief aan PS 30 maart 2022 kenmerk 1801939/1801511) 2) Motie 147-2020 over vrijkomende agrarische bebouwing (VAB) is uitgevoerd door het opnemen van een gewijzigd artikel 6.15 in de OVNH2022. Op 23 mei jl. hebben uw Staten deze OVNH2022 vastgesteld.
156	M&B (hier stond EFB)	PvdD	J.P. Hollebeek	3.2.2	63	Als prioriteit wordt genoemd: "Actief pleiten voor een balans tussen duurzame connectiviteit (ontwikkeling van Schiphol) in balans met een gezonde woon- en leefomgeving (impact van luchtvaart op de Schipholregio) Schiphol." a) Gaat het hierbij alleen om stimuleren of ook zelf actief bijdragen? b) Welke factoren dragen bij aan het verbeteren van de leefbaarheid rond Schiphol? c) Er wordt op p.63 en elders ook gesproken over 'ontwikkeling van Schiphol'. Wat wordt daarmee bedoeld? Houdt dat groei in?	Silvia van der Meij	Jeroen Olthof	a. Waar het onze eigen bevoegdheden raakt sturen we hier actief op. Maar Schiphol is een bevoegdheid van het Rijk, daar gaan wij niet over. Wij proberen via de BRS lijn de minister te bewegen om die balans tussen connectiviteit en leefomgeving vorm te geven. b. Vanuit de BRS pleiten we voor het terugdringen van alle emissies van luchtvaart. Betere normering en aansluiting van de wet luchtvaart op de systematiek in de Omgevingswet. Ruimte voor vitalisering in belast gebied. Ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met geluid en andere zintuiglijke prikkels (ook wel sound- en sensescaping genoemd), geluidadaptief bouwen, meer groen (scheggenstructuur versterken met de Westeinderscheg), betere (reactreatieve) verbindingen. c. Niet per sé. Het gaat over de ontwikkeling van mobiliteit in de toekomst. Daarbij

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									kijken wij naar een geintegreerd mobiliteitssysteem dat mobiliteit en connectiviteit op de verschillende schaalniveaus (intercontinentaal, Europees, regionaal, binnenstedelijk) zo duurzaam mogelijk vormgeeft. De ontwikkeling van Schiphol moet in de context worden gezien, multimodale knoop, binnen de grenzen van de Europese Green Deal (streven naar emissieloos, circulair en inclusief).
157	M&B	PvdD	F. Zoon	3.2.2	67	Wanneer is de evaluatie te verwachten over het regionale luchthaven beleid?	Silvia van der Meij	Jeroen Olthof	De evaluatie wordt uitgevoerd door het ministerie van I&W. Wij gaan niet over de planning van het Rijk. Hun planning is een oplevering eind 2022; gegeven de discussie over de insteek van de evaluatie tussen provincies, sector en omwonden enerzijds en het Rijk anderzijds lijkt die planning ons erg optimistisch.
158	NLG	PvdD	F. Zoon	3.2.5	72	Van 2022 t/m 2026 is de planning om 575 ha NNN aan te kopen. Echter op pagina 130 staat dat er nog 3.129 ha aan grond verworven moet worden. Waar komt dit verschil vandaan?	Kelvin Broersen	Esther Rommel	Zie antwoord vraag 75. Daarop aanvullend hebben wij u in februari 2022 een brief gestuurd over de werkwijze van de integrale gebiedprocessen: https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/95d95f0c-778a-44e9-b432-37cf2b8727d2?documentId=f80ecc24-84d4-4179-90de-6afd09d167e9&agendaItemId=951227c5-d71a-43d2-8e9a-8ec42d0f82da https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/95d95f0c-778a-

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									44e9-b432-37cf2b8727d2?documentId=fe9f91f3-72c0-407a-8abf-0c4c07945981&agendaItemId=951227c5-d71a-43d2-8e9a-8ec42d0f82da Met deze werkwijze hebben wij “gezocht naar een fasering en planning waarin - rekening houdend met de deadline van 2027- zoveel mogelijk ruimte wordt geboden voor het vinden van oplossingen op vrijwillige basis. We zien ruimte ontstaan als we eventuele onteigeningsprocedures door laten lopen tot na 2027.” De consequenties van deze werkwijze is dat de eerstkomende jaren de nadruk komt te liggen op verkenning en planvorming en naar onze inschatting de nadruk op grondverwerving pas in de jaren daarna zal toenemen.
159	NLG	PvdD	I.Kostic	3.5.1 - 3.5.2	88	Samenwerkingspartners voor verbetering waterkwaliteit en benutten/beheren van water zijn volgens de provincie: waterschappen, Rijkswaterstaat, gemeenten en maatschappelijke partijen zoals LTO. a) Als LTO wordt betrokken, wordt ook aan Caring Farmers of biologische boerenverenigingen actief om input gevraagd? b) Wordt input gevraagd aan milieuorganisaties? c) Wordt input gevraagd aan dierenwelzijnsorganisaties (zoals Vissenbescherming en Dierenbescherming),	Tom Smeelen	Cees Loggen	a) De vraag wordt gesteld over paragraaf 3.5 waarin staat dat de rol van de provincie is om samen met andere partijen ervoor te zorgen dat het watersysteem duurzaam kan worden gebruikt. Deze doelstelling is weer uitgewerkt in het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 (hierna: RWP) en het Deltaprogramma Zoetwater 2021 - 2027. In deze inleidende paragraaf 3.5 wordt een aantal samenwerkingspartners kort genoemd, maar dit is geen limitatieve opsomming. Zowel het RWP als het Deltaprogramma

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						aangezien ook dit waterbeleid vaak aan levens van dieren raakt?			bevatten vele verschillende maatregelen die met verschillende partners opgepakt en uitgevoerd zullen gaan worden. Dit is per opgave anders. Als voorbeeld wordt in deze inleiding dan ook LTO genoemd, maar dit is zeker niet beperkt tot LTO. b) Zowel RWP als Deltaprogramma zijn vooral ook kaderscheppend. Dat wil zeggen dat concrete uitvoering nog moet plaatsvinden, waarvoor dan ook weer een (juridische) procedure geldt. In het RWP staan veelal samenwerkingsprojecten. Daarnaast wordt veel concrete uitvoering voor het RWP bijvoorbeeld gedaan door waterschappen (dit zijn projecten t.b.v. behalen ecologische doelen voor water). Bij concrete uitvoering van projecten zal participatie onderdeel uitmaken van het proces. Zeker onder de Omgevingswet kan dat ook niet anders. Door participatie worden betrokken belanghebbenden – ook milieuorganisaties of dierenwelzijnsorganisaties – vroegtijdig meegenomen. Afhankelijk van het concrete project zal daar invulling aan worden gegeven. Het Deltaprogramma Zoetwater bevat alle geprogrammeerde maatregelen en investeringen van Rijkswaterstaat, provincies en waterschappen.. Achterin het

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									Deltaprogramma Zoetwater is ook te lezen hoe de samenwerking met andere partijen is geregeld. Het Deltaprogramma Zoetwater is een netwerkorganisatie, waarbij ook vertegenwoordigers van watergebruikers (landbouw, natuur, scheepvaart en industrie) worden betrokken. **c)** Zie beantwoording onder a en b.
160	NLG	PvdD	I.Kostic	3.5.1	88-89	De OD NZKG heeft naar aanleiding van het RRK-rapport over grondwaterbescherming aangegeven dat ze 5 tot 6 extra fte nodig hebben voor goede bescherming van grondwater. Wordt dat meegenomen in de begroting? Wordt er meer geinvesteerd in OD NZKG voor deze taak en zo ja, hoeveel?	Tom Smeelen	Cees Loggen	Naar aanleiding van opmerkingen en vragen over het rekenkamerrapport zijn we met de OD NZKG in gesprek gegaan. Als resultaat van dit gesprek heeft de OD NZKG zijn werkzaamheden voor het onderwerp grondwaterbescherming specifieker geanalyseerd. Hieruit bleek dat de raming van OD NZKG niet alleen betrekking had op werkzaamheden in grondwaterbeschermingsgebieden maar ook op andere werkzaamheden zoals algemene provinciebrede VTH-taken rond open bodemenergiesystemen. Uit de analyse bleek verder dat in 2021 sprake was van 1 verleende ontheffing, 1 wijziging van een ontheffing, 1 overtreding, 19 meldingen en 18 vragen. Binnen het budget en de capaciteit die we beschikbaar hebben gesteld, zijn geen werkzaamheden blijven liggen. Voor 2022 hebben we middelen beschikbaar gesteld voor 1.271 uur voor regulering en toezicht bij grondwaterbeschermingsgebieden.
161	NLG	PvdD	I.Kostic	3.5.1 - 3.5.2	88 - 93	De Nederlandse hobbyvisserij zorgt in totaal voor meer lood in de leefomgeving dan Tata Steel. Lood is een ZZS, dat zelfs in de kleinste	Tom Smeelen	Cees Loggen	A) Op dit moment zijn wij nog bezig met het onderzoek. Wij verwachten u rond de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						hoeveelheden gevaarlijk is en waarvoor beleid geldt dat het zoveel mogelijk geweerd moet worden. Er is toegezegd voor de zomer met conclusies te komen over of een verbod kan worden ingeveord op gebruik van lood bij verhuur van visrechten door provincie. Dat is immers al succesvol gedaan door enkele andere overheidslagen, zoals Waterschap AGV. Wanneer krijgen we de bevestiging dat ook de provincie die kan doen (bij nieuwe contracten)? b) Hoeveel geld zal in 2023 ongeveer aan faciliteren van 'sportvisserij' gaan?			jaarwisseling (2022-2023) antwoord te kunnen geven. B) Er zijn in 2023 twee regelingen die betrekking hebben op de sportvisserij: 1. Kleine voorzieningen en diensten: het is mogelijk om een bijdrage aan te vragen voor de aanleg van een vissteiger binnen de regeling kleine voorzieningen en diensten. Uitgangspunt is hierbij dat een dergelijke steiger ook gecombineerd gebruik van andere (water)recreatie faciliteert. In 2022 zijn er tot op heden geen aanvragen geweest voor de aanleg van een vissteiger. De verwachting is dat het aantal aanvragen voor een dergelijke voorziening ook in 2023 gering zullen blijven. 2. Pilot loodvrij vissen: er is een samenwerking opgezet om in 2023 met tenminste 3 hengelsprotverenigingen een loodvrij visgebied in te richten en een bewustwordingscampagne te organiseren rondom het gevaar van loodverlies in het oppervlaktewater. Deze pilotlocaties zijn gelegen in Amsterdam, Haarlem/Spaarnwoude en Schagen. In totaal is er een budget van € 60.000,- euro beschikbaar in 2023 om het

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									vervangen van vislood door loodalternatieven en bewustwording rondom dit onderwerp te faciliteren. Bijdrage van de provincie varieert per hengelsportvereniging en gebied, met een maximum van €12.500,-.
162	NLG	PvdD	I. Kostic	3.5.2	90	Hoe staat het met de KRW-pilot, zoals genoemd in het coalitieakkoord? Hervoor worden in 2023 bestedingen gedaan, is te lezen.	Tom Smeelen	Cees Loggen	De KRW pilot bestaat uit een drietal deelpilots die plaatsvinden in de Sloterplas, Uitgeester- en Heemskerkerbroek en Amstelveense Poel. Hiervoor worden door de provincie Noord-Holland kosten gemaakt. Voor de Sloterplas en Amstelveense Poel is de subsidie reeds toegezegd. Voor de Uitgeester- en Heemskerkerbroek komt er in 2023 een subsidieaanvraag waarvoor middelen zijn opgenomen in de begroting 2023.
163	NLG	PvdD	I. Kostic	3.5.2	93	Schoon oppervlaktewater bevorderen: waarom is er een halvering in budget voor 2023 t/m 2026, terwijl de KRW doelen in 2027 moete zijn behaald en Noord-Holland nog steeds een doelbereik van 0% heeft?	Tom Smeelen	Cees Loggen	Er is geen halvering voor de KRW, deze blijft gelijk. De financiering komt voor het grootste deel uit genoemde reserve Groen. KRW komt ook gedeeltelijk terug in post 5.1.1. Het verschil in de begroting komt niet door KRW, maar omdat in de begroting budget is opgenomen voor de Uvr Bodem en Water. Dit is budget dat de provincie van het Rijk ontvangt. Zie ook antwoord op vraag 92.
164	M&B	PvdD	J.P. Hollebeek	4.1.3	106	Indien we investeringen niet kunnen vermijden (door bijvoorbeeld ruimtelijke ordening), dan kijken we vervolgens eerst naar het beter benutten van bestaande infrastructuur (bijvoorbeeld met netwerksturing en slimme technologie),	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Nee, voor ontsnipperingsmaatregelen in infraprojecten is geen apart budget opgenomen in begrotingsprogramma Bereikbaarheid. Per infraproject wordt aan PS voorgelegd extra budget beschikbaar te stellen om de ontsnipperingsmaatregelen

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						voordat we overgaan tot verbetering of nieuwbouw van infrastructuur. Daarbij betrekken we ook de gevolgen voor de omgeving aan de hand van de thema's gezonde leefomgeving, ontsnippering van natuur en klimaatadaptatie. Vraag: Valt de uitwerking van het betrekken van ontsnippering van natuur geheel onder 4.1.3 (opstellen van strategie) of is er ook geld voor begroot in de fysieke uitvoering van het mobiliteitsbeleid?			mee te nemen in het project, indien deze op de betreffende locatie van meerwaarde zijn. Per project zal daarvoor budget in de begroting gevonden moeten worden.
165	M&B	PvdD	F. Zoon	4.2.1	112	Hoewel de verwachting is dat kosten stijgen, zien we een daling in de begroting voor OV Concessies beheren en verlenen in 2024 en later. Wat is hier de verklaring van?	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	In de kosten zit ook de raming van eenmalige investeringen. Dus eventuele fluctuaties worden daardoor veroorzaakt en niet door het reguliere exploitatiebudget voor het OV (onderste regel 'resultaat' uit de budgettabel). Het exploitatiebudget blijft ongeveer gelijk, maar wordt wel jaarlijks geïndexeerd.
166	M&B (er stond eerst RWK)	PvdD	F. Zoon	4.4.1	117	Met welke maatregelen wordt de Elektriciteitsverbruik voor exploitatie van infrastructuur meerjarig bereikt? Is dit plaatsing van led-verlichting of zijn het ook andere maatregelen?	Han Roebers	Jeroen Olthof	Naast Led-verlichting zijn er ook andere energiebesparende maatregelen, zoals toepassing van energiezuinigere verkeerregelinstallaties bij vervanging, het isoleren van (civieltechnische) panden, aanleg van energiezuinige bruggen, energiebesparing bij tunnels, het dimmen of verminderen van verlichting, etc. Toepassing van Led-verlichting is hierbij de grootste energiebesparende maatregel.
167	NLG	PvdD	F. Zoon	5.2.3	141	Artikel 1.3 lid 7 van de Wnb benoemt dat PS bevoegdheden kunnen overdragen aan GS. Heeft PS bevoegdheden Wnb overgedragen aan GS? Zo ja, welke? En welke delegatiebesluiten betreft het?	John Arkes	Esther Rommel	Voor zover nu is na te gaan hebben PS in het kader van de Wnb artikel 1.3 lid 7, geen bevoegdheden aan GS overgedragen. Er zijn dan ook geen delegatiebesluiten gevonden.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
168	NLG	PvdD	I.Kostic	5.2.3	141-143	Hoeveel geld is er uitgetrokken voor innovatie, onderzoek en uitbreiding van niet dodelijke middelen voor oplossen van mens-dierconflicten (zoals bij schade en veiligeheid)?	John Arkes	Esther Rommel	In de BIJ12 onderzoeksagenda zijn alle onderzoeken naar innovatie etcetera in het faunabeheer verzameld. Jaarlijks is hiervoor €560.000 beschikbaar.
169	NLG	PvdD	I. Kostic	5.2.3	141-143	"Daarnaast hebben we opvangcentra voor wilde dieren ondersteund met het opstellen van werkprotocollen die zij nodig hebben om aan de regelgeving van het ministerie van LNV te voldoen." a) Wanneer en hoe is dit precies gedaan? Hoeveel geld is daaraan besteed en wie zijn daarbij allemaal precies betrokken geweest (welke opvangcentra ook)? b) Er staat al lang 100.000 euro op de plank voor wildopvang. Kunt u garanderen dat dit nog voor de verkiezingen van maart 2023 wordt besteed?	John Arkes	Ilse Zaal	We hebben de protocollen nog niet kunnen afronden. De reden daarvoor is dat de beleidsregels bij het ministerie van LNV nog niet definitief aangepast zijn. Het is mede afhankelijk van de landelijke ontwikkelingen wanneer deze protocollen uitgewerkt kunnen worden. We kunnen garanderen dat deze opdracht zal worden uitgevoerd. De uiteindelijke oplevering van het resultaat zou, mede afhankelijk van landelijke ontwikkelingen, ook na de provinciale verkiezingen van 2023 kunnen liggen.
170	NLG	PvdD	I. Kostic	5.2.3	141-143	"In onze eigen Voedselvisie 2020-2030 staan de kansen en uitdagingen om een duurzaam voedselsysteem te bewerkstelligen. Onderdeel hiervan is ook het bevorderen van dierenwelzijn (bijv. zo natuurlijk mogelijk houden van dieren via regeneratieve landbouw)." a) Op welke manier wordt dierenwelzijn concreet meegenomen in uitvoering van dit beleid? b) Bij de Voedelvisie is ook afgesproken om dierenwelzijn te integreren in het beleid voor kringlooplandbouw. Daar zou de provincie nog in gesprek over gaan met dierenwelzijnsorganisaties. Wanneer krijgen we de resultaten van de concrete uitwerking hiervan?	Danielle Lieuwen	Ilse Zaal	a. De ontwikkeling van de Kritische Prestatie Indicatoren (KPI) kringlooplandbouw omvatten ook KPI's voor dierenwelzijn en dier-en plantgezondheid. Daarnaast is in de uitvoeringsagenda 2021-2022 een aantal subsidieregelingen opgenomen waaraan agrarisch ondernemers kunnen deelnemen. Er is tot nu toe één project aangevraagd dat zich mede richt op de gezondheid van landbouwdieren: vanuit multifunctionele kruidenstroken op percelen van boeren worden additieve kruidenbrokken gemaakt. Om het effect van de kruiden op de diergezondheid te meten worden dierenartsen ingeschakeld. Dit zijn de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						c) Hoeveel geld word concreet geinveesteerd in dierenwelzijn voor 2023 en waar gaat dat geld precies heen? d) Hoeveel fte is er voor dierenwelzijnsbeleid?			vaste dierenartsen van de deelnemende veehouders. Daarnaast is er een samenwerking binnen het project Agroforestry met provincie Friesland. Zij onderzoeken op welke manier bomen in het landschap een rol kunnen spelen voor het schuilen van vee op warme dagen. Aangezien het Friese landschap overeenkomsten kent met het Noord-Hollandse open landschap en de veenweide zijn volgen GS de bevindingen van deze Publiek Private Samenwerking. b. In gesprekken met verschillende partijen die de Gedeputeerde voert, bijvoorbeeld tijdens werkbezoeken komt dit onderwerp aan de orde. In dit najaar staat er o.a.met de caring farmers en Urgenda een werkbezoek gepland. Er wordt geen aparte uitwerking van deze gesprekken voor dit onderwerp gemaakt. c. Concreet kan daarover op voorhand niets gezegd worden. GS stimuleren regeneratieve landbouwprojecten in brede zin. De subsidieregeling Voedselvisie Noord-Holland wordt in 2023 opnieuw opengesteld. d. Het Rijk is de verantwoordelijke overheid voor het welzijn van gehouden dieren. Daarom ontwikkelt de provincie geen eigen beleid op dit onderwerp. Echter de onderwerpen dierenwelzijn en diergezondheid krijgen wel aandacht vanuit het landbouw- en voedselbeleid, zoals hierboven beschreven.

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
171	RWK	PvdD	J.P. Hollebeek	5.3.1	145	Ook gaat de provincie door met het stimuleren van het vergroenen van bebouwd gebied, natuurinclusief bouwen, de aanpak van klimaatadaptatie door het ondersteunen van projecten vanStichting Steenbreek/de Groene Stad Challenge, de Natuur- en Milieufederatie, gemeenten en waterschappen. Vraag: vorig jaar bleek het niet mogelijk om de efecten van het stimuleren van natuurinclusieve woonwijken en bedrijventerreinen te monitoren, omdat er geen provinciale definitie bleek te zijn van 'natiiurinclusiviteit'. Worden er inmiddels stappen gezet om te zorgen dat monitoring van vovengenoemde ambitie wel mogelijk wordt?	John Arkes	Esther Rommel	Een definitie of norm voor natuurinclusief is er nog niet, hier wordt landelijk aan gewerkt op basis van de Agenda Natuurinclusief. Via de Groene stad Challenge beschikken 15 gemeenten via provinciale financiering nu wel over een nulmeting hoeveel groen er is en waar de potentie ligt tot verbetering, zij krijgen ook een vervolg meting. Dit geeft ons als provincie ook een steekproef hoe het er in gemeenten voor staat en hoe het zich ontwikkelt. Enkele andere Noord-Hollandse gemeenten hebben zich op eigen kosten ook hier voor aangemeld. Zie Home - De Groene Stad Challenge
172	NLG (er stond eerst EFB)	PvdD	I. Kostic	6.1.4	162	6.1.4: Een duurzame agrosector behouden en versterken a) Wat is begroot voor de Landbouwtransitie? b) Een van de belangrijkste doelstellingen van de EU is dat tegen 2030 minstens 25% van de landbouwgrond in de Europese Unie biologisch moet zijn. Hoeveel middelen investeert de provincie om dit te bereiken en om welke projecten gaat het? c) Hoeveel % van de Noord-Hollandse landbouw is biologisch (opgesplitst naar verschilende sectoren)?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	a. De landbouwtransitie is verweven met verschillende provinciale opgaven zoals stikstof. De paragrafen 6.1.4 en 6.1.5 hebben betrekking op de landbouwtransitie en een sterke en duurzame agrosector. Vanuit de Voedselvisie is voor de transitieopgaven regeneratieve landbouw, kringlooplandbouw en korte ketens voor de periode 2020-2024 € 6.1 mln begroot. b. Het stimuleren van biologische landbouw maakt onderdeel uit van de Voedselvisie. In de uitvoeringsagenda Voedselvisie 2021-2022 zijn negentien actiepunten opgenomen waaraan ook de biologische bedrijven en bedrijven in omschakeling in Noord-Holland kunnen deelnemen. Het 25% EU

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portefeuillehouder GS	Antwoord
									biologisch percentage wordt gezien als een gemiddeld percentage van alle lidstaten in Europa. Eind dit jaar presenteert het ministerie van LNV een nationaal plan voor biologische landbouw en consumptie. In de uitvoeringsagenda Voedselvisie 2023-2024 sluiten we o.a. aan bij de landelijke aanpak. **c.** **Deelsector** **% NH** **landelijk aandeel** Akkerbouw 2% 3% Vollegrondsgroenten 1% 8% Glastuinbouw 1% 1% Melkveehouderij 5% 9% Bloembollen < 1 % 1%
173	NLG/RWK	PvdD	I.Kostic	6.1.4	162-163	a) Hoeveel energie verbruikt de Noord-Hollandse sierteelt jaarlijks? Hoeveel procent van het totale energieverbruik van Noord-Holland is dat? Hoeveel energie verbruiken de Noord-Hollandse huishoudens?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	De sierteelt in Noord-Holland verbruikt ongeveer 6,5 Pj. Dat is circa 3 % van het totale energieverbruik. Huishoudens verbruiken circa 112 PJ.
174	NLG (Er stond eerst RWK)	PvdD	I.Kostic	6.1.4	162-163	a) Wat is de exacte definitie van een grondgebonden veehouderij en waar moet zo'n veehouderij dan precies aan voldoen? b) Hoeveel van deze bedrijven hebben we in Noord-Holland? Hoeveel dieren worden er daar gehouden? Hoeveel procent van oppervlakte van Noord-Holland nemen deze bedrijven in, inclusief het totale landgebruik dat nodig is om de vee helemaa; te voeren?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	a. Grondgebonden landbouw in de Voedselvisie: agrarische bedrijfsvoering die hoofdzakelijk niet in gebouwen plaatsvindt, waarbij het gebruik van agrarische gronden noodzakelijk is voor het functioneren van het bedrijf. Deze definitie is niet specifiek voor de veehouderij. b. In Noord-Holland zijn er 2.291 bedrijven met grasland en groenvoedergewassen. Totale oppervlakte 7.413.000 ha. Rundvee aantal dieren: 152.000 (bron CBS 2022.). Of dit areaal allemaal wordt ingezet voor het

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						c) Hoeveel intensieve veehouderijen heeft Noord-Holland en hoeveel dieren worden daar jaarlijks gehouden? Kunt u op een kaartje globaal aangeven waar deze intensieve veehoudeirjen zich precies bevinden en welk soort veehouderijen het zijn?			rundvee in Noord-Holland, is niet uit deze cijfers af te leiden. c. Deze gegevens zijn niet beschikbaar. Het CBS publiceert totalen van bedrijven en dieren, geen uitsplitsing intensief-niet intensief. Het CBS publiceert tevens gegevens over weidegang. De varkens- en pluimveehouderij in Noord-Holland is landelijk gezien beperkt in omvang. Er is geen kaart beschikbaar.
175	NLG	PvdD	I.Kostic	6.1.4	162-163	a) Hoeveel procent van sier/bollenteelt is biologisch/natuurinclusief? b) Hoeveel procent van de productie van sier/bollenteelt is voor de export? c) De maatschappelijke kosten (m.b.t. milieuvervuiling, gezondheid, etc.) van bollen/sierteelt zijn hoog. Welke conclusies trekt de provincie uit verschillende wetenschappelijke onderzoeken die daarnaar zijn gedaan in eigen beleid? Kunt u daarbij vermelden op welk onderzoek u zich dan baseert?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	a) Minder dan 1 % van de bollenteeltbedrijven in Noord-Holland is biologisch Het aandeel biologische glastuinbouwin Noord-Holland bedraagt circa 3%. Veel glastuinbouwbedrijven telen op substraat. In Nederland kunnen deze producten niet als biologisch product worden afgezet. In andere landen, zoals de Verenigde Staten, is dit anders. Daar kunnen producten uit de teelt op substraat onder voorwaarden wel als biologisch product (organic) worden afgezet. Het percentage natuurinclusieve bedrijven wordt niet bijgehouden. b) Export aan bloembollen is circa 60 % waarvan 40 % binnen Europa blijft. Voor de sierteelt is het percentage lastig te bepalen, In 2021 werd voor 12 miljard euro aan sierteeltproducten uitgevoerd (substantieel meer dan in 2020). c) GS achten het belangrijk dat de landelijke Uitvoeringsagenda van de

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Paginabegroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
									toekomstvisie gewasbescherming 2030 wordt gerealiseerd.
176	NLG	PvdD	I.Kostic	6.1.4	162-163	Hoeveel oppervlakte (in hectare en %) van het land van Noord-Holland neemt de veehouderij (per soort) in beslag, inclusief de grond die wordt gebruikt om veevoer (inclusief gras) op te verbouwen? Hoeveel van de veevoer komt uit het buitenland en hoeveel hectare grond neemt dat daar in beslag?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	Wij hebben geen specifieke data voor het grondgebuik voor de verschillende veehouderijsectoren. Het areaal grasland in Noord-Holland is ook niet specifiek voor de veehouderij, omdat de veehouderij plaatselijk ook bijvoorbeeld natuur beheert.. Wij beschikken niet over gegevens over de import van veevoer uit het buitenland voor de veehouderij in Noord-Holland. In Noord-Holland is de intensiteit van de melkveebedrijven gemiddeld iets geringer dan het Nederlands gemiddelde waardoor er minder voer hoeft te worden aangekocht. Hierdoor ligt het aandeel eiwit van eigen land circa 5% hoger dan in de rest van Nederland. Het aandeel eiwit eigen land is zowel in Nederland als in Noord-Holland tussen 2015 en 2020 niet veel veranderd met respectievelijk 58 en 63 à 64% (bron: Agrimatie 2022).
177	NLG	PvdD	I.Kostic	6.1.4	162-163	De maatschappelijke kosten (m.b.t. milieuvervuiling, gezondheid, etc.) van de veehouderij zijn hoog. Welke conclusies trekt de provincie uit verschillende wetenschappelijke onderzoeken die daarnaar zijn gedaan in eigen beleid? Kunt u daarbij vermelden op welk onderzoek u zich dan baseert?	Michiel de Graef	Ilse Zaal	Wij hebben geen maatschappelijke kosten-baten analyse voor de landbouw in Noord-Holland of voor de verschillende veehouderijsectoren in het bijzonder. Wij leveren onze bijdrage om samen met andere partijen, te komen tot een transitie van de landbouw, via ondermeer de voedselvisie en het integrale beleid voor het landelijk gebied waar landbouw een van de hoofdthema's is (PPLG).
178	EFB	PvdD	F. Zoon	3.5	236	Bij 20. Stichting Voorbereiding Pallas-reactor staat: "Bestuurlijk belang: Benoeming leden Raad van Toezicht". Hoe komt die benoeming van leden RvT tot stand en welke invloed heeft de provincie hierin? Tevens, in de	Mirjam Luimstra	Ilse Zaal	De leden van de RvT worden benoemd door de minister van VWS en de provincie Noord-Holland gezamenlijk. Dat gebeurt

Nr	Commissie	Fractie	Naam vragensteller	OD	Pagina begroting	Vraag	Beantwoording door	Portfeuillehouder GS	Antwoord
						begroting van 2021 stond een ander bestuurlijk belang. Wanneer is dit belang veranderd?			door een GS besluit op basis van art 158 Provinciewet. In eerdere jaren was abusievelijk het maatschappelijke belang ingevuld als bestuurlijk belang.
179	EFB	PvdD	I.Kostic			Voor de verkiezingen is een Regenboogakkoord getekend door bijna alle provinciale partijen. De provincie is ook een Regenboogprovincie. a) Kunt u schetsen wat de afgelopen 3 jaar precies is gedaan om o.a. de punten uit het Regenboogakkoord en breder provinciaal regenboogbeleid te realiseren? b) Werkloosheid en discriminatie onder met name trans personen is buitengewoon groot. Andere overheidslagen zoals gemeente Utrecht werken samen met in trans personen gespecialiseerde uitzendbureaus	Conny Hems	Rosan Kocken	a. Enerzijds intern met name op het gebied van onze rol als werkgever (onder de bredere noemer van diversiteit & inclusie) is diversiteit en inclusiebeleid ontwikkeld en geïmplementeerd. Een van de aandachtsgebieden is LHBTIQ+. Anderzijds vanuit onze rol als Regenboogprovincie naar buiten: we hebben online inspiratiesessies georganiseerd voor regenbooggemeenten (sessie met jongeren, sessie over LHBTI beleid en sessie over monitoring). Daarnaast hebben we deelgenomen aan de Canal Parade. De regenboogvlag wordt gehesen op specifieke momenten. b. In onze raamcontracten met intermediairs is aandacht voor diversiteit en inclusie.

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr S. Ibrahim
CZ/FIN

Telefoonnummer 023 514 52 88
Salih.ibrhaim@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 5 OKT. 2022

Kenmerk
17907214/1907214

Uw kenmerk

Betreft: Memorie van antwoord bij de begroting 2023

Geachte leden,

Ter kennisname zenden wij u bijgaand de memorie van antwoord bij de begroting 2023 toe.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J. Olthof

1 bijlage(n)

Memorie van antwoord bij de begroting 2023

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10864
Extern Zaak ID	1892845
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	7.a
Titel	Mobiliteit: A8-A9 - Afdoening motie M4-2022 en informeren UNESCO door OCW (B-agenda M&B 31-10-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
BIJLAGE - brief OCW aan UNESCO.pdf
BIJLAGE - M4-2022 AANGENOMEN.pdf
Brief aan PS over verbinding A8-A9 - afdoening motie M4-2022.pdf
M4-2022 AANGENOMEN D66 GL CU PvdA Modal shift voor leefbaarheid langs N203.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 september 2022
Overdracht vanuit GS	3 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**

Toelichting

Naar aanleiding van een aangenomen motie (M4-2022) in Provinciale Staten (PS) hebben Gedeputeerde Staten overleg gehad met Rover en de Fietsersbond over de modal shift van auto naar openbaar vervoer en fiets. De motie werd aangenomen bij de behandeling van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 in PS op 31 januari 2022. Op 1 juli 2022 is het landschapsplan door OCW aangeboden aan UNESCO.

Permanent Delegation of the
Kingdom of the Netherlands
to UNESCO

7 rue Ebié

75007 Paris
France

Contact
Karin Kok

T 01 40 62 33 14
Reference

2022B-08

UNESCO World Heritage Centre
Mr L. Eloundou Assomo, Director
7, Place de Fontenoy
75352 Paris CEDEX 07
France

Date: 1 July 2022
Subject: Dutch Water defence Lines (759) the A8-A9 road link

Dear Mr Lazare Eloundou Assomo,

The purpose of this letter is to inform you of the plans for the highway link on the Dutch Water Defence Lines World Heritage Site. You were last informed of these plans in writing on 11 October 2018 (ref: 2018B-024), with the undertaking that UNESCO would receive a further update when the decision-making process on the landscape plan had been completed.
In addition, the World Heritage Committee in Fuzhou (2021) asked the Netherlands to inform the World Heritage Centre and ICOMOS about the final option for the A8-A9 road link by 1 December 2022 (decision: 44com 8B.23).
This letter is also a reply to your letter dated 31 August 2021 (ref:CLT/WHC/EUR/21/13404), in which you ask about the status of the A8-A9 road link in response to third party information.

For decades, the Krommenie-Assendelft urban area has experienced traffic congestion with negative impacts on the health and the quality of the living environment of residents along or near the existing road link between the A8 highway to the east and the A9 highway to the west. An effective solution to this problem in the form of a new road link has long been sought. However, every possible route will have to pass through the World Heritage Site.
After receiving a request for information from UNESCO in 2009, the Netherlands has, at various points in the process, involved UNESCO and ICOMOS in the relevant analysis of this situation and in the development of possible solutions. ICOMOS was also invited to advise on this matter. These studies explored various possible routes for the various modes of motor vehicle and public transport.

In my letter of October 2018, I announced the drawing up of a landscape plan to explore the options for realizing and carefully integrating a road link between the A8 and A9 highways which will pass through the World Heritage Site. To quote that letter: "The central question in this assessment will be whether the integrated highway link and the additional measures for restoring the landscape will achieve the three objectives of improving quality of life, improving the accessibility of the area and at the same time preserving the OUV of the Defence Line of Amsterdam". To clarify: the Defence Line of Amsterdam was expanded at the World Heritage Committee meeting in Fuzhou (2021) and renamed the Dutch Water Defence Lines.

The Province of Noord-Holland completed the announced landscape plan (Dutch title: "Landschapsplan, Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9") in September 2021.
There are two aspects to this plan: it contains both a proposal for carefully integrating a road link into the World Heritage Site and a package of restoration measures for the current landscape that will not only strengthen the values of the World Heritage Site but also enhance the residential experience. These two aspects are inextricably linked.

The State Secretary for Culture and Media informed the Executive of the Province of Noord-Holland on 19 May 2022 that this proposal provides a coordinated solution to the preservation of the World Heritage Site, the societal challenges of accessibility and the impact of traffic congestion on local residents.. The combination of a painstaking design for the transection of the World Heritage Site with the full implementation of the restoration package results in a positive balance. The Ministry has set the firm condition that the construction of the road link can only be carried out with the full implementation of all the restoration measures in the landscape plan.

The Province of Noord-Holland adopted the landscape plan and the preferred alternative for the A8-A9 link on 31 January 2022. The investment cost of the landscape plan is over €900 million. The province has now entered the development phase for this preferred decision, including the schedule for and funding of the road construction. It is currently unclear when a final decision on the actual construction of the road can be made and when or whether the province will start carrying out the construction and restoration work.
As the planning and decision-making process progresses, I will keep the World Heritage Centre informed of developments.

Please find attached a digital copy of the landscape plan, accompanied by an extensive English-language summary.

Yours sincerely,

Hans Wesseling

Ambassador,
Permanent Delegate of the Kingdom of the Netherlands to UNESCO

M4-2022/PS 31-01-2022
AANGENOMEN

Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 31 januari 2022, hebben kennis genomen van de statenvoordracht Landschapsplan A8-A9, gehoord de beraadslagingen,

Constaterende dat:

- Het landschapsplan A8-A9 een tussenstap vormt in het dossier verbinding A8-A9;
- Mogelijke uitvoering nog onzeker is door onzekerheid omtrent de financiering, beoordeling door UNESCO en verdere planuitwerking;
- Mogelijke uitvoering op korte termijn niet aan de orde zal zijn;
- De leefbaarheid is langs de N203 bij Krommenie en Assendelft al vele jaren onder druk staat;

Overwegende dat:

- Het verbeteren van de leefbaarheid langs de N203 niet kan wachten op een eventuele uitvoering van de verbinding A8-A9;
- De Provincie Noord-Holland (samen met de VRA en Provincie Flevoland) in november 2019 in het OV Toekomstbeeld 2040 heeft besloten tot een substantiële modal shift van personenauto's naar OV en fiets;
- In het Klimaatakkoord op voorstel van de werkgeversalliantie 'Anders Reizen' is afgesproken om voor 2030 in de spits 8 miljard autokilometers minder te gaan rijden;

Verzoeken het college om:

- De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en Provinciale Staten te informeren over de voortgang;
- Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voorgang daarvan Provinciale Staten te informeren;

en gaan over tot de orde van de dag.

Marcel Steeman	Nicole van der Waart	Michel Klein	Sandra Doevendans
D66	Groenlinks	ChristenUnie	PvdA

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
H. de Haes
BEL/MOB

Telefoonnummer 06 108 87654
Hugo.de.haes@noord-holland.nl

Verzenddatum

28 SEP. 2022

Kenmerk
1892845/1892858

Uw kenmerk

Betreft: Verbinding A8-A9: afdoening motie M4-2022

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Motie M4-2022 en informeren UNESCO over Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9.

Inleiding
Op 31 januari 2022 heeft u het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 vastgesteld. Tevens is motie M4-2022 aangenomen die ons college verzoekt om:

1) De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en Provinciale Staten te informeren over de voortgang;
2) Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voorgang daarvan Provinciale Staten te informeren;

Met deze brief informeren wij u over de voortgang.

Werkgeversaanpak
Al enkele jaren werkt de provincie samen, zowel in de MRA als in de rest van de provincie, met Stichting Breikers aan een werkgeversaanpak om werknemers zo veel mogelijk te verleiden om op een andere manier dan met de auto te reizen of om op een ander tijdstip te gaan reizen. Stichting Breikers heeft al voor ongeveer 300 werkgevers adviezen opgesteld die onder andere tot ruim 11.000 dagelijkse spitsmijdingen

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

hebben geleid (https://wijzijnbreikers.nl/). De samenwerking continueren wij.

De werkgeversaanpak in Zaanstad is recentelijk opgezet. Stichting Breikers heeft de afgelopen twee jaar scans uitgevoerd voor een flink aantal Zaanse bedrijven in samenwerking met de Green Business Club Zaanstad. Beide organisaties werken aan de uitvoering van de werkgeversaanpak in Zaanstad.

In de regio Schiphol verzorgt Groot Schiphol Bereikbaar de werkgeversaanpak om het woon-werkverkeer te verminderen en duurzamer te maken. Op gebied van fietsstimulering zet Groot Schiphol Bereikbaar in op bewustwording bij werkgevers door middel van fiets- en e-bikeprojecten, campagnes en een netwerk van fietsambassadeurs onder werkgevers.

Gesprek met Rover en Fietsersbond
Naar aanleiding van de aangenomen motie heeft gedeputeerde Olthof gesproken met Rover en de Fietsersbond. Tijdens het gesprek ging de aandacht niet alleen uit naar de Verbinding A8-A9 en de alternatieven, maar ook naar de werkgeversaanpak en modal-shift (van auto naar ov/fiets) in zijn algemeenheid.

In het gesprek is het o.a. gegaan over de inzet op scholenaanpak om zo veel mogelijk kinderen met de fiets of lopend naar school te laten gaan of te brengen. In de diverse Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB-en) brengen wij deze scholenaanpak onder de aandacht op verzoek van Rover en de Fietsersbond. Ook wordt het onderwerp regelmatig besproken in de reguliere gesprekken die wij hebben met de gemeente Zaanstad. Binnen de MRA worden ook mogelijkheden bekeken voor het spreiden van onderwijstijden en voor een mix van contactonderwijs en online onderwijs.

Daarnaast is gesproken over een werkgeversaanpak op Schiphol. Het onderwerp woon-werk verkeer van/naar Schiphol brengen wij regelmatig onder de aandacht in de reguliere overleggen met Schiphol en dat zullen wij blijven doen.

Recent heeft met Rover en de Fietsersbond een vervolggesprek plaatsgevonden. Daarin is nader ingegaan op de onderwerpen uit het eerste gesprek. Hierbij is verder afgesproken dat de provincie met Rover en de Fietsersbond contact houdt over mogelijkheden om (onder andere) het woon-werkverkeer te verduurzamen.

Effecten op N203
In het laatste deel van de motie wordt verzocht om de mogelijke

effecten op en rond de N203 in beeld te brengen. In het 'Aanvullend onderzoek OV en Fiets' uit 2021 is reeds in beeld gebracht wat maatregelen voor het verbeteren van het openbaar vervoer en het fietsgebruik voor effect heeft op de N203. Rover en de Fietsersbond hebben gedurende het onderzoek hun inbreng geleverd. Wij hebben uw Staten daarover op 18 maart 2021 geïnformeerd (kenmerk 1591210/1591226).

Informeren UNESCO

Op 1 juli 2022 heeft het ministerie van OCW het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9 ter informatie aangeboden aan UNESCO. In de brief wordt beschreven waarom het Landschapsplan is opgesteld en dat de Staatssecretaris, verantwoordelijk voor werelderfgoed, achter het Landschapsplan staat. Daarnaast wordt kort ingegaan op de vervolgstappen. De (Engelstalige) brief aan UNESCO is als bijlage gevoegd bij deze brief.

Tot slot

Met deze brief verzoeken wij u om motie M4-2022 als afgedaan te beschouwen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Motie M4-2022
- Brief van OCW aan UNESCO

M4-2022/PS 31-01-2022
AANGENOMEN

Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203

Provinciale Staten van Noord-Holland, in vergadering bijeen op 31 januari 2022, hebben kennis genomen van de statenvoordracht Landschapsplan A8-A9, gehoord de beraadslagingen,

Constaterende dat:

- Het landschapsplan A8-A9 een tussenstap vormt in het dossier verbinding A8-A9;
- Mogelijke uitvoering nog onzeker is door onzekerheid omtrent de financiering, beoordeling door UNESCO en verdere planuitwerking;
- Mogelijke uitvoering op korte termijn niet aan de orde zal zijn;
- De leefbaarheid is langs de N203 bij Krommenie en Assendelft al vele jaren onder druk staat;

Overwegende dat:

- Het verbeteren van de leefbaarheid langs de N203 niet kan wachten op een eventuele uitvoering van de verbinding A8-A9;
- De Provincie Noord-Holland (samen met de VRA en Provincie Flevoland) in november 2019 in het OV Toekomstbeeld 2040 heeft besloten tot een substantiële modal shift van personenauto's naar OV en fiets;
- In het Klimaatakkoord op voorstel van de werkgeversalliantie 'Anders Reizen' is afgesproken om voor 2030 in de spits 8 miljard autokilometers minder te gaan rijden;

Verzoeken het college om:

- De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en Provinciale Staten te informeren over de voortgang;
- Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voorgang daarvan Provinciale Staten te informeren;

en gaan over tot de orde van de dag.

Marcel Steeman	Nicole van der Waart	Michel Klein	Sandra Doevendans
D66	Groenlinks	ChristenUnie	PvdA

Commissie M&B 31 oktober 2022
Rondvraag gedeputeerde Olthof (agendapunt 8)

Mevrouw Tolhuis (ChristenUnie) heeft de volgende vragen over de prijsstijging in het OV:

Inleiding
Op 24 oktober jl. verscheen een nieuwsartikel van NH Nieuws met de kop “reizigers gaan fors meer betalen voor Bus tram en Metro”. Het artikel meldt dat de vervoerders in regio Amsterdam, Amstelland, Zaanstreek en Waterland hun prijzen gaan verhogen. Naast het basistarief, wat landelijk is vast is gesteld op 7,24%, komt er in deze regio’s ook een kilometerheffing van negen tot twaalf procent per kilometer. Het gevolg is dat het goedkoper is om binnen de stadsgrenzen te reizen en duurder is om buiten de stad te reizen.

Vragen:

1. Is gedeputeerde staten op de hoogte van deze prijsstijgingen?
2. De ChristenUnie is van mening dat deze prijsstijging tot gevolg heeft dat burgers minder snel gebruikmaken van het openbaar en vervoer en vaker voor de auto kiezen. Eveneens kunnen burgers met een kleinere beurs een ov-rit niet betalen. Wat acht de gedeputeerde staten als mogelijke gevolgen van deze prijsstijging?
3. Hoe denkt gedeputeerde staten het openbaar vervoer aantrekkelijk en betaalbaar te houden? In het bijzonder voor mensen die vanuit het buitengebied richting een stad reizen?

(Ter illustratie: de bus lijn Hoorn- Amsterdam wordt door de prijsstijgingen getroffen. Deze lijn doet verschillende dorpen aan waardoor deze zijn verbonden zijn met de stad. Door de prijsstijgingen zal de ritprijs met de bus toenemen.)

4. Wat zijn de financiële gevolgen als de provincie deze kostenstijging voor haar rekening neemt?
5. Is gedeputeerde staten bereid de kostenstijging voor haar rekening te nemen?
   Zo nee, waarom niet?

Commissie M&B 31 oktober 2022
Rondvraag gedeputeerde Olthof (agendapunt 8)

Mevrouw Van Geffen (Liberaal Noord-Holland) heeft de volgende vragen:

1. Kunt u een reactie geven op de mail van de Waldenbuurtgroep over onveiligheid N236 bij bouw school. Levert dit een onveilige situatie op omdat een groot aantal scholieren de weg 2x moeten oversteken?
   Ontstaat er een probleem voor autoverkeer op de ontsluitingsweg die daar ligt?

2. Naar aanleiding van agendapunt 11b en de beantwoording van mijn technische vraag daarover, wissel ik graag nog even van gedachten met de gedeputeerde over het tijdspad. Dit kwam ook op het IPO-congres ter sprake waar een bestuurder van een andere provincie zei dat beslissingen die zo zwaarwegend zijn, niet even voorgelegd kunnen worden aan Staten die zich aan het inwerken zijn, door een college dat waarschijnlijk nog demissionair is. Hoe ziet de gedeputeerde dit?

3. Eind september werd bekend dat de gemeente Alkmaar voor de bediening van 10 bruggen niet in zee is gegaan met de provincie maar met Trigion / City 360. Is dit voor de provincie een tegenvaller of lag het niet in de lijn der verwachting dat de bediencentrale Heerhugowaard dit zou gaan doen? Heeft de provincie hier iets laten liggen of kan de provincie te weinig voordelen bieden?

INGEKOMEN 23 SEP. 2022

STADSPARTIJ
BEEMSTER POLDER PARTIJ
...altijd dichtbij!

Gedeputeerde Staten Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Met afschrift naar de Statenleden van NH

Purmerend 8 september 2022

Betreft: zorgen over uitvoering N243

Geacht college,

De fractie van Stadspartij-Beemster Polder Partij wil met deze brief haar zorgen uiten over de uitvoering en de blijvende gevolgen voor aanwonenden van de reconstructie van het tracé van de N243 door de polder Beemster in de gemeente Purmerend.

Deze zorgen betreffen:
1) De veiligheid, gezondheid en leefbaarheid van en voor de aanwonenden en agrarische gebruikers van de weg m.b.t:
   - de in-en uitritten van de vele erven (erfontsluitingen),
   - de geluidhinder en fijnstof belasting,
   - gebruik kunnen maken van fietspad voor agrarisch werk en onderhoud verkeer onder bijzondere omstandigheden.
2) De aantasting van kernwaarden van de polder door:
   - afwijken van de kaarsrechte lijnen van de polder (één van kenmerken van de droogmakerij Beemster, Werelderfgoed sinds 1999),
   - de verhoging van fietsbruggen in het landschap,
   - de landschappelijke en esthetische aantasting o.a vangrailconstructies, met gevolg voor het aanzicht van karakteristieke stolpboerderijen.
3) De gemankeerde communicatie rond dit project blijkend uit:
   - onvolledige en niet op tijd beschikbaar stellen van project-informatie voor voorlichting/participatie inwoners over wat en hoe e.e.a. wordt gerealiseerd, alsmede voor aanvraag vergunning en gevolgen voor onderbouwd bezwaar kunnen maken door belanghebbenden,
   - onvolledige en tegenstrijdige communicatie over de mogelijkheden om tot geluidsreductie te komen.

Dit project loopt al 15 jaar en wordt gekenmerkt door knelpunten waarbij de leefbaarheid steeds in het geding blijkt te zijn, wat steeds tot vertraging en verandering van projectuitgangspunten heeft geleid.
Kort samengevat, het erfontsluiting karakter van deze weg tussen de Omval en de Kathoek verhoudt zich niet tot de actuele status van de weg, een gebiedsontsluitingsweg.
Dit terwijl in de afgelopen 40 jaar 2 wegen in Oost-West richting in het midden van Noord-Holland beschikbaar zijn gekomen die geen erfontsluitingen hebben.

Het doorzetten van deze lokale weg als 80 km/h autoweg detoneert volledig met alle overige wegen in dit gebied dat verder geheel Duurzaam Veilig is ingericht (30/60 km/h).

Nu gaandeweg de uitvoering ook nog blijkt dat de problemen alleen maar toenemen i.p.v. afnemen, willen wij dit nogmaals onder uw aandacht brengen.

Het feit dat nu de 3D beton geprinte brugdelen ook nog ongeschikt blijken te zijn en door hun constructieve eigenschappen zo hoog in het landschap moeten komen, is voor ons de reden om nu te verzoeken de projectuitgangspunten te herzien dan wel met de gemeente Purmerend in overleg te treden om te onderzoeken hoe de nadelige effecten van bovengenoemde zorgen kunnen worden verzacht of zelfs geheel worden weggenomen.

U als uitstekende beheerder van wegen in onze provincie zou het tot eer moeten strekken om straks samen met de bewoners te kunnen vaststellen dat u voor zowel de weggebruikers als de aanwonenden een voorziening van hoge kwaliteit heeft gemaakt waar we allen trots op kunnen zijn.
Wij denken dat met goed overleg met de belanghebbenden en de gemeente Purmerend u nog tot dat gezamenlijke resultaat kan komen.

1. Op welke wijze bent u voornemens om met de gemeente Purmerend in gesprek te gaan om genoemde zorgen weg te nemen of te verzachten?

2. Wat is de reden dat u de bruggen zo hoog in het landschap legt?

3. Waarom gebruikt u damwanden bij kunstwerken die zo hoog zichtbaar zijn in het landschap en in combinatie met kernwaarden van deze polder namelijk het openlandschap en de stolpboerderijen?

4. Door het afsluiten van de N243 zoals tijdens de werkzaamheden voor de reconstructie verplaatst het verkeer zich. Welke metingen heeft u uitgevoerd over deze verplaatsingen en wat zijn de uitkomsten?
5. Zijn er door deze afsluitingen op andere wegen bij u in beheer structurele problemen ontstaan anders dan sluipverkeer dat hardnekkig de oude route N243 blijft zoeken?

6. Acht u met de kennis van nu (denk bijvoorbeeld aan de vele in-en uitritten en de eis om hier vangrail langs de watergangen op te stellen met alle onderbrekingen en risico's die deze gaten in de opvangconstructie weer met zich mee brengen) het nog langer verantwoord deze weg door deze 2 polders als 80 km/h te handhaven en wat zijn daarbij u afwegingen?

Hoogachtend,
Barbara Jonk
Fractievoorzitter Stadspartij Purmerend-Beemster Polder Partij

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10835
Extern Zaak ID	1896613
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	10.b
Titel	Mobiliteit: Evaluatie pilot: sedum-dakbedekking abri's (C-agenda M&B 31-10-2022)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Bijlagen
evaluatie pilot sedum als dakbedekking op bushaltes.pdf
Brief aan PS over pilot sedum op provinciale bushaltes.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	3 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2022

Toelichting

De provincie Noord-Holland heeft op 4 verschillende locaties bushaltes voorzien van sedum-dakbedekking. Met de vergroening van deze bushaltes wordt een bijdrage geleverd aan verbetering van de biodiversiteit. Uit deze proef is gebleken dat sedum-dakbedekking in de bebouwde omgeving een positief effect heeft op de biodiversiteit en in mindere mate ook op fijnstof, CO2, geluid en de waterhuishouding. In het buitengebied en langs de kust is het effect minder of slaat het sedum niet aan.

Provincie
Noord-Holland

Evaluatie: toepassing van sedum als dakbedekking van abri's

EVALUATIE

1 EEN PILOT OP VIER LOCATIES

Aanleiding

December 2019 kreeg de afdeling Beheer & Uitvoering het verzoek van Provinciale Staten (PS) om onderzoek te doen naar het vergroenen van abri's door middel van sedum-dakbedekking. Hiervoor heeft de provincie een pilot opgestart.

Sedum-dakbedekking

Sedum is een verzamelnaam voor een type bodembedekker, die in een groot deel van het jaar bloeit. Sedum wordt ook wel vetkruid genoemd. Zeker in dichtbebouwde binnensteden, waar op straatniveau weinig ruimte is voor groen, zijn groene daken een uitkomst om toch ruimte voor natuur te creëren. Sedum wordt daarom steeds meer toegepast op stadsdaken en ook bushaltes. Zo wordt bijvoorbeeld in gemeente Utrecht de sedum-dakbedekking nu standaard toegepast op de bushaltes. Ook steeds meer andere daken worden voorzien van sedum. Veel gemeenten geven hiervoor met succes subsidie aan particulieren, zoals in de Noord-Holland de gemeenten Amsterdam, Alkmaar, Amstelveen, Edam-Volendam, Hoorn, Haarlem, Purmerend, Waterland en Wijdemeren.

Uit onderzoek van, onder andere de Universiteit van Wageningen (ecologisch instituut nioo-knaw, 2012), blijkt dat sedum goed tegen lange periodes van droogte is opgewassen (droogte stress) in het ondiepe substraat op het dak. Hierdoor is het geschikt voor dakbedekking van bushaltes. Daarnaast is onderzoek gedaan naar het gebruik van kruidenrijk gras als dakbedekking. Afhankelijk van het gebruikte zaadmengsel bleken kruidendaken de insectendiversiteit nog beter te versterken dan sedum daken. Deze vegetatie is echter minder goed bestand tegen droogte.

De voordelen van sedum als dakbedekking zijn:

- De bloemen van het sedum zijn zeer rijk aan nectar en daarmee erg aantrekkelijk voor insecten zoals bijen, hommels en vlinders.
- Sedum neemt ook fijn- en gifstoffen op. De vetplantjes hebben de gunstige eigenschap om fijnstof op te vangen. Een sedum-dakbedekking kan zelfs schadelijke stoffen, zoals zware metalen (lood, cadmium etc.), opnemen.
- Sedum neemt jaarlijks 1,23 kg CO_2 per m^2 op en daarnaast zorgt het ook voor zuurstofproductie (een boom neemt circa 10 kg CO_2 per jaar op en kost in stedelijk gebied € 1500). De huidige prijs van een ton CO_2 in het Europese emissiehandelssysteem schommelt rond de € 75 (November, 2021).
- Sedum heeft een gunstig effect op de waterhuishouding. Door de sponswerking van het sedum wordt het regenwater langer vastgehouden (klimaat adaptief). Daarnaast wordt het water door de sedum-dakbedekking gefilterd.
- Ook leidt sedum-dakbedekking tot demping van (stads)lawaai, voor een bushalte zal de demping beperkt zijn.
- Sedum-dakbedekking zorgt ook voor een aantrekkelijker kwaliteitsbeeld van de bushalte (positief imago).

Omschrijving pilot

Vanaf 2020 hebben wij op vier verschillende landschappelijke type locaties sedum-dakbedekking op Abri's gefaseerd uitgevoerd. Met daarbij ook als doel dat op basis van de uitkomsten provinciaal beleid voor sedum-dakbedekking op bushaltes gemaakt kan worden. Er is onder andere gekeken of het sedum aanslaat en wat de gevolgen zijn voor biodiversiteit. Het sedum is vanaf september 2020 gefaseerd geplaatst op volgende locaties:

1. N236 nabij Weesp (1 halte)
2. N200 aan de kust van Bloemendaal aan Zee (2 haltes)
3. N242 bij Middenbeemster (1 halte)
4. HOVASZ Hoofdorp- Aalsmeer (8 haltes)

In eerste instantie was de gedachte om ook haltes in omgeving van Heerhugowaard te betrekken bij deze pilot. Maar deze haltes zouden dan moeten worden aangepast om het sedum te kunnen dragen. De kosten voor aanpassing bleken echter zodanig hoog dat het vervangen van haltes verstandiger was. De haltes in Heerhugowaard waren nog te goed om te worden vervangen. Daarom is deze locatie afgevallen.

De locaties van de pilots

Figuur 1: vier pilot locaties

Locatie 1 - N236 Lage Klompweg
Midden in het Gooi werd in september 2020 op de halte 'N236 Lage Klompweg' sedum-dakbedekking geplaatst.
Na ruim 1,5 jaar blijkt het sedum redelijk goed te zijn aangeslagen. Wel zijn er ook nog open plekken (circa 15%) aanwezig.

Locatie 1: de N236

Locatie 2 - N200 Bloemendaal aan Zee
In februari 2021 werden op twee nieuwe haltes sedum-dakbedekking geplaatst bij Bloemendaal aan Zee. Op deze zilte locatie is het sedum inmiddels in zeer slechte staat. De invloeden vanuit zee op het sedum zijn dan ook duidelijk zichtbaar.

Locatie 2: de N200

Locatie 3 – N242 Professor ter Veenweg
Ook hier werd in februari 2021 sedum geplaatst op een halte. In deze enigszins beschutte omgeving, ligt het sedum er nog steeds goed bij.

Locatie 3: de N242

Locatie 4 – HOVASZ HOV Hoofddorp – Aalsmeer
De 8 HOVASZ haltes zijn later toegevoegd bij deze pilots. Het sedum is hier in het najaar 2021 geplaatst. Hiervoor is het Pocketsysteem gebruikt. Verschillende soorten sedum plugplanten worden hierbij opgesloten in een dichte pocket, waardoor er geen uitspoeling van substraat is. Door het gebruik van sedum plugplanten is een veel kleiner teeltoppervlak nodig dan bij sedum vegetatiematten. Hierdoor is de belasting van de ruimte en het milieu lager. Ook is er meer diversiteit aan verschillende soorten sedum planten, wat ook de biodiversiteit ten goede komt. Momenteel kan worden geconstateerd dat het sedum bij deze haltes aanslaat. De verwachting van de leverancier is dat het sedum komend jaar zich verder ontwikkeld tot een volledige dakbedekking.

Locatie 4: HOVASZ bij aanleg en juni 2022

Algemeen

De Provincie Noord-Holland heeft binnen haar areaal totaal 562 bushaltes in beheer. De bushaltes gaan gemiddeld 15 jaar mee. Circa 350 bushaltes zijn gelegen in bebouwde gebieden. Natte sedum-dakbedekking heeft een gewicht van circa 60 kg/m^2. De dakconstructies van de huidige haltes (type Urban) is hier niet op berekend. Bij de nieuwe bushaltes is de dakconstructie standaard wel op dit gewicht berekend.

Financien

De extra kosten voor een sedum-dakbedekking op een normale bushalte (7,5 m^2) bedragen circa € 3.000,-. De aanschafprijs van de halte zelf is ongeveer € 15.000,-. De kosten voor het onderhoud bedragen circa € 120,- per halte per jaar. Het dakoppervlakte van R-Net haltes is veel groter, ruim 20 m^2. De kosten van een sedum-dakbedekking bij een R-Net halte zijn dan ook ruim twee keer zoveel ten opzichte van een normale halte.

Voorlopige conclusies

Uit de pilot kan het volgende worden geconcludeerd:

- Het sedum is niet goed bestand tegen zilte omstandigheden van de Noord-Hollandse kust (locatie 2) en is hier ook niet aangeslagen. Op de overige locaties is het sedum wel tot ontwikkeling gekomen (zie foto's). Waarbij de dakbedekking in het open landschap minder goed groeit dan in beschutte of bebouwde omgevingen.
- Bushaltes met sedum-dakbedekking in bebouwde omgeving bieden de meeste meerwaarde op het gebied van biodiversiteit, opname fijnstof en wateropvang (klimaat adaptieve maatregel). Daarnaast geeft sedum de bushalte een aantrekkelijker beeld.
- Voor CO_2 reductie is sedum-dakbedekking niet de meest efficiënte investering. Sedum-dakbedekking van een halte neemt ongeveer evenveel CO_2 op als een boom. Het planten van bomen in stedelijk gebied is ongeveer de helft goedkoper met vergelijkbare duurzaamheidseffecten, alleen bomen zijn lastiger inpasbaar in de bebouwde omgeving.
- De dakconstructie van de bestaande haltes is ongeschikt voor sedum-dakbedekking.

Aanbeveling

- Bij de reguliere vervanging van haltes in bebouwde omgeving, deze standaard te voorzien van sedum-dakbedekking;
- Haltes in zilte gebieden (aan de kust) niet voorzien van sedum-dakbedekking.

Financiële gevolgen

Bij het uitgangspunt dat haltes in de bebouwde omgeving bij reguliere vervanging voorzien worden van sedum-dakbedekking, tenzij uit locatiestudie blijkt dat het geen meerwaarde heeft, zoals in een zilte bebouwde omgeving. Dan zullen naar verwachting 300 haltes binnen 15 jaar worden voorzien van sedum-dakbedekking. De totale kosten van de aanschaf van sedum-dakbedekking zijn dan circa € 1 miljoen en de jaarlijkse onderhoudskosten hierbij zijn ongeveer € 40 duizend.

SEPTEMBER 2022

EVALUATIE

Colofon

Auteur:
Ruud Tuin

Tekstbewerking:
Albert Kandelaar

Inhoudelijke begeleiding:
Frans Noordberger

Grafische verzorging:
Xerox Mediaservices

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
F. Noordberger
BU/BSP

Telefoonnummer +31611079097
Noordbergerf@noord-holland.nl

Verzenddatum

30 SEP. 2022

Kenmerk
1896613/1896633

Uw kenmerk

Bijlage: evaluatierapport sedum-dakbedekking

Betreft: pilot sedum op provinciale bushaltes

Geachte leden,

In de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 15 juni 2020 hebben wij toegezegd u te informeren over de pilot met sedum-dakbedekking op provinciale bushaltes.

De volledige evaluatie treft u als bijlage bij deze brief.

De conclusie van de pilot is dat sedum-dakbedekking met name in de bebouwde omgeving een positief effect heeft op de biodiversiteit en in mindere mate ook op fijnstof, CO_2, geluid en de waterhuishouding. In het buitengebied of langs de kust is het effect minder of het sedum slaat niet aan. Ook geeft sedum-dakbedekking de bushalte een aantrekkelijker aanzicht.
De huidige bushaltes zijn niet allemaal stevig genoeg om sedum op te planten. De bushaltes die bij reguliere vervanging worden geplaatst zijn dat wel. Volgend jaar wordt een nadere afweging gemaakt over het vervolg van deze proef in het integraal Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (iMPI).

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Van: C. Zandbergen <zandb006@planet.nl>
Verzonden: zaterdag 8 oktober 2022 09:29
Aan: Commissie M&B <mb@noord-holland.nl>; Walden buurtgroep <waldenbuurtgroep@gmail.com>
Onderwerp: Brief aan leden commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid

Geachte leden van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland,

De gemeente Gooise Meren is voornemens een grote middelbare school voor 1200 scholieren te gaan bouwen aan de de provinciale weg N236, of Franse Kampweg, in Bussum.

Tijdens diverse bewonersbijeenkomsten hebben we gewezen of de onveilige situaties die hierbij kunnen ontstaan als deze plannen worden doorgeduwd. Helaas hebben we niet de indruk gekregen dat de gemeente onze signalen serieus heeft genomen en daarom richten wij ons tot uw commissie. In onze brief (zie bijlage) hebben we onze zorgen puntsgewijs genoteerd. Het is een ingewikkelde situatie en graag willen we gebruik maken van de spreektijd om een en ander toe te lichten.

We hopen u van de ernst te hebben doordrongen en zien uw uitnodiging voor een kort gesprek met belangstelling tegemoet.

Ik teken met vriendelijke groet en hoogachting,

Namens de Waldenbuurtgroep

Walden
buurtgroep.nl

Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid (M&B)
e-mailadres: mb@noord-holland.nl

Bussum, 8 oktober 2022

Geachte leden van de
Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van de
Provinciale Staten Noord Holland.

De gemeente Gooise Meren is voornemens om een grote middelbare school voor zo'n 1200 scholieren te gaan bouwen aan de Franse Kampweg, beter bekend als de provinciale weg N236, in Bussum. De school komt te staan tussen de Nieuwe 's-Gravelandseweg en de Hilversumse Meentweg te Bussum, op het voormalige Hocras-terrein (zie ook bijlage 1).

De gemeente en de eigenaar/projectontwikkelaar doen samen een verkennend onderzoek naar de ontwikkeling van de locatie. Tijdens bewonersbijeenkomsten hebben we hen diverse malen gewezen op de gevaren van deze locatie mocht er een grote openbare school komen.

Scholen in de nabijheid van provinciale wegen en snelwegen kampen met een teveel aan fijnstof, afkomstig van het auto- en vrachtverkeer, die de gezondheid van leerlingen en leerkrachten aantast. Is daarom niet afgesproken dat (nieuwe) scholen minstens 50 meter van de provinciale weg moeten liggen? Dit is een gezondheidsissue, maar voor deze commissie is de verkeersveiligheid en mobiliteit van belang.

Fietsende middelbare scholieren staan niet bekend om hun voorbeeldige verkeersinzicht en rijgedrag. Zij gaan fietsen langs de drukke provinciale weg en moeten deze tweemaal oversteken. De toegestane maximale snelheid op dit traject is 60 km/h, maar vaak wordt hier te hard gereden.

Wij vermoeden dat het grootste deel (circa 80%) van de scholieren de school gaan benaderen vanuit het noordoosten en het restant vanuit het noordwesten. Voor deze laatste groep zijn de problemen minder problematisch. Het overgrote deel van de fietsende scholieren uit het noordoosten moeten de Franse Kampweg eerst oversteken bij de Nieuwe 's-Gravelandseweg en vervolgens nogmaals van het fietspad aan de zuidkant van de Franse Kampweg naar het schoolterrein.

Naast de school komen er ruim 150 woningen en 14 bedrijfjes op het Hocras-, een perceel van iets meer dan vier hectare. Naast dit terrein ligt een grote vestiging van de Gamma. Veruit het merendeel van het auto- en fietsverkeer zal zich door de hoofdingang persen waarbij fietsers deze toegangsweg - met al het autoverkeer - zullen moeten oversteken hetgeen tot gevaarlijke situaties zal leiden.(zie bijlage 2)

Recent heeft de gemeente slides getoond met provisorische schetsen voor een nieuw fietspad aan de noordkant van de Franse Kampweg. Hier ligt nu een smal pad voor voetgangers en ruimte ontbreekt om hier een veilig fietspad aan te leggen, mede door de

weigering van de aanwonenden om grond hiervoor te verkopen. Het is ons onbekend hoe de gemeente dit denkt op te lossen.

Verder heeft de gemeente een proefballon opgelaten om van de Nieuwe ’s-Gravelandseweg, de belangrijkste verkeersader voor het toekomstige fietsverkeer, om te vormen tot fietsstraat (zie kaart bijlage 3). Het heeft momenteel de status van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Per etmaal maken ruim 3000 motorvoertuigen hiervan gebruik, met de pieken in de ochtend- en avondspits. Voor het doorgaande autoverkeer, langs de westkant van Naarden en Bussum, is het een belangrijke weg en ontbreken alternatieve routes. Het is voor de bewoners van Het Spiegel een belangrijke ontsluitingsroute. Een fietsstraat zal de mobiliteit van de buurtbewoners ernstig hinderen alsmede de doorstroming op de noord-zuidas frustreren.

Een aantal jaren geleden heeft de provincie het initiatief genomen om de provinciale weg N236 veiliger te maken, dit na een dodelijk ongeval met een jonge fietser. Dit heeft zijn vruchten afgeworpen, maar de huidige situatie is verre van afdoende voor de (fiets)verkeersstromen die er straks zouden gaan komen. We hebben het niet alleen over de 1200 fietsers van en naar school in de ochtend- en avondspits, maar ook tijdens schooluren vanwege het ontbreken van sportvelden bij de school.

De aanwezigheid van een naburig benzinestation, inclusief een kleine gemakswinkel, en een unieke natuurgebied ‘Bantam’ aan de overkant van de N236 zal een sterke aantrekkings-kracht uitoefenen op scholieren in de pauzes waardoor de kans op ongevallen tussen wandelende scholieren en de voertuigen bij het tankstation en op de provinciale weg verder toeneemt.

Wij ijveren voor een betere en veiliger locatie voor de middelbare school in de gemeente en hebben daar voorstellen voor gedaan. Iets wat de gemeente niet goed onderzocht heeft en waar wij geen respons op hebben gekregen.

We hebben niet de indruk dat de gemeente onze signalen serieus neemt. De Gemeente Gooise Meren komt weliswaar met -vooralsnog onduidelijke- plannen, maar die zijn onvoldoende doordacht en/of uitgewerkt. De informatie naar omwonenden is stil gevallen waardoor we een beroep moeten doen op de provincie om onze zorgen te bespreken.

We kunnen in deze brief alleen de hoofdlijnen schetsen en daarom zouden wij graag gebruik maken om in te spreken bij uw commissie. Met als hoofdthema onze zorgen over de verkeers**on**veiligheid die door de komst van een grote middelbare school aan de provinciale weg N236 en in de directe omgeving van deze locatie zou ontstaan.

Hoogachtend,

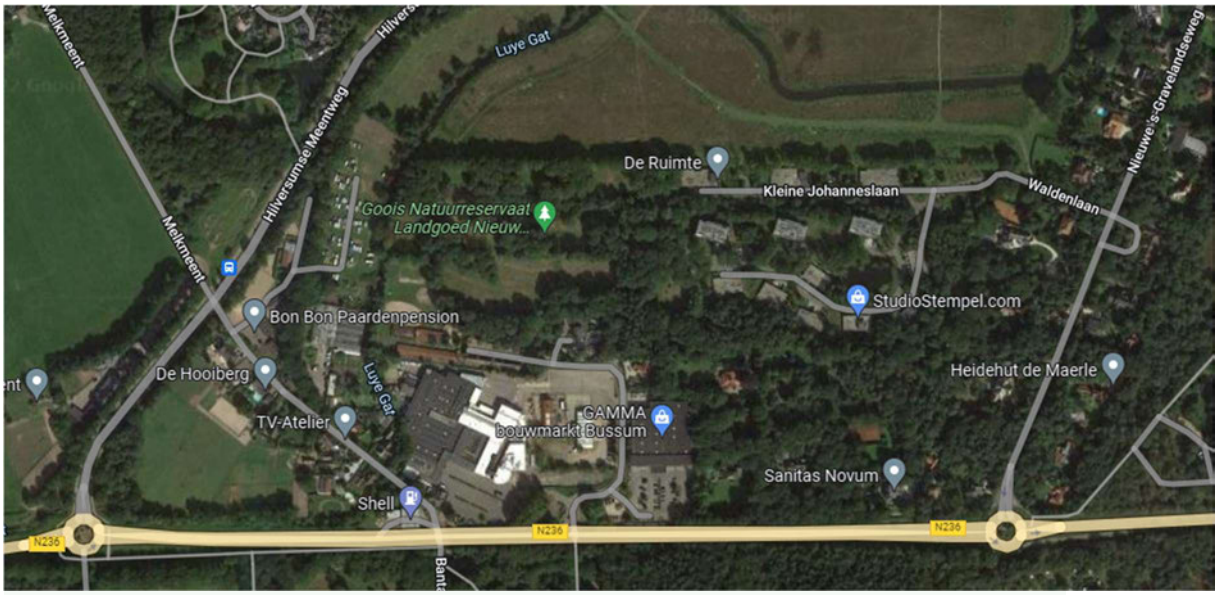
Namens de Waldenbuurtgroep

[redacted]

Zie ook onze website voor nadere informatie: https://waldenbuurtgroep.nl/

Bijlagen: 3

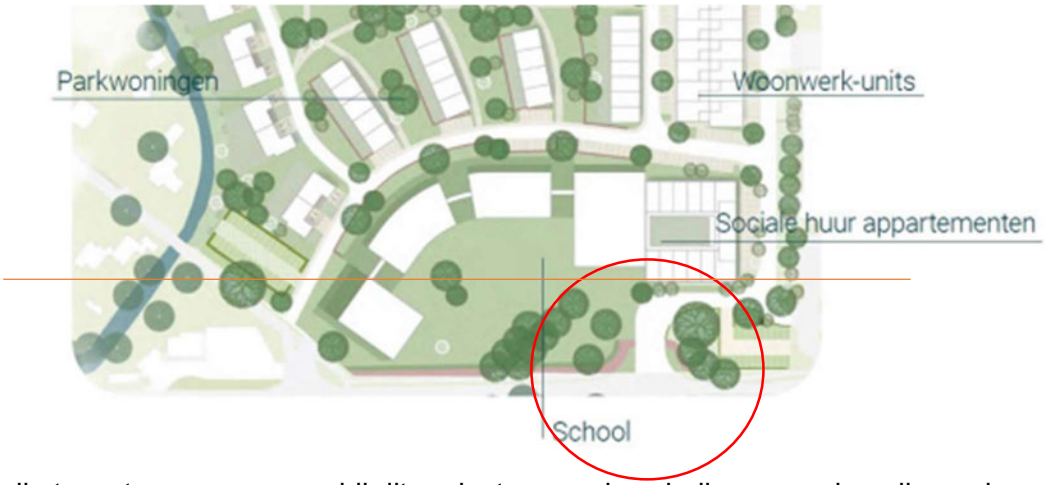
Bijlage 1:



Google maps foto van het relevante gebied. De school komt links van de GAMMA bouwmarkt. Fietsers van de Nieuwe ’s-Gravelandseweg of komend over de hei (rechts van deze weg), moeten bij de rotonde (rechts) de Franse Kampweg (N236) oversteken. Door de begroeiing in het hart van de rotonde is het zicht op aankomend autoverkeer niet optimaal. Ze volgen het fietspad aan de zuidkant van de N236 en steken dan weer de N236 over naar de school.

Bijlage 2:

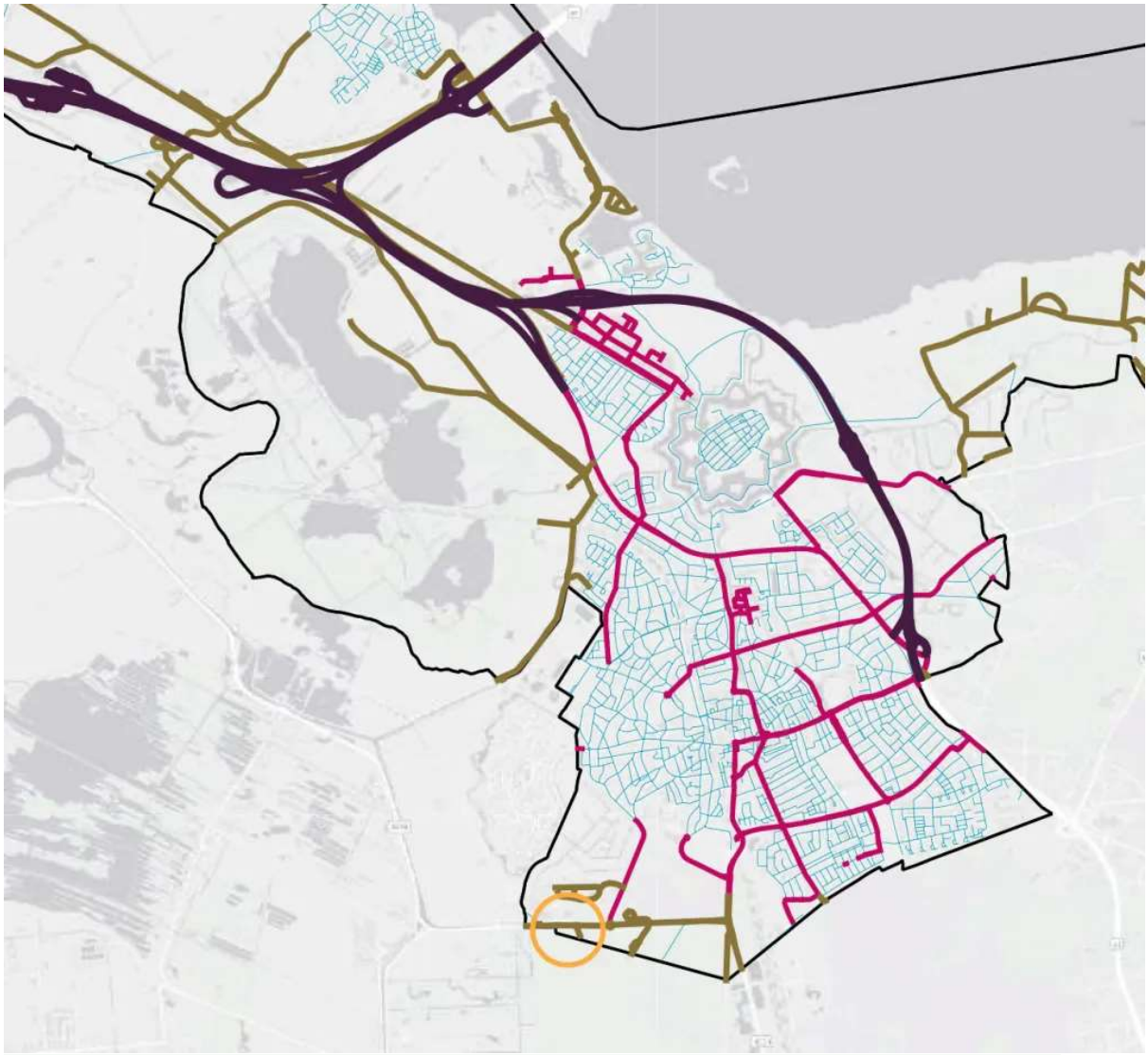
Op 28 september is tijdens een thema uur de gemeenteraad geïnformeerd. Hierbij werd deze (fractie van een) slide getoond. Aan de onderkant, niet zichtbaar, ligt de Franse Kampweg (N236).



Er zijn twee toegangswegen bij dit project, maar de scholieren worden allemaal naar de hoofdtoegang gedirigeerd (zie rode cirkel) omdat daar de ingang is van de fietskelder (links van de sociale huur appartementen). Hier wordt het ‘s-ochtends een grote chaos, bewoners die met de auto naar hun werk vertrekken, bezoekers van de Gamma en andere bedrijfsunits én 1200 scholieren en het schoolpersoneel die de schooldag beginnen. Zij treffen elkaar allemaal bij de hoofdingang en zeer veel fietsers moeten de weg oversteken om bij de fietskelder te komen.

De horizontale rode lijn ligt op ongeveer 50 meter van de N236.

Bijlage 3:



Wegenstructuur Naarden en Bussum met de Nieuwe ’s-Gravelandseweg (de rode lijn, linksonder op de kaart) als gebiedsontsluitingsweg. Bron: Mobiliteitsplan Gooise Meren, 2020, p.8
De nieuw te bouwen school komt in de gele cirkel linksonder in het plaatje, de bruine streep die de cirkel doormidden klieft is de provinciale weg N236.

BAC Mobiliteit

Op 29 september 2022

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Conceptagenda

Betreft	Bestuurlijke Adviescommissie Mobiliteit
Vergaderdatum en -tijd	Donderdag 29 september 2022, 15:00 – 17:00 uur
Locatie	Digitale vergadering via Microsoft Teams
Genodigden	Fleur Gräper-Koolwijk (voorzitter) Marcel van Bijnen (secretaris) Nelleke Vedelaar (DR), Jan de Reus (FL), Avine Fokkens (FR), Helga Witjes (GD), Maarten van Gaans (LB), Jeroen Olthof (NH), Suzanne Otters - Bruijnen (NB), Bert Boerman (OV), Arne Schaddelee (UT), Harry van der Maas (ZL), Frederik Zevenbergen (ZH), John Smits (IPO), Astrid Weij (IPO) en Florien Labree (IPO)

1. Opening, mededelingen, agenda en verslag

a. (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

b. Vaststellen verslag BAC 16 juni 2022

2. Strategische agenda/bespreekpunten

a. Ronde langs de portefeuilles

Betreft een korte bespreking van de consequenties van de heroverweging begroting 2023 van het IPO bestuur.

b. Politiek bestuurlijke doorkijkagenda

Betreft de politiek bestuurlijke doorkijkagenda en de mogelijkheid om aandachtspunten te delen en bespreken.

c. Voorzieningenniveau OV 2023 en Transitievangnet 2023

Betreft een bespreking over hoe de lange termijngroeidoelstellingen van het OV worden verbonden aan de post-corona transitie, stijgende productiekosten en personele vraagstukken.

d. Bestuursakkoord Toegankelijkheid

Betreft een voorstel over de tekst van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid met uitzondering van artikel 12.

e. Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI)

Betreft een voorstel over de Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI).

f. Lopen

Betreft het kennisnemen van ontwikkelingen ten aanzien van lopen door de directeur van Wandelnet Ankie van Dijk.

g. Bestelauto's in relatie tot Opcenten/MRB

Betreft een bespreking of het provinciale opcenten deel van de MRB ook toegepast moet worden op bestelauto's.

4. Ter kennisname

a. Interprovinciaal Manifest Sensordata

Betreft het kennisnemen van het Interprovinciaal Manifest Sensordata.

b. Nationaal Toekomstbeeld en Tour de Force-voorlichting richting PS-verkiezingen

Betreft het kennisnemen van het definitieve Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Tour de Force-voorlichting richting PS-verkiezingen.

c. Waterstof

Betreft het kennisnemen van de voortgang van het Actieprogramma Waterstof en de vertraging betreffende het convenant Waterstof in Mobiliteit.

d. GRIP op grote bedrijfsvestigingen

Betreft het kennisnemen van een nieuwe planning en een routekaart voor de invulling van de actielijnen.

e. Bouwberaad en Instandhouding Civiele Infrastructuur

Betreft het kennisnemen van informatiestroom Bouwberaad en proces tweede rapport Instandhouding Civiele Infrastructuur.

5. Rondvraag en sluiting

Van: Wouter van Gessel <stichtingfrom@gmail.com>
Verzonden: woensdag 12 oktober 2022 09:10
Aan: Statengriffie <statengriffie@noord-holland.nl>
Onderwerp: Kansen provincies en brochure Luchthavenlijn en internationale verbindingen.

Geachte K. Bolt,

Hierbij stuur ik u een inleidende brief en brochure "luchthavenlijn en internationale verbindingen".
Deze documenten is bestemd voor alle statenleden.
Ik hoop dat u deze wilt doorsturen.

Met vriendelijke groet,

Wouter van Gessel
voorzitter van stichting Freedom of Mobility,

Parkstraat 35
1544 AM, Zaandijk
Tel:06-46064181
stichtingfrom@gmail.com
www.stichtingfrom.nl
KvK: Zaanstad nr. 50204157
Bank:Rabobank Zaanstad
IBAN: NL63 RABO 0131 1490 32

stichting Freedom of Mobility heeft een ANBI status.

STICHTING FREEDOM OF MOBILITY

Mail: stichtingfrom@gmail.com
Tel: +316-46064181
Web: www.stichtingfrom.nl
KvK: Zaanstad nr. 50204157
Bank: Rabobank Zaanstad,
IBAN: NL63 RABO 0131 1490 32

Parkstraat 35
1544 AM Zaandijk
Nederland

De stichting heeft een Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI) status

Datum: Zaandijk, 11 oktober 2022.
Betreft: Brochure Luchthavenlijn en internationale verbindingen.

Geachte Statenlid,

Het hoofdrailnet is een landelijke verbinding die de twaalf provincies onderling met elkaar verbindt, maar onder verantwoordelijkheid valt van de landelijke overheid. Dat betekend echter niet dat de provincie geen invloed kan hebben over de toekomst van de spoorwegen.
De provincie kan het huidige spoor als een gegeven accepteren of moet de provincie zich afvragen of het huidige spoornet wel degelijk sterk verbeterd kan worden ten gunste van de provincie.
Stichting Freedom of Mobility vind het tweede. Een goed ontworpen hoofdspoornet kan de provincie positief vormen. Hoe en wat kunt u lezen in de brochure "Luchthavenlijn en internationale verbindingen".

Hierin gaat Stichting Freedom of Mobility in op een aantal actuele kwesties:

1. Het Schiphol - luchthaven Lelystad dossier.
2. Kunnen de overige luchthavens vluchten overnemen van Schiphol?
3. Kan de hogesnelheidstrein en/of de nachttrein het vliegtuig overnemen?
4. De trein kan het netwerk van KLM duurzaam verbeteren, maar ook veel meer potentiële reizigers bedienen. Hoe?
5. Waarom de Lelylijn geen tracé is voor een hogesnelheidstrein. Hoe kan noord Nederland wel snel ontsloten worden?
6. Hoe kan het OV/spoor geschikt gemaakt worden voor de toekomst zodat veel meer mensen er gebruik van kunnen en willen maken?

Stichting Freedom of Mobility ziet kansen om 17 miljoen mensen te verbinden binnen Nederland om zo kennis en kunde te verenigen. Ook ziet de stichting kansen om Nederland te duurzaam verbinden met Europa.

De Brochure is voor Stichting Freedom of Mobility ook een basis om MBO en HBO leerlingen opdrachten te geven om onderwerpen uit de brochure verder uit te werken.
Verder denkt Stichting Freedom of Mobility aan een demonstratiebaan met bijbehorende informatie- en leercentrum, horeca en bedrijven terrein. Deze wens kan alleen met samenspraak met gemeentes en de provincies.

Bij vragen en/of opmerkingen horen we graag van u.

Met vriendelijke groet,

Wouter van Gessel
Voorzitter van Stichting Freedom of Mobility

Luchthavenlijn en internationale verbindingen

Nederland is een dynamisch land in een wereld die steeds verandert. Zullen we met ons allen Nederland weer een stuk mooier en bereikbaarder maken?

Deze folder bespreekt een aantal IC-lijnen op nationaal niveau naast de internationale IC-lijnen naar België en Duitsland. Er wordt ook aandacht gegeven aan de bereikbaarheid en de bijbehorende kansen voor de regio, de stad en de vijf internationale luchthavens. Ook wordt besproken hoe de trein in het netwerk van een luchtvaartmaatschappij kan komen waarbij de trein een aantal luchtlijnen gaat overnemen terwijl deze trein ook zijn nutsfunctie vervult.

Stichting Freedom of Mobility is een stichting die zich bezighoudt met toekomstige mobiliteitsvraagstukken. Hierbij houdt de stichting rekening met het klimaat, energievraagstukken en geopolitieke- en geo-economische verhoudingen. OV heeft in combinatie met fietsen en wandelen volgens de stichting de toekomst.

Inleiding

Naast eten, drinken, slapen is verbinding zoeken met elkaar een elementaire levensbehoefte. Alleen met verbinding is er sociale interactie, is de toekomst voor ons mensen gegarandeerd, kunnen we kennis en kunde delen en samen sterker worden. Reizen verbindt, voedt de nieuwsgierigheid, verrijkt de kennis en de sociale cohesie. Mensen zijn van nature zeer nieuwsgierig en hebben de natuurlijke behoefte om te ontdekken met reizen tot gevolg. Reizen vereist infrastructuur. Er zijn verschillende fysieke verbindingen mogelijk, maar elke vorm van verbinden en het bijbehorende transport heeft zijn eigenschappen, mogelijkheden en beperkingen. De gemene deler is dat elke vorm van transport zorgt dat mensen en bedrijven met elkaar verbonden worden. Het gevolg is dat mensen optimaal kunnen functioneren en dat transport daarmee kennis, kunde en de sociale cohesie tussen mensen samen versterkt.

Onze moderne levenswijze zorgt voor een comfort en luxe waarmee we in staat zijn ons verder te ontplooien en te ontdekken. Deze levenswijze of -stijl creëert ook de nodige vraagstukken die wel een antwoord of handeling vereisen. Hedendaagse vormen van mobiliteit bieden niet alleen gemak, comfort en kansen, maar kosten ook geld. Vanuit globaal perspectief zijn er verschuivingen in geopolitieke en geo-economische verhoudingen en is er een verantwoordelijkheid voor het klimaat (CO_2-uitstoot, PFAS en de opwarming van de aarde). Verder zijn er op het gebied van automobiliteit uitdagingen op het gebied van fijnstof, energie, leefbaarheid en bereikbaarheid. In en rond de steden heeft men te maken met files en het ruimtebeslag van weginfrastructuur en parkeerruimte. Meer wegen aanleggen gaat echter de files ook niet oplossen omdat files een communicatie- en gedragsprobleem is. Kijken we naar het openbaar vervoer, dan zien we een systeem dat niet voldoet aan de eisen van de mobilist wat beschikbaarheid in tijd en locatie, comfort, gemak en concurrerende reistijd betreft. Toch is het openbaar vervoer voor de mobiliteit de beste keuze om milieudoelstellingen te halen. Als je het openbaar vervoer goed inricht, kun je regio's en steden de middelen geven om zich te onderscheiden, te concurreren en te specialiseren, maar vooral als geheel een metropool vormen die de economische en geopolitieke verschuivingen aankan en mee kan doen. In het geheel van openbaar vervoer hebben spoor en luchtvaart dan een belangrijke rol. In de steden leveren naast ov lopen en fietsen natuurlijk een belangrijke bijdrage aan mobiliteit.

Het is nu dan ook de vraag hoe we het openbaar vervoer zo kunnen inrichten dat mensen het kunnen en willen gebruiken. Het ov is een mechaniek waarbij de verschillende ov- modaliteiten van vliegtuig tot spoorgebonden voertuigen, bus en taxi samen een manier zijn om mensen met elkaar te verbinden.
Deze folder gaat in op hoe het huidige spoor in de visie van stichting Freedom of Mobility van een systeem uit de IJzeren Eeuw omgevormd kan worden naar een systeem dat toekomstgericht is.

Vanuit deze visie kijken we naar de rol van de intercity (IC) en de kansen voor:

- Nationaal treinvervoer
- Internationaal treinvervoer
- Schiphol en andere internationale luchthavens in Nederland
- KLM-netwerk en internationale IC-verbindingen
- Stad, regio, provincie en land
- Multimodale knooppunten
- Voertuigen
- Nederlandse en Europese maak-, bouw- en kennisindustrie

Foto's: Stichting Freedom Of Mobility

Nationaal treinvervoer

Foto: Stichting Freedom Of Mobility

Nederland heeft een redelijk dicht spoorwegnet dat in capaciteit zeer goed gebruikt wordt. Het is een van de drukste van de wereld. De dekkingsgraad en de onderlinge verbindingen zijn in de Randstad het best, maar in de buitenprovincies onvoldoende tot redelijk waardoor reistijden met de trein niet kunnen concurreren met de auto. Van de vijf en straks zes internationale luchthavens heeft alleen Schiphol een aansluiting op het hoofdrailnet en indirect met de HSL-Zuid. De overige luchthavens hebben geen aansluiting waardoor ze geen groot landzijdige achterlandverbinding hebben, maar ook geen verbinding met elkaar zodat de luchthavens door middel van communicerende vaten niet kunnen samenwerken en interessant kunnen worden voor netwerkluchtvaartmaatschappijen en lowcostmaatschappijen.

De huidige intercitytrein moet zijn infrastructuur delen met de stoptrein, de hogesnelheidstrein, goederen- en werktrein. Daarbij wordt zijn gemiddelde snelheid beperkt en kunnen frequenties niet heel erg verhoogd worden. Waar frequenties verhoogd worden, gaat dat ten koste van het aanbod van goederentreinen en stoptreinen of halteringstijden van stoptreinen bij stations. Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) werkt dan ook deels.

Nederland heeft één hogesnelheidslijn, HSL-Zuid, die tussen Amsterdam CS en Schiphol en Rotterdam CS en Rotterdam Lombardije gebruiktmaakt van de bestaande sporen. De hogesnelheidstrein vermengt zich dan met de conventionele stop-, intercity en goederentrein. Dit volgens het Franse model 1. Bij een calamiteit of verstoring door onderhoud is er meteen een infarct waarbij de gehele treindienst moet stoppen of flink ontregeld is 2. Wil het ov met het spoor een oplossing bieden in de verbetering van de bereikbaarheid en daarmee een oplossing zijn van milieuvraagstukken, leefbaarheid en beschikbare ruimte, dan moet het spoor op de schop. Natuurlijk zijn er vandaag de dag wel kleine verbeteringen, maar deze zijn plaatselijk en niet bedacht vanuit het grote geheel. De vraag is dan ook of we er met deze lokale verbeteringen echt beter van worden.

Stichting Freedom of Mobility wil het drukke spoorwegnet ontvlechten, waarbij intercity-, stop- en goederentreinen elk op eigen infrastructuur gaan rijden/leviteren. Het huidige spoor blijft van waarde en gaat gebruikt worden voor de conventionele InterRegioTrein en goederentreinen. De intercity krijgt een geheel nieuwe infrastructuur op basis van maglevtechniek. We kiezen door scheiden van de verschillende diensten voor het Japanse model 3 waar de Shinkansen losstaat van de conventionele stop- en goederen treinen. De nieuwe intercity heeft door zijn eigenschappen kansen voor de onderlinge verbindingen van steden, regio's en de luchthavens, maar ook voor het internationale treinvervoer en netwerkmaatschappijen zoals de KLM.

1 **Het Franse model** is een keuze waarbij de hogesnelheidstrein pas buiten de steden op een eigen spoorwegnet gaat rijden. Als de frequenties laag zijn, dan is dit een prima oplossing. In Nederland zijn de frequenties van de verschillende treindiensten juist enorm hoog en zorgt het Franse model juist voor enorme beperkingen.

2 Omdat de **dienstregeling** door vermenging van treindiensten behoorlijk complex is, zal de informatie ook complex zijn en zelfs niet gegeven worden. Alternatief vervoer zal bijna altijd een bus zijn die pas laat redelijk op gang kan komen. En touringcarbussen hebben weer beperkingen voor minder invalide mensen of het meenemen van fietsen. Dit is voor het ov en spoorproduct geen wenselijke oplossing en kan veel eenvoudiger en beter.

3 **Het Japanse model** is dat de Shinkansen hogesnelheidstrein op geheel eigen infrastructuur rijdt naast het langzamere regionale en interregionale verkeer. Ondanks dat de railinfrastructuur elkaar nergens raakt komen de treinen wel bij de grote stations bij elkaar zodat beide systemen elkaar aanvullen en versterken. Zeker bij hoogfrequent aanbod en veel hogere gemiddelde snelheden is dit voor stichting Freedom of Mobility een betere optie. Zeker als eenvoud en betrouwbaarheid van het spoorsysteem een must is.

Internationaal treinvervoer

Foto: Stichting Freedom of Mobility

Het internationale treinverkeer wordt verzorgt door de hogesnelheidstreinen Thalys, ICE, IC Brussel en de IC Berlijn, waarbij de laatste drie treinen ook als binnenlandse dienst gebruikt kunnen worden en daarmee aan hun nutstaak voldoen. De Thalys en de Eurostar zijn een niche voor een bepaalde doelgroep.

Treinen zijn een nationale aangelegenheid. Met de infrastructuur is immers belastinggeld gemoeid en mensen moeten er dagelijks gebruik van kunnen maken. Omdat de infrastructuur van treinen door steden en regio's slingert willen deze regio's en steden ook naast de nadelen van geluid, fijnstof en het innemen van ruimte ook de voordelen hebben. De treinen moeten dan ook stoppen om de steden en regio's te bedienen. Bij internationale treinen geldt dit voor alle betrokken landen. De vraag is dan ook of en hoe twee of meerdere nationale belangen verenigd kunnen worden in een internationale lijn. In Nederland rijden vele treinen over hetzelfde spoor. Treinen die een nationaal belang en nutstaak hebben gaan voor op treinen die een nichetaak hebben. In Nederland zijn de frequenties van de IC en stoptrein al hoog en moeten de goederentreinen er ook nog tussendoor. Heeft het Nederlandse spoor nog wel voldoende (rest)capaciteit over om een internationale trein toe te laten? Een andere vraag is of de trein in staat is om in het netwerk van een luchtvaartmaatschappij te komen. Treinen moeten dan snel tussen de luchthavens kunnen rijden en deze treinen moeten naast reizigers ook luchtvracht kunnen meenemen. Net als een passagiersvliegtuig. Alleen dan kunnen treinen luchtlijnen overnemen. In het (inter)nationale lijnennet dat de stichting voor ogen heeft, wordt aangetoond dat een IC-trein op basis van de Transrapid 09 in staat is om de eigen nationale nutstaak te verenigen met een internationale lijn waarbij de reistijden kunnen concurreren met het vliegtuig. Omdat ook de luchthavens aangedaan worden, kan deze internationale trein ook in het netwerk van een luchtvaartmaatschappij komen. Omdat de trein nu wel in staat is om een vliegtuig over te nemen, kan dat positieve gevolgen hebben voor de hoeveelheid vliegbewegingen en daarmee het reduceren van fijnstof en geluid.

Foto's: Stichting Freedom of Mobility

De hogesnelheidstrein

De hogesnelheidstrein is in Nederland vanuit het Franse idee gemaakt. Een aparte hogesnelheidslijn sluit buiten de stad aan op het bestaande spoor naar de stadscentra. De hogesnelheidstrein heeft eigen zware infrastructuur nodig vanwege de hoge snelheid, maar heeft ook afstand nodig om op snelheid te komen. In Nederland betekent dit dat vele steden, regio's en zelfs luchthavens voorbij moeten worden gereden om een snelheid van 300 km/uur te halen. De hogesnelheidstrein is niet in staat om het politieke centrum van Nederland, Den Haag, direct te verbinden met het politieke centrum van Europa en België, Brussel. Als je voor deze hogesnelheidstrein dan ook nog moet reserveren en de prijs veel hoger maakt, dan is deze voor de binnenlandse dienst niet interessant. De hogesnelheidstrein voldoet dan ook niet aan de eis van het optimaal benutten van belastinggeld en het versterken van stad en regio. De hogesnelheidstrein is een niche die binnen de steden van eigen naar gedeelde infrastructuur gaat en daarmee de binnenlandse trein hindert en daarmee de nutstaak hindert. Deze trein zit in de restcapaciteit van de spoorinfra. Daarnaast maakt het de hogesnelheidstrein ook onbetrouwbaar in de dienstregeling. Een hogesnelheidstrein is wel sneller dan een conventionele trein, maar deze trein is niet sneller dan een vliegtuig, waardoor het niet kan concurreren met het vliegtuig. Ook zal de infra niet alle internationale luchthavens verknopen, wat ook een eis is van een luchtvaartmaatschappij. Een andere beperking van een hogesnelheidstrein is dat deze geen luchtvracht kan meenemen. Luchtvaartmaatschappijen zullen dan ook vliegtuigen blijven inzetten om hun netwerk volledig te benutten.

De IC Berlijn

De IC Berlijn is een internationale trein die zowel in Nederland als Duitsland in het treinpad van een binnenlandse IC rijdt waar de regio's en steden aangedaan en daarmee verbonden worden. Omdat je ook voor deze trein niet hoeft te reserveren kunnen mensen die dagelijks gebruiken. Het voldoet dan ook aan de nutstaak en investeringen in infra zijn te verantwoorden of te accepteren. Wat de IC Berlijn weer niet doet, is het politieke centrum van Nederland, Den Haag, te verbinden met het politieke centrum van Duitsland. De IC Berlijn doet ook de internationale luchthavens niet aan en reistijden zijn veel te lang. Het past dan ook niet in het netwerk van een luchtvaartmaatschappij en het is ook geen alternatief voor de personenauto.

Foto: Stichting Freedom Of Mobility

De nachttrein en luxe trein

De nachttrein is een luxetrein die voornamelijk in de avond en nacht rijdt waar er veel meer capaciteit is op het spoor. Immers, er rijden minder IC- en stoptreinen. In de nacht wordt er veel onderhoud gepleegd op het spoorwegnet. Dit onderhoud zorgt voor langere reistijden en omleidingen en maakt de dienstregeling onbetrouwbaar. De nachttrein doet ook niet alle regio's en steden aan en daarmee voldoet de trein niet aan zijn nutstaak. Het doet ook niet de luchthavens aan, reistijden zijn veel te lang en de nachttrein kan geen luchtvracht meenemen. De nachttrein is een mooie toevoeging in het aanbod van alle vormen van internationaal vervoer met zijn eigen klanten. Het is zeker geen alternatief voor vliegtuig en auto.

Schiphol en andere internationale luchthavens in Nederland

Schiphol is als mainport de belangrijkste luchthaven van Nederland en heeft een hubfunctie voor flagcarrier KLM en Skyteam. Verder is Schiphol de internationale verbinding van flagcarriers uit andere landen en heeft het een belangrijk aandeel in het netwerk van vele luchtvaartmaatschappijen voor passagiers en goederen. De luchthaven is 24/7 open om alles goed af te handelen.

De overige luchthavens, Eelde, Rotterdam-The Hague, Eindhoven en Maastricht-Aachen, zijn aan airsite goed verbonden via de aan- en afvliegroutes (SID's, Standaard Instrument Departure en STAR's, Standard Arrival Routes) naar de airways en hebben de naderingsvoorzieningen zoals ILS (Instrument Landings System) om in bijna elk weertype een gegarandeerde vluchtuitvoering uit te voeren. De genoemde luchthavens handelen geen mainportgebonden verkeer af, maar zijn goed voor defensie, goederen, lowcostmaatschappijen en charters . Doordat de luchthavens vooral hun landzijdige bereikbaarheid op de auto richten, zijn ze onzichtbaar en hebben ze geen groot achterland. Door deze scheve balans laten deze luchthavens een enorm capaciteitspotentieel liggen.

Omdat ze niet zijn verbonden zijn met het hoofdrailnet kunnen de vijf luchthavens Schiphol, Eelde, Rotterdam-The Hague, Eindhoven en Maastricht-Aachen elkaar niet versterken in capaciteit. Daarnaast kunnen ze in geval van een calamiteit, een ongeval of door weersinvloeden niet als elkaars back-up fungeren.

Als de luchthavens met elkaar verbonden worden, kan Eelde zich meer richten op de noordelijke vluchten en Eindhoven en Maastricht meer op vluchten naar het zuiden en oosten. Als een vliegtuig moet uitwijken naar een van de genoemde luchthavens kan de vlucht ook daar afgehandeld worden zonder dat passagiers naar hotels moeten. Bemanning, passagiers en goederen kunnen dan makkelijk en snel naar de uitwijkluchthaven gaan en het vliegtuig kan vanaf de uitwijkluchthaven weer naar de bestemming vliegen volgens de dienstregeling. Daarnaast hoeven charters niet meer op meerdere luchthavens passagiers op te pikken om vervolgens naar de bestemming te vliegen. Lowcost-maatschappijen en maatschappijen die niet in het netwerk van de KLM passen, kunnen dan ook makkelijker van de Nederlandse luchthavens vertrekken en aankomen omdat ze een gegarendeerd zichtbaar groot achterland hebben.

De luchthavens zijn aan landzijde te veel ontworpen vanuit de autobereikbaarheid. Schiphol heeft wel een redelijk ov-netwerk, maar dit is voornamelijk overdag. In de vroege morgen, 's avonds laat en 's nacht is de luchthaven niet of nauwelijks bereikbaar. De vele wegen en parkeerplaatsen die hierdoor noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid gaan ten koste van groen en het vele autoverkeer veroorzaakt veel uitstoot. Door de luchthaven in de basis te ontwerpen en te gebruiken als ov- of mobiltеitshub waar juist het ov en spoor verder opgeschaald worden en de auto veel minder dominant hoeft te worden, kan de luchthaven met veel minder asfalt af. Meer groen kan toegepast worden zodat de luchtvaartsector op deze manier een bijdrage kan leveren aan het behalen van de milieudoelstellingen.

Ook voor de luchthavens zijn er kansen als ze de trein verder omarmen. Deze folder gaat dan wel over de intercity, maar de luchthavens moeten ook vol inzetten op de regionale bereikbaarheid met metrosystemen die de buitengebieden met de stadsdelen en stadscentra verbinden. Voor Schiphol kan dat op regionaal niveau onder andere door het verlengen van de Noord/Zuidlijn via Amstelveen.

Om de prestaties van de luchthavens en daarmee de capaciteit sterk te verbeteren stelt Stichting Freedom of Mobility de luchthavenlijn voor.

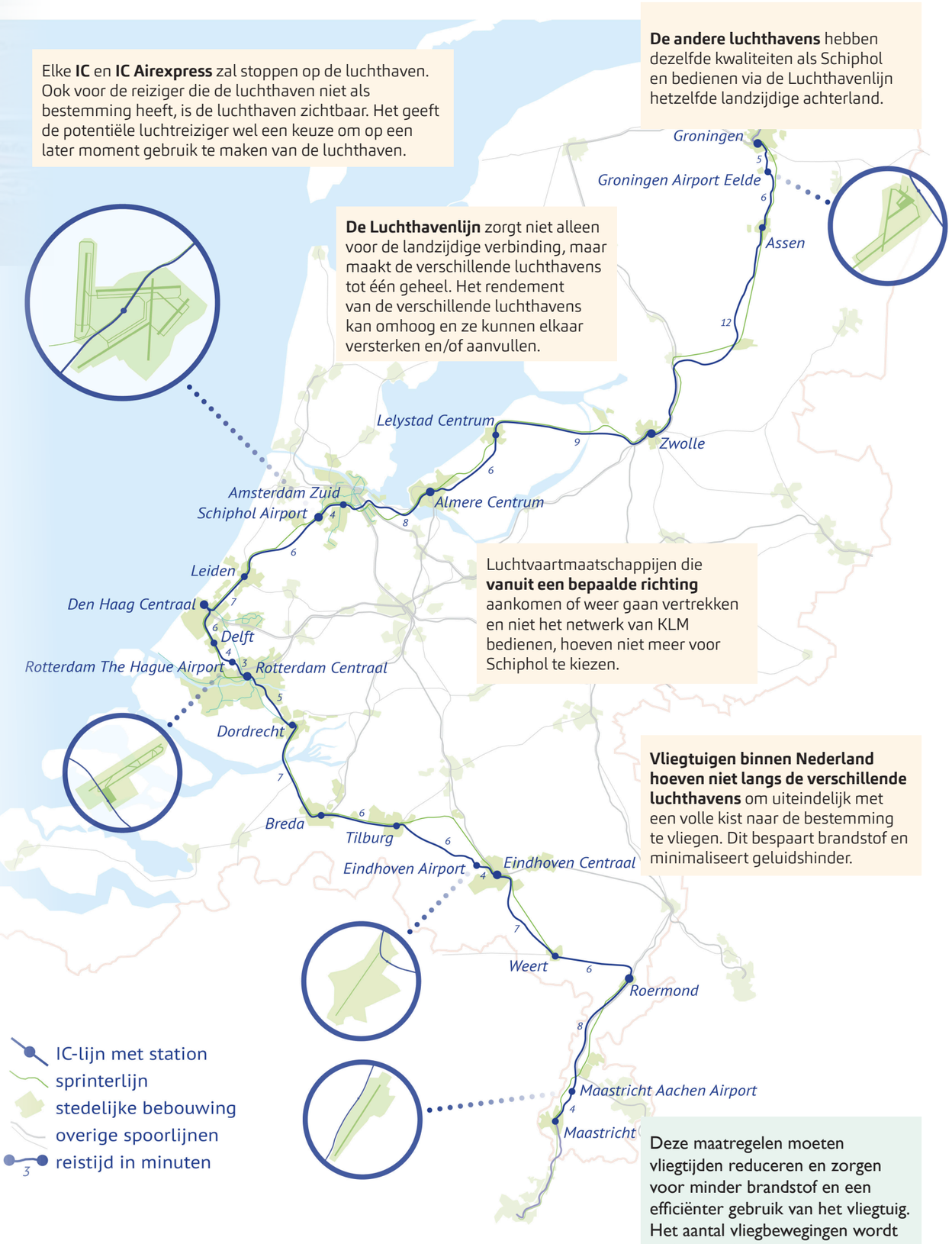
Met de **Luchthavenlijn** kunnen alle luchthavens als **Alternate** dienen vanaf waar de reiziger zijn weg met de IC kan vervolgen. Dit voorkomt hotelkosten of personeel dat veel langer in dienst moet blijven. Voor een vliegtuig kan de Altenate ook een nieuw vertrekpunt zijn.

Luchthaven Lelystad is dan wel voorbereid voor internationaal luchtverkeer, maar aan landzijde voldoet het niet aan de bereikbaarheid om een groot achterland te bedienen. Verder is de luchthaven aan landzijde ingesloten tussen verschillende steden en natuurgebieden. Aan airsite moet de luchthaven met zijn luchtzones (CTR) zich tussen de andere luchtzones proppen. Het luchtruim met al zijn toe- en afritten, luchtwegen en militaire zones is al schaars. Verdere opdeling maakt de schaarse luchtroutes nog schaarser en dan kunnen vliegtuigen niet optimaal functioneren, met de nodige milieu- en economische schade tot gevolg. Luchthaven Lelystad moet dan ook een luchthaven blijven voor alleen de kleine luchtvaart.

Elke **IC** en **IC Airexpress** zal stoppen op de luchthaven. Ook voor de reiziger die de luchthaven niet als bestemming heeft, is de luchthaven zichtbaar. Het geeft de potentiële luchtreiziger wel een keuze om op een later moment gebruik te maken van de luchthaven.

De andere luchthavens hebben dezelfde kwaliteiten als Schiphol en bedienen via de Luchthavenlijn hetzelfde landzijdige achterland.

De Luchthavenlijn zorgt niet alleen voor de landzijdige verbinding, maar maakt de verschillende luchthavens tot één geheel. Het rendement van de verschillende luchthavens kan omhoog en ze kunnen elkaar versterken en/of aanvullen.



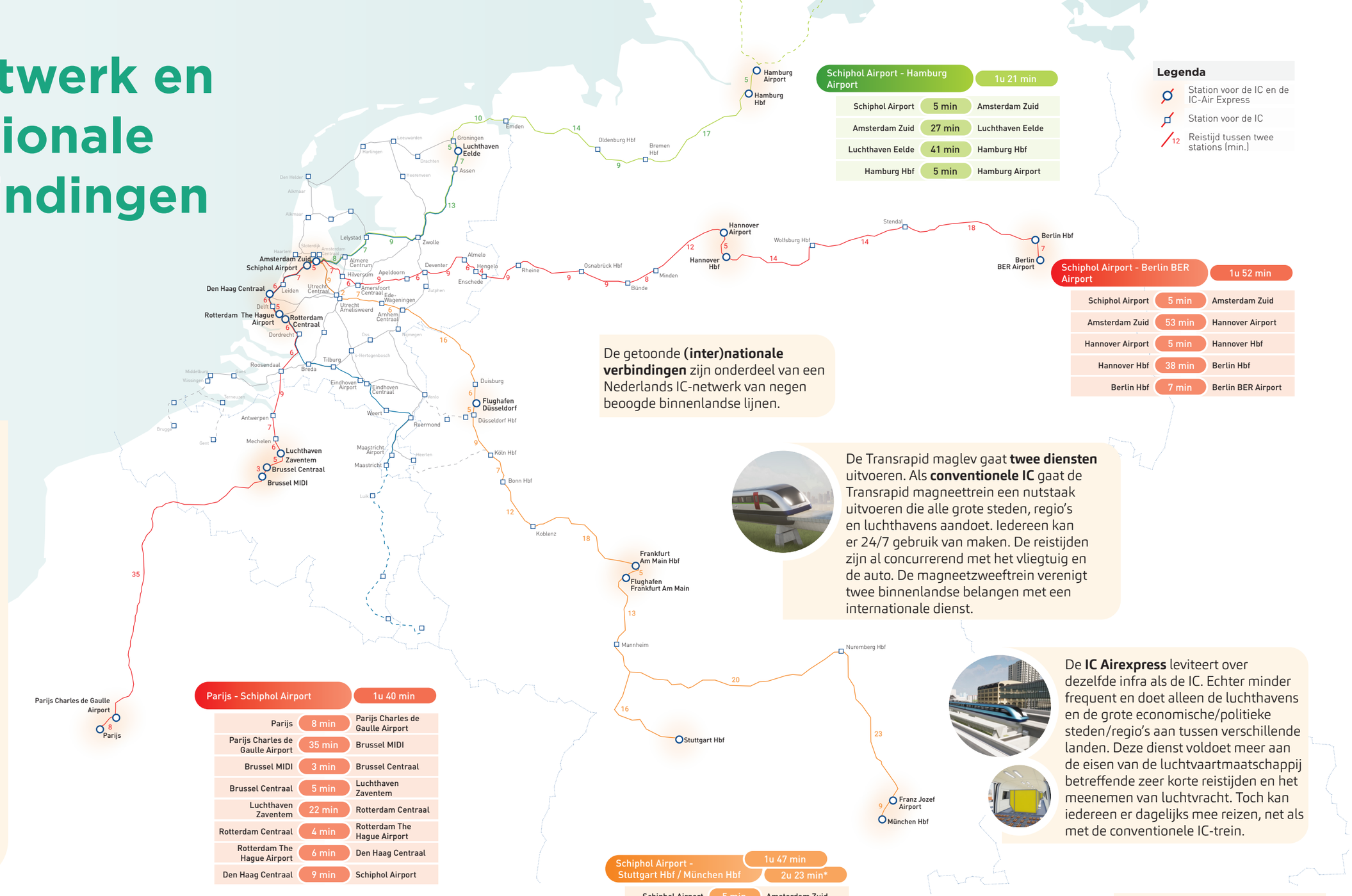
Luchtvaartmaatschappijen die **vanuit een bepaalde richting** aankomen of weer gaan vertrekken en niet het netwerk van KLM bedienen, hoeven niet meer voor Schiphol te kiezen.

Vliegtuigen binnen Nederland hoeven niet langs de verschillende luchthavens om uiteindelijk met een volle kist naar de bestemming te vliegen. Dit bespaart brandstof en minimaliseert geluidshinder.

Deze maatregelen moeten vliegtijden reduceren en zorgen voor minder brandstof en een efficiënter gebruik van het vliegtuig. Het aantal vliegbewegingen wordt anders verdeeld zonder een extreem grote piek in één regio.

KLM-netwerk en internationale IC-verbindingen

KLM is als luchtvaartmaatschappij de infra van Nederland naar de wereld en omgekeerd. Daarnaast is het ook een uithangbord, een thuis en vertegenwoordigt het Nederland. KLM heeft samen met Air France en Skyteam door deze taak en functie een belangrijke waarde. Desondanks heeft de KLM samen met de overige luchtvaartmaatschappijen een belangrijke verantwoordelijkheid voor de eigen sector (op het gebied van duurzaamheid) en voor de omgeving. Er moet een natuurlijk evenwicht zijn tussen business en leefomgeving. KLM heeft als netwerkmaatschappij met Nederland een te kleine thuismarkt. Om de intercontinentale vluchten te vullen zijn er luchtlijnen nodig vanuit Europa naar de hub Schiphol. Een aantal luchlijnen kan echter vervangen worden door treinen. Deze treinen bieden KLM en Schiphol een enorm reizigerspotentieel dat geen enkele luchtlijn voor elkaar zou kunnen krijgen. Hoe dat kan, leest u verder in dit hoofdstuk.



Schiphol Airport - Hamburg Airport	1u 21 min	
Schiphol Airport	5 min	Amsterdam Zuid
Amsterdam Zuid	27 min	Luchthaven Eelde
Luchthaven Eelde	41 min	Hamburg Hbf
Hamburg Hbf	5 min	Hamburg Airport

Legenda

- Station voor de IC en de IC-Air Express
- Station voor de IC
- 12 Reistijd tussen twee stations (min.)

De getoonde **(inter)nationale verbindingen** zijn onderdeel van een Nederlands IC-netwerk van negen beoogde binnenlandse lijnen.

Schiphol Airport - Berlin BER Airport	1u 52 min	
Schiphol Airport	5 min	Amsterdam Zuid
Amsterdam Zuid	53 min	Hannover Airport
Hannover Airport	5 min	Hannover Hbf
Hannover Hbf	38 min	Berlin Hbf
Berlin Hbf	7 min	Berlin BER Airport

De Transrapid maglev gaat **twee diensten** uitvoeren. Als **conventionele IC** gaat de Transrapid magneettrein een nutstaak uitvoeren die alle grote steden, regio's en luchthavens aandoet. Iedereen kan er 24/7 gebruik van maken. De reistijden zijn al concurrerend met het vliegtuig en de auto. De magneetzweeftrein verenigt twee binnenlandse belangen met een internationale dienst.

Parijs - Schiphol Airport	1u 40 min	
Parijs	8 min	Parijs Charles de Gaulle Airport
Parijs Charles de Gaulle Airport	35 min	Brussel MIDI
Brussel MIDI	3 min	Brussel Centraal
Brussel Centraal	5 min	Luchthaven Zaventem
Luchthaven Zaventem	22 min	Rotterdam Centraal
Rotterdam Centraal	4 min	Rotterdam The Hague Airport
Rotterdam The Hague Airport	6 min	Den Haag Centraal
Den Haag Centraal	9 min	Schiphol Airport

De **IC Airexpress** leviteert over dezelfde infra als de IC. Echter minder frequent en doet alleen de luchthavens en de grote economische/politieke steden/regio's aan tussen verschillende landen. Deze dienst voldoet meer aan de eisen van de luchtvaartmaatschappij betreffende zeer korte reistijden en het meenemen van luchtvracht. Toch kan iedereen er dagelijks mee reizen, net als met de conventionele IC-trein.

Schiphol Airport - Stuttgart Hbf / München Hbf	1u 47 min 2u 23 min*	
Schiphol Airport	5 min	Amsterdam Zuid
Amsterdam Zuid	31 min	Flughafen Düsseldorf
Flughafen Düsseldorf	36 min	Frankfurt Am Main Hbf
Frankfurt Am Main Hbf	5 min	Flughafen Frankfurt Am Main
Flughafen Frankfurt Am Main	26 min	Stuttgart Hbf
Flughafen Frankfurt Am Main	52 min	Franz Jozef Airport
Franz Josef Airport	9 min	München Hbf

KLM heeft een dienstregeling met zeven pieken waar vliegtuigen op elkaar aansluiten. Omdat luchtvaart gebaat is bij zuinige en stillere vliegtuigen is KLM zelf ook bezig met het stimuleren van onder andere duurzame brandstoffen. Naast andere brandstoffen, betere motoren en aerodynamica heeft een luchtvaartmaatschappij ook baat bij goede treinverbindingen. In het (inter)nationale lijnennet dat Stichting Freedom Of Mobility voor ogen heeft, wordt aangetoond dat een ic-trein op basis van de Transrapid 09 in staat is om de eigen nationale nutstaak te verenigen met een internationale verbinding waarbij de reistijden kunnen concurreren met het vliegtuig. Omdat ook de luchthavens aangedaan worden, kan deze internationale trein ook het netwerk van een luchtvaartmaatschappij bedienen. Omdat de trein nu wel in staat is om een vliegtuig over te nemen kan dit positieve gevolgen hebben voor de hoeveelheid vliegbewegingen en daarmee het reduceren van fijnstof en geluid.

Omdat nu veel meer regio's en steden verbonden worden, kunnen luchtvaartmaatschappijen als KLM veel meer reizigers gaan bedienen vanuit Nederland, Duitsland en België met één overstap.

In het netwerk van een luchtvaartmaatschappij biedt **aansluiting op een goed spoorwegnet richting België en Duitsland** een enorm potentieel aan reizigers die met één overstap verbonden zijn met de wereld.

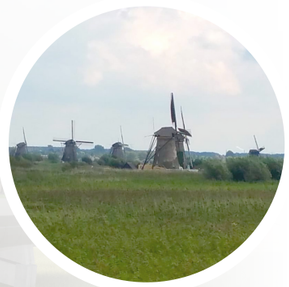
Stad, regio, provincie en land

Elke stad en regio heeft zijn eigen karakter en specialisme en wordt verder vormgegeven door de manier waarop we ons verplaatsen. Juist in de manier van onze verplaatsingen liggen oplossingen die in de visie van Stichting Freedom of Mobility vooral in de combinatie ov, fiets en wandelen en de manier waarop wonen, werken en recreëren bij stations en haltes gesitueerd zijn. Ov valt in de visie van Stichting Freedom of Mobility dan ook in het domein van de ruimtelijke ordening.

Infrastructuur en de bijbehorende voertuigen zijn vanuit de ruimtelijke ordening geen doel, maar een middel om doelen te bereiken. Als we naar het intercitylijnennet op basis van de Transrapid maglev kijken, zien we dat de reistijden tussen de steden en regio's sterk gereduceerd zijn. De steden en regio's worden allemaal bediend, wat betekent dat de steden en regio's de middelen krijgen om zich verder te ontplooien, te specialiseren en de concurrentie met andere steden aan te gaan. Dit in tegenstelling tot een traditionele hogesnelheidstrein die steden overslaat om geen snelheid te verliezen.
Het is van belang dat elke stad en regio mee kan doen zodat Nederland als land een sterker geheel kan worden. Alleen de Transrapid IC is in staat om te verdichten en daarmee een metropool te vormen met behoud van groen en natuur. Door op deze manier te verdichten verdwijnt de tweedeling tussen de Randstad en de provincies.

De metropool Nederland staat door kennis en kunde sterk in een wereld met steeds veranderende geopolitieke en geo-economische verhoudingen. Omdat de steden en regio's nu makkelijker en sneller en op elk moment van de dag via onder andere de intercity verbonden zijn, is de bereikbaarheid gegarandeerd en heeft de stad ook een middel om de leefbaarheid te verbeteren. Er ontstaat minder afhankelijkheid van de auto en de veiligheid op de weg wordt verbeterd.

De IC op basis van de Transrapid 09 is een elektrisch aangedreven voertuig dat inductief zijn energie krijgt. Dat betekent dat de trein geen wrijving ondervindt. Hierdoor zijn zowel de infra als de voeruigen minder onderhoudsgevoelig en energiezuiniger dan een gewone trein. Ook wordt er geen fijnstof gecreëerd. Voor de binnenstad en regio heeft dat een postieve invloed op fijnstof/PFAS en geluidsvolume.



Multimodale knooppunten

Mobiliteithubs zijn volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid fysieke schakels tussen vervoersmodaliteiten die naast hun mobiliteitsfunctie ook als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling kunnen dienen. Met deze definitie kan de hub een doel zijn. Voor Stichting Freedom of Mobility is de mobiliteitshub een multimodaal knooppunt dat wel altijd een doel heeft en waar je kunt wonen, werken, recreëren en/of socializen.

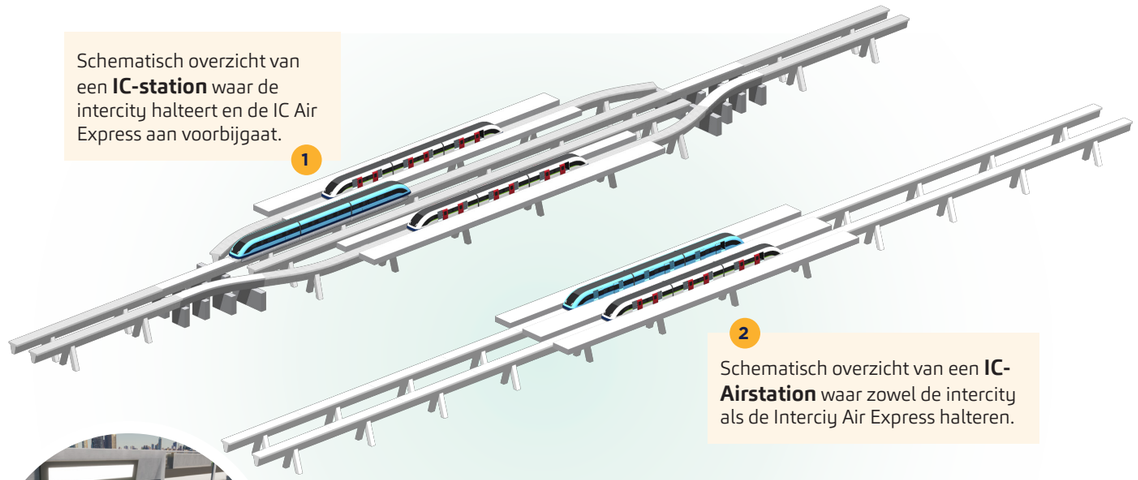
Een multimodaal knooppunt is het visitekaartje van een stad en regio en het ov. Daarnaast is het de poort waar alle wegen naartoe leiden. Als een kerk of marktplaats staat het multimodale knooppunt midden in de samenleving. Verder kan het dienen als distributiecentrum waar men goederen van trein naar kleine (E-)voertuigen kan overslaan en omgekeerd. En het is een energiehub waar (E-)voertuigen opgeladen kunnen worden. De luchthaven is net als het station in de stad een ov-knooppunt waar het vliegtuig de verbinding is naar de wereld. Het enige andere verschil is dat men er niet kan wonen.

Perrons bij luchthavenstations moeten niet alleen toegankelijk zijn voor de reizigers, maar ook voor luchtvrachtcontainers 3. Dit omdat een vliegtuig naast passagiers ook vracht meeneemt. Airsite en landzijde moeten voor al deze vervoersstromen verbonden worden.

In Nederland zullen reizigers niet van nature ordelijk in en uit een trein stappen. Daarnaast wil Stichting Freedom of Mobility ook fietsen, scootmobielen en overige kleine persoonlijke voertuigen naast fietscontainers en zelfs vliegtuigcontainers makkelijk meenemen. Makkelijk en snel in- en uitstappen wordt bereikt door de Spaanse methode op stations toe te passen. De Spaanse methode is dat aan weerszijden van een trein een perron is. Eén perronzijde voor het instappen en één perronzijde voor het uitstappen.

Schematisch overzicht van een **IC-station** waar de intercity halteert en de IC Air Express aan voorbijgaat.

1



2

Schematisch overzicht van een **IC-Airstation** waar zowel de intercity als de Intercity Air Express halteren.

3

Stichting Freedom of Mobility stelt ook voor om luchtvracht met de Transrapid magneettrein te vervoeren. Dat vereist ook dat de bagage- en vrachtkelder verbonden moeten worden met de perrons. Wellicht kan de horizontale lift op basis van maglevtechnologie van ThyssenKrupp hierbij een optie zijn.

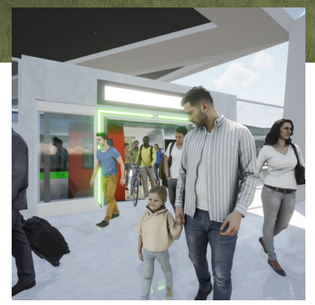
Voertuigen

In essentie zijn elektrische treinen en magneetzweeftreinen hetzelfde. Een elektromotor werkt doordat stroom door draadwindingen gaat met als gevolg dat er een magnetisch veld ontstaat. Door de afstotende en aantrekkende eigenschappen van een magneetveld gaat een wiel draaien en daarmee de trein aangedreven. Bij een magneetzweeftrein wordt er geen wiel in gang gezet, maar een geheel voertuig. Een maglevtrein rust op en verplaatst zich via een magnetisch veld.

Er zijn twee soorten magneettreinen. Een magneettrein op basis van een afstotende kracht van het magneetveld (zoals de JRmaglev in Japan). Daarnaast zijn er ook magneettreinen ontwikkeld die werken op basis van een aantrekkende kracht van dit magneetveld (zoals de Duitse Transrapid).

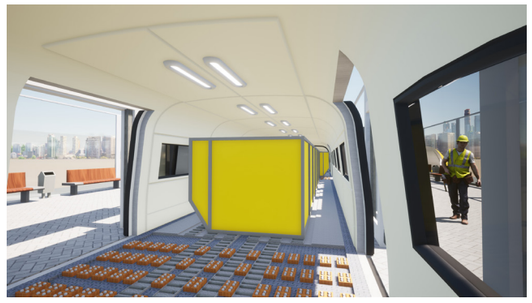
De Transrapid

Stichting Freedom of Mobility kiest voor de Duitse magneettrein Transrapid 09. Deze trein functioneert met een magneetveld dat lager is dan die van een magnetron, heeft geen wielen en veroorzaakt geen wrijving, fijnstof of slijtage. Ook is de baan makkelijker inpasbaar in het landschap. De voertuigen hebben brede deuren, een gelijkvloerse instap en zijn volledig autonoom. De reizigers kunnen werken en/of socializen in comfortabele stoelen met voldoende persoonlijke ruimte. Er zijn aparte plekken voor vliegtiuig- en fietscontainers en plekken waar fietsen en overige persoonlijke voertuigen neergezet kunnen worden. Ondanks de hoge investeringskosten voorziet Stichting Freedom Of Mobility een *break even point* ten gunste van deze technologie.



Gelijkvloerse in- en uitstap.

Voldoende persoonlijke ruimte en comfortabele stoelen.



Er zijn speciale secties voor vliegtuigcontainers.

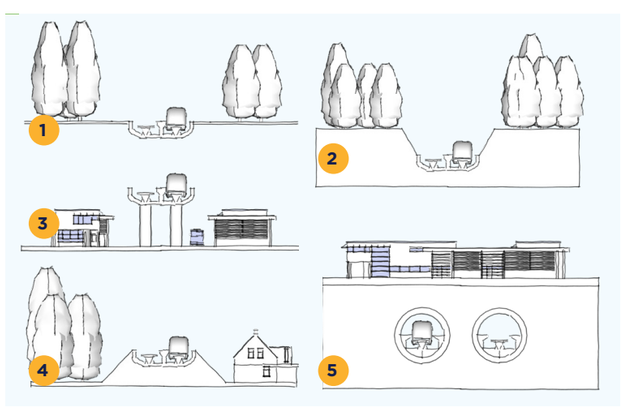
Fietscontainers van fiets naar de trein en omgekeerd.

Nederlandse en Europese maak-, bouw- en kennisindustrie

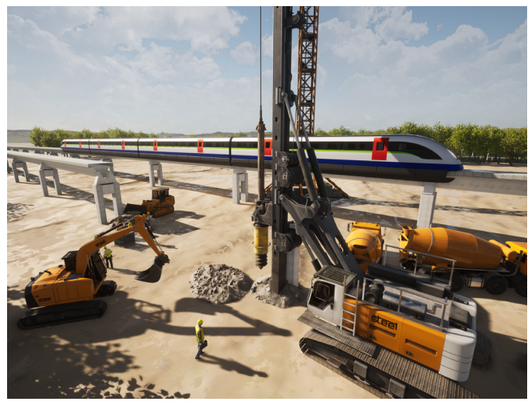
Duitse bedrijven hebben de Transrapid ontwikkeld. Echter, zoals het met elke ontwikkeling gaat, zal ook dit proces doorontwikkeld worden, met in China bijvoorbeeld de CRRC 600 als resultaat. De Transrapid 09 is een voertuig met de laatste Europese technische ontwikkelingen. Ook dit voertuig kan weer energiezuiniger, lichter en sneller gemaakt worden. Stichting Freedom of Mobilty ziet hiervoor kansen voor de Nederlandse, Duitse en Europese industrie. Daf en VDL kunnen bijvoorbeeld de carrosserie bouwen. Fokker heeft ervaring met luchtvaart en vliegtuigbouw. Dit is voor de productie van magneetzweeftreinen zeer bruikbaar, omdat deze dan zo licht mogelijk gebouwd kunnen worden. Een conventionele trein mag niet te licht worden omdat de wielen zich anders niet meer afzetten van de rails, maar een magneettrein moet juist zo licht mogelijk worden.

De bouw van stations en infrastructuur, het herontwikkelen van steden met woningen, voorzieningen en recreatie en eventueel afbraak of verminderen van wegen en parkeerplaatsen biedt kansen voor de stad en regio om zich te verfraaien en de bereikbaarheid te verbeteren, maar ook voor de bouwindustrie om nieuwe orders te verwerven.

Het ontwikkelen van een hoogwaardig ov-systeem waar de IC-Maglev een onderdeel van is, vereist ook nieuwe kennis of het upgraden van bestaande kennis. Hierbij zien we ook kansen voor de hogescholen en universiteiten die studenten de mogelijkheden kunnen bieden om vraagstukken verder op te lossen.



Bij de aanleg of **inpassing van de infra** zal men rekening moeten houden met flora, fauna en de leefbaarheid, zowel binnen als buiten de stedelijke gebieden. De infra kan op het **maaiveld** 1 worden aangelegd, maar ook **verdiept** 2 of **verhoogd** 3 worden. Dit laatste kan ook op een **dijk** 4 . Daarnaast kan de infra ook in een **tunnel** 5 worden aangelegd. De infra zal altijd ongelijkvloers moeten kruisen met het overige verkeer. Dit komt de veiligheid en betrouwbaarheid ten goede.



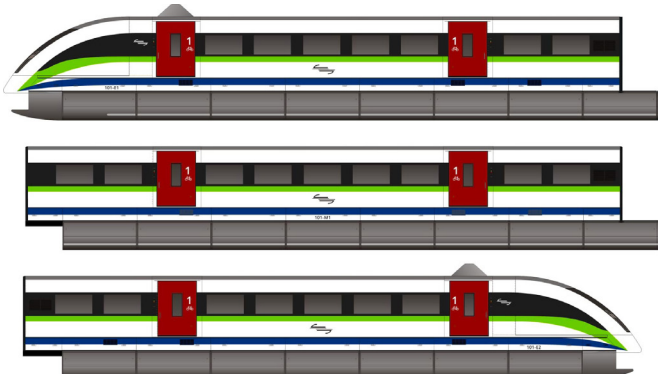
Nawoord

Nederland is een dynamisch land. De Nederlander heeft in het verleden het onmogelijke mogelijk gemaakt door vanuit de wens om meer veilige (landbouw)grond te hebben deze ook te creëren. Daarbij heeft men vanuit het niets de instrumenten ontwikkeld om dit mogelijk te maken. Als we om ons heen kijken, kunnen wij als Nederlanders toch trots concluderen dat onze strijd tegen het water gezorgd heeft dat alles er netjes bij staat. De meeste huizen zijn prima op orde. De wegen liggen er goed bij en de tuintjes met al hun pracht en praal zijn netjes aangeharkt. Toch kunnen we niet op onze lauweren rusten.

In een dynamische wereld zullen geopolitieke en geo-economische verhoudingen, klimaat, milieu en op landelijk niveau woningnood, files, ruimtebeslag door de vele parkeerplaatsen, fijnstof en leefbaarheid ons dwingen om scherp te blijven.
Met het gegeven dat veel grondstoffen er niet voor eeuwig zijn, moeten we zuinig zijn ook al voelen we ons rijk. Mensen hebben de blijvende behoefte om te ontdekken en verbinden, om fysiek om ergens te zijn. Dit zal het internet niet kunnen vervangen.
We hebben de middelen om dit ook in de toekomst te blijven doen, maar dan moeten de middelen wel op de juiste manier ingezet worden. Een vliegtuig zet je niet in voor een vlucht van Amsterdam naar Parijs of Brussel. Waarom een auto gebruiken als we vanuit de ruimtelijke ordening in staat zijn als wonen, werken en recreëren veel dichter bij elkaar brengen langs het spoor of ander ov-tracé om een vijtienminutenstad mogelijk te maken met wandelen of fietsen?
Stichting Freedom of Mobility heeft een eigen visie waarin naar de bovengenoemde ontwikkelingen wordt gekeken en hoe dit mobiliteit ook in de toekomst waarborgt. Hierin ziet de stichting kansen voor het ov, al dan niet in combinatie met fietsen, LEV's en wandelen. Stichting Freedom of Mobility is nu met twee eigen projecten bezig en is deze verder aan het uitbouwen. De eerste is de lijn Almere-Utrecht-Breda en de tweede is de Luchthavenlijn en de in deze lijn aanwezige internationale verbindingen.
Geografisch zit Nederland in de noordwesthoek van Europa . Door de verschillende lijnen richting oosten en zuiden wordt Nederland aangesloten op het Europese spoorwegnet.
Op dit moment wil de overheid vooral vasthouden aan wat er is. Uiteindelijk loopt ze tegen grenzen aan. Dat creëert geen kansen voor stad, regio en land en voor het ontwikkelen van kennis en kunde.
Het netwerk dat wij voor ogen hebben, is dusdanig dat regio's onderling optimaal verbonden zijn, de luchthavens hun capaciteit beter benutten en dat kennis en kunde bij elkaar gebracht kunnen worden.
Hebben we in het verleden het onmogelijke mogelijk gemaakt door instrumenten en kennis te ontwikkelen, nu hebben we naast kennis en kunde zelfs geld. We zullen weer moeten gaan bouwen aan een Nederland dat internationaal en mondiaal kan meedoen.

Stichting Freedom of Mobility wil een Transrapid 09 magneettrein bouwen en vanuit dit voertuig een Transrapid 10 verder ontwikkelen. Hiervoor zullen een fabriek en een nieuwe testbaan met een bijbehorend informatie- en recreatiecentrum gerealiseerd moeten worden. Voorwaarde is wel dat de testbaan een onderdeel is van het toekomstige tracé. Stichting Freedom of Mobility zou graag zien dat steden en provincies hierover gaan nadenken en hier ook een besluit over nemen. De IC op basis van een vernieuwde Transrapid 09 is het gouden ei dat Nederland en Europa dichter bij elkaar brengt. Verbinden is de basis om als klein land grote doelen te bereiken.

Stichting Freedom of Mobility heeft een **visie over toekomstige mobiliteit** voor zowel goederen als personen door middel van ov en fiets. Daarbij kijken we naar alle soorten van ov. Spreekt deze folder u aan en heeft u op- en/of aanmerkingen, dan horen we dat graag. Als u ons financieel wilt ondersteunen dan kan dat natuurlijk ook. De stichting heeft een ANBI-status. Zie het colofon voor meer informatie.



Tekening: Kenji Eiler

Colofon:
Deze folder is een uitgave van Stichting Freedom of Mobility.

Tekst en foto's: Wouter van Gessel
Grafsich ontwerp en visualisaties: Patrick Carbin
Onder supervisie van Kees van Welsenis en Frank Menger

Stichting Freedom Of Mobility
Parkstraat 35
1544 AM Zaandijk
06-46064181
stichtingfrom@gmail.com
www.stichtingfrom.nl
KvK: 50204157
IBAN: NL63 RABO 0131 1490 32

Stichting Freedom Of Mobility heeft een ANBI-status.

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10912
Extern Zaak ID	1850721
Vertrouwelijk	Ja
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	10.f
Titel	Infrastructuur: Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI) (C-agenda M&B 31-10-2022)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Bijlagen
Brief aan PS over ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	17 oktober 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**

Toelichting

N.v.t.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
F. Noordberger
BU/BSP

Telefoonnummer +31611079097
Noordbergerf@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 OKT. 2022

Kenmerk
1850721/1906330

Uw kenmerk

Betreft: Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over de Ambitiebepaling Provinciale Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (PKCI).

In 2019 is het Nationale Klimaatakkoord vastgesteld. Hierin is afgesproken dat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat een strategie uitwerkt, waarmee de Rijksinfrastructuurprojecten klimaatneutraal en circulair zijn in 2030. Ook is afgesproken dat het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en regionale overheden afspraken maken over het bundelen van hun inkoopkracht, om in 2030 zo veel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken.

Om invulling te geven aan deze afspraken heeft de interprovinciale Bestuurlijke Advies Commissie Mobiliteit (BAC) op 29 september 2022 ingestemd met de Ambitiebepaling PKCI.

Redenen om een gezamenlijke ambitiebepaling voor alle provincies te willen hebben, zijn:

Versterkte samenwerking tussen provincies
Met de gezamenlijke ambitiebepaling om in 2030 zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken worden de individuele doelstellingen van de provincies ondersteund en waar mogelijk versneld. Er wordt daarmee ingezet op een versterkte samenwerking waardoor meer kan worden bereikt op het gebied van duurzaamheid. Zoals het vertalen van landelijke Roadmaps naar provinciaal perspectief, ontwikkeling van interprovinciaal inkoopbeleid, implementatie van (innovatieve) maatregelen, gezamenlijke monitoring,

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

kennisuitwisseling, etc. De provincies onderschrijven hiermee het belang om als publieke opdrachtgevers samen te werken en gezamenlijk werkwijzen te ontwikkelen. Zo geven we een krachtig en stimulerend signaal af aan de markt, medeoverheden en aan eigen provinciale organisaties.

Aansluiting convenant SEB en Samenwerkingsagenda KCI
In de afgelopen periode is de samenwerking met andere overheden op dit onderwerp in een stroomversnelling gekomen: door het Rijk is een concept convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) voorgelegd aan medeoverheden (en marktpartijen) met een concept samenwerkingsagenda KCI. De voorliggende Ambitiebepaling PKCI komt hiermee inhoudelijk overeen en is een goede invulling van de afspraken die in de concepten voor het convenant en samenwerkingsagenda aan provincies worden voorgesteld.

Beoogd effect
De Ambitiebepaling PKCI formuleert het doel van de gezamenlijke provincies, die zich in IPO verband hebben georganiseerd. Dit is tevens ondersteunend en biedt kansen voor versnelling van de ambities van de individuele provincies. De inzet is daarmee ook te komen tot een versterkte samenwerking. De voortgang ten aanzien van de ambities wordt structureel gemonitord met behulp van het klimaatdashboard Duurzaam GWW.

Met het onderschrijven van de gezamenlijk ambitie zal enerzijds sprake zijn van efficiency en kostenbesparing op gebied van onder andere gezamenlijke inkoop. Anderzijds zijn er met name financiële middelen benodigd om de Ambitiebepaling PKCI uit te voeren. Enkele onderzoeksbureaus hebben een inschatting gemaakt van de financiële gevolgen en komen door diverse onzekerheden tot zeer verschillende inschattingen van 0,1 procent tot 20 procent meerkosten. Waarbij de term "zoveel mogelijk" klimaatneutraal ook bewegingsruimte geeft. Het percentage meerkosten hangt immers in grote mate af van wat provincies precies gaan doen tot 2030. Daarnaast stelt de Ambitiebepaling PKCI dat de eigen provinciale doelstellingen en financiële kaders leidend zijn.

Door deze Ambitiebepaling PKCI samen met andere provincies aan te gaan, kunnen we gezamenlijk onze inkoopkracht gebruiken om met het Rijk en andere overheden zoveel mogelijk klimaatneutraal en circulair te werken in 2030. Waarmee we een bijdrage leveren aan het verder verduurzamen van Nederland.

Wij zullen u ook in de toekomst op de hoogte blijven houden van de ontwikkelingen bij het klimaatneutraal en circulair werken binnen de provinciale infrastructuur.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10605
Extern Zaak ID	1698868
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	11.a
Titel	Luchtvaart (Schiphol) / MRA: Connectiviteit MRA in kaart (Schiphol) (C-agenda M&B -trekkende commissie- en EFB 31-10-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/RE&E

Bijlagen
Rapportage Connectiviteit in kaart
Brief aan PS over connectiviteitsbehoefte Metropoolregio Amsterdam.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	3 oktober 2022
Economie Financiën en Bestuur	31 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2022

Toelichting

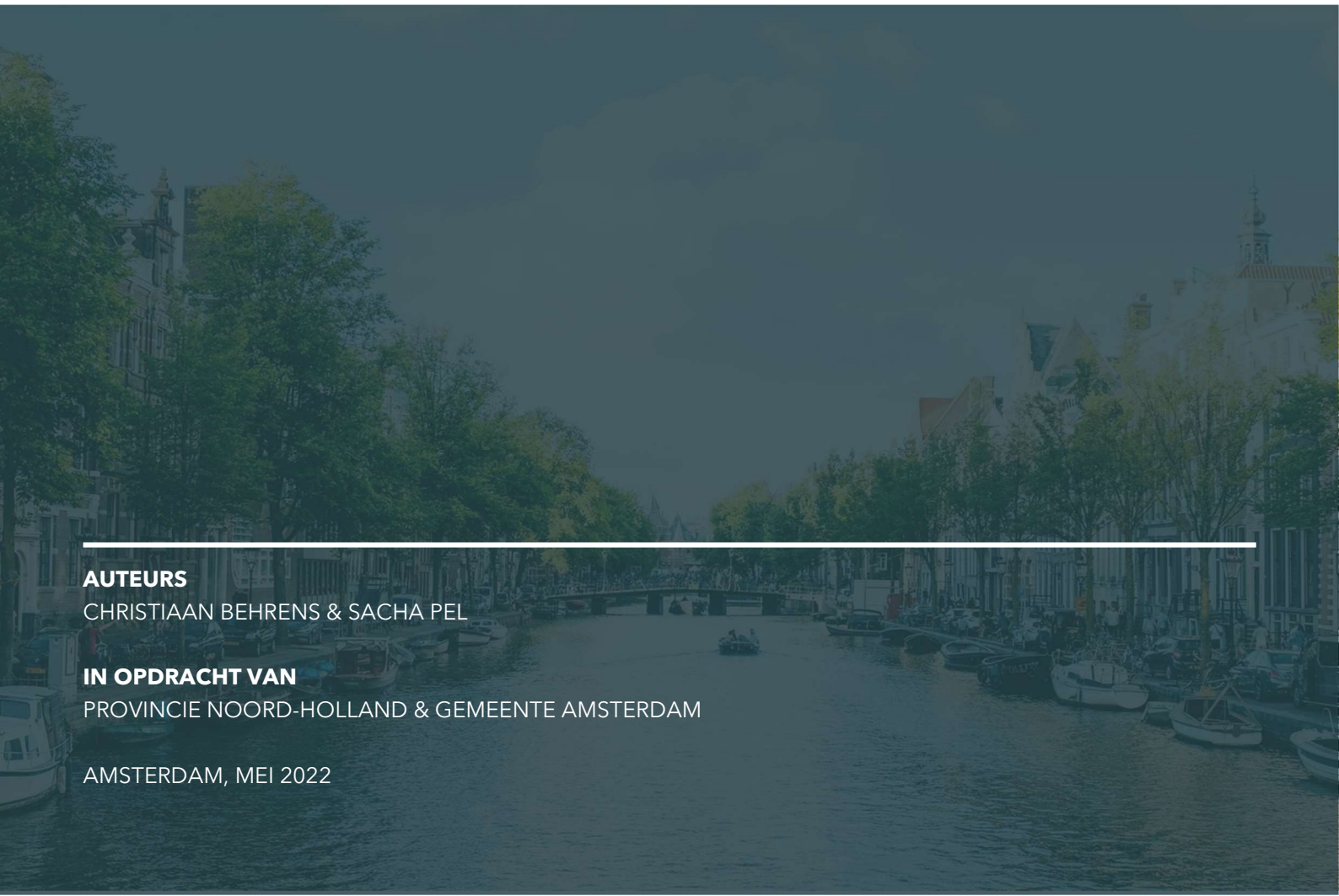
De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben de internationale connectiviteitsbehoefte van de Metropoolregio per trein en vliegtuig in kaart laten brengen en laten analyseren in hoeverre het aansluit bij het aanbod.

CONNECTIVITEIT IN KAART

ZAKELIJKE INTERNATIONALE CONNECTIVITEIT PER TREIN EN VLIEGTUIG VANUIT DE METROPOOLREGIO AMSTERDAM

RAPPORT

seo • economisch onderzoek



AUTEURS
CHRISTIAAN BEHRENS & SACHA PEL

IN OPDRACHT VAN
PROVINCIE NOORD-HOLLAND & GEMEENTE AMSTERDAM

AMSTERDAM, MEI 2022

Samenvatting

Deze studie kijkt op verschillende manieren naar het belang van de vraag naar en het aanbod van internationale zakelijke connectiviteit in de Metropoolregio Amsterdam. In de periode 2009-2019 is dit aanbod sterk toegenomen. Verreweg het grootste aandeel van zakelijke reizen vindt plaats binnen Europa, het spoor speelt daarbij een belangrijke rol. Bestemmingen zonder een directe verbinding met de Metropoolregio zijn relatief kleine markten waardoor de impact van eventuele onderbediening beperkt lijkt.

Aanleiding, vraagstelling en aanpak

De mate waarin zakelijke reizigers internationale bestemmingen vanuit de Metropoolregio kunnen bereiken heeft een invloed op het vestigingsklimaat en daarmee op de economische activiteit in de regio. In 2011 is door SEO Economisch Onderzoek (hierna: SEO) een analyse gemaakt van de zakelijke connectiviteit in opdracht van de provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam. De provincie en de gemeente hebben SEO verzocht om een update van deze analyse uit te voeren en de analyse uit te breiden naar zakelijke connectiviteit via spoorverbindingen, de gevolgen van COVID-19 en de economische waardering van zakenreizigers van bepaalde tripkenmerken (directe verbinding, spoor vs. vliegen etc.). De leidende onderzoeksvraag hierbij is om het huidige netwerk in vraag en aanbod van zakelijke connectiviteit in kaart te brengen en om vervolgens een eventuele onbalans in dit netwerk (over- of onderbediening van type bestemmingen of specifieke bestemmingen) te signaleren en te duiden.

Aanbod, vraag en missende markten in kaart

Het internationale vervoersaanbod vanuit de Metropoolregio is uit te splitsen naar aanbod van lucht- en treinverbindingen. In 2019 zijn Londen en Brussel de meest bediende bestemmingen binnen Europa. Enkel kijkend naar de luchtverbindingen heeft Londen met meer dan vijftig verbindingen per dag ongeveer vijf keer meer aanbod dan de nummers 2, 3 en 4 (Milaan, Parijs en Dublin). Door ook het aantal treinverbindingen mee te nemen verandert de top 5 en is het verschil tussen Londen en Brussel verwaarloosbaar klein. Bij de intercontinentale bestemmingen kennen New York, Atlanta en Dubai het grootste aanbod. Voor zowel Europese als intercontinentale bestemmingen geldt dat in het aanbod duidelijk hubstrategieën van luchtvaartmaatschappijen zichtbaar zijn. Onder andere Atlanta, Dubai, Detroit en Minneapolis kennen een hoge frequentie en fungeren als aansluitende hubs, terwijl bestemmingen zoals Manchester en Birmingham feederroutes voor Schiphol zijn. Dit aanbod voorziet dus in de vraag van (zakelijke) reizigers met een andere begin- en/of eindbestemming (transferpassagiers). Ten opzichte van andere Europese (hub)luchthavens is het gemiddelde bedieningsniveau op Schiphol relatief sterk gestegen. Uit zowel de analyse van passagiersboekingsdata als de webenquête blijkt dat zo'n driekwart van de zakelijke reizen binnen Europa plaatsvindt. Voor Europese bestemmingen gaat het voor ongeveer de helft om reizen per trein, met name naar Brussel, Antwerpen, Parijs en steden in het Ruhrgebied. Het op bestemmingsniveau vergelijken van het aanbod (frequentie) met de inschatting van de zakelijke vraag toont dat er relatief weinig bestemmingen zijn waar er sprake is van een duidelijke onder- of overbediening.

Vergelijking met eerdere studie & additionele inzichten uit zakelijke reizigersenquête

Figuur S.1 geeft uitgesplitst naar aanbod, vraag en missende markten een vergelijking met de eerdere studie. Opvallend is dat de kenmerken van de geaggregeerde vraag – mate van concentratie op bestemmingen en belang voor verschillende sectoren – redelijk constant zijn over deze periode, wel blijkt uit de enquête dat het gemiddeld

aantal reizen met één reis is toegenomen. Aan de aanbodzijde is er wel duidelijk een verschuiving. Het aanbod in het aantal bestemmingen is toegenomen, waardoor het aantal en het belang van potentieel substantiële missende markten is afgenomen. Tot slot laat Figuur S.1 ook enkele opvallende resultaten zien uit de webenquête onder circa 1.000 respondenten. Hieruit blijkt onder andere ook het belang van spoor voor zakelijke connectiviteit.

Figuur S.1 Samenvatting van de vergelijking tussen eerdere en huidige studie

AANBOD (VERGELIJKING 2009 & 2019)	
Aantal bestemmingen	90 nieuwe directe bestemmingen vanaf Schiphol in periode 2009-2019 220 bestemmingen zowel in 2009 als 2019 aangeboden en 30 bestemmingen niet langer aangeboden in 2019 Voor de 30 bestemmingen gaat het vooral om bestemmingen in Zuid-Europa, Noord-Afrika en het Midden-Oosten
Gemiddelde frequentieratio	Het bedieningsniveau op Schiphol is ten opzichte van andere vergelijkbare Europese luchthavens in de periode 2009-2019 sterk toegenomen Voor zowel de Europese als intercontinentale bestemmingen is de gemiddelde frequentieratio verdrievoudigd
Meest bediende bestemmingen	Londen en New York zijn zowel in 2009 als in 2019 de meest bediende bestemmingen voor respectievelijk Europa en intercontinentale verbindingen Aanbod zakelijke connectiviteit per spoor naar steden zoals Brussel, Frankfurt en Parijs is groot (analyse 2019)
VRAAG (VERGELIJKING 2009 & 2019)	
Concentratie per bestemming (MIDT)	Vanuit de Metropoolregio wordt naar meer dan 2.000 zakelijke bestemmingen gereisd, direct of indirect De verdeling van de zakelijke passagiers over de bestemmingen is scheef, in 2009 reist 80 procent van de zakelijke reizigers naar de top 100 bestemmingen, in 2019 is dit beeld met 77 procent nagenoeg gelijk
Concentratie Europa (enquête)	De eerdere studie rapporteert een gemiddeld aantal retourreizen van 6,1 per persoon en 70 procent binnen Europa, in de huidige studie is dit aantal toegenomen naar 7,1 per persoon en 75 procent binnen Europa De top 5 aan bestemmingen had een aandeel van 25 procent en heeft nu een aandeel van 33 procent, het verschil is te verklaren door ook reizen per spoor uit te vragen
Economische sectoren (enquête)	De eerdere studie rapporteert reizigers werkend in de sectoren ICT, zakelijke dienstverlening & financiële dienstverlening als grootste groep, in de huidige studie zijn dit: zorg (inclusief life sciences & health), financiële diensten & vervoer en opslag Algemeen beeld dat verdeling over sectoren niet wezenlijk is veranderd in 10 jaar, zorg is mogelijke uitzondering
MISSENDE MARKTEN (VERGELIJKING 2009 & 2019)	
Verandering missende markten	Van de tien belangrijkste missende markten in 2009 worden er in 2019 acht rechtstreeks bediend, enkel Sydney en Phoenix zijn nog niet met een directe vlucht te bereiken
Top vijf belangrijkste missende markten 2009 vs. 2019	2009: Miami, Gdańsk, Las Vegas, Krakau, Rio & Buenos Aires 2019: Sydney, Melbourne, Riyad, Ho Chi Minh City & Perth Potentiële vraag op overgebleven missende markten lijkt beperkt en markten worden via indirecte vluchten bediend
ADDITIONELE INZICHTEN ENQUETE 2022	
Intermodale zakelijke connectiviteit en reizen na COVID-19 (enquête)	50 procent van de zakelijke reizen die respondenten in 2019 binnen Europa hebben gemaakt betreft treinreizen, vooral Brussel, Antwerpen, Parijs en het gehele Ruhrgebied zijn bestemmingen met een hoog aandeel trein Merendeel respondenten verwacht minder zakelijke reizen te maken na COVID-19, maar een grote groep verwacht meer intercontinentaal te reizen, in totaal leidt dit tot een verwachte stijging in het aantal reizen van circa 3 procent
Waardering tripkenmerken zakelijke reizigers (enquête)	Additionele betalingsbereidheid van € 48 voor een zakelijke reis per spoor Reistijdwaardering van € 61 tot € 133 per uur Betalingsbereidheid directe verbinding van minimaal € 55 (Europa) en tussen € 216 en € 342 (intercontinentaal) Betalingsbereidheid voor loyaliteitsvoordelen beperkt, maar groter voor intercontinentale reizen

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Inhoudsopgave

Samenvatting i

1 Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Onderzoeksvragen & -aanpak 1

1.3 Bestaande inzichten uit literatuur en economische theorie 2

1.4 Leeswijzer 5

2 Aanbod in kaart 6

2.1 Data & methode 6

2.2 Bedieningsniveau Metropoolregio korte-afstandsmarkten 7

2.3 Bedieningsniveau Metropoolregio langeafstandsmarkten 10

3 Vraag in kaart 12

3.1 Aantal passagiers vanuit de Metropoolregio 12

3.2 Verbondenheid als proxy voor vraag connectiviteit 15

4 Zakelijk internationaal reisgedrag in kaart 18

4.1 Enquête 18

4.2 Kenmerken van de zakelijke reizen en reizigers 21

4.3 Betalingsbereidheid spoor, directe verbinding & loyaliteit 30

5 Aansluiting vraag en aanbod 32

5.1 Missende markten 32

5.2 Kwadrant Europa 34

5.3 Kwadrant intercontinentaal 36

6 Conclusie 37

Referenties 41

Bijlage A Literatuuroverzicht connectiviteit 44

Bijlage B Econometrisch model 45

Bijlage C Vragenlijst 47

Bijlage D Sectoren en bestemmingen 52

Bijlage E Verschil score vraag en aanbod 53

1 Inleiding

Zakelijke reizigers vanuit de Metropoolregio Amsterdam maken gebruik van het vliegtuig of de trein om internationale bestemmingen te bezoeken. Connectiviteit brengt (economische) voordelen voor de regio met zich mee. Dit onderzoek analyseert in hoeverre vraag naar en aanbod van zakelijke connectiviteit op elkaar aansluiten.

1.1 Aanleiding

Verbindingen met andere delen van de wereld hebben een economische impact op de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Internationale connectiviteit vormt een onderdeel van een gunstig vestigingsklimaat voor organisaties en kan daarmee een positieve bijdrage leveren aan de brede maatschappelijke welvaart in de regio. Connectiviteit is uiteindelijk een uitkomst op de markt van de vraag naar (internationale) verbindingen en het aanbod van zulke verbindingen via bijvoorbeeld lucht, weg of spoor. Deze uitkomst is niet enkel te meten in het aantal verbindingen, maar ook in de kwaliteit van de verbindingen zoals de frequentie, vertrek- en aankomsttijden, en of een overstap nodig is. De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben SEO Economisch Onderzoek (hierna: SEO) gevraagd om de connectiviteitsbehoefte van de Metropoolregio in kaart te brengen, te analyseren in hoeverre het huidige aanbod aansluit bij de connectiviteitsbehoefte en ontwikkelingen over de tijd te signaleren.

1.2 Onderzoeksvragen & -aanpak

Voor dit onderzoek hebben de provincie en de gemeente een zestal onderzoeksvragen geformuleerd. Deze vragen zijn weergegeven in Box 1.1. De kern van het huidige rapport draait om de eerste vijf onderzoeksvragen. De inzichten en resultaten zijn vervolgens bruikbaar in een bredere beleidsdiscussie over de rol van overheden in de markt voor connectiviteit. De onderzoeksvragen zijn beschrijvend van aard, maar hebben ook elk een duidelijke economische (waarderings)component.

Box 1.1 Het economische belang is een belangrijk thema in de zes onderzoeksvragen

1. Hoe zit het netwerk anno 2019 in elkaar en welk netwerk van bestemmingen (alle modaliteiten meegenomen) op Schiphol is belangrijk voor de economie van de MRA?
2. Is er onderscheid/gradatie te maken naar type reizigers in de economische toegevoegde waarde voor de MRA?
3. Voor welke bedrijven en (maatschappelijke) sectoren zijn deze verbindingen van cruciaal belang?
4. Welke (toegevoegde) verbindingen leveren meer op voor de regionale economie dan andere?
5. Welke mogelijke weggevallen verbindingen leiden tot een economisch verlies, en is daar een gradatie in aan te brengen?
6. Wat zijn de mogelijkheden voor de overheden (in de MRA) om het bestemmingennetwerk beter aan te sluiten op de internationale connectiviteitsbehoefte, bijvoorbeeld via slotallocatie en het openen van spoorverbindingen?

In de uitwerking van het onderzoek maken we gebruik van bestaande studies en data-analyse. Een integrale economische waardering van de connectiviteit – als geheel, per bestemming of per type reiziger – valt buiten de reikwijdte van het onderzoek. De methode van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse geeft een mogelijk raamwerk om deze integrale economische waardering te becijferen. De inzichten over het belang en economische

waardering van connectiviteit die bekend zijn uit de wetenschappelijke literatuur zijn uiteraard onderdeel van dit onderzoek. Ook de verschillende data-analyses in het onderzoek bieden aanknopingspunten om het belang en de economische waardering te duiden en af te wegen.

De vraag naar en het aanbod van connectiviteit verschilt afhankelijk van het reismotief. Dit onderzoek kijkt enkel naar de vraag naar en het aanbod van connectiviteit voor de zakelijke markt. Deze focus past bij de onderzoeksvragen die gaan over het (economische) belang voor bedrijven en de regionale economie in de Metropoolregio. Daarnaast is voor het onderzoek gekozen om de vraag naar en het aanbod van connectiviteit in 2019 als uitgangspunt te nemen. De jaren 2020 en 2021 zijn minder representatief als gevolg van COVID-19.

In 2011 heeft SEO eerder onderzoek gedaan naar het belang van het Schipholnetwerk voor zakenreizigers en economische clusters in de Metropoolregio. Deze studie is gepubliceerd als Zuidberg & Burghouwt (2011). De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben gevraagd om het huidige onderzoek te laten aansluiten bij de analyses uit het onderzoek van 2011. Deze werkwijze maakt een vergelijking in de tijd deels mogelijk. In tien jaar is het connectiviteitslandschap veranderd waardoor een één-op-één heruitvoering van het 2011-onderzoek niet haalbaar en relevant is. Belangrijke aspecten zijn hierbij onder andere de toegenomen aandacht en mogelijkheden voor reizen per trein, meer aandacht voor duurzaamheidsvraagstukken en de (structurele) impact van COVID-19. De studie van Zuidberg & Burghouwt (2011) hanteren we daarom als blauwdruk. We vergelijken daar waar mogelijk en relevant de inzichten en geven een interpretatie bij eventuele opmerkelijke verschillen en/of overeenkomsten.

De aanpak van het onderzoek bestaat uit drie delen. Het eerste deel omvat deskresearch van relevante eerdere studies naar het belang van connectiviteit voor Nederland en de Metropoolregio in het bijzonder. Hierbij kijken we naar de (theoretische en empirische) relatie tussen connectiviteit en (lokale/regionale) economische prestaties, het waarderen van agglomeratiebaten, het gedrag en kenmerken van zakenreizigers inclusief eventuele verandering als gevolg van COVID-19 en de rol van internationale treinverbindingen. Het tweede deel is gericht op het in kaart brengen van aanbod en vraag op basis van bestaande secundaire databronnen, zoals wereldwijde boekingsdata van passagiers, het aanbod van vluchten vanaf Schiphol naar bestemmingen wereldwijd en de mate waarin Amsterdam op het terrein van zakelijke diensterverlening is vervlochten met andere wereldwijde (stedelijke) regio's. Het derde deel richt zich op de resultaten van een voor dit onderzoek uitgevoerde enquête onder zo'n duizend zakelijke Nederlandstalige reizigers in en rondom de Metropoolregio.

De uitkomsten van deze drie onderdelen gebruiken we vervolgens om de onderzoeksvragen te beantwoorden. De belangrijkste stap daarbij is om een inschatting te maken waar de vraag naar en het aanbod van connectiviteit – op bestemmingsniveau vanuit de Metropoolregio – niet op elkaar lijken aan te sluiten. Het kan daarbij gaan om ogenschijnlijk meer vraag dan aanbod of vice versa.

1.3 Bestaande inzichten uit literatuur en economische theorie

Wisselwerking connectiviteit en economie: theorie en empirie

De economische waarde van connectiviteit is te baseren op twee samenhangende pijlers. Ten eerste is connectiviteit een (rand)voorwaarde om vraag en aanbod efficiënt op elkaar te laten aansluiten. In algemene zin geldt dat hoe beter de connectiviteit, des te lager de transactiekosten zijn en hoe minder deze een belemmering vormen voor (internationale) handel. De gegeneraliseerde transportkosten zijn een onderdeel van de transactiekosten. Connectiviteit en bereikbaarheid maken het mogelijk dat de productie van het aanbod niet op dezelfde locatie hoeft plaats te vinden als de consumptie. Vanuit economisch perspectief maakt dit het gemakkelijker om te specialiseren en daarmee gebruik te maken van eventuele comparatieve voordelen die verschillen over ruimte (Fuijta & Thisse, 2002). Dit leidt tot een efficiëntere verdeling van schaarse middelen over de ruimte. De tweede pijler is gericht op het aantrekkelijker zijn van één locatie in vergelijking met andere locaties en om op deze wijze meer bedrijvigheid

(economische activiteiten) aan deze regio te binden. Het gaat hier niet noodzakelijkerwijs om een efficiëntere verdeling van de schaarse middelen in beide locaties, maar om een herverdeling tussen verschillende locaties.

De twee pijlers raken ook aan het belang en de ontwikkeling van het vestigingsklimaat. Het vestigingsklimaat beschrijft de mate waarin het voor economische bedrijvigheid aantrekkelijk is om zich op een bepaalde locatie te vestigen. ESPON (2018) geeft een opsomming van factoren die een rol spelen bij een aantrekkelijk vestigingsklimaat om (buitenlandse) investeringen aan te trekken:

- aanwezigheid van sterk ontwikkelde (industriële) clusters;
- voldoende aanbod van hoogopgeleid personeel;
- (regionale) bereikbaarheid en connectiviteit om transportkosten te verlagen;
- hoog innovatieniveau;
- hoog niveau van buitenlandse investeringen;
- omvangrijke eigen markt (bevolking en bevolkingsdichtheid);
- niet te dicht bij nationale grenzen;
- relatief weinig dominante bedrijven in de markt.

De opsomming laat zien dat er vele factoren zijn en dat connectiviteit daar één van is. CE Delft (2019) plaatst daarbij de additionele kanttekening, mede op basis van de ESPON (2018) studie, dat connectiviteit van een regio meeweegt maar dat de mate waarin niet duidelijk en mogelijk beperkt is.

Een fundamenteler probleem bij het analyseren van de rol van factoren die het vestigingsklimaat beïnvloeden is dat de richting van de beïnvloeding niet of moeilijk vast te stellen is. Met andere woorden, is er sprake van een hoog niveau van innovatie waardoor de regio aantrekkelijk wordt, of is de regio aantrekkelijk waardoor er meer innovatie plaatsvindt? Deze mogelijke omgekeerde causaliteit geldt ook voor connectiviteit. Het is hierdoor lastig om een toename van economische activiteiten causaal toe te wijzen aan een verbetering van de connectiviteit aangezien de verbeterde connectiviteit ook een resultaat kan zijn van de extra economische activiteiten.

Er zijn de laatste jaren steeds meer (overzichts)studies verschenen die met behulp van econometrische technieken deze causale relatie onderzoeken, zie, onder andere, Bilotkach (2015); Zhang & Graham, (2020) en Lenaerts et al., (2021). Geen van deze studies is specifiek gericht op de Nederlandse situatie. De econometrische technieken zijn in grote mate afhankelijk van lokale (natuurlijke) experimenten waardoor het onduidelijk is in hoeverre de resultaten naar de Nederlandse situatie te extrapoleren zijn. Bijlage A geeft een korte samenvatting van een zestal relevante studies. Een overkoepelende bevinding uit deze studies is dat met name het aanbieden van een variatie en hoeveelheid aan bestemmingen bijdraagt (Bilotkach, 2015; Alderighi & Gaggero, 2017 en Albate & Fageda, 2016), vooral als het om directe verbindingen gaat (Bernardo & Fageda, 2019), aan het economische en/of zakelijke belang in een regio. In de op Europa gerichte studies wordt met name door netwerkluchtvaartmaatschappijen hier invulling aan gegeven.

Een recente studie van Dong et al. (2020) laat zien dat dezelfde typen effecten ook mogelijk zijn door connectiviteit aan te bieden via hogesnelheidstreinen. Dong et al. (2020) analyseren of er meer interactie komt tussen onderzoeksgroepen in stedelijke gebieden in China op het moment dat ze verbonden zijn in het HSR-netwerk. Ze concluderen dat de productiviteit van universitair onderzoek stijgt met zo'n tien tot veertien procent nadat twee stedelijke gebieden via een hogesnelheidsspoor met elkaar verbonden zijn.

Agglomeratie-effecten

Vanuit economische theorie zijn er verschillende verklaringen waarom gebieden met een hogere (economische) dichtheid economische voordelen hebben ten opzichte van gebieden die een lagere concentratie aan economische activiteiten kennen. De verklaringen omvatten onder meer een meer flexibele en gevarieerde arbeidsmarkt (matching), het voor de eigen productie delen en gebruiken van essentiële maar specialistische voorzieningen, kennis

en producten (input sharing), en het gemakkelijker delen van kennis over sectoren heen (learning / knowledge spillovers).[1]

De hierboven beschreven wisselwerking tussen connectiviteit en economische activiteit kan dus leiden tot een verdichting/concentratie van de economische activiteiten in de Metropoolregio. Hierdoor kunnen agglomeratiebaten ontstaan. Het kenmerk van zulke baten is dat deze een externaliteit vormen: diegenen die deze baten tot stand brengen kunnen deze baten niet zelf volledig verzilveren. Met andere woorden, individuele bedrijven die zich in de Metropoolregio vestigen houden er wel rekening mee dat zij zelf baten hebben van matching, input sharing en knowledge spillovers, maar houden er geen rekening mee dat door hun locatiekeuze deze baten ook toenemen voor andere bedrijven. Vanuit maatschappelijk oogpunt is, *ceteris paribus*, meer concentratie in economische activiteiten mogelijk wenselijk dan vanuit privaat / particulier oogpunt (Fuijta & Thisse, 2002). Er is sprake van een marktinefficiëntie. Als door een toename in connectiviteit er meer economische activiteit ontstaat, kan deze marktinefficientie *ceteris paribus* worden verkleind.

In eerdere analyses van de maatschappelijke kosten en baten (MKBA) van luchtvaart, en van Schiphol in het bijzonder, worden deze agglomeratie-effecten kwantitatief geschat.[2] In de recente werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's (Lieshout et al., 2021) wordt de impact van agglomeratie-effecten ook besproken. Binnen het MKBA-raamwerk vallen agglomeratie-effecten onder de indirecte economische effecten. Bij indirecte economische effecten is het risico relatief groot op het dubbeltellen van effecten – effecten die bijvoorbeeld al in de ticketprijs voor gebruikers zitten verwerkt – of het interpreteren van een ruimtelijke herverdeling van baten als een toename in baten. In de werkwijzer wordt daarom geadviseerd om deze effecten eerst kwalitatief nauwkeurig te onderbouwen. Daarnaast wordt een gangbare bandbreedte van agglomeratie-effecten aangegeven van tussen de nul en dertig procent van de directe baten voor gebruikers en producenten.

Zakelijke connectiviteit en zakelijk reisgedrag

Zuidberg & Burghouwt (2011) kijken specifiek naar het zakelijke segment van vraag naar en aanbod van connectiviteit in de Metropoolregio. De door de onderzoekers uitgezette vragenlijst onder circa 700 zakelijke reizigers geeft inzicht in het daadwerkelijke reisgedrag, maar niet in de onderliggende motivatie of economische waardering van de kenmerken van het aanbod. Naast de ranking van meest bereisde bestemmingen concluderen Zuidberg & Burghouwt (2011) dat de belangrijkste economische clusters die gebruik maken van het zakelijke connectiviteitsaanbod ICT, zakelijke dienstverlening en financiële dienstverlening zijn. Bij het in kaart brengen van het maatschappelijke belang van het Schipholnetwerk voor Nederland, maken Lieshout & Boonekamp (2019) ook onderscheid naar het type reiziger dat gemiddeld op een bestemming vliegt. Uit een doorrekening van de totale welvaartsbijdrage per bestemming volgt dat *ceteris paribus* geldt dat hoe meer zakenreizigers vanuit Nederland gemiddeld op zo'n bestemming vliegen hoe groter de bijdrage van het aanbieden van zo'n vlucht is op de economie en welvaart in Nederland. De hogere reistijdwaardering, directe versus (in)directe vluchten, het aantal vertrekmomenten per week (afnemende meeropbrengsten) en agglomeratiebaten spelen hierbij een belangrijke rol.

Het KiM heeft recent twee onderzoeken gepubliceerd waarin zakelijke reizen nader zijn geanalyseerd en in breder perspectief zijn geplaatst. KiM (2021a) analyseert op welke wijze er naar netwerkkwaliteit op Schiphol gekeken kan worden. Eén van die manieren betreft een puur zakelijk perspectief waarbij de focus volgens de onderzoekers vooral dient te liggen op de hoogfrequente bediening van wereldsteden via een hub-and-spoke systeem. De onderliggende aanname hierbij is dat de zakenreiziger een snelle en directe verbinding belangrijk vindt en dat de hoogte van de ticketprijs er minder toe doet. De aanname wordt verder niet kwantitatief uitgewerkt en de onderbouwing volgt uit een enkele literatuurverwijzing. KiM (2021a) benoemt verder dat de mogelijkheden voor

1 Zie, onder andere, Fujita & Thisse (2002), Duranton & Puga (2003) en de recente notitie van het KiM (2021) voor een uitgebreidere discussie over de verklaringen voor agglomeratie-effecten.

2 Lieshout et al. (2015) en Lieshout et al. (2019) zijn hiervan twee voorbeelden.

overheden om te sturen op hoe luchtvaartmaatschappijen schaarse capaciteit inzetten beperkt zijn, onder andere als gevolg van geldende internationale slotregulering.

KiM (2021b) gaat dieper in op de motivatie en het gedrag van zakelijke reizigers, ook na COVID-19. De onderzoekers baseren zich op secundaire databronnen en bestaande studies. Vanwege COVID-19 beschouwen de onderzoekers het minder opportuun om een enquête uit te zetten. Eén van de belangrijkste gebruikte bronnen is het Continu Zakenreis Onderzoek (CZO) uit 2019, uit deze enquête blijkt onder andere dat het reismotief van de zakelijke reiziger divers is. Respondenten noemen onder andere vergaderen, congres/seminar, onderzoek/onderwijs, klantenbezoek, bezoek hoofdkantoor, marketing/sales of bezoek aan leverancier als reismotief. Ook biedt KiM (2021b) een inzicht over het verwachte structurele effect van COVID-19 op de vraag naar zakenreizen, zoals uitgevraagd onder zakenreizigers in april 2021 in het Mobiliteitspanel Nederland. De onderzoekers becijferen op basis van de antwoorden van de respondenten een daling van 4,6 procent in het aantal zakelijke vliegreizen als eenmalige schok.

1.4 Leeswijzer

Het rapport is als volgt ingedeeld. Hoofdstuk 2 brengt het aanbod van connectiviteit in kaart op basis van de *Official Airline Guide* (OAG), deze databron bevat informatie over het aantal vluchten vanaf Schiphol in 2019 naar alle bestemmingen. We vullen deze data aan met het spoorboek van internationale treinverbindingen in Europa. Uit deze gecombineerde data volgt het bedieningsniveau, uitgesplitst naar korte- en langeafstandsmarkten. Hoofdstuk 3 analyseert de (gerealiseerde) vraag naar connectiviteit. Hiervoor zijn in dit hoofdstuk twee benaderingen uitgewerkt. De eerste is gebaseerd op passagiersboekingsdata en aannames over het aandeel zakelijk verkeer. De tweede is gebaseerd op de mate van stedelijke connectiviteit en/of verbondenheid tussen de Metropoolregio en andere stedelijke regio's in de wereld. Hoofdstuk 4 beschrijft de opzet van de enquête, laat de resultaten zien en geeft een econometrische schatting van de economische waardering van zakelijke passagiers voor verschillende kenmerken van hun reis. Hoofdstuk 5 koppelt de inzichten uit de voorgaande hoofdstukken aan elkaar en brengt op die manier in kaart op welke bestemmingen vraag en aanbod mogelijk niet in balans zijn. In hoofdstuk 6 volgen de conclusies in de vorm van antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen.

2 Aanbod in kaart

Het internationale vervoersaanbod vanuit de Metropoolregio is weer te geven in het aantal vluchten/treinritten of capaciteit aan zitplaatsen naar de verschillende bestemmingen. Londen en Brussel zijn in absolute zin de meest bediende Europese bestemmingen in 2019, voor intercontinentale bestemmingen zijn dit New York en Dubai. Het relatieve vervoersaanbod vanaf Schiphol ten opzichte van andere Europese luchthavens is sterk toegenomen sinds 2010.

2.1 Data & methode

De eerste bouwsteen van het in kaart brengen van zakelijke connectiviteit van de Metropoolregio is het identificeren van het aanbod. Het aanbod bestaat uit vluchten vanaf Schiphol en internationale treinverbindingen vanuit Amsterdam (Amsterdam Centraal of Schiphol Airport). We maken hierbij een onderscheid naar zakelijke bestemmingen op korte en lange afstand van de Metropoolregio. De definitie van Eurocontrol volgend, hanteren we 4.000 kilometer *Greater Circle Distance* als de grens tussen deze twee markten. Grofweg komt dit neer op het verschil tussen Europese en intercontinentale bestemmingen, hoewel verschillende bestemmingen in met name Noord-Afrika en het Midden-Oosten ook binnen 4.000 kilometer van de Metropoolregio liggen. Naast het onderscheid op afstand maken we ook onderscheid naar de vervoerswijze, namelijk naar internationale treinverbindingen of luchtvaart.

Voor het aanbod van vluchten vormen de data van de *Official Airline Guide* (OAG) de belangrijkste informatiebron. Deze data bevatten informatie over het aantal vluchten, de stoelcapaciteit en vertrektijden van alle directe verbindingen die vanaf Amsterdam Schiphol zijn aangeboden. Ten opzichte van Zuidberg & Burghouwt (2011) kijken we niet naar één enkele (representatieve) week in 2019, maar naar de totale frequentie gedurende het jaar. Hierdoor zijn de resultaten niet afhankelijk van een eventuele spreiding over het jaar. Voor de stoelcapaciteit is een inschatting van OAG beschikbaar over de verdeling naar stoelklasse. Hierbij geldt een onderscheid naar business en economy class. Voor het aanbod van internationale treinverbindingen vormen de data van de *European Rail Timetable* (Thomas Cook, 2019) de informatiebron. Dit Europese spoorboek bevat informatie over de wekelijkse gemiddelde frequentie voor de winter- en zomerdienstregeling. Op basis van verschillende openbare bronnen over treinsamenstellingen, onder andere de websites van Thalys en Eurostar, is er een inschatting gemaakt van het aantal 1ste en 2de klas zitplaatsen per treinverbinding (type).

Bij het inschatten van de capaciteit van beschikbare tickets (zitplaatsen/stoeltjes) is het nodig om extra aannames te maken over de verdeling van de beschikbare capaciteit op een internationale treinverbinding richting specifieke bestemmingen. Voor een vlucht vertrekkend van Amsterdam naar, bijvoorbeeld, Frankfurt geldt dat al de stoelcapaciteit beschikbaar is voor mensen die van Amsterdam naar Frankfurt gaan.[3] Bij de concurrerende treinverbinding zou dit echter tot dubbeltellingen leiden. De ICE-trein die uit Amsterdam vertrekt heeft namelijk niet enkel Frankfurt als bestemming, maar bedient met dezelfde rit ook reizigers naar Keulen en andere steden in het Ruhrgebied. Om de capaciteit van de verbinding toe te wijzen aan de verschillende bestemmingen hanteren we de verdeling zoals weergegeven in Tabel 2.1.

[3] Van die groep mensen is Frankfurt ook de eindbestemming, en een ander deel is zogenoemd een transferpassagier en stapt op Frankfurt over op een vlucht naar een andere bestemming.

Tabel 2.1 Aannames over capaciteitsverdeling zitplaatsen voor elke verbinding per bestemming zijn noodzakelijk

Verbinding	Bestemming	Aanname aandeel (in %)
ICE	Bazel	10
	Frankfurt	40
	Overig (waaronder Keulen & Düsseldorf)	50
Eurostar	Londen	90
	Brussel	10
Thalys	Parijs	40
	Brussel	40
	Overig (waaronder Antwerpen)	20
IC Berlijn	Berlijn	50
	Hannover	10
	Overig (binnenland + Osnabrück/Hamburg)	40
IC Brussel	Brussel	60
	Overig (binnenland + Antwerpen)	40

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

2.2 Bedieningsniveau Metropoolregio korte-afstandsmarkten

Tabel 2.2 laat zien welke bestemmingen binnen Europa vanuit de Metropoolregio in absolute aantallen het meest bediend worden in 2019. Kijkend naar enkel bestemmingen vanaf de luchthaven Schiphol is Londen (alle luchthavens) de bestemming met verreweg het meeste aanbod van vluchten. Het gaat om bijna 20.000 verbindingen per jaar, oftewel bijna 55 verbindingen per dag. Dit is ongeveer vijf keer zoveel als de groep bestemmingen die daarna het meest wordt bediend, waaronder Milaan, Parijs, Dublin en Kopenhagen. Het hubnetwerk van KLM met een focus op de Britse markt valt ook op. Zuidberg & Burghouwt (2011) benoemen ook dit hubnetwerk als een mogelijke oorzaak van het relatief hoge bedieningsniveau van Britse bestemmingen.

Het aanbod in frequentie maakt geen onderscheid naar het type reizigers en de eindbestemming van de reizigers. Een deel van het aanbod vanaf Schiphol naar andere (hub)luchthavens bedient zogenoemde transferpassagiers. Voor het hubnetwerk van KLM op de Britse markt betekent dit dat men vanuit Groot-Brittannië naar Schiphol reist en overstapt naar een andere bestemming. Een deel van het aanbod naar andere hubs bedient ook zulke transferpassagiers, maar dan reizigers uit Amsterdam die op bijvoorbeeld Frankfurt overstappen. De mate waarin het aanbod bestemmings- of transferverkeer bedient hangt af van onder andere de luchtvaartmaatschappij, het type reiziger en moment van de dag. Over het algemeen wordt aangenomen dat zakelijke reizigers meer bereid zijn te betalen voor een snellere en directe verbinding waardoor de verwachting is dat het aandeel zakelijke reizigers met een indirecte (dus met een overstap op een andere luchthaven) vlucht vanaf Schiphol terwijl een directe verbinding ook beschikbaar is relatief klein zal zijn. De passagiersboekingsdata in Hoofdstuk 3 en de enquête in Hoofdstuk 4 bieden meer inzicht in dit gedrag.

De rangorde van de bestemmingen verandert sterk op het moment dat we het aanbod per spoor meetellen. Londen is nog steeds de meest bediende bestemming, maar wordt nu snel gevolgd door Brussel. Het effect van het spoor (de IC Brussel, Thalys en Eurostar) is hier duidelijk zichtbaar. De top 5 bestemmingen kennen elk een internationale treinverbinding met Amsterdam.

Tabel 2.2 Londen is in 2019 de meest bediende korte-afstandsmarkt gemeten in het aantal verbindingen

Ranking	Luchtvaart Bestemming	Frequentie	Luchtvaart & spoor Bestemming	Frequentie
1	Londen	19.757	Londen	20.251
2	Milaan	4.722	Brussel	18.050
3	Parijs	4.721	Parijs	10.519
4	Dublin	4.583	Frankfurt	8.971
5	Kopenhagen	4.302	Berlijn	7.989
6	Manchester	4.256	Milaan	4.722
7	München	4.239	Dublin	4.583
8	Barcelona	4.207	Düsseldorf	4.309
9	Frankfurt	4.161	Kopenhagen	4.302
10	Zürich	3.772	Manchester	4.256
11	Oslo	3.740	München	4.239
12	Berlijn	3.621	Barcelona	4.207
13	Istanboel	3.620	Hannover	4.074
14	Wenen	3.518	Zürich	3.772
15	Birmingham	3.479	Oslo	3.740

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van onder andere OAG (2019) en Thomas Cook (2019)

De vergelijking op basis van de frequentie houdt geen rekening met de stoelcapaciteit en maakt geen onderscheid naar zakelijk en niet-zakelijk aanbod. De getoonde stoelcapaciteit in Tabel 2.3 betreft het aantal stoelen in business-class (vluchten en trein). Hierdoor vallen enkele bestemmingen waarvoor het aandeel van low-cost carriers relatief groot is buiten de top 15 in vergelijking met Tabel 2.2. Milaan en Dublin zijn hierbij de duidelijkste voorbeelden. De Scandinavische bestemmingen (Kopenhagen, Stockholm en Oslo) staan juist hoger in de lijst. Londen blijft de meest bediende bestemming, maar het verschil met de nummer 2 (nu Parijs) is lager in vergelijking met frequenties. De verklaring is deels de aanwezigheid van low-cost carriers richting Londen en een andere samenstelling van de vloot waarmee de verbindingen worden uitgevoerd (kleinere of grotere vliegtuigen). Een belangrijke kanttekening is dat de samenhang tussen zakelijke reizigers en businessclassstoelen niet één-op-één is. Niet alle zakelijke reizigers – volgens sommige cijfers zelfs het overgrote merendeel, zie Hoofdstuk 3 – reizen businessclass en niet alle business-classreizigers zijn zakenreizigers. Wel is een positieve samenhang te verwachten.

Tabel 2.3 Brussel is in 2019 de meest bediende korte-afstandsmarkt gemeten naar beschikbare (zakelijke) stoel-capaciteit

Ranking	Luchtvaart Bestemming	Stoelcapaciteit	Luchtvaart & spoor Bestemming	Stoelcapaciteit
1	Londen	338.531	Brussel	930.992
2	Parijs	230.576	Parijs	520.476
3	Kopenhagen	112.752	Londen	435.454
4	München	109.792	Frankfurt	225.340
5	Stockholm	96.329	Berlijn	212.240
6	Berlijn	94.304	Kopenhagen	112.752
7	Oslo	94.021	München	109.792
8	Frankfurt	92.584	Stockholm	96.329
9	Madrid	82.986	Oslo	94.021
10	Zürich	78.404	Madrid	82.986
11	Geneve	77.232	Zürich	78.404
12	Manchester	77.140	Geneve	77.232
13	Barcelona	68.272	Manchester	77.140
14	Rome	66.948	Barcelona	68.272
15	Istanboel	65.916	Rome	66.948

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van onder andere OAG (2019) en Thomas Cook (2019)

Door voor het spoor ook naar de stoelcapaciteit te kijken, verandert het beeld zo mogelijk nog sterker in vergelijking met enkel kijken naar frequentie. De stoelcapaciteit van het spoor is per rit vele malen groter dan een vlucht. Brussel staat dan ook duidelijk op de eerste plaats van bediende bestemmingen, en Londen (pas) op de derde plaats.

De absolute aantallen van capaciteit en de ranking van de bestemmingen op basis van deze aantallen geeft nog geen informatie in hoeverre de Metropoolregio zakelijke bestemmingen onder- en overbedient in vergelijking met andere grote(re) luchthavens in Europa. Om dit in kaart te brengen rekenen we, net als in Zuidberg & Burghouwt (2011), de zogenoemde frequentieratio uit. De frequentieratio is gedefinieerd als het aandeel van Schiphol in het totaal aantal aangeboden vluchten vanaf alle in een vooraf vastgestelde set van Europese luchthavens naar een bepaalde bestemming. Een lage (hoge) ratio geeft aan dat Schiphol deze bestemming ten opzichte van de andere Europese luchthavens relatief weinig (veel) bedient. Om de vergelijking met Zuidberg & Burghouwt (2011) zo zuiver mogelijk te maken, hanteren we dezelfde set aan luchthavens en kijken we naar dezelfde bestemmingen.[4] De set luchthavens bestaat uit Londen Heathrow, Parijs Charles de Gaulle, Frankfurt, München, Zürich, Brussel, Düsseldorf en Kopenhagen. Tabel 2.4 laat de resultaten zien.

Tabel 2.4 Schiphol bedient relatief zeer sterk de Britse markt

Bestemming	Frequentieratio	Bestemming	Frequentieratio
Hamburg	0,119	Barcelona	0,296
Berlijn	0,129	Göteborg	0,296
Moskou	0,171	Nice	0,307
Boedapest	0,204	Kopenhagen	0,310
Madrid	0,206	Bazel	0,321
Lyon	0,207	Malaga	0,330
Wenen	0,214	Alicante	0,335
München	0,224	**GEMIDDELD**	**0,372**
Athene	0,228	Dublin	0,384
Warschau	0,232	Billund	0,393
Zürich	0,241	Manchester	0,393
Istanboel	0,249	Oslo	0,398
Stuttgart	0,268	Birmingham	0,402
Milaan	0,269	Londen	0,440
Boekarest	0,270	Edinburgh	0,522
Lissabon	0,270	Glasgow	0,633
Geneve	0,272	Newcastle	0,653
Parijs	0,277	Bristol	0,794
Rome	0,278	Leeds Bradford	0,858
Helsinki	0,282	Southampton	0,858
Stockholm	0,285	Aberdeen	0,982
Frankfurt	0,290	Liverpool	1
Praag	0,292		

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van OAG (2019)

De sterke positie van Schiphol richting het Verenigd Koninkrijk valt direct op, de tien hoogste frequentieratio's betreft deze bestemmingen. Net als in 2011 geldt dat de luchtvaartmaatschappijen relatief vooral veel naar de secundaire steden vliegen en dat de frequentie naar de grotere steden niet opvallend veel afwijkt van de andere luchthavens. Dit is in lijn met een hubluchthaven die via feederverkeer vanaf secundaire bestemmingen de vluchten naar verder weg gelegen andere hubs aanvult. Ten opzichte van 2011 is de gemiddelde frequentieratio van Schiphol toegenomen van 0,136 in 2011 naar 0,372 in 2019.[5] Dit betreft bijna een verdrievoudiging van het relatieve aanbod van Schiphol naar Europese bestemmingen in vergelijking met concurrerende luchthavens. Mogelijke verklaringen hiervan zijn de verdergaande consolidatie van huboperaties op met name de grote Europese hubluchthavens ten

4 Zuidberg & Burghouwt (2011) kijken naar de frequentieratio naar luchthavens, terwijl het huidige onderzoek kijkt naar de frequentieratio naar bestemmingen. Dit verklaart het verschil in het aantal waarnemingen.

5 De frequentieratio van Schiphol over alle aangeboden Europese bestemmingen bedraagt 0,341.

opzichte van kleinere luchthavens zoals Brussel, Kopenhagen en Zürich, het meetmoment in 2010 in de voorgaande studie waarbij de economische (krediet)crisis nog na-ijlt en de snelle groei van het aantal vluchtbewegingen van zo'n jaarlijks 386 duizend in 2010 naar 497 duizend in 2019 op Schiphol.

Analoog aan de frequentieratio kan deze maatstaf ook worden berekend op basis van het aanbod van business-classstoelcapaciteit. Deze 'stoelratio' houdt rekening met de capaciteit van de vliegtuigen en eventueel aanbod van low-cost carriers. Het beeld van deze 'stoelratio' is kwalitatief vergelijkbaar met de frequentieratio, maar kent een hoger gemiddelde omdat met name voor de secundaire bestemmingen geldt dat vanuit andere luchthavens in het aanbod wordt voorzien via low-cost carriers. De gemiddelde frequentieratio bedraagt in dit geval 0,499.

2.3 Bedieningsniveau Metropoolregio langeafstandsmarkten

Tabel 2.5 laat zien welke intercontinentale bestemmingen vanuit de Metropoolregio in absolute aantallen vluchten en businessclassstoelcapaciteit het meest bediend worden in 2019. New York blijkt de bestemming met het meeste aanbod van vluchten en van stoelcapaciteit. Het gaat om bijna 2.400 verbindingen per jaar, oftewel bijna 6,5 verbindingen per dag. Dit is ongeveer 1,6 keer zoveel als Atlanta en Dubai. De hubnetwerken van enerzijds SkyTeam (Delta Air Lines) en Emirates zijn de onderliggende verklarende factor voor het aanbod op deze twee steden. Op enkele Amerikaanse bestemmingen en Curaçao na behoren de overige bestemmingen in de top 15 tot de grootste stedelijke agglomeraties in de wereld. Ook voor deze rangorde geldt dat het aanbod een mix van bestemmings- en transferverkeer accommodeert, waarbij Atlanta en Dubai ook in Zuidberg & Burghouwt (2011) worden genoemd als belangrijke *onward hubs*.

Tabel 2.5 New York is in 2019 de meest bediende langeafstandsmarkt, maar gemeten naar non-economystoelcapaciteit is het verschil met Dubai beperkt

Ranking	Bestemming	Frequentie	Bestemming	Stoelcapaciteit
1	New York	2.384	New York	80.661
2	Atlanta	1.457	Dubai	76.270
3	Dubai	1.455	Atlanta	49.639
4	Detroit	1.277	Curaçao	48.284
5	Minneapolis/St Paul	1.143	Detroit	42.714
6	Curaçao	996	Minneapolis/St Paul	37.228
7	Toronto	981	Toronto	30.689
8	Shanghai	800	Hong Kong	29.311
9	Nairobi	743	Houston	29.248
10	Hong Kong	730	Singapore	27.740
11	Singapore	730	San Francisco	26.670
12	Mexico City	730	Shanghai	26.210
13	Houston	728	Taipei	25.871
14	Taipei	726	Mexico City	25.823
15	Los Angeles	726	Peking	24.884

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van onder andere OAG (2019) en Thomas Cook (2019)

Kijkend naar de stoelcapaciteit gemeten in businessclassstoelen is het verschil tussen de bestemmingen New York en Dubai veel kleiner. Dit terwijl voor de overige bestemmingen de verhoudingen tussen de ranking, de frequentie en de businessclassstoelcapaciteit in dezelfde orde van grootte liggen. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat Emirates richting Dubai relatief grote vliegtuigen inzet met daarin relatief veel businessclassstoelcapaciteit.

Net als voor de Europese bestemmingen bepalen we de frequentieratio voor Schiphol in 2019 en vergelijken we de uitkomsten met die uit het onderzoek van 2011. De frequentieratio is berekend aan de hand van dezelfde set Europese luchthavens als in Sectie 2.2 en voor dezelfde intercontinentale bestemmingen als in 2011. De

gemiddelde frequentieratio in 2010 bedroeg 0,119 terwijl de huidige frequentieratio op 0,340 ligt.[6] Dit wijst op een consolidatie op het niveau van Europese luchthavens op het aanbieden van intercontinentale bestemmingen.

Qua verdeling van de frequentieratio over de bestemmingen zijn er verschillende opvallende ontwikkelingen:

- Er is een tweedeling in de mate van bedieningsniveau naar de Verenigde Staten, Chicago en Washington kennen een relatief laag niveau terwijl Detroit en Boston een hoge frequentieratio kennen. Een mogelijke verklaring zijn de internationale luchtvaartallianties en hubnetwerken. Zo is Dulles International Airport in Washington een hub van United Airlines, samen met Lufthansa onderdeel van de Star Alliance, waardoor een relatieve sterke bediening vanaf Frankfurt voor de hand ligt;
- Voor de bestemmingen in de Verenigde Staten is de gemiddelde frequentieratio sterk gestegen – vooral Los Angeles is hierbij opvallend – waardoor Tokyo en Caïro nu tot de relatief minst bediende bestemmingen behoren terwijl de frequentieratio van deze twee bestemmingen nagenoeg gelijk is gebleven ten opzichte van 2010;
- Manilla (Filippijnen) is als directe bestemming in 2019 niet meer aangeboden, terwijl in 2010 Manilla een frequentieratio van 1 kende.

Tabel 2.6 Door consolidatie in de langeafstandsmarkten ligt de frequentieratio van Schiphol gemiddeld zo'n drie keer hoger dan in 2010

Bestemming	Frequentieratio	Bestemming	Frequentieratio
Tokio	0,135	Delhi	0,302
Caïro	0,168	Seoul	0,308
Bangkok	0,200	Tel Aviv	0,312
Chicago	0,206	New York	0,329
Washington DC	0,218	**GEMIDDELDE**	**0,340**
Peking	0,250	Hong Kong	0,355
Johannesburg	0,252	Houston	0,409
Mumbai	0,261	Los Angeles	0,450
Singapore	0,269	Boston	0,453
Dubai	0,270	Lagos	0,510
Shanghai	0,294	Detroit	0,590
San Francisco	0,296	Curaçao	0,974

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van OAG (2019)

[6] De frequentieratio van Schiphol over alle aangeboden intercontinentale bestemmingen bedraagt 0,261.

3 Vraag in kaart

Dit hoofdstuk laat de vraag naar zakelijke connectiviteit vanuit de Metropoolregio zien aan de hand van het aantal verkochte tickets per bestemming en de stedelijke verbondenheid van de Metropoolregio met andere stedelijke regio's in de wereld.

3.1 Aantal passagiers vanuit de Metropoolregio

Om te analyseren in hoeverre het aanbod aansluit bij de vraag van zakelijke reizigers vertrekkend vanuit de Metropoolregio is inzicht in deze vraag van zakelijke reizigers nodig. Eén manier om deze vraag in kaart te brengen is om de passagiersstromen te analyseren. Om via passagiersstromen een inschatting te maken van de zakelijke vraag naar zakelijke verbindingen maken we gebruik van Marketing Information Data Transfer (MIDT) data. Deze data zijn beschikbaar voor de eerste drie kwartalen van 2019. Voor het vierde kwartaal van 2019 hanteren we het vierde kwartaal van 2018 als benadering. De MIDT-data bevatten het aantal verkochte tickets per herkomst-/bestemmingsmarkt. Zowel tickets voor directe als voor indirecte verbindingen zijn in deze data beschikbaar. Het aantal tickets geeft dus de totale vraag weer, ongeacht of er een directe verbinding is of niet. De tickets zijn uitgesplitst naar vijf boekingsklassen:

- first class;
- businessclass;
- premium economy class;
- full economy class;
- discount economy class.

De MIDT-data bevatten informatie over de tickets die niet rechtstreeks bij de luchtvaartmaatschappijen geboekt zijn. Dit betekent dat de data niet volledig zijn. MIDT maakt een eigen inschatting (extrapolatie) van het aantal rechtstreeks bij luchtvaartmaatschappijen geboekte tickets. In het huidige onderzoek maken we gebruik van deze extrapolatie. Uit de MIDT-data blijkt dat er in de periode 2018 vierde kwartaal tot en met 2019 derde kwartaal 41,2 miljoen passagiers zijn van wie de vlucht start of eindigt op Schiphol. Zelf rapporteert Schiphol 45,6 miljoen passagiers in dezelfde periode.[7] De MIDT lijkt hiermee de totale passagiersstromen met zo'n tien procent te onderschatten. Er is onvoldoende informatie beschikbaar om deze onderschatting verder uit te splitsen op bestemmingsniveau.

Om het aantal zakelijke passagiers per bestemming in te schatten, berekenen we eerst het aandeel van de first class en businessclass tickets per bestemming op basis van de MIDT-data. Dit aandeel is een zuivere benadering van het aantal zakelijke passagiers onder de veronderstelling dat alle zakelijke passagiers een first class of businessclass ticket kopen, en geen van de niet-zakelijke reizigers dit doet. In werkelijkheid zal deze veronderstelling niet in alle gevallen opgaan. Sterker nog, een enquête onder vetrekkende passagiers op Londen Heathrow en Londen City in het eerste kwartaal van 2018 laat zien dat een (grote) meerderheid van zakelijke internationale reizigers op een economy ticket reist, namelijk zo'n 80 procent.[8] Het lijkt daardoor dus zeer waarschijnlijk dat het aandeel van de first class en businessclass tickets per bestemming een onderschatting geeft van het aandeel zakelijk verkeer.

Royal Schiphol Group heeft voor dit onderzoek inzicht gegeven in de verdeling tussen zakelijke en niet-zakelijke reizigers voor herkomst-/bestemmingspassagiers uitgesplitst naar verschillende continenten, maar niet naar de individuele herkomst-/bestemmingen. De door Royal Schiphol Group aangeleverde tabel is gebaseerd op de Schipholenquêtes, deze zijn ook gebruikt in Zuidberg & Burghouwt (2011). Het gebruik van deze verhouding als

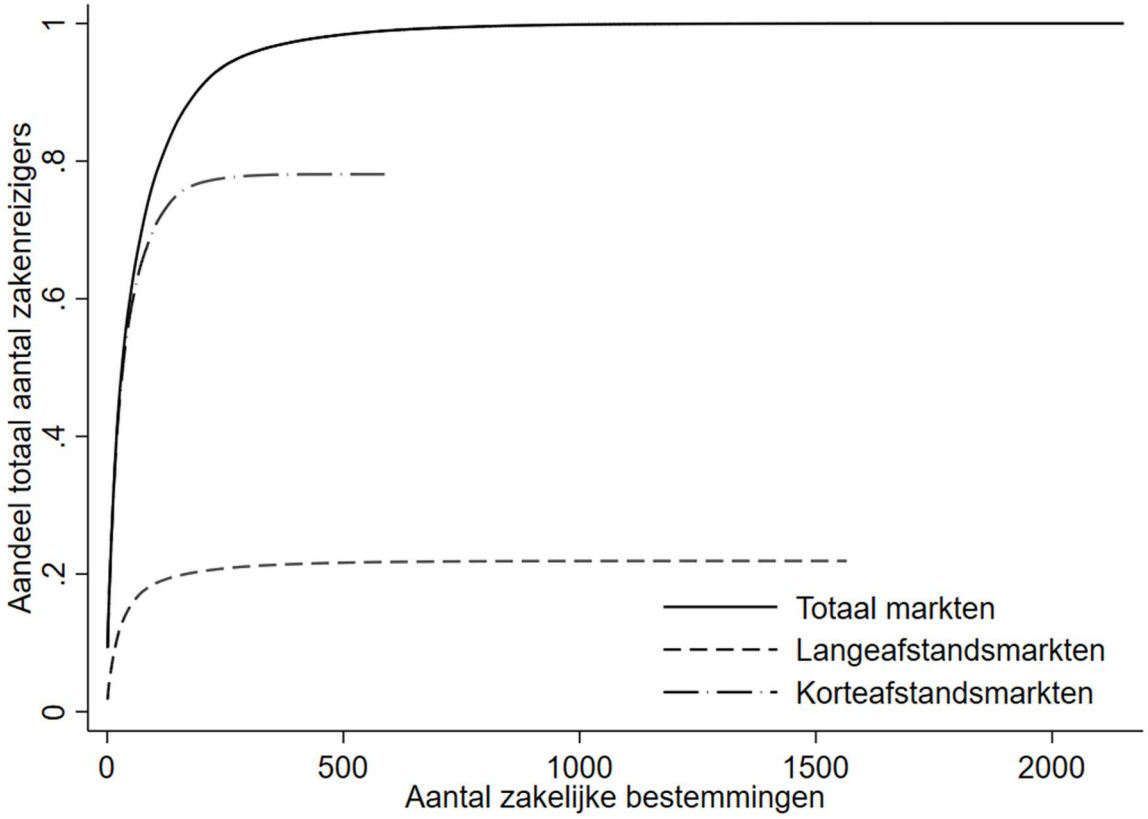
7 Zie https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-group/pagina/verkeer-en-vervoer-cijfers/.
8 Zie http://www.aso.com/AMSTATMarketUpdate.pdf.

benadering voor elke bestemming is mogelijk ook onzuiver omdat er (grote) verschillen kunnen zijn per bestemming in één continent (bijvoorbeeld zakelijke en toeristische bestemmingen binnen Europa).

De vergelijking van de twee benaderingen op bestemmingsniveau suggereert inderdaad dat het aandeel van de first class en businessclass tickets per bestemming op basis van de MIDT data tickets een onderschatting geeft van het aandeel zakelijke reizigers. De gemiddelde afwijking bedraagt zo'n vijftien en de mediaan negentien procent. Voor meer dan negentig procent van de bestemmingen geldt dat de inschatting gebaseerd op de continentdata van Royal Schiphol Group hoger uitvalt. Voor de verdere analyse gaan we uit van een aandeel zakelijke reizigers dat het gemiddelde is van de twee benaderingen.

Figuur 3.1 laat de verdeling van de zakelijke passagiers zien over het totaal aantal bestemmingen. Hiervoor zijn de bestemmingen gesorteerd van groot (meeste zakelijke passagiers) naar klein (minste zakelijke passagiers). Deze ranking is in Figuur 3.1 op de horizontale as weergegeven. Op de verticale as staat het cumulatieve aandeel van het totaal aantal zakelijke reizigers. De verdeling is uitgesplitst naar het totaal aantal markten, de Europese (korte afstand) en de intercontinentale (lange afstand) markten. In totaal zijn er meer dan 2.000 markten, oftewel bestemmingen waar vanuit de Metropoolregio direct dan wel indirect naartoe wordt gereisd in 2019. In Europa betreft het ruim 500 bestemmingen en buiten Europa gaat het om ruim 1.500 bestemmingen.

Figuur 3.1 Er is een zeer scheve verdeling van zakelijke reizigers over bestemmingen: de top-100 aan bestemmingen vanaf Schiphol accommodeert bijna tachtig procent van de zakelijke reizigers



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van MIDT-data en Royal Schiphol Group

De belangrijkste conclusie die uit Figuur 3.1 volgt is dat er sprake is van een zeer scheve verdeling van de zakelijke passagiers over de bestemmingen. De grootste honderd bestemmingen nemen een aandeel van zo'n 77 procent voor hun rekening. Zuidberg & Burghouwt (2011) rapporteren met 80 procent in dezelfde orde van grootte. Daarnaast laat Figuur 3.1 zien dat de zakelijke markt in de Metropoolregio voor minimaal 78 procent bestaat uit Europese bestemmingen. Dit is het aandeel gebaseerd op zakelijke reizigers die vliegen, terwijl er binnen Europa naar belangrijke bestemmingen ook een groot aanbod per spoor is (onder andere Brussel, Parijs en Frankfurt). Dit geldt

niet voor bestemmingen buiten Europa. De 78 procent is dus hoogstwaarschijnlijk een onderschatting kijkend naar de hele vraag vanuit de Metropoolregio.

De aantallen zakelijke passagiers laten ook duidelijk het belang zien van niet-zakelijke passagiers en indirecte vluchten (huboperatie van Schiphol). Ter illustratie, de bestemmingen Innsbruck en Sydney vallen net buiten de top honderd en kennen ieder een geschat aantal zakelijke passagiers van rond de 15.000 per jaar. Deze aantallen zijn te laag om een verbinding van meer dan één keer in de week met een vliegtuig van zo'n 200 stoeltjes uit te voeren. Om toch te kunnen voorzien in de behoefte van de zakelijke reiziger is het tegelijk accommoderen van niet-zakelijke passagiers (Innsbruck) en het aanbieden van indirecte vluchten waarbij aantallen passagiers vanuit meerdere feederroutes de noodzakelijke massa creëren (Sydney) nodig.

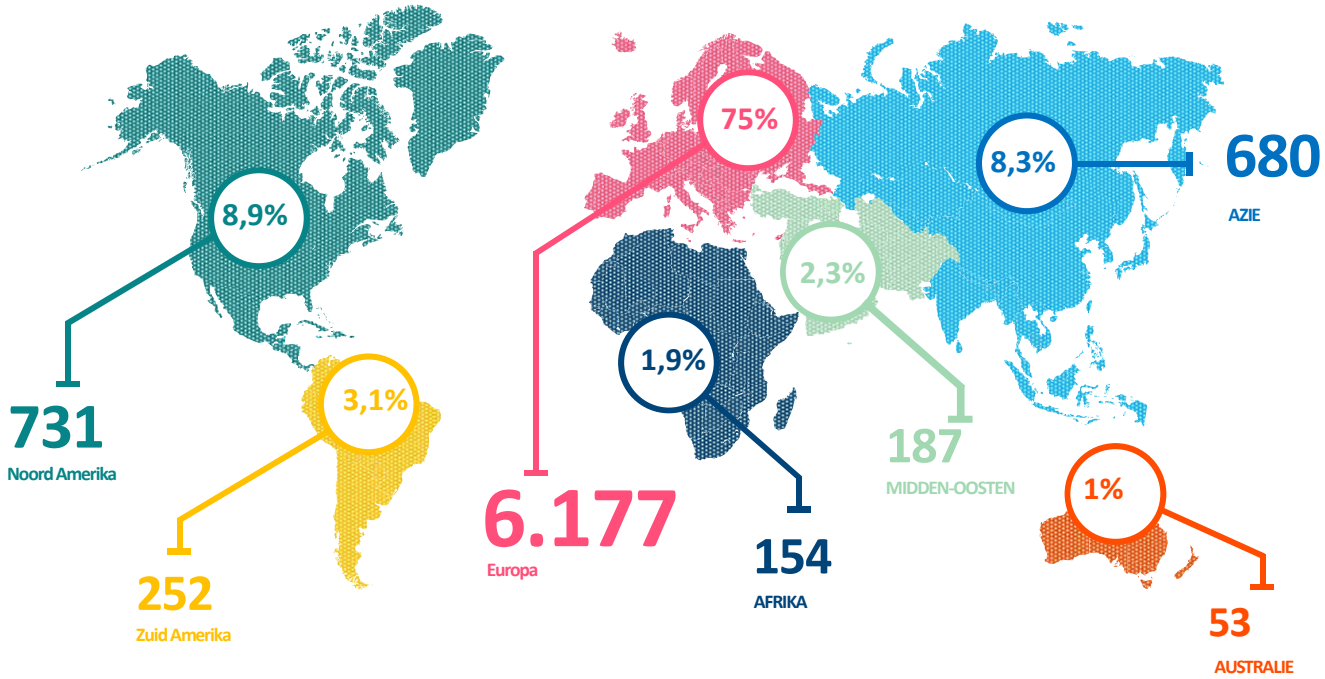
Bij de huidige realisatie van de vraag, bijvoorbeeld het aantal van 15.000 passagiers per jaar in het geval van Sydney of Innsbruck, geldt dat er een wisselwerking is met het aanbod. Indien er een directe vlucht beschikbaar zou zijn, is de verwachting dat het aantal passagiers zou stijgen. Het aanbod accommodeert dan waarschijnlijk de zogenoemde latente vraag. Doordat connectiviteit verbetert via een aantrekkelijker, direct alternatief dalen de gegeneraliseerde reiskosten waardoor meer reizigers geneigd zullen zijn naar deze bestemming te gaan.

Figuur 3.2 en Tabel 3.1 geven een gedetailleerder inzicht in de omvang van de aantallen zakelijke passagiers per bestemming. Kijkend naar de verdeling over de verschillende werelddelen is Europa duidelijk de grootste markt voor zakelijke reizigers vanuit de Metropoolregio. Noord-Amerika (inclusief Mexico) en Azië volgen met respectievelijk 8,9 en 8,3 procent marktaandeel. De overige werelddelen hebben maximaal drie procent aandeel, waarbij Australië met één procent de kleinste zakelijke markt vanuit de Metropoolregio is.

Kijkend naar stedelijke gebieden laat Tabel 3.1 zien dat binnen Europa Londen duidelijk de koploper is, net als in Zuidberg & Burghouwt (2011), gevolgd door drie Zuid-Europese steden. Milaan is opvallend omdat uit sectie 2.2 volgt dat er relatief weinig businessclass stoelcapaciteit op deze route beschikbaar is. De top 5 aan Europese landen is gezamenlijk goed voor bijna 45 procent van alle zakelijke passagiers, terwijl de top 15 van bestemmingen een aandeel van zo'n 34 procent heeft.

Voor de intercontinentale markt geldt dat New York de belangrijkste bestemming is. Dit komt overeen met de aangeboden capaciteit zoals gerapporteerd in Sectie 2.3. Het is opvallend dat er in de top 15 van bestemmingen ook bestemmingen die een minder duidelijk zakelijk profiel hebben, zoals Curaçao, Bangkok, Bali en Paramaribo. Een verklaring is dat de passagiersstromen tussen de Metropoolregio en deze bestemmingen relatief groot zijn waardoor een laag ingeschat aandeel aan zakelijke reizigers nog steeds een relatief hoog absoluut aantal zakelijke reizigers impliceert. De passagiersstromen richting de Noord-Amerikaanse markt zijn groter dan naar de Aziatische markt, de Noord-Amerikaanse bestemmingen staan ook hoger in de top 15. De top vijf aan intercontinentale landen kent een gezamenlijk aandeel van 11 procent, terwijl de top 15 van bestemmingen een aandeel van 9 procent heeft.

Figuur 3.2 De meeste internationale zakelijke reizigers vliegen vanuit de Metropoolregio binnen Europa



Bron: SEO Economisch Onderzoek (20220) op basis van MIDT-data en Royal Schiphol Group

Tabel 3.1 Londen en New York zijn ook de belangrijkste bestemmingen kijkend naar het aantal zakelijke reizigers

Europa				Intercontinentaal			
Land	*Aantal*	*Bestemming*	*Aantal*	*Land*	*Aantal*	*Bestemming*	*Aantal*
1 Verenigd Koninkrijk	1.382.301	**1** Londen	758.484	**1** Verenigde Staten	589.022	**1** New York	142.984
2 Spanje	840.192	**2** Barcelona	233.483	**2** Canada	99.612	**2** Curaçao	82.783
3 Italië	610.724	**3** Milaan	186.046	**3** China	86.165	**3** Bangkok	60.782
4 Duitsland	467.793	**4** Madrid	164.998	**4** Curaçao	82.783	**4** San Francisco	47.343
5 Frankrijk	349.856	**5** Kopenhagen	149.869	**5** Indonesië	77.016	**5** Los Angeles	42.120
		6 Dublin	143.282			**6** Toronto	38.116
		7 Rome	142.057			**7** Denpasar-Bali	37.982
		8 Berlijn	138.281			**8** Paramaribo	37.766
		9 München	131.229			**9** Dubai	36.280
		10 Stockholm	121.821			**10** Tokio	35.461
		11 Manchester	120.892			**11** Hong Kong	34.695
		12 Wenen	119.728			**12** Singapore	30.321
		13 Zürich	118.353			**13** Shanghai	30.249
		14 Lissabon	113.809			**14** Jakarta	28.817
		15 Parijs	113.407			**15** Taipei	27.799

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van MIDT-data en Royal Schiphol Group

3.2 Verbondenheid als proxy voor vraag connectiviteit

Zoals hierboven beschreven hangt de gerealiseerde vraag samen met het aanbod, is de inschatting van het zakelijke segment noodgedwongen gebaseerd op redelijk grove aannames en is er geen gedetailleerde informatie over de gerealiseerde vraag via het spoor beschikbaar. Hierdoor is het mogelijk dat op bestemmingsniveau een verkeerde inschatting wordt gemaakt van het zakelijke belang van deze bestemming voor de Metropoolregio. Dit kan zowel een onderschatting als overschatting betreffen.

Om de robuustheid van de rangorde van bestemmingen zoals weergegeven in Tabel 3.1 te toetsen, reproduceren we de rangorde via een andere proxy voor de zakelijke vraag. KiM (2021a) benoemt bij het beschrijven van het (zakelijk) netwerkperspectief van Schiphol twee alternatieven om de verbondenheid van Nederland met andere internationale stedelijke gebieden in kaart te brengen. Het gaat hierbij om de *Global Cities* ranking van consultancybedrijf AT Kearny[9] en de zogenoemde *Globalization and World Cities* (GaWC) ranking gebaseerd op *Global Network Connectivity* (GNC). De GaWC-methode is gebaseerd op de samenhang van overlappende *Knowledge-Intensive Business Services (KIBS)* tussen stedelijke gebieden. Het achterliggende idee is dat als er van dezelfde zakelijke dienstverleners – onder andere boekhoudkundige, financiële, juridische, reclame en management consultancydiensten – vestigingen zijn in zowel stedelijk gebied A als stedelijk gebied B deze twee gebieden sterker met elkaar verbonden zijn. Deze verbondenheid neemt toe naarmate het aantal kantoren met overlappende vestigingen toeneemt.

De GaWC-methode heeft enkele belangrijke voordelen ten opzichte van de *Global Cities* ranking. Ten eerste is het met de GaWC-methode mogelijk om een specifieke ranking van bestemmingen uit te rekenen voor Nederland en voor Amsterdam. Amsterdam is namelijk één van de stedelijke gebieden in de data. Ten tweede is de GaWC-methode transparant en duidelijk beschreven in Taylor & Derudder (2016) waardoor reproduceren en aanpassen aan de noodzakelijke selectie voor dit onderzoek mogelijk is. Ten derde zijn de onderliggende data – die de overlap van zakelijke dienstverleners tussen stedelijke gebieden in een matrix samenvat – openbaar beschikbaar via de website van de Globalization and World Cities (GaWC) Research Network, samen met een korte uitleg over hoe deze rangorde zelf te reproduceren.[10] Deze ranking van stedelijke verbondenheid hangt waarschijnlijk minder direct samen met het aanbod van connectiviteit, is niet afhankelijk van gegevens over een bepaalde vervoersmodaliteit en/of aannames over het aandeel van zakelijke passagiers op een bestemming.

Vanwege deze redenen kijken we hier naar de GaWC-ranking als proxy van de vraag naar zakelijke connectiviteit op bestemmingsniveau. We gebruiken hiervoor de meest recente openbaar beschikbare dataset. Deze dataset komt uit 2016.[11] Aan de hand van deze dataset, waarin voor alle stedelijke gebieden het aantal vestigingen van zakelijke dienstverleners is opgenomen, rekenen we via de methode zoals beschreven in Taylor & Derudder (2016) de bijdrage van elke bestemming/connectie met Amsterdam aan de *Global Network Connectivity* (GNC) van Amsterdam uit. Deze individuele bijdragen ranken we van hoog naar laag. Daarnaast schalen we de individuele bijdragen door elke bijdrage te delen door de bijdrage van de belangrijkste bestemming (Londen). Hierdoor ontstaat een score tussen de 0 en 1. Hierbij geeft de waarde 0 aan dat deze bestemming voor Amsterdam geen impact heeft op de connectiviteit. Er is dan dus geen verbondenheid en, onder de veronderstelling dat de GNC een goede benadering van de vraag is, de vraag naar zakelijke connectiviteit tussen Amsterdam en de bestemming is vermoedelijk laag. Een hogere score wijst op een hogere verbondenheid en is daarmee een indicatie voor een hogere vraag naar zakelijke connectiviteit.

Tabel 3.2 laat de top 15 steden zien waarmee Amsterdam op basis van GNC, uitgesplitst naar korte- en langeafstandsmarkten. In vergelijking met de ranking van de Europese bestemmingen in Tabel 3.1 valt op dat:

- stedelijke gebieden met een goede railverbinding met de Metropoolregio Amsterdam wel in de GNC-lijst hoog scoren, met name Parijs, Frankfurt en Brussel, terwijl logischerwijs deze steden niet naar boven komen door enkel naar de gerealiseerde luchtvaartvraag te bekijken;
- Barcelona en Berlijn wel in de top 10 staan bij gerealiseerde luchtvaartvraag, maar niet bij de GNC-lijst, dit kan mogelijk komen door de grove aannames over het aandeel zakelijke reizigers, voor Istanboel lijkt het omgekeerde te gelden;

9 Zie https://www.kearney.com/global-cities/2021.
10 Zie https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/.
11 Zie https://www.lboro.ac.uk/microsites/geography/gawc/datasets/da28.html.

- het verschil tussen Londen en de rest in mate van belangrijkheid kijkend naar de gerealiseerde luchtvaartvraag (veel) hoger lijkt te liggen dan de GNC-score laat zien, het verschil tussen Londen en Milaan is qua aantal luchtvaartpassagiers een factor 4, terwijl de GNC-score een verschil van nog geen factor 2 laat zien.

In vergelijking met de ranking van de intercontinentale bestemmingen in Tabel 3.1 valt op dat:

- de opvallende bestemmingen zonder een duidelijk zakelijk profiel die in de top 15 staan op basis van gerealiseerde vraag, niet in de top 15 staan als deze is gebaseerd op de GNC-score. Het gaat hier dan om bestemmingen zoals Curaçao, Bangkok, Denpasar-Bali en Paramaribo;
- de analyse op basis van gerealiseerde vraag het belang van connectiviteit met stedelijke gebieden waar op dit moment geen directe verbinding is vanaf Schiphol onderschat, met Sydney als het belangrijkste voorbeeld;
- kijkend naar de gerealiseerde vraag de Amerikaanse steden belangrijker lijken dan de Aziatische steden, maar dat dit op basis van de GNC-score andersom lijkt te zijn;
- het verschil tussen New York en de rest in mate van belangrijkheid kijkend naar de gerealiseerde luchtvaartvraag (veel) hoger lijkt te liggen dan de GNC-score laat zien, het verschil tussen New York en Toronto is qua aantal luchtvaartpassagiers een factor 3,7, terwijl de GNC-score een verschil van een factor 2 laat zien.

Tabel 3.2 Europese hoofdsteden, New York en (met name) Aziatische steden zijn belangrijk voor de regio

	Korteafstandsmarkten		Langeafstandsmarkten	
Ranking	Bestemming	GNC-score	Bestemming	GNC-score
1	Londen	1	New York	0,955
2	Parijs	0,727	Singapore	0,756
3	Milaan	0,592	Hong Kong	0,725
4	Frankfurt	0,572	Dubai	0,677
5	Moskou	0,563	Tokio	0,644
6	Madrid	0,553	Shanghai	0,610
7	Warschau	0,539	Sydney	0,604
8	Brussel	0,530	Sao Paulo	0,586
9	Istanboel	0,470	Peking	0,580
10	Wenen	0,436	Chicago	0,544
11	Zürich	0,428	Mumbai	0,524
12	Stockholm	0,426	Mexico City	0,514
13	Dublin	0,402	Seoul	0,482
14	München	0,390	Toronto	0,470
15	Luxemburg	0,388	Jakarta	0,461

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022) op basis van Taylor & Derudder (2016)

Uit de vergelijking van de twee methoden om vraag naar connectiviteit in kaart te brengen blijkt er een correlatie van zo'n 0,7 te zitten tussen de resulterende ranking van de stedelijke gebieden. Deze correlatie laat zien dat de twee methoden een zelfde fenomeen meten, maar op verschillende punten wel afwijken. Voor de korteafstandsmarkten ligt dit verschil met name in de bestemmingen die vooral per trein kunnen worden bediend, terwijl voor de langeafstandsmarkten het verschil met name zichtbaar is voor bestemmingen met of zonder een directe verbinding en met op het eerste gezicht een meer toeristisch profiel.

4 Zakelijk internationaal reisgedrag in kaart

De enquêteresultaten komen qua beeld over de belangrijke bestemmingen in vraag en aanbod overeen met de voorgaande hoofdstukken. Een belangrijk verschil is dat de vraag naar zakelijke connectiviteit per trein duidelijker zichtbaar is. Uit de vignettenstudie volgt dat de betalingsbereidheid voor een hoge frequentie per bestemming relatief laag ligt ten opzichte van de betalingsbereidheid voor respectievelijk een directe verbinding, een snellere verbinding en een verbinding per trein.

4.1 Enquête

Vignettenanalyse
Een vignettenanalyse verschaft inzicht in de factoren die van invloed zijn op de keuze van consumenten voor verschillende producten. In het huidige onderzoek gaat het over de keuze van een bepaald reisalternatief – directe vlucht, indirecte vlucht, trein – voor een zakelijke reis.

Bij deze enquêtemethode krijgen respondenten meerdere hypothetische keuzescenario's voorgelegd. Elk scenario laat meerdere reisalternatieven met verschillende kenmerken zien. Respondenten krijgen de keuze tussen drie mogelijke manieren om op de plaats van bestemming te komen (de alternatieven), waarbij de alternatieven beschreven worden aan de hand van type vervoer (vliegtuig of trein), totale reistijd, overstaptijd, tijd voor gewenste aankomsttijd, wel of geen loyaliteitsprogrammavoordelen en de ticketprijs (de kenmerken). De respondent dient telkens een keuze te maken voor het reisalternatief dat voor hem of haar het meest aantrekkelijk is. De keuzescenario's zijn hypothetisch omdat de combinaties van kenmerken niet noodzakelijkerwijs in de huidige markt bestaan. De combinaties zijn echter wel zó gekozen dat de consumenten een keuze maken uit realistische alternatieven. De variatie in de combinatie van kenmerken is noodzakelijk om uiteindelijk de waardering van zakelijke consumenten voor de kenmerken te kunnen identificeren.[12]

Met behulp van econometrische analyses leiden we uit de door de respondenten gegeven antwoorden af in welke mate de respondent de verschillende kenmerken waardeert en hoe deze kenmerken het keuzegedrag beïnvloeden. Op basis van deze informatie kan de betalingsbereidheid voor directe vluchten, de mate van substitutie tussen het vliegtuig en de trein en het effect van loyaliteitsprogramma's op het zakelijke reisgedrag worden geïdentificeerd en

12 Vignettenanalyse baseert zich op hypothetisch keuzegedrag. Dit heeft de beperking dat respondenten een andere keuze kunnen aangeven dan dat ze in een werkelijke situatie zouden kiezen. Daartegenover staat dat een hypothetisch keuze-experiment het voor de onderzoeker mogelijk maakt om consumentengedrag te analyseren van reismogelijkheden die in de huidige markt (nog) niet worden aangeboden. Daarnaast is het voor de onderzoeker mogelijk om een grotere variatie in kenmerken voor te leggen aan respondenten dan in de werkelijke markt kunnen worden ervaren. In werkelijkheid is er geen of weinig variatie in de reistijd van de huidige verbindingen tussen bijvoorbeeld Amsterdam en New York. Juist die variatie is belangrijk om de betalingsbereidheid / voorkeuren van consumenten goed te kunnen identificeren en meten. Tot slot, het hypothetische keuze-experiment stelt de onderzoeker in staat om meer controle te hebben over wat de respondenten te zien krijgen en waar de keuze uiteindelijk tussen gemaakt wordt. In werkelijke marktsituaties is het moeilijk om vast te stellen welke alternatieve reismogelijkheden en kenmerken een consument wel of niet overweegt. In een hypothetisch keuze-experiment is er dus minder onbekend (niet-geobserveerd) over de alternatieven, attributen en attribuutwaarden. Vignettenanalyses op basis van hypothetische keuze-experimenten worden sinds de jaren '80 van de vorige eeuw veelvuldig uitgevoerd in onder andere transport- en marketingstudies. Louviere en Woodworth (1983) en McFadden (1986) behoren tot de eerste wetenschappelijke bijdragen in dit veld.

gekwantificeerd. Bijlage B geeft een technische toelichting op deze modellen en de complete schattingsresultaten.[13]

Ontwerp vignetten

Bij deze enquêtemethode is het ontwerp van de vignetten een belangrijke stap. Het ontwerp is een afweging tussen verklaringskracht – zijn de hypotheses over betalingsbereidheid zuiver en in voldoende mate te kwantificeren? – en het realistisch omschrijven van hypothetische keuzescenario's. Een grotere spreiding tussen de verschillende kenmerken en niveaus van de kenmerken – bijvoorbeeld heel lage prijzen en hoge kwaliteitskenmerken (snelle verbinding) – vergroot de verklaringskracht, maar kan door respondenten ook als niet-realistisch worden beoordeeld. Een te grote spreiding kan daardoor ook resulteren tot het ongewenst niet serieus invullen van respondenten van de vignetten. Het ontwerp van de vignetten houdt met beide factoren rekening.

Respondenten krijgen tien keer in twee blokken van vijf vragen een hypothetische keuze voorgelegd tussen drie reismogelijkheden (tickets).[14] Het eerste blok is gericht op een intercontinentale zakenreis waarbij de trein geen realistisch alternatief is terwijl het tweede blok zich richt op een zakenreis binnen Europa. De reismogelijkheden voor de intercontinentale zakenreis verschillen in totale reistijd, wel of niet overstappen en bijhorende overstaptijd, tijd voor gewenste aankomst, voordelen van loyaliteitsprogramma van het ticket, en de prijs. Bij de reismogelijkheden voor de Europese zakenreis geldt als extra kenmerk of de reis per trein of vliegtuig plaatsvindt. Box 4.1 geeft een uitgebreide omschrijving van deze kenmerken zoals ook voorgelegd aan de respondenten. Door deze set aan kenmerken biedt het experiment de mogelijkheid om voor de genoemde kenmerken de betalingsbereidheid te kwantificeren, bijvoorbeeld de betalingsbereidheid voor een snellere verbinding. Bijlage B geeft meer details over de afleiding van deze betalingsbereidheid.

Box 4.1 Het ticket heeft vijf (intercontinentaal) of zes (Europa) kenmerken

Uitleg kenmerken

U krijgt telkens drie tickets te zien met vijf of zes kenmerken:

- **Vervoerswijze:** dit kenmerk geeft aan of u met het vliegtuig of de trein reist (alleen Europese zakenreis);
- **Totale reistijd**: dit kenmerk geeft de totale deur-tot-deur reistijd aan;
- **Overstappen op vliegveld of station**: dit kenmerk geeft aan of u rechtstreeks of met één overstap op een aansluitende verbinding (vlucht of trein) uw bestemming reist. En, als u moet overstappen, hoeveel de overstaptijd bedraagt. Als u bij dit ticket dient over te stappen, stapt u altijd over op dezelfde vervoerswijze (trein-trein of vliegtuig-vliegtuig);
- **Tijd voor gewenste aankomsttijd**: dit kenmerk geeft aan hoeveel eerder u voor uw gewenste aankomsttijd op uw bestemming aankomt;
- **Loyaliteitsprogramma**: dit kenmerk geeft aan of u bij dit ticket gebruik kunt maken van de extra's uit een loyaliteitsprogramma, en zo ja welke extra's. Er worden drie niveaus extra's onderscheiden: brons (deelname spaarprogramma), zilver (deelname spaarprogramma en voorrang bij inchecken/instappen), en goud (deelname spaarprogramma, voorrang bij inchecken/instappen en loungetoegang);
- **Prijs**: dit kenmerk geeft de totaalprijs (retour) aan van het ticket.

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Onderdeel van het ontwerp is om voor alle kenmerken – ook wel attributen genoemd – een bandbreedte van mogelijke waarden te bepalen. Voor de intercontinentale reismogelijkheden zijn de attribuutwaarden gebaseerd op een retourvlucht Amsterdam-New York, vertrekkend over een maand van maandag tot vrijdag in premium

13 Dit type regressiemodellen wordt gebruikt om data te analyseren waarbij een keuze is gemaakt uit twee of meer elkaar uitsluitende alternatieven: dit is de discrete keuze van de consument. In het geval van meer dan twee alternatieven in één keuzesituatie is het multinomiale logistische regressiemodel het meest geschikt. De verschillende type keuzemodellen staan uitgebreid beschreven in, onder andere, Train (2009).

14 Het optimale aantal keuzesituaties wordt bepaald door de afweging tussen leereffecten en cognitieve belasting voor de respondenten. In de wetenschappelijke literatuur komen tien keuzesituaties naar voren als het aantal dat deze afweging optimaliseert (zie, bijvoorbeeld, Caussade et al., 2005).

economy.[15] De niveaus van de kenmerken zijn zo gekozen dat er voldoende variatie is in de combinatie van kenmerken om de consumentenvoorkeuren te kunnen identificeren. Daarbij is er nadrukkelijk op gelet dat in de keuzescenario's enkel realistische alternatieven worden getoond en geen van de alternatieven voor consumenten beter is dan de andere twee alternatieven. Voor de Europese zakenreis zijn de attribuutwaarden op eenzelfde manier gekozen waarbij een retourvlucht Amsterdam-Londen en treinreis Amsterdam-Londen met vertrek over een maand van maandag tot vrijdag in premium economy als basis dient. Tabel 4.1 geeft de verschillende attributen en bijhorende attribuutwaarden in detail weer. De tweede kolom in de tabel geeft aan op welke manier het attribuut uiteindelijk in het empirische model kan worden gespecificeerd, continu of discreet (als dummy variabelen).

Tabel 4.1 De reismogelijkheden variëren tijdens de vignetten in verschillende kenmerken

Attribuut	Hoe te meten	Attribuutwaarde	
		Intercontinentaal	*Europa*
Vervoerswijze	Discreet	Vliegtuig	Vliegtuig; trein
Totale reistijd	Continu	7 tot 12 uur in stappen van 30 minuten	2 tot 6 uur in stappen van 15 minuten
Overstappen op vliegveld/station	Discreet of continu	0 tot 3 uur in stappen van 20 minuten	0 tot 2 uur in stappen van 20 minuten
Tijd voor gewenste aankomsttijd	Continu	1 tot 8 uur in stappen van 30 minuten	30 tot 240 minuten in stappen van 15 minuten
Loyaliteitsprogramma	Discreet	Niet; Brons; Zilver; Goud	Niet; Brons; Zilver; Goud
Prijs	Continu	700 tot 2000 euro (stappen van 50 euro)	250 tot 500 euro (stappen van 25 euro)

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

De hierboven genoemde productkenmerken variëren over de keuzesituaties die de respondenten voorgelegd krijgen. Welke tien keuzesituaties de respondent krijgt voorgelegd wordt bepaald aan de hand van een experimenteel ontwerp. Dit ontwerp zorgt ervoor dat de (kenmerk)niveaus onderling niet samenhangen, zodat de invloed van elk afzonderlijk kenmerk zuiver geïdentificeerd kan worden. Figuur 4.1 geeft een voorbeeld van zo'n hypothetische keuzesituatie en hoe de respondenten deze te zien krijgen in de webenquête.

Webenquête en veldwerk

De vignetten zijn geprogrammeerd in een webenquête die door respondenten online ingevuld kan worden.[16] In deze enquête is naast de vignetten ook een aantal reguliere enquêtevragen opgenomen. Deze vragen richten zich op het werkelijke zakelijke reisgedrag in 2019 (bestemmingen en aantal reizen), de verwachtingen over het eigen reisgedrag na COVID-19, welke rol de werkgever speelt bij de keuze van zakelijk reizen, welke bestemmingen de respondent mist in het huidige aanbod, de mate waarin de respondent actief is in (verschillende) loyaliteitsprogramma's en algemene achtergrondinformatie van de respondenten. De reguliere enquêtevragen overlappen deels met de gestelde vragen in de enquête van Zuidberg & Burghouwt (2011). De complete enquête is opgenomen in Bijlage C.

De enquête is uitgezet binnen een beoogde steekproef van zakelijke reizigers die minimaal twee internationale zakelijke reizen in 2019 hebben gemaakt met trein of vliegtuig en wonen en/of werken in de Metropoolregio Amsterdam.[17] De beoogde steekproefomvang is 1.000 respondenten. De enquête is in verschillende fasen uitgerold. De eerste *soft launch* met een beoogd aantal van 50 respondenten stond uit van 7 tot en met 10 februari 2022. Op basis van deze *soft launch* zijn verschillende verbeteringen in de enquête doorgevoerd, waaronder de volgorde van het uitvragen van de bestemmingen en het duidelijker uitvragen van het aantal bestemmingen enerzijds en het

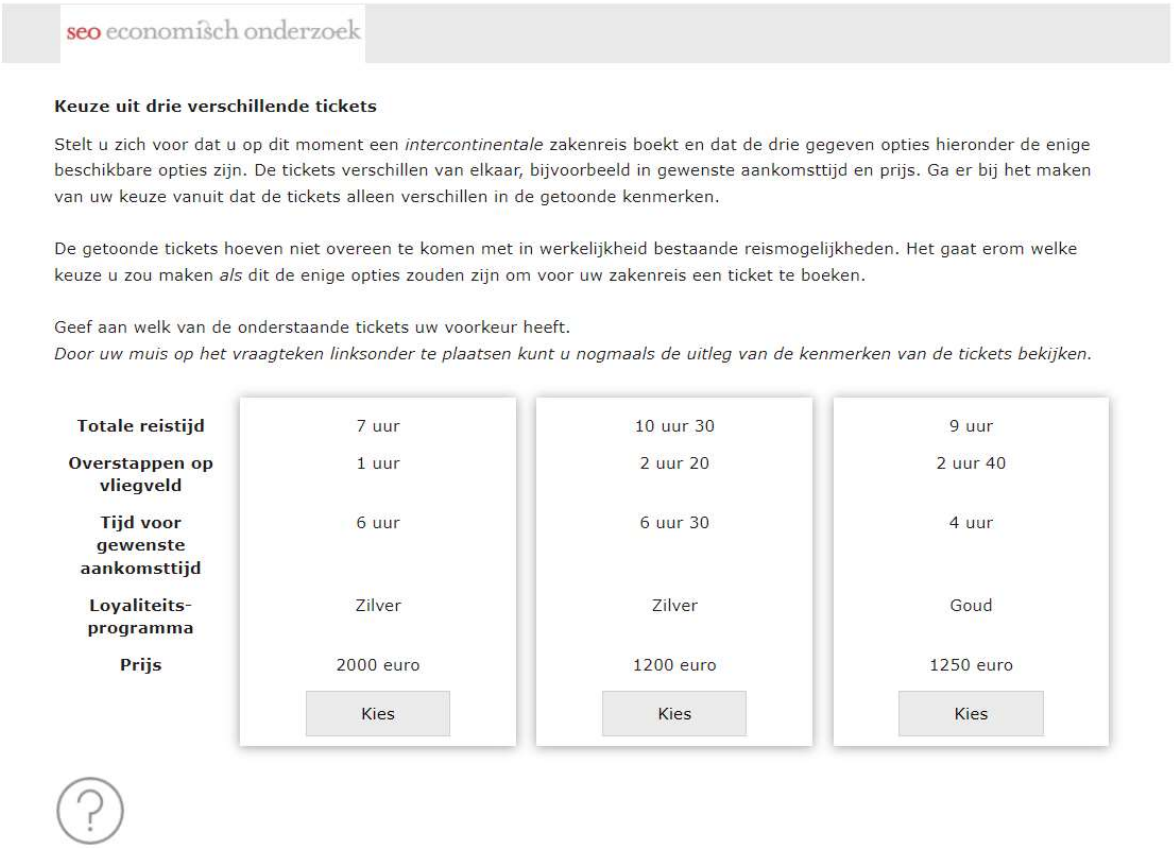
15 Op het moment van ontwerpen is het luchtvaartnetwerk richting de Aziatische markt door COVID-19 nog ernstig verstoord. Hierdoor is het niet mogelijk om de Aziatische markt als referentiekader te gebruiken voor het vaststellen van de attribuutwaarden. Zo leidt het door COVID-19 beperkte netwerk bijvoorbeeld tot extreem hoge ticketprijzen.

16 Voor het programmeren van de webenquête is gebruikgemaakt van de specialistische enquête-software Sawtooth Lighthouse (zie: https://www.sawtoothsoftware.com/products/online-surveys).

17 De respondenten zijn betrokken uit een consumentenpanel van Direct Research (zie: https://www.directresearch.nl/).

aantal gemaakte reizen anderzijds. De tweede *soft launch*, weer met een beoogd aantal van 50 respondenten, stond open van 24 tot en met 28 februari 2022. Naar aanleiding van de tweede *soft launch* waren geen aanpassingen noodzakelijk en is de *full launch* uitgerold. De *full launch*, met een beoogd aantal van 900 respondenten, stond open van 1 tot en met 15 maart 2022.[18]

Figuur 4.1 Voorbeeld van een keuzesituatie tussen drie reismogelijkheden inclusief vraagstelling



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

4.2 Kenmerken van de zakelijke reizen en reizigers

Hoeveel reizen maakt de zakelijke reiziger?

In totaal hebben 5.735 respondenten uit de Metropoolregio het aantal zakelijke reizen ingevuld, 1.051 van deze 5.735 respondenten – zo'n 18 procent – heeft twee of meer zakelijke reizen gemaakt in 2019. In totaal hebben 1.230 respondenten van buiten de Metropoolregio het aantal zakelijke reizen ingevuld, 298 van deze 1.230 respondenten – zo'n 25 procent – heeft twee of meer zakelijke reizen gemaakt in 2019. Van deze 298 respondenten zijn 208

[18] De beoogde doelgroep, de zakelijke reiziger bleek, net als in Zuidberg & Burghouwt (2011), lastig te bereiken. In twee stappen is de selectie van de doelgroep daarom versoepeld. In de eerste stap is de geografische selectie van de Metropoolregio verbreed naar wonen of werken in Noord-Holland (behalve Kop van Noord-Holland), Zuid-Holland (behalve regio Den Haag en Rotterdam), Flevoland en de gehele provincie Utrecht. Voor de laatste ongeveer honderd respondenten is de geografische selectie vervallen. De enige behouden selectie betreft minimaal twee zakelijke reizen. Vanaf dat moment is een vraag toegevoegd over vanaf welk vliegveld of station de internationale reis in Nederland is gestart. Enkel als respondenten Amsterdam Centraal en/of Schiphol (luchthaven of station) aangeven, behoren ze tot de doelgroep. Door deze (noodzakelijke) werkwijze is enerzijds toch de (gewilde) oversampling van respondenten wonend en/of werkend in de Metropoolregio gefaciliteerd en anderzijds ook de beoogde steekproefomvang van duizend respondenten bereikt.

respondenten minimaal één keer vertrokken vanuit de Metropoolregio. Na het opschonen van de data blijven er 904 respondenten over.[19]

De 904 respondenten hebben gemiddeld 7,1 zakelijke reizen gemaakt, dit is een toename van één reis ten opzichte van Zuidberg & Burghouwt (2011). Het gaat om 6.426 reizen in totaal in 2019. Een reis staat hier voor een heen- en terugreis. De mediane zakelijke reiziger maakt vier van dit soort retour reizen per jaar. Figuur 4.2 laat de verdeling van deze reizen over de verschillende werelddelen zien en maakt voor Europa een onderscheid naar reizen per trein of per vliegtuig. Het is duidelijk dat de meeste zakelijke reizen binnen Europa worden gemaakt. Het gaat om ruim 4.700 reizen, oftewel zo'n driekwart van het totaal aantal zakelijke reizen. Dit percentage is iets hoger dan de in Zuidberg & Burghouwt (2011) gerapporteerde zeventig procent.[20] De overige werelddelen kennen eenzelfde verhouding als ingeschat op basis van de MIDT-data in Figuur 3.2 waarbij het opvalt dat Azië en Oceanië een iets lager aandeel hebben in verhouding tot Noord-Amerika.

Binnen Europa is grofweg de helft van het aantal zakelijke reizen per trein gemaakt. Een mogelijke verklaring is dat op enkele belangrijke zakelijke bestemmingen, zoals bijvoorbeeld Brussel, er mogelijk sprake is van frequent woon-werkverkeer wat per trein wordt uitgevoerd. Het figuur laat het belang zien van de multimodale benadering van zakelijke connectiviteit vanuit de Metropoolregio. De respondenten hebben ook aangegeven of ze naast het vliegtuig of de trein gebruik hebben gemaakt van een andere vervoerswijze voor de zakelijke internationale reis. Bijna driekwart van de respondenten geeft aan de auto te hebben gebruikt, terwijl de bus of de ferry maar door respectievelijk vijftien en acht procent is gebruikt. Twintig procent geeft aan geen ander vervoersmiddel te hebben gebruikt. De rol van de auto in zakelijke connectiviteit met de ons omringende landen komt ook naar voren uit KiM (2021b, p. 67).

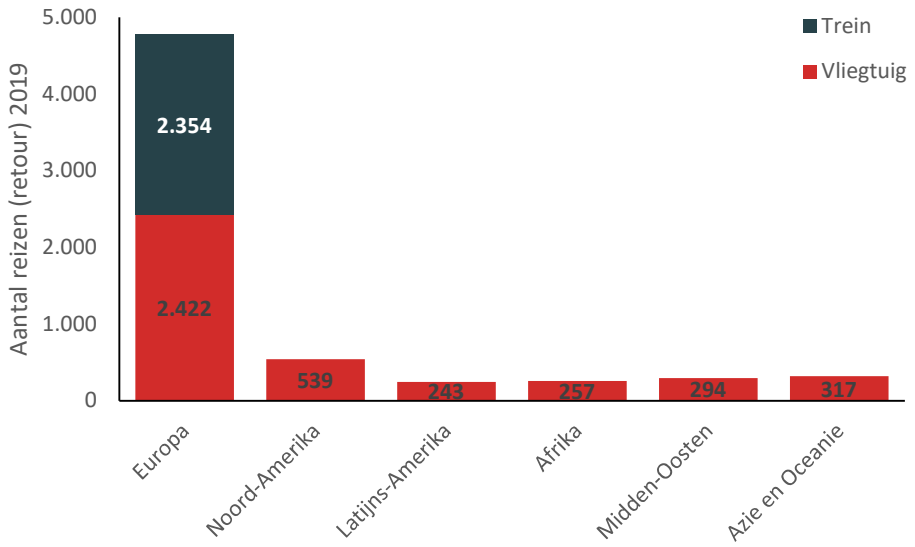
Tot slot zijn de reizigers gevraagd naar hun eigen verwachtingen wat betreft het aantal zakelijke reizen in de toekomst wanneer er geen restricties meer zijn inzake COVID-19. Op basis van deze twee vragen, apart voor Europese en intercontinentale reizen, is het verschil in het aantal reizen uit te rekenen tussen het gedrag in 2019 en de toekomstverwachting. Figuur 4.3 laat deze verdeling van het verschil zien voor zowel de Europese als de intercontinentale reizen. Voor de Europese reizen geldt dat 368 van de 904 respondenten verwachten minder te reizen, 220 respondenten verwachten evenveel te reizen en 316 verwachten meer te gaan reizen. Voor intercontinentaal liggen deze frequenties respectievelijk op 163, 423 en 318 van de 904 respondenten. Grofweg één derde van de respondenten verwacht na COVID-19 meer zakelijke reizen te maken en dit geldt voor zowel Europese als voor intercontinentale reizen, twee derde verwacht minder of evenveel te reizen.

---

19 Het gaat hierbij om het selecteren van enkel de respondenten die de hele enquête hebben afgerond, het verwijderen van respondenten die bij de Europese internationale zakelijke bestemming handmatig een Nederlandse bestemming hebben ingevuld, het verwijderen van respondenten die werkzaam zijn in de luchtvaart of op de trein, identieke observaties, en respondenten die aangeven meer dan 200 zakelijke reizen per jaar te maken (deze laatste categorie betreft minder dan een half procent). Tot slot, verwijderen we zogenoemde 'speeders', respondenten die de enquête binnen 4 minuten hebben ingevuld. Dit is gezien de omvang van de enquête te snel en leidt tot onbetrouwbare en daarmee onbruikbare antwoorden. Het gaat hierbij om zo'n twintig procent van de respondenten.

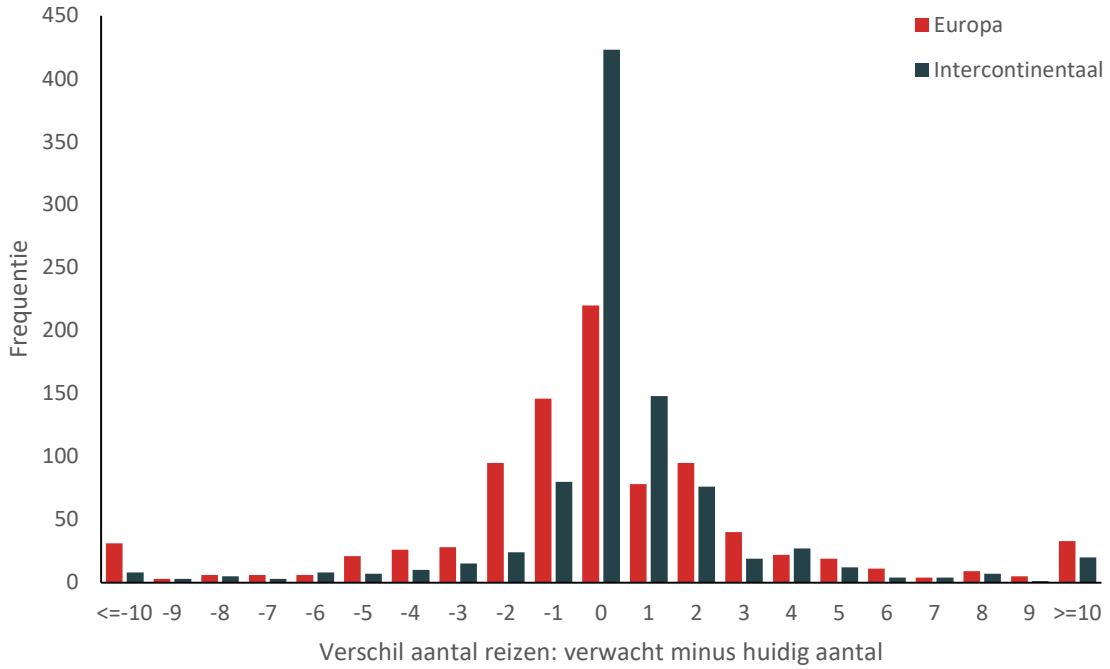
20 In die studie gaat het net als bij de analyse van de MIDT-data echter alleen om luchtvaartreizigers. Kijken we naar het percentage van alleen deze reizen, dan laat Figuur 4.2 zien dat het percentage rond de zestig procent ligt. De vergelijking is echter niet zuiver, omdat door de selectie van de steekproef ook respondenten die in Europa enkel per trein reizen zijn meegenomen. De vergelijking is zuiverder als we de respondenten die enkel in Europa per trein hebben gereisd buiten beschouwing laten. Voor deze selectie is het aandeel van Europa in het totaal aantal zakelijke reizen gelijk aan 69 procent, oftewel in dezelfde orde van grootte als Zuidberg & Burghouwt (2011).

Figuur 4.2 Zo'n driekwart van alle gemaakte reizen door de respondenten in 2019 betreft Europese reizen, hierbij is de trein in de helft van de gevallen het gekozen vervoersmiddel



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Figuur 4.3 Het merendeel van de reizigers verwacht niet meer zakelijke Europese en intercontinentale reizen te maken na COVID-19 in vergelijking met 2019



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Voor de reizigers die meer verwachten Europees te reizen gaat het om een verwachte toename van gemiddeld 4,6 reizen (mediaan 2), terwijl de verwachte afname op 4,5 reizen ligt (mediaan 2). Voor de reizigers die meer verwachten intercontinentaal te reizen geldt een verwachte toename van gemiddeld 3,2 reizen (mediaan 2), terwijl de reizigers die minder verwachten te reizen een afname van 3,7 reizen verwachten (mediaan 2). Kijkend naar het verschil tussen het totaal aantal gemaakte vluchten in 2019 en de verwachting van het aantal vluchten na COVID-19 van de alle respondenten in deze steekproef, daalt het aantal Europese zakenreizen met circa 4 procent, terwijl de data voor de intercontinentale reizen een stijging van 25 procent laten zien. Omdat het aandeel intercontinentale reizen

lager is dan Europese reizen, is de gemiddelde verwachting over de hele dataset een stijging van drie procent in het aantal vluchten. De sterke stijging van het aantal intercontinentale reizen is een opvallend resultaat.

KiM (2021b, p. 56) rapporteert op basis van de enquête van het Mobiliteitspanel Nederland een te verwachten daling van gemiddeld 4,6 procent. Deze inschatting ligt wel in lijn met de hier getoonde resultaten over Europese (korte-afstand) zakenreizen, maar duidelijk niet met het totaal vanwege de ingeschatte groei van het aantal intercontinentale zakelijke reizen. KiM (2021) baseert het gemiddelde op minder respondenten (115) en er is niet rechtstreeks aan de respondenten gevraagd hoeveel reizen men verwacht te maken, enkel om aan te geven of men verwacht (veel) meer, gelijkblijvend, of (veel) minder te gaan reizen. Op basis van deze uitkomsten hebben de onderzoekers vervolgens moeten simuleren welke aantallen reizen horen bij de verschillende invulcategorieën. Deze verschillen in aantal respondenten en methode kunnen mogelijk het verschil in verwachting over het aantal reizen na COVID-19 verklaren. Een directe uitvraag aan respondenten over het aantal reizen heeft daarbij de voorkeur, maar is wel gevoeliger voor uitschieters in het door de respondenten opgegeven aantal reizen.

Wat zijn de belangrijkste bestemmingen?

Tabel 4.2 laat per werelddeel de top vijf aan bestemmingen zien gemeten naar het aandeel in het totaal aantal door de respondenten gerapporteerde reizen. Voor Europese zakenreizen is ook het aandeel van het spoor weergegeven. De vijf bestemmingen met het hoogste aantal zakelijke reizen liggen allemaal in Europa en de eerste niet-Europese bestemming New York (1,8 procent van het totaal aantal reizen) staat na Berlijn (4,4 procent van de reizen, circa 50 procent aandeel trein) op een zevende plek, net voor Frankfurt (1,8 procent van de reizen, circa 50 procent aandeel trein) en Dubai (1,6 procent van de reizen). Brussel en Antwerpen staan op de eerste twee plaatsen met elk een hoog aandeel spoor. De vergelijking met de informatie uit de passagiersboekingsdata uit Sectie 3.1, maar ook met die uit de enquête in Zuidberg & Burghouwt (2011), onderstreept nogmaals het belang van het meenemen van verschillende modaliteiten bij het in kaart brengen van de vraag naar zakelijke connectiviteit vanuit de Metropoolregio. Zowel voor de passagiersboekingsdata als de eerdere enquête in 2011 geldt dat door de enkele focus op luchtvaart een groot deel van de vraag naar zakelijk reizen naar omringende stedelijke gebieden niet te becijferen valt. Dit geldt in hoge mate voor Brussel en Antwerpen, maar ook voor Parijs en in mindere mate voor Londen.

Barcelona is een opvallende bestemming. Uit de analyse van de passagiersboekingsdata (Sectie 3.1) volgt dat Barcelona een belangrijke bestemming is, maar op de ranking van de *Global Network Connectivity* (GNC) valt de stad buiten de top 15. De resultaten van de enquête lijken het belang van Barcelona te bevestigen. Wat verder opvalt is dat zo'n twintig procent van de reizen – verdeeld over meerdere respondenten – naar Barcelona per trein zijn gemaakt. Gelet op de kenmerken van de treinverbinding lijkt dit aantal aan de hoge kant.

Voor de langeafstandsvluchten naar de andere werelddelen komt de top 5 aan bestemmingen per werelddeel zoals getoond in Tabel 4.2 in grote mate overeen met het beeld uit de passagiersboekingsdata in Sectie 3.1. Een opvallend verschil is dat Denpasar-Bali niet terugkomt als belangrijke zakelijke bestemming in de enquête, dit in tegenstelling tot andere mogelijke bestemmingen zonder een duidelijk zakelijk profiel zoals Curaçao en Aruba.

Tabel 4.2 Brussel en Antwerpen zijn de belangrijkste bestemmingen

	Europa			Noord-Amerika		Latijns-Amerika	
	Bestemming	*Aandeel (%)*	*Aandeel spoor (%)*	*Bestemming*	*Aandeel (%)*	*Bestemming*	*Aandeel (%)*
1	Brussel	8,8	94	New York	1,8	Curaçao	0,7
2	Antwerpen	8,1	87	Chicago	1,2	Mexico Stad	0,6
3	Barcelona	6,5	19	Los Angeles	0,8	Buenos Aires	0,5
4	Parijs	5,1	54	Dallas	0,5	Aruba	0,4
5	Londen	4,9	19	Detroit	0,5	Sao Paulo	0,3
	Afrika			**Midden-Oosten**		**Azië & Oceanië**	
	Bestemming	*Aandeel (%)*		*Bestemming*	*Aandeel (%)*	*Bestemming*	*Aandeel (%)*
1	Johannesburg	0,9		Dubai	1,6	Bangkok	1,2
2	Kaapstad	0,5		Abu Dhabi	0,8	Hong Kong	0,4
3	Cairo	0,5		Tel Aviv	0,6	Jakarta	0,4
4	Casablanca	0,5		Dammam	0,4	Singapore	0,4
5	Marrakech	0,4		Doha	0,3	Kuala Lumpur	0,3

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)
Noot: De uitvraag naar het aantal reizen per bestemming betreft maximaal drie bestemmingen (met de meeste vluchten). Het aantal reizen kan hierdoor afwijken van de niet specifiek per bestemming gevraagde aantal zakelijke reizen.

De concentratie naar bestemmingen van de zakelijke vraag – gemeten in aantallen reizen – zoals eerder getoond in Sectie 3.1 komt ook naar voren in de enquête. Circa 33 procent van het totaal aantal opgegeven reizen is naar één van de top 5 Europese bestemmingen geweest. Deze concentratie ligt hoger dan die van de top 5 bestemmingen uit de enquête in Zuidberg & Burghouwt (2022). De top 5 bestemmingen – Londen, Parijs, Barcelona, Istanbul en New York – waren toen gezamenlijk goed voor circa 25 procent van het aantal zakelijke reizen. Het meenemen van connectiviteit per trein in de huidige enquête lijkt de belangrijkste verklarende factor voor dit verschil. Als we treinreizen niet meenemen vallen Brussel en Antwerpen uit de top 5 en worden deze vervangen door Berlijn en New York. Het gezamenlijke marktaandeel van de top 5 zou dan dalen tot zo'n 23 procent en daarmee grofweg gelijk zijn aan de concentratie van de top 5 bestemmingen zoals gerapporteerd in Zuidberg & Burghouwt (2011).

Bestemmingen en economische sectoren (clusters)

Om inzicht te krijgen welke economische sectoren belangrijke directe afnemers zijn van zakelijke connectiviteit laat Tabel 4.3 de verdeling van het aantal gerapporteerde reizen zien naar de sectoren waarin de respondenten werkzaam zijn. Het totaal aantal reizen is verder uitgesplitst naar reizen binnen en buiten Europa. Het totaal aantal reizen is afhankelijk van hoeveel reizen een respondent maakt en hoeveel respondenten in een bepaalde sector werkzaam zijn. Hoe meer werkgelegenheid een sector in de Metropoolregio biedt, hoe groter de kans is dat een respondent in de enquête ook in die sector werkt. Uit de meest recente economische verkenningen Metropoolregio blijkt dat de sectoren zorg, overige zakelijke dienstverleningen en specialistische zakelijke dienstverlening de top 3 vormen (Gemeente Amsterdam, 2021). De overlap met de top sectoren uit Tabel 4.3 is duidelijk. Enigszins opvallend is de derde plek van de sector vervoer en opslag. In de laatste drie kolommen laat de tabel ook zien hoeveel respondenten in betreffende sector werkzaam zijn. Uit de deling van het aantal reizen door het aantal respondenten blijkt dat respondenten in de sector vervoer en opslag relatief veel zakelijke reizen maken. Het gaat hierbij om circa 13 reizen per persoon terwijl in de overige sectoren het aantal reizen maximaal 10 reizen per persoon is, maar vaak nog beduidend lager.

In vergelijking met Zuidberg & Burghouwt (2011) is het beeld van de belangrijkste zakelijke economische sectoren redelijk gelijk gebleven. Een zuivere vergelijking is niet te maken aangezien er in het huidige onderzoek voor is gekozen om de economische sectoren te formuleren zoals in de economische verkenningen (Gemeente Amsterdam, 2021) zodat een zuivere duiding ten opzichte van de structuur van de economie in de Metropoolregio (op termijn) mogelijk is. Een opvallend verschil met Zuidberg & Burghouwt (2011) is dat toen ICT het belangrijkste cluster was, terwijl de ICT als sector een middenmoter is qua zakelijke reizen. Daarentegen lijkt nu de zorg als economisch cluster één van de belangrijkste directe afnemers te zijn van zakelijke connectiviteit. Onder zorg vallen ook

de life sciences & health activiteiten waardoor het grote belang van deze sector in zowel de economische structuur als afnemer van zakelijke connectiviteit verklaarbaar is.

Tabel 4.3 Respondenten werkzaam in de zorg, financiële dienstverlening en vervoer en opslag maken de meeste internationale zakelijke reizen

Sector	Aantal reizen				Aantal respondenten			
	Totaal	Aandeel (%)	Europa	Niet Europa	Totaal	Aandeel (%)	Europa	Niet Europa
Zorg	808	12,6	618	190	84	9,3	84	44
Financiële diensten	661	10,3	495	166	108	11,9	108	55
Vervoer en opslag	649	10,1	413	236	49	5,4	49	20
Specialistische zakelijke diensten	521	8,1	410	111	77	8,5	77	39
Detailhandel	488	7,6	440	48	56	6,2	56	25
Industrie	464	7,2	360	104	91	10,1	91	45
Informatie en communicatie	433	6,7	317	116	57	6,3	57	31
Groothandel	424	6,6	264	160	51	5,6	51	21
Overheid	362	5,6	248	114	56	6,2	56	22
Onderwijs	328	5,1	234	94	52	5,8	52	24
Overige zakelijke diensten	293	4,6	244	49	45	5,0	45	21
Anders, namelijk	273	4,2	223	50	36	4,0	36	17
Cultuur, sport en recreatie	165	2,6	127	38	33	3,7	33	13
Overige diensten	162	2,5	128	34	33	3,7	33	13
Horeca	153	2,4	111	42	31	3,4	31	15
Bouw	132	2,1	69	63	22	2,4	22	14
Energie, water en afval	46	0,7	31	15	6	0,7	6	3
Onroerend goed	40	0,6	30	10	10	1,1	10	3
Landbouw	24	0,4	14	10	7	0,8	7	2

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Het totaal aantal reizen geeft nog geen inzicht over welke bestemmingen voor welke sector belangrijk zijn. Op basis van de enquête is het mogelijk om per sector in kaart te brengen welke bestemmingen over- of ondervertegenwoordigd zijn. De uitsplitsing naar zowel bestemming als sector zorgt echter al snel voor te weinig observaties per bestemming-sector combinatie. Om deze reden laat Tabel 4.4 enkel voor de zes belangrijkste zakelijke bestemmingen in en buiten Europa – zoals gemeten in deze enquête – de over- of ondervertegenwoordiging per sector zien. Buiten deze top 6 aan bestemmingen treedt het probleem van te weinig waarneming al op. Tabel 4.4 laat voor elke bestemming-sector combinatie het verschil zien tussen het marktaandeel dat de sector heeft in die specifieke bestemming en het marktaandeel van de sector gemeten over alle bestemmingen.[21] Ter illustratie, het aandeel in het aantal reizen van de sector zorg over alle bestemmingen is 12,6 procent, zie Tabel 4.3. Als er geen sprake zou zijn van een concentratie op bestemmingen zou het aandeel van de sector zorg op een specifieke bestemming, bijvoorbeeld Brussel ook 12,6 procent zijn. Het aandeel van de sector zorg op Brussel is echter 31,1 procent. Met andere woorden, een verschil van afgerond 19 procentpunt. De sector zorg heeft op een Brussel dus een fors groter aandeel dan verwacht zou worden op het totale aandeel van de sector zorg, relatief is Brussel daarmee een belangrijke bestemming voor de sector zorg. Tabel 4.4 laat al deze verschillen zien, grote positieve verschillen zijn groen gearceerd en grote negatieve verschillen rood.[22]

Uit de tabel blijkt dat de sector zorg met name Brussel en Antwerpen als belangrijke bestemmingen kent. Dit kan deels het verschil met Zuidberg & Burghouwt (2011) verklaren. Het zakelijke reizen naar Brussel en Antwerpen betreft vooral treinreizen. De trein is in het eerdere onderzoek niet meegenomen, waardoor er dus ook een andere beeld kan ontstaan wat betreft het relatieve belang van en voor verschillende sectoren. De financiële en specialistische zakelijke dienstverlening is geconcentreerd in Londen. Duidelijke patronen voor de intercontinentale bestemmingen lijken er niet te zijn.

21 Deze benadering is gebaseerd op de chi-kwadraat toets welke gebruikt kan worden om te bepalen of er een statistisch significant verschil is tussen de verwachte frequenties en daadwerkelijke frequenties in één of meer categorieën.

22 De volledige tabellen voor alle sectoren zijn opgenomen in Bijlage D.

Tabel 4.4 Zakelijk reizen in de zorgsector concentreert zich op België, terwijl zakelijke reizen naar Londen vooral de (financiële) zakelijke dienstverlening betreffen

Sector	Bestemming: Europa					
	Brussel	*Antwerpen*	*Barcelona*	*Parijs*	*Londen*	*Berlijn*
Zorg	19	16	-2	-6	-10	-5
Financiële diensten	-3	0	-1	7	7	5
Vervoer en opslag	13	-8	-6	1	-4	-6
Specialistische zakelijke diensten	-3	-6	2	0	11	-3
Detailhandel	-5	-1	0	-1	-5	-3
Industrie	-5	-5	0	-2	-2	0
Informatie en communicatie	-4	-5	-6	10	7	-2
Groothandel	-5	-3	-3	0	2	-2
Overheid	0	2	7	-4	-4	3
Onderwijs	5	8	0	-3	-2	6
	Bestemming: intercontinentaal					
	New York	*Dubai*	*Bangkok*	*Chicago*	*Johannesburg*	*Los Angeles*
Zorg	-1	-9	-6	-1	-11	-3
Financiële diensten	0	1	-3	-4	-3	6
Vervoer en opslag	1	5	2	8	-2	14
Specialistische zakelijke diensten	6	-1	-3	4	-1	-1
Detailhandel	-5	-2	13	-4	*na*	-6
Industrie	-5	-2	-1	0	-6	-3
Informatie en communicatie	2	-4	*na*	-6	26	-4
Groothandel	1	4	1	-1	3	7
Overheid	0	4	10	10	4	-3
Onderwijs	-1	-2	1	-3	-2	-4

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)
Noot: De getallen geven het verschil tussen het aandeel per specifieke bestemming en het totaal aandeel van de sector, positieve uitschieters (meer dan 5 procentpunt) in groen en negatieve uitschieters (minder dan 5 procentpunt) in rood

Wat is de rol van de werkgever en loyaliteitsprogramma's?

Veertig procent van de zakelijke reizigers boekt (bijna) altijd zelf de tickets, een kwart doet dit meestal zelf, een ander kwart laat meestal de tickets boeken door de werk- of opdrachtgever en slechts tien procent boekt (bijna) nooit de eigen tickets. Zoals verwacht geldt voor het grootste deel van de zakelijke reizigers dat de tickets volledig worden vergoed door de werk- of opdrachtgever, het gaat om bijna tachtig procent. Ongeveer 15 procent ontvangt een gedeeltelijke vergoeding en zo'n vijf procent geeft aan geen vergoeding te ontvangen. Bij een gedeeltelijke vergoeding gaat het meestal om 50 of 75 procent vergoeding. Er is sprake van een negatieve correlatie tussen de mate waarin de reiziger zelf boekt en of de werk- of opdrachtgever de tickets vergoedt.

De werk- of opdrachtgever kan daarnaast ook op andere manieren de keuze van de werk- of opdrachtnemer beïnvloeden. Figuur 4.4 laat zien hoe vaak de verschillende manieren voorkomen binnen de steekproef. Drie maatregelen vallen direct op. Een kwart van de respondenten geeft aan dat de werkgever de trein als voorkeursoptie hanteert voor reizen tot een bepaalde afstand of met bepaalde reistijd. De rijksoverheid is een werkgever die in haar CAO zo'n maatregel heeft vastgelegd, ook de Universiteit van Amsterdam, Universiteit Utrecht en de Vrije Universiteit hanteren dergelijke maatregelen.[23] Deze maatregelen zijn met name ingegeven vanuit duurzaamheidsoverwegingen. De mogelijke structurele verandering als gevolg van COVID-19 in het zakenreisgedrag door bijeenkomsten en vergadering eerder virtueel te laten plaatsvinden is een tweede maatregel die door een kwart van de respondenten wordt genoemd. De laatste veelgenoemde maatregel is het voorschrijven van de reisklasse. Vanuit werk- of opdrachtgever kan het hier gaan om een kostenoverweging of een duurzaamheidsoverweging. Gössling en Humpe (2020) leggen een verband tussen reisklasse en de ecologische voetprint van de reiziger

[23] Zie https://www.caorijk.nl/cao-rijk/hoofdstuk-10/dienstreizen-buitenland, https://www.uva.nl/over-de-uva/over-de-universiteit/duurzaamheid/duurzame-bedrijfsvoering/duurzaam-reizen/duurzaam-reizen.html, https://www.uu.nl/organisatie/duurzame-uu/bedrijfsvoering/anders-reizen en https://vu.nl/nl/medewerker/declaraties-en-reiskosten/duurzame-dienstreizen.

aangezien er voor de businessclasscapaciteit per reiziger meer ruimte nodig is en er dus *ceteris paribus* minder personen vervoerd kunnen worden per vlucht/trip.

Loyaliteitsprogramma's – en de voordelen die zo'n programma aan klanten biedt – zijn een integraal onderdeel van het concurrentiespel tussen luchtvaartmaatschappijen (De Jong et al., 2019). Een loyaliteitsprogramma creëert een concurrentievoordeel en kan daarmee de keuze van zakelijke reizigers beïnvloeden, zie, bijvoorbeeld, Lederman (2007) en Escobari (2008). In een recent onderzoek laten Liu en Ansari (2020) zien hoe het dynamische keuzeproces van reizigers zich vormt als de reizigers lid zijn van meerdere (twee) concurrerende programma's. De eerdergenoemde studie van Gössling en Humpe (2020) legt ook de link met de ecologische voetprint aangezien frequente reizigers – de typische leden van deze programma's – ook vaker geneigd zijn op een luxere manier (businessclass bijvoorbeeld) te reizen.

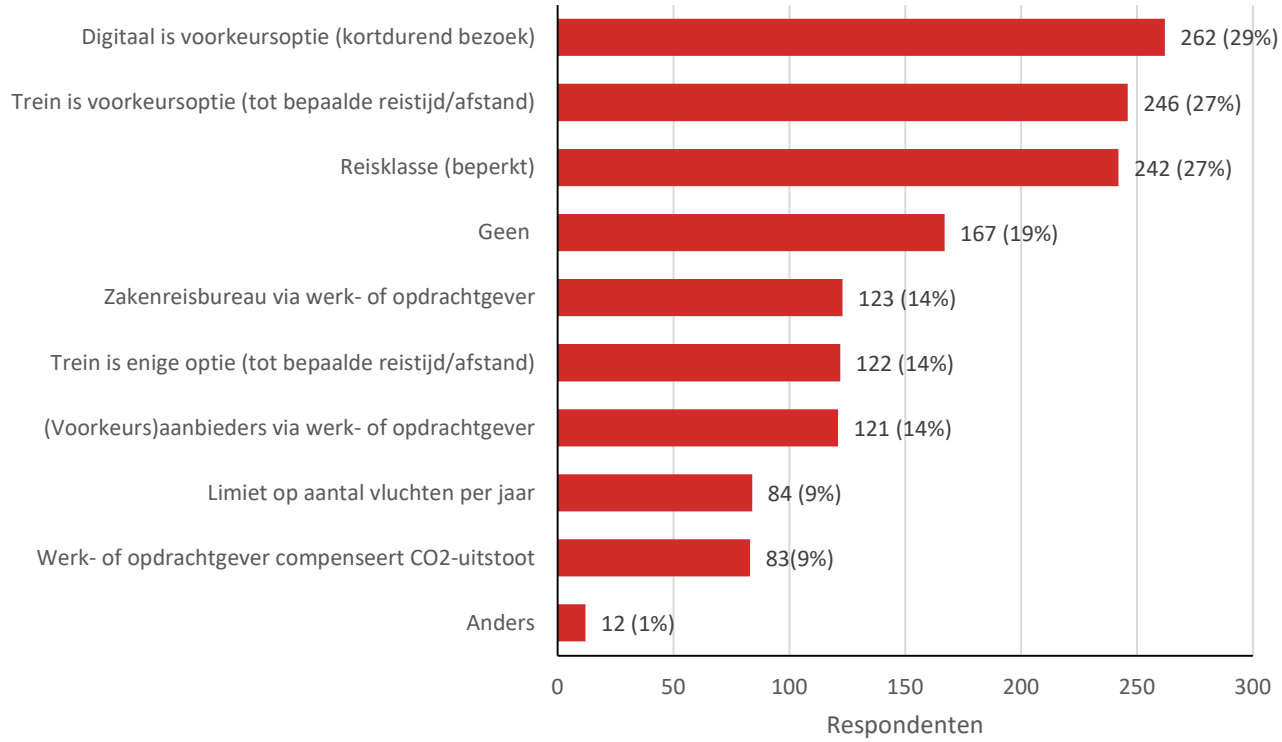
Figuur 4.5 laat zien dat zakelijke reizigers vaker lid zijn van een loyaliteitsprogramma dan de gemiddelde Nederlander of Nederlandse reiziger. In Nederland heeft Flying Blue meer dan twee miljoen leden op een bevolking van 13,2 miljoen inwoners (15 tot 75 jaar).[24] Dat is zo'n vijftien procent terwijl van de respondenten vijftig procent lid is van Flying Blue. Met een deelnamepercentage van 16 procent is het loyaliteitsprogramma van Lufthansa het tweede belangrijkste programma. Het valt op dat ondanks dat de trein wordt gebruikt voor een groot aantal zakelijke reizen, er amper respondenten lid zijn van de loyaliteitsprogramma's van Eurostar of Thalys.

In totaal zijn 310 respondenten – ongeveer één derde – geen lid van een programma. Zo'n veertig procent, 384 respondenten is lid van één programma. Een kwart van de respondenten is dus lid van meerdere programma's. Er zijn 148 respondenten lid van twee programma's waarbij de combinatie Flying Blue en Miles & More (Lufthansa) het vaakst voorkomt. Voor beide programma's geldt dat zo'n negentig procent van de respondenten in de lagere statusklasse vallen.

Slechts vijf procent is lid van meer dan twee programma's. Dit is in lijn van de verwachtingen op basis van economische theorie. Het loont voor een consument om een groot aandeel van de bestedingen in één programma te doen omdat op die manier de voordelen van het programma voor de consument toenemen, zoals hogere status of meer gespaarde punten om in te wisselen.

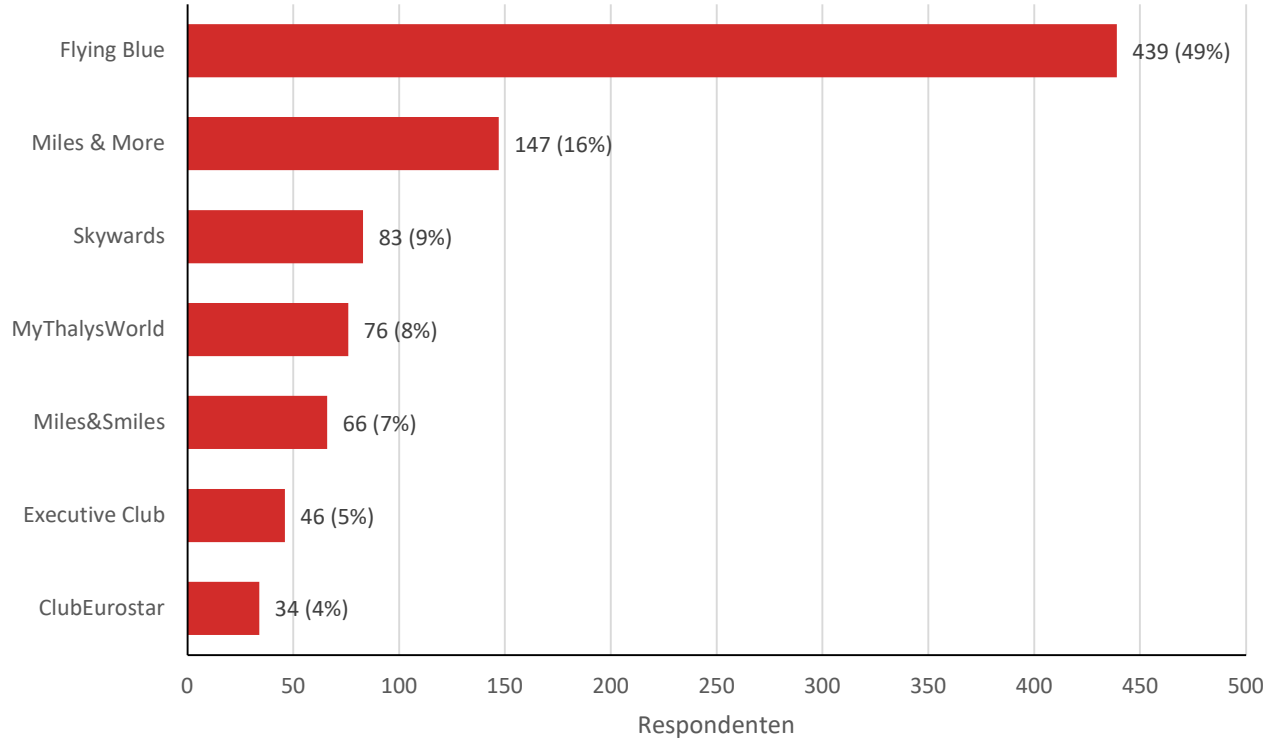
[24] Zie https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/klm-zet-twee-miljoenste-flying-blue-lid-in-het-zonnetje en https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-beroepsbevolking/beroepsbevolking.

Figuur 4.4 De trein op kortere afstanden en niet-reizen worden door werk- of opdrachtgevers gestimuleerd



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)
Noot: Respondenten kunnen meerdere antwoorden kiezen

Figuur 4.5 De helft van de respondenten is lid van het loyaliteitsprogramma van AirFrance-KLM



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

4.3 Betalingsbereidheid spoor, directe verbinding & loyaliteit

Tabel 4.5 laat de schattingsresultaten zien voor zowel het keuze-experiment voor de Europese als de intercontinentale vervoersmarkt vanuit de Metropoolregio. Het model is geschat in de zogenoemde *willingness-to-pay* space, dit heeft als voordeel dat de resultaten direct de monetaire waardering voor de verschillende tripkenmerken laten zien. In totaal zijn er per model 4.520 waarnemingen – keuzes gemaakt – verdeeld over 904 respondenten. De schattingsresultaten laten plausibele economische patronen zien. De monetaire waardering heeft overal het te verwachten teken. De belangrijkste inzichten zijn als volgt:

- Respondenten zijn gemiddeld bereid om circa 48 euro te betalen als de reis binnen Europa met de trein plaatsvindt. De trein wordt dus als gunstiger alternatief beschouwd voor Europese zakenreizen in vergelijking met het vliegtuig;
- Respondenten kennen op de Europese zakelijke reis een reistijdwaardering van circa 61 euro per uur, voor de intercontinentale reis is dit ongeveer het dubbele en ligt het op circa 133 euro per uur. Het verschil tussen Europese en intercontinentale reizen hangt mogelijk samen met het gegeven dat reizen per trein binnen Europa als alternatief mogelijk is en de waardering van reistijd in de trein lager is omdat men productiever kan zijn in de trein dan in het vliegtuig. De reistijdwaardering ligt binnen de range die gangbaar is binnen de verschillende wetenschappelijke studies, hoewel elk van die studies kenmerken heeft waardoor een directe en zuivere vergelijking niet mogelijk is. Bij de uitvoering van een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt verwezen naar de kengetallen reistijdwaardering van het KiM (Lieshout et al., 2021). Uit deze kengetallen volgt een reistijdwaardering voor zakelijk vliegen van 85,75 euro gemeten in 2010 euro's;
- Het vermijden van een te vroege aankomst op de zakelijke bestemming kent een beperkte betalingsbereidheid bij de respondenten die voor zowel de Europese als intercontinentale reizen zo'n 13 a 14 euro bedraagt. Deze variabele is een benadering voor de waardering van de frequentie naar een bepaalde bestemming. Immers, als de frequentie hoger ligt is de kans groter dat er een zakelijke reis mogelijk is waarbij er een goede aansluiting is op de gewenste aankomsttijd. Uit deze enquête blijkt dat dit kenmerk minder sterk wordt gewaardeerd dan reistijd en overstappen;
- Uit het model volgt een duidelijke waardering voor direct reizen van de zakelijke reiziger. Binnen Europa heeft de zakelijke reiziger minimaal een betalingsbereidheid van circa 56 euro om een (korte) overstap te vermijden. Deze betalingsbereidheid loopt op met de overstaptijd. Voor het vermijden van een overstaptijd van 120 minuten is de betalingsbereidheid circa 86 euro. Bij intercontinentale reizen is de betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap beduidend groter en ligt deze tussen een bandbreedte van 216 tot 342 euro. De verdeling van de betalingsbereidheid over de verschillende overstaptijden voor intercontinentale reizen laat zien dat reizigers korte overstaptijden vervelender vinden dan middellange overstaptijden. Een mogelijke verklaring hiervoor is de gepercipieerde kans op het missen van een aansluitende vlucht. Het is opvallend dat de betalingsbereidheid om een overstap te vermijden voor intercontinentale reizen zoveel hoger ligt. Een mogelijke verklaring is dat binnen Europa een overstap van trein naar trein door reizigers als minder belastend wordt ervaren;
- Zakelijke reizigers kennen een waarde toe aan de statusvoordelen van loyaliteitsprogramma's. Voor Europese reizen zijn deze lager dan voor intercontinentale reizen. Voor de intercontinentale reis zou de zakelijke reiziger circa 135 euro willen betalen om van geen loyaliteitsvoordelen naar de loyaliteitsvoordelen die bij de goud status horen (deelname spaarprogramma, voorrang bij inchecken/instappen en loungetoegang) te verkrijgen. Voor Europese zakelijke reizen ligt dit verschil op 17,50 euro beduidend lager. Een mogelijke verklaring is dat de baten van deelname aan het spaarprogramma normaliter toenemen met de reisafstand aangezien de te sparen punten (direct) samenhangen met die afstand en/of de ticketprijs. Tussen zilver en goud zit in de beschrijving van het experiment enkel de loungetoegang. Voor intercontinentale reizen wordt deze loungetoegang (het verschil tussen zilver en goud) op circa 60 euro gewaardeerd. Deze waardering lijkt zeer realistisch, zo biedt KLM op Schiphol toegang tot de Crown Lounges voor 65 euro (Non-Schengen).[25] Voor de

[25] Zie https://www.klm.nl/information/airport/crown-lounges.

Europese reizen volgt een betalingsbereidheid van circa 10 euro, terwijl deze toegang bij KLM op Schiphol 50 euro kost. Voor zowel Europese als intercontinentale reizen geldt dat er amper een verschil zit in de betalingsbereidheid voor geen deelname of een deelname in de status brons. Bij brons is er enkel de mogelijkheid om deel te nemen aan het spaarprogramma. Enkel het aanbieden van een spaarprogramma, zonder verdere voordelen tijdens de reis zelf (voorrang inchecken/instappen en/of loungetoegang) levert dus geen additionele betalingsbereidheid op ten opzichte van aanbieders zonder een loyaliteitsprogramma.

Tabel 4.5 Zakelijke reizigers hebben binnen Europa een voorkeur voor de trein en vinden een overstap binnen Europa minder erg dan voor intercontinentale reizen

	Europa		**Intercontinentaal**	
	Waardering	Statistisch significant?	Parameter	Statistisch significant?
Prijs	-0,006	Ja (p-waarde < 0,01)	-0,002	Ja (p-waarde < 0,01)
Trein	€ 48,10	Ja (p-waarde < 0,01)		
Totale reistijd (per uur)	€ 61,22	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 133,01	Ja (p-waarde < 0,01)
Eerdere aankomst (per uur)	€ 13,84	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 13,13	Ja (p-waarde < 0,01)
Overstap				
Niet	Referentiecat.		Referentiecat.	
20 min	€ 56,14	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 284,86	Ja (p-waarde < 0,01)
40 min	€ 55,57	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 231,27	Ja (p-waarde < 0,01)
60 min	€ 70,94	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 243,45	Ja (p-waarde < 0,01)
80 min	€ 77,37	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 216,79	Ja (p-waarde < 0,01)
100 min	€ 74,70	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 230,79	Ja (p-waarde < 0,01)
120 min	€ 86,45	Ja (p-waarde < 0,01)	€ 324,32	Ja (p-waarde < 0,01)
140 min			€ 342,58	Ja (p-waarde < 0,01)
160 min			€ 330,80	Ja (p-waarde < 0,01)
180 min			€ 335,96	Ja (p-waarde < 0,01)
Loyaliteitsprogramma				
Niet	€ 17,50	Ja (p-waarde < 0,05)	€ 135,82	Ja (p-waarde < 0,01)
Brons	€ 19,41	Ja (p-waarde < 0,05)	€ 126,56	Ja (p-waarde < 0,01)
Zilver	€ 9,82	Ja (p-waarde < 0,05)	€ 59,93	Ja (p-waarde < 0,05)
Goud	Referentiecat.		Referentiecat.	

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

5 Aansluiting vraag en aanbod

Het aantal direct aangeboden markten is met 90 bestemmingen gegroeid sinds 2009 en de belangrijkste missende markten van toen worden in 2019 direct bediend. Uit de analyse volgt het algemene beeld dat vraag en aanbod goed op elkaar lijken aan te sluiten en dat missende markten vooral intercontinentaal zijn.

5.1 Missende markten

Zuidberg & Burghouwt (2011) geven inzicht in de zogenoemde *missing links* oftewel missende markten. Dit zijn bestemmingen die vanuit de Metropoolregio niet direct te bereiken zijn, maar waar de reiziger een overstap moet maken op een andere hubluchthaven (zoals Frankfurt, Dubai of Istanboel) of moet uitwijken naar een andere luchthaven in de ons omringende landen en dus te maken krijgt met een langere voortransporttijd. De enquêteresultaten uit het vorige hoofdstuk laten zien dat een zakelijke reiziger per intercontinentale reis zo tussen de 200 en 300 euro meer bereid is te betalen voor een directe vlucht ten opzichte van een voor de rest exact gelijke maar indirecte vlucht. Het gemis van een bepaalde bestemming is uiteraard groter naarmate er een substantiële zakelijke vervoersvraag bestaat naar die bestemming. In 2019 zijn de belangrijkste niet direct bediende bestemmingen waarvoor een substantiële (indirecte) vervoersvraag bestaat Miami, Gdańsk, Las Vegas, Krakau, Rio en Buenos Aires.

In vergelijking met 2009 zijn er vanaf Schiphol circa 90 extra bestemmingen direct te bereiken, zijn er circa 30 bestemmingen niet meer direct te bereiken en zijn er circa 220 bestemmingen die in beide jaren werden bediend. Tabel 5.1 geeft een overzicht van de bestemmingen die in 2009 nog niet direct werden bediend. In de eerste kolom is de top 10 weergegeven, geordend naar de frequentie in 2019. Deze bestaat uit een mix van vooral Europese feederroutes en Aziatische bestemmingen.[26] Kijkend naar de uitbreiding van de bestemmingen geordend naar de GNC-score – de derde kolom – blijkt dat het vooral gaat om stedelijke gebieden in Azië en Zuid-Amerika. De vijfde kolom in Tabel 5.1 toont dat van de top 10 belangrijkste missende markten in 2009 er in 2019 acht wel vanaf Schiphol worden bediend. Enkel Sydney en Phoenix zijn van deze top 10 ook in 2019 enkel met een overstap te bereiken.

Tabel 5.1 Een groot aantal missende markten in 2009 wordt in 2019 wel direct vanuit Schiphol bediend

	2009 niet & 2019 wel bediend				2009 niet bediend	
	Ranking frequentie		*Ranking GNC-score*			
	Bestemming	*GNC-score*	*Bestemming*	*GNC-score*	*Bestemming*	*Bediend in 2019*
1	Aalborg	< 0,1	Jakarta	0,461	Miami	Ja
2	Krakau	0,111	Buenos Aires	0,391	Gdansk	Ja
3	Bilbao	0,114	Taipei	0,383	Las Vegas	Ja
4	Gdansk	<0,1	Bogota	0,369	Krakau	Ja
5	Taipei	0,383	Santiago	0,355	Rio de Janeiro	Ja
6	Inverness	<0,1	Guangzhou	0,319	Buenos Aires	Ja
7	Jakarta	0,461	Doha	0,318	Sydney	Nee
8	Alesund	<0,1	Bangalore	0,287	Phoenix	Nee
9	Genoa	<0,1	Rio de Janeiro	0,250	Santiago	Ja
10	Salt Lake City	<0,1	Quito	0,203	Bangalore	Ja

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Van de circa 30 bestemmingen die in 2009 wel, maar in 2019 niet meer werden bediend zijn er slechts vier bestemmingen met een GNC-score van hoger dan 0,1: Keulen-Bonn (0,218), Almaty (0,112), Cincinnati (0,122) en

[26] Jakarta is in de periode 2009 tot 2019 afwisselend als directe vlucht dan wel met tussenstop aangeboden.

Hyderabad (0,160). De overige bestemmingen zijn met name regionale bestemmingen in Spanje, Italië, Noord-Afrika (Egypte en Libië), en bestemmingen in het Midden-Oosten (Irak en Syrië). Keulen-Bonn is direct bereikbaar met de trein, het niet meer aanbieden van een directe vlucht kent daarmee waarschijnlijk maar een zeer beperkte negatieve impact op de zakelijke connectiviteit.

Kortom, gemeten naar het aantal direct aangeboden bestemmingen is de zakelijke connectiviteit er ten opzichte van 2009 sterk op vooruit gegaan. Dit betekent echter niet dat er in 2019 nog steeds sprake kan zijn van missende markten. Tabel 5.2 en Tabel 5.3 geven inzicht in de potentieel belangrijkste bestemmingen van de missende markten. Tabel 5.2 laat de top 10 van bestemmingen zonder een directe vlucht vanaf Schiphol gemeten naar de GNC-score zien, uitgesplitst naar korte- en langeafstandsmarkten. Wat bij de korteafstandsmarkten direct opvalt is de relatief lage GNC-score van de missende markten, dit suggereert dat de belangrijkste bestemmingen binnen Europa worden bediend. Voor de rest bestaat de top 10 uit vier bestemmingen – Antwerpen, Keulen, Utrecht en Lille – die met de trein direct bereikbaar zijn. Kijkend naar de langeafstandsmarkten zien we dat de gemiddelde GNC-score hoger ligt. Sydney is een duidelijke uitschieter.

Tabel 5.2 Binnen Europa kennen missende markten lage GNC-scores, voor de missende langeafstandsmarkten is de economische verbondenheid met de Metropoolregio groter

	Korteafstandsmarkten		Langeafstandsmarkten	
Ranking	Bestemming	GNC-score	Bestemming	GNC-score
1	Bratislava	0,245	Sydney	0,604
2	Antwerpen	0,226	Melbourne	0,396
3	Keulen/Bonn	0,218	Riyad	0,379
4	Bakoe	0,165	Ho Chi Minh City	0,317
5	Lausanne	0,131	Perth	0,275
6	Skopje	0,130	Caracas	0,271
7	Malmö	0,126	Auckland	0,269
8	Utrecht	0,125	Hanoi	0,259
9	Lille	0,122	Montevideo	0,244
10	Leipzig/Halle	0,119	Karachi	0,242

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

De GNC-score is een benadering voor de vraag naar zakelijke reizen. Een andere benadering is om te kijken naar de passagiersboekingsdata van MIDT (zie hoofdstuk 3). Deze data laten het aantal reizigers van bestemming naar bestemming zien, ongeacht of deze bestemming direct of indirect bereikbaar is. Tabel 5.3 laat de top 10 van bestemmingen zien waarvoor geen directe verbinding is vanuit de Metropoolregio geordend naar het aantal zakelijke reizigers in deze markt in 2019. Wat direct opvalt bij de korteafstandsmarkten is dat er nagenoeg geen overlap is met de top 10 gebaseerd op de GNC-score zoals weergegeven in Tabel 5.2. Gelet op de typen bestemmingen in Tabel 5.3 lijkt een belangrijke oorzaak de grove inschatting van het aandeel zakelijke reizigers op bestemmingen zonder een duidelijk zakelijk profiel, zoals Erbil en Tabzon. Ook lijkt het belang van bestemmingen in Oost-Europa – Yerevan, Odessa, Adana, Bakoe en Chisinau – op basis van gemeten reizigers groter dan op basis van de GNC-score. De overlap tussen de belangrijkste missende langeafstandsmarkten op basis van de GNC-score en de inschatting op basis van het aantal zakelijke reizigers is groter. Sydney, Ho Chi Minh City, Melbourne, Hanoi, en Auckland staan op beide manieren in de top 10 van belangrijkste missende markten.

Net als in Zuidberg & Burghouwt (2011) geldt de kanttekening dat in aantallen reizigers deze bestemmingen laag tot zeer laag scoren ten opzichte van de bestemmingen die wel worden bediend. Zo staat Yerevan met een ingeschat aantal reizigers van 4.711 op plek 224 van de bestemmingen geordend naar het aantal zakelijke reizigers. Sydney en Denver staan met respectievelijk 15.535 en 10.672 reizigers op plek 109 en 148. Uit de gerealiseerde vraag naar connectiviteit (zakelijke reizen) zoals weergeven in Tabel 5.3 is het moeilijk af te leiden of het gaat om een substantiële zakelijke vervoersvraag. Hiervoor bestaat geen eenduidige afbakening en het is aan de markt (luchtvaartmaatschappijen) om te bepalen of met de getoonde aantallen zakelijke reizigers een rechtstreekse

verbinding bedrijfsmatig te realiseren is. Hierbij is het, met name voor de langeafstandsmarkten, van belang om te kijken naar het huidige niveau van indirecte connectiviteit naar die bestemmingen (via onward hubs), de betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap en eventueel een snellere verbinding en de latente vraag die ontstaat bij het aanbieden van een aantrekkelijker product.

Kijkend naar Denver, bijvoorbeeld, is er zonder een directe verbinding sprake van een potentieel aan zakelijke reizigers van 10.672. In vergelijking met Seattle, ongeveer dezelfde afstand, dezelfde GNC-score, maar met een directe verbinding, is dit ongeveer 2.000 zakelijke reizigers minder. Een grove inschatting van de latente vraag – de vraag die ontstaat doordat het reisalternatief aantrekkelijker wordt – is dus 2.000 reizigers. Voor in totaal zo'n 12.500 reizigers is de totale jaarlijkse betalingsbereidheid op basis van de inzichten uit de enquête dus 12.500 * 200 à 300 euro, oftewel tussen de 2,5 en 3,75 miljoen euro. Indien de directe verbinding ook een uur reistijd oplevert, komt daar nog zo'n 12.500 * 130 euro oftewel 1,6 miljoen euro bij. Een deel van deze betalingsbereidheid zal door de aanbieder (luchtvaartmaatschappij) worden afgeroomd en een deel van deze betalingsbereidheid zal niet worden verzilverd omdat niet elke zakelijke passagier noodzakelijk gebruik zal maken van de directe verbinding. Gegeven de schaarse capaciteit op Schiphol, maken de aanbieders bij het openen en sluiten van routes steeds de afweging of de betreffende bestemming een grotere bijdrage aan de bedrijfsdoelstellingen levert dan de bestaande routes.

Tabel 5.3 Het potentieel aantal zakelijke reizigers per missende markt is relatief laag, Sydney is de belangrijkste maar valt al buiten de top 100

	Korteafstandsmarkten		Langeafstandsmarkten	
Ranking	Bestemming	Zakelijke reizigers	Bestemming	Zakelijke reizigers
1	Yerevan	4.711	Sydney	15.335
2	Odessa	4.646	Denver	10.672
3	Palermo	4.639	Ho Chi Minh City	9.830
4	Klaipeda/Palanga	4.151	Melbourne	9.462
5	Adana	3.542	Hanoi	7.836
6	Tromso	3.471	Phuket	6.970
7	Erbil	2.873	Phoenix	6.846
8	Bakoe	2.777	Auckland	6.793
9	Trabzon	2.774	San Diego	6.693
10	Chisinau	2.771	Brisbane	6.231

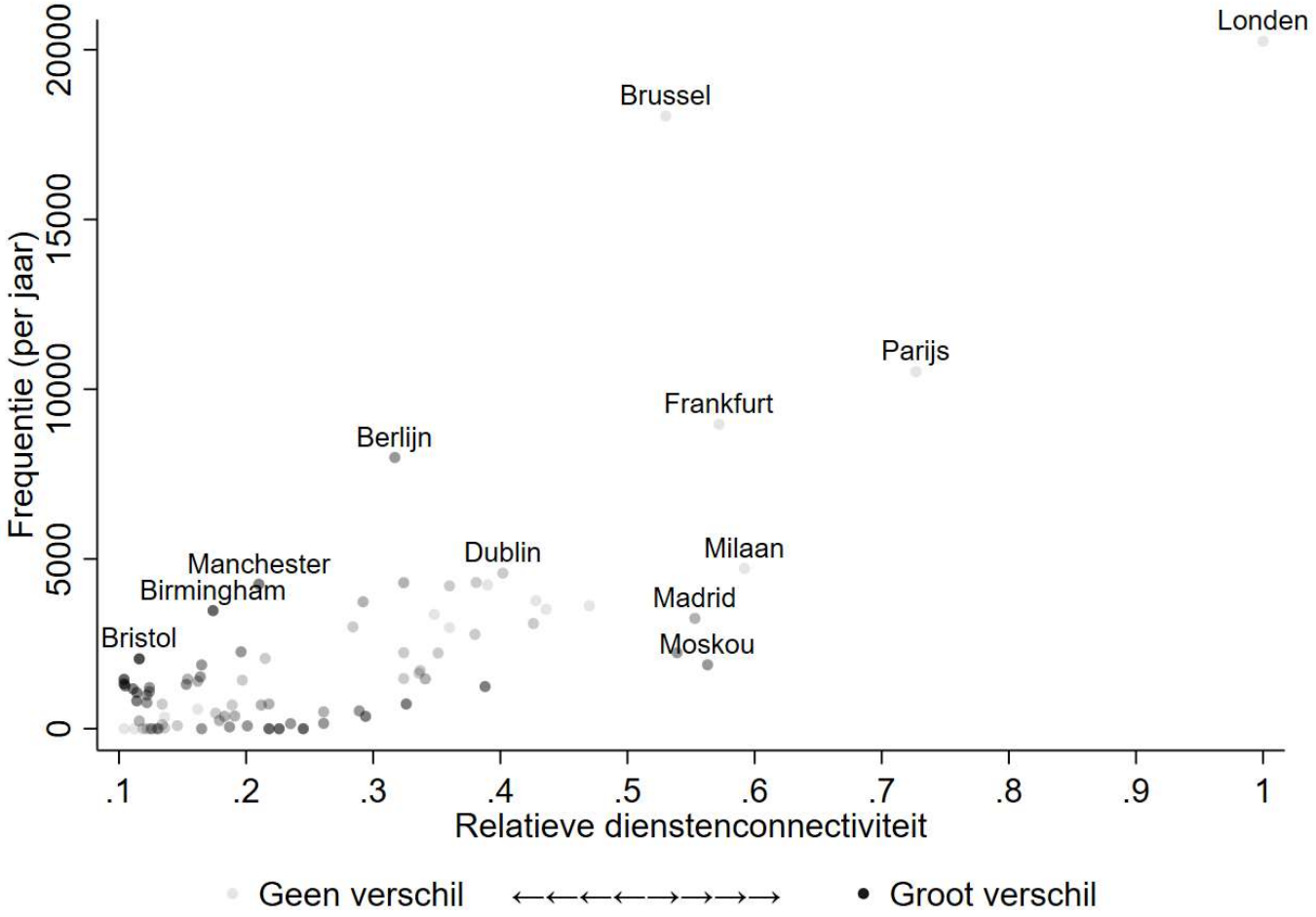
Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)
Noot: Zakelijke reizigers betreft een inschatting van zakelijke luchtvaartreizigers

5.2 Kwadrant Europa

Om meer inzicht te krijgen in de samenhang tussen de vraag naar en het aanbod van zakelijke connectiviteit zetten we de aangeboden jaarlijkse frequentie af tegen de relatieve GNC-score voor zowel de Europese als intercontinentale bestemmingen. De onderliggende veronderstelling is dat er een verband zit tussen de benadering voor de vraag en het daadwerkelijke aanbod. Dit verband hoeft overigens niet lineair te zijn. Figuur 5.1 laat deze samenhang zien voor Europese bestemmingen. Elke punt is een bestemming. De opmerkelijke bestemmingen zijn gelabeld met de naam van de bestemming. Uit de grafiek blijkt duidelijk een positief verband tussen de GNC-score en het aanbod in frequentie (inclusief spoor). Wel zijn er verschillende uitschieters, zoals bijvoorbeeld Brussel, Moskou en Bristol. Om een indicatie te krijgen of de frequentie passend is bij de GNC-score of meer een uitschieter betreft, zijn alle bestemmingen naar zowel frequentie als GNC-score in decielen verdeeld. Oftewel, als de bestemming een frequentie heeft die behoort tot de laagste tien procent van de waarnemingen valt deze bestemming in het eerste deciel voor frequentie. Op deze manier is voor alle bestemmingen het deciel bepaald op de twee dimensies en vervolgens het absolute verschil genomen tussen de twee decielen. Ter illustratie, Bristol kent een relatief hoge frequentie waardoor het in het zevende deciel valt, maar een relatief lage GNC-score waardoor het op die dimensie in het eerste deciel valt. Het absolute verschil is zes. De punten per bestemming in Figuur 5.1 zijn donkerder

naarmate het absolute verschil groter is. Voor de Europese markt is het maximale absolute verschil zes, het punt Bristol heeft daarom de donkerste kleur.

Figuur 5.1 De bestemming in Groot-Brittannië worden relatief overbediend, onderbediening komt slechts zeer beperkt voor



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

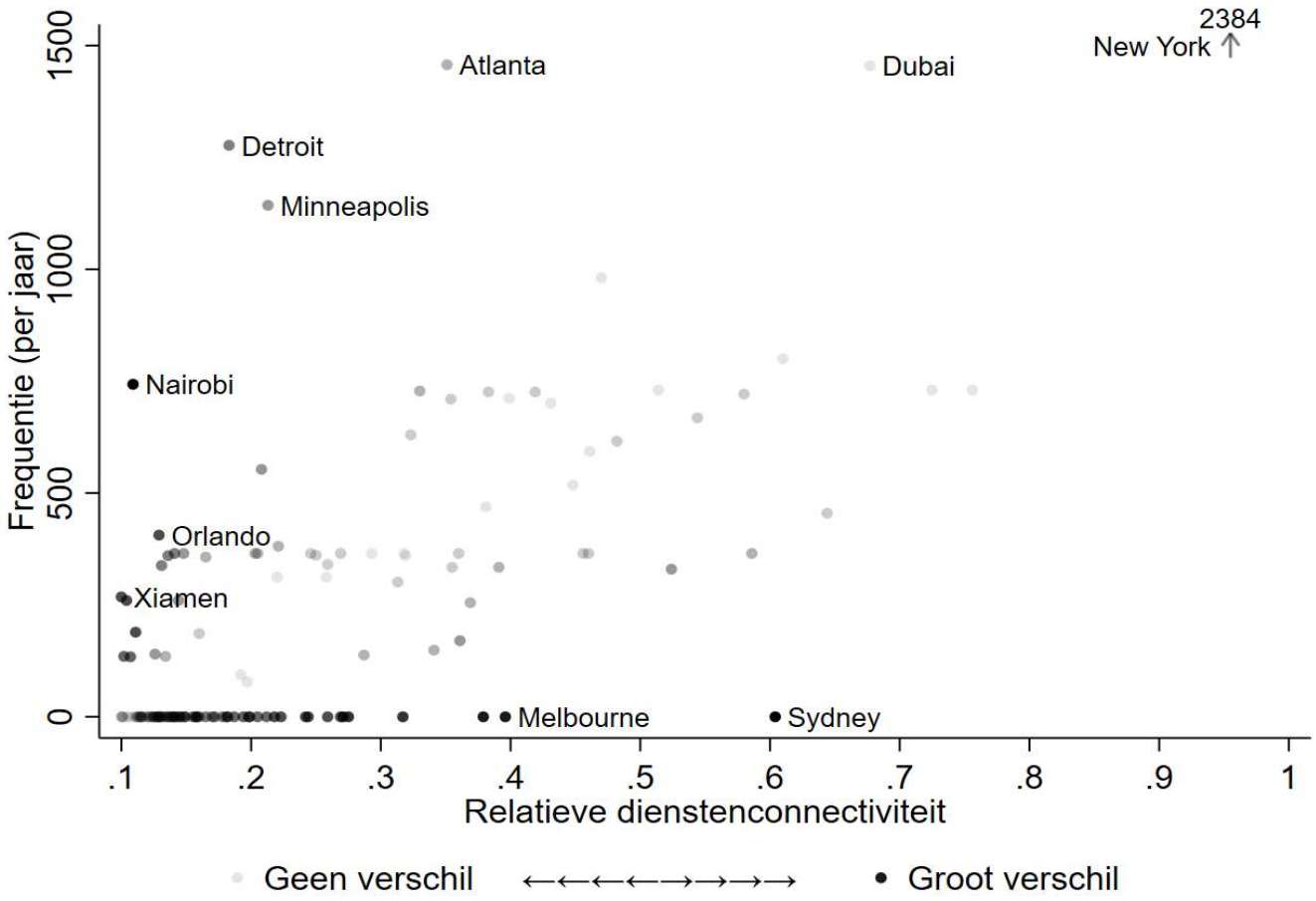
Tabel E.1 in Bijlage E geeft de top 20 aan bestemmingen gemeten naar het absolute verschil in de decielen. Uit die tabel blijkt dat de bestemmingen die een relatief groot verschil tussen frequentie en de GNC-score hebben een hogere frequentie hebben dan verwacht zou worden op basis van de GNC-score. In Figuur 5.1 liggen deze bestemmingen linksboven de puntenwolk, het gaat dan om bestemmingen zoals Bristol, Birmingham en Manchester. Vanuit het perspectief van zakelijke connectiviteit lijkt een overbediening, zolang het niet ten koste gaat van een onderbediening op andere bestemmingen, een minder groot probleem dan een onderbediening. Met andere woorden, de bestemmingen rechtsonder van de puntenwolk in Figuur 5.1 zijn mogelijk interessanter omdat ze wijzen op eventuele missende markten of markten die wel worden bediend maar met een relatief lage frequentie in vergelijking met andere bestemmingen met vergelijkbare GNC-scores. Zo hebben Madrid en Frankfurt vergelijkbare GNC-scores, maar kent Frankfurt een hoger bedieningsniveau.

Uit de vergelijking van vraag naar en aanbod van zakelijke connectiviteit naar Europese bestemmingen volgt het beeld dat deze in eerste instantie in evenwicht lijkt. Weliswaar worden de Britse stedelijke gebieden overbediend, maar dit is een gevolg van de hubstrategie van KLM. Of dit algemene beeld voor elk van de bestemmingen klopt kan enkel op bestemmingsniveau verder worden geanalyseerd en valt buiten de reikwijdte van dit onderzoek.

5.3 Kwadrant intercontinentaal

De analyse uit Sectie 5.2 is herhaald voor de intercontinentale bestemmingen. Figuur 5.2 en Tabel E.2 in Bijlage E geven de resultaten weer. In vergelijking met de Europese bestemmingen is de spreiding groter. Het grootste absolute verschil in decielen betreft 9 en geldt voor Nairobi. Deze bestemming zit in het eerste deciel qua GNC-score en in het tiende deciel van frequentie.

Figuur 5.2 Verschillende hubluchthavens in de Verenigde Staten worden kennen een overbediening, de Australische steden een onderbediening



Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Ook valt het op dat het bij intercontinentale bestemmingen niet alleen gaat over markten die worden overbediend. Sydney, Riyad, Melbourne, Ho Chi Min City, Caracas en Perth staan alle zes in de top 10 van bestemmingen met het grootste absolute verschil tussen frequentie en GNC-score. De overbediende routes zijn verschillende bestemmingen (hubs) in Noord-Amerika, zoals Orlando, Detroit en Edmonton, plus enkele Chinese bestemmingen, zoals Xiamen en Hangzhou. Met Atlanta, Minneapolis en Detroit is net als bij de Britse bestemmingen in Europa duidelijk het effect van de hubluchtvaartmaatschappijen zichtbaar.

Uit deze vergelijking van vraag naar en aanbod van zakelijke connectiviteit naar intercontinentale bestemmingen blijkt dat er verschillende missende markten zijn. Deze missende markten overlappen in het geheel met de stedelijke gebieden zoals genoemd in Sectie 5.1. Dit betekent ook dat er geen aanwijzing is dat als een markt eenmaal bediend wordt er sprake is van een te lage frequentie ten opzichte van vergelijkbare bestemmingen gemeten naar de GNC-score. Met andere woorden, in de intercontinentale markt is het mogelijke probleem van onderbediening er één van missende markten en niet van een te lage frequentie op al direct bediende bestemmingen.

6 Conclusie

Het aanbod van zakelijke connectiviteit in de periode 2009-2019 is sterk gegroeid. De eventueel onderbediende markten zijn relatief klein. Er zijn weinig aanwijzingen dat een eventuele onbalans in vraag en aanbod in 2019 een economisch significant negatief effect heeft (gehad) op de Metropoolregio.

1.Hoe zit het netwerk anno 2019 in elkaar en welk netwerk van bestemmingen (alle modaliteiten meegenomen) op Schiphol is belangrijk voor de economie van de MRA?
Om het netwerk in 2019 in kaart te brengen, kijkt dit onderzoek naar het aanbod in het aantal vluchten en spoorverbindingen vanuit de Metropoolregio. Voor de Europese bestemmingen geldt dat Londen de meest bediende bestemming is en ongeveer een vijf keer zo'n hoge frequentie kent in vergelijking met de daarna meest bediende bestemmingen Milaan, Parijs en Dublin. Als we ook rekening houden met de spoorverbindingen wordt met name Brussel vaak bediend. Uit de analyse van het Europese bedieningsniveau valt het relatief hoge bedieningsniveau op de Britse markt op, dit is te verklaren aan de hand van de hubstrategie van KLM. Op de intercontinentale markt is New York duidelijk koploper. De top 5 van bestemmingen wordt verder aangevuld door andere hubluchthavens Atlanta, Dubai, Detroit en Minneapolis/St. Paul. Het bedieningsniveau is niet afgestemd op de directe vraag naar connectiviteit tussen Amsterdam en Atlanta of de andere genoemde bestemmingen, maar voorziet in indirecte connectiviteit voor passagiers die vanuit andere Amerikaanse of Europese bestemmingen via Amsterdam en de genoemde bestemmingen reizen. Binnen het Europese netwerk geldt dit minder aangezien de vaakst bediende bestemmingen ook relatief veel reizigers bedienen die als eindbestemming Amsterdam of de specifieke bestemming hebben.

Om een vergelijking te maken van het bedieningsniveau van Schiphol ten opzichte van vergelijkbare Europese luchthavens is de frequentieratio uitgerekend. De frequentieratio is het aandeel van Schiphol in het totaal aantal aangeboden vluchten vanaf alle in een vooraf vastgestelde set van Europese luchthavens naar een bepaalde bestemming. Een lage (hoge) ratio geeft aan dat Schiphol deze bestemming ten opzichte van de andere Europese luchthavens relatief weinig (veel) bedient. In vergelijking met 2009 is de gemiddelde frequentieratio van Schiphol met een factor drie gestegen voor zowel de Europese als de intercontinentale markt. Dit betekent dat ten opzichte van concurrerende Europese luchthavens het bedieningsniveau in de afgelopen tien jaar op Schiphol sterker is gestegen.

Zakelijke connectiviteit en economische activiteit hangen samen. Connectiviteit is een factor in het vestigingsklimaat. In de literatuur is er geen consensus over hoe groot dit belang is. Een fundamenteler probleem is de richting van de eventueel causale relatie: verklaart een goed vestigingsklimaat een toename in behoefte aan connectiviteit of andersom? Uit recente empirische studies volgt het beeld dat er wel een causale relatie aantoonbaar is. Een overkoepelende bevinding is dat het aanbieden van een variatie en hoeveelheid aan bestemmingen vooral bijdraagt aan regionale economische activiteit. Directe verbindingen wegen daarbij zwaarder dan indirecte connectiviteit en de op Europa gerichte studies laten zien dat vooral het aanbod van netwerkluchtvaartmaatschappijen invulling geven aan deze (rand)voorwaarden. Er zijn geen specifieke studies uitgevoerd voor Schiphol en/of waarbij het effect van spoorverbindingen ook wordt meegenomen.

2. Is er onderscheid/gradatie te maken naar type reizigers in de economische toegevoegde waarde voor de MRA?
Een gangbare indeling van reismotieven maakt onderscheid naar zakelijk (al dan niet inclusief congres/studie), toerisme, bezoeken familie en vrienden en overige. Er is consensus dat de toegevoegde waarde van zakelijke reizigers voor de economie hoger ligt dan voor andere type reizigers. Dit komt onder meer tot uiting in hogere ticketprijzen,

maar ook in de hogere waardering van reistijd. De reistijdwaardering zoals gemeten in deze enquête ligt op 61 euro per uur voor Europese reizen en op 133 euro per uur voor intercontinentale reizen. De onderliggende motivatie van de hogere waardering van reistijd is een hogere productiviteit, deze hogere productiviteit wordt deels verzilverd in de Metropoolregio.

De zakelijke reiziger, of beter gezegd de reiziger met een zakelijk reismotief, zal vaker naar andere typen bestemmingen reizen, maar een duidelijke samenhang met reizen in een bepaalde ticketklasse of juist niet met low-cost carriers is er niet. Luchtvaartmaatschappijen beogen onderscheid te maken in de prijsstrategie door prijzen te laten variëren naar het gelang het moment van boeken en bijvoorbeeld door het inzetten van loyaliteitsprogramma's.

In dit onderzoek ligt de focus op de zakelijke vraag naar reizen. In de analyse van de secundaire databronnen is hiervoor onder andere gekeken naar het aandeel businessclassstoelen, het aandeel zakelijke reizigers per werelddeel zoals gerapporteerd door Schiphol en een enquête onder reizigers die in 2019 minimaal twee internationale reizen hebben gemaakt met een zakelijk motief. Geen van de benaderingen is perfect, maar de combinatie van de methoden geeft een redelijk robuust beeld van de zakelijke vraag naar connectiviteit.

Uit de enquête onder circa 1.000 zakelijke reizigers volgen enkele interessante kenmerken van de reizigers en het reisgedrag welke inzicht geven in de economische toegevoegde waarde. Zo worden verreweg de meeste zakelijke reizen gemaakt binnen Europa en is geldt binnen een Europa een nagenoeg evenwichtige verdeling tussen reizen per trein of per vliegtuig. Uit de vignettenstudie blijkt dat voor een verder gelijk reisalternatief de gemiddelde respondent bereid is zo'n 48 euro extra te betalen voor een verbinding per spoor. Dit onderstreept het belang van het spoor voor de vraag naar en het aanbod van zakelijke connectiviteit binnen Europa. De gemiddelde reiziger maakt zo'n 7,1 zakelijke reizen, dit gemiddelde verschilt per sector waarin respondenten werkzaam zijn. De zakelijke reiziger heeft ook een betalingsbereidheid voor het vermijden van een overstap, deze ligt voor intercontinentale bestemmingen tussen de 200 en 300 euro. Het gemeten monetaire belang van loyaliteitsprogramma's is relatief laag, maar lijkt wel in lijn met het huidige aanbod van loyaliteitsprogramma's en de differentiatie daarin.

De enquête geeft tot slot ook inzicht in of de zakelijke reiziger zijn of haar reisgedrag na COVID-19 zal aanpassen. Deze steekproef van respondenten laat een verwachte daling van het aantal Europese zakenreizen met circa 4 procent zien en voor de intercontinentale reizen een stijging van 25 procent. Omdat het aandeel intercontinentale reizen lager is dan Europese reizen, is de gemiddelde verwachting over de hele dataset een stijging van drie procent in het aantal vluchten. De sterke stijging van het aantal intercontinentale reizen is een opvallend resultaat en kan deels een substitutie tussen korte- en langeafstandsreizen betreffen op het moment dat de werkgever digitaal als voorkeursoptie gaat hanteren.

3. Voor welke bedrijven en (maatschappelijke) sectoren zijn deze verbindingen van cruciaal belang?
Het onderzoek bevat geen analyse op bedrijfsniveau, daarentegen is in de enquête onder circa 1.000 respondenten uitgevraagd in welke sectoren de respondenten werkzaam zijn. Deze sectoren hebben dezelfde indeling als de Metropoolregio hanteert voor het in kaart brengen van de economische structuur. Uit de enquête volgt dat zakelijke connectiviteit belangrijk is voor de sectoren zorg, financiële dienstverlening, vervoer en opslag, specialistische zakelijke diensten en detailhandel (top 5). Het belang van specifieke bestemmingen wisselt per sector. Zo zijn voor de sector zorg Brussel en Antwerpen belangrijke bestemmingen, en is Londen dat voor de sectoren financiële dienstverlening, specialistische zakelijke diensten en informatie en communicatie. Zeker voor Brussel en Antwerpen is het aanbod via spoor een belangrijke toevoeging aan het inzicht over de zakelijke connectiviteit ten opzichte van de studie uit 2011. Het belang van zakelijke connectiviteit voor een sector is een combinatie van de omvang van de sector, welke wordt weerspiegeld in het aantal respondenten in die sector in de enquête, en de gemiddelde hoeveelheid reizen die een individuele respondent maakt in een sector. Daarbij valt op dat in de sector vervoer en opslag de respondenten relatief veel reizen maken, namelijk zo'n 13 per jaar, dit terwijl in de andere sectoren dit gemiddelde ruim onder de 10 ligt.

In de enquête is aan de respondenten gevraagd op welke manier de werk- of opdrachtgever de keuze van zakelijk reizen beïnvloedt. De vaakst genoemde maatregelen zijn: trein is voorkeursoptie, digitaal is voorkeursoptie (kortdurend bezoek), en reisklasse vastgesteld door werk- of opdrachtgever. Zo'n 16 procent van de respondenten geeft aan dat de werk- of opdrachtgever de keuze niet stuurt.

4. Welke (toegevoegde) verbindingen leveren meer op voor de regionale economie dan andere?
In vergelijking met 2009 zijn er vanaf Schiphol circa 90 extra bestemmingen direct te bereiken. Van deze 90 bestemmingen hebben de intercontinentale bestemmingen gemiddeld de hoogste GNC-score, terwijl voor veel toegevoegde Europese bestemmingen de GNC-score lager dan 0,1 is. Van de top 10 belangrijkste missende markten in 2009 worden er in 2019 acht direct bediend, enkel Sydney en Phoenix kennen in 2019 geen directe verbinding. De conclusie is daarmee dat het aantal directe verbindingen sinds 2009 met circa dertig procent sterk is toegenomen. Het verder kwantificeren van de toegevoegde economische of maatschappelijke waarde van deze bestemmingen ligt buiten de reikwijdte van het onderzoek.

Gelet op de GNC-score en de betalingsbereidheid van tussen de 200 en 300 euro van zakelijke passagiers voor het vermijden van een overstap op intercontinentale routes voegen directe verbindingen met grote stedelijke bestemmingen op andere continenten waarschijnlijk het meest toe aan de regionale economie. Hierbij gelden de kanttekeningen dat deze intercontinentale bestemmingen al wel via een overstap vanuit de Metropoolregio bereikbaar waren en dat het potentiële aantal zakelijke passagiers op deze routes relatief laag ligt.

Naast de extensieve marge in het aanbod – wordt de bestemming wel of niet direct aangeboden vanaf Schiphol – is de intensieve marge – de frequentie van het aanbod – ook van belang. Om in kaart te brengen welke bestemmingen eventueel over- of onderbediend worden in 2019 is de frequentie per jaar afgezet tegen de mate van stedelijke verbondenheid met de Metropoolregio (GNC-score), uitgesplitst naar Europese en intercontinentale bestemmingen. Op deze manier worden vraag en aanbod tegen elkaar afgezet. Uit de analyse volgt dat er binnen Europa (korteafstandsmarkten) maar enkele bestemmingen zijn die niet direct of zeer beperkt per vliegtuig vanaf Schiphol worden bediend, maar wel een relatief hoge verbondenheid hebben met de Metropoolregio. Het gaat hierbij om: Bratislava, Antwerpen, Keulen/Bonn, Luxemburg en Kiev. Voor Antwerpen, Keulen/Bonn en in mindere mate Luxemburg geldt dat via andere transportmodaliteiten in de zakelijke connectiviteit wordt voorzien. Binnen Europa betreft een mogelijke mismatch tussen vraag en aanbod vooral bestemmingen die een hogere frequentie hebben dan op basis van de ranking op de GNC-score zou worden verwacht. Het gaat hierbij om feederbestemmingen van het hubnetwerk zoals Bristol, Birmingham, Newcastle en Machester. Het belang van dit aanbod is indirect omdat het faciliteert in het hubnetwerk en daarmee directe verbindingen naar intercontinentale routes ondersteunt. Dit vormt een plausibele, bedrijfseconomische verklaring voor de potentiële mismatch tussen vraag en aanbod op deze bestemmingen.

Voor intercontinentale routes is het beeld van de mogelijke mismatch tussen vraag en aanbod minder eenduidig. Nairobi kent een relatief hoge frequentie, maar een lage GNC-score. De intensieve samenwerking tussen Air France-KLM en Kenya Airways – welke in 2021 is afgebouwd – is hiervoor een verklaring, waarbij Schiphol deels als overstaphub fungeert voor zakelijke reizigers van Kenya Airways. Ook in de Verenigde Staten bevinden zich bestemmingen met een soortgelijke functie: Orlando, Detroit, Minneapolis en Atlanta kennen elk een hoger frequentieniveau dan op basis van de GNC-score zou worden verwacht. In tegenstelling tot het Europese netwerk is er in het intercontinentale netwerk wel sprake van grotere missende markten. Het gaat hierbij om bestemmingen zoals Sydney, Riyad, Denver en Ho Chi Minh City.

5. Welke mogelijke weggevallen verbindingen leiden tot een economisch verlies, en is daar een gradatie in aan te brengen?
Ten opzichte van 2009 zijn er in 2019 circa 30 bestemmingen niet meer direct te bereiken. Deze bestemmingen kennen een relatief lage GNC-score, oftewel de economische verbondenheid met Amsterdam is beperkt. Dit

suggereert dat het wegvallen van deze verbindingen niet heeft geleid tot economisch significant nadelige effecten voor de Metropoolregio. De belangrijkste weggevallen bestemming is Keulen-Bonn, maar deze bestemming is rechtstreeks met de trein te bereiken. De overige bestemmingen zijn met name regionale bestemmingen in Spanje, Italië, Noord-Afrika (Egypte en Libië), en bestemmingen in het Midden-Oosten (Irak en Syrië).

6. Wat zijn de mogelijkheden voor de overheden (in de MRA) om het bestemmingennetwerk beter aan te sluiten op de internationale connectiviteitsbehoefte, bijvoorbeeld via slotallocatie en het openen van spoorverbindingen?

De resultaten van het onderzoek kunnen bijdragen in de bredere discussie over de rol van de overheid in de markt voor (zakelijke) connectiviteit. Deze vraag valt uiteen in twee delen. De eerste vraag is of er legitieme redenen zijn voor de overheid om te interveniëren. Als dit zo is, is de vervolgvraag welke mogelijkheden en instrumenten er zijn voor overheden om dit te doen. Vanuit economisch perspectief is marktfalen een legitieme reden voor overheidsingrijpen. De huidige studie laat zien dat er verschillende bestemmingen zijn die vanuit Amsterdam zeer goed bereikbaar zijn, maar waar de lokale (gerealiseerde) vraag beperkt lijkt en vice versa. Dit kan een indicatie zijn van marktfalen, maar het betekent niet noodzakelijk dat de markt inderdaad faalt of dat er een rol voor de overheid is.

Uit de economische theorie en deskstudie volgen meerdere aanwijzingen om te beargumenteren dat er sprake is van marktfalen. De belangrijkste oorzaken zijn de positieve en negatieve externaliteiten van luchtvaart en connectiviteit. Het kenmerk van externaliteiten is dat de persoonlijke/private kosten en baten niet gelijk zijn aan maatschappelijke kosten en baten. Zo kunnen luchtvaartmaatschappijen de eventuele baten van een aantrekkelijker vestigingsklimaat (zowel op de herkomst als de bestemming) niet volledig verzilveren in ticketprijzen en zijn de milieukosten van geluid en uitstoot die samenhangen met een hubluchthaven waarschijnlijk niet volledig in de ticketprijzen verwerkt. Daarnaast speelt dat de belangen van luchtvaartmaatschappijen niet noodzakelijk gelijk zijn aan de belangen van lokale of nationale overheden. In het geval van een hubluchthaven komt dit het duidelijkst tot uiting bij de transferpassagiers. Deze passagiers leveren omzet op voor luchtvaartmaatschappijen, maar de baten voor deze passagiers tellen amper mee bij het vanuit het perspectief van een lokale of nationale overheid vaststellen van de maatschappelijke kosten en baten.

Een integrale afweging of bepaalde bestemmingen onterecht niet, te weinig of te veel worden bediend zal op enige manier rekening moeten houden met de marginale maatschappelijke kosten en baten van connectiviteit. De recent verschenen werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's geeft richtlijnen om deze kosten en baten verder te kwantificeren. Het (uitbreiden van) beprijzen van de externaliteiten – om zo de marginale en private kosten en baten dichterbij elkaar brengen – is vanuit economisch perspectief het belangrijkste instrument. Dit gaat niet noodzakelijkerwijs om enkel belastingen, maar kan ook het subsidiëren van routes betreffen. Het systeem van openbaredienstverplichtingen is mogelijk als er duidelijke aanwijzingen zijn voor een maatschappelijke toegevoegde waarde van een bestemming en de markt geen aanbod naar deze bestemming genereert. De resultaten uit deze studie geven geen aanleiding tot het vermoeden van een missende markt waarbij er daadwerkelijk sprake is van een falende markt met een economisch significant negatief effect op de Metropoolregio.

De mogelijkheden voor overheden om te sturen op hoe luchtvaartmaatschappijen schaarse capaciteit inzetten zijn beperkt. De overheid stuurt op de totale capaciteit op de luchthaven, maar niet op hoe luchtvaartmaatschappijen deze capaciteit benutten. Exploitantanten van luchthavens hebben wel de mogelijkheid om bij het vaststellen van de verschillende heffingen te differentiëren (anders dan discrimineren) onder andere lettend op algemene milieubelangen. Op deze manier kunnen luchthavens luchtvaartmaatschappijen een prikkel geven tot bepaalde activiteiten, zoals het openen van nieuwe routes, het verhogen van de bezettingsgraad of het beter bedienen van strategische bestemmingen.

Referenties

Albalate, D. & Fageda, X (2016). High-technology employment and transportation: Evidence from the European regions. *Regional Studies*, 50(9), 1564-1578.

Alderighi, M. & Gaggero, A. A. (2017). Fly and trade: Evidence from the Italian manufacturing industry. *Economics of Transportation*, 9, 51-60.

Behrens, C. & Koopmans, C. (2018). Eén prijs voor bestelmaaltijden? Gebruik en effecten van smalle pariteitsclausules in de markt voor bestelmaaltijden. SEO-rapport nr. 2018-108: Amsterdam.

Bernardo, V. & Fageda, X. (2019). Globalization, long-haul flights and inter-city connections. *Economics of Transportation* 19.

Bierlaire, M. (2018). PandasBiogeme: a short introduction. Technical report TRANSP-OR 181219. Transport and Mobility Laboratory, ENAC, EPFL.

Bilotkach, V. (2015). Are airports engines of economic development? A dynamic panel data approach. *Urban Studies* 52(9), 1577-1593.

Brugnoli, A., Dal Bianco, A. Martini, G. & Scotti, D. (2018). The impact of air transportation on trade flows: A natural experiment on causality applied to Italy. *Transportation Research Part A*, 112, 95-107.

Carbo, J.M. & Graham, D.J. (2020). Quantifying the impacts of air transportation on economic productivity: a quasi-experimental causal analysis. *Economics of Transportation*, 24.

Caussade, S., Ortúzar, J., Rizzi, L.I. & Hensher, D. (2005). Assessing the influence of design dimensions on stated choice experiment estimates. *Transportation Research Part B: Methodological*, 39 (7), 621-640.

CE Delft (2019). Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden? Een kritische analyse van veelgehoorde argumenten. CE-Delft publicatie 19.190143.103: Delft.

De Jong, G., Behrens, C. & Tieben, B. (2019). Voorkeuren en keuzegedrag van de Nederlandse loterijconsument: Een vignettenanalyse. SEO-rapport nr. 2019-88: Amsterdam.

De Jong, G., Behrens, C. & Van Ommeren, J. (2019). Airline loyalty (programs) across borders: A geographic discontinuity approach. *International Journal of Industrial Organization*, 62, 251-272.

Dong, X., Zheng, S. & Kahn. M. E. (2020). The role of transportation speed in facilitating high skilled teamwork across cities. Journal of Urban Economics, 115.

Duranton, G., & Puga, D. (2003). Chapter 48- Microfoundations of urban agglomeration economies. Handbook of Regional and Urban Economics. 4, 2063-2117.

ESPON (2018). The world in Europe, global FDI flows towards Europe: Extra-European FDI towards Europe. Main report, European Observation Network for Territorial Development and Cohesion (ESPON): Luxembourg.

Escobari, D. (2011). Frequent flyer programs and the role of airport dominance. *Applied Economic Letters*, 18 (16), 1565-1569.

Fujita, M. & Thisse, J-F. (2002). Economics of agglomeration: Cities, industrial location, and globalization. Cambridge University Press: Cambridge.

Gemeente Amsterdam (2021). Economische verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2021. Amsterdam.

Gössling, S. & Humpe. A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. *Global Environment Change*, 65.

KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021a). Perspectieven op netwerkkwaliteit bij schaarse capaciteit Schiphol. KiM: Den Haag.

KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021b). Zakelijk vliegen: Achtergrondrapport. KiM: Den Haag.

KiM Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022). Agglomeratie-effecten in MKBA: de stand van zaken. Notitie, KiM: Den Haag.

Lederman, M. (2007). Do enhancements to loyalty programs affect demand? The impact of international frequent flyer partnerships on domestic airline demand. *The RAND Journal of Economics*, 38 (4), 1134-1158.

Lenaerts, B., Allroggen, F. & Malina, R. (2021). The economic impact of aviation: A review on the role of market access. Journal of Air Transport Management, 91.

Lieshout, R. & Boonekamp, T. (2019). Het maatschappelijk belang van het Schipholnetwerk: Welvaartseffecten van extra vluchten en de gevolgen van aanhoudende capaciteitsschaarste. SEO-report no. 2019-71: Amsterdam.

Lieshout, R., Boonekamp, T. & Van Spijker, V. (2019). Het belang van leisurevervoer op Schiphol. SEO-rapport nr. 2019-16: Amsterdam.

Lieshout, R., Burghouwt, G. & Boonekamp, T. (2015). Economisch belang van de hubfunctie van Schiphol. SEO-rapport nr. 2015-22: Amsterdam.

Lieshout, R., Koopmans, C., De Jong, G., Hoefsloot, N., De Pater, M., Wever, E. & Ummels, R. (2021). Werkwijzer luchtvaartspecifieke MKBA's: Versie 1.0. SEO-rapport nr. 2021-43: Amsterdam.

Liu, J. & Ansari, A. (2020). Understanding consumer dynamic decision making under competing loyalty programs. *Journal of Marketing Research*, 57 (3).

Louviere, J. & Woodworth, G. (1983). Design and Analysis of Simulated Consumer Choice or Allocation Experiments: An Approach Based on Aggregate Data. *Journal of Marketing Research*, 20, 350-366.

Maddala, G. S. (1983). Limited-Dependent and Qualitative Variables in Econometrics. Cambridge University Press, Cambridge UK.

McFadden, D. (1978). Modelling the choice of residential location. In: Spatial Interaction Theory and Residential Location, ed. Karlgvist, A. et al. North Holland: Amsterdam, 75-96.

McFadden, D. (1986). The Choice Theory Approach to Market Research, *Marketing Science*, 5 (4), 275-297.

McGraw, M.J. (2020). The role of airports in city employement growth, 1950-2010. *Journal of Urban Economics*, 116.

Taylor, P. J. & Derudder, B. (2016). World city network: A global urban analysis. Routledge Taylor & Francis Group, Londen.

Train, K. E. (2009). Discrete choice methods with simulation. Cambridge university press, Cambridge UK.

Zhang, F. & Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth: a review of the impact mechanism and causal relationships. Transport Reviews, 40(4).

Zuidberg, J. & Burghouwt, G. (2011). Een analyse van het belang van het Schipholnetwerk voor zakenreizigers en ecomische clusters. SEO-rapport nr. 2011-08. Amsterdam.

Bijlage A Literatuuroverzicht connectiviteit

Carbo & Graham (2020) analyseren de impact van de in 2003 in China ingevoerde maatregelen om luchtvaart te liberaliseren. Deze maatregelen zijn in heel China ingevoerd, behalve in Peking en Tibet. De onderzoekers maken gebruik van dit verschil door te vergelijken in hoeverre Tibet zich daarna anders heeft ontwikkeld ten opzichte van de samengestelde groep van andere regio's in China. Ze concluderen dat het geen toegang hebben tot de geliberaliseerde markt voor Tibet leidt tot een negatief verschil in arbeidsproductiviteit van zo'n 13 procent.

McGraw (2020) vergelijkt de ontwikkeling van werkgelegenheid over de periode 1950-2010 tussen Amerikaanse stedelijke gebieden (clusters met tussen de 10.000 en 50.000 inwoners) en houdt daarbij expliciet rekening met de nabijheid van een luchthaven. De analyse maakt gebruik van een specifieke econometrische techniek (synthetische control groep) om mogelijke endogeniteit te vermijden. Met deze analyse toont McGraw (2020) aan dat de nabijheid van een luchthaven een positieve impact van gemiddeld 3,9 procent heeft op de werkgelegenheid in een stedelijk gebied. Dit betreft waarschijnlijk een herverdeling van werkgelegenheid tussen stedelijke gebieden.

Bernardo & Fageda (2019) onderzoeken in hoeverre directe connectiviteit een meerwaarde biedt over indirecte verbindingen. Ze kijken hierbij naar Europese stedelijke gebieden met een voldoende potentiële vraag naar directe verbindingen maar zonder een grote hubluchthaven in de periode 2010-2016. De resultaten laten zien dat – gecontroleerd voor endogeniteit – zelfs een kleine toename van het aantal directe routes een significante impact heeft op het aantal reizigers, met name in gebieden met een hoog inkomen.

Brugnoli et al. (2018) maken gebruik van de beslissing van Alitalia in 2008 om de huboperatie op Malpensa te beeindigen. De onderzoekers analyseren het effect op de regionale economie van Lombardije en vergelijken dit met de regio Venetië waarin de schok in het aanbod van connectiviteit niet heeft plaatsgevonden. De resultaten laten zien dat er een positief (causaal) verband is tussen de aangeboden stoelcapaciteit en handel, waarbij een verandering van 1 procent in de stoelcapaciteit samenhangt met een 0,003 tot 0,13 procent verandering in handel.

Alderighi & Gaggero (2017) onderzoeken de samenhang tussen de export van de Italiaanse industrie (secundaire sector) binnen Europa en het aanbod van vliegverkeer, uitgesplitst naar netwerk- en lowcostmaatschappijen over de periode 1998-2010. Via variatie in het aanbod over de seizoenen (gerelateerd aan toerisme) beogen de onderzoekers endogeniteit te vermijden, en zo de causale relatie te schatten. De resultaten laten zien dat een toename van 1 procent in het aantal directe vluchten tussen twee regio's samenhangt met een toename van 0,02 tot 0,09 procent van de export tussen de twee regio's. Dit effect is voor het grootste deel afhankelijk van het aanbod van netwerkmaatschappijen.

Albate & Fageda (2016) analyseren in hoeverre het aanbod van transport in 182 Europese regio's samenhangt met de ontwikkeling van de hightechsector, gemeten in werkgelegenheid, in die regio's over de periode 2002-2010. Hierbij corrigeren de onderzoekers voor endogeniteit door vertraagde jaareffecten op te nemen in de schattingen. Hoewel deze correctie geen zekerheid biedt op het analyseren van een zuivere causale relatie, laten de resultaten een duidelijke positieve samenhang zien tussen met name het aanbod van netwerkluchtvaartmaatschappijen en groei van werkgelegenheid in de hightechsector. De onderzoekers beargumenteren dat juist netwerkluchtvaartmaatschappijen via het hub-and-spoke model een grotere variatie aan kleinere bestemmingen bedienen waardoor specifieke kennis en technologie beter toegankelijk en gedeeld worden. Autowegen, hogesnelheidstreinen en lowcostmaatschappijen bedienen vaak relatief korte afstanden of grote bestemmingen. De extra toegevoegde waarde – gegeven de mate waarin die gebieden al samenhangen – van transport is dan beperkter.

Bijlage B Econometrisch model[27]

In de vignettenanalyse maken de respondenten een keuze uit drie reisalternatieven. Het analyseren van deze keuzes is mogelijk door middel van discrete keuze modellen. Dit type regressiemodellen is speciaal ontwikkeld om een afhankelijke variabele te analyseren die enkel 0 of 1 kan zijn, waarbij het gekozen alternatief een 1 krijgt en het niet gekozen alternatief een 0. In het geval van meer dan twee alternatieven in één keuzeset is het multinomiale discrete keuze model het meest geschikt. Discrete keuzemodellen staan uitgebreid beschreven in onder andere Maddala (1983) en (Train, 2009).

Discrete keuzemodellen zijn stevig verankerd in de economische theorie. Uitgangspunt van deze modellen is nutsmaximalisatie, oftewel de respondent kiest het alternatief wat zijn of haar nut maximaliseert.[28] Het nut dat respondenten ontlenen aan elk van de alternatieven is afhankelijk van de kenmerken van de respondent en van de kenmerken van de alternatieven. Bijvoorbeeld, een kortere reistijd leidt tot een hoger nut, terwijl het moeten overstappen naar verwachting juist resulteert in een lager nut. Hoe hoger het nut van een bepaald alternatief – afhankelijk van de verschillende kenmerken en de waardering van die kenmerken – hoe groter de kans dat de respondent dit alternatief kiest.

Het nut dat respondent *n* ontleent aan reisalternatief *i* is in de basis op de volgende manier (wiskundig) te formuleren:

$$V_{in} = \beta_1 \cdot Trein_i + \beta_2 \cdot Reistijd_i + \beta_3 \cdot Overstap(tijd)_i + \beta_4 \cdot Tijd\ voor\ gewenste\ aankomst_i + \beta_5 \cdot Loyaliteitsprogramma_i + \beta_6 \cdot prijs_i + \delta_i \cdot \theta_n + \varepsilon_{in},$$

In deze formule vertegenwoordigen $Trein_i$, $Reistijd_i$, $Overstap(tijd)_i$, $Tijd\ voor\ gewenste\ aankomst_i$, $Loyaliteitsprogramma_i$ en $Prijs_i$ de kenmerken van reisalternatief *i*. In het geval van keuzes voor intercontinentale routes vormt $Trein_i$ geen kenmerk. De vector θ_n is een (mogelijke) verzameling van kenmerken van de respondent.

De β's en de δ's zijn de coëfficiënten van de product- en respondentkenmerken. Deze coëfficiënten worden door het model berekend op basis van de keuzes die de respondenten in de vignetten maken.[29] De β-coefficienten geven het gemiddelde effect op het nut van de kenmerken dat ontleend wordt aan een bepaald reisalternatief; bijvoorbeeld, als β_1 positief en statistisch significant is, dan betekent dit dat respondenten *ceteris paribus* meer nut ontlenen aan reisalternatieven met de trein (in vergelijking met vliegtuig) en dat de respondenten deze alternatieven daardoor ook vaker kiezen.

De ε_{in} is de storingsterm die noodzakelijk is omdat er gegeven bepaalde kenmerken van de reisalternatieven alsnog (niet-geobserveerde) variaties in het nut kunnen optreden, bijvoorbeeld door onoplettendheid of inconsistentie van de respondent.

Door de gekozen vorm van het model en de wijze van schatten is er geen directe economische interpretatie van de β's en de δ's voorhanden. Echter, doordat in het ontwerp een prijsvariabele is meegenomen is het mogelijk om voor elk van de andere verklarende variabelen (reiskenmerken) een zogenoemde *willingness to pay* – betalingsbereidheid – op een gemakkelijke manier af te leiden. De betalingsbereidheid is de hoeveelheid geld die de gemiddelde

27 De beschrijving van het model is gebaseerd op eerder SEO-onderzoek, zie, onder andere, Behrens et al. (2018) en De Jong et al. (2019).

28 Zie, onder andere, het klassieke artikel van Nobelprijswinnaar Daniel McFadden (1978), waarin voor het eerst een link is gelegd tussen multinomiale logistische regressiemodellen (discrete keuzemodellen) en nutsmaximalisatie.

29 Voor het schatten en daarmee berekenen van deze coëfficiënten maken we gebruik van de Python-bibliotheek PandasBiogeme. Zie Bierlaire (2018) voor een beschrijving van deze bibliotheek.

respondent bereid is te betalen om een bepaald ander kenmerk van het alternatief (marginaal) te verbeteren. Ter illustratie, de betalingsbereidheid om de reistijd te verkorten is te definiëren als:

$$\frac{\partial V_{in}}{\partial Reistijd_i} \Big/ \frac{\partial V_{in}}{\partial Prijs_i} = \frac{\beta_2}{\beta_6}$$

Aangezien de reistijd wordt geschat in minuten, levert de bovenstaande berekening de betalingsbereidheid van de respondenten op voor één minuut reistijdwinst. De waarde van reistijd gemeten in uren is eenvoudig af te leiden door te vermenigvuldigen met 60. In het algemeen geldt dat de betalingsbereidheid van alle kenmerken kan worden berekend door de coëfficiënt van het specifieke kenmerk te delen door de prijscoëfficiënt. Dit geldt zowel voor kenmerken die een continu karakter hebben (zoals reistijd) als voor kenmerken met een meer discreet karakter (zoals het niveau in het loyaliteitsprogramma en de vervoerswijze).

Bijlage C Vragenlijst

Deel 1: reisgedrag

1. Wat zijn de vier cijfers van de postcode van de plaats waar u in 2019 woonde?
   (Numeriek, 4 cijfers tussen 1000 en 9999)

2. Wat zijn de vier cijfers van de postcode van de organisatie waar u in 2019 werkte? Indien u in 2019 niet werkzaam was, kunt u het invulveld leeglaten. Indien uw organisatie in meerdere postcodegebieden is gevestigd, kiest u dan voor de vestiging waar u het vaakst bent.
   (Numeriek 4 cijfers tussen 1000 en 9999)

[Screenout: zowel postcode woonplaats als postcode werk ligt niet in de metropoolregio Amsterdam]
[Screenout aangepast: alleen als werkpostode niet is ingevuld]

3. Welke van de onderstaande sectoren beschrijft het best de sector waarin u in 2019 werkzaam was?

- Landbouw
- Onderwijs
- Zorg
- Overheid
- Overige diensten
- Cultuur, sport en recreatie
- Industrie
- Financiële diensten
- Energie, water en afval
- Detailhandel
- Groothandel
- Specialistische zakelijke diensten
- Vervoer en opslag
- Overige zakelijke diensten
- Onroerend goed
- Horeca
- Bouw
- Informatie en communicatie
- Anders, namelijk:

4. Hoeveel zakelijke reizen heeft u in 2019 voor uw werk gemaakt?. Vul '0' in als u in 2019 geen zakelijke reizen naar dit gebied heeft gemaakt. Ga er hierbij vanuit dat een heen- en terugreis als één reis telt. Als u het aantal reizen niet meer exact weet, vul dan een nauwkeurige schatting in.

Gebied	Aantal reizen
Europa per vliegtuig	
Europa per trein	
Noord-Amerika (*Verenigde Staten en Canada)*	
Latijns-Amerika (o.*a. Mexico)*	
Afrika	
Midden-Oosten	
Azië/Oceanië *(o.a. Australië)*	

[Screenout: minder dan 2 reizen in 2019 in totaal]

5. Vanaf welke luchthaven(s) en/of treinstation(s) in Nederland vertrok u in 2019 voor uw internationale zakelijke reizen? *Bij treinreizen gaat het om het station waar u op de internationale trein stapte.*

- Amersfoort Centraal (station)
- Amsterdam Airport Schiphol (vliegveld)
- Amsterdam Centraal (station)
- Arnhem Centraal (station)
- Den Haag HS (station)
- Eindhoven Airport
- Hilversum (station)
- Rotterdam Centraal (station)
- Rotterdam The Hague Airport
- Schiphol Airport (station)
- Utrecht Centraal (station)
- Anders, namelijk:

[*Screenout: als niet vanaf Amsterdam Airport Schiphol en/of Amsterdam Centraal en/of Schiphol Airport*]

6. Kunt u aangeven naar welke bestemming binnen/naar [*Gebied*] u in 2019 het vaakst zakelijke reizen heeft gemaakt? Ga er hierbij vanuit dat een heen- en terugreis als één reis telt. Als uw bestemming niet in de lijst staat, vinkt u de categorie 'anders' aan en vult het aantal reizen in. Als u in 2019 geen zakelijke reizen heeft gemaakt met het betreffende vervoersmiddel (vliegtuig of trein), vul daar dan '0' in. Als u het aantal reizen niet meer exact weet, vul dan een nauwkeurige schatting in.

- [*Dropdown bestemmingen*]

	Aantal reizen
Per vliegtuig	
Per trein [*alleen voor Gebied Europa*]	

7. Kunt u aangeven naar welke bestemming binnen/naar [*Gebied*] u in 2019 het op één na vaakst zakelijke reizen heeft gemaakt? Ga er hierbij vanuit dat een heen- en terugreis als één reis telt. Als uw bestemming niet in de lijst staat, vinkt u de categorie 'anders' aan en vult het aantal reizen in. Als u in 2019 geen zakelijke reizen heeft gemaakt met het betreffende vervoersmiddel (vliegtuig of trein), vul daar dan '0' in. Als u het aantal reizen niet meer exact weet, vul dan een nauwkeurige schatting in. Als u in 2019 niet naar andere bestemmingen in Europa zakelijke reizen heeft gemaakt, vult u hieronder 'geen' in en bij 'aantal reizen' 0.

- [Dropdown bestemmingen]

	Aantal reizen
Per vliegtuig	
Per trein [*alleen voor Gebied Europa*]	

8. Kunt u aangeven naar welke bestemming binnen/naar [*Gebied*] u in 2019 het op twee na vaakst zakelijke reizen heeft gemaakt? Ga er hierbij vanuit dat een heen- en terugreis als één reis telt. Als uw bestemming niet in de lijst staat, vinkt u de categorie 'anders' aan en vult het aantal reizen in. Als u in 2019 geen zakelijke reizen heeft gemaakt met het betreffende vervoersmiddel (vliegtuig of trein, vul daar dan '0' in. Als u het aantal reizen niet meer exact weet, vul dan een nauwkeurige schatting in. Als u in 2019 niet naar andere bestemmingen in Europa zakelijke reizen heeft gemaakt, vult u hieronder 'geen' in en bij 'aantal reizen' 0.

- [Dropdown bestemmingen]

	Aantal reizen
Per vliegtuig	
Per trein [*alleen voor Gebied Europa*]	

9. U heeft aangegeven dat u in 2019 (*Som aantal Europese reizen*) zakelijke reizen naar bestemmingen binnen Europa heeft gemaakt. Hoeveel zakelijke reizen verwacht u op jaarbasis te maken naar bestemmingen binnen Europa op het moment dat er geen (inter)nationale COVID-19 beperkingen meer zijn?
10. U heeft aangegeven dat u in 2019 (*Som aantal intercontinentale reizen*) zakelijke reizen naar bestemmingen buiten Europa heeft gemaakt. Hoeveel zakelijke reizen verwacht u op jaarbasis te maken naar bestemmingen buiten Europa op het moment dat er geen (inter)nationale COVID-19 beperkingen meer zijn?

Deel 2: vignetten intercontinentale reizen

Stelt u zich voor dat u op dit moment een intercontinentale zakenreis boekt, bijvoorbeeld naar de Verenigde Staten of Azië. U krijgt zo vijf keer de keuze tussen drie verschillende tickets te zien. Per keuze zijn dit de enige drie beschikbare opties. De tickets verschillen van elkaar, bijvoorbeeld in gewenste aankomsttijd en prijs. Ga er bij het maken van uw keuze vanuit dat de tickets alleen verschillen in de getoonde kenmerken.

De getoonde tickets hoeven niet overeen te komen met in werkelijkheid bestaande reismogelijkheden. Het gaat erom welke keuze u zou maken als dit de enige opties zouden zijn om voor uw zakenreis een ticket te boeken.

Uitleg van de kenmerken
U krijgt telkens drie tickets te zien met vijf kenmerken:

- Totale reistijd: dit kenmerk geeft de totale deur-tot-deur reistijd aan.
- Overstappen op vliegveld: dit kenmerk geeft aan of u rechtstreeks of met één overstap op een aansluitende vlucht naar uw bestemming vliegt, en als u moet overstappen hoeveel de overstaptijd bedraagt.
- Tijd voor gewenste aankomsttijd: dit kenmerk geeft aan hoeveel eerder u voor uw gewenste aankomsttijd op uw bestemming aankomt.
- Loyaliteitsprogramma: dit kenmerk geeft aan of u bij dit ticket gebruik kunt maken van de extra's uit een loyaliteitsprogramma, en zo ja welke extra's. Er zijn drie loyaliteitsniveaus met bijbehorende extra's: brons (deelname spaarprogramma), zilver (deelname spaarprogramma en voorrang bij inchecken/instappen), en goud (deelname spaarprogramma, voorrang bij inchecken/instappen en loungetoegang).
- Prijs: dit kenmerk geeft de totaalprijs (retour) aan van het ticket.

11. Geef aan welk van de onderstaande tickets uw voorkeur heeft. Door uw muis op het vraagteken linksonder te plaatsen kunt u nogmaals de uitleg van de kenmerken van de tickets bekijken. [*Serie van vijf keuzesets*]

Deel 2: vignetten Europese reizen

Stelt u zich voor dat u op dit moment een Europese zakenreis boekt en dat de drie gegeven opties hieronder de enige beschikbare opties zijn. De tickets verschillen van elkaar, bijvoorbeeld in gewenste aankomsttijd en prijs. Ga er bij het maken van uw keuze vanuit dat de tickets alleen verschillen in de getoonde kenmerken.

De getoonde tickets hoeven niet overeen te komen met in werkelijkheid bestaande reismogelijkheden. Het gaat erom welke keuze u zou maken als dit de enige opties zouden zijn om voor uw zakenreis een ticket te boeken.

Uitleg van de kenmerken
U krijgt telkens drie tickets te zien met vijf kenmerken:

- Vervoerswijze: dit kenmerk geeft aan of u met het vliegtuig of de trein reist.
- Totale reistijd: dit kenmerk geeft de totale deur-tot-deur reistijd aan.
- Overstappen op vliegveld/station: dit kenmerk geeft aan of u rechtstreeks of met één overstap op een aansluitende verbinding naar uw bestemming reist. En als u moet overstappen hoeveel de overstaptijd bedraagt. Als u bij dit ticket dient over te stappen, stapt u over op dezelfde vervoerswijze (trein-trein of vliegtuig-vliegtuig).
- Tijd voor gewenste aankomsttijd: dit kenmerk geeft aan hoeveel eerder u voor uw gewenste aankomsttijd op uw bestemming aankomt.
- Loyaliteitsprogramma: dit kenmerk geeft aan of u bij dit ticket gebruik kunt maken van de extra's uit een loyaliteitsprogramma, en zo ja welke extra's. Er zijn drie loyaliteitsniveaus met bijbehorende extra's: brons (deelname spaarprogramma), zilver (deelname spaarprogramma en voorrang bij inchecken/instappen), en goud (deelname spaarprogramma, voorrang bij inchecken/instappen en loungetoegang).
- Prijs: dit kenmerk geeft de totaalprijs (retour) aan van het ticket.

12. Geef aan welk van de onderstaande tickets uw voorkeur heeft. Door uw muis op het vraagteken linksonder te plaatsen kunt u nogmaals de uitleg van de kenmerken van de tickets bekijken. [*Serie van vijf keuzesets*]

Deel 3: overige vragen reisgedrag

13. Kunt u aangeven of u voor de gemaakte zakelijke reizen in 2019 gebruik heeft gemaakt van een alternatief vervoersmiddel om bij uw voorgenoemde zakelijke bestemming(en) te komen?

- Auto
- Bus
- Ferry/Boot
- Ik heb geen gebruikgemaakt van bovenstaande vervoersmiddelen

14. Wat is voor u de belangrijkste zakelijke bestemming die vanaf Schiphol niet met een directe vlucht (dus zonder overstap) te bereiken is? Als uw bestemming niet in de lijst staat, kunt u de categorie 'anders' aanvinken.

- [Dropdown bestemmingen GaWC lijst zonder directe vlucht vanaf Schiphol in 2019]

15. Kunt u aangeven of u deelneemt aan loyaliteitsprogramma's en zo ja, aan welke?
- ClubEurostar
- MyThalysWorld
- Flying Blue
- Miles & More
- Executive Club
- Miles&Smiles
- Skywards
- Anders
- Geen deelname

U heeft aangegeven mee te doen aan het [*Loyaliteitsprogramma vraag 15*]. Wat is uw huidige status?
- Keuze uit categorieën (afhankelijk van programma) & Anders

16. Boekt u zelf uw tickets voor uw zakelijke reis?
- Ja, ik boek (bijna) altijd zelf de tickets
- Ja, ik boek meestal zelf de tickets
- Nee, de tickets worden meestal voor mij geboekt (door mijn werk- of opdrachtgever)
- Nee, de tickets worden (bijna) altijd voor mij geboekt (door mijn werk- of opdrachtgever)

17. In hoeverre betaalt u de tickets van uw zakelijke reis zelf?
- Mijn ticketkosten worden volledig vergoed
- Mijn ticketkosten worden gedeeltelijk vergoed
- Mijn ticketkosten worden niet vergoed

18. [*Als Vraag 16 gedeeltelijk vergoeding*] U geeft aan dat de tickets van uw zakelijke reis gedeeltelijk worden vergoed, kunt u aangeven welk percentage wordt vergoed? (Een inschatting volstaat)

19. Hanteert uw werk- of opdrachtgever één of meerdere van onderstaande regels voor zakelijke reizen?
- Trein is de voorkeursoptie voor bestemmingen tot een maximale afstand (bijvoorbeeld 600km) of reistijd (bijvoorbeeld 6 uur)
- Trein is de enige toegestane optie voor bestemmingen tot een maximale afstand (bijvoorbeeld 600km) of reistijd (bijvoorbeeld 6 uur)
- Voor kortdurende zakelijke internationale afspraken/overleggen is digitaal de voorkeursoptie
- U mag een maximaal aantal intercontinentale vluchten op jaarbasis maken
- Uw reisklasse wordt bepaald door de werk- of opdrachtgever
- Programma('s) om CO2-uitstoot van zakelijke dienstreizen te compenseren
- U maakt via uw werk- of opdrachtgever gebruik van een (intern of extern) zakenreisbureau/organisatie
- Uw werk- of opdrachtgever maakt gebruik van (voorkeurs)aanbieders (bijvoorbeeld luchtvaartmaatschappijen)
- Anders, namelijk …
- Geen

20. Heeft u naar aanleiding van dit onderzoek nog vragen en/of opmerkingen?

Dit is het einde van de vragenlijst. Mede namens de Provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam danken wij u hartelijk voor uw deelname. Klik op 'Volgende' om terug te keren naar de website van panelportal.

Bijlage D Sectoren en bestemmingen

Tabel D.1 Belang van top 6 Europese bestemmingen voor alle sectoren

Sector	Bestemming					
	Brussel	*Antwerpen*	*Barcelona*	*Parijs*	*Londen*	*Berlijn*
Zorg	19	16	-2	-6	-10	-5
Financiële diensten	-3	0	-1	7	7	5
Vervoer en opslag	13	-8	-6	1	-4	-6
Specialistische zakelijke diensten	-3	-6	2	0	11	-3
Detailhandel	-5	-1	0	-1	-5	-3
Industrie	-5	-5	0	-2	-2	0
Informatie en communicatie	-4	-5	-6	10	7	-2
Groothandel	-5	-3	-3	0	2	-2
Overheid	0	2	7	-4	-4	3
Onderwijs	5	8	0	-3	-2	6
Overige zakelijke diensten	-1	-1	6	-1	4	0
Anders, namelijk	-4	-3	-1	-1	0	1
Cultuur, sport en recreatie	-1	0	2	0	1	3
Overige diensten	-2	6	-2	1	-1	1
Horeca	-2	0	3	0	0	0
Bouw	-1	0	2	-1	*na*	0
Energie, water en afval	*na*	0		0	0	1
Onroerend goed	0	0	0	1	0	0
Landbouw	*na*	0				2

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)
Noot: De getallen geven het verschil tussen het aandeel op de specifieke bestemming en het totaal aandeel van de sector weer, positieve uitschieters (meer dan 5 procentpunt) zijn groen gearceerd en negatieve uitschieters (minder dan 5 procentpunt) zijn rood gearceerd.

Tabel D.2 Belang van top 6 intercontinentale bestemmingen voor alle sectoren

Sector	Bestemming					
	New York	*Dubai*	*Bangkok*	*Chicago*	*Johannesburg*	*Los Angeles*
Zorg	-1	-9	-6	-1	-11	-3
Financiële diensten	0	1	-3	-4	-3	6
Vervoer en opslag	1	5	2	8	-2	14
Specialistische zakelijke diensten	6	-1	-3	4	-1	-1
Detailhandel	-5	-2	13	-4	*na*	-6
Industrie	-5	-2	-1	0	-6	-3
Informatie en communicatie	2	-4	*na*	-6	26	-4
Groothandel	1	4	1	-1	3	7
Overheid	0	4	10	10	4	-3
Onderwijs	-1	-2	1	-3	-2	-4
Overige zakelijke diensten	-2	3	-1,435	-2,476	0	*na*
Anders, namelijk	-4	-3	*na*	*na*	*na*	*na*
Cultuur, sport en recreatie	-1	-1	*na*	-2	0	3
Overige diensten	3	*na*	0	5	-1	1
Horeca	1	-1	1	1	0	-1
Bouw	6	2	-1	2	6	1
Energie, water en afval	*na*	3	0	*na*	*na*	*na*
Onroerend goed	*na*	4	1	*na*	*na*	*na*
Landbouw	*na*	0	*na*	*na*	*na*	1

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)
Noot: Interpretatie van getallen gelijk aan Tabel D.1

Bijlage E Verschil score vraag en aanbod

Tabel E.1 Top 20 bestemmingen (korteafstand) waarbij ranking frequentie en GNC-score meest uit elkaar liggen

Ranking	Bestemming	Frequentie	GNC-score	Deciel Frequentie	Deciel GNC-score
1	Bristol	2.059	0,116	7	1
2	Birmingham	3.479	0,174	9	4
3	Newcastle	1.454	0,104	6	1
4	Bordeaux	1.322	0,104	6	1
5	Bratislava	0	0,245	1	6
6	Antwerpen	0	0,226	1	6
7	Keulen/Bonn	0	0,218	1	6
8	Manchester	4.256	0,210	9	5
9	Bologna	1.259	0,105	5	1
10	Luxembourg	1.242	0,388	5	9
11	Krakow	1.177	0,111	5	1
12	Bilbao	1.067	0,114	5	1
13	Liverpool	821	0,114	5	1
14	Kiev	730	0,326	4	8
15	Cairo	365	0,294	3	7
16	Berlin	7.989	0,317	10	7
17	Edinburgh	2.265	0,196	8	5
18	Warsaw	2.239	0,539	7	10
19	Moscow	1.884	0,563	7	10
20	Göteborg	1.880	0,165	7	4

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

Tabel E.2 Top 20 bestemmingen (langeafstand) waarbij ranking frequentie en GNC-score meest uit elkaar liggen

Ranking	Bestemming	Frequentie	GNC-score	Deciel Frequentie	Deciel GNC-score
1	Nairobi	743	0,109	10	1
2	Sydney	0	0,604	1	10
3	Riyad	0	0,379	1	9
4	Melbourne	0	0,396	1	9
5	Ho Chi Minh City	0	0,317	1	8
6	Caracas	0	0,271	1	8
7	Perth	0	0,275	1	8
8	Orlando	406	0,129	9	3
9	Xiamen	268	0,100	7	1
10	Dammam	260	0,104	7	1
11	Edmonton	189	0,111	7	1
12	Auckland	0	0,269	1	7
13	Montevideo	0	0,244	1	7
14	Hanoi	0	0,259	1	7
15	Brisbane	0	0,223	1	7
16	Chennai	0	0,218	1	7
17	Karachi	0	0,242	1	7
18	Windhoek	135	0,102	6	1
19	Hangzhou	134	0,107	6	1
20	Jeddah	0	0,212	1	6

Bron: SEO Economisch Onderzoek (2022)

“De wetenschap dat het goed is.”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2022-81
ISBN 978-90-5220-209-9

Informatie & Disclaimer
SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2022 SEO Amsterdam. Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit onderzoek te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

seo • economisch onderzoek

Roeterstraat 29
1018 WB, Amsterdam

+31 20 525 1630
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

M. van Wijk

BEL/REE

Telefoonnummer +31235144268

wijkm@noord-holland.nl

Verzenddatum

30 SEP. 2022

Kenmerk

1698868/1902863

Uw kenmerk

Betreft: Connectiviteitsbehoefte Metropoolregio Amsterdam

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Connectiviteit in kaart - zakelijke internationale connectiviteit per trein en vliegtuig vanuit de Metropoolregio Amsterdam

De provincie Noord-Holland en de gemeente Amsterdam hebben SEO Economisch Onderzoek gevraagd om de internationale connectiviteitsbehoefte van de Metropoolregio in kaart te brengen, te analyseren in hoeverre het huidige aanbod aansluit bij de connectiviteitsbehoefte en ontwikkelingen over de tijd te signaleren. Dit vanuit de gedachte dat de behoefte aan verbindingen multimodaal is in te vullen, ongeacht het type verbinding, aantallen vluchten of passagiers.

Uitkomsten

Dit onderzoek is een eerste stap is bij het in kaart brengen van de connectiviteitsbehoefte in de MRA. Wij zijn van plan hier nog aanvullende onderzoeken naar te starten. Voorliggend herhaalde (in 2009 is een soortgelijk onderzoek plaats gevonden) en verbrede onderzoek van SEO naar de verbindingen per vliegtuig en spoor in de MRA geeft een goed beeld hoe daar nu in voorzien wordt, alsmede de betalingsbereidheid om gebruik te maken van andere vervoersmodaliteiten.

Internationale verbindingen zijn belangrijk voor de economie van de Metropoolregio Amsterdam. Vraag en aanbod lijken in de MRA goed op elkaar aan te sluiten. Het aanbod en het aandeel van Schiphol is sinds 2009 fors toegenomen met 90 nieuwe directe bestemmingen, waarbij voorheen missende markten nu goed worden bediend. Er is wel sprake van een scheve verdeling bij de vraag voor zakelijke reizigers; er wordt

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

naar meer dan 2000 zakelijke bestemmingen gereisd, maar de top-100 bedient 80% van de zakelijke markt. Enkele bestemmingen in Groot-Brittannië en enkele hubs in de VS worden relatief overbediend (veel verbindingen).

Onderbediening in Europa is er niet en intercontinentaal alleen met Australië. Reismotieven en bestemmingen lopen in toenemende mate door elkaar, waardoor het onderscheid tussen vakantievluchten, familiebezoek en zakelijk verkeer bij de verschillende luchtvaartmaatschappijen moeilijk te maken is.

Railverbindingen vormen een belangrijk en groeiend aandeel in de verbinding van de MRA met belangrijke markten. De helft van de respondenten had in 2019 een zakelijke reis binnen Europa met de trein. Respondenten hebben anno 2022 de voorkeur voor digitaal vergaderen of de trein, met een additionele betalingsbereidheid van €48 voor een zakelijke reis per spoor in plaats van per vliegtuig. Respondenten verwachten iets minder te reizen na COVID-19, maar minder dan uit andere onderzoeken naar voren kwam. Meer bevindingen van SEO zijn te lezen in de bijlage van deze brief.

Vervolg

Het onderzoek laat zien dat nader onderzoek nodig is. Bijvoorbeeld naar de behoefte van de vrachtsector. Nu we dit inzicht in de zakelijke connectiviteitsbehoefte hebben, is de vraag of en zo ja hoe, erop te sturen is. De mogelijkheden om te sturen voor provincie en gemeente zijn beperkt. Schiphol Group stuurt zelf op de inzet van groenere vliegtuigen. De geldende EU-regelgeving biedt geen ruimte voor directe sturing door de overheid op het bestemmingennetwerk.

Recent heeft het kabinet een nieuw capaciteitsplafond voor Schiphol aangekondigd en onderzocht, zie ook kamerbrief. Hierdoor zal het netwerk mogelijk veranderen om in te spelen op de nieuwe situatie. Nederland blijft inzetten op meer nationale beleidsruimte voor sturing op publieke belangen zoals netwerkkwaliteit bij herziening van relevante EU-regelgeving. Dit is een zaak van de lange adem. Het kabinet zal door de bijzondere situatie die nu op Schiphol ontstaat - binnen de bestaande strikte kaders - opnieuw inventariseren en onderzoeken of bijvoorbeeld door prijsmechanismes gestuurd kan worden.

Amsterdam en Noord-Holland zien hier een gedeeld belang om gezamenlijk op te trekken op dit onderwerp, en stemmen hierbij nauw af met regionale partners.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Connectiviteit in kaart - zakelijke internationale connectiviteit per trein en vliegtuig vanuit de Metropoolregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10920
Extern Zaak ID	1906569
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	11.b
Titel	Luchtvaart (Schiphol): Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio (C-agenda M&B 31-10-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/RO

Bijlagen
Bestuursovereenkomst v1.0_geaccordeerd door alle partijen.docx
Brief aan PS over bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	17 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2022

Toelichting

n.v.t.

Bestuursovereenkomst intenties samenwerking NOVEX Schipholregio

PARTIJEN

1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (hierna te noemen: IenW), de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (hierna te noemen: VRO), de minister voor Natuur en Stikstof (hierna te noemen: NenS), de minister van Economische Zaken en Klimaat (hierna te noemen: EZK) en de minister voor Klimaat en Energie (hierna te noemen: KenE), allen handelend in de hoedanigheid van bestuursorgaan en als rechtsgeldige vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna gezamenlijk te noemen: het Rijk;
2. Het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland, te dezen vertegenwoordigd door de gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol;
3. De Bestuurlijke Regie Schiphol, te dezen vertegenwoordigd door de voorzitter, gedeputeerde voor Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol;

Alle partijen hierna gezamenlijk te noemen de partijen.

OVERWEGENDE DAT

1. Om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren het van belang is afspraken te maken over de reductie van emissies als geluid, stikstof en ultrafijn stof en tevens ruimte te bieden voor ontwikkelingen zoals natuurherstel, woningbouw, infrastructuur en de verbetering van het elektriciteitsnet.
2. Een goede leefomgevingskwaliteit bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het ondernemings- en vestigingsklimaat en dat een goede bereikbaarheid en infrastructuur (energie, mobiliteit) bijdragen aan de aantrekkelijkheid van de regio voor investeringen en voor (internationale) bedrijven en talent om voor deze regio te kiezen.
3. De leefomgevingskwaliteit niet verbeterd kan worden wanneer overheden enkel binnen de eigenstandige verantwoordelijkheid handelen. Het werken als één overheid, gebieds- en opgavegericht is van belang om de opgaven niet slechts sectoraal, nationaal of regionaal te benaderen, maar om integraal de belangen af te wegen.
4. Er in de Schipholregio, meerdere urgente en belangrijke opgaven zijn, nationaal, regionaal en lokaal, die de leefomgevingskwaliteit beïnvloeden en waartussen een goede balans moet worden gevonden, waaronder:
    a. Klimaatverandering en daarmee samenhangend verduurzaming industrie en uitbreiding elektriciteitsnet;
    b. Lokaal verminderde kwaliteit van de leefomgeving en gezondheidseffecten door geluidsoverlast en luchtverontreiniging;
    c. Urgente en forse woningbouwopgave;
    d. Mobiliteit;
    e. Verbetering en instandhouding natuur;
    f. Internationale verbondenheid;
    g. Ruimtelijke ontwikkeling agrarische sector en het behouden van toekomstperspectief;
    h. Het watersysteem robuuster en gezonder maken.

5. In de Ruimtelijke Ordeningsbrief van 17 mei 2022 is opgenomen dat de Schipholregio is aangewezen als NOVEX-gebied[1] en er reeds verschillende gebieds- en beleidsprocessen lopen die van invloed zijn op de NOVEX Schiphol waarmee verbinding moet worden gelegd.
6. Binnen de Schipholregio de nationale luchthaven Schiphol een van de factoren is die, naast positieve effecten zoals werkgelegenheid en het hebben van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven, ook ongewenste effecten op de leefomgeving en gezondheid heeft.
7. Dat de Hoofdlijnenbrief Schiphol d.d. 24 juni 2022[2] inzake de ontwikkeling van Schiphol een belangrijke stap is in het herstel van de balans van de leefomgevingskwaliteit in het gebied, onder meer door de aankondiging om te gaan sturen op normering van de milieueffecten van Schiphol.
8. De diverse opgaven invloed hebben op elkaars tempo en invulling, waarbij de opgaven vragen om het maken van integrale keuzes en verdeling van schaarste (onder andere in fysieke ruimte, milieuruimte en op het elektriciteitsnet).
9. Door het samenbrengen en vragen om het maken van keuzes in verschillende opgaven, afwegingen kunnen worden gemaakt om tot oplossingen te komen voor opgaven die vastlopen bij een sectorale aanpak.

SPREKEN AF

DOEL

Het doel van deze bestuursovereenkomst is om afspraken te maken over de bestuurlijke samenwerking, om de leefomgevingskwaliteit van de Schipholregio te verbeteren, waaronder de geografische reikwijdte, opgaven, governance en andere trajecten waarmee verbinding moet worden gelegd.

De bestuursovereenkomst vormt hiermee het startpunt van de gebiedsagenda die het gehele traject omvat van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving door deze in samenhang te bezien, te concretiseren, te operationaliseren tot mogelijke keuzes en middels gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren. Met de gebiedsagenda wordt invulling gegeven aan de NOVEX Schiphol.

ALGEMENE AFSPRAKEN EN UITGANGSPUNTEN

1. Partijen spannen zich maximaal in om stapsgewijs de leefomgeving in de Schipholregio te verbeteren.
2. Partijen zijn zich bewust van ieders bevoegdheid en verantwoordelijkheid in de NOVEX Schiphol en dragen voor zover mogelijk zorg voor de verbinding met andere samenhangende (gebiedsgerichte) programma's.

[1] Kamerstukken II, 2021/22, 34 682, nr. 92
[2] Kamerstukken II, 2022, 29665 nr. 432

Hieronder vallen tenminste:

a. Nationaal Programma Landelijk Gebied (hierna te noemen: NPLG);
b. NOVEX Noordzeekanaalgebied (hierna te noemen: NZKG)
c. NOVEX Metropoolregio Amsterdam (hierna te noemen: MRA) en bijbehorende verstedelijkingsstrategie en woondeals
d. NOVEX Groene Hart (hierna te noemen: GH)
e. NOVEX Zuidelijke Randstad (hierna te noemen: ZR)
f. Programma Luchtruimherziening (hierna te noemen: LRH)
g. Woningbouwprogramma en bijbehorende woondeals (hierna te noemen: WB)
h. Gebiedsaanpak IJmond (hierna te noemen: GIJ)
i. Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (hierna te noemen: MIEK)
j. Nationaal Milieuprogramma (hierna te noemen: NMP)

3. Partijen spreken af dat het nadrukkelijk niet de bedoeling is om in de Gebiedsagenda opgaven die al in andere trajecten worden geadresseerd over te nemen of opnieuw te doen. Het doel is om een proces in te richten om voor dit gebied de schaarste op de verschillende maatschappelijke belangen op een goede manier te verdelen door middel van een integrale afweging. De uitdaging is om synergie te zoeken tussen de verschillende lopende trajecten, interferentie tegen te gaan en besluitvorming waar mogelijk en nodig te versnellen.
4. Partijen spreken af dat in beginsel wordt uitgegaan van een verdeling waarbij luchtzijdige hoofdopgaven rond Schiphol in de NOVEX Schiphol worden behandeld en landzijdige hoofdopgaven zowel in NOVEX Schiphol als in andere programma's kunnen worden uitgewerkt. In het geval dat landzijdige en luchtzijdige opgaven reeds in andere gebiedsinitiatieven worden uitwerkt, zullen die daar blijven en zal de NOVEX Schiphol waar nodig een coördinerende rol vervullen om trajecten met elkaar te verbinden en een aanjagende functie vervullen.
5. Partijen identificeren de in deze bestuursovereenkomst benoemde hoofdopgaven welke de scope vormen van de gebiedsagenda.
6. Partijen erkennen de noodzaak om samen te werken en zijn – gezamenlijk – verantwoordelijk om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. Van belang is om de opgaven niet sectoraal te benaderen maar om integraal de belangen af te wegen.
7. Partijen nemen de wettelijke verantwoordelijkheden van ondertekenende partijen in acht. De geldende procedures voor het verlenen van (natuur)vergunningen blijven hiermee van toepassing. De gezamenlijke besluitvorming in het kader van deze gebiedsagenda heeft geen betrekking op de eigenstandige bevoegdheid van de minister van LNV voor het al dan niet verlenen van natuurvergunningen in het gebied, bijvoorbeeld aan de luchthaven Schiphol.
8. Partijen erkennen dat de verschillende opgaven niet opgelost worden wanneer partijen enkel vanuit hun eigenstandige verantwoordelijkheid handelen. Daarom wordt door de partijen afgesproken om te handelen vanuit gedragen besluitvorming.

HOOFDOPGAVEN EN BIJBEHORENDE AFSPRAKEN

De partijen committeren zich aan een gezamenlijke aanpak van onderstaande, niet in volgorde geprioriteerde, hoofdopgaven. Het streven is om de concretiseringsfase, zoals beschreven in de bijlage 2: te hanteren aanpak en fasering, aan het eind van het tweede kwartaal 2023 af te ronden. Verschillende onderdelen van de hoofdopgaven zullen eerder zijn afgerond. Het plan van aanpak voor uitwerking van onderstaande hoofdopgaven, met daarin een mijlpalenplanning per hoofdopgave, zal eind 2022 beschikbaar zijn.

1. *Samenhang verbetering leefomgevingskwaliteit met andere programma's en geografische mogelijkheden Schiphol (zie ook bijlage 3)*

   Binnen deze hoofdopgave wordt verbinding gelegd met het NMP. Het NMP richt zich op het, op lange termijn, gezonder, schoner en veiliger maken van de leefomgeving vanuit een integrale benadering: een transitie naar een duurzame economie en een brede welvaart voor iedereen en hoe dit samengaat met andere grote opgaven, als klimaatverandering, natuurherstel en voldoende en betaalbare woningen. In deze verbinding draagt de Gebiedsagenda bij aan het NMP voor wat betreft behoefte aan beleidsmaatregelen en kan het NMP bijdragen aan gebiedsuitwerking door kaders te bieden voor de lange termijn.

   a. Partijen gebruiken de opgaven en afspraken uit samenhangende programma's als NZKG, MRA, GH, LRH, GIJ, NPLG als startpunt en spreken af om na te gaan waar er binnen de Schipholregio synergiekansen zijn om de leefomgeving te verbeteren.
   b. Partijen gaan, met behulp van bijvoorbeeld ontwerpend onderzoek, een gebiedsproces aan met de regio om te bepalen, binnen welke geografische gebieden er kansen zijn, buiten de scope van NZKG, MRA, GH en GIJ om de leefomgevingskwaliteit te verbeteren. In de concretiseringsfase worden vervolgens concrete voorstellen tot verbetering van de leefomgeving gedaan.
   c. Partijen spreken af om tot optimale afstemming te komen tussen aanpassingen van het luchtruim in het kader van de Luchtruimherziening en de ruimtelijke opgaven in het Schipholgebied.
   d. Partijen spreken af om verbinding te organiseren op de in NZKG, MRA, GH, GIJ en NPLG geagendeerde punten, met als doel om integraal te bezien hoe keuzes de verdeling van schaarste en de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio beïnvloeden.

   Projectleider: IenW en provincie Noord-Holland

2. Ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en woningbouw

Gebieden in Nederland staan niet stil, er moet ruimte zijn voor ontwikkeling. De maatschappelijke opgaven zoals het woningtekort, de kwaliteit van de natuur, de transitie van de landbouw en de verduurzaming van de energievoorziening hebben allemaal grote ruimtelijke impact. Tegelijkertijd is het verbeteren van de leefbaarheid in de Schipholregio ook urgent. Om ruimte te bieden aan het verbeteren van de leefbaarheid én ruimtelijke ontwikkelingen spreken partijen het volgende af:

a. Partijen onderzoeken de mogelijkheden hoe en op welke wijze de woningbouwopgave in de Schipholregio kan worden versneld.
b. Partijen zien naast de woningbouwopgave de bredere leefomgevingskwaliteit als een aandachtspunt welke als basisopgave wordt gebruikt om de ruimtelijke ontwikkeling en kwaliteit in het gebied te verbeteren.
c. Partijen brengen daarbij samen knelpunten in kaart waar de leefbaarheid wordt gehinderd door de consequenties van de beperkingengebieden in het LIB. Deze knelpunten vormen vervolgens input voor het zoeken naar (lokale) oplossingen binnen de bestaande regelgeving of oplossingen in het aanpassen van de regelgeving.
d. Partijen hanteren het plan van aanpak integrale gebiedsaanpak Zuidflank als basis voor verdere uitwerking in de concretiseringsfase voor dit specifieke gebied. Het onderzoeken hoe en op welke wijze het verouderd glastuinbouwgebied kan worden getransformeerd naar een gebied dat bijdraagt aan de leefomgevingskwaliteit, maakt hier onderdeel van uit.
e. Partijen onderzoeken waar nodig hoe woningbouwprojecten die reeds in voorbereiding zijn, passen in zowel de fysieke ruimtelijke structuur als in de milieuruimte van de haven- en industriegebieden met het oog op de leefomgevingskwaliteit.

Projectleider: BZK

3. Toekomstbestendig maken landelijk gebied

In de startnotitie NPLG van 10 juni 2022 is het hoofddoel van het NPLG vastgelegd; het toekomstbestendig ontwikkelen van het landelijk gebied. Per 1 juli 2023 worden stikstof-, klimaat-, water- en natuurdoelen verplicht en onontkoombaar ruimtelijk uitgewerkt en vastgelegd in een gebiedsplan. De draagkracht van het water- en bodemsysteem zijn daarbij sturend bij het landgebruik in het landelijk gebied. Vanuit de NPLG ambitie worden de stikstofdoelen samen met de natuur-, water- en klimaatdoelen integraal uitgewerkt om daarbij te voldoen aan de internationale verplichtingen. Het doel van de aanpak is om de verslechtering van Natura 2000-gebieden tegen te gaan en de natuur in een goede staat te krijgen én te houden. Dat is nodig voor een gezonde leefomgeving en biedt op termijn ook weer ruimte voor duurzame maatschappelijke en economische ontwikkelingen. Het Rijk stuurt aan de voorkant via het NPLG en vervolgens neemt de provincie als gebiedsautoriteit voor het landelijk gebied het voortouw over, waarbij de sociaaleconomische ontwikkelingen en verduurzaming- en toekomstperspectief van de agrarische sector opgenomen worden in de gebiedsprogramma's om die vanuit het NPLG te realiseren. Dat betekent niet dat provincies tot 2023 hoeven wachten met het ondernemen van actie. De Partijen spreken hierbij met elkaar af:

a. Partijen nemen de startnotitie NPLG d.d. 10 juni 2022[3] als uitgangspunt.
b. Provincie maakt inzichtelijk wat de stikstofopgave is binnen de gebiedsgerichte aanpak als onderdeel van het programma Stikstofreductie en Natuurverbetering en het NPLG.

[3] Kamerstukken II, 2021/22, 34682, nr. 96

c. Bij de zoektocht naar stikstofruimte en oplossingsrichtingen wordt naar alle uitstoters van stikstof gekeken. De Provincie zoekt hiervoor de juiste balans, redenerend vanuit de nationale doelstellingen, en geeft dit vorm in het gebiedsplan.
d. In die zoektocht werken overheden en lokale partijen in de NOVEX Schiphol samen aan de opgaven die daar spelen.
e. Daarbij wordt ook de koppeling gelegd met bestaande programma's, zoals de verduurzaming van de industrie, mobiliteit etc. Die zoektocht wordt vormgegeven in de werkgroep stikstof, waar alle ondertekenende partijen in deelnemen. Indien nieuwe functies structurele belasting opleveren, moeten deze worden gecompenseerd. Conform de doelstellingen uit de Green Deal voor 2050 werken partijen naar een dalende lijn op alle emissies.

Projectleider: provincie Noord-Holland

4. Verduurzaming industrie

Het reduceren van emissies is onder verplichtingen zoals het gebruik van de Best Beschikbare Techniek een doorgaande verplichting voor de industrie. Hierop wordt via het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving toegezien door de bevoegde gezagen. De uitvoering van vergunningverlening, toezicht en handhaving ligt bij de Omgevingsdiensten. IenW is stelselverantwoordelijke en verantwoordelijk voor de nationale regelgeving. EZK stimuleert het reduceren van de CO2-uitstoot van de industrie met verschillende instrumenten[4]. Als hoofdsporen vallen te onderscheiden de maatwerkaanpak en het generiek instrumentarium. Onderdeel van de maatwerkaanpak in deze regio is de verduurzaming van Tata Steel Nederland (hierna te noemen: TSN) en het verder verminderen van haar impact op de leefomgeving. Daarbij neemt ook de uitstoot van andere (schadelijke) stoffen, zoals stikstof en fijnstof, af.

In de geactualiseerde Expression of Principles [5] is door overheid en TSN vastgelegd waar de verduurzaming van TSN op gericht is. En in de zomerbrief Maatwerk[6] is beschreven hoe de voorgenomen inhoud en proces er voor de maatwerkafspraken met TSN uit zien. In beide stukken is ook de leefomgeving benoemd.
Ten dienste van de verduurzaming van de industrie wordt gebouwd aan een systeem van opwek en distributie van hernieuwbare/koolstofarme waterstof. De beschikbaarheid van die waterstof biedt ook mogelijkheden voor de verduurzaming van de luchtvaart.

a. Partijen spannen zich in om haar instrumentarium (deels en waar wenselijk) aan te passen op deze secundaire bovenwettelijk emissiereducties. Dit is een autonoom proces.

b. Partijen spreken af om verbinding te leggen tussen de opgaven in de Schipholregio en de (bestuurlijke) inzet ten aanzien van de verduurzaming van de industrie in het NZKG. De vraag van Schiphol wordt meegenomen in de CES NZKG.

c. Partijen zorgen ervoor dat de vergunningverlening t.b.v. verduurzamingsingrepen en benodigde energie-infrastructuur tijdig gereed is.

d. De behoeftes van een duurzame luchtvaart worden meegenomen in de overwegingen m.b.t. de nationale waterstofinfrastructuur in het MIEK. Waar nodig

[4] Kamerbrief 5 april 2022, kenmerk 22050376
[5] 15 juli 2022
[6] Kamerbrief 8 juli 2022, kenmerk 22228632

moet voor uitbreiding van de nationale waterstofinfrastructuur de benodigde ruimte tijdig beschikbaar zijn.

Projectleider: EZK

5. Versnellen versterking elektriciteitsnet

Zoals in veel andere regio's biedt het elektriciteitsnetwerk rond Schiphol geen ruimte meer voor nieuwe activiteiten. Het vergroten van de netcapaciteit is een belangrijke voorwaarde voor de verduurzaming van de Schipholregio, Schiphol zelf evenals andere bedrijven en voor toekomstige woningbouwplannen in de regio. In overleg met de provincie en netbeheerders bepaalt EZK voor welke onderdelen van die netverzwaringsoperatie het nuttig is om ze op te nemen in het MIEK.

Projectleider: EZK

Naast het MIEK wordt er in elke provincie door provincie, gemeenten en netbeheerder(s) een werkorganisatie ingericht om een provinciaal MIEK te realiseren. In zomer van 2023 wordt per provincie een eerste regionale MIEK opgeleverd. De Schipholregio wordt meegenomen in de provincies Noord- en Zuid-Holland. Hier is aandacht voor ruimtelijke inpassing met oog voor leefomgevingskwaliteit en het landschap van belang.

a. Partijen bezien in hoeverre een gebiedsanalyse inzicht kan bieden in de potentie van netefficiëntie;
b. Partijen werken een gezamenlijke aanpak uit om bedrijven en instellingen (uit alle sectoren) actief te ondersteunen bij het vinden van kortetermijnoplossingen voor acute schaarste op het elektriciteitsnet;
c. Partijen bezien de mogelijkheden voor een ontwikkel- en realisatiefonds voor slimme energiesystemen;
d. Partijen brengen overige slimme netoplossingen in beeld om deze mogelijk te maken/te stimuleren waardoor het net efficiënter kan worden gebruikt.
e. Partijen brengen actief knelpunten, versnellingsopties en risico-allocatie in beeld om vertraging van realisatie van de energie-infra te voorkomen.
f. Voor uitbreiding en verzwaring dient de benodigde ruimte tijdig beschikbaar te zijn. De voorkeur gaat uit naar een oplossing door middel van intensiveren, herstructureren, transformeren.

Projectleider: provincie Noord-Holland

6. Aanpak geluidbelasting Schiphol

Het kabinet vindt het van belang dat geluidhinder wordt verminderd en de kwaliteit van de leefomgeving rond de luchthavens verbetert. Partijen spreken het volgende af:

a. Partijen spannen zich in om de geluidhinder in de Schipholregio te verminderen.
b. Hiertoe maken partijen de volgende afspraken:
    - Het opstellen van beleidsvoorstellen tot significante en structurele reductie van de geluidbelasting. Het onderzoek hiernaar is reeds in gang gezet. Effectuering van de reeds

door het Kabinet vastgestelde reductie van nachtvluchten naar 29.000.[7] Conform de Luchtvaartnota, zal ook de verdere reductie van het aantal nachtvluchten worden uitgewerkt.[8]
- Beperking van gevolgen van overdracht en ontvangst van vliegtuiggeluid door vrijwillige uitkoop, gevelisolatie en eventuele aanpassing van isolatiewaarde nieuwbouw van woningen.
- Het onderzoeken van mogelijkheden van innovatie om geluidadaptief (en klimaatbewust) te bouwen.
- Het onderzoeken of en in welke mate individuele bescherming van omwonenden mogelijk is. Het gaat er dan bijvoorbeeld om of voor individuele bewoners de preventieve (betrokkenheid bij besluitvorming, wijziging van besluiten, bezwaar en beroep tegen besluiten) en repressieve (het aan kunnen tonen van schade en causaliteit, maatregelen waaronder gevelisolatie, uitkoop en compensatie, etc.) maatregelen genomen kunnen worden.
- Voor wat betreft cumulatie van geluid wordt conform besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg Cumulatie op 12 juli besloten of en hoe dit onderwerp deel uitmaakt van de Gebiedsagenda.

Projectleider: IenW

7. Aanpak luchtkwaliteit en ultrafijn stof

Het verbeteren van de luchtkwaliteit draagt bij aan een goede leefomgevingskwaliteit. Dit wordt ook onderkend in zowel het Schone Lucht Akkoord (SLA), gesloten in 2020, als in de Luchtvaartnota 2020 – 2050. Gelet op de uitkomsten van de RIVM-studie naar de lange termijn gezondheidseffecten van ultrafijn stof uit luchtvaart (eindrapportage juni 2022), en in lijn met de aanbeveling van de Gezondheidsraad (advies september 2021):

a. Partijen spreken af te bezien wat de concrete mogelijkheden zijn om tot verbetering van de luchtkwaliteit in de Schipholregio te komen, zowel voor bestaande als nieuwe bewoners.

Projectleider: IenW

8. Aanpassingen ruimtelijke beperkingen

a. Partijen beschouwen gezamenlijk de verschillende beperkingengebieden in het Luchthavenindelingbesluit (LIB) en gaan na welke actualisatie van de contouren van de beperkingengebieden hierin mogelijk is onder welke voorwaarden, op welk moment en welke mogelijkheden dit biedt.
b. Partijen onderzoeken binnen de beperkingengebieden de verruimingsmogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen in brede zin om daarmee de leefomgevingskwaliteit te verbeteren.
c. Partijen bezien gezamenlijk (de gevolgen van) een kabinetsbesluit rond de zomer van 2022 aangaande de verlenging of opheffing van de reservering voor de parallelle Kaagbaan. Deze ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan biedt Schiphol een potentiële

[7] Kamerstukken II, 2020/21, 29665 nr. 399
[8] Kamerstuk II, 2022, 29665 nr. 432

ontwikkelmogelijkheid, maar legt tegelijkertijd ook beperkingen op aan de leefomgeving en kan ontwikkelingen ter plekke in de weg staan.

Projectleider: IenW

GEOGRAFISCHE REIKWIJDTE

Deze bestuursovereenkomst richt zich op de geografische afbakening BRS; deze bestaat uit 4 provincies en 56 gemeenten. Tegelijkertijd houden bepaalde opgaven niet op bij een geografische grens, indien nodig wordt er breder gekeken, daar waar de opgave dat vraagt of daar waar zich kansen voordoen.

GOVERNANCE

Bestuurlijk duo

De partijen spreken af om conform de NOVEX-aanpak voor de Schipholregio te werken met een bestuurlijk duo. De taak van het bestuurlijk duo is om aan te jagen, stagnatie te voorkomen, de verbinding tussen opgaven te leggen, integraliteit te bewaken en het aanspreekpunt te zijn voor de NOVEX Schiphol. De gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu, en Luchtvaart en Schiphol van de Provincie Noord-Holland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat vormen het bestuurlijke duo voor de NOVEX Schiphol en nemen het bestuurlijke voortouw om samen met alle partijen de afgesproken opgaven aan te pakken. De gedeputeerde is aanspreekpunt voor de regionale overheden, waaronder de BRS en de minister is aanspreekpunt voor het Rijk. Iedere bewindspersoon/bestuurder behoudt zijn bevoegdheden en (ministeriële) verantwoordelijkheden, dat geldt ook voor het bestuurlijke duo. De aanwijzing van een bestuurlijk duo brengt geen verandering in de wettelijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden en houdt dus ook geen overdracht daarvan in.

Met het bestuurlijk trekkerschap wordt verder invulling gegeven aan de interbestuurlijke samenwerking op het gebied van luchtvaart tussen Rijk en regio die eind 2021 is uitgewerkt door de BRS en het ministerie van IenW. In bijlage 1 is de organisatiestructuur horend bij deze governance verder uitgewerkt. Dit betreft een startgovernance die bijvoorbeeld in de concretiseringsfase kan worden aangepast wanneer de situatie daarom vraagt. Mocht de governance worden aangepast dan leidt dit niet tot aanpassing van deze bestuursovereenkomst.

INWERKINGTREDING EN LOOPTIJD

Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle partijen en zal na twee jaar worden geëvalueerd. Onderdeel van de evaluatie is de vraag of deze overeenkomst moet worden verlengd met een nader te bepalen periode. Centraal bij de evaluatie staat de vraag in welke mate deze bestuursovereenkomst bijdraagt aan besluitvorming die de uitvoering van maatregelen versnelt. Deze verlenging zal door alle partijen akkoord bevonden moeten worden.

ONDERTEKENINGSBLAD

1. De minister van Infrastructuur en Waterstaat

Handtekening: …….. Datum: …….

2. De gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland

Handtekening: …….. Datum: …….

3. De minister van Economische Zaken en Klimaat

Handtekening: …….. Datum: …….

4. De minister voor Volkshuisvesting en ruimtelijke ordening

Handtekening: …….. Datum: …….

5. De minister voor Klimaat en Energie

Handtekening: …….. Datum: …….

6. De minister voor Natuur en Stikstof

Handtekening: …….. Datum: …….

7. Bestuurlijke Regie Schiphol

Handtekening: …….. Datum: …….

BIJLAGEN

BIJLAGE 1 - ORGANISATIESTRUCTUUR

Per hoofdopgave zal, voor zover niet reeds ingevuld door samenhangende programma's, een werkgroep worden ingesteld met vertegenwoordigers van alle of een deel van de ondertekenende partijen die aan de slag gaat met de concretisering van de opgave. Daar waar op de thema's al bestaande programma's lopen wordt de verbinding gelegd. Dat moet leiden tot een concrete oplossingsrichtingen waarnaar toe wordt gewerkt met een tijdsplanning en een inzicht in de samenhang met andere opgaven.

Organisatorisch hangt het gezamenlijke programmamanagement door de provincie en IenW van de NOVEX Schiphol boven de werkgroepen. Het programmamanagement heeft overzicht over alle werkgroepen en heeft vooral als taak om de voortgang te bewaken. Het programmamanagement bestaat uit twee programmamanagers, een vanuit IenW en een vanuit de provincie, en hun ondersteuning.

Boven de programmaleiding hangt het eerste besluitvormende gremium, de stuurgroep NOVEX Schiphol. Deze stuurgroep bestaat uit de directeuren van de ondertekenende partijen. Periodiek wordt de werking en de samenhang tussen de verschillende hoofdopgaven van de NOVEX Schiphol besproken in de (ambtelijke) stuurgroep.

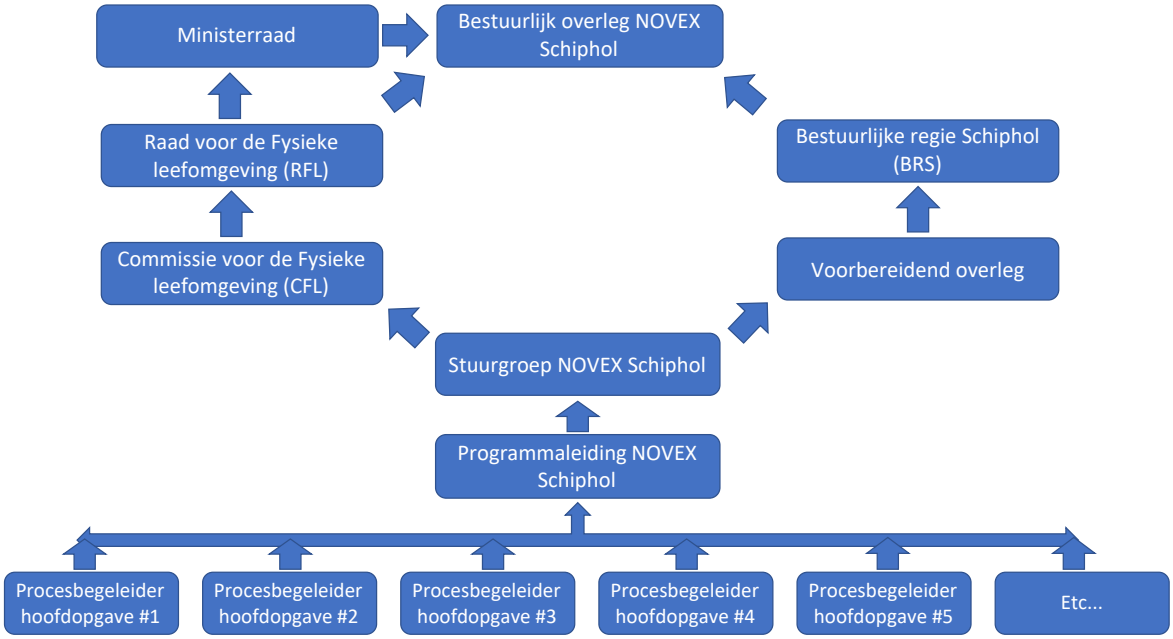
Voor verdere besluitvorming op hoger niveau worden vervolgens twee stromen onderscheiden, een stroom op Rijksniveau en een stroom op regionaal niveau. Voor de organisatiestructuur aan rijkszijde wordt gebruik gemaakt van de onderraad voor de fysieke leefomgeving (RFL) en diens ambtelijke voorportaal, de commissie voor de fysieke leefomgeving (CFL).

Aan de kant van de regio gaat de lijn langs voorbereidende overleggen en de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS).

In de CFL zijn de departementen op DG-niveau vertegenwoordigd. Dit overleg bereidt de besluiten voor de RFL voor, waar de bewindspersonen in vertegenwoordigd zijn. Afhankelijk van de scope van het besluit kan het vervolgens direct naar het bestuurlijk overleg NOVEX Schiphol, waarin rijk en regio zijn vertegenwoordig door de bestuurlijke trekkers.

Het doel van dat bestuurlijk overleg is tweeledig. In de eerste plaats dient het om richting te geven aan de gebiedsagenda door onder andere keuzes te maken over het benutten van de schaarse middelen en ruimte. In de tweede plaats dient het om de voortgang van de NOVEX Schiphol te bespreken en te bekijken waar extra inspanning nodig is.

Tot slot betreft de opgestelde governance een start-governance die bijvoorbeeld in de concretiseringsfase kan worden aangepast wanneer de situatie daarom vraagt.



Om gericht te kunnen sturen op uitvoering van de verschillende onderdelen van de BOK is voor een aantal hoofdopgaven een projectleider benoemd die in de concretiseringsfase aan de slag gaat met de uitwerking van de hoofdopgave. De taak van de projectleider is om de juiste partijen samen te brengen en te sturen op voortgang van de opgave. Omdat iedere opgave anders is, is het aan de projectleider om, in onderlinge afstemming, te bepalen hoe qua bemensing invulling wordt gegeven en of en op welke wijze de andere partijen (van de BOK) worden aangehaakt. Daarnaast dient de projectleider te zorgen voor de verbinding met de lopende programma's voor die opgave. De 'oogst' van de projectleiders wordt verzameld door de programmaleiding, die periodiek met alle projectleiders overlegt over de voortgang en samenhang. De samenwerking tussen partijen is uitdrukkelijk niet beperkt tot samenwerking binnen de verschillende opgaven.

Waar er reeds samenhangende programma's (gedeeltelijk) invulling geven aan de hoofdopgave, volstaat het om een zogenaamde "liaison" te benoemen die de verbinding legt met de al lopende programma's voor die opgave.

BIJLAGE 2 - TE HANTEREN AANPAK EN FASERING

De Schipholregio is aangewezen als NOVEX gebied. De noodzaak tot aanwijzing als NOVEX gebied evenals de procesdoelen sluiten aan bij deze bestuursovereenkomst en de verdere stappen. Deze bestuursovereenkomst wordt gezien als de eerste concrete stap in de NOVEX aanpak. De NOVEX aanpak is gedefinieerd door BZK

Stap 1: Bestuursovereenkomst
In de eerste stap van de aanpak markeren de partijen, middels deze bestuursovereenkomst, het startpunt van de samenwerking en leggen vast:

- betrokken overheden
- verschillende geïdentificeerde hoofdopgaven die daarmee de scope vormen van de Gebiedsagenda
- samenhang hiertussen
- startgovernance
- reikwijdte en fasering

De gebiedsagenda bestaat uit de volgende fasen. Monitoring en sturing maken hier expliciet onderdeel van uit:

Stap 2: concretiseringsfase
Concretisering van de geïdentificeerde hoofdopgaven met behulp van verschillende nog samen te stellen expertteams (werkgroepen), daar waar er nog geen samenhangende programma's voor bestaan. Dit gebeurt in een open proces met deelname van alle ondertekenende partijen (waar nodig) en geïdentificeerde stakeholders in samenspraak met de omgeving. Hoofdopgaven worden ontleed en uitvoerbare voorstellen worden opgesteld, mede op basis van de samenspraak met de omgeving. Eigen belangen van de verschillende partijen worden transparant gemaakt om zo voorbij het eigen belang te kijken. De streefdatum voor afronding van deze fase is het einde van het tweede kwartaal 2023.

Stap 3: operationaliseringsfase
Afweging en operationalisering van de gedane voorstellen. Deze worden tegen elkaar afgewogen met inachtneming van de randvoorwaarden om die voorstellen tot realisatie te brengen. Hierbij is aandacht voor de synergiekansen en brede toepassing op de Schipholregio. Dit geldt tevens voor het realiseren van de hoofdopgaven uit deze bestuursovereenkomst, dit gebeurt in beginsel binnen de bestaande budgettaire kaders.

Stap 4: uitvoeringsfase

Besluitvorming leidt tot vastlegging van uitvoerbare maatregelen inclusief invulling van de randvoorwaarden. Vervolgens start de uitvoering.

BIJLAGE 3 - RAAKVLAKKEN MET ANDERE (GEBIEDS)INITIATIEVEN

Zowel op opgaveniveau als op geografisch niveau lopen er al veel bestaande/geplande gebiedsgerichte programma's, uitvoeringslijnen en trajecten die als doel hebben om de leefomgeving te verbeteren.

Naast de drie hieronder genoemde NOVEX gebieden en het programma Luchtruimherziening, heeft deze bestuursovereenkomst raakvlakken met diverse landelijk samenwerkingsprogramma's die adviezen, visies en strategieën schetsen en opgaven ondersteunen, faciliteren en stimuleren met kennis en richtinggevende uitspraken. Ten slotte zijn er landelijke, bestuurlijke gremia waar deze bestuursovereenkomst besluitvorming verbinding mee zal organiseren en bij de verdere uitwerking van de governance rekening mee zal houden.

Met het besluit om Schiphol als NOVEX gebied aan te wijzen zijn ook het NZKG, de MRA, de Zuidelijke Randstad en het Groene Hart als NOVEX gebied aangewezen. De contouren van deze NOVEX gebieden grenzen aan of overlappen met de geografische afbakening van de NOVEX Schiphol.

NOVEX Amsterdam Noordzeekanaalgebied: in dit gebied is een fundamentele transitie nodig naar een circulaire en fossielvrije economie. De ruimte die daarvoor nodig is vraagt om een duidelijk ontwikkelpad van volgtijdelijke afhankelijkheden met andere maatschappelijke opgaven in en rond het NZKG zoals woningbouw, waterberging, leefbaarheid en de instandhouding van het werelderfgoed Hollandse Waterlinies. Tegelijkertijd is de transitie naar een circulaire en fossielvrije economie juist weer een kans om een bijdrage te leveren aan het benodigde natuurherstel (terugdringen stikstofuitstoot door verduurzaming). Zowel de fysieke ruimtevragende opgaven als de milieuruimte creërende opgave vormen raakvlakken met deze bestuursovereenkomst.

NOVEX Verstedelijkingsgebied Metropoolregio Amsterdam: voor deze regio geldt een forse bouwopgave. De verstedelijkingsstrategie voor dit gebied richt zich op de bouw van 175.000 woningen tot 2030, waarbij mogelijkheden worden onderzocht om dit te verhogen tot 220.000 woningen, met daarnaast ruimte voor 250.000 arbeidsplaatsen tot 2040. Deze opgave brengt veel andere opgaven met zich mee; zorg voor de bijbehorende duurzame energieopwekking, het op orde houden van de bereikbaarheid, instandhouding werelderfgoed Hollandse Waterlinies en Beemster en voldoende groen in en om het stedelijk gebied. NOVEX MRA heeft geografisch de grootste overlap met deze bestuursovereenkomst, daarnaast zijn er inhoudelijk (woningbouw, duurzame energie, natuurherstel, voldoende groen) raakvlakken.

NOVEX Het Groene Hart: de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving van het Groene Hart staat onder druk door de verstedelijkingsbehoefte en de daar aan gekoppelde mobiliteit, de noodzaak om bodemdaling tegen te gaan, de daarbij komende noodzaak om andere manieren van landbouw te gaan bedrijven en de behoefte tot opwekken van duurzame energie. Een gebied dus met stapeling van veel en diverse opgaven die een samenhangende aanpak vereisen. Ook voor deze opgaven geldt dat er geografisch en inhoudelijk (woningbouw, duurzame energie, voldoende groen) raakvlakken zijn.

NOVEX Zuidelijke Randstad: voor deze regio is in 2019 een verstedelijkingsakkoord gesloten. Afgesproken is 70.000 woningen en ruimte voor werk (80.000 arbeidsplaatsen) te realiseren langs de 'Oude Lijn' en 100.000 woningen op goed bereikbare plekken. Hiermee wordt de agglomeratiekracht van deze regio versterkt. Recent is bestuurlijk afgesproken om tot een actualisering en verbreding van het akkoord te komen (groen, energie).

Programma Luchtruimherziening: de herziening van het luchtruim is een nationale opgave waarin ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Maastricht Upper Area Control Center en de Koninklijke Luchtmacht werken aan een nieuwe inrichting voor het gebruik van het Nederlandse luchtruim. De Luchtruimherziening kent een eigenstandig traject waarin provincies, gemeenten en bewoners worden betrokken in de afwegingen en besluiten.

Het verbinden van de genoemde gebiedsinitiatieven is noodzakelijk gezien de schaarste aan fysieke ruimte, milieuruimte en op het elektriciteitsnetwerk. Ook zijn prioritering, synergie en versnelling mogelijk door deze verbinding.

Samenwerking in het gebied

De bestuursovereenkomst is een eerste stap om de verschillende overheden in de Schipholregio met elkaar te verbinden om samen te werken aan de opgave in het gebied met als doel verbetering van de leefomgeving. In aanvulling op de al reeds genoemde samenwerkingsprogramma's wordt in de concretiseringsfase breed gekeken naar de samenhang van de verschillende programma's in het gebied.

Naast een goede bestuurlijke samenwerking spreken de partijen af dat er bij de uitwerking van de Gebiedsagenda nadrukkelijk naar wordt gestreefd om samen met inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden in het gebied te werken aan de opgaven in het gebied. Aan de hand van de methode van Strategisch Omgevingsmanagement (SOM) wordt de samenwerking van alle stakeholders in het gebied vormgegeven. Met de SOM-aanpak wordt een organisatie en een governance gecreëerd voor de gebiedsopgave die aansluit bij de complexiteit van de opgave, recht doet aan de onderscheidenlijke verantwoordelijkheden en voldoet aan een aantal basisregels die aansluiten bij wet- en regelgeving inzake de fysieke leefomgeving en de Wet open overheid. De SOM-aanpak wordt nader uitgewerkt in de concretiseringsfase.

BIJLAGE 4 - DEFINITIES

a. **Schipholregio**: geografische afbakening van de Bestuurlijke Regie Schiphol bestaande uit 4 provincies en 56 gemeenten
b. **Leefomgevingskwaliteit**: zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit van de fysieke leefomgeving (o.m. gebruikswaarde, belevingswaarde, gezondheid, luchtkwaliteit, geluidhinder, bodem- en waterkwaliteit).
c. **Samenwerking**:
    a. Een proces dat leidt tot een resultaat dat door alle partijen gedragen wordt. Hierbij is onvermijdelijk dat sommige besluiten door individuele partijen als winst worden ervaren en er ook besluiten zijn waarbij dit niet het geval is.
    b. Om daartoe te komen redeneren de partijen vanuit van belangen. Standpunten zijn volgend op belangen en geen opzichzelfstaande onderwerpen.
d. **Gebiedsagenda**: het gehele traject van de genoemde hoofdopgaven die raken aan de Schipholregio en de leefomgeving in samenhang bezien, concretiseren, operationaliseren tot mogelijke keuzes en middels gedragen besluitvorming van alle partijen uit te voeren. Met de gebiedsagenda wordt invulling gegeven aan de NOVEX Schiphol.
e. **LIB:** Luchthavenindelingbesluit Schiphol, een onderliggend besluit van de Wet Luchtvaart. Hierin staan gebieden rondom Schiphol waarbinnen restricties gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen vanwege geluidbelasting en veiligheidsrisico's door het luchtverkeer. Dit gebied is ingedeeld in zones, per zone gelden andere beperkingen.
f. **Projectleider**: de partij die gericht sturing geeft op een specifieke hoofdopgave om zo de partijen samen te brengen en te sturen op integraliteit en de voortgang van de opgave.
g. **LVB**: luchthavenverkeerbesluit Schiphol is een onderliggend besluit van de Wet luchtvaart waarin zijn vastgelegd, de normen (grenswaarden) voor de geluidbelasting, de externe veiligheid en de uitstoot van stoffen die lokale luchtverontreiniging veroorzaken (emissies), en de regels inzake het baan- en luchtruimgebruik, de baanbeschikbaarstelling en de uitstoot van stikstofoxiden en stoffen die geurhinder veroorzaken.
h. **NOVEX**: een aanpak waarbij, als aanscherping/aanvulling van de vroegere NOVI-gebieden (Nationale Omgevingsvisie), versnelling van de uitvoering door versterking van de ruimtelijke regie van het Rijk en vernieuwing van de samenwerking met provincies en in gebieden centraal staat.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw. S. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer +31235143654
pnhluchtvaart@noord-holland.nl

Verzenddatum

12 OKT. 2022

Kenmerk
1906569/1906640

Betreft: Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio.

Op maandag 10 oktober 2022 hebben de minister van Infrastructuur en Waterstaat en gedeputeerde Jeroen Olthof namens de provincie Noord-Holland en als de voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS), als trekkers van de NOVEX-Schipholregio de Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio ondertekend. De overeenkomst is ook ondertekend door de minister van Economische Zaken en Klimaat, de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening, de minister voor Klimaat en Energie en de minister voor Natuur en Stikstof.

In de Bestuursovereenkomst staat de balans centraal tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit. Daarnaast staat de verbinding met de diverse opgaven in de Schipholregio beschreven. Daarmee bouwt de overeenkomst voort op de eerder gemaakte werkafspraken en geldt deze als opmaat naar de NOVEX Schiphol. De Bestuursovereenkomst en de uitwerking ervan binnen de NOVEX Schiphol vraagt een integrale gebiedsgerichte aanpak op diverse beleidsvelden en tussen verschillende programma's. Dat heeft ertoe geleid dat ook de ministeries van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Economische Zaken en Klimaat en Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit zich bij deze afspraken aansluiten.

<u>Aanleiding en doel van de samenwerkingsafspraken</u>
Schiphol ligt in een economisch, krachtige regio. De regio is gebaat bij internationale verbondenheid. Een verbondenheid waar Schiphol een belangrijke bijdrage aan levert. Tegelijkertijd heeft de aanwezigheid van de luchthaven ook een impact op de kwaliteit van de leefomgeving van omwonenden en brengt de luchthaven beperkingen met zich mee voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Eind 2021 maakten het Rijk, provincies en gemeenten werkafspraken over de gewenste interbestuurlijke samenwerking. Aanleiding was het advies van Van Geel. Partijen zijn gebaat bij het gezamenlijk afstemmen en afwegen van keuzes in maatschappelijke opgaven, ieder vanuit de

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden, maar ook vanuit een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor leefbaarheid en veiligheid.

Ruimtelijke regie Schipholregio
In de Schipholregio komen alle sporen samen uit de Kamerbrief over nationale regie in de ruimtelijke ordening van Minister De Jonge (17 mei 2022). Al die opgaven krijgen een plek via programma's in de verschillende NOVEX-programma's, de ruimtelijke puzzels die de provincies moeten leggen en de provinciale programma's landelijk gebied.

Vanuit de BRS is bestuurlijk de opdracht meegegeven om meer samenhang aan te brengen tussen de opgaven en daarbij - waar mogelijk - gebruik te maken van bestaande structuren en lopende programma's. Inhoudelijk gaat het om de samenhang tussen de landzijdige en luchtzijdige opgaven en maatschappelijke belangen. De BRS zet hierbij in op een pragmatische insteek.

Aandachtspunten voor uitwerking
De BRS pleit al meerdere jaren consistent voor meer samenhang en de noodzaak tot integrale afweging van maatschappelijke belangen. Schaarste noopt tot keuzes, niet alles past. Dat doet de BRS via twee strategische thema's waarop de BRS de samenwerking met het Rijk wil versterken:

- Duurzame internationale connectiviteit
  (bijdrage luchthaven en luchtvaart aan welvaart & welzijn)
- Leefomgevingskwaliteit
  (impact van luchtvaart en de luchthaven op de leefomgeving)

Met de ondertekening van deze bestuursovereenkomst zet de BRS een belangrijke stap om de aandacht voor de balans tussen een gezonde leefomgeving en duurzame connectiviteit te borgen binnen de interbestuurlijke samenwerking. De nadere uitwerking van de Bestuursovereenkomst binnen de NOVEX Schipholregio vraagt echter nog wel aanscherping. Ten aanzien van de leefomgevingskwaliteit vraagt de BRS aandacht voor de onderliggende systematiek. De BRS wil af van 'quick fixes' en wil toewerken naar een robuuste discussie over de basisleefkwaliteit en de rol van luchtvaart daarbinnen. Borging van een helder instrumentarium voor zowel luchtvaart en de ruimtelijke ordening. Eenduidig en uitvoerbaar. Instrumenten die daadwerkelijk bijdragen aan de bescherming en verbetering van de kwaliteit van de gezonde leefomgeving van inwoners in de Schipholregio. Dat er via laaghangend fruit eerste stappen worden gezet onderschrijft de BRS. Maar voorkomen moet worden dat de fundamentele opgave en het lange termijn doel uit beeld raakt.

Naast oog voor een gezonde leefomgeving, wil de BRS ook oog hebben voor de toekomst van luchtvaart en de luchthaven binnen een geïntegreerd mobiliteitssysteem. Het maatschappelijk belang van de luchtvaart en luchthaven zijn niet scherp in beeld. Hoe ziet de mobiliteit van de toekomst er uit? Multimodaal, duurzaam? Welke rol speelt luchtvaart daar in? Welke infrastructuur is daarvoor nodig? Wat voor luchthaven hoort daar bij? Dit bredere maatschappelijke belang (welvaart & welzijn) lijkt te worden ondergesneeuwd, maar is wel bepalend voor de (milieu)ruimte die Schiphol in de toekomst nodig heeft. In de uitwerking van de bestuursovereenkomst zal de BRS hier aandacht voor vragen.

Conclusie
Met het ondertekenen van deze bestuursovereenkomst zet de BRS een mooie stap om haar twee strategische thema's in de uitvoering te borgen.

U treft de Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio ter informatie aan in de bijlage.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

voorzitter

J. Olthof

1 bijlage

1. Bestuursovereenkomst Intenties Samenwerking NOVEX Schipholregio

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10765
Extern Zaak ID	1900028
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	12.a
Titel	Energie: Cluster Energie Strategie 2.0 Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022 (C-agenda NLG, RWK, M&B en EFB)
Organisatieonderdeel	BEL/IOT

Bijlagen
Brief aan PS over Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0.pdf
Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0 opgemaakt.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Ingekomen stukken ter kennisname	30 september 2022
Overdracht vanuit GS	3 oktober 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	24 oktober 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	24 oktober 2022
Economie Financiën en Bestuur	31 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**

Toelichting

Gedeputeerde Staten hebben ingestemd met de Cluster Energie Strategie van het Noordzeekanaalgebied (CES NZKG) 2022. De CES NZKG geeft een overzicht van de projecten weer die vanuit het industriële NZKG cluster nodig zijn om de klimaatdoelen van het klimaatakkoord te halen, Tevens maakt het inzichtelijk welke energie-infrastructuur nodig is ten behoeve van de verduurzaming van de industrie. Na de vergadering van het Bestuursplatform Energietransitie Noordzeekanaalgebied over de CES NZKG 2022 zal deze worden aangeboden aan het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

J.C.M. van Oord

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144286

jantien.van.oord@noord-holland.nl

Verzenddatum

22 SEP. 2022

Kenmerk

1900028/1903175

Uw kenmerk

Betreft: Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0

Inleiding

Bijgaand sturen we u de Cluster Energie Strategie 2.0 voor het Noordzeekanaalgebied (CES NZKG 2.0).

Om de klimaatdoelen van het klimaatakkoord te halen stellen de zes industrieclusters in Nederland een Cluster Energie Strategie (CES) op. De CES NZKG 2022 beschrijft de toekomstige energievraag van de industrie in het NZKG en hoe hierin kan worden voorzien door middel van productie in de regio en door (inter)nationale import. Bedrijven en overheden in de clusters maken zo samen inzichtelijk welke energie-infrastructuur nodig is ten behoeve van de verduurzaming van de industrie. Tijdig beschikbare energie-infrastructuur is een randvoorwaarde voor het behalen van de afgesproken klimaatdoelen, het behouden van de aanwezige industrie en aantrekken van nieuwe bedrijvigheid en innovatie. Bestaande infrastructuur moet uitgebreid worden voor elektriciteit en warmte, en nieuw ontwikkeld worden voor waterstof en ccs. De CES stelt overheden, netbeheerders, bedrijven en energieproducenten in staat dit beter op elkaar af te stemmen en te versnellen.

In het Noordzeekanaalgebied (NZKG) heeft het programmabureau NZKG namens het Bestuursplatform Energietransitie de CES 2022 opgesteld op verzoek van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. In de CES 2022 is bekeken of de reeds geplande uitbreidingen van het energiesysteem zoals opgenomen in de CES NZKG 1.0 van september 2021 en de actualisatie van de CES in januari 2022, waarin de waterstofroute van Tata-steel is opgenomen, voldoende robuust zijn of dat hier aanvullende projecten noodzakelijk zijn.

GS hebben op 20 september 2022 ingestemd met de CES NZKG 2022. Het Bestuursplatform Energietransitie heeft de CES geaccordeerd. Op 23

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

september 2022 is de CES NZKG 2022ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.

Toelichting

Aanleiding
Het programmabureau NZKG heeft namens het Bestuursplatform Energietransitie de CES NZKG 2022 opgesteld. Deze CES bouwt voort op de CES NZKG 1.0 en de actualisatie daarvan uit januari 2022. Vorig jaar zijn op basis hiervan een aantal energie-infrastructuur-projecten van nationaal belang (MIEK-projecten) vastgesteld. Dit zijn 8 projecten t.b.v. elektriciteitsverzwaring en het waterstofnetwerk NZKG. Deze projecten vormen een robuuste basis voor de overgang naar duurzame energie door de industrie in het NZKG.

Met het aantreden van het nieuwe kabinet heeft het Ministerie van EZK in april jl. het verzoek aan alle industrieclusters gedaan om in september 2022 een geactualiseerde versie van de CES in te dienen, CES NZKG 2.0. Deze CES is opgesteld conform een nieuw programma van eisen. Er wordt elke 2 jaar een CES opgesteld, om te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen. De Cluster Energie Strategie is een adaptief proces waar periodiek een herijking plaats vindt. Door dit cyclische proces kunnen nieuwe bedrijven, nieuwe technologieën, veranderende omstandigheden en voortschrijdend inzicht steeds effectief en tijdig worden opgenomen in de CES.

CES NZKG 2022
Om de verduurzaming van de industrie en de klimaatdoelen te realiseren zetten bedrijven en overheden in het NZKG in op vijf pijlers:

1. Toepassing van **waterstof** op industriële schaal vanaf 2025/2026
2. Vergaande **elektrificatie** van de industrie
3. Uitbouw van de productie van - en infrastructuur voor **duurzame brandstoffen**
4. Ontwikkeling van lokale/regionale **warmte/stoom** initiatieven.
5. Ontwikkeling van **CCS/CCU/CDR** initiatieven

De MIEK-projecten voor elektriciteit en waterstof blijken robuust en een voortvarende uitvoering van deze projecten wordt nog eens onderstreept. De gewenste in bedrijfname datums van een aantal projecten zijn eerder/vroeger dan in de CES 1.0 opgenomen, dat maakt de noodzaak tot versnelling nog hoger. De behoefte om het elektriciteitsnet te verzwaren en om een waterstofcluster in het Noordzeekanaal te realiseren blijven overeind.

De bestaande MIEK-projecten uit CES 1.0 zijn:

Elektriciteits-infrastructuur:
1. Nieuw 380-150kV station tussen Beverwijk en Vijfhuizen
2. Twee nieuwe 150kV stations Westelijk havengebied
3. Vervanging en uitbreiding huidig 150kV-station Hemweg
4. Uitbreiden 380kV-station Oostzaan
5. Velsen - Aanlanding Wind op Zee na 2030
6. Netverzwaring 380kV Kop van Noord-Holland

7. Nieuw 150kV-station Oostzaan
8. Nieuw 380-150kV station Beverwijk en 150kV tracé Beverwijk-Oterleek

Waterstof infrastructuur:
1. Waterstof backbone NZKG
2. Regionaal waterstof-net haven (H2avennet) en Zaandam (Zaannet)
3. Aanbod van waterstof (H2ermes, Hemweg)

De meeste van deze projecten zijn in uitvoering. De voortgang wordt gemonitord in het uitvoeringsprogramma energietransitie NZKG en in de Taskforce Noord Holland.

De ruimtelijke inpassing van deze projecten is gedeeltelijk gestart en vraagt een zorgvuldige uitwerking. De ruimtelijke- en milieueffecten van de gewijzigde ontwikkelingen worden per project nader in beeld gebracht. De transformatie naar een CO2 neutrale industrie in het NZKG komt ten goede aan de leefbaarheid van het hele gebied met al haar functies; industrie, wonen, werken en recreëren.

Daarnaast stelt de CES NZKG 2022 drie aanvullende kandidaat MIEK-projecten voor:
1. MIEK Amsterdam Zuidoost: een nieuw 380/150kV-invoedingspunt tussen de stations Diemen en Breukelen
2. MIEK Netverzwaring 380kV Kop van Noord-Holland: aanpassing bestaand project, uitbreiding van 2 naar 4 circuits
3. MIEK Import terminal waterstof NZKG

Deze kandidaat MIEK-projecten zorgen voor een nog sterkere verbinding van het NZKG met het landelijk hoogspanningsnet en een toekomstige aanlanding van wind op zee. Daarnaast wordt het NZKG een robuuste en internationaal verbonden waterstof hub.

CO_2-impactanalyse en CES
In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft adviesbureau Berenschot een 'CO_2-impactanalyse Noord-Holland' uitgevoerd, die u binnenkort zult ontvangen. Met de CO_2-impactanalyse is een waardevol instrument beschikbaar waarmee de provincie periodiek een prognose kan (laten) maken. Dit geeft de provincie effectieve sturingsinformatie om de voortgang van het klimaatbeleid te monitoren, haar eigen bijdrage en inzet te beoordelen en waar nodig bij te sturen. De CO2-impactanalyse is gebaseerd op de KEV van 2021 en de decentrale energiecijfers van 2019. Het is daarbij belangrijk te benadrukken dat de cijfers continue in beweging zijn. Zo is de recente stijging van de energieprijzen en wat dit mogelijk doet met het toekomstige verbruik niet meegenomen in deze studie.

De voorliggende versie van de Cluster Energie Strategie 2022 voor het Noorzeekanaalgebied geeft een recenter beeld van de huidige en de verwachte CO_2-uitstoot voor de sector Industrie. Hierin zijn de cijfers van 2021 bij de bedrijven zelf opgehaald en de meest recente afspraken verwerkt voor CO_2-reductie gebruikt zoals vastgelegd in de expression of principles getekend door Tata en Ministerie van EZK. Met de voorliggende CES realiseert de industrie in het NZKG een CO_2-reductie van 37% in 2030.

Vervolgstappen
Na instemming van het Bestuursplatform Energietransitie is de CES 22 ingediend bij het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK).

De voorliggende CES wordt eveneens aangeboden aan de gemeenteraden.

De CES 2.0 gaat ter informatie naar de Commissie RWK van uw Staten en in de commissievergadering van 26 oktober volgt een technische toelichting op de CES en de daaraan verbonden infrastructuurprojecten.

Informatie en participatie
De overheden en bedrijven in het NZKG vinden het belangrijk om ook de omgeving te betrekken bij de ontwikkelingen in hun omgeving. Het NZKG-bureau organiseert daarom een of meer (digitale) bijeenkomsten waar de CES in de bredere context van de energietransitie in het gebied wordt toegelicht. Voor de afzonderlijke projecten uit de CES worden eigenstandige planologische procedures doorlopen, waarbij ook conform de omgevingswet de omgeving wordt betrokken in een participatieproces.

Tot slot

De MIEK-projecten voor elektriciteit en waterstof blijken robuust en een voortvarende uitvoering van deze projecten wordt nog eens onderstreept. De behoefte om het elektriciteitsnet te verzwaren en om een waterstofcluster in het Noordzeekanaal te realiseren blijven overeind. De gewenste inbedrijfname data van een aantal projecten is eerder/vervroegd ten opzichte van de CES 1.0. Dat maakt de noodzaak tot versnelling van de aanleg nog hoger.

Uiteindelijk zal de transformatie naar een CO2 neutrale industrie in het NZKG ten goede komen aan de leefbaarheid van het hele gebied met al haar functies; industrie, wonen, werken en recreëren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

R.M. Bergkamp

bla

voorzitter

E.P. Stigter

1 bijlage(n)

Cluster Energie Strategie (CES) NZKG 2.0

noordzeekanaalgebied

CLUSTER ENERGIE STRATEGIE NOORDZEEKANAALGEBIED 2022

SEPTEMBER 2022

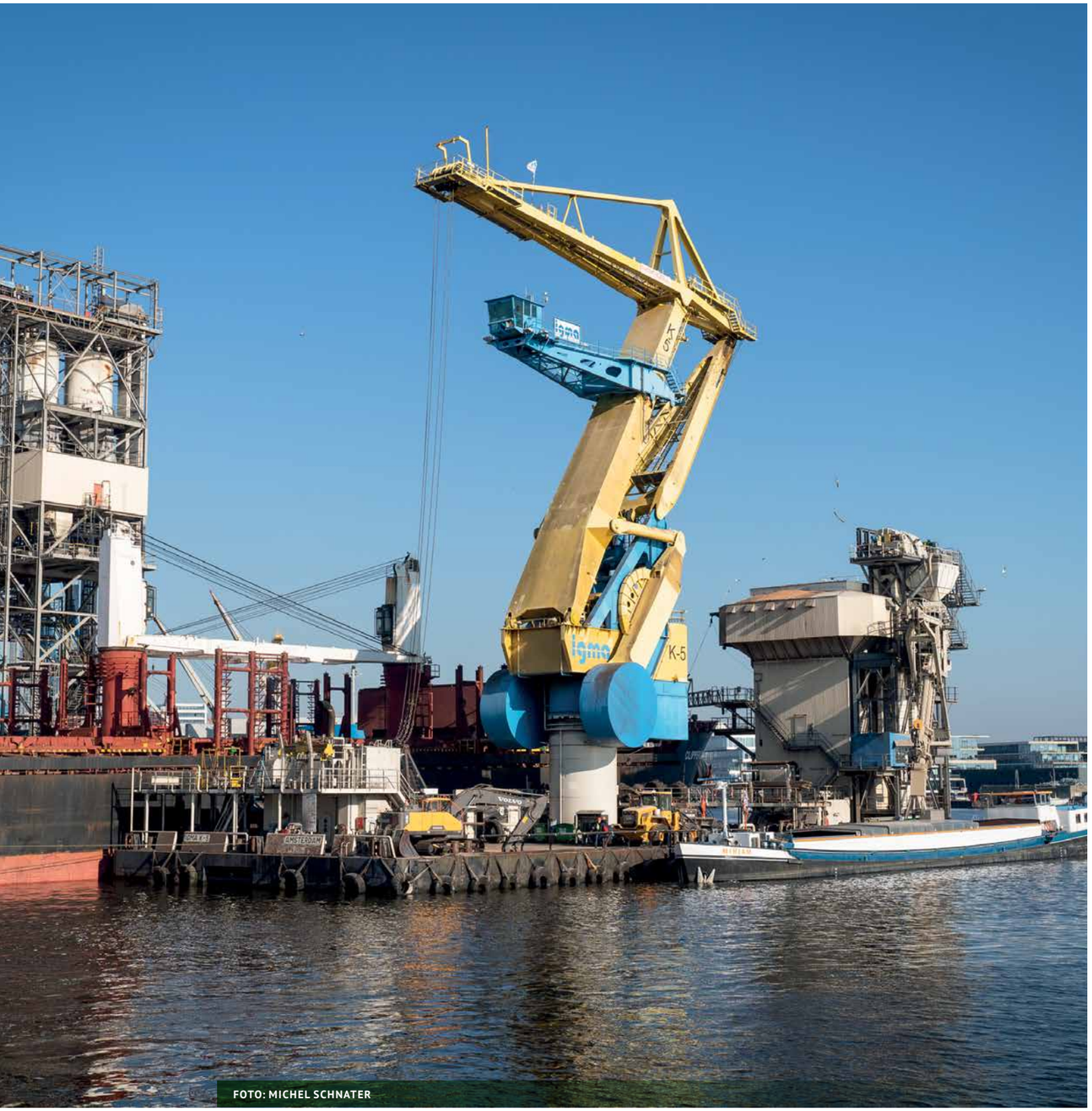


FOTO: MICHEL SCHNATER

OPGESTELD DOOR HET BESTUURSPLATFORM ENERGIETRANSITIE NOORDZEEKANAALGEBIED

Bestaande uit:

Provincie Noord-Holland
Gemeente Zaanstad
Gemeente Amsterdam
Gemeente Heemskerk
Gemeente Velsen
Gemeente Beverwijk
Gemeente Haarlemmermeer
Zaanstad Maakstad
Zeehaven IJmuiden
ORAM
Port of Amsterdam
Vattenfall
Liander
TenneT
Gasunie
Tata Steel

VOORWOORD

'Als ieder levend wezen blijkt ook het Noordzeekanaal nimmer zichzelf gelijk. Stilstand betekent achteruitgang.' Deze woorden zijn te vinden in de uitgave 'Vijf en Zeventig Jaar Noordzee Kanaal – Wereldscheepvaartweg voor West-Europa, Zeeweg voor het aloude Amsterdam ' Met deze jubileumuitgave werd teruggekeken op de eerste 75 jaar Noordzeekanaal. Nu we inmiddels bijna weer 75 jaar verder zijn, hebben de woorden niks aan kracht verloren. Met de energietransitie staan we voor grote uitdagingen, waardoor ook nu het Noordzeekanaal niet 'zichzelf gelijk' kan blijven. Er gaat de komende jaren veel veranderen in het gebied.

In het afgelopen jaar zijn de klimaatdoelen aangescherpt, zijn de energieprijzen enorm gestegen en heeft het bedrijfsleven te maken met een sterk oplopende prijs voor CO_2 rechten. Dit maakt dat de transitieopgave voor de industrie in het Noordzeekanaalgebied groter én urgenter.

De industrie pakt de uitdagingen op en laat via de Cluster Energie Strategie Noordzeekanaalgebied (CES NZKG 2022) zien hoe zij een belangrijke bijdrage gaan leveren aan het slagen van de energietransitie. In de CES NZKG 2021 is vorig jaar een robuuste aanpak neergezet waarin beschreven staat wat er nodig is om de industrie te verduurzamen. De uitvoering van deze projecten is van groot belang. Dat geldt voor het aanleggen van de benodigde infrastructuur én voor projecten die door de bedrijven zelf worden opgepakt op hun locatie.

In de CES NZKG 2022 staat beschreven wat de samenwerkende partijen nodig hebben om de industrie te verduurzamen, hoe de samenwerkende partijen inzetten op de ontwikkeling van een waterstofketen op industriële schaal, hoe verdergaande elektrificatie kan worden gerealiseerd, hoe steeds meer ingezet wordt op productie en gebruik van duurzame brandstoffen en wat het belang is om ook warmte/stoom en CO_2-afvang projecten te faciliteren. Ook worden een drietal aanvullende projecten van nationaal belang aangekondigd. De projecten zijn kandidaat projecten voor het nationale Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) van het Ministerie van Economische zaken en Klimaat (EZK).

Deze CES NZKG 2022 maakt nog eens duidelijk dat het op een aantal punten schuurt. Het Amsterdamse havengebied kampt met netcongestie. Dit zit verdergaande elektrificatie en daarmee de verduurzaming in de weg. De beschikbaarheid van voldoende betaalbare groene elektriciteit is nog geen gegeven en de beschikbare (milieu)ruimte in het gebied is schaars. Wat het realiseren van projecten nog complexer maakt zijn de doorlooptijd van vergunningen en de krappe arbeidsmarkt.

Deze uitdagingen horen bij een transitie. Het is nu zaak om echt aan de slag te gaan. Het gaat in de komende tijd om samenwerking en uitvoering. Alle partijen zijn nodig om deze opgave te realiseren. Partijen die bereid moeten zijn over hun eigen grenzen heen te kijken en mee willen bouwen aan een groter geheel zodat uiteindelijk iedereen kan profiteren. Wij rekenen erop dat dit document daarvoor een goede basis geeft en bedanken iedereen voor de samenwerking.

Namens het Bestuursplatform Energietransitie,

Edward Stigter

FOTO: BRAM VAN DE BIEZEN

INHOUD

MANAGEMENTSAMENVATTING 8

1. STRATEGISCHE ONTWIKKELINGEN NOORDZEEKANAALGEBIED 14
1.1 Karakteristieken Noordzeekanaalgebied 14
1.2 Strategie Energietransitie Noordzeekanaalgebied 18

2. VRAAG, AANBOD EN INFRASTRUCTUUR 28
2.1 Inventarisatie (toekomstige) energievraag en -aanbod in het NZKG 28
2.2 Energie-infrastructuur projecten in het Noordzeekanaalgebied 37
2.3 Systeemeffecten van de infrastructuur 46

3. EFFECTEN VAN DE PROJECTEN 48
3.1 Klimaatwinst 48
3.2 Milieueffecten 50
3.3 Ruimtelijke effecten 51
3.4 Economische effecten 53

4. KNELPUNTEN, SUCCES- EN RISICOFACTOREN 56
4.1 Planningsanalyse 56
4.2 Risico's en randvoorwaarden voor de private projecten 60
4.3 Risico's en randvoorwaarden voor de publieke projecten 61
4.5 Kansen in de investeringsagenda 62
4.6 Financieringsbehoefte 62
4.7 Uitvoeringsprogramma Energietransitie NZKG 62

5. CALL FOR ACTION 64
5.1 Infrastructuuragenda nationaal en provinciaal MIEK 64
5.2 MIEK-projecten en benodigde actie om knelpunten op te lossen 65
5.3 Beleidsknelpunten en vraag aan Rijk 66

ADDENDA 69

MANAGEMENTSAMENVATTING

In de Cluster Energie Strategie van het Noordzeekanaalgebied 2022 (CES NZKG 2022) staat de strategie beschreven waarmee de industrie en de betrokken overheden in het Noordzeekanaalgebied (NZKG) de industrie verduurzamen en de klimaatdoelen behalen. Het rapport volgt op de eerste CES NZKG 2021 en de actualisatie naar aanleiding van de koerswijziging van Tata Steel (TSN) in januari 2022.

De industrie in het NZKG heeft een gezamenlijke ambitie: een bijna volledige CO_2-neutrale en circulaire economie in 2050. Voor 2030 is in de Europese Green Deal de ambitie verhoogt. Het doel is nu 55 procent minder CO_2 uit te stoten dan in 1990 werd gedaan. Ook in Nederland is de nationale ambitie 55 tot 60 procent reductie in 2030 (beschreven in de Kamerbrief van 11 februari 2022, over het Kabinetsaanpak Klimaatbeleid). De sectorale doelstelling voor de Nederlandse industrie is de emissie te reduceren van 50 Mton in 1990 naar 29,7 Mton tot 30,7 Mton in 2030 (een reductie van ongeveer 40 procent). Het NZKG wil hier proportioneel aan bijdragen.

Deze klimaatopgave is een complexe puzzel, aanvullende inzet van één partij is niet voldoende en vergt een grote aanpassing van onder meer de energie-infrastructuur.

ENERGIE-INFRASTRUCTUUR PROJECTEN VAN NATIONAAL EN REGIONAAL BELANG

In de CES NZKG 2021 zijn acht (8) MIEK-projecten van nationaal belang en vijf (5) projecten van regionaal belang in het NZKG benoemd. Deze projecten, met uitzondering van het Carbon Capture Storage (CCS) project Athos, zijn onverminderd urgent. Slagvaardige uitvoering van deze projecten heeft dan ook voor het cluster grote prioriteit. De gewenste inbedrijfname data van een aantal MIEK-projecten zijn eerder dan in de CES NZKG 2021 is opgenomen. Dat maakt de noodzaak tot versnelling nog groter.

CES NZKG 2022 stelt drie (3) nieuwe projecten van nationaal belang voor:

1. **MIEK Amsterdam Zuidoost: een nieuw 380/150kV-transformatorstation tussen de stations Diemen en Breukelen**
   Voor een toekomstbestendige energie-infrastructuur in de ring Amsterdam is het noodzakelijk een nieuw transformatiestation te realiseren. Hierdoor wordt er op het net indirect ruimte vrijgehouden voor de industrie in het havengebied om te elektrificeren.

2. **MIEK Kop van Noord-Holland: aanpassing van 2 naar 4 circuits**
   In de CES NZKG 2021 is aangegeven dat deze nieuwe 380kV-verbinding onder meer noodzakelijk is voor de verduurzaming van de industrie in het NZKG. In de CES NZKG 2021 is uitgegaan van 2 circuits. Nieuw onderzoek onderbouwt de urgentie voor 4 circuits.

3. **MIEK Import terminal waterstof NZKG**
   De aanleg van een import terminal voor waterstof in het NZKG voor de toekomstbestendige leveringszekerheid van waterstof in het NZKG. De importterminal faciliteert de toenemende vraag naar waterstof in het NZKG, voor de waterstofroute van Tata Steel en de vraag ten behoeve van verduurzaming van de luchtvaart en het havenindustriecluster.

Deze projecten ondersteunen de strategie voor de energietransitie in het NZKG. De projecten zorgen voor een nog sterkere verbinding van het NZKG met het landelijk hoogspanningsnet en een toekomstige aanlanding van wind op zee. Tevens wordt het NZKG een robuuste en internationaal verbonden waterstofhub. Het nut en de noodzaak van deze projecten worden in detail toegelicht in hoofdstuk 5.

ENERGIESTRATEGIE NZKG

De energiestrategie om verduurzaming van de industrie te realiseren, wordt gerealiseerd op basis van vijf pijlers:

1. Toepassing van **waterstof (H2)** op industriële schaal vanaf 2025/2026.
2. Vergaande **elektrificatie** van de industrie.
3. Uitbouw van de productie van en infrastructuur voor **duurzame brandstoffen**.
4. Ontwikkeling van lokale/regionale **warmte/stoom**-initiatieven.
5. Ontwikkeling van Carbon Capture Storage / Carbon Capture & Utilisation / Carbon Dioxide Removal **(CCS/CCU/CDR)**-initiatieven.

Elektrificatie en waterstof zijn de belangrijkste energie toepassingen voor de industrie in het NZKG. Er is al in 2030 een grote vraag naar elektriciteit (naar ongeveer 20 TWh) en waterstof (250-300 kton (2030), 550 kton (2035). Voldoende en betaalbaar aanbod van groene stroom en waterstof is cruciaal voor realisatie van de verduurzaming van de industrie. Gekoppeld aan slimme lokale opwek en flexibel gebruik via smart-grids. Om tijdig over de benodigde waterstof te beschikken zetten we in op elekrolyse op land (1-2,5 GW), aanvoer via het landelijke waterstofnetwerk en import over zee. Tijdige realisatie en aanlanding van wind op zee

(elektriciteit en in de toekomst ook waterstof) is hierbij eveneens van belang. Warmte/stoom kan voor een aantal industrieën een goed alternatief zijn voor elektrificatie. Regionaal worden daarom warmte/stoom projecten gestimuleerd. Tot slot blijft ook de opslag van afgevangen CO_2 (CCS) noodzakelijk om de doelen te behalen.

UITDAGINGEN

De verduurzaming van de industrie en de bijbehorende energieprojecten voor het NZKG staan voor grote uitdagingen. Dit geldt enerzijds voor 'de uitdagingen op nationaal en internationaal niveau', anderzijds gaat het om specifieke uitdagingen voor het NZKG.

Op dit moment hebben grote delen van het NZKG te maken met netcongestie. Netcongestie brengt de verduurzaming van onze industrie in gevaar waardoor de klimaatdoelen onder druk staan. Een groot deel van de bedrijven kunnen door de netcongestie niet starten met de verduurzamingsplannen. Investeringen worden uitgesteld en de bedrijven blijven daardoor gas gebruiken voor hun energiebehoefte. Verdere uitdagingen zijn onder meer:

- De technologische onzekerheid; bepaalde technieken zoals Direct Reduces Iron with Electric Furnaces (DRI-REF) en grootschalige elektrolyse zijn nog niet op grote commerciële schaal toegepast.
- De (tijdige) beschikbaarheid van groene elektronen en moleculen; de vraag naar groene elektriciteit en waterstof binnen het cluster is naar verwachting groter dan het aanbod.
- De wederzijdse afhankelijkheid van de benodigde investeringen.
- Zorgvuldige ruimtelijke inpassing in een gebied waar de (milieu)ruimte schaars is en de milieudruk hoog. Dat geldt ook voor de inpassing van energie-infrastructuur om de elektrificatie van de industrie te faciliteren.
- De doorlooptijd van vergunningen en ruimtelijke procedures.
- De spanning en krapte op de huidige arbeidsmarkt.
- Het draagvlak voor de transitie en in het bijzonder voor specifieke projecten in een gebied waar de gezonde leefomgeving onder druk staat.

VOORDELEN VERSNELLING ENERGIETRANSITIE NZKG

Voor het NZKG en voor het hele Nederlandse energiesysteem zijn er grote voordelen wanneer de energietransitie in het gebied voortvarend wordt aangepakt. Naast een bijdrage aan de energietransitie op nationaal niveau, die in lijn is met het klimaatakkoord, heeft een versnelling van de energietransitie de volgende voordelen:

1. Verbetering van de leefomgeving voor de vele inwoners van het NZKG.
2. Behoud en versterking van de internationale concurrentiepositie van de industrie, havens en luchthaven en de daarmee gepaard gaande economische ontwikkeling en werkgelegenheid in het NZKG.
3. Versterking van het nationale energiesysteem.

FOTO: DRONEBEELDEN

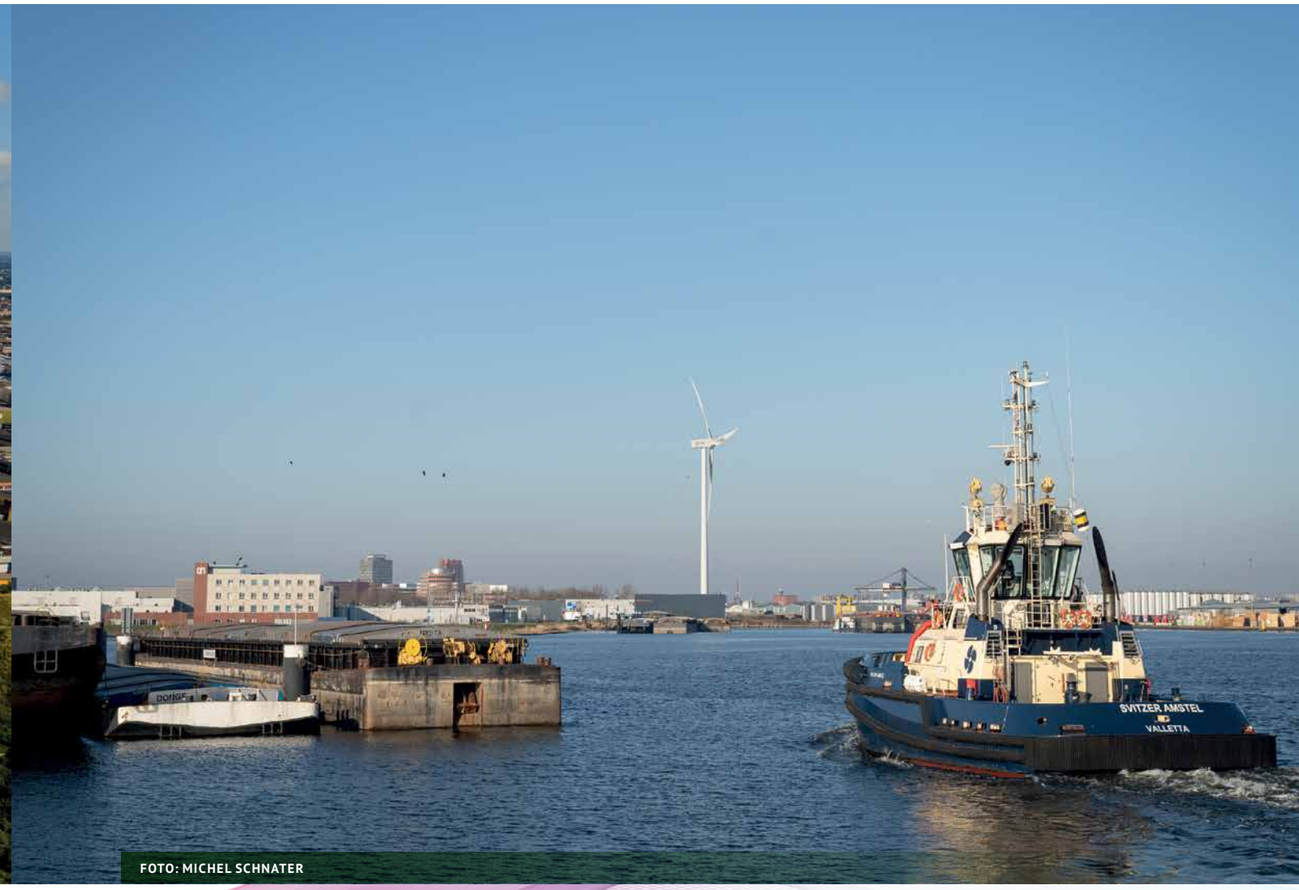
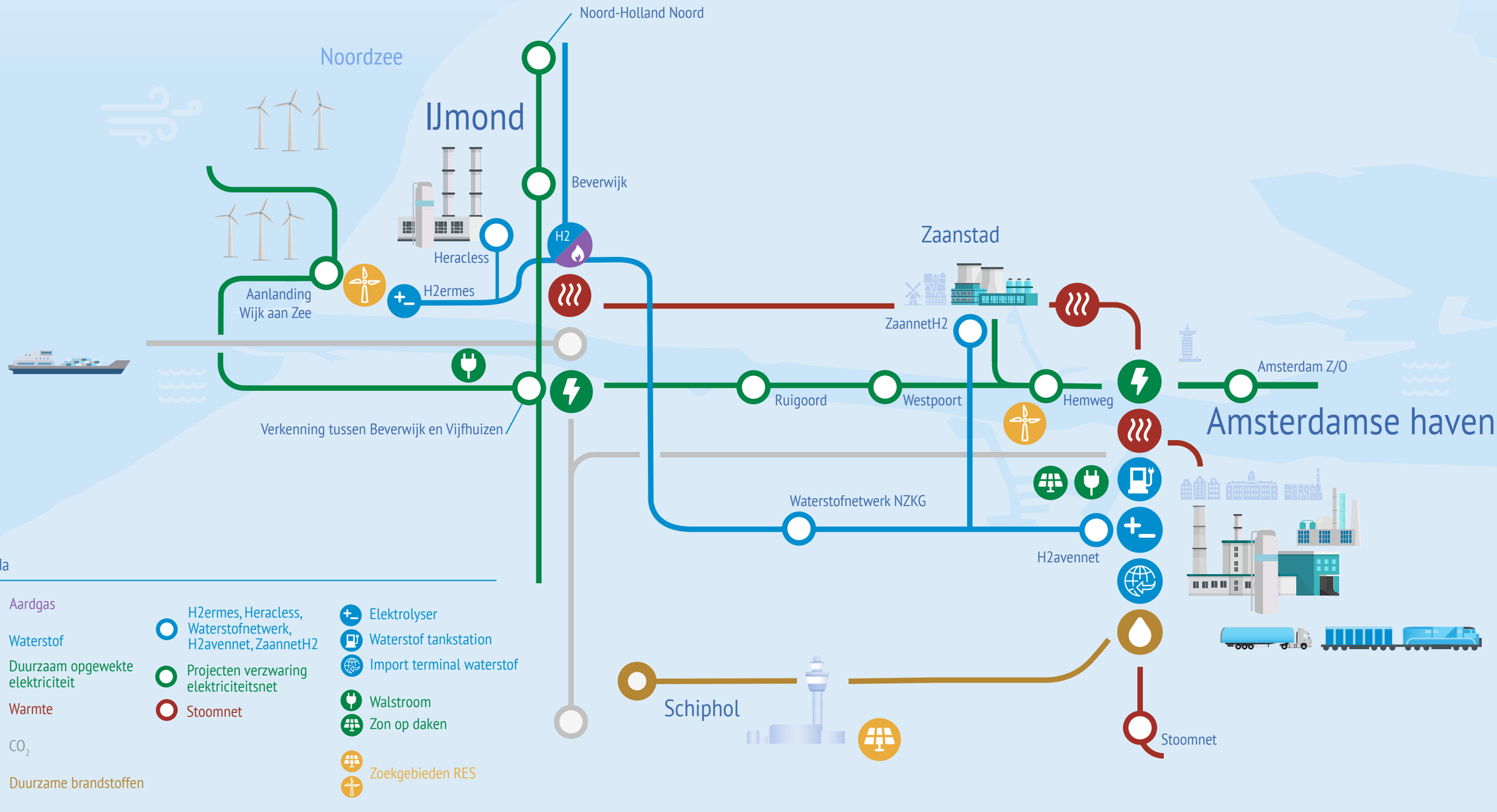


FOTO: MICHEL SCHNATER

AMBITIE ENERGIETRANSITIE NOORDZEEKANAALGEBIED

Samen op weg naar een geïntegreerde energiehub!



1. STRATEGISCHE ONTWIKKELINGEN NOORDZEEKANAALGEBIED

1.1 KARAKTERISTIEKEN NOORDZEEKANAALGEBIED

Het NZKG is onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en beslaat het gebied van IJmuiden tot en met de haven van Amsterdam. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezige maakindustrie. Staalproducent Tata Steel in IJmuiden is de grootste speler. Het bedrijf is met ruim 12 Mton CO_2-uitstoot (inclusief de Velsencentrales) verantwoordelijk voor het grootste deel van de CO_2- uitstoot in het NZKG. Tata Steel heeft in september 2021 haar plannen gepresenteerd voor haar transitie van conventionele staalproductie gebaseerd op het reduceren van ijzererts met behulp van kolen naar de productie van staal met waterstof. Daarmee is het bedrijf een belangrijke pilaar in de ambitie van het NZKG om zo snel mogelijk CO_2-neutraal te worden.

Waar staal centraal staat in de IJmond, is dat voedselverwerking in de Zaan. Verder richting Amsterdam zitten in het havengebied veel op- en overslag partijen. De brandstoffenhaven van Amsterdam zal een belangrijke rol spelen in de transitie van (onder meer) het vliegverkeer van en naar Schiphol.

Verder zijn er in het NZKG bedrijven die actief zijn in uiteenlopende sectoren zoals papier, internationale transport & logistiek, energie en asfalt. Deze diversiteit aan sectoren, met elk hun eigen processen, hebben verschillende eisen ten aanzien van de energie-infrastructuur.

Het NZKG kent meerdere zeehavens. In de zeehaven van IJmuiden wordt met name vis op- en overgeslagen. Het is de laatste jaren ook een belangrijke uitvalsbasis voor aanleg en onderhoud van windparken op zee geworden. De Port of Amsterdam is de vierde haven van West-Europa en behoort tot één van de grootste benzinehavens ter wereld. Grote stromen energiegrondstoffen komen vanuit zee het gebied binnen. Hier worden ze verwerkt, op- en overgeslagen en doorgevoerd naar locaties in Nederland en Noordwest-Europa. Waterstof vormt voor Port of Amsterdam een bouwsteen voor duurzame brandstoffen en circulaire chemie. De Port of Amsterdam heeft als doel gesteld om voorloper te zijn in de energietransitie. Evenals de omliggende bedrijven heeft Port of Amsterdam decennialange ervaring in de invoer, opslag en doorvoer van fossiele brandstoffen. Die ervaring kan ingezet worden bij de handel in waterstof. Dat geldt ook voor producten die hiervan zijn afgeleid, zoals synthetische brandstoffen. Port of Amsterdam beschikt ook over cruciale infrastructuur, zoals opslagtanks, pijpleidingen en schepen, om waterstof te transporteren.
In de kop van Noord-Holland, buiten het NZKG maar nauw verbonden aan de energietransitie in het NZKG, bevindt zich de haven van Den Helder. Momenteel komt hier 90 procent van het aardgas van de velden op de Noordzee aan land. In deze regio zijn er plannen om (blauwe) waterstofproductie te produceren en dit in te voeren in het toekomstige nationale waterstofnetwerk. Na 2030 zal waarschijnlijk veel wind op zee aanlanden in de Kop van Noord-Holland. Dit wordt momenteel onderzocht in de Verkenning Aanlanding Wind op Zee (VAWOZ) 2030-2040.

Net buiten het NZKG ligt Schiphol. Het is de op drie na grootste luchthaven van Europa en is nauw verbonden met het Noordzeekanaalgebied. De hoge passagiers- en vrachtvolumes maken Schiphol een grootverbruiker van fossiele brandstoffen. Gezien de hub-functie van de luchthaven in het transportsysteem liggen er kansen om hier niet alleen voor de luchtvaart, maar ook voor andere vervoersmodaliteiten (zoals internationale treinverbindingen) een verduurzamingsslag te maken. Het NZKG is een connectiviteitshub door goede bereikbaarheid, niet alleen via weg, spoor, water en lucht maar ook via

FOTO: MIKE BINK

Figuur 1: positionering NZKG

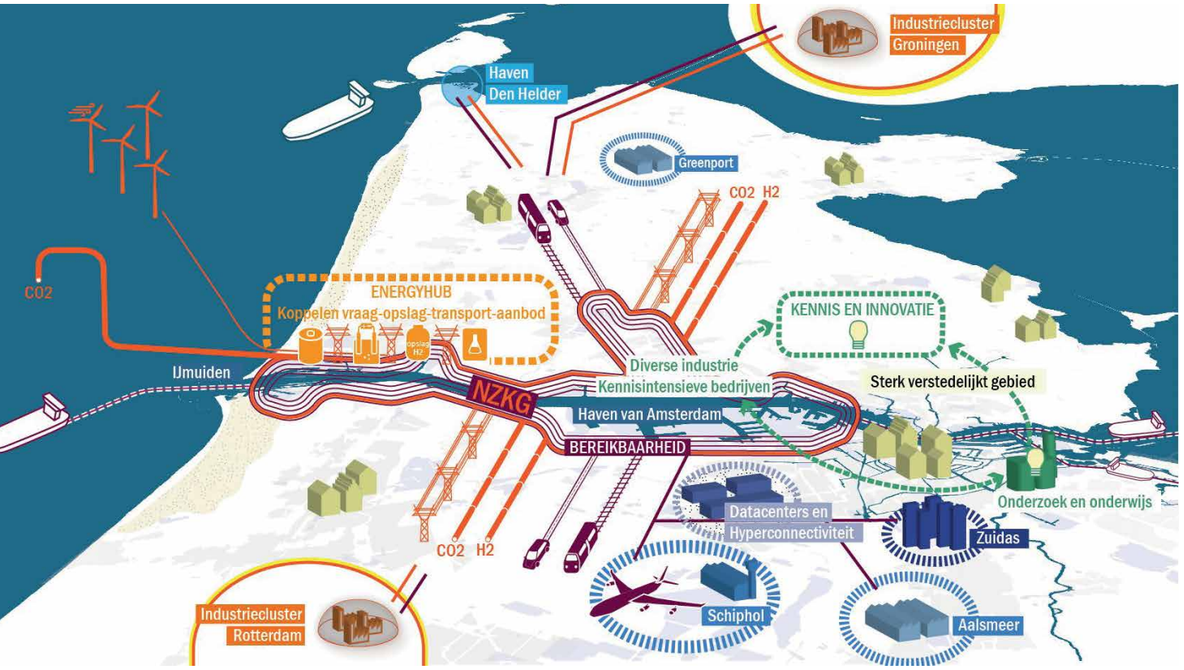


FOTO: JAN DEN BOEF

FOTO: PORT OF AMSTERDAM

energie-infrastructuur (CO_2, waterstof, aardgas, elektriciteit en warmte). Mensen, goederen en energiestromen komen in het Noordzeekanaalgebied samen.

Het economische belang van de industrie en havens in het NZKG is groot. Niet alleen regionaal, maar ook nationaal door toenemende toegevoegde waarde en export. De toegevoegde waarde die in het NZKG wordt gegenereerd, bedraagt bijna 10 miljard euro (bron: Ruimte Intensivering Monitor 2021). Door de diversiteit van economische activiteiten en de spin-off naar andere sectoren draagt de industrie ook bij aan de veerkracht van de economie van de MRA. Sterke economische clusters als Schiphol, Greenport Aalsmeer, de Zuidas en een sterke data-infrastructuur zorgen voor een goed internationaal vestigingsklimaat. De aanwezigheid van kennisintensieve bedrijven en kennisinstellingen en de nabijheid van de stad Amsterdam maakt het NZKG een geschikte broedplaats voor innovaties.

Toereikende en tijdige realisatie van energie-infrastructuur is een basis voor de verduurzaming van de bedrijven en een vestigingsvoorwaarde voor nieuwe bedrijvigheid. De infrastructuurprojecten, zoals vastgesteld in de verschillende versies van de CES 2022 NZKG, dienen zo spoedig mogelijk te worden gerealiseerd. Daarbij wordt veel ruimte geboden aan innovatie. Een goede infrastructuur zorgt voor de meest duurzame oplossingen en neem onzekerheden voor bedrijven weg.

Het NZKG is een sterk verstedelijkt gebied, waardoor integraal naar opgaven moet worden gekeken. Vooruitgang in het verduurzamen van de industrie heeft in het sterk verstedelijkte NZKG grotere positieve impact op de leefomgeving dan in meer geïsoleerde industriële clusters. De ruimteproblematiek leidt tot een uitdagende transformatie- en herstructureringsopgave. Multifunctioneel ruimtegebruik is essentieel. Voortdurend is een nauwkeurige afweging noodzakelijk tussen 'wat hier moet en wat elders kan'. De geografische ligging van het NZKG aan de Noordzee en de nabijheid van het continentaal plat, bieden mogelijkheden voor aansluitingen op het internationale energienetwerk. De productie van duurzame elektriciteit en groene waterstof kunnen samen ontwikkeld worden.

De ligging ten opzichte van de andere industrieclusters in Nederland, met name Groningen en Rotterdam, biedt kansen voor het gezamenlijk ontwikkelen van een waterstof en CO_2-netwerk. Hier lopen al meerdere initiatieven. Partijen in het NZKG werken steeds meer samen om regionale opgaven gezamenlijk aan te pakken. Dit is georganiseerd in het Bestuursplatform NZKG en het Bestuursplatform Energietransitie NZKG.

1.2 STRATEGIE ENERGIETRANSITIE NOORDZEEKANAALGEBIED

AMBITIES

De industrie in het NZKG heeft een gezamenlijke ambitie: een bijna volledige CO_2-neutrale en circulaire economie in 2050. Voor 2030 is in de Europese Green Deal de ambitie verhoogt. Het doel is nu 55 procent minder CO_2 uit te stoten dan in 1990 werd gedaan. Ook in Nederland is de nationale ambitie 55 tot 60 procent reductie in 2030 (beschreven in de Kamerbrief van 11 februari 2022, over het Kabinetsaanpak Klimaatbeleid). De sectorale doelstelling voor de Nederlandse industrie is de emissie te reduceren van 50 Mton in 1990 naar 29,7 Mton tot 30,7 Mton in 2030 (een reductie van ongeveer 40 procent). Het NZKG wil hier proportioneel aan bijdragen.

Daarnaast is specifiek voor de luchtvaart afgesproken dat in 2030 14 procent van de brandstof, die op Nederlandse luchthavens wordt getankt, duurzaam is. In 2050 moet ook de luchtvaart CO_2-neutraal zijn. In 2030 moet de scheepvaart een emissiereductie voor NOx, SOx en broeikasgassen van 15 tot 30 procent realiseren. In 2050 moet de scheepvaart in het NZKG CO_2 neutraal zijn.

Het NZKG heeft ten slotte ambities op het gebied van circulaire economie, in lijn met de ambities van Nederland om in 2050 volledig circulair te zijn (Kamerbrief van 11 februari 2022 over het Kabinetsaanpak Klimaatbeleid). De Circulaire Economie vraagt om andere en soms volledig nieuwe productieprocessen die gericht zijn op het hoogwaardig hergebruik van grondstoffen. Nieuwe processen moeten uitgevoerd kunnen worden met het energiesysteem dat vanaf 2025 beschikbaar is in het NZKG.

PIJLERS VAN DE ENERGIESTRATEGIE:

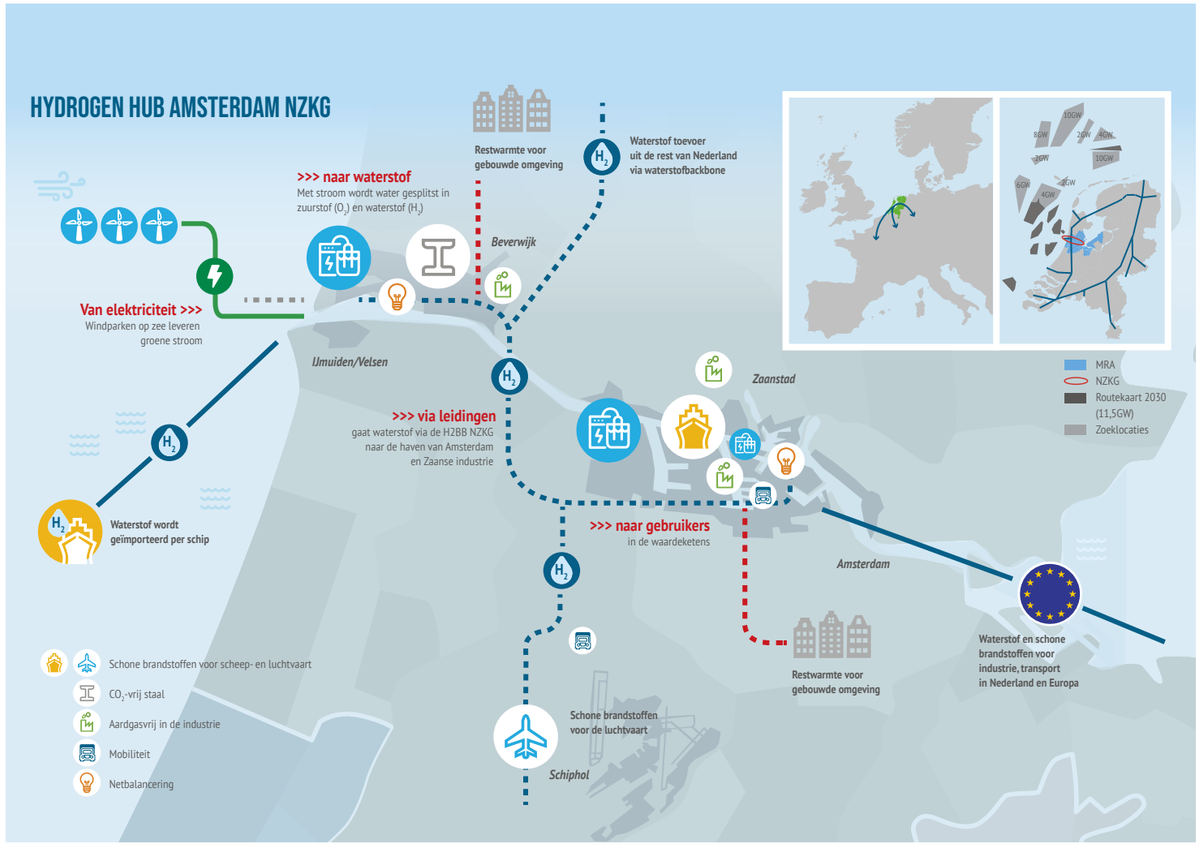
Om de verduurzaming van de industrie en de klimaatdoelen te realiseren, zetten partijen in het NZKG in op vijf pijlers:

1. Introductie van **waterstof op industriële schaal** vanaf 2025/2026, ten behoeve van de transitie van de staalproductie en schone brandstoffen.
2. Ondersteuning van de verdere **elektrificatie** van de industrie. Onder meer door uitbreiding van de infrastructuur en slim gebruik van het bestaande net om de (impact van) congestie op het stroomnet zo veel mogelijk te voorkomen, ook in de fijnmazige structuur naar de eindgebruikers.
3. Uitbouw van de productie van en infrastructuur voor **duurzame brandstoffen** ter vervanging van fossiele brandstoffen, in het bijzonder ten behoeve van de brandstoffenhaven in de Port of Amsterdam en de luchtvaart (Schiphol).
4. Ontwikkeling en ondersteuning van lokale/regionale **warmte/stoom** initiatieven. Ook om een alternatief voor elektrificatie en waterstof te bieden.
5. Ontwikkeling en ondersteuning van **CCS-/CCU-/CDR-**projecten om de klimaatdoelen op korte termijn te realiseren.

Hieronder worden de verschillende pijlers nader toegelicht.

PIJLER 1: WATERSTOF; SNELLE REALISATIE VAN INFRASTRUCTUUR, PRODUCTIE EN IMPORT

Waterstof speelt een cruciale rol in de verduurzaming van de industrie in het NZKG. Niet alle industriële processen in het NZKG zijn geschikt voor rechtstreekse elektrificatie, terwijl toch de ambitie en de



Figuur 2: Waterstofhub Amsterdam NZKG

noodzaak bestaat om de huidige fossiele uitstoot terug te dringen. In 2021 heeft Tata Steel Nederland aangekondigd te kiezen voor waterstof voor het verduurzamen van haar productie (zie ook Actualisatie CES januari 2022). Een staalproductieproces op basis van waterstof door Tata Steel Nederland fungeert als vliegwiel voor andere waterstofprojecten in de regio en daarbuiten. De waterstofeconomie in het NZKG gaat bijdragen aan het reduceren van emissies en tegelijk aan het opbouwen van een duurzaam, nieuw verdienmodel en nieuwe waardeketens voor de regio en Nederland. Naast de genoemde waardeketen rondom groen staal, is ook de waardeketen rondom CO_2 neutraal geproduceerde vliegtuigbrandstof een grote kans voor de economie van de toekomst.

De vraag in het NZKG naar waterstof loopt al in 2030 op naar 250 tot 300 kton. In 2035 is zo'n 550 kton nodig. Voor de benodigde waterstof zet het NZKG in op drie bronnen:

1. Elektrolyse op land uit groene stroom.
2. Aanlevering van groene waterstof via het landelijke waterstofnetwerk (na 2030 ook gevoed door elektrolyse op zee uit offshore wind).
3. Import van groene waterstof die elders is gemaakt.

Het gevraagde volume in het NZKG en het belang van de staalindustrie maken dat al deze bronnen én elektrificatie ingezet moet worden. In het nieuwe energiesysteem wordt waterstof ook in gezet bij het balanceren van het elektriciteitsnetwerk.

Lokale productie van waterstof is belangrijk voor de zekerheid van de energievoorziening en om niet te afhankelijk te zijn van import van waterstof uit instabiele regio's. Er zijn diverse elektrolyse projecten opgestart om dit te realiseren, zowel in de IJmond als in de Westpoort. Het doel is om tenminste 33 procent van de benodigde waterstof in het NZKG te realiseren, wat neerkomt op zo'n 1 tot 2,5 GW, waarvan 500-600 MW in de Westpoort. Door de flexibiliteit kunnen elektrolysers en de geproduceerde waterstof bovendien ondersteunen in de netbalancering en de inpassing van variabele duurzame energiebronnen zoals wind op zee.

Voor elektrolyse is veel groene stoom nodig. Aanlanding van wind op zeein het NZKG is daarbij cruciaal. Er wordt nu gewerkt aan de aanlanding van wind op zee (2.1 GW). Daarnaast is additionele capaciteit wenselijk. In het VAWOZ 2030-2040 traject wordt momenteel onderzoek gedaan naar additionele capaciteit voor aanlanding van extra wind op zee voor de regio. Vanaf 2030 zal ook op zee geproduceerde waterstof toegevoegd kunnen worden.
De energie die na 2030 op de Noordzee wordt geproduceerd, kan in de toekomst mogelijk in de vorm van waterstof getransporteerd worden.
Het NZKG zet dan ook in op ontwikkeling van waterstofproductie op zee.

Cruciaal is de ontwikkeling van het waterstofnetwerk NZKG, die IJmuiden en Amsterdam met elkaar verbindt, én de rechtstreekse aansluiting op het landelijke waterstofnetwerk (MIEK 2021). Hiermee kan groene waterstof aangeleverd worden uit andere delen van Nederland. Het waterstofnetwerk NZKG wordt verbonden met het lokale lagedruk waterstof-infrastructuur in Port of Amsterdam en Zaanstad (regionaal project CES 2021).

FOTO: FOTOSTUDIO HONING BEVERWIJK

AANLANDING GROENE STROOM VAN ZEE

De aanlanding van energie van zee, in de vorm van elektriciteit of waterstof, biedt het NZKG veel kansen. De energietransitie in het NZKG is inherent gekoppeld aan de realisatie en (aanlanding)van windenergie op zee. Elektrificatie, elektrolyse en het implementeren van groene waterstof is hier van (deels) van afhankelijk. Het is wenselijk de aanlanding van windenergie integraal te bekijken met het ontwikkelpad van Tata Steel (Eindrapport Voorverkenning VAWOZ 14 juli 2022).
De ruimte in het Noordzeekanaalgebied is echter schaars; er kan 700 MW worden aangesloten vanuit windgebied Hollandse Kust West-zuid (het zuidelijke kavel onder Hollandse Kust west Beta dat in 2026 wordt aangesloten op Beverwijk). Een extra 2GW aanlanding Wind op Zee met evt. aansluiting op het nog te realiseren station Beverwijk-Vijfhuizen kan ingezet worden voor zowel elektrificatie van de regio als voor elektrolyse. De vraag naar waterstof is daar ruim voldoende voor.
In het Eindrapport Voorverkenning VAWOZ 14 juli 2022 worden naast bovenstaande optie als elektrische aansluitingen Middenmeer, Velzen en Vijfhuizen als kansrijk genoemd. Onder andere vanwege de afhankelijkheid van de verwachte aanlanding Wind op Zee in de Kop van Noord-Holland, is de nieuwe 380kV verbinding in Noord-Holland-Noord (NHN) als MIEK-project aangepast (van 2 circuits naar 4 circuits).
Op de lange termijn (na 2030) komen ook andere potentiële aanlandplekken in beeld om de aanlanding van windenergie op zee zo efficiënt mogelijk te maken. Op weg naar 2040 zullen de mogelijkheden voor aanlanding van energie in de vorm van moleculaire energiedragers zoals waterstof toenemen. Het grote voordeel van een dergelijk transport is dat hiervoor (deels) al infrastructuur op zee ligt (pijpleidingen) en dat meer energie tegelijkertijd door eenzelfde leiding is te transporteren, waardoor het ruimtebeslag beperkt blijft, zowel op zee als op het land
Er moet goed afgestemd worden tussen de energietransitie in het NZKG (CES) en de aanlanding van Wind op Zee op het gebied van locaties, planning en volumes om de transitie succesvol te laten zijn. Het ministerie van EZK is verantwoordelijk voor de benodigde infrastructuur op zee en op land. De programma's energiehoofdstructuur en infrastructuur duurzame industrie werken samen met de Verkenning aanlanding wind op zee (VAWOZ) aan een energie-infrastructuur in Nederland met oog voor regionale kansen.

ARTIST IMPRESSION: STRATEGIE ENERGIETRANSITIE NZKG

Tot slot is de import van waterstof voor het NZKG van groot belang. De grote vraag maakt import via een schip noodzakelijk. Aangezien het NZKG een dicht bevolkt gebied is, willen de samenwerkende partijen in het NZKG import via niet toxische waterstofdragers. Om de import van waterstof al in 2030 mogelijk te maken, wordt gewerkt aan een waterstofterminal in het NZKG (kandidaat MIEK-project voor 2022) en het ontwikkelen van een import waardeketen.

PIJLER 2: ELEKTRIFICATIE; OPWEK DUURZAME ELEKTRICITEIT, VERZWARING EN BETER BENUTTEN INFRASTRUCTUUR

Om de CO_2-reductiedoelstellingen van 2030 en 2050 voor de industrie in het NZKG te halen, is de inzet van duurzame elektriciteit essentieel. Elektrificatie is het belangrijkste onderdeel van een geïntegreerd en toekomstbestendig energiesysteem en de bouwsteen om de decarbonisatie van industrie, transport, energieopwekking en gebouwde omgeving te ondersteunen. De vraag naar hernieuwbare elektriciteit neemt de komende jaren substantieel toe in het NZKG. (Gedeeltelijke) elektrificatie is de belangrijkste emissiereductieoptie voor de industrie in Amsterdam, Zaandam en de IJmond.

Daarbij is de strategische keuze voor waterstof, ondanks de mogelijkheid waterstof te importeren, in essentie een keuze voor de elektrificatie van de industrie. De eerste twee pijlers moeten dan ook in samenhang worden gezien: wanneer de elektrificatie van het NZKG stokt, is de implementatie van waterstof volledig afhankelijk van de toekomstige vorming van een (internationale) distributiemarkt voor waterstofmoleculen. Dit is als fundering van een grootschalige industriële transitie onvoldoende.

Het aanbod van hernieuwbare elektriciteit neemt de komende jaren substantieel toe in het NZKG, onder meer door de ambitie om in Noord-Holland Zuid (NHZ) 2,7 TWh duurzame energie op land te realiseren in 2030 (Regionale Energiestrategie (RES 1.0 2021). In de RES NHZ zit een flink aantal RES zoekgebieden wind en zon in het NZKG (zie https://energieregionhz.nl/res-viewer). Op dit moment werken Amsterdam, maar ook Zaanstad, Diemen en Haarlemmermeer aan een Plan Milieu Effect Rapportage voor hun windzoekgebieden. In 2023 wordt duidelijk waar wind op land als eerste ontwikkeld gaat worden.
Een belangrijke pijler voor elektrificatie is de grote hoeveelheid wind op zee die op dit moment gerealiseerd wordt, en nog versneld moet worden gerealiseerd. Het NZKG heeft blijvend grote behoefte aan de beschikbaarheid van energie van wind op zee en de bijbehorende aanlandingen, zowel voor elektriciteit als voor waterstof. De vraag vanuit het NZKG stijgt naar verwachting van 4 TWh nu naar 9 tot 18 TWh in en 11 tot 21 TWh in 2050. Deze verveelvoudiging benadrukt de noodzaak van op zee opgewekte elektriciteit.

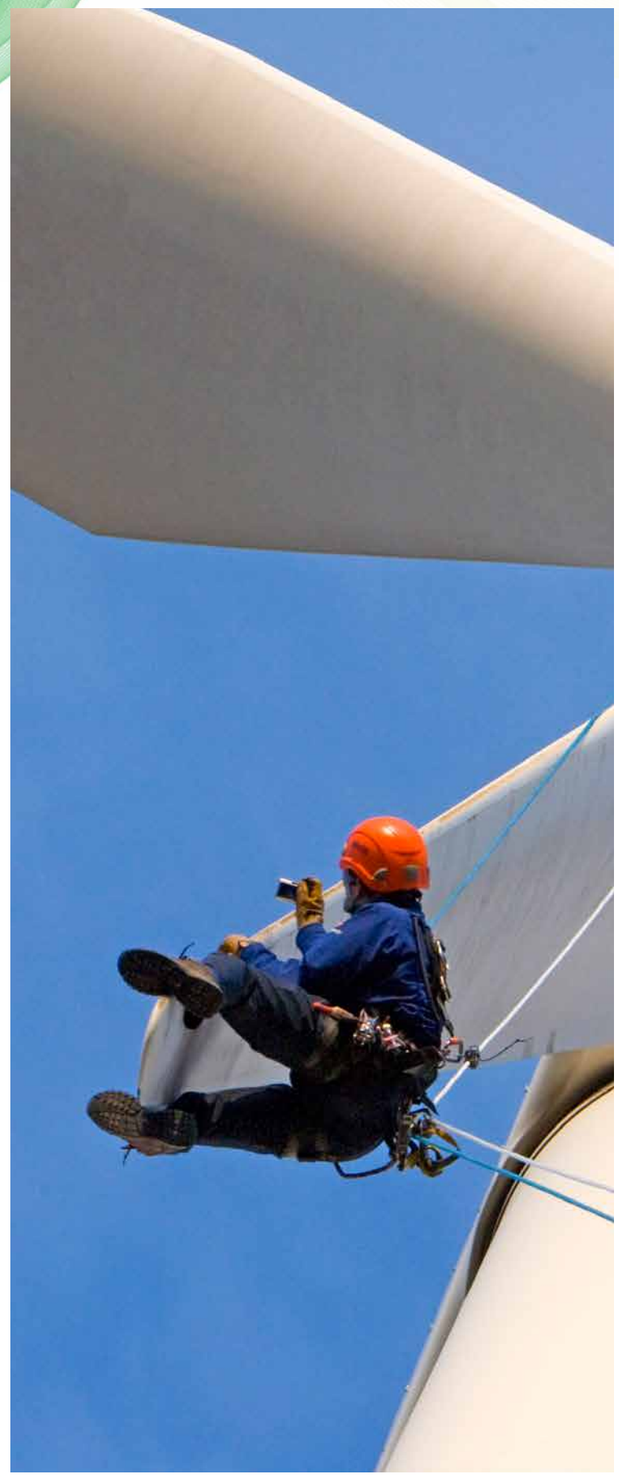
Als gevolg van de grote elektrificatie in het NZKG stijgen zowel vraag als aanbod van elektriciteit. Dit zorgt voor congestie in het distributienetwerk van het gebied. Daarom is uitbreiding van de elektriciteitsinfrastructuur noodzakelijk. Het regionale elektriciteitsnet in het NZKG is naar verwachting met de huidige plannen in 2030 sterk genoeg om te voldoen aan de verwachte vraag naar transportvermogen om zo in te spelen op de industrie. Een voorwaarde hierbij is dat de geplande uitbreidingsinvesteringen door Liander en TenneT tijdig worden gerealiseerd.

Naast het tijdig realiseren van de benodigde infrastructuur, moeten vraag en aanbod van elektriciteit zich complementair ontwikkelen. Als dit niet gebeurt, is er – met name aan de kust - een verhoogd risico op congestie of export van groene stroom.

Industriële processen, zoals vraagsturing (DSR), power-to-heat, power-to-gas en inzet van CCS/CCU/CDR, bij aanlandlocaties moeten daarom flexibel ingericht kunnen worden om de balans tussen vraag en aanbod te behouden. Voor het NZKG is 1 tot 2,5 GW waterstofproductie voorzien met elektrolysers, waarvan 500 tot 600 MW in Westpoort. Elektrolysers kunnen ondersteunen in de netbalancering en dus in de inpassing van variabele duurzame energiebronnen zoals wind op zee. Dit maakt het NZKG een interessante locatie om wind op zee aan te landen dichtbij de flexibele vraag van elektrolysers.

Het NZKG is van plan een proactieve rol te vervullen op het gebied van de flexibiliteit van het elektriciteitsnetwerk, door onder andere lokale smart grids te ontwikkelen en stimuleren.

Overzicht slimme energieoplossingen in het NZKG	
Port of Amsterdam/Westpoort	• Haalbaarheidsstudie van Port of Amsterdam naar de ontwikkeling van de Amsterdam Port Region Energy Cooperation in Westpoort. • Port of Amsterdam onderzoekt samen met CE Delft de verwachte elektriciteitsvraag in de periode na 2030. Na oplevering van de uitkomsten zal de Amsterdamse haven samen met Liander de impact van de wijzigingen na 2030 inventariseren. • Gevestigde bedrijven gebruiken niet altijd het maximum van hun gecontracteerd vermogen. Daarnaast hebben bedrijven steeds minder stroom nodig door het plaatsen van duurzame energiebronnen. Hierdoor ontstaat vrije ruimte op het elektriciteitsnet. Deze energiecoöperatie heeft een oplossing waarbij deze onbenutte capaciteit wordt verdeeld over de bedrijven die elektriciteit nodig hebben. Vraag en aanbod worden realtime gemonitord en verdeeld.
Bedrijventerrein Uitgeest Noord	• Op bedrijventerrein Uitgeest Noord zitten ongeveer honderd bedrijven. • Er is sprake van netcongestie voor vraag tot minstens 2024. • Waarschijnlijk zijn er synergievoordelen te behalen door 'cable pooling' of meerdere leveranciers op een aansluiting te plaatsen (MLOEA). • Mogelijke oplossingen en synergievoordelen van 'cable pooling' worden uitwerkt.
Schiphol Trade Park	• Een virtueel energienet als oplossing voor het tijdelijke tekort aan stroomtransportcapaciteit in de regio Schiphol.
Zaandam	• Ontwikkeling smart grid.



PIJLER 3: DUURZAME BRANDSTOFFEN

De brandstoffen die nu gebruikt worden zijn voornamelijk gebaseerd op fossiele energie. Om brandstoffen te verduurzamen gaan we terug naar de basis: niet langer ruwe olie of aardgas als grondstof gebruiken, maar groene waterstof en hernieuwbare koolstof. Door die met elkaar te verbinden leggen we de basis voor brandstoffen uit duurzame reststromen, en in een later stadium CO_2-neutrale synthetische brandstoffen. Zo ondersteunt het NZKG de ambitiedoelstellingen van de lucht- en scheepvaart.

In het NZKG zet Port of Amsterdam in op de ontwikkeling van een duurzaam brandstoffenproductiecluster, door nieuwe spelers in de sector aan te trekken. Hierbij wordt er naar zowel biobrandstoffen als synthetische brandstofproductie gekeken, zoals Sustainable Aviation Fuels (SAF). De ambitie is om rond 2027 tussen de 50.000 en 80.000 kton aan productiecapaciteit in de haven voor SAF te realiseren.

Ook de import van duurzame brandstoffen wordt overwogen. Het doel van dit brandstoffenproductiecluster is onder andere om leveringszekerheid van duurzame brandstoffen in de regio mogelijk te maken in de opstartfase van de transitie naar het gebruik van duurzame brandstoffen in verschillende sectoren, zoals de luchtvaart en scheepvaart en zwaar wegverkeer. Het BioPark, een specifiek ruimtelijk cluster, is aangewezen om relevante energie en grondstoffen voor de sector beschikbaar te hebben.

Schiphol is met haar hoge passagiers- en vrachtvolumes een grootverbruiker van fossiele brandstoffen. Schiphol krijgt ongeveer de helft van de benodigde kerosine aangeleverd via een 16 kilometer lange ondergrondse pijpleiding vanuit Port of Amsterdam. Schiphol heeft de ambitie om wereldwijde koploper te worden in duurzame luchtvaart.

De partijen in de regio, waaronder Schiphol en Port of Amsterdam, gaan een regionale roadmap verkennen voor direct en indirect gebruik van waterstof in de luchtvaart in 2030. Daarbij wordt gekeken naar de nodige randvoorwaarden op het gebied van veiligheid.

FOTO: FOTO AMSTERDAM ECONOMIC BOARD

PIJLER 4: WARMTE (STOOMNET IN DE HAVEN)

Voor sommige bedrijven in het NZKG kan het gasverbruik voor een belangrijk deel vervangen worden door de levering van stoom. Dit is vooral interessant en relevant waar toepassing van waterstof of toegang tot waterstof niet aan de orde is. Dit is in sommige gevallen hét scenario voor een succesvolle energietransitie, in het bijzonder voor de regio Zaandam vanwege specifieke productieprocessen.

Het overgrote gedeelte van de warmtevraag voor de industrie in het NZKG is boven de 100 graden Celsius. Er zijn drie soorten energiebronnen en -dragers die hierin kunnen voorzien: elektriciteit, stoom, waterstof en (ultra) diepe geothermie in combinatie met elektriciteit.

In het westelijk havengebied van Amsterdam wordt gewerkt aan de aanleg van een stoominfrastructuur (regionaal project CES NZKG 2021). De producent van de stoom is het Afval Energie Bedrijf Amsterdam (AEB). Met deze stoominfrastructuur kan de bestaande industrie het gasverbruik van huidige processen verlagen en faciliteert tegelijkertijd toekomstige projecten die een stoombehoefte hebben. Een stoominfrastructuur in combinatie met een H2- en CO_2-net versterkt de positie van het NZKG als regionale energiehub.

PIJLER 5: CCU, CCS EN CDR

Om de CO_2-doelen van 2050 te halen, moet er een enorme emissiereductie plaatsvinden. CO_2- afvang speelt hierbij een belangrijke rol. Ook negatieve emissies (CDR) kunnen een bijdrage leveren. Niet voor alle sectoren en producten is het mogelijk om van koolstof als grondstof af te stappen. Ook voor de industrie in het NZKG is dit een grote uitdaging.

In september 2021 heeft Tata Steel aangekondigd zich te richten op het produceren van staal met waterstof. Door deze koerswijziging is grootschalige CCS niet langer noodzakelijk. Toch blijft CO_2-afvang bij Tata Steel een mogelijkheid om de CO_2-reductiedoelstellingen in 2030 te halen. De CO_2-afvang kan in de ordegrootte 1 tot 2 Mton per jaar zijn.

CCU/CCU/CDR zijn zeer relevant voor Port of Amsterdam. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van een CO_2-distributienetwerk. Dit kan voor zowel CO_2-afvang als toelevering van CO_2 worden gebruikt. Deze optie is aanwezig door de aanwezigheid van het AEB, met een theoretisch af te vangen volume van maximaal 1-2 Mton CO_2 op jaarbasis.

Voor het NZKG worden in 2022 een tweetal quickscans afgerond op deze onderwerpen en de mogelijke projecten. De quickscans leveren verschillende aanbevelingen alsmede een doorkijk naar mogelijke vervolgstappen op het gebied van CCS, CCU en CDR voor het NZKG op

GEÏNTEGREERDE ENERGIEHUB VERBONDEN MET NATIONAAL NETWERK

Bovenstaande pijlers moeten in samenhang worden gezien. Zij hebben een afhankelijke relatie. We spreken dan ook van een integrale energiehub NZKG. NZKG is als energiehub een draaischijf in toekomstig nationale energiesysteem.

Het NZKG is een energiecluster met (inter)nationale verbindingen van nationaal belang. In het NZKG vinden we onder meer grootschalige aanlanding van wind op zee, gekoppeld aan het toekomstige waterstofnetwerk van Nederland. Dit geeft ruime mogelijkheid tot flexibilisering van het energiesysteem. In het NZKG bevindt zich ook een zwaartepunt in het landelijke hoofdspanningsnet van elektriciteit. Bovendien wordt het NZKG met Rotterdam verbonden voor CO_2 én is het NZKG middels een pijplijn gekoppeld aan de nationale luchthaven Schiphol en daarmee aan de transitie naar duurzame brandstoffen.

Het realiseren van een integrale energiehub vraagt om regie en coördinatie om gewenste samenwerking tussen verschillende partijen te stroomlijnen. Dat is nodig vanwege de afhankelijkheden van de pijlers: zonder elektrificatie geen waterstof, zonder waterstof geen synthetische duurzame brandstoffen, zonder wind op zee geen elektrificatie en elektrolyse. Regie en coördinatie dragen bij aan het versnellen van de uitvoering.

ENERGIE VOOR DE GEBOUWDE OMGEVING EN MOBILITEIT

Naast het voorzien in de energiebehoefte van bedrijven heeft het NZKG als energiehub een belangrijke rol bij het realiseren van de energietransitie in de gebouwde omgeving en bij mobiliteit.

Het NZKG zal voorzien in schone brandstoffen voor lucht- en scheepvaart. Vanzelfsprekend speelt elektrificatie hier een grote rol, bijvoorbeeld voor korte vluchten en elektrische binnenvaart op batterijen. Tevens kan de zware mobiliteit gebruikmaken van waterstof. Er wordt gewerkt aan een waterstofinfrastructuur voor mobiliteit, waarbij het voornemen is om een eerste dekkend netwerk van minimaal acht waterstoftankstation voor zware mobiliteit te realiseren (concept Convenant Waterstof en Mobiliteit Noord-Holland). Het verbreden van de gebruikersbasis van groene waterstof geeft daarbij mogelijkheden op het terugdringen van congestie op het elektriciteitsnetwerk en kan een aanjager zijn voor het verlagen van de kosten van waterstof voor de industrie. Voor de internationale scheepvaart worden stappen gezet richting het gebruik van ethanol.

FOTO: PORT OF AMSTERDAM

Gebouwde omgeving

De transitie naar waterstof gedreven productie creëert naar schatting 800 MW aan restwarmte die ten goede kan komen aan de gebouwde omgeving. Door grote hoeveelheid hoge temperatuur restwarmte bij het productieproces van waterstof, kunnen naburige bedrijven en huishoudens van duurzame restwarmte worden voorzien. Aan de andere kant is er sprake van afname van warmtepotentieel van de overige industrieën, vanwege de beoogde elektrificatie van productieprocessen in de toekomst. De restwarmte van de industrie komt ten goede aan de gebouwde omgeving en realiseert ook daar een C02-emissiereductie. Zo wil Vattenfall meerdere duurzame bronnen koppelen met het warmtenet van Amsterdam West. Door deze koppeling kan met de warmte van het AEB een groter gebied worden voorzien. Ook bij de Zaanse industrie wordt gekeken naar de mogelijkheid om hun restwarmte verder te benutten door het warmtenet met circa 2600 woningequivalenten (WEQ) uit te breiden.
In de IJmond wordt gewerkt aan de realisatie van een warmtenet gekoppeld aan de industrie voor ten minste 30.000 WEQ.

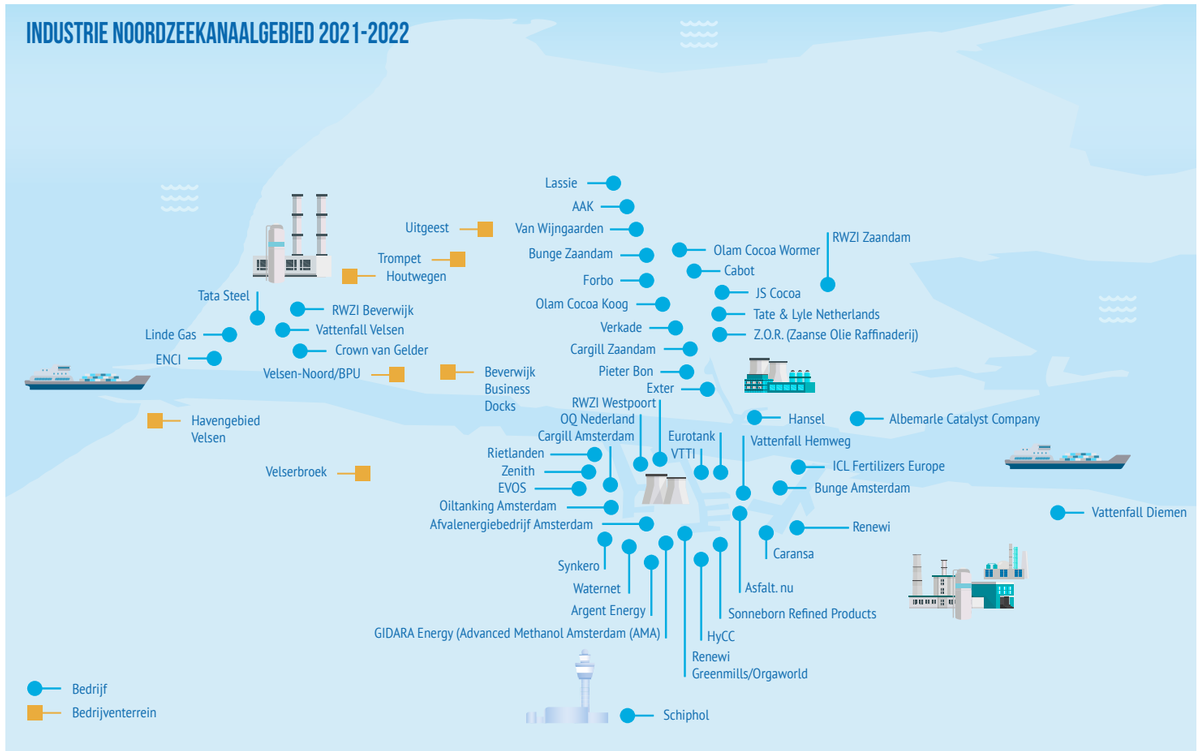
2. VRAAG, AANBOD EN INFRASTRUCTUUR

2.1 INVENTARISATIE (TOEKOMSTIGE) ENERGIEVRAAG EN -AANBOD IN HET NZKG

Voor deze Cluster Energie Strategie NZKG 2022 is de energievraag en het energie-aanbod geïnventariseerd voor de industrie in het NZKG door interviews en regionale studies. Hiermee is meer dan 95 procent van de energievraag bij de industrie in het cluster gedekt.
Voor alle energiedragers zijn de volgende jaren meegenomen: het huidige verbruik (2022), en het verbruik in 2025 en 2030. Verder is een 'doorkijkje' gegeven voor 2040 en 2050. De verduurzamingsplannen van de industrie zijn voor die periode niet in detail bekend.

Verbruiken zijn weergegeven in Megawatturen [MWh]. Het vermogen wordt weergegeven in Megawatt [MW]. CO_2 is weergegeven in megaton [Mton].

Figuur 3: geïnterviewde bedrijven en regionale studies



2.1.1 OVERZICHT VAN DE VERDUURZAMINGSPLANNEN

In de tabel hieronder zijn de belangrijkste verduurzamingplannen[1] toegelicht.

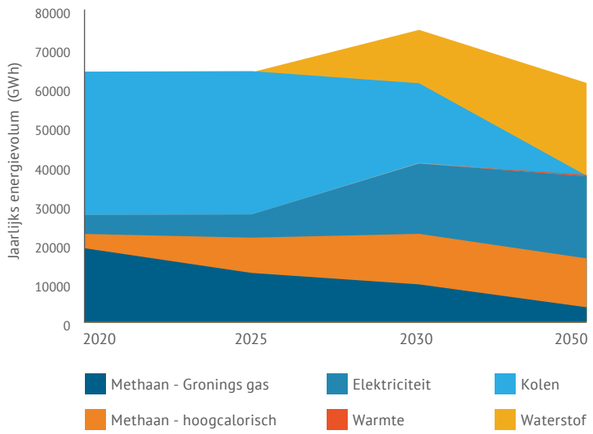
Project	Omschrijving	Beoogde CO_2-reductie in 2030 (in Mton/jaar)
Heracless	Overschakeling van de staal-productie bij Tata Steel Nederland (TSN) van hoogovens naar direct reduced iron-proces (DRI)	5 Mton (scope 1)
CO_2-afvang AEB	CO_2-afvang en opslag/gebruik (Eventuele CO_2-afvang bij TSN is opgenomen in de CO_2-reductie binnen het project Heracless)	0,5 Mton (scope 1)
Overschakeling naar duurzame brandstof-fen voor gascentrales	Vermindering van hoeveelheid elektriciteit geproduceerd met gascentrales, gedeeltelijk gecompenseerd met opwekking van elektriciteit en warmte uit duurzame bronnen	1,05 Mton (scope 1)
Elektrolysers	Groene waterstofproductie in het NZKG (Hermes, H2Era, Vattenfall)	0,44 Mton (scope 3)
Duurzame brandstof-fen (synthetische en biobrandstoffen)	Productie van synthetische kerosine uit waterstof en CO_2 (Synkero, Orgaworld etc.)	0,7 Mton (scope 3 – vermeden CO_2-uitstoot van kerosine) en 0,2 tot 0,5 Mton (scope 3 - vermeden CO_2-uitstoot van andere brandstoffen – afhankelijk van productmix biobrandstoffen in 2030) Ambitie luchtvaart in NL is 14% SAF, incl syn.fuels. Voor SPL levert dit ca 1,4 MT CO_2 reductie. Als 50% hiervan (ca 210 kton) lokaal geproduceerd wordt dan klopt de impact (0,7MT)
Inzet stoomproductie op basis van afval	Stoomlevering in Westelijk Havengebied door AEB	0,11 Mton (scope 1)
Elektrificatie	Diverse projecten om te elektrificeren (e-boilers)	0,12 Mton (scope 1)
Inzet van waterstof als brandstof	Inzet van waterstof bij processen waarbij elektrificatie of stoom-levering geen optie is	0,08 Mton (scope 1)
Totaal (ambitie)		**6,86 Mton (scope 1)**

[1] Deze tabel is volgens de scope, zoals voorgeschreven voor de Cluster Energie Strategieën en omvat geen import- en exportprojecten

Naast bovenstaande verduurzamingsprojecten hebben vrijwel alle geïnterviewde bedrijven ook concrete energiebesparingsplannen. Deze werden in het kader van energieconvenanten (MJA en MEE) verstrekt aan RVO. De convenanten zijn echter per 31 december 2020 afgelopen en de industrie is nog met het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) in gesprek over een mogelijk nieuw energieconvenant. Zolang deze afspraken lopen, is er geen actueel overzicht van de energiebesparingsplannen opgenomen in deze Cluster Energie Strategie NZKG 2022.

2.1.2 OVERZICHT VAN TRANSITIEPADEN

De verduurzaming van de industrie leidt tot het volgende transitiepad voor de energievraag:



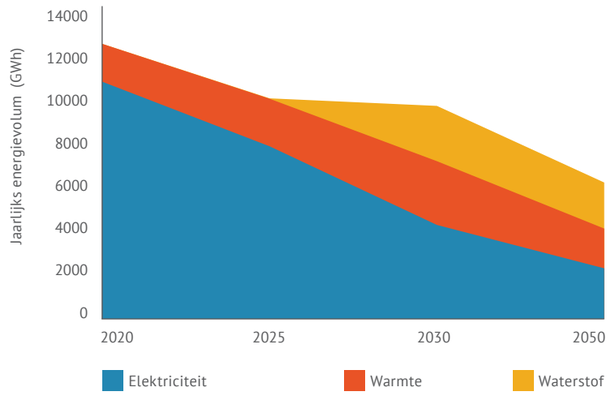
Figuur 4: Projectie vraag naar energiedragers in NZKG-gebied (in GWh)

De vraag naar (laagcalorisch gas) Groninger Gas wordt richting 2030 en 2050 geleidelijk afgebouwd. De verbruiksscenario's kennen hierbij wel nog een grote bandbreedte voor 2050.

Het (hoogcalorisch) Noordzeegasverbruik van onder meer Tata Steel Nederland zal in 2030 naar verwachting tussen de 8 en 14 TWh liggen en in 2050 naar verwachting tussen de 8 en 17 TWh. Dit is afhankelijk van de beschikbaarheid van betaalbare waterstof en wordt in paragraaf 2.1.3 nader toegelicht, in het kader 'de overgang van Tata Steel van kolen naar respectievelijk gas en later waterstof'.

Er wordt een grote volumetoename van de vraag naar elektriciteit verwacht van ongeveer 5 TWh in 2020 naar ongeveer 18 TWh in 2030 en ongeveer 21 TWh in 2050. In vergelijking met de CES NZKG 2021 wordt met name de mogelijkheid voor meer (1 tot 2,5 GW) lokale waterstofproductie onderzocht. Hierdoor moet er rekening gehouden worden met een hoger elektriciteitsverbruik. De vraag naar waterstof zal naar verwachting 14 TWh zijn in 2030 (275 kton H2) en 27 TWh (550 kton H2) in 2050.

De verduurzaming van de industrie leidt tot het volgende transitiepad voor de lokale productie van energiedragers:



Figuur 5: Projectie aanbod van energiedragers in NZKG-gebied (in GWh)

De verwachting is, dat het aanbod van grootschalige elektriciteitsproductie afneemt. Van ongeveer 11 TWh in 2020 naar ongeveer 4 TWh in 2030. Dit komt vooral door minder productie (draaiuren) van gascentrales in het NZKG.

Deze analyse beschrijft alleen de industriële elektriciteitsproductie en productie door centrales. Decentrale elektriciteitsopwekking - zoals wind- en zonne-energie - (zie de RES 2021) maakt geen deel uit van de analyse, maar wel in een steeds grotere mate van de elektriciteitsmix. Hoe snel het gasverbruik afneemt is sterk afhankelijk van de alternatieven die er komen. Voor een groot deel van de bovenstaande installaties kan de gebruiksduur verlengd worden en kunnen de gascentrales als back-up worden ingezet. In paragraaf 2.2.3.1 wordt de relatie met aanpalende programma's zoals VAWOZ, VANOZ en RES nader toegelicht.

De afname van grootschalige elektriciteitsproductie zou gedeeltelijk opgevangen worden door de aanlanding van wind op zee. Voor het NZKG is 1 tot 2,5 GW waterstofproductie voorzien met elektrolysers. Door de flexibiliteit kunnen elektrolysers ondersteunen in de netbalancering en de inpassing van variabele duurzame energiebronnen zoals wind op zee. Dit maakt het NZKG een interessante locatie voor aanlanding van wind op zee, dichtbij de flexibele energievraag van elektrolysers.

2.1.3 TRANSITIEPAD TATA STEEL

Tata Steel heeft de ambitie om CO_2-neutraal staal te produceren. De basis voor staal is ijzererts en kolen, wat momenteel nog wordt omgezet in ruwijzer in de hoogoven. Hierbij komt CO_2 vrij. In de toekomst gaat Tata Steel staal produceren met DRI-technologie. Hierbij worden geen kolen gebruikt, maar in eerste instantie aardgas en later waterstof.

Momenteel is Tata Steel verantwoordelijk voor het grootste deel van de CO_2-emissies in het NZKG. De transitie van de productie met een hoogoven naar een DRI-installatie heeft niet alleen impact op de benodigde regionale energie-infrastructuur, maar ook op het landelijke en internationale energiesysteem. Daarom wordt de actuele status rondom het transitiepad van Tata Steel hier apart beschreven.

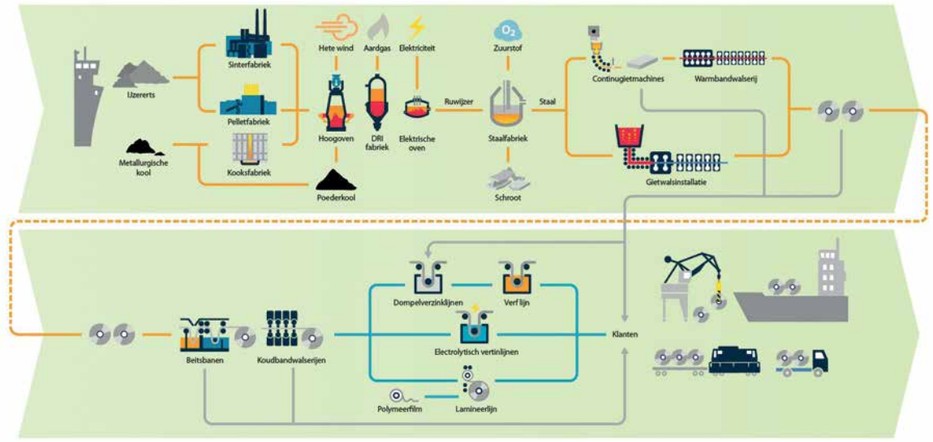
De volgende tabel geeft de energievraag en -aanbod van TSN voor de relevante energiedragers van de Cluster Energie Strategie weer, zoals geïnventariseerd in januari 2022 en augustus 2022.

Tata Steel heeft de ambitie om de DRI-technologie toe te passen, een relatief nieuwe staalproductie-technologie waarbij ijzererts direct wordt gereduceerd met behulp van aardgas of waterstof. Aardgas en waterstof zijn deels complementair in de DRI route, in het lage aardgas scenario wordt maximaal waterstof ingezet, in het hoge scenario wordt geen waterstof ingezet. Naar verwachting is er in het begin niet voldoende betaalbare waterstof beschikbaar. In bovenstaande tabel is een bandbreedte opgenomen voor aardgas. In de ondergrens wordt uitgegaan van een DRI die draait op waterstof, bij de bovengrens wordt uitgegaan van DRI's die volledig draaien op aardgas.

Tabel 1: Verwachte energievraag en CO_2/warmte-aanbod TSN (peildatum januari 2022)

TSN	2019-2025	DRI-technologie 2030	DRI-technologie 2035 en verder
	Huidige situatie	Opgave addendum CES januari 2022	Opgave addendum CES januari 2022
Elektriciteit (direct)	3 TWh	6-7 TWh	8 TWh
Elektriciteit (indirect)[2]		Niet meegenomen	Niet meegenomen
Aardgas	3 TWh	4-15 TWh[3]	8 TWh
Waterstof (H2)		100-150 kton	400 kton
CO_2-afvang		Max 1-2 Mton	Max. 1-2 Mton
Restwarmte[4]		Wordt nog onderzocht: 5-15 MW beschikbaar	

Productie van staal in 2030



CO_2-afvang blijft in de DRI-route een mogelijkheid voor de verdere verduurzaming van TSN. TSN onderzoekt nog of en zo ja hoe de CO_2 het beste afgevangen, getransporteerd, opgeslagen en gebruikt kan worden. Opties zijn opslag in lege gasvelden op de Noordzee met transport via pijpleiding of schepen of aansluiting op de OCAP-pijpleiding.

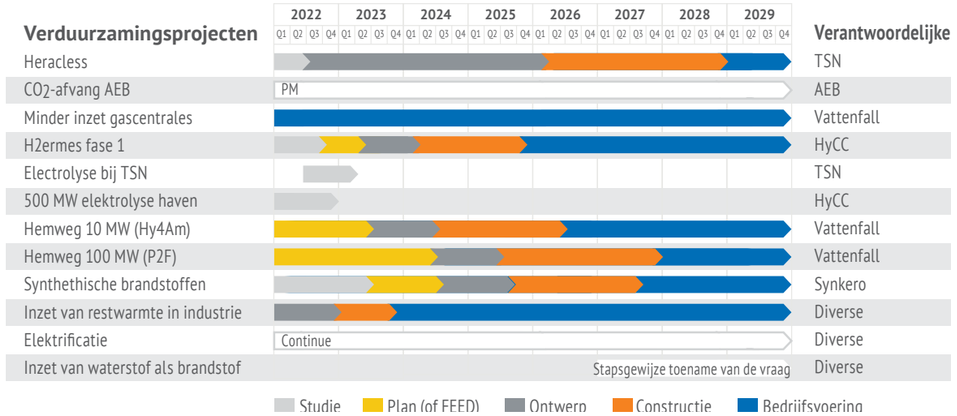
[2] Elektriciteit benodigd t.b.v. waterstofproductie in de regio t.b.v. Tata Steel; 3500 draaiuren/jaar

[3] Bij aardgas is in de CES van januari 2022 de verwachte aardgasconsumptie opgenomen, waar in de CES van augustus gewerkt is met een bandbreedte gebaseerd op de maximale hoeveelheid aardgas, de hoeveelheid waarbij drie DRI's volledig op aardgas draaien

[4] Potentieel van restwarmte bij TSN uit het proces

2.1.4 STATUS VAN DE VERDUURZAMINGSPROJECTEN

De status en de verwachte tijdslijn voor ingebruikname van de verduurzamingsprojecten is weergegeven in de volgende tijdslijn:



Figuur 6: Planning van verduurzamingsprojecten

De juiste energie-infrastructuur is een voorwaarde voor het doorgaan van de verduurzamingsprojecten. In paragraaf 2.3 wordt dit nader toegelicht.

2.1.5 VRAAGARTICULATIE WARMTE

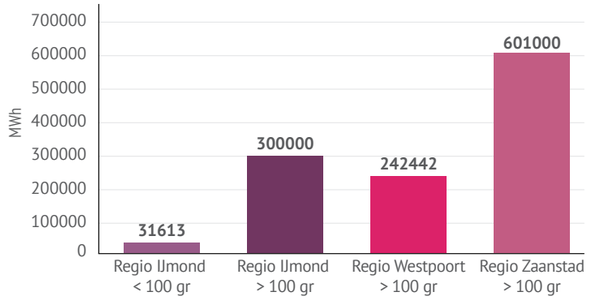
Voor de generieke vraag naar hoge temperatuur warmte of stoom (warmer dan 90 graden) voor industriële productieprocessen, heeft de industrie drie energiebronnen en -dragers voor de verduurzaming van haar warmtegebruik nodig: elektriciteit, stoom en waterstof. Uit een studie lijkt er voor hoge temperatuur warmte of stoom sprake te zijn van een vraag van ongeveer 1150 GWh per jaar en een aanbod van ongeveer 1800 GWh per jaar. Met een goede infrastructuur zou dit in theorie te matchen moeten zijn.

Toch is de specifieke vraag naar de warmtebron afhankelijk van de aard van het productieproces, de leveringszekerheid, de rentabiliteit en het gedeelte fossielgrondstoffenverbruik dat vervangen kan worden door warmte- of stoomlevering. Dit creëert een warmtevraag die significant verschilt in vorm en omvang tussen industriële bedrijven, waardoor matching veel ingewikkelder is dan het op eerste gezicht lijkt.

FOTO: PORT OF AMSTERDAM

In figuur 5 is de potentiële vraag naar stoom en warmte van industriële bedrijven in het NZKG weergegeven. In de regio Zaanstad en Westpoort zijn grote industriële bedrijven geïnterviewd, die hun restwarmte zoveel mogelijk gebruiken om aan hun eigen lage temperatuur warmtevraag te voldoen. In de regio IJmond zijn ook midden- en kleinbedrijven benaderd die wel een behoefte hebben aan warmte tussen de 70 graden en 90 graden.

Figuur 7: Potentiële warmtevraag van de industrie van de deelregio's NZKG



Het aanbod van warmte uit de industrie is als volgt:

Bron	2020 GWh/jr	2030 GWh/jr	2050 GWh/jr	Uren**	Temperatuur*
Huidig warmtenet					
1. Vattenfall Diemen	1500	800-1400	400-700	2000-6000	HT/MT
2. AEB	300	800	0	4000-8000	HT/MT
Technisch potentieel* **					
3. Elektrolyse TSN/Hermes		80	400	2000-8000	MT
4. Elektrolyse havengebied		80	400	2000-8000	MT
5. Hemweg 9		200	400	1000-4000	HT/MT
6. Overige industrie		950	850	6000-8000	MT

* MT = 70 tot 90 graden; HT warmer dan 90 graden
** inzet elektrolysers is afhankelijk van (uur)prijzen waterstof en elektriciteit
*** Potentieel in GWh op basis van verwachte inzet (uren) bij verduurzaming

2.1.6 VRAAGARTICULATIE CO_2

In een quickscan, uitgevoerd door onderzoeksbureau &Flux, zijn relevante partijen uit de CCU-keten in het NZKG en omgeving in kaart gebracht (juli 2022). Deze zijn ingedeeld in drie categorieën: aanbod (van CO_2), technologie en vraag (naar CO_2).

In de categorie aanbod bevinden zich ten minste tien bedrijven die samen goed zijn voor meer dan 1,5 Mton CO_2. In de categorie technologie zijn er drie bedrijven die zich focussen op onder andere Direct Air Capture (DAC), infrastructuur en conversie-technieken.

Tenslotte zijn er drie bedrijven en een sector (glastuinbouw) die een (toekomstige) vraag hebben naar CO_2 en samen goed zijn voor meer dan 2,5 Mton CO_2.

2.2 ENERGIE-INFRASTRUCTUUR PROJECTEN IN HET NOORDZEEKANAALGEBIED

De geïnventariseerde noodzakelijke aanpassing van de energie-infrastructuur die in het NZKG nodig zijn om de verwachte ontwikkeling van de verschillende energiedragers te kunnen accommoderen omvat een groot aantal projecten, waarbij verschillende partijen samenwerken. Deze projecten adresseren een aantal urgente knelpunten die noodzakelijk zijn voor het mogelijk maken van de energietransitie. In de volgende figuur zijn de projecten nader aangegeven. De meeste projecten stonden ook in de CES NZKG 2021.

Figuur 8: Overzicht van deelprojecten voor aanpassing van de energie-infrastructuur. De ingetekende locaties van de ingetekende projecten zijn indicatief.

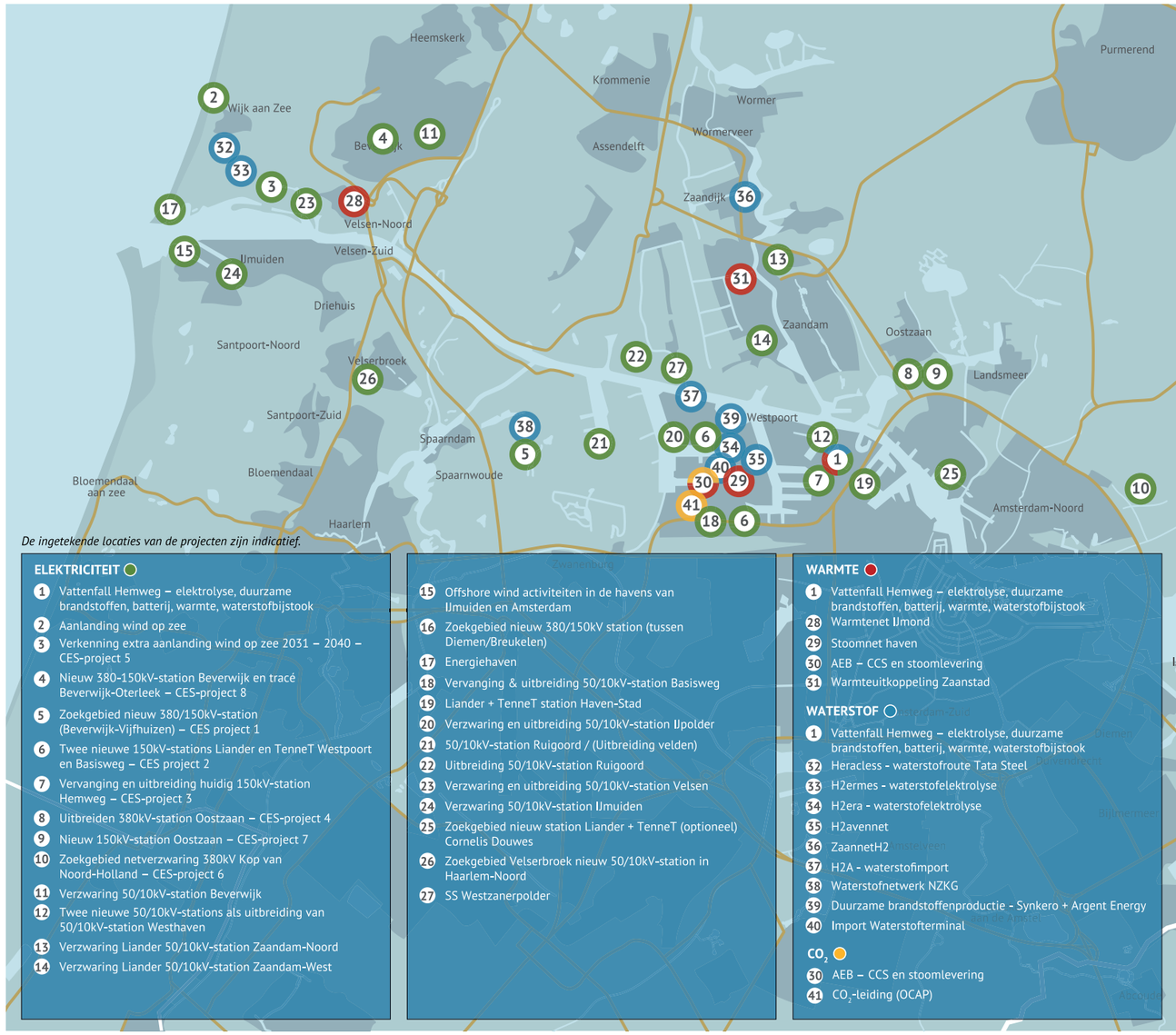


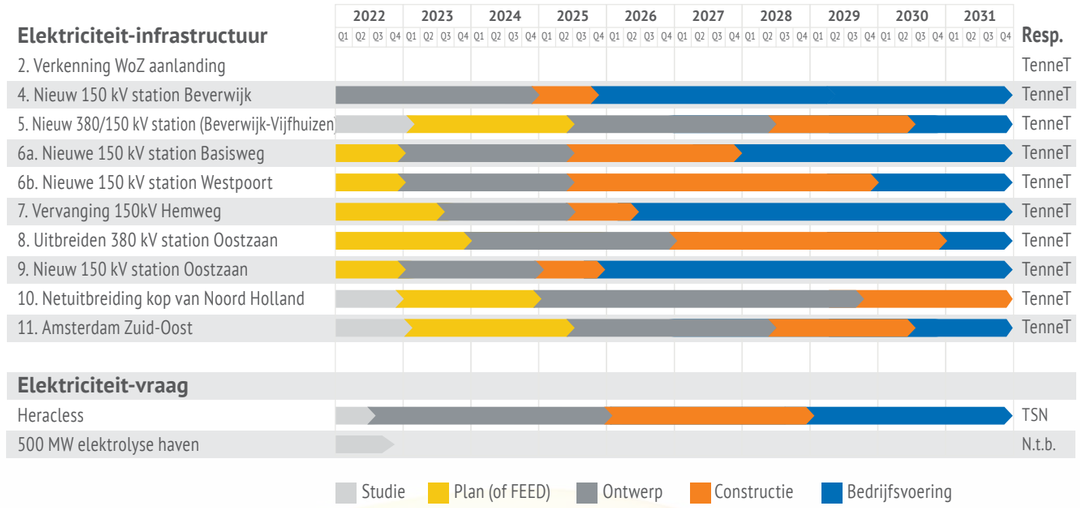
FOTO: WINDCAT WORKBOATS

2.2.1 INFRASTRUCTUURAGENDA ELEKTRICITEIT

TenneT

De belangrijkste elektriciteitsprojecten van TenneT worden weergeven in het volgende overzicht. Ook zijn de belangrijkste elektrificatieprojecten (Heracless en 500 MW elektrolyse in de haven) die direct afhankelijk zijn van de TenneT-infrastructuur hierin opgenomen. Het betreffen alleen projecten groter dan 100 MW per aansluiting die direct op het TenneT-net worden aangesloten.

Figuur 9: Planning van TenneT-projecten en industrieprojecten die afhankelijk zijn van TenneT-infrastructuur (peildatum: mei 2022



Vanuit de industrie is de volgende ingebruikname van de TenneT-projecten gewenst:

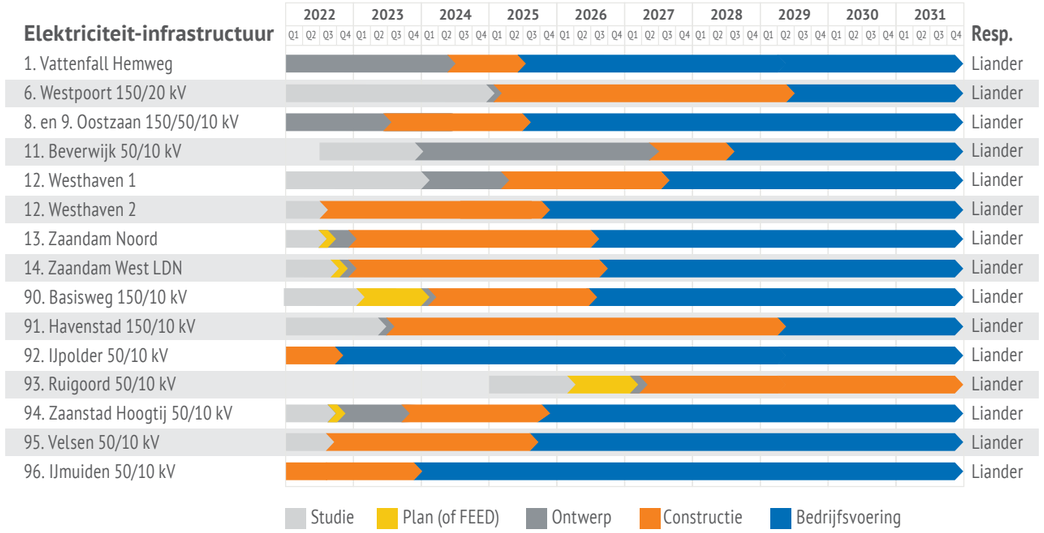
Projectbeschrijving in het MIEK	Gewenste realisatie vanuit industrie (dd 31/8/2022)
1. Het realiseren van een nieuw 380/150kV-station op een nader te bepalen locatie tussen de 380kV-stations Beverwijk-Vijfhuizen, ten zuiden van het Noordzeekanaal.	Eind 2027 (samen met 2.) voor elektrolyse en duurzame brandstoffen
2. Het realiseren van een twee nieuwe 150kV-stations (omgeving Ruigoord en Sloterdijk/Basisweg) met bijhorende 150kV-verbindingen.	Eind 2027 (samen met 1.) voor elektrolyse en duurzame brandstoffen
3. Het vervangen en uitbreiden van de bestaande 150kV-installatie op de stationslocatie Hemweg.	Medio 2025
4. Het uitbreiden van het bestaande 380kV-station Oostzaan met een nieuwe (vierde) 380/150kV-transformator, inclusief verzwaren 150 kV verbinding Hemweg-Oostzaan.	Eind 2027
5. Het realiseren van een additionele aanlanding van wind op zee in NZKG na 2030.	In VAWOZ 2030-2040
6. Het realiseren van een nieuw 380kV-station op een nader te bepalen locatie tussen Beverwijk en Diemen, het realiseren van een nieuw 380/150kV-station nabij Middenmeer en het realiseren van een nieuwe 380kV-verbinding (dubbelcircuit) tussen deze nieuwe 380kV-stations.	Versnelling vanuit de industrie gewenst, maar primair ter verbetering 150-kV net Noord-Holland
7. Het realiseren van een nieuw 150kV-station Oostzaan op een locatie direct naast het bestaande 380kV-station Oostzaan.	Q3 2024
8. Het realiseren van een nieuw 150kV-station Beverwijk, het realiseren van een nieuwe 150kV-kabelverbinding Beverwijk-Oterleek en een nieuwe 380/150kV-transformator in Beverwijk.	Vooral voor grote datacenters en tuinbouw (zie RES NHN)
9. Station Amsterdam Zuid Oost (Nieuw)	Indirect gewenst vanuit industrie, om capaciteit aan westzijde ring vrij te houden

Naast bovengenoemde industriële verduurzamingsprojecten (meer dan 100 MW) is ook de tijdige realisatie van Liander-projecten afhankelijk van tijdige realisatie van TenneT-projecten. Industriële verduurzamingsprojecten kleiner dan 100 MW worden in principe aangesloten op het Liander net en zijn daarmee ook afhankelijk van tijdige realisatie van de TenneT-infrastructuur.

Liander

De planning van de belangrijkste elektriciteitsprojecten van Liander in het NZKG wordt weergeven in het volgende overzicht:

Figuur 10: Planning van Liander-projecten (peildatum: mei 2022)

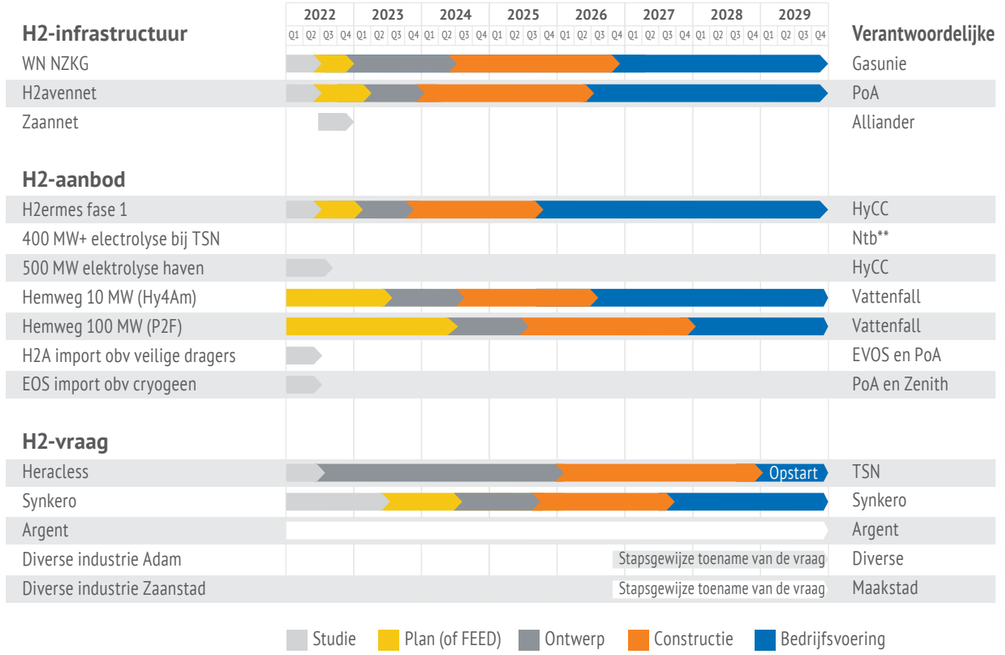


De individuele verduurzamingsprojecten die afhankelijk zijn van bovenstaande elektriciteits-projecten zijn gedeeld met Liander en in de Versnellingstafel Elektriciteit.

2.2.2 INFRASTRUCTUURAGENDA WATERSTOF

De belangrijkste waterstofprojecten worden weergeven in het volgende overzicht (inclusief de verduurzamingsprojecten die ervan afhankelijk zijn):

Figuur 11: Planning van waterstof projecten (peildatum: mei 2022)



Een belangrijke randvoorwaarde voor alle bovenstaande waterstofprojecten is het waterstofnetwerk dat in Nederland wordt aangelegd door Gasunie. Dit waterstofnetwerk verbindt de komende jaren zeehavens met de grote industriële clusters in Nederland en de opslaglocaties voor waterstof. Ook wordt het waterstofnetwerk verbonden met Duitsland (Ruhrgebied en Hamburg) en België.

Ook wordt de IJmond met de Amsterdamse haven verbonden, ondermeer via het hergebruik van bestaande leidingverbindingen. Met deze verbinding is het mogelijk biologisch gebonden waterstof (Liquid Organic Hydrogen Carrier / LOHC') te transporteren tussen het havengebied en het TSN-terrein. Zo kan de groei van de waterstofmarkt worden gefaciliteerd.

2.2.3 INFRASTRUCTUURAGENDA WARMTE

Er zijn geen nieuwe warmteprojecten bijgekomen sinds de CES NZKG 2021. Hieronder worden de vorderingen in het NZKG voor de deelregio's besproken.

Regio Zaanstad

Binnen de regio Zaanstad wordt al ruim tien jaar een hoge temperatuur, industrieel warmtenet geëxploiteerd, genaamd HoogTij. Het is gasgestookt en daardoor minder aantrekkelijk voor vestigende bedrijven, vanwege het weinig duurzame karakter. Ook is het niet mogelijk een sluitende businesscase aan te bieden voor nieuwe bedrijven door de hoge kosten van de fysieke aansluiting op het warmtenet. Vermoedelijk zullen de huidige gebruikers van het warmtenet hun contract uitdienen en daarna voor een andersoortige warmtevoorziening kiezen, bijvoorbeeld volledig elektrisch.
Verder is er recent een rondvraag gedaan langs de Zaanse industrie over de mogelijkheid om hun restwarmte te benutten voor de bestaande warmtenetten voor de gebouwde omgeving. De resultaten daarvan zijn pas bekend na oplevering van de CES NZKG 2022.

Regio Westpoort

Voor sommige bedrijven kan het gasverbruik (gedeeltelijk) vervangen worden door de levering van stoom. In de Port of Amsterdam wordt een stoomnet gerealiseerd, waarbij het Afval Energie Bedrijf (AEB stoom levert. Dit stoomnet stelt de bestaande industrie in staat haar gasverbruik van huidige processen te verlagen en faciliteert tegelijkertijd toekomstige projecten die een stoombehoefte hebben. Ook vermindert het de vraag naar alternatieve energiedragers, waardoor het bijvoorbeeld de druk op het elektriciteitsnet kan helpen beperken. Op dit moment wordt de tracéverkenning afgerond.
Het stoomnet wordt in fases gerealiseerd, naar verwachting is de eerste leiding eind 2023 operationeel. De verwachte CO2-reductie die met dit project gerealiseerd kan worden, is circa 150 kiloton per jaar, afhankelijk van het aantal afnemers.

Regio IJmond

In de IJmond wordt onderzocht of de restwarmte van Tata Steel en waterstofproject H2ermes ingezet kan worden voor de gebouwde omgeving. Het warmtenet wordt in delen ontwikkeld, die uiteindelijk op elkaar aangesloten worden tot één open warmtenet in de IJmond. Met het warmtenet kunnen in totaal circa 30.000 woningequivalenten duurzaam worden verwarmd. De ontwikkelingen in Velsen zitten in de contractfase, voor Beverwijk vindt een nadere verkenning plaats. Het investeringsbesluit voor het warmtenet IJmond is gepland in het najaar van 2022, de realisatie start eind 2023 en in 2025 is het warmtenet dan operationeel.

De Roadmap opgesteld voor de IJmond laat zien dat voor een heel groot deel de extra elektriciteitsvraag door duurzame opwek op de bedrijventerreinen kan worden gerealiseerd. En dat de warmtevraag van de bedrijventerreinen mogelijk ook met een warmtenet kan worden gedekt.

Elektrolyse bij de TSN-site produceert circa 10 procent restwarmte: 800 GWh elektriciteit levert circa 80 GWh aan restwarmte op een niveau van 70 tot 90 graden, afhankelijk van de gekozen techniek. Datbetekent dat de omliggende industrie waarschijnlijk niet kan worden bediend voor hun processen, omdat die de warmte van een hogere temperatuur nodig heeft (met uitzondering van gebouwverwarming via het warmtenet).

Scope Waterstofnetwerk NZKG, afbeelding Gasunie

FOTO: PORT OF AMSTERDAM

2.2.4 INFRASTRUCTUURAGENDA CO_2

Met de koerswijziging van TSN komt een aantal projecten ter vermindering van de CO_2-uitstoot te vervallen, waaronder CO_2-afvang gerelateerde projecten (Athos, Everest). CO_2-afvang bij TSN blijft een mogelijkheid om de CO_2-reductiedoelstellingen te halen. Er wordt nog onderzocht op welke manier de afgevangen CO_2 getransporteerd en opgeslagen kan worden. Een mogelijkheid is per schip, maar ook via een CO_2-pijpleiding, zoals voorzien met Athos, samen met andere emitters.

Het AEB verwerkt restafval en verbrandt wat na scheiding overblijft. Het afvalverwerkingsbedrijf levert vervolgens warmte en elektriciteit aan de omgeving. Het bedrijf speelt zo een belangrijke rol in de duurzaamheidsambities van Amsterdam en omliggende gemeenten. Het AEB verkent ook opties om stoom te leveren aan bedrijven in de haven waarmee circa 150 kton CO_2 vermeden kan worden. Daarnaast heeft het AEB de ambitie om vanaf 2027 jaarlijks 0,5 kton CCS/CCU/CDR toe te passen.

Voor AEB is CCS/CCU/CDR – naast het minder verbranden van afval - de (enige) voor de hand liggende technologie om CO_2-uitstoot te reduceren. Ter vergelijking: 450 kton is 9 procent van de gehele uitstoot van de stad en staat gelijk aan het aardgasverbruik van 68 procent van alle Amsterdamse huishoudens. De meest voor de hand liggende optie daarvoor is de afgevangen CO_2 te transporteren via de OCAP infrastructuur naar Rotterdam: voor een groot deel van dit traject is de infrastructuur al gerealiseerd of klaar voor bouw. Vanuit de haven van Amsterdam is twee kilometer nieuwe pijpleiding nodig om het AEB hierop aan te sluiten. Bij het afvalverwerkingsbedrijf zal een compressorstation komen te staan, evenals bij de overgang van OCAP naar het Porthosysteem. De afgevangen CO_2 van AEB kan dan via het OCAP-netwerk aan tuinders geleverd worden of als grondstof voor industrie in de haven, bijvoorbeeld voor productie van synthetische kerosine.

2.2.5 INFRASTRUCTUURAGENDA DUURZAME BRANDSTOFFEN

In het NZKG zet Port of Amsterdam in op de ontwikkeling van een duurzaam brandstoffenproductiecluster. Hiervoor heeft Port of Amsterdam een specifiek stuk grond aangewezen voor de vestiging van bedrijven in de duurzame brandstofproductie: het BioPark. Alle utiliteiten die brandstofproducten nodig hebben worden hiermee goed ontsloten.

2.3. SYSTEEMEFFECTEN VAN DE INFRASTRUCTUUR

Naar aanleiding van de strategie van het cluster zijn industrieprojecten en de benodigde infrastructuurprojecten vastgesteld, in toevoeging op de projecten uit de CES NZKG 2021. Deze zijn onverminderd relevant en passen vanzelfsprekend in de strategie. Infrastructuur kan enerzijds meer partijen dienen dan alleen de industrie, anderzijds kan ook de industrie een gunstige rol hebben op de benutting en dimensionering van infrastructuur. Deze paragraaf kijkt daarom breder naar de effecten die behaald kunnen worden met de gevraagde infrastructuur.

Systeemeffect kandidaat MIEK-project Amsterdam Zuidoost
Het kandidaat MIEK-project 380/150 kV station Amsterdam Zuidoost is een treffend voorbeeld van een project dat meerdere partijen en belangen dient. Het gebied Amsterdam Zuidoost is weliswaar geen industrieel gebied en het project faciliteert niet direct de elektrificatie van de industrie, maar is noodzakelijk voor de regio. Het project is nodig om de ring van Amsterdam te sluiten. Indirect faciliteert dit project daarmee de elektrificatie van de industrie. De gedetailleerde netstudie laat zien dat voeding vanuit het oosten ruimte vrijhoudt in westelijk Amsterdam om de elektrificatie van de industrie te faciliteren.

Systeemeffect kandidaat MIEK-project netverzwaring Noord-Holland-Noord
De noodzaak van het MIEK-project netverzwaring Noord-Holland-Noord komt allereerst voort uit knelpunten in het 150kV-net in Noord-Holland-Noord. In de CES NZKG 2021 is uitgegaan van twee circuits; nieuwe berekeningen onderbouwen de urgentie voor vier circuits. Deze nieuwe 380kV hoogspanningsverbinding richting de Kop van Noord-Holland zou ook gebruikt kunnen worden om aan de hogere vraag naar elektriciteit in het NZKG, waaronder voor Tata Steel Nederland, te kunnen voldoen. Daarnaast is de netuitbreiding nodig om groene waterstof te kunnen produceren in de Kop van Noord-Holland, onder andere voor de vraag naar waterstof van TSN. Ook is de verwachte aanlanding wind op zee in de Kop van Noord-Holland afhankelijk van de nieuwe 380-kV verbinding. Deze netverzwaring, die overigens geografisch buiten het NZKG valt, dient zo diverse partijen en biedt indirect kansen om de industrie in het NZKG verder te verduurzamen.

Systeemeffect kandidaat MIEK-project import-terminal waterstof
Het systeemeffect van de waterstofterminal als MIEK-project is inherent aan de installatie zelf. De terminal wordt een integraal deel van het waterstofsysteem en zal zowel de waterstofroute van Tata Steel als toepassingen voor de verduurzaming van de luchtvaart en het havenindustriecluster bedienen. Hoe de verhouding tussen de verschillende aanbodopties voor waterstof precies gaat zijn, is nu nog niet te zeggen. Het systeem is daarvoor nog onvoldoende in beeld. Wel is duidelijk dat alle opties in het NZKG ontwikkeld moeten worden.

Systeemeffect mogelijke extra aanlanding wind op zee in het NZKG
In deze Cluster Energie Strategie is de flexibiliteit in de vraag en aanbodsturing van de industrie globaal geïnventariseerd. De ambitie is om voor 2030 de ordegrootte van 1,5 GW aan elektrolysecapaciteit te hebben in het NZKG ('systeemflex'). In 2050 neemt dat mogelijk met 1 tot 2,5 GW systeemflex toe. Daarnaast kunnen gas en waterstof uitgewisseld worden in de DRI-route van TSN (tot maximaal 80 procent waterstof). Dit betekent dat er (in theorie) in de ordegrootte van 10 TWh operationele flex (uitwisseling van energiedrager) tussen waterstof en gas mogelijk is in het NZKG.

Systeemtechnisch is het interessant om het flexibele aanbod van wind op zee (in de vorm van elektronen of moleculen) te laten aanlanden in de buurt van een flexibele vraag. Daarom is het aan te bevelen een verdiepingsslag uit te voeren op de geïnventariseerde flexibiliteit. De flexibiliteit in elektriciteit, hoogcalorisch gas en waterstof in het NZKG moet worden meegenomen in een systeemstudie als onderdeel van de verkenningen naar aanlanding van wind op zee.

2.3.1. MITIGATIE VAN CONGESTIE

Voor veel van de geïnterviewde bedrijven zijn er globaal vijf routes om te verduurzamen en minder afhankelijk te worden van gas:
- minder energie verbruiken;
- verbruik laten aansluiten bij de energie-opwek;
- elektrificeren;
- stoom inkopen;
- waterstof verbranden.

In verband met de hoge gasprijs en de toenemende CO_2-prijs doen bedrijven het maximale om energie te besparen. Bij afwezigheid van stoomnet en een lage druk waterstofnet, is het enige handelingsperspectief voor deze bedrijven op het moment elektrificeren. Tegelijkertijd heeft een groot deel van het middenspanningsnet van Liander in het NZKG te maken met netcongestie voor het afnemen van elektriciteit (vaak tot 2027 of 2030).

Dit geeft veel bedrijven het gevoel geen handelingsperspectief te hebben. Vanwege de netcongestie wordt er voor meerdere bedrijventerreinen in het NZKG de haalbaarheid van slimme energieoplossingen onderzocht. Meerdere partijen in het NZKG hebben daarom een subsidie bij de provincie Noord-Holland aangevraagd voor een haalbaarheidsstudie 'slimme oplossingen voor netcongestie'. Dat kan mogelijk een oplossing zijn als er flexibiliteit in de elektriciteitsvraag of -aanbod is. Het zou meer perspectief bieden als de deze bedrijven ook concreet aanbiedingen krijgen voor de levering van stoom of waterstof voor 2030, zodat zij een weloverwogen keuze kunnen maken tussen verder elektrificeren en alternatieven.

2.3.2. HERNIEUWBARE BRONNEN

Voor de onderbouwing van nut en noodzaak van de benodigde infrastructuur voor het NZKG, is het van belang verbreding te zoeken. Het cluster NZKG valt geheel binnen de RES-regio Noord-Holland Zuid. In de RES zijn de zoekgebieden en potentie van hernieuwbare energie-opwek in de regio in beeld gebracht. In de netimpact analyse van de RES (bijlage 4 van de RES) is de daaraan gekoppelde infrastructuur aangegeven.

FOTO: PORT OF AMSTERDAM

Er is ook in kaart gebracht waar en hoeveel restwarmte van de industrie kan worden afgenomen en welke infrastructuur daarvoor nodig is. De toename van duurzame lokale opwek, de groei van de regio en de verduurzaming zorgen voor een toenemende druk op het elektriciteitssysteem. Ruimtelijke inpassing en mogelijke (extra) milieudruk van de energie-opwek is ook een aandachtspunt: er zijn mogelijkheden in het industriegebied, hoewel deze beperkt zijn. Aandachtspunt is een gezonde leefomgeving, zoals het voorkomen van extra hinder van (laagfrequent) geluid en visuele hinder.

3. EFFECTEN VAN DE PROJECTEN

3.1 KLIMAATWINST

De klimaatwinst wordt gegeven in directe klimaatwinst (scope 1) en indirecte klimaatwinst (scope 2 en 3) volgens de 'Handreiking berekening CO_2-effecten in de Cluster Energie Strategieën' van PBL van 24 juli 2022.

3.1.1 DIRECTE KLIMAATWINST

De huidige CO_2-uitstoot van de industrie en energieproductie in het NZKG is 18,3 Mton. De uitstoot van de industrie is 6,9 Mton, waarvan 6,3 Mton van Tata Steel Nederland. De CO_2-uitstoot van de energiecentrales wordt veroorzaakt door de Vattenfall centrales en het AEB. Als de uitstoot van de Velsen-centrale meegerekend wordt bij Tata steel, dan bedragen de emissies van Tata steel ongeveer 12 Mton.

De volgende directe klimaatwinst wordt voor 2030 bij de industrie voorzien:

Project	Omschrijving	Beoogde directe CO_2-reductie in 2030 (Mton/jaar)
Heracless	Overschakeling van Tata steel (TSN) naar Direct Reduced Iron-proces (DRI)	5 Mton (scope 1)
CO_2-afvang AEB	CO_2-afvang en opslag/gebruik(Eventuele CO_2-afvang bij TSN is opgenomen in de CO_2-reductie bij het project Heracless)	0,5 Mton (scope 1)
Inzet restwarmte in industrie	Stoomlevering in Westelijk Havengebied met levering door AEB	0,11 Mton (scope 1)
Elektrificatie	Diverse projecten om te elektrificeren (e-boilers)	0,12 Mton (scope 1)
Inzet van waterstof als brandstof	Inzet van waterstof bij processen waarbij elektrificatie of stoomlevering geen optie is	0,08 Mton (scope 1)
Overschakeling naar duurzame brandstoffen voor gascentrales	Vermindering van hoeveelheid elektriciteit geproduceerd met gascentrales, gedeeltelijk gecompenseerd met opwekking van elektriciteit en warmte uit duurzame bronnen	1,05 Mton (scope 1)
Totaal (ambitie)		**6,86 Mton (scope 1)**

De voorgenomen verduurzamingsprojecten en infrastructuurprojecten leiden tot een CO_2-reductie in 2030 van 37 procent ten opzichte van de huidige directe emissies van de industrie en de energiesector in het NZKG.

3.1.2 ADDITIONELE KLIMAATWINST

De volgende additionele klimaatwinst wordt behaald met het uitvoeren van de investeringsagenda:

Project	Omschrrijving	Beoogde indirecte CO_2-reductie in 2030 (Mton/jaar)
Elektrolysers	Groene waterstofproductie in het NZKG (Hermes, H2Era, Vattenfall)	0,44 Mton (scope 3)
Synthetische en biobrandstoffen	Productie van synthetische kerosine uit waterstof en CO_2 (Synkero, Orgaworld en andere)	0,7 Mton (vermeden CO_2-uitstoot van kerosine) en 0,2 - 0,5 Mton (scope 3 - vermeden CO_2-uitstoot van andere brandstoffen – afhankelijk van productmix biobrandstoffen in 2030)
Importterminals waterstof	Import van groene waterstof die wordt gebruikt als grondstof in plaats van grijze waterstof	200 kton groene waterstofimport ter vervanging van gebruik fossiele grondstoffen in het NZKG geeft een emissiereductie van 1.77 Mton CO_2. De doelstelling van 1 Mton groene waterstofimport kan nog tot additionele CO_2-reductie elders leiden
MIEK-project 380/150 kV Amsterdam Zuidoost	Verzwaring van het elektriciteitsnet in Amsterdam Zuidoost	Faciliteert 358 MW warmtetransitie en 345 MW elektrische mobiliteit in 2030. Dit betekent 0,4 Mton CO_2-reductie mits de toegenomen elektriciteitsvraag door groene stroom wordt ingevuld
MIEK-project circuit-verzwaring naar NHN	Verzwaring elektriciteitsnet naar Noord-Holland-Noord	Deze verzwaring is bedoeld om nieuwe bedrijven te faciliteren en beoogd niet primair een emissiereductie
Totaal (ambitie)		**3,5 – 3,8 Mton (scope 3)**

3.2 MILIEUEFFECTEN

Milieuruimte is één van de schaarse middelen in het NZKG. Nieuwe ambities voor de energietransitie en circulaire economie vragen om inpassing en mogelijk om verruiming van deze ruimte, terwijl er bijvoorbeeld voor woningbouw juist emissiereductie nodig is.

De provincie heeft een hoge ambitie ten aanzien van de gezonde leefomgeving en streeft naar een omgeving waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is en die uitnodigt tot een gezonde leefstijl. Potentiële negatieve effecten ten aanzien van geluidhinder, luchtkwaliteit, geur of elektromagnetische velden dienen voorkomen te worden, ook bij de verdere uitrol van de energietransitie.

Doorgaans wordt voor de inpassing van energieprojecten enkel per project bekeken wat de milieueffecten zijn. Het NZKG heeft een inventarisatie laten maken van de ruimte en milieucontouren voor de energieprojecten in het NZKG (de Inventarisatie ruimte en milieucontouren energieprojecten NZKG 2022 Generation Energy).

Vanwege de grote onzekerheden (locaties, groottes) die rond de verschillende energieprojecten spelen, kunnen nu nog geen geaccumuleerde effecten in beeld worden gebracht. Ook zijn de veiligheidscontouren van bepaalde technieken nog niet altijd beslist. Er is daarom een verdere verdieping gewenst; voor de Westpoort loopt hiervoor de Studie Modernisering Omgevingsveiligheid.

FIJNSTOF EN NOX-EMISSIES

De uitstoot van fijnstof van de industrie zal naar verwachting ook met ongeveer 30 tot 35 procent afnemen. Dat betekent dat de milieubaten van de fijnstofreductie van de industrie in het NZKG in 2030 in de ordegrootte van 100 miljoen euro per jaar kan worden gewaardeerd.[5]

Naast CO_2-reductie is het een positief milieueffect dat de NOx -emissies (stikstofoxide) van de piekbelasters van de industrie in het NZKG naar verwachting met ongeveer 35 procent (ruim 3000 ton NOx, bron emissieregistratie 2020) zullen afnemen. De toetsing van de NOxuitstoot is complex; de verwachte reductie in het NZKG is gebaseerd op een analyse van de piekbelasters van NOxemissies (Provincie Noord-Holland) gekoppeld aan de CES NZKG 2022 data. In de NOxemissies van de industrie is ook de uitstoot van ammoniak meegenomen. Eind 2022 presenteert de Provincie Noord-Holland een roadmap stikstof industrie. Het rapport geeft bouwstenen om in de eerste helft van 2023 een convenant te kunnen sluiten met de industrie over de terugdringing van de uitstoot in de komende tien jaar

OMGEVINGSGELUID EN – VEILIGHEID

Alle projecten in het NZKG zijn op locaties waar relatief veel geluid is (meer dan 60 dB(a)). Wanneer er sprake is van omgevingsgeluid, heeft extra geluid relatief minder impact op het totaal. Wel kan een toename van geluid een knelpunt zijn in een gebied waar de totale geluidsruimte aan zijn grenzen zit. Om te bepalen of er voldoende geluidsruimte aanwezig is binnen de geluidszones is onderzoek voor ieder project nodig. Mogelijk zijn er extra kosten gemoeid met mitigerende maatregelen of zijn ruimtelijke aanpassingen nodig dan wel andere maatregelen. Ook kan dit een negatief effect hebben op het tijdspad voor de vergunningverlening.

Het NZKG kent op verschillende plekken industrie met veiligheidscontouren. Door deze contouren zijn er beperkingen in de ruimtelijke ontwikkelingen. Wanneer de nieuwe Omgevingswet ingaat, komen er aandachtsgebieden. Deze aandachtsgebieden zijn gebieden rond activiteiten met gevaarlijke stoffen die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen, onvoldoende beschermd kunnen zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het is belangrijk om mensen te beschermen tegen gevaren van brand, explosie en een gifwolk.

Binnen de energietransitie is omgevingsveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Er zijn nog veel onzekerheden op dit moment in de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame energieopwekking. Er is bijvoorbeeld nog niet bekend welke veiligheidsrisico's precies zullen optreden binnen deze energietransitie. Wel is zeker dat hier rekening mee gehouden moet worden. Zo zitten er bijvoorbeeld veiligheidsrisico's aan de productie van biogas en het transport en de opslag van waterstof.

Uit onderzoek blijkt dat de milieuruimte in sommige deelgebieden zeer beperkt is. Verdere verdieping is noodzakelijk op de benodigde milieuruimte (geaccumuleerde effecten). In de transitiefase zullen oude en nieuwe installaties naast elkaar bestaan. Dit kan tijdelijk tot meer ruimtegebruik en milieubelasting leiden. Het is echter mogelijk dat de huidige milieuruimte een extra belasting niet toestaat of dat dit niet aansluit bij de ambitie van een gezonde leefomgeving. Ook kan dit een negatief effect hebben op het tijdspad voor de vergunningverlening.

3.3 RUIMTELIJKE EFFECTEN

Ruimteclaims zijn van elkaar afhankelijk, waardoor regionale afspraken nodig zijn over de samenhang en volgordelijkheid waarin deze in het NZKG tot ontwikkeling worden gebracht. Dit vraagt om een tijdig en brede (integrale) afweging van ruimtelijke inpassing van alle energieprojecten in relatie tot andere belangen. Dit wordt verder vormgegeven in de NOVI-gebiedsaanpak NZKG.

Welke ruimte beschikbaar is voor energieprojecten in het NZKG kan weergegeven worden door het vaststellen van het uitgeefbaar terrein.[6] Die informatie betreft altijd een momentopname. Zo zijn er terreinen waar opties op zijn gevestigd en terreinen die onderdeel zijn van onderhandeling op dit ogenblik (vertrouwelijk).

ARTIST IMPRESSION: STRATEGIE ENERGIETRANSITIE NZKG

[5] TNO Emissieregistratie (2018), Nederlandse emissiedata voor 2017 zoals officieel vastgesteld in december 2018.

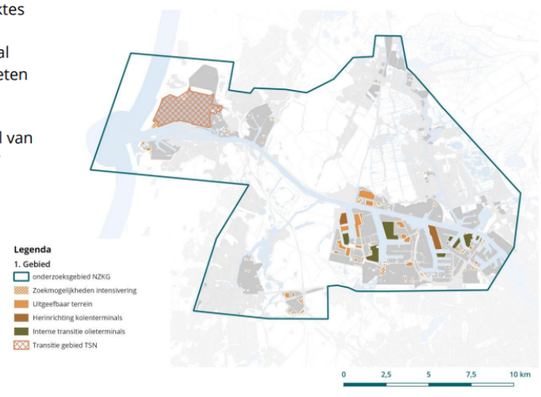
[6] Monitor Ruimte-Intensivering Noordzeekanaalgebied 2021 en interview PoA

Figuur 10: Potentieel beschikbare ruimte voor energietransitie projecten (bron: generation energy – juli 2022)

Gegeven de disclaimers rond *beschikbare* ruimte (slide 12) zijn de hieronder genoemde oppervlaktes dus slechts een momentopname en laten ze mogelijk niet het hele beeld zien. Dit overzicht zal voor een correcte weergave dus ook steeds moeten worden geüpdatet.

Wel laat deze momentopname zien dat een deel van de bedrijventerreinen mogelijk inzetbaar is voor voorgenomen energieprojecten.

Terrein	Hectare terrein
Uitgeefbaar terrein	348
Herinrichting kolenterminals	92
Interne transitie olieterminals	236
Transitie gebied TSN	560
Zoekmogelijkheden intensivering	137



Eerst is het huidig ruimtegebruik van het gebied in kaart gebracht: welke ruimte nemen de bedrijfsterreinen nu in en welke milieuruimte hoort hierbij? Vervolgens is in beeld gebracht welke ruimte in potentie (op termijn) beschikbaar is of komt. Dit kan bijvoorbeeld gaan om uitgeefbaar terrein maar ook opslagcapaciteit in een tank.

Tenslotte zijn de voorgenomen energieprojecten geïnventariseerd. Hierbij is onderzocht welke projecten er op het NZKG afkomen, wanneer dit speelt en waar (indien bekend).

Daarnaast is ook per project een fysiek ruimtebeslag en indien van toepassing milieuruimte inzichtelijk gemaakt. Nieuwe (energie)projecten kunnen niet zomaar naast een woning worden gerealiseerd. Daarom is zonering een belangrijk middel om te voorkomen dat hinder (externe veiligheid, geluid, geur etc.) kan ontstaan en een gezonde leefomgeving in het geding komt.

In het werkdocument van juli 2022 van het NZKG zijn kaarten op detailniveau beschikbaar voor de deelonderwerpen (externe veiligheid, geluid, milieueffect etc.) en voor de deelgebieden van het NZKG (Midden, IJmond en Westpoort).

Als alle potentieel beschikbare ruimte daadwerkelijk beschikbaar komt, passen alle voorgenomen energieprojecten in de fysieke ruimte. Wel zijn er verschillen tussen de deelgebieden; de milieuruimte is in sommige deelgebieden zeer beperkt. Verdere verdieping is noodzakelijk op benodigde milieuruimte (geaccumuleerde effecten). Dit kan pas plaatsvinden wanneer er meer duidelijkheid over de locaties en projectopzet is.

Anderzijds bieden de grote transitiegebieden (opslagterreinen van fossiele brandstoffen), wanneer deze beschikbaar zouden komen, kansen voor de (energie)projecten die op het NZKG afkomen. In de transitiefase zullen oude en nieuwe installaties naast elkaar bestaan, wat tijdelijk tot dubbel ruimtegebruik en dubbele milieubelasting leidt. Deze periode van dubbele belasting dient bij voorkeur zo kort mogelijk te zijn. Ook kan er worden ingezet op tijdelijke maatregelen.

3.4 ECONOMISCHE EFFECTEN

Het economisch belang van het NZKG is groot. Op de bedrijventerreinen in het totale gebied werken ruim 78.000 mensen, waarvan 25.000 in de maakindustrie. Voor behoud van deze industrie en de werkgelegenheid is de energietransitie een vereiste. Daarnaast is de (staal)industrie van groot belang voor het verdienvermogen. Het aandeel in het Bruto Regionaal Product (BRP) is circa 15 procent. Tenslotte is de staalindustrie in de IJmond van belang voor de strategische positionering van de Nederlandse economie. Zonder de energietransitie kan de industrie niet aan de (toekomstige) eisen voldoen en verliest de industrie haar licence to operate. Voor de energietransitie in het NZKG zijn miljarden aan investeringen nodig. Ook kunnen in diverse waardeketens de productiekosten (tijdelijk) hoger liggen dan voorheen. Een voorbeeld hiervan is de productie van staal. De reductie van CO_2-uitstoot leidt tot hogere kosten. Die hogere kosten moeten in de waardeketens geabsorbeerd worden. Om te voorkomen dat productieprocessen, die goedkoper zijn door meer uitstoot, competitiever zijn, is het wenselijk een economisch gelijk speelveld (level playingfield) te verzekeren. Daartoe is de Europese Commissie voornemens het Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) in te faseren. Dit is een economisch effect dat de gehele energietransitie betreft, niet enkel het NZKG.

Onderdeel van deze transitie is de overschakeling naar een circulaire economie.
In een circulaire economie worden reststromen hergebruikt, zodat er zo min mogelijk grondstoffen nodig zijn en er zo min mogelijk afval is. Deze kringloopeconomie is belangrijk, omdat bijna de helft van alle C02-uitstoot wereldwijd is gerelateerd aan de productie van goederen en producten én er steeds meer schaarste van (kritische) grondstoffen ontstaat. In het NZKG is veel potentie om circulair te produceren, gezien de vele maakindustrie in het gebied.

Vanuit economisch perspectief hebben investeringen in het NZKG bovendien een groter effect dan investeringen in de Nederlandse economie als geheel. Het gebied is gespecialiseerd in sectoren met een relatief hoge groei op nationaal niveau, daardoor ligt de hypothetische groei boven die van de Nederlandse economie. Dit, gecombineerd met de grote impact op de leefomgeving van de vele mensen die nabij de industrie in het NZKG wonen, maakt het zeer aantrekkelijk om de energietransitie in het NZKG te versnellen.

FOTO: RUUD KARSTENS

3.4.1. NIEUWE ACTIVITEITEN IN HET CLUSTER EN TRANSFORMATIE VAN BESTAANDE ACTIVITEITEN IN HET CLUSTER

Naast het behoud van banen bieden de in deze CES NZKG 2022 voorgestelde transitiepaden en infrastructuurprojecten een nieuw perspectief voor zowel de bestaande energiesector als voor andere sectoren in de maakindustrie. Die relevante (toe)leveranciers zijn voor specifieke systemen, componenten en onderdelen nodig voor de energie-infrastructuur. Met de nieuwe energie-infrastructuur ontstaan er mogelijkheden voor de ontwikkeling van nieuwe waardeketens van nationaal en internationaal belang.

Het NZKG is een dynamische omgeving met een internationale oriëntatie. In het NZKG zijn de luchthaven, zeehaven en industrie gezamenlijk in staat nieuwe waardeketens te realiseren, zoals schone brandstoffen voor lucht- en zeevaart en CO_2-vrij staal. Deze waardeketens zijn uniek in Nederland. Daarnaast kunnen ook andere sectoren profiteren van investeringen, kennisontwikkeling en innovatie in deze ketens.

De aanleg en het onderhoud van de windparken op zee gaat voor een groot deel plaatsvinden vanuit de Noord-Hollandse havens. Onder meer wordt gekeken naar de zeehaven IJmuiden en de huidige Averijhaven als toekomstige Energiehaven. Voor het onderhoud van windmolens is nu beperkt ruimte aanwezig in IJmuiden; verdere stroomlijning van het havengebruik is noodzakelijk. De aanleg en het onderhoud leveren naar verwachting groeiende economische activiteit en werkgelegenheid.

De nieuwe waardeketens zullen nieuwe werkgelegenheid scheppen. In Noord-Holland is met de uitvoering van de investeringsagenda voor de energietransitie, jaarlijks tot maximaal netto 4.000 fte gemoeid (bron: studie SEO arbeidsmarkt effecten energietransitie). De invloed van de investeringen in energietransitie en duurzaamheid leveren daarmee een bijdrage aan het behoud of creatie van nieuwe werkgelegenheid.

3.4.2 UITBREIDINGEN VAN DE WAARDEKETEN IN HET NZKG

De aanpassingen in de energie-infrastructuur en de technologische ontwikkelingen in energie zullen alle waardeketens in het NZKG beïnvloeden, vanwege de onderliggende samenhang. Specifieke voorbeelden van industriële processen en projecten, die additioneel mogelijk gemaakt worden wanneer de infrastructuur uitgevoerd wordt zijn:

- Transformatie van de waardeketen van de staalindustrie.
- Transformatie van de waardeketen van logistiek, onder meer scheepvaart (walstroom), luchtvaart (duurzame brandstoffen) en wegverkeer (duurzame brandstoffen en elektrificatie).
- Andere clusters zullen in hun waardeketen ook (mee)transformeren. Denk hierbij aan de maakindustrie in Westpoort, de voedingsindustrie in Zaanstad en de expansie van de offshore wind waardeketen.

Daarnaast creëert het uitvoeren van deze agenda ruimte in meerdere opzichten voor nog nader te ontwikkelen economische activiteit en bijbehorende waardeketens.

FOTO: BRAM VAN DE BIEZEN

4. KNELPUNTEN, SUCCES- EN RISICOFACTOREN

4.1 PLANNINGSANALYSE

A. PLANNINGSANALYSE VAN DE MIEK-PROJECTEN

Alle bestaande en nieuwe MIEK-projecten lopen in de planningsanalyse het risico van lange(re) doorlooptijden voor (noodzakelijke) planologische procedures en knelpunten door beperkingen in de uitvoeringscapaciteit. De projecten uit CES NZKG 2021 en de actualisatie van 2022 zijn onverminderd urgent.

Voor de drie nieuwe MIEK-projecten geldt specifiek:

MIEK 1: netverzwaring 380kV-net Noord-Holland-Noord (4 circuits)
De netverzwaring Noord-Holland-Noord heeft primair een afhankelijkheidsrelatie met de planning (van de aanlandingen) van wind op zee. Er is samenhang met de aanlanding wind op zee én waterstofontwikkeling op het gebied van de route (ruimtelijke ordening) en capaciteit.

MIEK 2: nieuw 380/150kV-transformatiestation tussen de bestaande stations Diemen en Breukelen
Een nieuw 380/150kV-invoedingspunt te realiseren tussen de bestaande 380/150kV-stations Diemen en Breukelen. Dit project is al opgenomen in de concept IP van TenneT voor realisatie na 2031. De wens is om de aanleg te versnellen. Van dit project is namelijk de woningbouwontwikkeling en verduurzaming van een groot deel van Amsterdam afhankelijk. Het realiseren van nieuwe 380/150kV-stations kent een lange doorlooptijd (5 tot 7 jaar). Het is daarom noodzakelijk om te starten met de voorbereidingen van netuitbreiding lang voordat de daadwerkelijke vraag vanuit Amsterdam Zuidoost er is.

MIEK 3: project importterminal waterstof NZKG
Het realiseren van een waterstofterminal kent een lange doorlooptijd. Er zijn nog veel onzekerheden over de verschillende niet-toxische dragers en over de bijbehorende milieu- en veiligheidscontouren. Het is daarom noodzakelijk om te starten met de voorbereidingen van de terminals lang voordat de daadwerkelijke vraag vanuit Tata Steel en de rest van het NZKG er is. En ver voordat het aanbod van overzee specifiek in beeld is.

De ontwikkeling van een grootschalige importterminal hangt nauw samen met de tijdige beschikbaarheid van waterstoftransportinfrastructuur. Dit geldt voor de aantakking van lokale afnemers (regionale waterstofnetwerk en lokale distributienetten) én voor de verbinding van de terminal met het nationale waterstofnet.

B. PLANNING OP HET ELEKTRICITEITSNETWERK

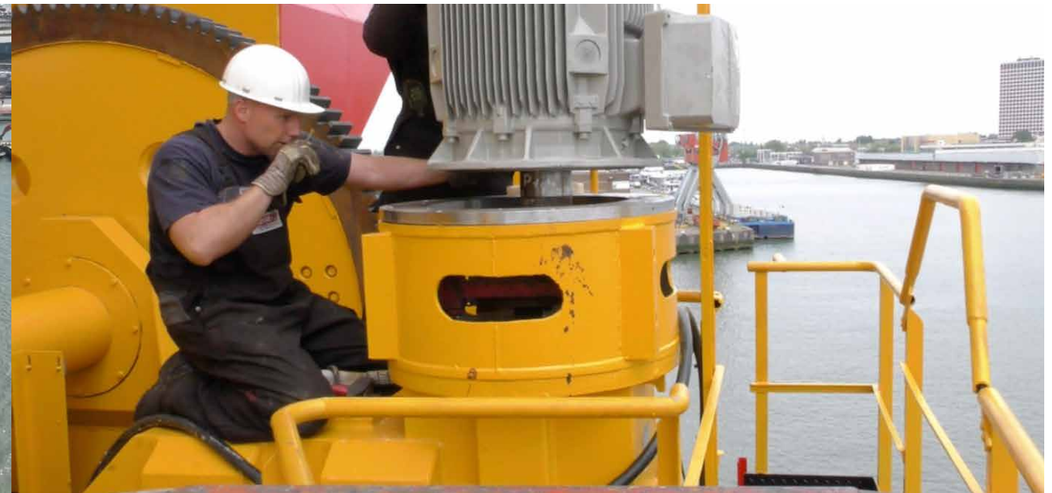
Liander
Liander is gevraagd een kwalitatieve netimpact analyse te doen, vanwege het geactualiseerde beeld van de vraag naar transportcapaciteit van elektriciteit door industriële partijen in het NZKG. Dit is in het kader van de CES NZKG 2022 uitgevraagd. Centraal stond de vraag of de netcapaciteit van Liander, inclusief realisatie van voorgenomen uitbreidingsinvesteringen, voldoende is om in 2030 en 2050 aan de vraag naar transportcapaciteit op het regionale elektriciteitsnet in het NZKG te kunnen voldoen. In 2021 heeft Liander een vergelijkbare exercitie uitgevoerd voor de CES NZKG 2021. De conclusies uit 2021 zijn herijkt voor de CES NZKG 2022.

2030
De data waarover Liander beschikt en de interviewdata verschillen niet veel van elkaar voor wat betreft de verwachte vraag naar transportvermogen op het regionale elektriciteitsnet in 2030. Er wordt dan ook verwacht dat het regionale elektriciteitsnet in het NZKG in 2030 sterk genoeg is om te voldoen aan de verwachte vraag naar transportvermogen. Een voorwaarde is wel dat alle geplande uitbreidingsinvesteringen door Liander (en TenneT) tijdig worden gerealiseerd.

Tot 2030 is er echter in het grootste gedeelte van het NZKG sprake van congestie, met name in het middenspanningsnet van Liander.

2050
Voor 2050 zijn de onzekerheden, zowel in de interviewdata als de data waarover Liander beschikt, logischerwijs groter dan in 2030. In de interviewdata zien we dat aan de ene kant terug in relatief grote bandbreedtes tussen het laag en hoog scenario en aan de andere kant dat vermogens uit 2030 één-op-één worden overgenomen naar 2050. De route die industriële partijen naar 2050 inslaan, lijkt daarmee voor henzelf veelal nog onduidelijk. Het hangt natuurlijk ook af van het al dan niet beschikbaar komen van alternatieven voor de gasinfrastructuur, zoals bijvoorbeeld een stoomnet of een lage druk waterstofnet.

Om de onzekerheden tussen 2030 en 2050 te duiden, zullen de aankomende jaren diverse onderzoeken worden uitgevoerd, waardoor duidelijkere prognoses ontstaan. Deze worden met netbeheerders vertaald



naar impact op de elektriciteitsinfrastructuur, waardoor uitbreidingsinvesteringen op tijd en in de juiste omvang kunnen worden genomen. Zo heeft Port of Amsterdam momenteel een studie belegd bij CE Delft om een update te maken van de verwachte elektriciteitsvraag in de periode tot na 2030, op basis van voortschrijdende inzichten van de afgelopen twee jaar. Op basis van de uitkomsten, verwacht eind september 2022, beoordelen Port of Amsterdam en Liander in welke mate de nieuwe prognoses de robuustheid van het elektriciteitsnet na 2030 beïnvloeden. Dan wordt bepaald of een wijziging van het investeringsportfolio nodig is.

Walstroom

Walstroom is een belangrijke ontwikkeling in het Noordzeekanaalgebied. De verwachte vraag naar walstroom wordt ingeschat in de ordegrootte van 75 tot 150 MW in het Noordzeekanaalgebied in 2030. In beide datasets, zowel van Liander als van het NZKG, zijn de conclusies uit het hierboven genoemde onderzoek van Port of Amsterdam door CE Delft nog niet meegenomen. Walstroomontwikkelingen die al bekend zijn bij Liander zijn wel meegewogen in de geplande uitbreidingsinvesteringen door Liander.

TenneT

TenneT is ook gevraagd in 2022 een kwalitatieve impactanalyse te doen, net als voor de CES NZKG 2021. De conclusies van 2021 zijn herijkt voor 2022. Een belangrijke wijziging (voor elektriciteit) ten opzichte van 2021 is dat de mogelijkheid onderzocht gaat worden om meer elektrolyse te doen op en nabij de locatie van Tata Steel Nederland. In de actualisatie van de CES was uitgegaan van 500 MW elektrolyse-capaciteit op deze locatie. Nu gaat de haalbaarheid van 1 tot 3 GW elektrolyse onderzocht worden. De mogelijkheden voor aansluiting op het TenneT-hoogspanningsnet worden in de haalbaarheidsstudie meegenomen. Het hoogspanningsnet ter plaatse is zwaar uitgelegd en zou een dergelijke elektrolyse-capaciteit mogelijk kunnen faciliteren, eventueel in combinatie met een additionele aanlanding van wind op zee. Er zal daarvoor nog een doorrekening moeten gebeuren op de achterliggende systeemimpact. De doorrekening vindt plaats in het eerstvolgende investeringsplan dat TenneT opstelt (IP2024) en zeer waarschijnlijk ook in IP2050.
Daarnaast is Liander voor een aantal projecten afhankelijk van netuitbreidingen die door TenneT gerealiseerd moeten worden. TenneT en Liander hebben op een frequente basis overleg over de voortgang van de betreffende projecten. TenneT probeert hierbij zoveel mogelijk aan te sluiten bij de wensplanning van Liander.

Gasunie

Gasunie benadrukt in haar analyse van de vraagontwikkeling dat er nog een grote bandbreedte in de scenario's voor 2030 en 2050 is en dat er keuzes gemaakt moeten worden om die onzekerheden weg te nemen.

Kanttekeningen bij de planning

Huidige netcongestie in Noord-Holland en plan van aanpak versnellen realisatie infrastructuur Noord-Holland

In grote delen van het elektriciteitsnet in Noord-Holland is momenteel de maximale transportcapaciteit voor levering en teruglevering bereikt. Dat betekent dat nieuwe of in omvang groeiende grootverbruik aansluitingen in congestiegebieden niet van transportvermogen voorzien kunnen worden totdat het net is uitgebreid. De provincie Noord-Holland heeft in samenwerking met de netbeheerders voor elektriciteit en de gemeenten[7] de taskforce energie-infrastructuur opgericht, om het volgelopen elektriciteitsnet aan te pakken. Binnen de taskforce richt een spoor zich op het versnellen van de realisatie van de infrastructuur die nodig is om de huidige netcongestie op te lossen en toekomstige knelpunten te voorkomen. In dit spoor gaat het om tien regionale clusters met de hoogste prioriteit, die randvoorwaardelijk zijn voor het oplossen van de netcongestie in een groot gebied. Twee regionale clusters vallen in het NZKG: IJmond en Zaanstreek. In deze clusters zetten gemeenten en Liander al geruime tijd stappen met elkaar en zal deze aanpak gericht zijn op het zoeken naar versnelling binnen de lopende trajecten. De andere sporen binnen de taskforce in Noord-Holland zijn het integraal programmeren van het toekomstige energiesysteem en de inzet van slimme energie-oplossingen.

Planning Investeringsplancyclus

De netbeheerders lichten hun geplande investeringen toe in het tweejaarlijkse Investeringsplan. Indien een actuele ontwikkeling tot een netinvestering leidt die nog niet opgenomen is in het Investeringsplan, wordt direct een investeringsbesluit gestart.

FOTO: TENNET

[7] Gemeente Amsterdam valt buiten de scope van de Noord-Hollandse taskforce en heeft een eigen taskforce met een vergelijkbaar plan van aanpak.

4.2 RISICO'S EN RANDVOORWAARDEN VOOR DE PRIVATE PROJECTEN

A TECHNOLOGISCHE ONZEKERHEID

Bepaalde technieken zoals DRI-REF[8] zijn nog niet op grote commerciële schaal toegepast, waardoor nog veel engineering plaats moet vinden. TSN zal de overstap daarom gefaseerd moeten maken, met mogelijke pilotfases en een opstartfase voor de volledige ingebruikstelling. Als hier onverwachte knelpunten naar voren komen, leidt dat tot vertragingen in emissiereductie.

De technologische onzekerheid speelt ook mee rondom elektrolyse. Die noodzakelijke installaties zijn veel groter dan de uitvoeringen die nu operationeel zijn. Tegenslagen bij de ingebruikneming van de elektrolyse stelt toegang tot groene waterstof en bijbehorende emissiereductie van TSN en andere industriële partijen mogelijk langer uit.

De ontwikkeling van verschillende waterstofdragers en cryogene waterstof is op technisch gebied nog in volle gang. Daarmee is de keuze voor specifieke dragers nog niet evident. Snelle verdere verduidelijking van deze keuzes is cruciaal voor het nemen van relevante besluiten.

B BESCHIKBAARHEID GROENE ELEKTRONEN EN MOLECULEN

De vraag naar groene elektriciteit en waterstof binnen het cluster is naar verwachting groter dan het aanbod, omdat er niet voldoende betaalbare groene elektronen en moleculen beschikbaar zijn. Er is dus naar verwachting onvoldoende elektriciteit beschikbaar en dus onvoldoende groene elektrolysecapaciteit. Dit betekent dat TSN en andere industriële partijen via andere routes meer H2 moeten verkrijgen, zoals via import of eventueel blauwe waterstof– ieder ook met eigen risico's en onzekerheden.

C WEDERZIJDSE AFHANKELIJKHEID INVESTERINGEN

Wederzijdse afhankelijkheid van investeringsbeslissingen ofwel Final Investment Decisions (FIDs) van verschillende bedrijven en projecten heeft het risico van blokkades in zich. Voorbeelden van afhankelijkheden zijn: DRI -REF; elektrolysers; WOZ-aanlanding; elektriciteitsinfrastructuur; import van waterstof.

D NEGATIEVE (EN ONZEKERE) BUSINESSCASE VOOR WATERSTOF

Veel variabelen voor de businesscase waterstof zijn nog erg onzeker. Dit geldt voor zowel CAPEX als OPEX (onder andere de prijzen van gas, waterstof etc.). De businesscase voor groene waterstof is negatief, wat vraagt om – waarschijnlijk substantiële – subsidies.

FOTO: PORT OF AMSTERDAM

[8] DRI REF is Direct Reduced Iron with Electric Furnaces

4.3 RISICO'S EN RANDVOORWAARDEN VOOR DE PUBLIEKE PROJECTEN

A. ONZEKERHEID KEUZE TECHNOLOGIEROUTE/ VOLLOOPRISICO'S

Niet alle bedrijven hebben al hun technologieroute gekozen. Dit leidt tot extra onzekerheid over de benodigde elektronen, moleculen en infrastructuur, wat resulteert in vollooprisico's. Publieke partijen zouden dit risico op zich kunnen nemen.

B. DOORLOOPTIJD VERGUNNINGEN

Doorlooptijden van vergunningen zorgen voor vertraging. De doorlooptijd van bijvoorbeeld een elektrolyser kan oplopen tot 4 of 6 jaar vanwege onder meer de complexiteit van de aanvraag, afstemming tussen verschillende partijen en de bezwaar- en beroepsfase. Mede gezien de afhankelijkheden in de keten is dit een groot risico voor emissiereducties.

C. ARBEIDSMARKT

In de uitvoering van de noodzakelijke projecten is de huidige arbeidsmarkt een knelpunt.

D. DRAAGVLAK

In een gebied waar de leefomgeving onder druk staat, moeten een groot aantal projecten gerealiseerd worden. Op termijn zullen deze projecten bijdragen aan emissiereductie en verbetering van de leefomgeving, terwijl deze projecten tijdelijk kunnen leiden tot meer overlast voor de omgeving. Zorgvuldige informatievoorziening en participatietrajecten zijn daarom vereist.

Overkoepelende randvoorwaarden

Naast dat specifieke knelpunten aangepakt moeten worden, is voor netbeheerders een aantal randvoorwaarden cruciaal. Worden deze randvoorwaarden niet (voldoende) ingevuld, dan staat dat een goede uitrol van de uitbreidingsinvesteringen in de weg. Het betreft de volgende randvoorwaarden (zie hiervoor de 'Quickscan coalitieakkoord Netbeheer Nederland'):

- Er is een sturend kader nodig voor de realisatie van grootschalige elektrolyse, batterijen, vraagsturing, waterstofopslag en warmtebuffering. Dit zijn onmisbare bouwstenen van het energiesysteem om productie van duurzame elektriciteit op het elektriciteitsnet inpasbaar te houden en zo de duurzame doelstelling te halen.
- Vraag en aanbod moeten zich complementair ontwikkelen. Als vraag en aanbod van elektriciteit, met name aan de kust, niet met elkaar meegroeien, is er een verhoogd risico op congestie of export van groene stroom. Dat vraagt om meer investeringen en dus meer resources die al schaars zijn. Industriële processen bij aanlandlocaties moeten flexibel ingericht kunnen worden om de balans tussen vraag en aanbod te kunnen behouden. Daarvoor is stimulering van flexibiliteit nodig door middel van (financiële) prikkels om het aanpassen van industriële processen lonend te maken. De benodigde mix aan flexibiliteitsmiddelen bestaat uit vraagsturing (DSR), power-to-heat, power-to-gas en inzet van CCS/CCU/CDR.
- Er moet een helder systeemontwerp komen voor nieuw te ontwikkelen markten. Opschaling in nieuwe ketens zoals waterstof, groengas, warmte en CCS/CCU/CDR is alleen mogelijk met sterke sturing op de nieuw te ontwikkelen markten. In het systeemontwerp van deze markten moet het publieke belang geborgd worden. Regulering moet aansluiten bij de fase van de marktontwikkeling, Nederland moet aansluiten bij de ontwikkeling van importketens. Opschaling moet mogelijk worden gemaakt.
- Er moet een Europees plan voor afstemming van nationale energiemixen en bijbehorende hoofdinfrastructuur komen. Inpassing van duurzame energie kan alleen optimaal plaatsvinden indien de samenwerking met buurlanden wordt geïntensiveerd. Zowel voor elektriciteit als waterstof zal het marktuitwisselvermogen toenemen de komende jaren.

4.5 KANSEN IN DE INVESTERINGSAGENDA

De kans op versnelling en efficiëntie zit in de wederzijdse afhankelijkheid van verschillende bedrijven en projecten. De waterstoftransitie van de staalindustrie, de investeringen in elektrolysers, de aanlanding van wind op zee en de infrastructuur (en de importterminal) die daarbij horen hangen allemaal samen. Daadkrachtige en gecoördineerde aanpak maakt het mogelijk kansen te ontsluiten die anders onbenut blijven.

4.6 FINANCIERINGSBEHOEFTE

De investeringen, fasering en tijdslijn van de infrastructuurprojecten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Project	Investeringsbesluit	Operationeel	Investering €M
1. Elektriciteit verzwaring (MIEK-projecten CES NZKG 2021)	Eind 2021	In stappen, continu proces	500-750
2. WN NZKG	Eind 2022	2026	Nog niet bekend, moet samen gezien worden met landelijke waterstofnet
3. Elektriciteit verzwaring (MIEK-projecten CES NZKG 2022)	Wordt in IP2024 opgenomen	In stappen	200-400
4. Importterminal H2	2026	2029	Wordt duidelijk in FEED-fase
5. Stoomnet	December 2022	Begin 2025	15-27
6. ZaannetH2	Onbekend, onder andere afhankelijk van regulatie	Na realisatie WN NZKG	Onbekend
7. H2avennet	Nog niet bekend	Eind 2025	Ongeveer5 (eerste fase)
8. Verzwaring Liander	Instappen	In stappen; zie appendix	Onbekend
9. IJmond warmte	2022/2023	Eind 2025	200
10. Regionaal CO_2-net	Nog niet bekend	Voor 2030	100-200

4.7 UITVOERINGSPROGRAMMA ENERGIETRANSITIE NZKG

Deze CES NZKG 2022 is opgesteld in opdracht van het Bestuursplatform Energietransitie. Dit Bestuursplatform is een publiek-private regionale samenwerking en bestaat uit de industrie (Tata Steel Nederland, Vattenfall, ORAM, Zaanstad Maakstad, Port of Amsterdam en Zeehaven IJmuiden), netbeheerders (TenneT, Alliander, Gasunie) en overheden (Gemeenten Amsterdam, Haarlemmermeer, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Zaanstad, provincie Noord-Holland) en het Ministerie van Economische Zaken.

Het uitvoeringsprogramma energietransitie NZKG functioneert eveneens onder aansturing van het Bestuursplatform Energietransitie. In dit Programma en de bijbehorende versnellingstafels worden projecten op basis van een dashboard gemonitord, doorlooptijden, afhankelijkheden en risico's worden in beeld gebracht.
De besluitvorming over ruimtelijke inpassing van de projecten vindt conform bestaande planologische procedures onder bevoegd gezag van Rijk, de provincie of gemeenten plaats.

Het is van belang dat de CES NZKG 2022 in goede verbinding staat met de ambities en plannen van de deelnemers van het BPF NZKG en de andere regionale processen rond de klimaatopgave, in het bijzonder de RES. Dit geldt ook voor andere regionale ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving, in het bijzonder verstedelijkingsstrategie MRA en het NOVEX-gebied NZKG, om een goede synergie te borgen.
Vergeleken met de andere clusters is het NZKG een 'vol' gebied, waarbij het belangrijk is in een vroeg stadium de opgave integraal te benaderen en draagvlak te creëren. Een gedragen CES NZKG 2022 zorgt voor een tijdige uitvoering van de noodzakelijke investeringen voor de verduurzaming van de industrie.

5. CALL FOR ACTION

5.1 INFRASTRUCTUURAGENDA NATIONAAL EN PROVINCIAAL MIEK

De benodigde energie-infrastructuurprojecten in de CES NZKG 2021 van nationaal belang zijn::

1. Een verzwaring van het elektriciteitsnet.
2. Een regional integrated backbone (RIB) voor waterstof– nu genoemd waterstofnetwerk Noordzeekanaalgebied (HyNetwork Services).

De geïnventariseerde projecten van regionaal belang zijn:

1. Een stoomnet in de haven.
2. Een lokaal lagedruk waterstofnet in de haven (H2avennet).
3. Een waterstofnet voor Zaandam (ZaannetH2).
4. Een regionale verzwaring van het elektriciteitsnet.
5. Een (rest)warmtenet van de industrie in de IJmond.

De nieuwe MIEK-projecten toegevoegd in CES22 zijn van nationaal belang:

1. MIEK Amsterdam Zuidoost: een nieuw 380/150kV-transformatiestation te realiseren tussen de stations Diemen en Breukelen
2. MIEK Kop van Noord-Holland: uitbreiding van 2 naar 4 kabels
3. MIEK-project importterminal waterstof NZKG

Nieuw project van regionaal belang is:

1. Een lokaal C02-net (verbinding OCAP en AEB)

FOTO: VINCENT BLOOTHOOFD

5.2 MIEK-PROJECTEN EN BENODIGDE ACTIE OM KNELPUNTEN OP TE LOSSEN

PROJECTBESCHRIJVING KANDIDAAT MIEK-PROJECT 380/150 KV STATION AMSTERDAM ZUIDOOST

Voor een toekomstbestendige energie-infrastructuur in de ring Amsterdam is het noodzakelijk een nieuw 380/150kV-invoedingspunt te realiseren tussen de bestaande 380/150kV-stations Diemen en Breukelen. Er kan namelijk geen additionele voeding vanuit het bestaande 380/150kV-station Diemen worden gecreëerd. Dit kan via een nieuw 380/150kV-station in de nabijheid van de bestaande 380kV-verbinding Diemen–Breukelen.

Het nieuwe 380/150kV-station wordt specifiek gerealiseerd voor de voeding van de nieuwe stations in Amsterdam Zuidoost (vooral Bijlmer-Oost). Wellicht kan een 380/150kV-station ook dienen als invoeding voor ontwikkelingen van Weesp (onder andere Bloemendalerpolder en noodzakelijk transformator-station Liander). De meest toekomstbestendige oplossing is het realiseren van een nieuw 380/150kV-station.

Het gebied Amsterdam Zuidoost is geen industrieel gebied, waardoor het project niet direct de elektrificatie van de industrie faciliteert maar wel de elektrificatie van de industrie. Een gedetailleerde netstudie laat zien dat voeding vanuit het oosten (dit project) ruimte vrijhoudt (creëert) in Westelijk Amsterdam om de elektrificatie van de industrie te faciliteren.

PROJECTBESCHRIJVING KANDIDAAT MIEK-PROJECT 380 KV NAAR NOORD-HOLLAND-NOORD

In de CES NZKG 2021 van het NZKG is aangegeven dat deze verbinding onder andere noodzakelijk is voor de verduurzaming van de industrie in het gebied. In de CES NZKG 2021 is uitgegaan van 2 circuits; nieuwe berekeningen onderbouwen de urgentie (nut en noodzaak) voor 4 circuits.

PROJECTBESCHRIJVING KANDIDAAT MIEK-PROJECT IMPORTTERMINAL WATERSTOF

Voor de ontwikkeling van een waterstofmarkt en de toekomstbestendige leveringszekerheid van waterstof in het NZKG is import van waterstof per schip naar een importterminal van cruciaal belang. De vraag naar waterstof in het NZKG is groot. Met de waterstofroute van Tata Steel en overige waterstof-toepassingen ten behoeve van verduurzaming van de luchtvaart en het havenindustriecluster in het NZKG is al in 2030 zo'n 275 kton waterstof nodig in en in 2035 is dit reeds 550 kton. De waterstofterminal heeft naar verwachting een volumecapaciteit van zo'n 200 kton nodig, maar dit is sterk afhankelijk van de ontwikkelingen in het waterstofsysteem.

In de toekomst is minder ruimte nodig in het Westelijk Havengebied voor kolen, gas en olie. Mogelijk kan de waterstofimport terminal in de vrijkomende ruimte worden ingepast. De aanvoer-infrastructuur is al beschikbaar en de waterstof-backbone komt er praktisch langs.

De drie (3) kandidaat MIEK-projecten zijn opgenomen in addendum 1.

5.3. BELEIDSKNELPUNTEN EN VRAAG AAN RIJK

- Er is een **sturend kader nodig voor de realisatie van grootschalige elektrolyse, batterijen, vraagsturing, waterstofopslag en warmte-buffering.** Dit zijn onmisbare bouwstenen van het energiesysteem om de productie van duurzame elektriciteit op het elektriciteitsnet inpasbaar te houden en zo de duurzame doelstelling te halen.

- Het **beleid rondom import van waterstof,** in het bijzonder voor het NZKG relevante LOHC's, en niet cryogene waterstof is nog niet uitgekristalliseerd. Dit werkt vertragend voor investeringen in import- en opslagfaciliteiten. De tijd dringt hier vanwege internationale concurrentie. Financiering van importfaciliteiten en de bijbehorende waardeketen kan van belang zijn. Ook de regelgeving rondom de certificering van geïmporteerde groene waterstof is een randvoorwaarde.

- **Vraag en aanbod moeten zich complementair ontwikkelen**
  Als vraag en aanbod van elektriciteit, met name aan de kust, niet met elkaar meegroeien is er een verhoogd risico op congestie of export van groene stroom. Dat vraagt om meer investeringen en dus meer resources die al schaars zijn. Industriële processen bij aanlandlocaties moeten flexibel ingericht kunnen worden om de balans tussen vraag en aanbod te kunnen behouden. Daarvoor is **stimulering van flexibiliteit nodig** door middel van (financiële) prikkels om het aanpassen van industriële processen lonend te maken. De benodigde mix aan flexibiliteitsmiddelen bestaat uit vraagsturing (DSR), power-to-heat, power-to-gas en de inzet van CCS/CCU/CDR.

- **Snelle uitbreiding wind op zee en besluitvorming VAWOZ**
  In verband met de interafhankelijkheden tussen de verschillende projecten is het van groot belang dat er snelle besluitvorming komt in het kader van VAWOZ 2031-2040. Met name de realisatie van elektrolyse en het gebruik van groene waterstof is hier (deels) van afhankelijk.

  De aanlanding van windenergie moet integraal bekeken worden met het ontwikkelpad van Tata Steel Nederland (Eindrapport Voorverkenning VAWOZ 14 juli 2022). De ruimte in het NZKG is echter schaars. Dit maakt de locatie Velsen 150kV beperkt bereikbaar. Indien de Vattenfall centrales worden afgeschakeld en afgebroken om plaats te maken voor transformatorstations, kan op station Velsen 150kV 700 MW vanuit windgebied Hollandse Kust West-zuid worden aangesloten. Een extra 2GW aanlanding Wind op Zee met evt. aansluiting op het nog te realiseren station Beverwijk-Vijfhuizen kan ingezet worden voor zowel elektrificatie van de regio als voor elektrolyse. De vraag naar waterstof is daar ruim voldoende voor.
  Er moet sturend afgestemd worden tussen de energietransitie in het NZKG en de aanlanding van wind op zee op het gebied van locaties, planning en volumes om de transitie succesvol te laten zijn. Er moet een helder systeemontwerp komen voor nieuw te ontwikkelen markten. Opschaling in nieuwe ketens zoals waterstof, groengas, warmte en CCS/CCU/CDR is alleen mogelijk met sterke sturing op deze nieuw te ontwikkelen markten. In het systeemontwerp van markten moet het publieke belang geborgd worden. Regulering moet aansluiten bij de fase van de marktontwikkeling, Nederland moet aansluiten bij de ontwikkeling van importketens. Opschaling moet dan ook mogelijk worden gemaakt.

  De kamerbrief 'Voortgang ordening en ontwikkeling waterstofmarkt' beschrijft de belangrijke stappen rondom de ordening en ontwikkeling van de markt. In de gelijktijdige kamerbrief 'Ontwikkeling transportnet voor waterstof' wordt ingegaan op de ontwikkeling van de landelijke waterstofinfrastructuur, die loopt tot in de grote industriële clusters. Omdat de ontwikkeling van de productie en de vraag naar waterstof nog onzekerheden kent, is gekozen voor een flexibele, adaptieve en gefaseerde uitrol van het net.

- **Financiering onrendabele top groene waterstof**
  Gezien het feit dat het gebruik van groene waterstof nog niet zal leiden tot een rendabele businesscase (OPEX en CAPEX) is subsidiering van de onrendabele top wenselijk.

- **Versnellen vergunningsprocedures**
  In verband met de gewenste korte doorlooptijd roept het cluster NZKG het Rijk op te kijken naar (het ondersteunen van) versnelling van ruimtelijke inpassing en het parallel laten lopen van vergunningprocedures en het snel behandelen van beroep- en bezwaarprocedures. Daarnaast roept het cluster het Rijk op om snel de noodzakelijke milieu- en veiligheidscontouren voor nieuwe technieken vast te stellen.

- **Er moet een Europees plan voor afstemming van nationale energiemixen en bijbehorende hoofdinfrastructuur komen**
  Inpassing van duurzame energie kan alleen optimaal indien samenwerking met buurlanden wordt geïntensiveerd. Zowel voor elektriciteit als waterstof zal het marktuitwisselvermogen de komende jaren toenemen.

- **Aanpassing van het arbeidsaanbod via scholing kost tijd**
  Om deze aanpassing tijdig te realiseren moet er geanticipeerd kunnen worden op de arbeidsvraag die de komende jaren ontstaat. Er is echter nog veel onduidelijk met betrekking tot inhoud en timing van het klimaatbeleid. Om de klimaatdoelen voor 2030 te kunnen halen, is daarover snel meer duidelijkheid nodig. Gericht beleid is nodig om het arbeidsaanbod te laten aansluiten op de vraag. Werkgevers moeten hun arbeidsvraag inzichtelijk maken, onderwijsinstellingen moeten de benodigde opleidingen aanbieden, werkzoekenden moeten de benodigde kwalificaties verzamelen en overheidsinstanties zoals het UWV moeten het matchen van vraag en aanbod faciliteren. Daarbij is een sturende en coördinerende rol van de overheid noodzakelijk.

FOTO: ERIK BAALBERGEN

ADDENDA

ADDENDUM 1: DE NIEUW VOORGENOMEN MIEK-PROJECTEN

NETVERZWARING 380KV-NET NOORD-HOLLAND-NOORD (4 CIRCUITS)

MIEK PROJECT: NIEUW 380/150KV-INVOEDINGSPUNT TE REALISEREN T USSEN DE STATIONS DIEMEN EN BREUKELEN

ANNEX 1: LOCATIE VAN HET STATION

ANNEX 2: PROJECTEN DIE IN STATION IN WEESP FACILITEERT:

MIEK PROJECT IMPORT TERMINAL WATERSTOF NZKG

FOTO: ANNOESJKA BROHM

ADDENDUM 1: DE NIEUW VOORGENOMEN MIEK-PROJECTEN

NETVERZWARING 380KV-NET NOORD-HOLLAND-NOORD (4 CIRCUITS)

Categorie	Vraag	Omschrijving
Wat	Project-omschrijving	**Netverzwaring 380kV-net Noord-Holland-Noord (4 circuits)** In de CES NZKG 2021van het NZKGis aangegeven dat deze verbinding ondermeer noodzakelijk is voor de verduurzaming van de industrie in het NZKG. In de CES NZKG 2021 is uitgegaan van 2 circuits, nieuwe berekeningen onderbouwen urgentie voor 4 circuits.
Waar	Locatie	De nieuwe verbinding zal aansluiten op de bestaande 380kV verbinding tussen Beverwijk en Diemen, en naar de Kop van Noord-Holland gaan (waarschijnlijk Middenmeer of Den Helder). Het exacte zoekgebied wordt nog bepaald. Zie ook verkenning ten behoeve van nut en noodzaak voor een 380kV-verbinding richting de Kop van Noord-Holland (4 mei 2022).
Wie	Projectpartners en cluster	Ministerie EZK en BZK (samen bevoegd gezag), TenneT, provincie Noord-Holland, gemeenten, stakeholders.
Urgentie	Investeringsbesluit	TENNET zal/heeft een investeringsbesluit genomen. Nog te bevestigen door TenneT
	Operationeel/ beschrijving van urgentie	De netuitbreiding richting de Kop van Noord-Holland is (als dubbelcircuit) al opgenomen in het MIEK. De noodzaak voor netversterking naar de Kop van NH komt allereerst voort uit knelpunten in het 150kV-net in NHN. Deze hoogspanningsverbinding richting de Kop van Noord-Holland zou ook gebruikt kunnen worden om aan de hogere vraag naar elektriciteit in het NZKG en Tata Steel te kunnen voldoen. Daarnaast is de netuitbreiding nodig om groene waterstof te kunnen produceren in de Kop van Noord-Holland, onder andere ten behoeve van de vraag naar waterstof van Tata Steel. Ook is de verwachte aanlanding Wind op Zee in de Kop van Noord-Holland afhankelijk van de nieuwe 380kV verbinding. Om deze kansen (wind en H2) zo goed mogelijk te kunnen benutten is het alternatief met 4 circuits voorgesteld. De netverzwaring biedt dus indirect kansen om de industrie in NZKG verder te verduurzamen. In de verkenning voor een 380kV-verbinding richting de Kop van Noord-Holland (4 mei 2022) worden nut en noodzaak voor een 380 kV-verbinding richting de Kop van Noord-Holland verder beschreven. Hierin wordt rekening gehouden met andere ontwikkelingen in Noord-Holland Noord. Diverse ontwikkelingen maken dit project urgent. De beschreven ontwikkelingen gaan snel en worden continue bijgewerkt met nieuwe rapportages en bronnen. In de bovengenoemde verkenning is informatie opgenomen die beschikbaar was tot ca. medio februari 2022. In het kader van de CES NZKG 2022 is in augustus 2022 de verwachte vraag naar elektriciteit en waterstof van Tata Steel (TSN) geïnventariseerd. **Deze vraag neemt toe (t.o.v van januari 2022) – zie Annex.** **Dit maakt de nut en noodzaak voor een 380kV-verbinding richting naar de Kop van Noord-Holland zoals die in opdracht van EZK en Provincie Noord-Holland in kaart is gebracht (4 mei 2022) groter.**
Duiding Nationaal belang	Knelpunten	Gezien de opgave van een zorgvuldige ruimtelijke inpassing (natuur, landschap, andere ontwikkelingen in het gebied), als ook draagvlak in de omgeving en aandacht voor milieuruimte (gezondheid) is het complex om de benodigde ruimte voor het tracé en de stations te vinden. Ook andere factoren zoals draagvlak, financiering en de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden tussen betrokken partijen, spelen een grote rol. Dit zorgt ervoor dat een meer samenhangende strategie nodig is waar alle partijen, ook buiten het NZKG, zich in kunnen vinden. Immers de energie-infrastructuur is niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen. Lange doorlooptijden (noodzakelijke) planologische procedures. Beperkte uitvoeringscapaciteit bij de netbeheerders en de gemeenten. Specifiek knelpunt voor deze verbinding zijn de UNESCO werelderfgoederen Stelling van Amsterdam en Beemster.
	Risico's en afhankelijkheden	Besluit over aanlanding wind op zee (WoZ) in Den Helder wordt separaat genomen.
	Mogelijke alternatieven	Indien de energie van de Noordzeewindparken aanlandt als waterstof moeten nut en noodzaak herijkt worden. Mogelijk volstaat dan een 2 circuit. Waterstofproductie in Den Helder geeft juist extra noodzaak tot deze verzwaring.
Hoeveel	Capaciteit	4 circuits 380 kV verbinding met nieuwe transformatorstations of uitbreiding van bestaande transformatorstations.
	Verwachte Investering	Nog niet bekend
Nut en Noodzaak	Technische: Welke projecten worden hiermee gefaciliteerd	Verduurzaming van de industrie NZKG (Zie CES NZKG 2022, o.a. waterstofroute TATA), Aanlanding Wind op Zee Den Helder, Datacenter ontwikkeling, Waterstofeconomie Noord-Zeekanaalgebied en Den Helder, Ontwikkeling zonne-atollen IJsselmeer.
	Brede Welvaart: Welke strategische voordelen worden hiermee gefaciliteerd	Economische versterking NZKG en Noord-Holland Noord. Verduurzaming zal leefbaarheid verbeteren, energienetwerken faciliteren de energietransitie.
	Verwachte systeemeffecten	zie verkenning
	Emissiereductie	zie verkenning. Omdat de netverzwaring meerdere ontwikkelingen mogelijk maakt, is de emissiereductie niet te kwantificeren. Zie 'welke technische projecten worden hiermee gefaciliteerd'.

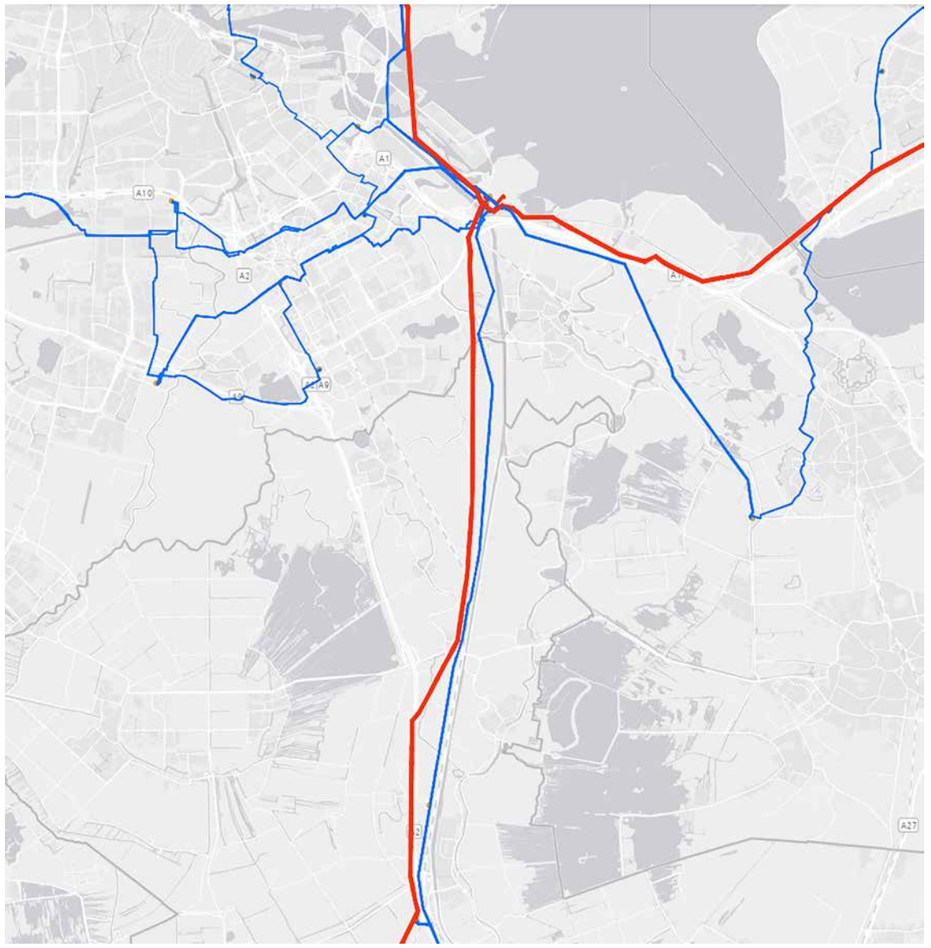
MIEK PROJECT: NIEUW 380/150KV-INVOEDINGSPUNT TE REALISEREN TUSSEN DE STATIONS DIEMEN EN BREUKELEN

Categorie	Vraag	Omschrijving
Wat	Project-omschrijving	Voor een toekomstbestendige energie-infrastructuur in de regio Amsterdam is het noodzakelijk een nieuw 380/150kV-invoedingspunt te realiseren tussen de stations Diemen en Breukelen. Er kan namelijk geen voeding vanuit het bestaande 380/150kV-station Diemen worden gerealiseerd (het bestaande 380/150kV-station is vol. Dit kan door middel van realisatie van een 380/150kV-station in de nabijheid van de 380kV-verbinding Diemen – Abcoude, tussen de stations Diemen en Breukelen. Het nieuwe 380/150kV-station wordt gerealiseerd specifiek tbv voeding van de nieuwe stations in Amsterdam Zuidoost (meer specifiek Bijlmer Oost). Wellicht kan een 380/150kV-station ook dienen als invoeding voor ontwikkelingen van Weesp (o.a. Bloemendalerpolder en noodzakelijk transformatorstation Liander). De meest toekomst-bestendige oplossing is het realiseren van een 380/150kV-station. Het gebied Amsterdam Zuidoost is geen industrieel gebied. Dit project faciliteert dus niet direct de elektrificatie van de industrie. **Indirect faciliteert dit project echter wel de elektrificatie van de industrie. Een gedetailleerde netstudie laat zien dat voeding vanuit het oosten (dit project) ruimte vrijhoudt in westelijk Amsterdam om de elektrificatie van de industrie te faciliteren.** Bovenstaande project is grondig doorgerekend vanuit Amsterdams perspectief, maar moet nogmaals vanuit landelijke systeemperspectief doorgerekend worden. Vanwege het verwachtte systeembelang is opname in het MIEK en als 'no-regret maatregelen' voor de Taskforce Elektriciteit (Amsterdam) wenselijk om eventuele belemmeringen en knel-punten bij de realisatie tijdig weg te nemen
Waar	Locatie	Zie annex 1:
Wie	Projectpartners en cluster	TenneT en Liander zijn verantwoordelijk voor elektriciteit infrastructuur. De Overheid (o.a. provincie, gemeente) ondersteunt de verzwaring van het elektriciteits-net door middel van de Taskforce Elektriciteit. Om daadwerkelijk tot uitvoering te komen, is gebleken dat het belangrijk is belemmeringen in het planproces weg te nemen en zo te voorkomen dat projecten vertragen. Belemmeringen ontstaan vaak doordat meerdere trajecten en/of opgaven bij elkaar komen en nadere afstemming nodig is. De toegevoegde waarde van de overheid wordt gezien in: • Ruimtelijke reserveringen; meer duidelijkheid over waar wel/niet energie-infrastructuur kan komen, zowel bovengronds als ondergronds. En het inbedden van voldoende ruimte voor nutsinfrastructuur in ruimtelijke plannen. • Overzicht van beleidsprojecten die impact hebben op de netinfrastructuur: beleid op natuur/landschap/cultuurhistorie en dergelijke kan energie-infrastructuur beïnvloeden. • Het inzetten van juridisch planologische instrumenten, inzetten van procedures die bijdragen aan versnelling. • Het ontwerpen van een hybride energiesysteem van de toekomst: er is regie nodig op het verkrijgen van juiste energiemix, het koppelen van energiedragers en het maken van een integrale afweging van opgaven. • Meer eenduidigheid creëren in het aankoopbeleid voor grond ten behoeve van energie-infrastructuur tussen publieke organisaties. • Onderzoek naar verbetering regelgeving kabels & leidingen.

Categorie	Vraag	Omschrijving
Urgentie	Investeringsbesluit	**Dit project is al opgenomen in de concept IP van TenneT voor realisatie na 2031.** **De wens is om dit versnellen. Van dit project is namelijk de woningbouwontwikkeling en verduurzaming van een groot deel van Amsterdam afhankelijk.**
	Operationeel/ beschrijving van urgentie	Het realiseren van nieuwe onderstations kent een lange doorlooptijd (5-7 jaar). Daarom is het noodzakelijk om te starten met de voorbereidingen van netuitbreiding lang voordat dat daadwerkelijke vraag vanuit Amsterdam Zuid-Oost er is (zie Annex 2)
Duiding Nationaal belang	Knelpunten	Gezien de opgave van een zorgvuldige ruimtelijke inpassing (natuur, landschap, andere ontwikkelingen in het gebied), als ook draagvlak in de omgeving en aandacht voor milieuruimte (gezondheid) is het complex om de benodigde ruimte voor dit station te vinden en aan te leggen. Ook andere factoren zoals financiering en de verdeling van rollen en verantwoordelijk-heden tussen betrokken partijen gaan een steeds grotere rol spelen. Dit zorgt ervoor dat een meer samenhangende strategie nodig is waar alle partijen, ook buiten het NZKG, zich in kunnen vinden. Immers de energie-infrastructuur is niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen. Lange doorlooptijden (noodzakelijke) planologische procedures. Beperkte uitvoeringscapaciteit.
	Risico's en afhankelijkheden	Hieronder bij nut en noodzaak wordt aangeven welke projecten afhankelijk zijn van dit station. Het risico is dat de warmtetransitie in de stad Amsterdam en de elektrificatie van de mobiliteit vertraging oplopen.
	Mogelijke alternatieven	De te realiseren infrastructuur wordt als een 'voorwaardelijke' maatregel gezien. Onder verschillende scenario's zijn er eigenlijk geen goede alternatieven voor de verzwaring van het net op de knelpunten. Er is in Amsterdam Zuid-Oost weinig grootschalige flex-capaciteit (bijvoorbeeld elektrolyser) beschikbaar. Wel is er decentrale flex-capaciteit beschikbaar (laadpalen Electrische Voertuigen (EV)). Benutting van decentrale flex capaciteit zou nader onder-zocht kunnen worden.
Hoeveel	Capaciteit	Het nieuwe 380kV-station krijgt uiteindelijk 4 circuits met ieder een transportcapaciteit van 2635 MVA. De capaciteit van de koppeling naar het 150kV-station is maximaal 2000 MW
	Verwachte Investering	Ordegrootte 250 miljoen euro

Categorie	Vraag	Omschrijving
Nut en Noodzaak	Technische: Welke projecten worden hiermee gefaciliteerd	<u>Warmtetransitie:</u> Verduurzaming van bestaande bouw (226 MW), horeca koken (113 MW) en hulpwarmte-centrales (19 MW). <u>Mobiliteit:</u> EV auto's & EV bestelbusjes (262 MW), OV bus (56 MW), spoor (45 MW) en water (27 MW). <u>Wind-op-Zee aanlanding:</u> Technisch gezien zou het zelfs mogelijk zijn een zou het mogelijk zijn elektriciteit van WoZ te laten aanlanden op het station in Weesp (bron: voorverkenning VAWOZ 2030-2040). (Het nadeel is dat dit een lang tracé over land is). <u>Programma Energie Hoofdstructuur (PEH)</u> Vanuit PEH wordt de 'potentiele ruimteclaim t.b.v. PEH' onderzocht 'binnen de hekken van het station Diemen'. Mogelijk wordt dit ook gefaciliteerd.
	Brede Welvaart: Welke strategische voordelen worden hiermee gefaciliteerd	De investering in de elektriciteitsinfrastructuur draagt bij aan de verduurzaming en versterking van het bedrijfsleven in de regio De verduurzaming van het bedrijfsleven zal de leefbaarheid in de regio verbeteren. Versteviging van positie NZKG en Schiphol als brandstofhub (met brandstof overslag). Elektriciteit-infrastructuur is ook belangrijk voor het versterken van het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven (bijvoorbeeld datacenters).
	Verwachte systeemeffecten	Systeemwaarde • Balancering duurzame/CO_2-arme energieproductie en energievraag • Vrijhouden van capaciteit voor de industrie om te verduurzamen • Verzwaring van het elektriciteitsnet maakt decentraal opgewekte duurzame energie (vanuit de RES-en) beter inpasbaar. • Mogelijke integratie offshore wind
	Emissiereductie	Faciliteert CO_2-reductie in 2050 (358 MW warmtetransitie en 390 MW elektrische mobiliteit) mits de toegenomen elektriciteitsvraag door groene stroom wordt ingevuld.

ANNEX 1: LOCATIE VAN HET STATION

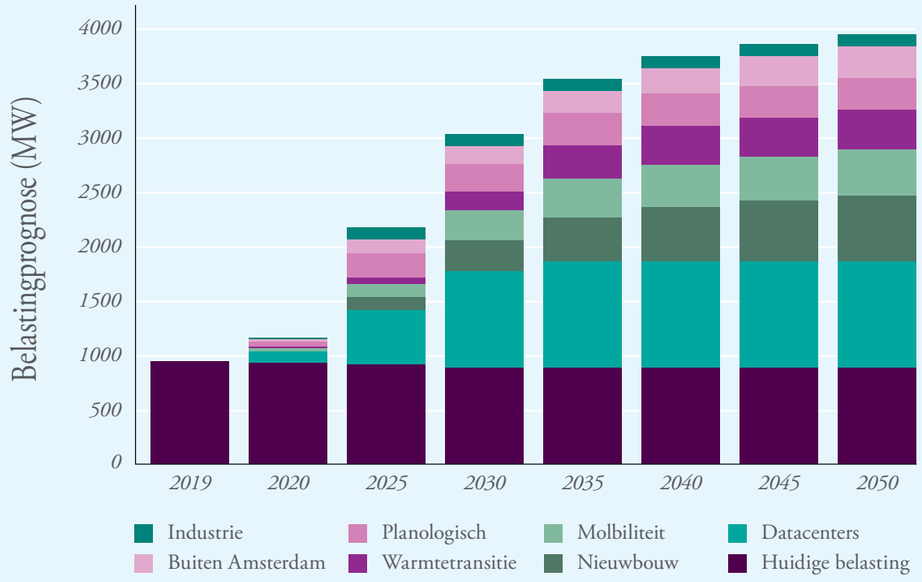


ANNEX 2: PROJECTEN DIE IN STATION IN WEESP FACILITEERT:

Hieronder is het vraagscenario voor elektriciteit in Amsterdam zuid-oost toegelicht. De bron van deze data is de gedetailleerde netstudie van Liander en de Gemeente Amsterdam van februari 2021. Dit vraagscenario is ter illustratie en laat zien waar de knelpunten in het elektriciteitsnet zitten in Amsterdam zuid-oost. De in de grafiek genoemde sectoren maakten geen deel uit van de bedrijven die geinterviewd zijn voor de CES NZKG 2022.

Belangrijkste conclusies "Hoog" scenario

- **Datacenters**: zowel de bekende plannen (404 MW) van datacenters als de nog onbekende (415 MW) klanten (de scenario's) hebben de grootste impact.
- **Nieuwbouw**: woningbouw (339 MW) heeft een groter aandeel dan niet wonen (251 MW).
- **Mobiliteit**: mobiliteit weg (EV auto's & EV bestelbusjes) heeft de grootste impact (262 MW), daarna OV bus (56 MW), spoor (45 MW) en water (27 MW).
- **Warmtetransitie**: de verduurzaming van bestaande bouw heeft de meeste impact (226 MW), daarna horeca koken (113 MW) en hulpwarmtecentrales (19 MW).



Bron: gedetailleerde netstudie Liander en Gemeente Amsterdam (februari 2021)

MIEK PROJECT IMPORT TERMINAL WATERSTOF NZKG

Categorie	Vraag	Omschrijving
Wat	Project-omschrijving	Voor de ontwikkeling van een waterstofmarkt en de toekomstbestendige leverings-zekerheid van waterstof in het NZKG is import van waterstof per schip van cruciaal belang. De vraag naar waterstof in het NZKG is groot. Met de waterstofroute van Tata Steel en overige waterstoftoepassingen tbv verduurzaming van de luchtvaart en het haven-industriecluster in het NZKG is al in 2030 zo'n 230 kton waterstof nodig in en in 2035 is dit reeds 550 kton. Daar komt de aanvullende vraag naar waterstof in het Europese (mn Duitse) achterland nog bij. Doormiddel van 1) elektrolyse in het gebied (+/-150 kt/jaar), 2) aanbod via de nationale waterstofbackbone en 3) import via schip zal aan de vraag voldaan moeten worden. Daarnaast zal ook overslag van groene waterstof tbv verduurzaming van andere delen van Nederland mogelijk een belangrijke rol gaan spelen. Hoe de verhouding tussen de verschillende aanbodopties precies is, valt nu nog niet te zeggen. Dat alle opties in het NZKG ontwikkeld dienen te worden, is evident. Port of Amsterdam is nu al een van de grootste brandstoffen importhavens ter wereld en onderzoekt de mogelijkheden van grootschalige import en doorvoer van groene waterstof. Hiervoor kan een groot deel van de bestaande infrastructuur gebruikt worden. Het NZKG is een dichtbevolkt gebied en de Port of Amsterdam onderzoekt dan ook bewust niet-toxische waterstofdragers, zoals LOHCs, cryogene waterstof en groene methanol. Met deze waterstofdragers zijn tevens maximale synergie effecten te realiseren met de huidige brandstoffen infrastructuur die al in het havengebied vergaand aanwezig is. Vanwege het verwachtte systeembelang van de waterstofhub NZKG voor de regio als ook het achterland en de grote regionale waterstofvraag van Tata Steel en de daarmee gepaarde CO_2-reductie, is opname in het MIEK wenselijk. Hiermee kunnen eventuele belemmeringen en knelpunten bij de realisatie tijdig weggenomen worden.
Waar	Locatie	De waterstofterminal komt in het NZKG komen en krijgt een directe aansluiting op het nationale en regionale waterstofnetwerk. Voor de hand ligt de bestaande opslag en transport-infrastructuur in de Port of Amsterdam (Westpoort) hier zoveel mogelijk voor te (her)gebruiken. Eventueel kan ook gekeken worden naar het Tata Steel Nederland terrein of in de nabijheid daarvan (Energiehaven). Hierover zijn nog geen besluiten genomen. Nadere studie loopt.
Wie	Projectpartners en cluster	Belangrijkste projectpartners zijn de Port of Amsterdam, op- en overslagbedrijven EVOS en Zenith Energy en Tata Steel en Schiphol) als belangrijkste (toekomstige) afnemers van de waterstof. Daarnaast werken Port of Amsterdam en EVOS samen met Duisport en Duitse partners en afnemers in die regio aan de ontwikkeling van een LOHC importketen.

Categorie	Vraag	Omschrijving
Urgentie	Investeringsbesluit	Dit project staat aan de start van de feed fase. Investeringsbesluit zal naar verwachting 2026 worden genomen. Om zoveel mogelijk aanbod van waterstof al in 2029 (start DRI-installatie) beschikbaar te hebben moet de terminal dan operationeel zijn. Om dit mogelijk te maken is een investeringsbeslissing nodig in 2026. De wens is dan ook het project te versnellen. Hierbij is opname in het MIEK zeer behulpzaam.
	Operationeel/ beschrijving van urgentie	Het realiseren van een waterstofterminal kent een lange doorlooptijd en er zijn nog veel onzekerheden over de verschillende niet-toxische dragers en over bijbehorende milieu en veiligheidscontouren. Daarom is het noodzakelijk om te starten met de voorbereidingen van de terminals lang voordat dat daadwerkelijke vraag vanuit Tata Steel en de rest van het NZKG er is (zie Annex x). En lang voordat het aanbod van overzee specifiek in beeld is.
Duiding Nationaal belang	Knelpunten	De ontwikkeling van verschillende waterstofdragers en cryogene waterstof, zowel op technisch gebied als ook de ontwikkeling van de verschillende business cases, is op dit moment in volle gang. Daarmee is de keuze voor specifieke dragers nog niet evident. Snelle verdere verduidelijking van deze keuzes is cruciaal voor het nemen van relevante besluiten. Gezien de beperkte fysieke ruimte (boven- en ondergronds) als ook milieuruimte is het uitdagend om de benodigde ruimte in het fysieke domein te vinden om waterstofinfra-structuur aan te leggen (of uit te breiden). Ook is nog veel onduidelijk over milieu en veiligheidscontouren, financiering en de verdeling van rollen en verantwoordelijkheden tussen betrokken (internationale) partijen gaan een steeds grotere rol spelen. Dit zorgt ervoor dat een meer samenhangende strategie nodig is waar alle partijen, ook buiten het NZKG, zich in kunnen vinden. Immers de energie-infrastructuur is niet gebonden aan geografische en bestuurlijke grenzen. Lange doorlooptijden (noodzakelijke) planologische procedures. Om de terminal tijdig operationeel te hebben is het nodig vroegtijdig te starten.
	Risico's en afhankelijkheden	De ontwikkeling van een grootschalige importterminal hangt nauw samen met de tijdige beschikbaarheid van waterstoftransportinfrastructuur. Dit geldt voor de aantakking van lokale afnemers (regionale waterstofbackbone en lokale distributienetten) als ook voor de verbinding van de terminal met het nationale waterstofnet.
Hoeveel	Capaciteit	Ordegrootte: 200 kton per jaar
	Verwachte investering	Dit wordt duidelijk in de Feed fase. Hierover moeten door POA nog nadere besluiten worden genomen.

Categorie	Vraag	Omschrijving
Nut en Noodzaak	Technische: Welke projecten worden hiermee gefaciliteerd	Groen staal en circulaire industrie (o.a. DRI route Tata Steel; industriële afnemers waterstof NZKG; afnemers in achterland) Schone brandstoffen voor lucht- en scheepsvaart (o.a. productie van synthetische kerosine, brandstof voor nieuwe voortstuwingstechnologie etc.) Zwaar wegtransport op waterstof
	Brede Welvaart: Welke strategische voordelen worden hiermee gefacili-teerd	Met waterstofinfrastructuur (inclusief importterminals) wordt de ontwikkeling van de waterstofmarkt in het NZKG gefaciliteerd. Hiermee kan bestaande industrie verduurzamen en nieuwe duurzame industrie zich vestigen. Ook faciliteert het de verduurzaming van de brandstoffen haven Amsterdam en levert het een bijdrage aan de verduurzaming van de luchtvaart op Schiphol. Met bijbehorende positieve effecten voor werkgelegenheid, milieu, gezondheid en leefomgeving.
	Verwachtte systeemeffecten	Een waterstofinstructuur (inclusief importterminals) ondersteunt de netbalancering en de inpassing van variabele duurzame energiebronnen (zoals zon-PV en wind) in het elektriciteitsnet.
	Emissiereductie	De huidige EU-benchmark voor waterstofproductie is 8,85 kg CO_2/kg H2. Indien groene waterstof wordt gebruikt in plaats van grijze waterstof, kan dit gezien worden als emissiereductie (zie handreiking berekening CO_2-effecten CES NZKG juli 2022). De partijen in het NZKG hebben grotendeels behoefte aan groene waterstof. 200 kton groene waterstof import geeft een emissiereductie van 1.77 Mton CO_2 per jaar.

De volgende tabel geeft de energievraag en -aanbod van TSN voor de relevante energiedragers van de Cluster Energie Strategie NZKG weer, zoals geïnventariseerd in januari 2022 en augustus 2022.

Tabel 1: Verwachte energievraag en CO_2/warmte-aanbod TSN (peildatum januari 2022)

TSN	2019-2025	DRI-technologie 2030	DRI-technologie 2035 en verder
	Huidige situatie	Opgave addendum CES januari 2022	Opgave addendum CES januari 2022
	3 TWh	6-7 TWh	8 TWh
Elektriciteit (direct)		Niet meegenomen	Niet meegenomen
Elektriciteit (indirect)	3 TWh	4-15 TWh	8 TWh
Aardgas		100-150 kton	400 kton
CO_2-afvang		Max. 1-2 Mton	Max. 1-2 Mton
Restwarmte		Wordt nog onderzocht: 5-15 MW beschikbaar	

Ten opzichte van januari 2022 onderzoekt Tata Steel aanvullende mogelijkheden om waterstof in het NZGK te produceren, bijvoorbeeld bij Tata Steel. Daarom is de verwachte (indirecte) elektriciteitsvraag toegenomen. Dit resulteert in het volgende actuele vraagscenario.

Tabel 2: Verwachte energievraag en CO_2/warmteaanbod TSN (peildatum augustus 2022)

TSN	2019-2025	DRI-technologie 2030	DRI-technologie 2035 en verder
	Huidige situatie	Opgave voor CES NZKG 2022	Opgave voor CES NZKG 2022
	3 TWh	6,5 TWh	8,5 TWh
Elektriciteit (direct)	0 TWh	3,5 TWh	3,5-7,5 TWh
Elektriciteit (indirect)	3 TWh	8-14 TWh	8-17 TWh
Aardgas		150-200 kton	400 kton
CO_2-afvang		Max. 1-2 Mton	Max. 0,5-2 Mton
Restwarmte		Wordt nog onderzocht: 5-15 MW beschikbaar	

Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10873
Extern Zaak ID	1891544
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	31 oktober 2022
Agendapunt	13.a
Titel	Financiën: Auditopvolging peildatum 1 september 2022 (C-agenda alle commissies)
Organisatieonderdeel	AD/CC

Bijlagen
GS notitie Auditopvolging peildatum 1 september 2022
Auditopvolgingslijst bestuurlijke aanbevelingen peildatum 1 september 2022
Brief aan PS over auditopvolging peildatum september 2022.pdf

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Overdracht vanuit GS	10 oktober 2022
Ruimte Wonen en Klimaat	24 oktober 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	24 oktober 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	**31 oktober 2022**
Economie Financiën en Bestuur	31 oktober 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	31 oktober 2022

Toelichting

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

Provincie Noord-Holland

Kenmerk: 1891544/1891577

Uw contactpersoon
J.M. Bierhuizen
AD/CC

Telefoonnummer +31631690638
bierhuizenj@noord-holland.nl

Betreft: Auditopvolging per 1 september 2022

Memo

Inleiding

De auditopvolgingslijst is een instrument om de opvolging van aanbevelingen systematisch en periodiek te monitoren en eventuele risico's binnen de organisatie onder de aandacht te brengen. Hierbij geeft de auditopvolgingslijst inzicht in de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen uit onderzoeken van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant, de provinciearchivaris en van de concerncontroller van de provincie Noord-Holland.

Aan de hand van de auditopvolgingslijst rapporteert de concerncontroller per halfjaar (in maart en september) aan Gedeputeerde Staten over de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen. Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten per bijgaande brief over deze voortgang.

De opvolging betreft de mate waarin de maatregelen zijn uitgevoerd die de opdrachtgevers hebben toegezegd naar aanleiding van de aanbevelingen uit de onderzoeken. De opdrachtgevers van de maatregelen zijn werkzaam bij één van de directies van de provincie Noord-Holland. Of en de mate waarin de maatregelen het gewenste effect hebben, is geen onderdeel van de auditopvolging.

De externe accountant en provinciearchivaris richten zich wel op de effectiviteit van de genomen maatregelen als onderdeel van hun reguliere controle, respectievelijk inspectie. De Randstedelijke Rekenkamer voert voor een deel van haar onderzoeken opvolgingsonderzoeken uit om te bepalen of de maatregelen effect hebben gehad. Ook de concerncontroller doet dit.

De auditopvolging is tot stand gekomen op basis van de ontvangen input van de opdrachtgevers en de medewerkers verantwoordelijk voor het treffen van adequate beheersmaatregelen.

Voorliggende notitie geeft een samenvatting van de auditopvolging tot 1 september 2022. Hieronder geven wij een analyse van de stand van zaken.

Evenals bij de auditopvolgingsrapportage peildatum maart 2022 is er een bijlage bij de auditopvolgingsnotitie gevoegd. Dit betreft een rapportage van de OD NZKG waarin zij rapporteert over aan haar gerichte aanbevelingen in het rapport ‘stof tot nadenken’ van de Randstedelijke Rekenkamer. Over de in dit rapport aan GS gerichte aanbevelingen rapporteren wij in de auditopvolgingslijst.

De volgende tabel bevat de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen per 1 september 2022 afgezet tegen de voortgang per 1 maart 2022.

	Totaal	Reken kamer	Accountant	Concern control	Provincie archivaris
Openstaand per 1 maart 2022	25	11	13	1	0
Nieuwe aanbevelingen	9	0	9	0	0
Totaal aanbevelingen waarover dit memo rapporteert	**34**	**11**	**22**	**1**	**0**
Afgeronde aanbevelingen	*4*	*2*	*2*	*0*	*0*
Vervallen aanbevelingen	*4*	*0*	*4*	*0*	*0*
Totaal afgerond/ vervallen	**8**	**2**	**6**	**0**	**0**
Openstaande aanbevelingen per 1 september 2022	**26**	**9**	**16**	**1**	**0**

Tabel 1: Verloop aanbevelingen auditopvolging in de periode van 1 maart 2022 tot 1 september 2022

Analyse

In de afgelopen periode zijn 4 aanbevelingen afgerond en 4 komen te vervallen. In het geval van de aanbevelingen van de externe accountant betreft het aanbevelingen die één of meerdere keren zijn herhaald. Deze aanbevelingen krijgen de komende periode extra aandacht. Het vervolg van deze analyse gaat in op de opvolging van de aanbevelingen ten aanzien van de interne bedrijfsvoering, het provinciaal beleid en aspecten inzake beheer en onderhoud.

Hierbij gaan wij uit van de status die de verantwoordelijken voor het treffen van de maatregelen hebben opgegeven. De status van de opvolging van sommige aanbevelingen verdient door interpretatieverschillen in enkele gevallen enige nuancering. Dit hebben wij dan als zodanig aangegeven.

Oude en doorgeschoven aanbevelingen

Op uw verzoek informeren wij u apart over de punten waarvan de planning niet is gehaald en één of meerdere keren zijn doorgeschoven.

De afgelopen periode is de deadline van één aanbeveling uitgesteld naar een later moment.

Er bestaan verschillen in de oplostijd van aanbevelingen. Dit heeft te maken met het verschil in aard en complexiteit van de vraagstukken. Tot slot worden in voorkomende gevallen om moverende redenen prioriteiten verlegd.

In de auditopvolgingslijst is de status inzichtelijk gemaakt en gemarkeerd welke deadline is doorgeschoven.

Kabinet

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen
De Randstedelijke Rekenkamer beval PS in haar rapport van 14 december 2015 aan om met uw college af te spreken een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te ontwikkelen en om deze visie vast te leggen in beleid en de risicogerichte benadering hierin mee te nemen.

Op 16 juni 2022 is het gemeenschappelijk toezichtskader vastgesteld in uw college, waarmee dit punt als afgerond kan worden beschouwd

Bedrijfsvoering

Procesbeschrijvingen
Uw externe accountant heeft in de afgelopen jaren aanbevelingen gedaan ten aanzien van (de kwaliteit van) procesbeschrijvingen. Het gaat er hierbij onder meer om dat dergelijke beschrijvingen worden gebaseerd op risicoanalyses. Kwaliteitsafspraken zijn geïmplementeerd die borgen dat risicoanalyses en interne beheersing op het vlak van rechtmatigheid en getrouwheid standaard onderdeel uitmaken van deze beschrijvingen. Nog niet alle procesbeschrijvingen zijn gereed. De meest relevante procesbeschrijvingen zijn goeddeels afgerond en zijn getoetst door de accountant. In volgorde van belangrijkheid worden de overige processen in een meerjarenplanning uiterlijk 2024 uitgewerkt en vastgelegd.

Risicomanagement
Het thema risicomanagement komt aan bod in een aantal onderzoeken uit de auditopvolging.

De aanbevelingen om risicomanagement te verbeteren door onder meer procesbeschrijvingen te baseren op risicoanalyses en door de belangrijkste beheersmaatregelen te beschrijven die de risico's afdekken zijn opgevolgd. Binnen het project 'processen centraal' zijn kwaliteitsafspraken gemaakt die borgen dat alle relevante procesbeschrijvingen hieraan voldoen.

De verkenning naar de systeemtechnische ondersteuning van risicomanagement door middel van GRC en ISMS[1] software is afgerond. De aanbesteding loopt, waarna de implementatie staat gepland voor najaar 2022.

De frauderisico-analyse is besproken op directieniveau, vervolgstappen voor de borging binnen de processen worden gezet.

Risico's zijn een vast onderdeel op de agenda van de periodieke voortgangsgesprekken in de organisatie, waarmee de risicobewustwording wordt vergroot.

[1] GRC: Governance Risk Compliance; ISMS: Information Security Management Software

Rechtmatigheidsverantwoording
De Tweede kamer heeft ingestemd met de invoering van de rechtmatigheidsverantwoording, de Eerste Kamer dient hiermee nog in te stemmen. Het ministerie heeft aangegeven dat de invoering met een jaar is uitgesteld naar boekjaar 2023.

Beleid

Stof tot nadenken
In maart 2021 heeft de Randstedelijke Rekenkamer het rapport ‘stof tot nadenken’ uitgebracht. Hierin zijn aanbevelingen opgenomen over de rol van provincie Noord-Holland bij de uitvoering van VTH taken; de informatievoorziening aan PS en het herstel van vertrouwen naar de omgeving. Bijna alle acties zijn opgestart, afgerond of geborgd middels het programma Tata Steel 2020 – 2050. Op 24 mei 2022 heeft de OD NZKG namens de provincie ambtshalve het volledige onderdeel geuremissie van de revisievergunning van Tata Steel geactualiseerd en aangescherpt. Dit besluit staat nog open voor beroep.

Naast aanbevelingen gericht aan GS, waarover in de auditopvolgingslijst wordt gerapporteerd, bevat het rapport ‘stof tot nadenken’ aanbevelingen die zijn gericht aan de OD NZKG. OD NZKG heeft uw college in maart 2022 gerapporteerd over de voortgang van deze aanbevelingen.

Bron van bescherming
In september 2021 heeft de Randstedelijke Rekenkamer in het rapport 'bron van bescherming’ een aantal aanbevelingen gedaan. De aanbeveling om de bekendheid van de provinciale regelgeving voor beschermingsgebieden te vergroten is opgevolgd.

De aanbevelingen op het vlak van beschermingsmaatregelen, de samenwerking en communicatie hierin met de omgeving en de bewaking van de voortgang van de maatregelen zijn in onderlinge samenhang overgenomen als onderdeel van de in het Ontwerp Regionaal Waterprogramma Noord-Holland opgenomen evaluatie en de actualisatie van de gebiedsdossiers drinkwater en bijbehorende uitvoeringsprogramma’s, waar verdere monitoring van deze onderwerpen wordt ondergebracht.

Evaluatie en actualisatie vindt plaats in 2023 – 2024 in plaats van 2022 - 2023. Achtergrond hiervan is dat de evaluatie en actualisatie dan aansluit op de midterm review Kaderrichtlijn Water (KRW) die in die periode wordt uitgevoerd en dat er intussen geen bijzondere ontwikkelingen zijn in de grondwaterbeschermingsgebieden.

Bijlage: Voortgangsrapportage eindrapport Randstedelijke Rekenkamer september 2022 (OD NZKG)

Bestuurlijke Aanbevelingen
Stand van zaken per 1 september 2022

Toelichting:
In bijgaand overzicht zijn alle nog openstaande aanbevelingen opgenomen uit onderzoeksrapporten van de Randstedelijke Rekenkamer, de externe accountant en Concerncontrol. Bij de aanbevelingen wordt aangegeven uit welk onderzoeksrapport deze afkomstig is/zijn en hoeveel van de aanbevelingen uit dit onderzoek er zijn afgerond.

- aanbeveling is afgerond
- deadline is ongewijzigd
- deadline is eenmaal doorgeschoven
- deadline is meerdere malen doorgeschoven
- aanbeveling is vervallen

Financieel toezicht gemeenschappelijke regelingen

Auteur onderzoek: Randstedelijke Rekenkamer

Vastgesteld op: 14 december 2015

Openstaande aanbevelingen: 0 /4

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
1	Spreek met GS af om een visie op het financieel toezicht op gemeenschappelijke regelingen te ontwikkelen en om deze visie vast te leggen in beleid. Spreek af dat de risicogerichte benadering hierin wordt meegenomen.	Wij zijn bereid hieraan mee te werken. Voor het uitoefenen van het financieel toezicht op de gemeenschappelijke regelingen is op dit moment een ambtelijk beoordelingskader beschikbaar. Voor de begrotingscyclus 2016 zal dit kader worden toegepast. Daarbij zal het toezicht in lijn met het Gemeenschappelijk toezichtskader 2014 worden uitgevoerd. Dit houdt in dat een risicogerichte benadering daarvan onderdeel uitmaakt. Afhankelijk van de resultaten van de begrotingsronde 2016 zal worden bezien of wij een nadere visie dienen vast te stellen.	KAB/IBT	2017-K1	Naar verwachting zal het gemeenschappelijk toezichtkader voor de gemeenschappelijke regelingen in april 2022 aan GS ter vaststelling worden aangeboden.	2022-K2	Het gemeenschappelijk toezichtskader voor de gemeenschappelijke regelingen is op 16 juni 2022 door GS vastgesteld. Dit punt is hiermee afgerond.	afgerond

Aanbestedingsprocedure projecten boven EU-grenzen

Auteur onderzoek: Concerncontrol

Vastgesteld op: 3 oktober 2017

Openstaande aanbevelingen: 1 /7

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
3	Richt een centrale database in waar de risicoanalyses en evaluaties worden bewaard om zo het lerend vermogen binnen de provincie te versterken;	De aanbeveling inzake het inrichten van een centrale database voor het bijhouden en opvolgen van risicoanalyses en evaluaties zullen wij verkennen in concernbreed verband. Het lijkt namelijk effectiever om dit op te pakken voor alle grotere projectrisico's en evaluaties en niet alleen die rond het aanbestedingsproces.	AD/CC	2018-K4	Definition of done - De GRC/ ISMS tool is geimplementeerd Status - De functionele eisen zijn uitgewerkt. - Een marktverkenning heeft plaatsgevonden - De aanbesteding is in de voorbereidingsfase Deadline De implementatie van de GRC/ ISMS in het 2e kwartaal is niet gehaald. Gestreefd wordt om de implementatie ultimo boekjaar af te ronden.	2022-K4	Definition of done - De GRC/ ISMS tool is geimplementeerd Status - De aanbesteding is in de voorbereidingsfase Deadline De streefdatum wordt om de implementatie ultimo boekjaar af te ronden is ongewijzigd.	2022-K4

Managementletter 2018

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 27 november 2018

Openstaande aanbevelingen: 2 /17

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
8	**Volledige en juiste verantwoording van inkomende subsidies** De provincie ontvangt van diverse subsidiegevers subsidie. (...) De provincie heeft momenteel geen inzicht in de maatregelen die dit betreft. Er is geen sprake van een centrale registratie van inkomende subsidies en de functie om de volledigheid van inkomende subsidies te bewaken is binnen uw organisatie niet belegd. Wij adviseren u een inventarisatie van (rechten op) inkomende subsidies te maken en in de organisatie in te regelen dat de volledigheid van de verantwoorde inkomende subsidies periodiek wordt vastgesteld. De nadruk ligt daarbij ook op de manier waarop de provincie zorgt dat subsidiebaten juist (in overeenstemming met de geleverde prestaties) worden toegerekend aan het jaar.	In onze begroting en administratie zijn uiteraard de ontvangsten in het kader van de subsidies opgenomen en in beeld. Het punt wat de accountant maakt is dat wij moeilijk kunnen aantonen of deze registratie volledig is. Wij zullen bij de jaarrekening 2018 een eerste inventarisatie maken van de ontvangen subsidies en de wijze van toerekenen (op basis van geleverde prestaties). Voor de langere termijn zal onderzocht worden of de centrale registratie ook structureel in de organisatie ingericht moet worden met de daarbij behorende ambtelijke capaciteit.	CZ BEL B&U	2019-K3	Proces zal in 2022 in kaart gebracht worden.	2023-K3	De structurele borging van de volledigheid van baten (waaronder bijdragen van derden en inkomende subsidies) is in 2022 opgenomen in het project IST naar SOLL Overige baten, als onderdeel van de uitvoeringsagenda Financiën. Als gevolg van het inzichtelijk maken van de uitvoeringsagenda Financiën heeft een herplanning plaatsgevonden. In 2022 wordt een aanvang gemaakt met de uitvoering van dit project. De primaire registratie blijft uiteindelijk een lijnverantwoordelijkheid. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021 aanbeveling 11**	2023-K3
16	**(Fraude)risico-analyse** Uw organisatie beschikt momenteel niet over een analyse van risico's (waaronder frauderisico's) voor de belangrijkste bedrijfsprocessen, zoals investeren, inkopen, betalen, salarissen, subsidieverstrekken, diverse opbrengststromen, managementschattingen en het beheersen van verbonden partijen. De beschikbare procesbeschrijvingen zijn niet actueel en geven te weinig inzicht in de belangrijkste interne beheersmaatregelen die de risico's afdekken. Wel begrijpen wij uit de gesprekken dat veel aandacht bestaat voor risicomanagement. Fraude-analyse en -preventie zijn nog geen zichtbaar onderdeel van uw interne beheersing. Wel merken wij uit gesprekken met uw medewerkers dat belang wordt gehecht aan het vermijden en ontdekken van fraude. Periodiek overleg in uw directieteam en tussen de directie en het college van gedeputeerde staten over de frauderisicoanalyse draagt bij aan het actueel houden van het inzicht in de kwetsbare plekken in uw organisatie. Mogelijke onderwerpen zijn de aard, frequentie en diepgang van de uitgevoerde frauderisicoanalyses, de uitkomst daarvan en de manier waarop de organisatie de frauderisico's opvolgt en monitort.	Voor de primaire processen subsidies, salarissen, inkopen en aanbestedingen zijn de risico-analyses voor een belangrijk deel in concept aanwezig. De verdere borging en vastlegging is nog wel punt van aandacht. Er lopen op dit moment diverse initiatieven in de organisatie om de processen te verbeteren. Wij zullen de gesignaleerde punten van de accountant hierbij betrekken. In overleg met de integriteitscoördinator is in 2018 een eerste concept fraude-risico-analyse opgesteld. Wij zullen deze voor de afronding van het jaarrekening 2018 gereed maken	AD/CC	2019-K2	Definition of done - Vastgesteld provinciaal fraudebeleid. - De frauderisico-analyse voor de belangrijkste bedrijfsprocessen is uitgevoerd Status - Provinciaal fraudebeleid is opgesteld, waarbinnen de PDCA cyclus op dit vlak is beschreven. - De procesrisico's in de beschreven processen in de processentool zijn gecategoriseerd, waarmee de frauderisico's expliciet zijn gemaakt. - Een meer uitgebreide frauderisico-analyse is in voorbereiding, waarbij voor de borging de proceseigenaren zullen worden betrokken.	2022-K4	Definition of done - Vastgesteld provinciaal fraudebeleid. - De frauderisico-analyse voor de belangrijkste bedrijfsprocessen is uitgevoerd Status - Provinciaal fraudebeleid is opgesteld, waarbinnen de PDCA cyclus op dit vlak is beschreven. - De procesrisico's in de beschreven processen in de processentool zijn gecategoriseerd, waarmee de frauderisico's expliciet zijn gemaakt. - De frauderisico-analyse is opgesteld en besproken met de directie, vervolgstappen voor de borging in de processen worden gezet. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021, punt 6** - **Managementletter 2021, punt 7**	2022-K4

Accountantscontrole 2018

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 8 juli 2019

Openstaande aanbevelingen: 1 /14

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
3	Risicomanagement moet verbeteren door procesbeschrijvingen te baseren op risicoanalyses, door de keycontrols te beschrijven die de risico's afdekken en door frauderisicobeheersing en -preventie zichtbaar onderdeel te maken van uw interne beheersing. In processen is onvoldoende functiescheiding en interne controle ingebouwd, waardoor fouten en onzekerheden niet of pas achteraf worden gesignaleerd. De ICT die relevant is voor financiële processen biedt onvoldoende basis om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen en ondersteunt een meer procesmatige inrichting van de interne beheersing niet.	Binnen de organisatie is eind vorig jaar het project "processen centraal" opgestart. Processen die een groot financieel belang hebben en/of risicovol zijn (subsidie, inkoop/aanbesteding) zijn in kaart gebracht. Het project is erop gericht om de eigen wensen in het kader van lean, kwaliteit en ISO te verbinden aan de eisen inzake betrouwbaarheid en rechtmatigheid die de accountant heeft benoemd. Daarbij zullen we per proces de risico's, beheersmaatregelen en interne controles in beeld brengen inclusief een jaarlijkse toets hierop. Daarnaast is aandacht voor de follow up van de door de accountant uitgevoerde IT-audit	CZ	2020-K4	**Geautomatiseerde beheersmaatregelen** Definition of done De constatering van de accountant dat de ICT die relevant is voor financiele processen onvoldoende basis biedt om op te kunnen steunen bij de accountantscontrole is veelomvattend. Immers de provincie maakt voor haar bedrijfsvoering gebruik van meerdere systemen, ieder met een eigen mate waarin ICT de interne beheersing ondersteund. De geautomatiseerde ondersteuning definieren wij als zgn. automated controls. Status Een inventarisatie dient uitgevoerd te worden naar de bestaande geautomatiseerde beheersmaatregelen in de systemen van de provincie voor de belangrijkste processen. Beoordeeld dient te worden of deze voldoende basis bieden voor de interne beheersing, welke leemten er zijn en de omvang hiervan. De uitkomst hiervan bepaalt op proces- en systeemniveau op welke termijn hierin kan worden voorzien.	2023-K4	Processen uit processen centraal worden uitgewerkt volgens een meerjarenplanning (eind 2024 gereed), waarbij prioriteit wordt gegeven aan de belangrijkste processen. De voortgang van en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen wordt periodiek gemonitord en besproken met proceseigenaren. Bij de interim-controle van de accountant in najaar 2022 worden de processen opnieuw beoordeeld. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Accountantscontrole 2021, punt 9**	2023-K4

Managementletter 2019

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 26 november 2019

Openstaande aanbevelingen: 1 /9

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
3	**Verdeelsleutels investeringen-onderhoud** De verantwoording van investeringen in en onderhoud van wegen en vaarwegen vraagt om een scherp onderscheid tussen bedragen die dienen te worden geactiveerd en afgeschreven of direct ten laste van de exploitatie moeten worden gebracht. Uw organisatie werkt aan een systematiek die zo goed mogelijk rekening houdt met het voorgeschreven onderscheid en tegelijk de praktische uitvoerbaarheid van verantwoording en administratie borgt.	Intern wordt gewerkt aan het vereenvoudigen van de administratie rondom gecombineerde projecten met verschillende dekkingsbronnen (nieuwe investeringen, vervanging, onderhoud). Onderdeel hiervan is de te hanteren verdeelsleutel. Met de accountant is overeenstemming dat hiervoor de zogenaamde SSK raming wordt gebruikt, op basis waarvan ook het uitvoeringskrediet en -budget wordt aangevraagd. Van belang hierbij is dat er een duidelijke splitsing is gemaakt naar dekkingsbron. De methodiek wordt op dit moment verder uitgewerkt en daarna geïmplementeerd.	CZ/FIN B&U/KBI	2020-K4	Er is een uitgewerkt voorstel wat de afgelopen periode nader is geconcretiseerd en waarin diverse praktische uitwerkingen zijn opgenomen. De implementatie (waaronder het uitleggen en uitrollen) van de eerste vereenvoudiging in systematiek heeft in Q4 plaatsgevonden. In 2022 vindt mogelijk een tweede beoordeling en vereenvoudiging van de methodiek plaats.	2022-K4	In 2022 heeft een nadere beoordeling van de verdeelsleutels plaatsgevonden. De verdeelsleutels zijn toereikend en voldoende praktisch uitvoerbaar. Wel kan mogelijk een vereenvoudiging van deze verdeelsleutels plaatsvinden. Dit heeft een lagere prioriteit en wordt daarom doorgeschoven naar 2023 of later.	2023-K4

Accountantscontrole 2019

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 29 juni 2020

Openstaande aanbevelingen: 1 /12

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
7	**Rechtmatigheid** Met ingang van 2021 dient het college van gedeputeerde staten een rechtmatigheidsverantwoording af te geven. (...). Uw organisatie moet een proces inrichten waarbij het college van gedeputeerde staten zelf tot een oordeel kan komen over de financiële rechtmatigheid van transacties.	In de organisatie worden voorbereidingen getroffen om de rechtmatigheidsverantwoording te implementeren. Met onze goed functionerende Verbijzonderde Interne Controle zijn wij goed voorgesorteerd op deze ontwikkeling.	AD/CC	2020-K4	Definition of done - Proces is beschreven in Engage proces - Proces is geïmplementeerd en proefgedraaid. Status - De provincie is in afwachting van de definitieve wetgeving op dit vlak. - De procesbeschrijving kan hierop worden aangepast zodra de wetgeving definitief is. Deadline - De deadline is verzet in afwachting van de de defintieve wetgeving.	2022-K4	Definition of done - Proces is beschreven in Engage proces - Proces is geïmplementeerd en proefgedraaid. Status - De provincie is in afwachting van de definitieve wetgeving en uitwerking hiervan op dit vlak, deze start met ingang van boekjaar 2023 - De procesbeschrijving kan hierop worden aangepast zodra de wetgeving definitief is. Deadline - De deadline is verzet in afwachting van de de defintieve wetgeving. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** **- Accountantscontrole 2020, punt 11**	2022-K4

Managementletter 2020

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 1 december 2020

Openstaande aanbevelingen: 1 /9

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
5	**Risicomanagement en proces-inrichting** Koppel de beschreven processen duidelijk aan de beschrijving van de boekingsgangen in het nog af te ronden Accounting Manual.	De aanbeveling om procesbeschrijvingen te koppelen aan een beschrijving van de boekingsgangen in het nog af te ronden Accounting Manual maakt onderdeel uit van de planning. Het streven is om dit per jaareinde op hoofdlijnen voor de belangrijkste boekingsgangen af te ronden.	CZ/ Processen centraal	2021-K4	Definition of done - De systematiek is ingericht om de procesbeschrijvingen en accounting manual te kunnen koppelen. - Er zijn procesafspaken gemaakt die borgen dat de koppelingen goed worden onderhouden. - De procesbeschrijvingen en boekingsgangen die beschikbaar zijn in de accounting manual bevatten cross-referenties. Status - De beschrijving van de accounting manual is onderhanden (CZ) - De accounting manual voorziet in verwijzingen naar de procesbeschrijvingen in Engage process Deadline - De deadline om dit af te ronden in 2021 is niet gehaald.	2022-K4	Het opstellen en afronden van het accounting manual is opgenomen als afzonderlijk project in de uitvoeringsagenda Financiën 2022, waaronder ook de koppeling van de boekingsgangen met de procesbeschrijvingen. Geplande realisatie is in 2022.	2022-K4

Accountantscontrole 2020

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 22 juni 2021

Openstaande aanbevelingen: 4/11

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
2	**IT beheersing** De ICT die relevant is voor financiële processen biedt onvoldoende basis om te kunnen vertrouwen op geautomatiseerde beheersmaatregelen en ondersteunt een meer procesmatige inrichting van de interne beheersing niet. Nog niet alle verbeteradviezen naar aanleiding van onze vorige controles zijn opgevolgd. Een belangrijk aandachtspunt voor de interne beheersing is de voortgang in verbeteringen op het gebied van ICTbeheermaatregelen, door het belang van een goed beveiligde IT-omgeving voor uw bedrijfsvoering en informatievoorziening en vanuit het oogpunt van continuïteit en betrouwbaarheid. Uw medewerkers verwachten dat de resterende tekortkomingen in de zomer van 2021 zijn opgelost.	De geconstateerde aandachtspunten worden onderschreven. De adviezen voor verdere verbetering zijn afgelopen jaar nadrukkelijk onderdeel geweest van het verder op orde krijgen van het IT beheer en hebben daar waar nodig geleid tot aanpassingen in het beheer of het verkrijgen van het benodigde inzicht. Genoemde verbeterpunten zijn ons inziens inmiddels opgelost. Afspraak is dat Noordbeek bij de interim controle 2021 voor deze punten toetst of zij in voldoende mate worden beheerst. *a) Het incomplete autorisatiebeheer in de Active Directory (AD)* betrof manco's bij gebruikers-, beheer en systeemaccounts. Hiervoor is beleid bepaald en geschoond. Door een periodieke rapportage hebben we zicht op de betreffende accounts. *b) Onvoldoende toezicht op de functie Data Base Administrator (DBA)* De provincie baseert zich in dit verband op de zgn. 3402 verklaring van de serviceprovider(s). In deze verklaring zijn de afspraken over beheersing en informatiebeveiliging opgenomen van de serviceproviders (waar onder de DBA werkzaamheden). De 3402 verklaring is een internationale outsourcing standaard, die door een onafhankelijke, daartoe bevoegde instantie (vaak een accountantskantoor) wordt afgegeven. *c) Geen eigen beheer van de Configuration Management Database (CMDB).* Het CMDB beheer vindt extern plaats. Momenteel is het interne beheer in ontwikkeling maar nog niet operationeel. Dit is niet van invloed op het jaarrekeningproces. *d) De incomplete continuïteitsmaatregelen.* De continuiteit- en beveiligingsmaatregelen zijn continu een punt van aandacht. De serviceorganisaties (SSO's) maken periodiek back-ups en testen periodiek het recover/restore proces. Gezien de laatste ontwikkelingen, het corrupt raken van back-ups door hacking, beoordelen we samen met de SSO's of hierover voldoende adequate afspraken zijn gemaakt.	CZ/CID	2021-K4	c) Het project om te komen tot een eigen CMDB is een complexe project waarbij de doorlooptijd langer is geweest dan wenselijk. Het project bevindt zich momenteel in de afrondende fase en zal naar verwachting begin tweede kwartaal opgeleverd worden. De overige punten waren al eerder afgerond.	2023-K2	In het tweede kwartaal van 2022 is de configuration management database opgeleverd en in gebruik genomen. Deze is in beheer bij de provincie en dus niet meer bij leverancier Fujitsu. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Managementletter 2021 , aanbeveling 8** - **Managementletter 2021, aanbeveling 9**	2023-K2
6	**SiSa** *Achtergrond* Met de SiSa-bijlage legt u verantwoording af over de besteding van de middelen die de provincie ontvangt van het Rijk. Omdat in 2020 totaal 17 veelal meerjarige regelingen onder de SiSa-verantwoording zijn gebracht, is de SiSa-bijlage uitgebreider dan in eerdere jaren, toen over 4 regelingen verantwoording werd afgelegd. Dit leidt tot een aanzienlijke extra administratieve last voor uw medewerkers en controlewerk voor ons. Uw verbijzonderde interne controlemedewerkers en wij hebben de SiSa-controle dit jaar tijdens de jaarrekeningcontrole samen uitgevoerd. Dit gaf aanleiding tot diverse aanpassingen die in de definitieve tabel zijn gecorrigeerd. *Advies* Wij adviseren om de verantwoordelijkheid voor de SiSa-bijlage centraal in de lijn te beleggen. Dit stelt de verbijzonderde interne controle in staat om gedurende het jaar al controles uit te voeren, vermindert de kans op afwijkingen en draagt bij een succesvolle afrekening van de SiSabijdragen met het Rijk.	We onderschrijven het belang om de verantwoordelijkheid voor de SiSa-bijlage centraal in de lijn te beleggen. De organisatie is inmiddels gestart uitvoering te geven aan dit punt.	CZ/FIN	2022-K4	Het proces SISA verantwoording is beschreven. Het proces voor aanvragen en administreren SISA wordt conform eerdere planning in de loop van 2022 opgepakt. Verantwoordelijkheid voor verzamelen stukken en opstellen verantwoording is in 2021 belegd bij VIC.	2022-K4	De verantwoordelijkheid voor de Sisa-bijlage is bij de jaarrekening 2021 bij de lijn gelegd. Daarbij vindt centrale aansturing vanuit Financiën plaats. De werkwijze is daarmee bekend. Wel hebben wij bij de jaarrekening 2021 geëvalueerd dat de uitvoering van dit traject beter kan. Deze verbetering wordt in 2022 doorgevoerd. De inhoudelijke actualisatie van de procesbeschrijving staat gepland voor eind 2022. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** **- Managementletter 2021, aanbeveling 13**	2022-K4
7	**Oostelijke Vechtplassen** *Achtergrond* Uw provincie heeft via het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen afspraken gemaakt over de realisatie van een groot aantal projecten in het gebied Oostelijke Vechtplassen. De verdeling van verantwoordelijkheden over verschillende partijen en de wisselende verhoudingen in financiering en bevoorschotting van de projecten maken de administratievoering en verantwoording van deze projecten complex. De realisatie van projecten tot en met 2020 is nog van relatief beperkte omvang. *Advies* Wij adviseren u in 2021, voordat de omvang van de projecten toeneemt, de administratie op eenduidige en inzichtelijke wijze in te richten.	We onderschrijven de complexiteit van de administratievoering en verantwoording van genoemde projecten en zijn voornemens hierop de administratie beter in te richten.	BEL/Groen	2022-K1	Begin 2022 is gestart met gesprekken met data analisten over de mogelijkheden van een integraal OVP sturingssysteem. Met de afdeling financieel beheer zijn we in gesprek hoe de financiële data en geldstromen in de bestaande SAP applicatie geïntegreerd kunnen worden en binnen de bestaande regelgeving. Dit is later opgestart dan gepland i.v.m. capaciteitsknelpunten/ De deadline van 2022-K1 is daarmee niet gehaald en schuift door naar 2022-K4. Inmiddels is de ingehuurde programmacontroller vervangen door een vaste kracht. Om de stabiliteit van dit complexe programma verder te verbeteren, wordt nog gezocht naar een backup voor de controller. Het rapport 'Voorstel voor herziening organisatie en inhoud Gebiedsakkoord OVP' is in de Stuurgroep van februari jl. vastgesteld. Dit jaar zal er gewerkt worden aan een Uitvoeringsprogramma 2.0 en aanpassingen aan de governance van het Gebiedsakkoord.	2022-K4	Door beperkte capaciteit en de complexe structuur van het OVP verloopt het ontwikkelen en inrichten van een OVP sturingssysteem trager dan verwacht. Het streven blijft om eind dit jaar een goed werkend integraal OVP sturingssysteem ingericht te hebben, maar de kans bestaat dat dit doorschuift naar 2023. Het herziene uitvoeringsprogramma OVP als ook de aanpassingen in de governance van het Gebiedsakkoord worden beiden eind dit jaar door de stuurgroep OVP vastgesteld.	2022-K4
8	**Lokale heffingen** *Achtergrond* De paragraaf lokale heffingen moet inzicht geven in hoe bij de berekening van tarieven van heffingen, die hoogstens kostendekkend mogen zijn, wordt bewerkstelligd dat de geraamde baten de geraamde lasten niet overschrijden. Ook moet worden aangegeven welke beleidsuitgangspunten ten grondslag liggen aan deze berekeningen en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd. De jaarstukken geven wel inzicht in de dekkingspercentages van de leges, maar de hiervoor genoemde informatie is niet beschikbaar. Voor het beeld van de jaarstukken 2020 achten wij dit niet materieel en heeft het ontbreken van de informatie geen invloed op ons oordeel. *Advies* Wij adviseren om deze informatie wel op te nemen in de jaarstukken van volgend jaar.	Over de jaren 2019/ 2020 is gestructureerd onderzoek gedaan naar de kostendekkendheid van de leges. Aan het advies van de accountant om meer inzicht te geven in de uitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen zal met ingang van de volgende jaarrekening invulling worden gegeven.	CZ/FIN	2022-K3	Bij de jaarrekening 2021 is er bekeken welke specifieke informatie nog ontbreekt binnend de paragraaf. De provincie zit onder de 100% kostendekkenheid. Deze informatie is opgenomen in de paragraaf. Bij het opstellen van de begroting 2023 zal hier wederom aandacht voor zijn. In 2022 wordt het verdiepende onderzoek naar de beleidsregels en te hanteren grondslagen afgerond.	2022-K3	Bij het opstellen van de jaarstukken 2021 is dit advies in acht genomen en is tevens naar de verschillende documenten verwezen op grond waarvan heffingen zijn berekend. Daarnaast gaat de paragraaf tevens in op de mate van kostendekkendheid. NB: input van accountant benodigd. Accountant heeft in behandeling jaarstukken in de Rekeningencomissie aangegeven hier bij de provinciale organisatie op terug te komen. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Accountantscontrole 2021, punt 8**	2022-K3

Managementletter 2021

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 23 november 2021

Openstaande aanbevelingen: 3 /13

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaa+JI	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
2	**Risicomanagement en proces-inrichting** Pas de procesbeschrijvingen aan naar aanleiding van de inhoudelijke beoordeling van de accountant.	De feedback van de accountant wordt inhoudelijk beoordeeld, waar de organisatie dit nodig acht zullen procesbeschrijvingen hierop worden aangepast.	CZ BEL diverse proceseigenaren AD/CC	2022-K3	Definition of done - de feedback van de accountant is waar nodig verwerkt in de procesbeschrijvingen. Status - De status verschilt per procesbeschrijving. Voor een aantal processen is hieraan invulling gegeven, voor andere processen is dit onderhanden. Deadline - De deadline varieert per proces, afhankelijk van de prioriteitstelling van de verantwoordelijke proceseigenaar.	2022-K3	De voortgang van en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen wordt periodiek gemonitord en besproken met proceseigenaren. Bij de interim-controle van de accountant in najaar 2022 worden de processen opnieuw beoordeeld. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Accountantscontrole 2021, punt 3**	2022-K3
4	**Risicomanagement en proces-inrichting** Bewaak de voortgang van het gehele project om te borgen dat essentiële processen met voorrang worden beschreven	Het project volgde de ambities van de lijnorganisatie. Met de overdracht van het project naar de lijn is de verantwoordelijkheid in de lijn belegd. Proceseigenaren bepalen de focus en prioriteit en bewaken de voortgang.	CZ/FIN BEL diverse proceseigenaren	2022-K4	Definition of done - Proceseigenaren bepalen de focus en prioriteit en bewaken de voortgang Status - Vanaf het 4e kwartaal is het project processen centraal afgerond en de verantwoordelijkheid voor de voortgang belegd bij de proceseigenaren. - Voor Financiën zijn enkele primaire processen beschreven. In 2022 zullen de belangrijkste primaire processen beschreven worden. - Een basisversie van het accountingmanual is gereed. In 2022 wordt dit nader uitgebreid zodat alle boekingsgangen beschreven zijn. - Vervolgens wordt de mogelijkheid onderzocht dit manual te koppelen aan Engage. Verwachting dat dit eind 2022 voor de belangrijkste processen is afgerond. - Processen met lagere prioriteit worden na 2022 beschreven.	2022-K4	Processen uit processen centraal worden uitgewerkt volgens een meerjarenplanning (realisatie 2023), waarbij prioriteit wordt gegeven aan de belangrijkste processen. De voortgang van en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen wordt periodiek gemonitord en besproken met proceseigenaren. Bij de interim-controle van de accountant in najaar 2022 worden de processen opnieuw beoordeeld. **De externe accountant heeft deze aanbeveling herhaald:** - **Accountantscontrole 2021, punt 3**	2022-K4
10	**Interne beheersing** De accountant adviseert functiescheiding af te laten dwingen door de financiële systemen voor de processen van inkoop en memorialen.	In de huidige processen is handmatige controletechnische functiescheiding aanwezig. We breiden de controls uit om aan te tonen dat de functiescheiding heeft gewerkt. De ambitie is dat op termijn geautomatiseerde controls in de plaats komen van de handmatige beheersmaatregelen. Dit is afhankelijk van de technische mogelijkheden van software applicaties.	CZ/SI en CZ/FIN	2023-K4	Bij aanschaf van het purchase to pay (p2p) systeem zal deze voorwaarde meegenomen worden.	2023-K4	Bij aanschaf van het purchase to pay (p2p) systeem zal deze voorwaarde meegenomen worden. Het project tot aanschaf van het purchase tot pay (p2p) loopt op dit moment. Voor het afdwingen van functiescheiding gebruiken wij TopDesk. Ten opzichte van het Financiële systeem is dit een handmatige controletechnische functiescheiding. We breiden de controls uit om aan te tonen dat de functiescheiding heeft gewerkt.	2023-K4

Accountantscontrole 2021

Auteur onderzoek: Accountant

Vastgesteld op: 24 mei 2022

Openstaande aanbevelingen: 3 /11

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline		Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
1	**Naleving (EU) aanbestedingsregels** De interne controle op de naleving van de (EU) aanbestedingsregels was over 2021 minder goed geborgd dan voorheen. Ook de analyse achteraf op de totale bestedingen per leverancier was kwalitatief niet voldoende uitgevoerd. Advies - Draag zorg dat de aanbestedingsregels in de toekomst beter worden nageleefd. - Voer de analyse meer gespreid uit over het jaar, zodat aanbestedingsrisico's eerder worden gesignaleerd en (herstel)maatregelen mogelijk zijn. - Betrek wezenlijke wijzigingen bij de analyse. - Classificeer alle opdrachten volgens het CPV classificatiesysteem. - Draag zorg voor een nauwe samenwerking tussen lijnmanagement en bureau inkoop, met name voor risico-dossiers.	De organisatie herkent dat interne controle op de naleving van de aanbestedingsregels minder goed geborgd was dan voorheen. Dit heeft mogelijk niet alleen betrekking op de interne controle maar ook op de naleving van de aanbestedingsprocessen in de lijnorganisatie. De concerncontroller stelt voor om op basis van de eerste analyse van dit punt door Verbijzonderde Interne Controle, Internal Audit een onderzoek uit te laten voeren naar de oorzaken en een advies uit te brengen voor procesverbetering, samenwerking en kennisniveau. Het advies om tussentijds een analyse (spend) uit te voeren, zodat aanbestedingsrisico's eerder gesignaleerd worden, zal overgenomen worden. Het classificeren op CPV codes is met het huidige inkoopsysteem nog niet mogelijk. Deze worden alleen, conform wettelijke verplichting, vastgelegd bij gepubliceerde aanbestedingen.	AD/CC CZ/S&I	2022-K4		Definition of done: ·Voorgestelde onderzoek CC (IA) is afgerond ·Tussentijdse spend uitgevoerd waarbij tevens analyse op wezenlijke wijzigingen heeft plaatsgevonden	2022-K4
2	**Volledigheid van baten** De interne beheersing van de volledigheid van baten kan beter. Het risico op onvolledige baten bestaat door het ontbreken van een primaire registratie van toegezegde bijdragen door derden.	De organisatie erkent het belang van het verbeteren van de interne beheersing op de volledigheid van baten. De structurele borging van de volledigheid van baten (waaronder bijdragen van derden en inkomende subsidies) wordt in 2022, als onderdeel van de uitvoeringsagenda Financiën, in ketenprocessen uitgewerkt. De primaire registratie blijft uiteindelijk een lijnverantwoordelijkheid.	CZ/FIN	vervallen		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Managementletter 2018, aanbeveling 8**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
3	**Procesbeschrijvingen** In de managementletter 2021 heeft de accountant aandacht gevraagd voor de voortgang bij het beschrijven en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen.	De voortgang van, en de inhoudelijke kwaliteit van de procesbeschrijvingen wordt periodiek gemonitord en besproken met proceseigenaren. Bij de interim-controle van de accountant in najaar 2022 worden de processen opnieuw beoordeeld.	BEL / CZ / B&U	vervallen		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Managementletter 2021, aanbevelingen 2 en 4**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbevelingen.	vervallen
4	**Toename aantal pagina's jaarstukken** De jaarstukken zijn ten opzichte van 2020 met bijna 50 pagina's toegenomen. Advies De accountant adviseert voor behoud van leesbaarheid en informatiekwaliteit te onderzoeken of de jaarstukken compacter en meer op hoofdlijnen kunnen worden opgesteld.	De organisatie onderschrijft het belang van leesbaarheid en informatiekwaliteit van de jaarstukken en heeft hier, ook in de toekomst, vanzelfsprekend veel aandacht voor. De belangrijkste oorzaak voor de toename van de jaarstukken ligt in het feit dat het aantal programma's in begroting en jaarrekening in 2021 is uitgebreid (van 7 naar 8 programma's). Daarnaast is het aantal SiSa regelingen aanzienlijk toegenomen. De jaarstukken zijn ook digitaal beschikbaar via de website van de provincie. Deze versie is in onze ogen voldoende toegankelijk.	CZ/FIN	2023-K2		In volgende jaarrekeningcyclus houden wij rekening met de gegeven adviezen zoals besproken in de Rekeningcommissie. Leesbaarheid en informatiekwaliteit is te allen tijde een punt van aandacht.	afgerond
5	**Workflow nog niet goedgekeurde facturen** Eén ongecorrigeerde afwijking is groter dan de door u vastgestelde rapporteringstolerantie van € 400.000. Deze houdt verband met inkoopfacturen die nog niet zijn goedgekeurd in de workflowmodule, waardoor deze niet als last zijn verantwoord in 2021. Hierdoor zijn de lasten 2021 mogelijk € 420.000 te laag verantwoord en worden de lasten 2022 te hoog verantwoord. Advies De accountant adviseert tijdig de workflow van nog niet goedgekeurde facturen te beoordelen op kosten voor het boekjaar.	We nemen dit mee in de voorbereiding van de controle over het boekjaar 2022. De genoemde ongecorrigeerde afwijking heeft nagenoeg geen resultaateffect doordat deze lasten worden gedekt vanuit de reserves.	CZ/FIN	2023-K1		Gegeven advies heeft betrekking op de uitvoering van de voortgezette controle in het jaarrekeningtraject. In de volgende jaarrekeningtrajecten wordt bij de selectie van de controleren punten rekening gehouden met dit aandachtspunt (opgenomen in actielijst 2023). Wordt daarnaast in controle van VIC op dit proces getoetst.	2023-K1

6	**Onzekerheid vaststellingsovereenkomst** Eén onzekerheid is groter dan de rapporteringstolerantie. Dat betreft een post van € 1,25 miljoen die in de jaarrekening is verantwoord als materieel vast actief. Dit houdt verband met (meer)kosten die de provincie op grond van een vaststellingsovereenkomst betaalt aan een aannemer voor de aanleg van infrastructuur. Op basis van verslaggevingsregels is niet geheel duidelijk of deze kosten voldoen aan de criteria voor investeringen of dat deze als lasten van het jaar 2021 verantwoord.	Het voornemen voor het opmaken van een vaststellingsovereenkomst heeft plaatsgevonden na balansdatum. (31/12/2021) De genoemde onzekerheid heeft betrekking op indirect toerekenbare lasten. Het is provinciebeleid om deze lasten te activeren op het project. Vanwege de tijdigheid van de jaarstukken is besloten om de post niet verder te onderbouwen en als investering aan te merken.	CZ/FIN	afgerond		Dit betreft een incidentele casus bij de jaarrekening 2021 als gevolg van een gebeurtenis na balansdatum. Heeft geen structureel karakter. Vanuit Financiën hebben wij continue aandacht voor de activeerbaarheid van projectkosten.	afgerond
7	**ICT beheersing** De betrouwbaarheid van de ICT-omgeving is belangrijk verbeterd. Enkele onderdelen staan nog open. - Autorisatiebeheer is nog niet volledig geborgd en maatregelen voor ransomware-robuustheid bij de IT dienstverlener zijn niet duidelijk. Het risico bestaat dat onbevoegden toegang krijgen tot het netwerk.	Autorisatiebeheer wordt op dit moment verder ingericht. Het betreft een complex project met zowel een technische kant (systeem) als een organisatiekant (processen). Beide kanten worden meegenomen. De IT auditor heeft aangegeven dat de provincie voor ransomware voldoet aan de norm, aangezien maatregelen zijn getroffen om de gevolgen van een aanval met ransomware te beperken. Ondanks deze maatregelen valt geen garantie te geven dat de provincie niet door een aanval met ransomware geraakt wordt.	CZ/CID	2022-K4		Vanuit het project IAM fase 2 wordt het autorisatiebeheer verbeterd. Momenteel worden de processen voor instroom, uitstroom en doorstroom, inclusief de toekenning van rechten, uitgewerkt. Volgens planning is een autorisatiematrix eind 2022 gereed en heeft ook de implementatie plaatsgevonden in de belangrijkste ICT-systemen. Een belangrijke stap om phishing en ransomware tegen te gaan is de implementatie van multi factor authenticatie (MFA). Eind mei heeft hiervan de implementatie plaatsgevonden binnen PNH.	2022-K4
8	**Lokale heffingen** De paragraaf lokale heffingen moet inzicht bieden in welke beleidsuitgangspunten ten grondslag liggen aan deze berekeningen waaruit blijkt dat de provincie maximaal kostendekkend werkt en hoe deze uitgangspunten bij de tariefstelling worden gehanteerd. De accountant acht dit niet materieel, het ontbreken van de informatie is niet van invloed op het oordeel. Advies De accountant adviseert om deze informatie wel op te nemen in de jaarstukken van volgend jaar.	Bij het opstellen van de jaarstukken is dit advies in acht genomen en is tevens naar de verschillende documenten verwezen op grond waarvan heffingen zijn berekend. Daarnaast gaat de paragraaf tevens in op de mate van kostendekkendheid.	CZ/FIN	vervallen		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Accountantscontrole 2020, aanbeveling 8**. De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen
9	**Frauderisico-analyse** Uw organisatie beschikt over een eerste inventarisatie, maar nog niet over een actuele frauderisico-analyse die inzicht geeft in de mogelijke frauderisico's en die de beheersmaatregelen benoemt om de gevolgen van frauderisico's zoveel mogelijk te beperken. Hierdoor is fraude-analyse en fraudepreventie geen zichtbaar onderdeel van uw interne beheersing. Wel merken wij uit gesprekken met uw medewerkers dat belang wordt gehecht aan het vermijden en ontdekken van fraude. Advies De accountant adviseert de frauderisico-analyse verder uit te werken en deze periodiek te agenderen in uw management en college van gedeputeerde staten. Dit draagt bij aan het actueel houden van het inzicht in de kwetsbare plekken in uw organisatie. Mogelijke gespreksonderwerpen zijn de aard, frequentie en diepgang van de uitgevoerde frauderisicoanalyses, de uitkomst daarvan en de manier waarop de organisatie de frauderisico's opvolgt en monitort.	De provincie heeft in november 2021 een fraude-beleidsnota vastgesteld. Deze nota besteedt in de breedte en in samenhang aandacht aan fraude, weerbaarheid, ondermijning en misbruik/ oneigenlijk gebruik. Binnen concerncontrol wordt momenteel een frauderisico-analyse opgesteld. Doel is de frauderisico-analyse dit najaar af te ronden. Aansluitend wordt de uitkomst van de analyse gedeeld met de proceseigenaren waarna de beheersmaatregelen binnen de processen zullen worden geïmplementeerd.	AD/CC	vervallen		Dit is een herhaalde aanbeveling van **Managementletter 2018, aanbeveling 16.** De monitoring van de opvolging vindt plaats bij die aanbeveling.	vervallen

Stof tot nadenken

Auteur onderzoek: Randstedelijke rekenkamer

Vastgesteld op: 8 maart 2021

Openstaande aanbevelingen: 1 /14

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
1b	*Rol van provincie bij uitvoering VTH-taken* Stel zo snel mogelijk alternatieve grens- en richtwaarden met betrekking tot geur vast voor Tata Steel.	Tot het najaar van 2020 liep een onderzoek naar de geuremissie van Hoogoven 6 en de Kooksfabrieken (door Witteveen+Bos in opdracht van de OD NZKG). Met behulp van drones hebben we de geuremissie binnen de grenzen van Tata Steel scherper in beeld gebracht. We verwachten dat de OD NZKG namens ons begin 2021 een definitief besluit kan nemen over geur bij Tata Steel op basis van ons provinciale geurbeleid. Hiermee stellen we ook alternatieve grens- en lichtwaarden voor geur vast voor Tata Steel.	BEL	2021-K4	De OD NZKG heeft op 10 november 2021 namens GS een ontwerp-geurbesluit genomen voor Tata Steel. De OD NZKG beoordeelt op dit moment de ingediende zienswijzen en verwerkt deze beoordeling in het definitieve geurbesluit. Het definitieve geurbesluit wordt verwacht in Q2 van 2022.	2022-K2	Op 24 mei 2022 heeft de OD NZKG namens de provincie ambtshalve het volledige onderdeel geuremissie van de revisievergunning van Tata Steel geactualiseerd en aangescherpt. Met de extra geurvoorschriften zijn alternatieve grenswaarden (een kleinere geurcontour) en een termijn voor de te bereiken geursituatie (halvering van de tijd naar 5 jaar) vastgelegd. Dit besluit staat nog open voor beroep.	afgerond
7	*Vertrouwen omgeving* Herstel het vertrouwen van de omgeving door de omgeving beter te betrekken bij de uitvoering van VTH-taken door na te gaan aan welke informatie de omgeving behoefte heeft en probeer zo veel mogelijk aan die informatiebehoefte tegemoet te komen. De omgevingsmanager, die begin 2020 is ingesteld, en de opening van een fysieke locatie kunnen hierin een rol spelen. Maak daarbij een onderscheid tussen de politiek/bestuurlijke verzoeken voor de provincie en de technische vragen voor de OD NZKG. Logischerwijs moeten de provincie en OD NZKG hun reacties op elkaar afstemmen en als één overheid en met één boodschap richting de omgeving communiceren. Door het beter betrekken van de omgeving kan in de relatie tussen omwonenden en de provincie en OD NZKG een juridisering bij de uitvoering van de VTH-taken wellicht voorkomen worden, waardoor de OD NZKG meer tijd en capaciteit heeft voor het uitvoeren van al haar VTH-taken.	In het Programma Tata Steel 2020 - 2050 staan concrete acties om het contact met de omgeving te verbeteren. Zo is de omgevingsmanager van de OD NZKG gestart, wordt het centraal klachtenloket Tata Steel verbeterd en is een klachtencoördinator aangesteld. En per 1 februari 2021 openen we een kantoor van de OD NZKG in dorpshuis De Moriaan in Wijk aan Zee en worden door de OD NZKG gesprekstafels georganiseerd. Al deze gesprekken en verbeterde informatievoorziening zijn ook bedoeld om bij te dragen aan een vermindering van de genoemde juridisering en om het vertrouwen in van de omgeving te herstellen. We verwachten dat het enige tijd kan duren alvorens dit vertrouwen breed is hersteld. Het is cruciaal om met de omgeving in gesprek te blijven en voortdurend te laten zien welke concrete stappen we als overheden zetten en welke resultaten daarvan verwacht kunnen worden.	BEL	2023-K3	De eerste opiniepeiling is Q4 2021 afgerond. Samen met de IJmond-gemeenten wordt daarnaast gewerkt aan een 'omgevingsoverleg' waarvan het de bedoeling is om in een nieuwe vorm met de omgeving in gesprek te gaan.	2023-K3	De 2e opiniepeiling is voor de zomer van 2022 afgerond en gepubliceerd. Er wordt op veel verschillende tafels in diverse samenstellingen met de omgeving gesproken over Tata Steel en de leefomgeving in de IJmond. Een 'Omgevingsoverleg' zoals bedoeld in het programma Tata Steel (en eerder in deze opvolglijst genoemd) is nog niet gestart. Juni 2022 hebben wij aan een gespecialiseerd bureau advies gevraagd over de beste manier om een goede dialoog te organiseren tussen bewoners, Tata Steel en de overheden. Wij verwachten dit advies na de zomer te ontvangen.	2023-K3

Bron van bescherming

Auteur onderzoek: Randstedelijke rekenkamer

Vastgesteld op: 13 september 2021

Openstaande aanbevelingen: 2 /6

Nr	Aanbeveling	Bestuurlijke reactie	Eigenaar	Deadline	Voortgang per 1 maart 2022	Status/ Deadline	Voortgang per 1 september 2022	Status/ Deadline
6	Verken op welke gebieden de provincie meer kan bijdragen aan de beschermingsmaatregelen die andere partijen nemen en aan het tegengaan van verontreinigingen waar andere partijen verantwoordelijk voor zijn. Deel de uitkomsten met PS en geef aan welke acties uitgevoerd worden.	In het ontwerp Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 hebben wij opgenomen dat wij de gebiedsdossiers zullen evalueren en actualiseren. In deze dossiers worden risico's en maatregelen in beeld gebracht. Wij zullen de verkenning binnen dit kader uitvoeren.	BEL/OMB	2023-K4	6 t/m 11 Deze aanbevelingen worden in samenhang overgenomen als onderdeel van de in het Ontwerp Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022 - 2027 opgenomen evaluatie en actualisatie van gebiedsdossiers drinkwater en bijbehorende uitvoeringsprogramma's. Achtereenvolgens zullen in de planperiode 2022-2027 de volgende stappen worden gezet: · evaluatie en actualisatie gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's (2022 - 2023) · uitvoering en bewaken voortgang (2023 - 2027)	2023-K4	Evaluatie en actualisatie van gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's vindt plaats in 2023 – 2024 in plaats van 2022 - 2023. Achtergrond hiervan is dat de evaluatie en actualisatie dan aansluit op de midterm review KRW die in die periode wordt uitgevoerd en dat er intussen geen bijzondere ontwikkelingen zijn in de grondwaterbeschermingsgebieden.	2024-K4
7	Ca na hoe de samenwerking met de drinkwaterbedrijven verder kan worden geïntensiveerd en geef hier in overleg met de drinkwaterbedrijven vorm aan. De drinkwaterbedrijven en de provincie weten elkaar te vinden, maar de drinkwaterbedrijven geven aan dat het overleg frequenter kan en er behoefte is aan meer samenwerking.	Wij zullen in overleg met de drinkwaterbedrijven bepalen op welke punten intensivering nodig is en hoe dit vorm kan worden gegeven.	BEL/OMB	2023-K4				
8	Zorg voor voldoende ambtelijke capaciteit voor het behartigen van het drinkwaterbelang en vergroot intern de bekendheid van de zorgplicht drinkwater en de regelgeving voor beschermingsgebieden. Het blijven uitvoeren (en verbeteren) van bestaande maatregelen en het opstarten van nieuwe maatregelen vraagt de inzet van voldoende ambtelijke capaciteit. In een van de gesprekken is aangegeven dat de provincie relatief weinig capaciteit heeft in vergelijking met bijvoorbeeld de provincie Utrecht. Door meer interne kennisdeling krijgen ook degenen die niet dagelijks met de bescherming van drinkwaterbronnen bezig zijn de zorgplicht beter in beeld.	Wij onderschrijven de suggestie niet dat de zorgplicht voor drinkwater en de regelgeving in de provinciale organisatie onvoldoende bekend zijn. Dat het beeld bestaat dat er in Noord-Holland relatief weinig ambtelijke capaciteit aanwezig is kan te maken hebben met het feit dat de zorg grotendeels is ingebed in bredere programma's, zoals CBG, en niet op zichzelf staat. Wij hebben geen indicaties van maatregelen die moeten worden verbeterd of van nieuwe risico's waar maatregelen nodig zijn. Wij zullen dit verder toetsen bij evaluatie en actualisatie van de gebiedsdossiers en de benodigde capaciteit dan opnieuw bepalen.	BEL/OMB	2023-K4				
9	Actualiseer de gebiedsdossiers en uitvoeringsprogramma's. Ca daarbij na welke lessen geleerd kunnen worden van de actualisaties in andere provincies. Ca in de geactualiseerde dossiers ook in op de waterkwantiteit en de doelen van de Kaderrichtlijn Water voor drinkwaterbronnen. De gebiedsdossiers dateren van 2013-2014 en meerdere betrokken partners geven aan dat de dossiers verouderd zijn en dat de provincie haar regierol bij het actualiseren van de gebiedsdossiers niet oppakt. De Stuurgroep Water adviseert de gebiedsdossiers zes jaarlijks te actualiseren. Maatregelen in de uitvoeringsprogramma's baseren zich op de problemen en risico's die in de gebiedsdossiers naar voren komen.	Wij hebben in ons ontwerp regionaal waterprogramma opgenomen dat wij de gebiedsdossiers zullen evalueren en actualiseren. Het waterkwantiteitsvraagstuk is hiervan geen onderdeel, de doelen van de Kaderrichtlijn Water (geen toename van de zuiveringsinspanning) uiteraard wel. Voor wat betreft het waterkwantiteitsvraagstuk verwijzen eveneens naar ons ontwerp regionaal waterprogramma waarin is opgenomen dat wij participeren in onderzoek naar nieuwe winplaatsen. Met betrekking tot het advies van de Stuurgroep Water om elke zes jaar de gebiedsdossiers te actualiseren verwijzen wij naar onze reactie op de tweede conclusie in het rapport en naar aanbeveling 8.	BEL/OMB	2023-K4				
10	Organiseer structureel gebiedsgesprekken. Zorg daarbij dat de vertegenwoordigers van de betrokken partijen vanuit verschillende relevante expertises aan tafel zitten. Gebiedsgesprekken tussen de provincie, het drinkwaterbedrijf en de gemeente waar onder andere de status van ruimtelijke ontwikkelingen wordt besproken vinden niet structureel plaats. De gebiedsgesprekken zijn de afgelopen vier Jaar niet gehouden.	Wij zullen dit doen, te beginnen met de genoemde evaluatie van de huidige gebiedsdossiers. Wij zullen de frequentie van de overleggen met betrokken partijen bepalen. Vanwege de raakvlakken met andere beleidsvelden (met name ruimtelijke ontwikkeling en milieu) zullen wij aansluiting zoeken bij bestaande overlegstructuren zoals bij het programma GBG. Op deze manier willen wij conform wensen van geïnterviewden samenhang aanbrengen tussen preventie, sanering en beheersing van verontreiniging.	BEL/OMB	2023-K4				
11	Bewaak de voortgang van de maatregelen uit de uitvoeringsprogramma's en communiceer hierover richting de betrokken partijen.	In onze reactie op conclusie 2 hebben wij aangegeven dat alle maatregelen zijn uitgevoerd of in uitvoering zijn. In de hiervoor genoemde gebiedsgesprekken zullen wij de voortgang bespreken.	BEL/OMB	2023-K4				
12	Ca met de OD NZKG in gesprek over mogelijke verbeteringen van het toezicht en de handhaving in de beschermingsgebieden. Bespreek ook welke gevolgen dit heeft voor de benodigde capaciteit van de OD NZKG. Deel de uitkomsten met PS en geef aan welke acties uitgevoerd worden.	Wij nemen de aanbeveling over. Binnen de OD NZKG is een 'Uniform Uitvoeringsniveau' vastgesteld. Een van de uitgangspunten hierbij is het Risico en Informatie Gestuurd Werken. Dit betekent dat de inzet van de OD NZKG grotendeels wordt bepaald door analyses van informatie (ofwel signalen) uit het werkveld. Zie ook volgend punt.	BEL/OMB	2022-K4	Deze aanbevelingen worden verwerkt in de VTH opdrachten aan ODNZKG (jaarlijks).	2022-K4	De jaarlijkse opdracht aan ODNZKG wordt in december 2022 door GS vastgesteld.	2022-K4
13	Volg de aandachtspunten die uit de gebiedsschouwen komen op en communiceer over de voortgang richting de betrokken partijen. Uit de door de OD NZKG uitgevoerde gebiedsschouwen zijn meerdere aandachtspunten gekomen. De opvolging van de aandachtspunten wordt niet systematisch bijgehouden.	Wij zullen de aanbevelingen uit de gebiedsschouwen betrekken in het hiervoor genoemde 'Uniforme Uitvoeringsniveau'. In plaats van eens in de drie jaar een aparte schouw voor één onderwerp uit te voeren willen wij door goede informatie uitwisseling continue de situatie volgen. Op deze manier kunnen ongewenste situaties worden voorkomen en kan indien nodig tijdig worden ingegrepen.	BEL/OMB	2022-K4				

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. J.M. Bierhuizen
AD/CC

Telefoonnummer +31631690638
bierhuizenj@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 5 OKT. 2022

Kenmerk
1891544/1891553

Uw kenmerk

Betreft: Auditopvolging peildatum september 2022

Geachte leden,

Wij hebben de auditopvolging peildatum september 2022 in onze vergadering van 4 oktober 2022 vastgesteld.

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

Bijgaand ontvangt u de *notitie auditopvolging* en de *auditopvolgingslijst per 1 september 2022.* De notitie bevat een analyse van de status van de openstaande aanbevelingen per 1 september 2022. De stand van zaken zelf ligt vast in de genoemde lijst.

De volgende auditopvolging waarmee wij u informeren, is de auditopvolging peildatum maart 2023.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
R.M. Bergkamp

voorzitter
J. Olthof

2 bijlage(n)

- Notitie auditopvolging
- Auditopvolgingslijst per 1 september 2022

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08