Bundel - Commissie Ruimte van 19 oktober 2026

Agenda bijlagen
- Spreektijden commissie -regulier-sept 2026
- Concept agenda Ruimte 19 oktober 2026
- Concept agenda Ruimte 22 oktober 2026
- Beantwoording technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026
- Bijlage bij vraag 2 D66 - Sociale huurvoorraad gemeenten NHN + MRA Wvrv
- Bijlage bij vraag 6 PvdD - vaarwegvakken
- concept verslag Commissie Ruimte 19 oktober 2026 ter voorvisie
- Schriftelijke beantwoording openstaande vragen in de commissie Ruimte 19 oktober

1 Opening en mededelingen

2 Vaststelling van de agenda's, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen
- Concept agenda Ruimte 19 oktober 2026
- Concept agenda Ruimte 22 oktober 2026
- Verslag commissie Ruimte 14 september 2026
- Lijst met Moties commisie Ruimte 19 oktober 2026
- Lijst met toezeggingen commissie Ruimte 19 oktober 2026

2.a planningsoverzicht
- Planningsoverzicht Ruimte oktober 2026

3 18:00 - Inspreekhalfuur

4 Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden

5 18:30 - A-agenda Mobiliteit

5.a.1 integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034
- Brief aan PS over integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034
- Voordracht 47-2026 Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034
- integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2027-2034

5.a.2 Projecten investeringsstrategie Noord Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2028
- Rapport investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028
- Brief aan PS over vervolg alle prioritaire projecten iNHi 2024- 2028 en start iNHi 2028-2032

5.a.3 stand van zaken projecten motie 99-2024 (betrekken bij iMPI)
- Brief aan PS over Afdoening motie 99-2024 stand van zaken projecten
- Bijlage afdoening motie 99 2024 vervolg 3

6 19:25 - A-agenda Algemeen

6.a.1 Begroting 2027
- Brief aan PS over Begroting 2027
- Voordracht 57-2026 Begroting 2027
- Begroting 2027
- Klimaatbijlage 2027

6.a.2 Memorie van Antwoord Begroting 2027
- Brief aan PS over Memorie van Antwoord (MvA) - Begroting 2027
- Beantwoording Memorie van Antwoord - Begroting 2027 (finale versie GS)
- Bijlage MvA - ID 5

7 20:10 - A-agenda luchtvaart

7.a Intrekken Commissie Regionaal Overleg (CRO) Hilversum en Texel
- Brief aan PS over Intrekken CRO Hilversum en Texel

Voordracht 59-2026 Intrekken verordeningen CRO Luchthavens Texel en Hilversum
Statenvoordracht Bijlage 1 Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum
Statenvoordracht Bijlage 2 Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel
Statenvoordracht Bijlage 3 - definitief verslag CRO-H 19-11-25

8 20:30 - B-agenda Mobiliteit

8.a Voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie
Brief aan PS over Voorgenomen besluit voorkeursvariant Variantenstudie N203 Krommenie
Conceptnotitie voorkeursvariant N203 Krommenie_v2.1
Reactiebrief B&W Zaanstad aan GS op Voorgenomen besluit voorkeursvariant Variantenstudie N203 Krommenie
Inspreekbijdrage over de N203 Krommenie
Petitie Kies voor A8 A9 verbinding

9 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)
Mondelinge vragen van mevrouw Vroom (D66) aan gedeputeerde Olthof over de toegankelijkheid van de Weesperbrug

10 21:45 - B-agenda Ruimte

10.a Voornemen GS aangaan bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West
Brief aan PS over bestuursovereenkomst Stompetoren West
Concept_bestuursovereenkomst Stompetoren West
Stedenbouwkundig Raamwerk Stompetoren West met aanvullend hoofdstuk
Getekende brief GS Alkmaar Verzoek maatwerklocatie Stompetoren-West juli 2025

11 C-agenda: ingekomen stukken commissie Ruimte 19 oktober 2026

spreektijdverdeling commissies

(opgehoogd voor nieuw AV-systeem, presidium 07-09-2026)

verdeling per fractie	vergadering regulier
VVD (9)	19 min.
BBB (7)	16 min.
GroenLinks (7)	16 min.
PvdA (7)	16 min.
D66 (4)	12 min.
PvdD (4)	12 min.
JA21 (3)	11 min.
PVV (3)	11 min.
CDA (2)	10 min.
Forum voor Democratie (2)	10 min.
SP (2)	10 min.
50PLUS (2)	10 min.
VOLT (1)	8 min.
ChristenUnie (1)	8 min.
Fractie De Weerdt (1)	7 min.
GS	*44 min.*

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	19-10-2026
Tijd	18:00 - 23:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 16 oktober) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

1	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**planningsoverzicht**
3	**Inspreekhalfuur**
18:00	
4	**Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden**
5	**A-agenda Mobiliteit en Luchtvaart**
18:30	
5.a.1	**integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034** Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde

financiering.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

5.a.2 stand van zaken projecten motie 99-2024 (betrekken bij iMPI)

Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten bij de afdoening van motie 99-2024 een lijst projecten doen toekomen en daarbij toegezegd deze lijst tweemaal per jaar (bij de bespreking van het IMPI en van de actualisatie van het IMPI) te voorzien van een update. Met dit besluit wordt voldaan aan deze toezegging en ontvangen Provinciale Staten voor de derde maal een update. Het betreft projecten op het gebied van mobiliteit waarvoor cofinanciering van de provincie nodig is.

5.b Intrekken Commissie Regionaal Overleg (CRO) Hilversum en Texel

Toelichting: De verplichting voor een Commissie Regionaal Overleg (CRO) bij een burgerluchthaven met een luchthavenbesluit is per 25 januari2018 komen te vervallen. In de Omgevingswet is geregeld dat de vergunninghouder meer verantwoordelijkheden heeft voor afstemming met de omgeving. Hierdoor is de wens ontstaan om de CRO voor de luchthavens Hilversum en Texel op te heffen en om in lijn met de Omgevingswet het omgevingsmanagement bij de vergunninghouder te beleggen.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht intrekken Commissie Regionaal Overleg. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

6 A-agenda Algemeen

19:45

6.a Begroting 2027

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2027 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.

In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de vragen die Provinciale Staten over de begroting 2027 hebben gesteld.

Voorstel voor behandeling:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over

onderwerpen in de begroting (en de memorie van antwoord) die betrekking hebben op deze vakcommissie.

7 **B-agenda Mobiliteit**

20:30

7.a **Voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie**

Toelichting; De provincie heeft met een variantenstudie onderzocht hoe de N203 bij Krommenie anders ingericht kan worden om verkeersoverlast te verminderen en de lokale bereikbaarheid te verbeteren. Op 24 augustus nam de Stuurgroep (provincie Noord-Holland, Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail) een voorgenomen besluit over de voorkeursvariant, gebaseerd op onderzoek naar leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, haalbaarheid en draagvlak. Variant 3 (langs het spoor, met 2x2 rijstroken) komt naar voren als voorkeursvariant.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerden het voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie bespreken

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

9 **B-agenda Ruimte**

21:45

9.a **Voornemen GS aangaan bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West**

Toelichting: Gedeputeerde Staten is voornemens een bestuursovereenkomst aan te gaan met de gemeente Alkmaar en haar college van Burgemeester en Wethouders. De bestuursovereenkomst is opgesteld op basis van het Stedenbouwkundig Raamwerk van de gemeente Alkmaar voor een ontwikkeling van 350 woningen in Stompetoren West. De locatie zal hiervoor deels ontgrensd worden uit Beschermd Landschap.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerden het voornamen van het aangaan van de bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West bespreken

10 **C-agenda: ingekomen stukken commissie Ruimte 19 oktober 2026**

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	22-10-2026
Tijd	18:30 - 21:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Griffier/Secretaris	Susanne Neeskens
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (woensdag 21 oktober) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden.

0	**technische briefing update Omgevingsvisie & beantwoording zienswijzen 17:45 - 18:25 uur**
1	**heropening**
2	**A-agenda Wonen**
18:30	
2.a	**Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland** Gedeputeerde Staten hebben de startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland vastgesteld. De startnotitie beschrijft de opgave, de beoogde inhoud en het proces om te komen tot het programma. Het programma geeft richting aan de provinciale inzet voor voldoende, betaalbare en passende woningen. Daarbij is er nadrukkelijk aandacht voor de huisvesting van aandachtsgroepen, zoals ouderen, studenten, arbeidsmigranten en mensen die met spoed een woning nodig

hebben.

Aan dit stuk wordt naar verwachting op 15 oktober een voordracht toegevoegd.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

3 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

4 B-agenda Ruimte

20:20

3 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

4 B-agenda Ruimte

20:20

4.a Agenderingsverzoek BBB C naar B verzoek wijziging werkingsgebieden omgevingsverordening

Toelichting GS: Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vast. De voorgenomen wijzigingen worden voor zes weken ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen. De wijzigingen gaan onder andere over begrenzing van het Landelijk gebied, Stiltegebieden en Beschermd landschap.
Met Provinciale Staten is afgesproken dat wijzigingen in de categorieën ‘klein maar ingrijpend’ of 'groots en meeslepend' ter consultatie aan u worden voorgelegd. Voor de wijzigingen in deze ronde zijn wij van mening dat deze niet binnen deze categorieën vallen.

De fractie van de BBB heeft een agendaverzoek ingediend om de brief over de wijziging werkingsgebieden omgevingsverordening te bespreken.

Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde de aandachtspunten van de fractie en de brief bespreken.

4.b Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten

Toelichting: Provinciale Staten hebben Gedeputeerde Staten in een motie verzocht om aan gemeenten mee te geven dat bij ontwikkelingen in Beschermd Landschap de aantasting van de kernkwaliteiten indien mogelijk ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.

Provincie Noord-Holland

Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het afdoeningsvoorstel bespreken en aangeven of de motie is afgedaan.

5 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
2	D66	2a. (22-10)	Beemsterboer	Startnotitie Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma	1. Welke gemeenten in Noord-Holland hebben meer dan 30% sociale woningbouw dan het landelijk gemiddelde en welke minder? 2. In de gespreksleidraad staat: “Bij de toepassing van de instructieregels geven we als uitgangspunt aan de woningbouwregio’s mee te kiezen voor een gelijk speelveld in heel de woningbouwregio en daarmee heel de provincie; in elke gemeente dezelfde instructie van 30% sociaal en 37% betaalbaar tenzij gemeenten onderling een andere verdeling maken.” Geeft de Provincie hiermee gemeenten de ruimte om af te wijken van de regel dat gemeenten die meer sociale woningbouw hebben dan het landelijk gemiddelde minimaal 40% in het middensegment moeten realiseren? 3. Waar zijn de cijfers van ABF Primos voor de Provincie Noord-Holland te vinden, inclusief de cijfers voor starters en ouderen? NB Op het dashboard is alleen een uitsplitsing naar	1. Wij hebben de vraag zo geïnterpreteerd: welke gemeenten krijgen vanuit het Rijk de instructieregel 30% sociale huur en welke gemeenten krijgen vanuit het Rijk de instructieregel 40% middensegment. Zie bijlage. 2. Ja. Gemeenten hebben zowel met hun eigen instructieregel te maken, als met de verplichte regionale opdracht om uit te komen op 30% sociale huur en 2/3 betaalbaar. Wanneer alle gemeenten uitgaan van 30% wordt de 30% van de regionale opdracht altijd gehaald. Sommige gemeenten met de instructieregel van 40% hebben aangegeven dat 70% betaalbaar niet bespreekbaar is. In dat geval kan de provincie dan een ontheffing verlenen voor de 40% middensegment (naar 37%). Dit is ook de oplossingsrichting die het Rijk geopperd heeft wanneer de regionale opdracht niet behaald wordt. De uiteindelijke regionale verdeelafspraken worden gemaakt onder regie van de gemeenten. 3. Deze stukken zijn te vinden via deze link: https://open.overheid.nl/details/92682d4d-a14b-4d90-b24b-75ea2cd2afc5

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					woningmarkt regio (met Flevoland) te maken. 4. Wordt de prognose van het woningtekort ook direct vertaald naar de gemeenschappelijke doelstellingen in de actualisatie van de woondeals voor de periode 2027- 2036? 5. Op welke volledige lijst aan aandachtsgroepen gaat de Provincie regie voeren op een evenwichtige regionale verdeling? Worden personen met een kwetsbaarheid en dreigend dak- en thuislozen bijvoorbeeld ook meegenomen? 6. Is overwogen om naast leefomgeving en netcongestie nog andere onderwerpen als facultatieve onderwerpen aan het volkshuisvestingsprogramma toe te voegen die van grote invloed zijn op de woningbouw, zoals bijvoorbeeld mobiliteit en stikstof? 7. In de gespreksleidraad staat: “Ambtelijk is de wens om een dergelijk investeringskader te continueren, omdat gemeenten en investeerders belang hebben bij stabiel beleid. Het	Dit rapport bevat de info over studenten: “Toelichting op de herijkingsopgave tot en met 2036”. Jongeren die uit huis gaan zijn daarnaast in de ABF rapportage meegenomen in het woningtekort. 4. De ABF-prognoses vormen het startpunt voor het proces tussen gemeenten, provincie en Rijk om tot een nieuwe woningbouwopgave te komen voor de periode 2027 t/m 2036. 5. De lijst van aandachtsgroepen is wettelijk bepaald (zie p.12 Externe Gespreksleidraad). De inzet van de provincie richt zich op die aandachtsgroepen die bovenlokaal zijn en/of waar provinciale inzet een toegevoegde waarde heeft bezien vanuit stakeholders. Op basis van de huidige inzichten zijn dat de volgende groepen: starters, studenten, ouderen, arbeidsmigranten en woonwagenbewoners. Tijdens het participatieproces wordt dit breder besproken. 6. Dit is onderdeel van het participatieproces en de genoemde onderdelen worden zeker bezien.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					budget is inmiddels voor een groot deel belegd. Bij de uitwerking van het PVHP leggen we daarom een nieuwe budgetclaim." Wat is de orde van grote van het budget waaraan wordt gedacht en wanneer zou deze claim moeten worden verwerkt in de begroting? 8. In de gespreksleidraad staat: "De provincie ziet voor zichzelf eenstimulerende en geen subsidiërende rol bij het beter benutten van de bestaande voorraad." Wat is de exacte redenering om als Provincie wel een subdierende in te nemen bij nieuwbouw en niet bij het beter benutten van de bestaande voorraad?	7. Pas als het PVHP met uitvoeringsagenda er ligt is goed gevoel te geven bij de grootte van de budgetclaim. 8. De huidige subsidiërende rol is breder dan alleen nieuwbouw en kan zich ook richten op het beter benutten van de bestaande voorraad (denk bijvoorbeeld aan de flexibele schil). Een subsidiërende rol voor de toekomst is een politieke keuze.
39	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Wat besluiten PS op 9 november 2026? De brief is "ter informatie" en het PVHP is een GS-bevoegdheid, terwijl het agendapunt "Adviseren aan PS" luidt.	Er is inmiddels een voordracht met begeleidende brief toegevoegd. De startnotitie wordt ter besluitvorming aangeboden aan PS.
40	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Welke planning geldt (januari/april 2027, juli/december 2027, concept juni 2027 of ter inzage medio 2027) en welke wettelijke	De opzet van het proces en een globale en indicatieve planning staat beschreven in hoofdstuk 5 van de Startnotitie Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					deadline (juli 2027 met uitloop of 1 januari 2028)? Wanneer kunnen PS nog sturen?	In de inleidende passage staat nog een fout. Bij de inwerkingtreding van de Wvrv werd duidelijk dat de provincies op 1 januari 2028 een vastgesteld PVHP moeten hebben. Eerst was dat 1 juli 2027. Er is besloten dat we deze uitloop gaan gebruiken. Op deze manier kunnen we een steviger proces inrichten en vooral de gemeenten beter betrekken. In de inleidende passage wordt nog uitgegaan van de oude planning. In de tabel met de planning is dit goed verwerkt. PS wordt nu gevraagd aan te geven of zij akkoord zijn met de doorvertaling zoals opgenomen in de Externe Gespreksleidraad van de kaders uit de Omgevingsvisie naar de richtingen voor het PVHP en daar waar dit onvoldoende het geval is aandachtspunten mee te geven voor de uitwerking van het PVHP.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Daarna kunnen PS formeel een zienswijze tijdens de consultatie van het ontwerp-PVHP voor de vaststelling door GS.
41	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Wat is de onderbouwing van de grens van 25 woningen in beschermd landschap en hoe wordt cumulatie voorkomen? Hoe verhoudt dit zich tot het aangenomen amendement over 30% sociale huur en de werkwijze Maatwerk woningbouw in Beschermd Landschap?	Als er sprake is van aantasting van de kernkwaliteiten van Beschermd Landschap, mogen gemeenten ten behoeve van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van de kern of het lint één keer per kern of dorpslint maximaal 25 woningen toevoegen. Hieraan zijn voorwaarden verbonden, waaronder het met amendement opgenomen lid dat de 30% sociale woningbouw regelt. De grens van 25 woningen is vastgesteld in de 3e herziening van de OV NH2022, die op 1 januari 2025 inwerking is getreden. Het amendement over 30% sociale huur opgenomen in deze voorwaarden. Maatwerk bij woningbouw in Beschermd Landschap biedt gemeenten de mogelijkheid om buiten de regel van de verordening meer dan 25 woningen te bouwen in of aan een kern of dorpslint. Onder andere de

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						voorwaarden uit de instructieregel gelden als uitgangspunt hierbij. Provincie en gemeenten werken bij maatwerk nauw samen volgens de richtlijn die PS in maart 2025 heeft vastgesteld. De grens van 25 woningen en bouwen in Beschermd Landschap komen niet terug in de startnotitie voor het PVHP.
42	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Wat betekent "fasering" bij woningbouw die vooruitloopt op gezonde leefomgeving en mobiliteit? Welke minimumvoorwaarden gelden en wie draagt het risico?	Met fasering bedoelen we hier dat woningen al gebouwd worden voordat bijv alle voorzieningen er zijn en/of vooruitlopend op andere aspecten die de leefomgeving gezonder maken (voor het daadwerkelijk uitplaatsen van een bedrijf in de buurt dat lawaai maakt oid). Voor mobiliteit betekent dit dat er al gebouwd kan worden ook als dat betekent dat er bijvoorbeeld meer congestie ontstaat. Echter, zoals het in de leidraad staat zijn dit denkrichtingen om met stakeholders van gedachten van te wisselen. We hebben dus nog geen concrete oplossingsrichtingen uitgewerkt met voorwaarden en risico's.
43					Hoe ver reikt het "integraal toetsingskader voor woningbouwinitiatieven" en welk gewicht krijgen natuur, water en	We noemen dit als denklijn voor in het PVHP om te bespreken met externe partners om na te gaan of dit kansrijk is. Hoe het eruit

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					leefbaarheid ten opzichte van woningbouwtempo?	gaat zien is mogelijk onderdeel van het vervolgproces.
44	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Hoe worden water, bodem en klimaatadaptatie als sturende randvoorwaarden verankerd (aangenomen moties)?	Onderdeel van de verdere uitwerking met stakeholders en collega's vanuit die Beleidsterreinen.
45	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Waarom worden natuur-, milieu-, huurders- en zorgorganisaties niet (volwaardig) betrokken, en waarom is er geen inwonersparticipatie vóór medio 2027?	Het PVHP is de doorvertaling van de Omgevingsvisie voor volkshuisvesting/wonen. Het PVHP vormt de nadere uitwerking van de daarin vastgestelde beleidsrichting en uitgangspunten. Voor het PVHP richten we de participatie op de voor ons meest relevante externe stakeholders middels klankbordgroepen en op de gemeenten. Daarbij bouwen we voort op de (inwoners)participatie die heeft plaatsgevonden bij Regie op de Ruimte en de Omgevingsvisie. Daarnaast kunnen inwoners en andere partijen een reactie geven op het moment dat het PVHP ter inzage wordt gelegd medio 2027. Gemeenten betrekken zorginstellingen en inwoners wel direct.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						De Woonbond (belangenbehartiger huurders in NH) zat bij een externe klankbordgroep.
46	PvdD	2.a	Beemsterboer	Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland	Er is sprake van een samenhangende monitoringsaanpak (paragraaf 4.5). Wordt daarin ook de verhouding tussen binnenstedelijk bouwen (80%) en uitleg en benutting van bestaande bouw (20%) gemonitord?	Via de jaarlijkse monitor woningbouw wordt (ook nu al) inzichtelijk gemaakt welk deel van de woningbouw binnen- en/of buitenstedelijk wordt gerealiseerd. Beter benutten monitoren we via ‘overige toevoegingen’ (transformatie, splitsing, etc). Beter benutten van de bestaande woningvoorraad vindt in de praktijk grotendeels plaats in binnenstedelijk gebied.
47	PvdD	4.a	Rommel	Agenderingsverzoek	Wordt met de wijziging van artikel 6.2 van bijlage 11 een bestaande bevoegdheid vastgelegd, of verschuift er een bevoegdheid van PS naar GS? Wat is de huidige regeling?	Met de wijziging van artikel 6.2 van bijlage 11 wordt geen bevoegdheid toegekend of overgedragen. De verwijzing in dit artikel wordt in lijn gebracht met de bestuurlijke afspraken tussen de partners van de Regionale Energiestrategieën (RES): gemeenten, waterschappen en provincie. De RES-stuurgroepen Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid hebben eerder dit jaar afgesproken dat GS eenmaal per jaar

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						een gebundeld besluit nemen over de actualisatie van de RES-kaart, wanneer deze uitsluitend zonzoekgebieden betreft. Deze jaarlijkse actualisatie is een nieuw proces ten opzichte van de vaststelling van RES 1.0 en de grootschalige herijking door PS. Artikel 6.2 bevat momenteel een verwijzing naar 'door PS vastgestelde RES-zonzoekgebieden'. Deze verwijzing beschrijft de eerdere werkwijze, maar regelt zelf niet de bevoegdheidsverdeling. Met de voorgestelde wijziging wordt de tekst aangepast aan de afgesproken werkwijze voor jaarlijkse actualisaties.
48	PvdD	4.a	Rommel	Agenderingsverzoek	Welke rol houden PS bij het aanwijzen van RES-zoekgebieden zon (kaderstelling, informatie, instemming)?	PS blijven de ruimtelijke en landschappelijke kaders vaststellen waarbinnen initiatieven voor zonne-energie mogelijk zijn. Het gaat onder meer om het provinciale zonbeleid, de aangescherpte Zonneladder, de landschappelijke beschermingsregimes en de ruimtelijke kwaliteitseisen voor het landelijk gebied. Deze kaders blijven ook binnen RES-zonzoekgebieden van toepassing. Volgens de bestuurlijke afspraken tussen de RES-partners stellen GS de jaarlijkse

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						actualisaties van uitsluitend zonzoekgebieden vast. Hiervoor is geen instemming van PS voorzien. Over de voorgestelde wijziging van artikel 6.2 zijn PS per brief geïnformeerd. PS kunnen hierover tijdens de commissiebespreking hun opvattingen aan GS meegeven.
49	PvdD	4.a	Rommel	Agenderingsverzoek	Hoe worden gemeenten en inwoners betrokken, en hoe verhoudt dit zich tot de RES-systematiek met zoekgebieden primair bij gemeenten?	Gemeenteraden stellen actualisaties van zonzoekgebieden voor. Alleen gemeenten waar wijzigingen aan de orde zijn, nemen hierover een raadsbesluit. Gemeenten zonder wijzigingen hoeven geen besluit te nemen. Daarmee is de betrokkenheid van de volksvertegenwoordiging op gemeentelijk niveau gewaarborgd. De provincie neemt de voorgestelde actualisaties in beginsel over. Deze werkwijze sluit aan bij de RES-systematiek waarin gemeenten primair aan zet zijn bij het voorstellen van zonzoekgebieden. Gemeenten zijn bovendien in de regel bevoegd gezag voor het mogelijk maken van zonneparken. Daarbij moeten zij de door PS vastgestelde ruimtelijke en landschappelijke kaders in acht nemen.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
50	PvdD	4.a	Rommel	Agenderingsverzoek	Welke voorwaarden voor natuur en landschap gelden bij zoekgebieden zon, en worden die in de verordening geborgd?	Binnen RES-zonzoekgebieden blijven alle door PS vastgestelde ruimtelijke en landschappelijke kaders van toepassing. Deze zijn geborgd in de Omgevingsverordening NH2022. Het betreft onder meer de in 2025 aangescherpte Zonneladder met beperkende voorwaarden voor zonne-energie op natuur- en landbouwgronden, de landschappelijke beschermingsregimes en de ruimtelijke kwaliteitseisen voor het landelijk gebied. De ligging binnen een zonzoekgebied betekent dus niet dat een zonnepark zonder meer kan worden gerealiseerd. Een initiatief dat niet binnen de geldende kaders past, kan ook binnen een zonzoekgebied niet doorgaan. De aanwijzing als zonzoekgebied geeft vooral aan dat er bestuurlijk draagvlak is om de mogelijkheden voor zonne-energie te verkennen; zij biedt op zichzelf geen zekerheid over de juridisch-planologische haalbaarheid.
51	PvdD	4.a	Rommel	Agenderingsverzoek	Waarom is dit onderdeel in een brede verordeningsronde aangeboden, en hoe	De wijziging is opgenomen in de reguliere wijzigingsronde voor werkingsgebieden en bijlagen, omdat hiermee een verwijzing in bijlage 11 (Regels Gedeputeerde Staten)

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					kunnen PS er nog invloed op uitoefenen? Moeten PS formeel instemmen?	wordt geactualiseerd. De huidige verwijzing naar door PS vastgestelde RES-zonzoekgebieden wordt in lijn gebracht met de bestuurlijke afspraken over de jaarlijkse actualisatie van uitsluitend zonzoekgebieden door GS. GS zijn bevoegd deze GS-regels te wijzigen. Zoals gebruikelijk zijn PS hierover per brief geïnformeerd. Formele instemming van PS met deze wijziging is niet vereist. PS kunnen tijdens de bespreking in de commissie hun opvattingen en aandachtspunten aan GS meegeven.
52	PvdD	4.a	Rommel	Agenderingsverzoek	Is een besluit of toezegging nodig, of volstaat een informerende bespreking?	Voor deze wijziging is geen besluit of toezegging van PS nodig. Een commissiebespreking is geen voorwaarde voor de wijziging. Nu om agendering is verzocht, kan de bespreking worden benut om de voorgestelde wijziging toe te lichten, vragen te beantwoorden en opvattingen van de commissie aan GS mee te geven.
53	PvdD	4.b.	Rommel	Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten	Wanneer en in welke vorm (brief, overleg, standaardtekst bij ontvangst van de melding) geven GS de boodschap over	De gemeente wordt ambtelijk geïnformeerd over compensatie wanneer zij bij de provincie aangeven gebruik te maken van artikel 6.59a bij het wijzigen of opstellen van

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					compensatie mee? Gaat dit proactief naar alle gemeenten?	een omgevingsplan of het bij het verlenen van een BOPA. Omdat in 6.59a een meldingsplicht is opgenomen geldt dit voor alle woningbouwontwikkelingen van minder dan 25 woningen in Beschermd Landschap.
54	PvdD	4.b.	Rommel	Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten	Hoeveel gemeenten hebben art. 6.59a lid 3 onder a tot nu toe gebruikt, en is compensatie van kernkwaliteiten daarbij aan de orde geweest?	Er zijn nog geen ontwikkelingen aan ons voorgelegd die onder deze instructieregel vallen. Deze regel is per 1 januari 2025 in werking getreden. Dat is – gezien de tijd die een planvoorbereiding vergt – nog een betrekkelijk korte periode geweest voor gemeenten om hier gebruik van te maken. Bij het vaststellen van artikel 6.59a lid 3 onder a is niet opgenomen hoe en in welke fase van het planproces gemeenten de provincie informeren bij het gebruik van deze instructieregel. Dit maakt het lastig om op elk moment bij te houden hoeveel gemeenten gebruik hebben gemaakt van deze regel. In de volgende herziening van de Omgevingsverordening NH2022 kunnen eisen over de vorm van de meldingsplicht worden vastgesteld. We betrekken dit onderwerp sowieso bij onze jaarlijkse monitoring.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
55	PvdD	4.b.	Rommel	Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten	Waarom is compensatie niet in de handreiking opgenomen, en kan een aparte, niet-bindende toelichting zonder rechtsonzekerheid worden gegeven?	Compensatie is niet opgenomen in de handreiking omdat dit niet in de instructieregel 6.59a staat. De handreiking is een verdere uitleg van deze instructieregel. Het opnemen van compensatie in de handreiking kan daarom voor onduidelijkheid bij gemeenten zorgen.
56	PvdD	4.b.	Rommel	Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten	Wat verstaan GS onder "indien mogelijk" en "zoveel mogelijk" compenseren, en welke vormen van compensatie achten zij passend (omvang, kwaliteit, locatie, termijn)?	De formulering van ‘indien mogelijk’ en ‘zoveel mogelijk’ is overgenomen uit de tekst van de motie. We voeren de motie uit door het op deze manier mee te geven aan gemeenten. Het is aan gemeenten om te bepalen of en hoe compensatie mogelijk is. Voor eventuele mogelijkheden voor compensatie kan worden gekeken naar • de toelichting op artikel 6.59a lid 3 onder a, voorwaarde 8 over de compensatie van water, groen en biodiversiteit; • de toelichting op artikel 6.59a lid 4 onder c over de compensatie van kernkwaliteiten bij groot openbaar belang; • de regels uit artikel 3.2 t/m 3.7 (uitgezonderd 3.3) van bijlage 11 in de OV NH2022 over de regels van GS bij compensatie van kernkwaliteiten.

Technische vragen commissie Ruimte 19 en 22 oktober 2026						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Deze regels zijn niet van toepassing op de compensatie van kernkwaliteiten in de context van de motie, omdat het niet als regel in de OV NH2022 staat.

	sociale huur corpo's 2025 (bron: datawonen.nl, dVi 2024)	sociale huur corpo's (bron: datawonen.nl, dVi 2023)	verschil %
Landelijk gemiddeld	***25.6%***	*25.7%*	-0.1%
Almere	22.5%	22.5%	0.0%
Lelystad	25.7%	25.3%	0.4%
Aalsmeer	20.5%	20.5%	0.0%
Amstelveen	24.2%	24.3%	-0.1%
Diemen	18.0%	18.3%	-0.3%
Haarlemmermeer	19.9%	19.9%	0.0%
Ouder-Amstel	28.1%	27.9%	0.2%
Uithoorn	25.7%	26.2%	-0.5%
Amsterdam	34.2%	34.5%	-0.3%
Blaricum	20.0%	20.0%	0.0%
Gooise Meren	17.7%	18.0%	-0.3%
Hilversum	25.4%	25.3%	0.1%
Huizen	27.6%	27.7%	-0.1%
Laren	14.5%	14.4%	0.1%
Wijdemeren	19.3%	19.5%	-0.2%
Edam-Volendam	16.5%	16.7%	-0.2%
Landsmeer	23.9%	24.0%	-0.1%
Oostzaan	26.4%	26.5%	-0.1%
Purmerend	29.1%	29.5%	-0.4%
Waterland	24.5%	24.3%	0.2%
Wormerland	29.3%	29.3%	0.0%
Zaanstad	32.5%	32.4%	0.1%
Beverwijk	32.3%	32.5%	-0.2%
Bloemendaal	14.7%	14.8%	-0.1%
Haarlem	25.7%	25.5%	0.2%
Heemskerk	29.2%	29.7%	-0.5%
Heemstede	17.2%	17.2%	0.0%
Velsen	31.7%	31.7%	0.0%
Zandvoort	27.4%	27.4%	0.0%
Gemiddelde provincie Noord-Holland	27.5%	27.6%	-0.1%
Gemiddelde provincie Flevoland	22.5%	22.5%	0.0%
Woondeal gebied MRA	28.5%	28.5%	0.0%

	sociale huur corpo's 2025 (bron: datawonen.nl, dVi 2024)
Landelijk gemiddeld	***25.6%***
Kolom1	**Kolom2**
Regio Alkmaar	
Alkmaar	**26.1%**
Dijk en Waard	**17.8%**
Bergen	**17.3%**
Castrium	**14.3%**
Heiloo	**15.3%**
Uitgeest	**20.9%**
Regio West Friesland	
Drechterland	**18.9%**
Stede Broec	**23.5%**
Enkhuizen	**26.3%**
Medemblik	**22.2%**
Hoorn	**28.2%**
Opmeer	**2.9%**
Koggenland	**5.1%**
Regio Kop	
Den Helder	**27.7%**
Texel	**21.5%**
Schagen	**21.1%**
Hollands Kroon	**21.8%**
Woondeal gebied NHN	**21.7%**
Provincie Noord-Holland	**27.5**

Maatregelnaam
K02/K03-OEV-02 - Vervanging - Vaarwegvak 15 - Schagerkoggerkanaal en Kolhornerdiep
K04/K05/K06a-OEV-91 - Vervanging - Vaarwegvak 18
K04/K05/K06c-OEV-90 - Vervanging - Vaarwegvak 20 - Niedorpervaart (deel), brug N241 Kolhorn
K07/K08-02 - Vervanging - 0,00/0,00 km - 2,20/7,00 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (K07) en Huigenvaart (K08)
K07/K08-OEV-90 - Vervanging - Vaarwegvak 21
K09-01 - Vervanging - 0 km - 2,5 km - Vaarwegvak 8 - Markervaart Noord en Kogerpolderkanaal: Stierop-Noordhollandsch Kanaal
K11a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: ’t Schouw-splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw-Edam
K11b-01 - Vervanging - 8 km - 13 km - Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw-Edam
K18a-01 - Vervanging - 0 km - 7,8 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal-zijsloot bij km 7,8
K18a-02 - Vervanging - 0 km - 7,8 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal-zijsloot bij km 7,8 & K18b-02 Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijsloot bij km 7,8-Medemblik
K18b-01 - Vervanging - 7,8 km - 14,6 km - Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijsloot bij km 7,8 Medemblik
K19o-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost: Nieuwe Meer-Aalsmeerderbrug
K19o-b-01 - Vervanging - 45,49 km - 46,2 km - Vaarwegvak 33 - Ringvaart Oost: Aalsmeerderbrug-Nieuwe Wetering
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 en 28 - Ringvaart West: Kagerplassen-Zuider Buiten Spaarne
K20/K10/K09a-01 - Vervanging - 2,60/0,00 km - 0,00/3,20 km - Vaarwegvak 6
K20/K10/K09b-01 - Vervanging - 32 km - 38,4 km - Vaarwegvak 7 - Noordhollandsch Kanaal: Gat van de Meer (Akersloot)-Splitsing Omval
K20a-01 - Vervanging - 38,4 km - 44,9 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval-Alkmaar Noord
K20a-03 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval-Alkmaar Noord
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend-Knollendammervaart
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal: Knollendammervaart-Gat van de Meer (Akersloot)
K20n-07 - Vervanging - 55,5 km - 78,6 km - Vaarwegvak 1, 2 en 3 - Noordhollandsch Kanaal, ged. Sint Maartensvlotbrug-Koopvaardersschutsluis en Vaarwegvak 14 (K01) - 0 km - 4 km Schagerkanaal en Vaarwegvak 15 (K02/K03) - kade Jan van Ketel
K20n-a-01 - Vervanging - 44,9 km - 55,5 km - Vaarwegvak 4 - Noordhollandsch Kanaal: Alkmaar Noord-Sint Maartensvlotbrug
K20n-d-01 - Vervanging - 71,3 km - 78,6 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: pontveer Westeinde-Koopvaardersschutsluis
K20z-a-01 - Vervanging - 0 km - 8,15 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam-duiker onder busbaan (km 8,15)

K20z-b-01 - Vervanging - 8,15 km - 16 km - Vaarwegvak 13 -
Noordhollandsch Kanaal: duiker onder busbaan (km 8,15)-sluis Purmerend

Omschrijving maatregel	Status maatregel	Jaar - start realisatiefase	Jaar - oplevering
Vervangen houten oevers door staal (op 2 locaties natuurvriendelijke oevers).	Gerealiseerd		2021
	Gerealiseerd		2021
Vervangen van 12 km houten oeverconstructie en 1 km stalen oeverconstructie.	Gerealiseerd		2021
Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Plan	2027	2028
	Gerealiseerd		2021
Gedeelten van de bestaande houten oeverconstructies zijn vervangen.	Gerealiseerd		2023
1500 m hout is vervangen door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). En eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden zijn waar mogelijk toegepast.	Gerealiseerd		2026
Splitsing Gouwe - beheergrens Purmerringvaart; vervangen 2000 m hout voor hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). Toepassing van eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden waar mogelijk.	Gerealiseerd		2025
2 km houten oeverconstructie is vervangen voor hout (daar waar mogelijk zijn natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Gerealiseerd		2023
Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Realisatie	2026	2027
1600 m houten oeverconstructie is vervangen voor hout (daar waar zijn natuurvriendelijke oevers aangelegd).	Gerealiseerd		2023
Delen van oorspronkelijke scope van K19o-a-01 en K19o-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Studie	2028	2029
Vervanging 710 m hout voor stalen damwand (gestaffeld)	Studie	2028	2029
Bij km 8,0 vervangen houten oeverconstructie voor de vaarwegvakken 27 en 28 in totaal 858 m door hout (geen natuurvriendelijke oevers).	Studie	2028	2029
	Gerealiseerd		2020
De huidige oeverconstructie is vervangen.	Gerealiseerd		2024
Het vervangen van de huidige oeverconstructie.	Realisatie	2021	2028
Het oevertraject K20A-L-091-094 is in zeer slechte staat en dient met spoed te worden vervangen.	Realisatie	2027	2027
Vervangen houten oeverconstructie door staal (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Plan	2027	2028
Vervangen houten oeverconstructie door staal (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Plan	2027	2028
Vervanging 13,4 km houten oevers door staal (verankerd) en twee wachtplaatsen bij Stolperbasculebrug	Plan	2027	2028
De huidige oeverconstructie is vervangen.	Gerealiseerd		2023
Vervanging circa 800 m houten oever door staal.	Gerealiseerd		2025
Vervanging 840 m stalen oeverconstructie door natuurvriendelijke oevers.	Realisatie	2027	2028

Vervanging stalen oeverconstructie voor staal (geen natuurvriendelijke oevers).	Gerealiseerd		2024

Verslag concept

Commissie Ruimte - 19 oktober 2026

Datum commissievergadering	:	19 oktober 2026
Commissievoorzitter	:	mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. I. de Sain, dhr. G. Vendrig
	Groen Links	: statenlid P. Korzelius, statenlid P. de Graaf
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. N. Vroom
	PvdA	: dhr. A. Karar
	PVV	: dhr. De Moel, mw. N. Cornelisse
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr. J. Kes
	CDA	: dhr. S. Dijk
	JA21	: dhr. E. Jensen, dhr. R. Broertjes, mw. C. Gordijn
	PvdD	: dhr. M. Hanou
	Christen Unie	: dhr. M. Klein
	Volt	: mw. B. van den Bogaerde, mw. J. Schneemann
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, dhr. R. Nijkamp
	FvD	: dhr. M. Nijman
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, dhr. J. Beemsterboer, mw. E. Rommel	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.00 uur en heet de aanwezigen welkom.

Er is een afmelding ontvangen van mevrouw Den Boer (BBB).
Er is één rondvraag aangemeld: D66 heeft een vraag over de toegankelijkheid van de Weesperbrug. Er zijn twee insprekers aangemeld. Er is een inspreker bij agendapunt 8a: voorkeursvariant N203 Krommenie en er is een inspreker bij agendapunt 10a: bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West.

De heer **Nijkamp** (50PLUS) heeft een ordevoorstel en vraagt aan GS of het iMPI, gezien het rijksbesluit van afgelopen vrijdag, in de huidige vorm kan worden behandeld tijdens de PS-vergadering van 9 november. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat het iMPI kan worden behandeld, omdat het over de provinciale infrastructuur gaat en niet over de rijksinfrastructuur.

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

Het verslag van de vorige vergadering wordt ongewijzigd vastgesteld net als de agenda en de lijsten met moties en toezeggingen.

2.a Planningsoverzicht

Er zijn geen opmerkingen vanuit de commissie.

3 Inspreekhalfuur

Er zijn geen aanmeldingen voor het inspreekhalfuur.

4 Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden

Gedeputeerde **Olthof** geeft een terugkoppeling over het overleg dat de provincie de afgelopen weken heeft gevoerd met het Rijk over grote infrastructuurprojecten en het onderhoud van rijksinfrastructuur. Daarbij is Noord-Holland breed input opgehaald en is samen met regionale partners het belang van de provincie onder de aandacht gebracht. De gedeputeerde is positief over de uitkomsten van het rijksbesluit van afgelopen vrijdag.
Hij licht de belangrijkste resultaten toe:

- Zuidasdok: De zuidkant wordt afgebouwd, inclusief het derde perron. Het tracébesluit voor het gehele project blijft in stand. De provincie en Amsterdam zijn nog niet volledig tevreden en onderzoeken met partners alternatieve financieringsmogelijkheden voor de verdere afronding.

- Noord/Zuidlijn: De doortrekking naar Schiphol blijft het uitgangspunt. Er is nog een financieringstekort waarvoor alternatieve bekostiging wordt onderzocht. Een toekomstige verlenging naar Hoofddorp blijft mogelijk.
- Onderhoud rijksinfrastructuur: Onder meer de Houtribdijk, de A9 bij Uitgeest, het gemaal en de veerhavens bij Den Helder en Texel zijn opgenomen in de plannen. De aanpak van de Houtribdijk staat voor de komende acht jaar gepland.
- Woningbouw Alkmaar: Alkmaar heeft alsnog een toezegging gekregen voor een groot deel van de aangevraagde middelen voor grootschalige woningbouw en bijbehorende infrastructurele projecten.

De gedeputeerde concludeert dat Noord-Holland er, gezien de voorliggende keuzes, redelijk goed vanaf is gekomen. Wel blijven er aandachtspunten, met name rond de financiering en volledige afronding van Zuidasdok en de Noord/Zuidlijn.

5 A-agenda Mobiliteit en Luchtvaart

5.a.1 Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034 en

5.a.2 Projectbesluiten iNHi stand van zaken projecten motie 99-2024

Toelichting:
Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027 2034 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. Bij de bespreking van dit stuk kan de commissie ook de brief over de projectbesluiten van het iNHi betrekken evenals de brief over de stand van zaken van motie 99 uit 2024.

Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.

De heer **Boer** (VVD) spreekt zijn waardering uit voor het iMPI en de investeringen in de Noord-Hollandse infrastructuur. Hij benadrukt het belang hiervan voor de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid. Hij noemt daarbij de vervanging van het spoorviaduct bij

de N242, de Bolbrug over het kanaal Alkmaar-Kolhorn en de kortetermijnmaatregelen bij de rotonde N240 ter hoogte van het WFO-terrein.
Naar aanleiding van de brief over de stand van zaken van projecten (motie 99-2024) stelt hij twee vragen:

- Ring Alkmaar: leidt de extra rijksbijdrage van circa € 100 miljoen tot versnelling van de maatregelen en hoe kan de provincie daaraan bijdragen?
- Noord/Zuidlijn: hoe kijkt GS aan tegen de vertraging van de besluitvorming over de doortrekking naar Hoofddorp?

De heer **Dijk** (CDA) is over het algemeen positief over het iMPI en heeft enkele aandachtspunten:

- N240 bij Medemblik: Het CDA is tevreden met de alternatieve oplossing voor de ontbrekende parallelweg. Door de aanleg van een middenberm kan landbouwverkeer het laatste deel via de hoofdrijbaan rijden, waardoor de verkeersveiligheid in Opperdoes verbetert.
- Vlotbruggen 't Zand en Sint Maartensvlotbrug: Naar aanleiding van eerdere overlast door brugafsluitingen vraagt hij welke lessen de gedeputeerde meeneemt bij de geplande vervanging in 2027/2028 en hoe omwonenden en ondernemers worden ontzien.
- De herinrichting van N203 bij Krommenie: hij komt hierop terug te bij de behandeling van agendapunt 7.

Mevrouw **Vroom** (D66) is positief over de ontwikkelingen in het iMPI en de iNHi, maar wil maatschappelijke ambities sneller en nadrukkelijker meewegen bij de prioritering van infrastructurele projecten. Zij heeft drie aandachtspunten:

- Sociale veiligheid en vrouwenveiligheid: D66 wil sociale veiligheid al bij de eerstvolgende actualisatie van het iMPI als kernindicator meenemen. De fractie van D66 overweegt hierover een motie.
- Militaire bereikbaarheid en weerbaarheid: D66 wil militaire bereikbaarheid en *dual use* (civiel en militair gebruik van infrastructuur) eerder meewegen bij de prioritering van projecten. Ook hierover overweegt D66 een motie.
- Woningbouwversnelling: D66 benadrukt het belang van goede infrastructuur voor woningbouw en overweegt een motie om te onderzoeken of woningbouwversnelling als afzonderlijke prioriteringsindicator in de iNHi kan worden opgenomen.

D66 wil na het onderhoud van bestaande infrastructuur meer prioriteit geven aan woningbouw en veiligheid en mevrouw Vroom vraagt GS om een reactie op deze voorstellen.

De heer **Nijman** (FvD) benadrukt het belang van goed onderhouden infrastructuur en vraagt aandacht voor de financiële haalbaarheid en prioritering van projecten in het iMPI. Hij noemt de volgende punten:

- Financiering en prioritering: De totale projectenportefeuille bedraagt circa € 1,1 miljard, waarvan vijf grote projecten € 925 miljoen vertegenwoordigen. De voorgestelde extra investeringsruimte van € 400 miljoen over acht jaar is onvoldoende om alle studieprojecten te realiseren. Hij vraagt GS om duidelijke keuzes.
- N247-Zuid: Hij vraagt hoe GS voorkomt dat het beschikbaar stellen van 80% van het geraamde krediet vooruitloopt op een uitgewerkt ontwerp en definitieve financiering.
- GOW60-toetsingskader: FvD is kritisch op snelheidsverlagingen van 80 naar 60 km/u en vraagt hoe GS de effecten op gezondheid, reistijd en economie onderbouwt.

De heer Nijman vraagt GS om duidelijkheid over de prioritering en financiering van projecten, waarbij onderhoud en bereikbaarheid worden meegewogen en om halfjaarlijkse voortgang van motie 99-2024.

De heer **De Moel** (PVV) benadrukt het belang van betrouwbare infrastructuur en vraagt aandacht voor de financiële haalbaarheid van de projecten in het iMPI. Hij noemt de volgende punten:

- Financiering en prioritering: de kosten van studieprojecten zijn gestegen tot bijna € 1,2 miljard, terwijl vanaf 2034 onvoldoende dekking beschikbaar is. Hij vraagt wat de recente rijksbesluiten betekenen voor de provinciale projecten en of PS een actueel financieel overzicht ontvangt van GS.
- Spui- en gemaalcomplex IJmuiden: zijn de aangekondigde rijksmiddelen voldoende en kan GS dit project bij de actualisatie te betrekken?
- N247-Zuid: welke financiële verplichtingen gaat de provincie aan en welke ruimte houdt PS om bij te sturen?
- Onderhoud: hoe vangt GS de noodzakelijke vervangingen en tegenvallers op en welke besparingen zijn mogelijk door soberdere ontwerpen, waaronder het beperken van natuurvriendelijke oevers?
- N203 bij Krommenie: leiden de lagere kosten van de voorkeursvariant tot een vermindering van de financiële druk op de stelpost met 200 miljoen?

De heer De Moel benadrukt dat investeringen vooral moeten bijdragen aan verbeteringen voor inwoners.

Statenlid **De Graaf** (GL) spreekt namens GroenLinks en PvdA en is positief over het iMPI, met name over de investeringen in onderhoud, verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen. Hij is tevreden over de opname van de Bolbrug en het spoorviaduct bij de N242 in de studiefase. Hij noemt de volgende aandachtspunten:

- Rijksbijdragen: heeft de recente prioriteitenlijst van het Rijk gevolgen voor projecten in het iMPI, waaronder projecten die afhankelijk zijn van rijksfinanciering, zoals de onderdoorgang bij Broek in Waterland? Ook vraagt hij wanneer PS hierover wordt geïnformeerd.
- Openbaar vervoer: hij mist voortgang bij OV-projecten en vraagt naar de verplaatsing van bushaltes op de N246 bij station Krommenie-Assendelft, waarvan de realisatie voor 2027 gepland staat.
- Prioritering: hij steunt meer aandacht voor sociale veiligheid, woningbouw en de doorstroming van het OV in Noord-Holland Noord, maar benadrukt dat als dit ten koste gaat van andere projecten, dat een zorgvuldige afweging nodig is.

De heer **Nijkamp** (50PLUS) dankt de gedeputeerde voor zijn eerdere toelichting, maar maakt zich zorgen over de gevolgen van het rijksbesluit voor de financiering van projecten in het iMPI. Hij benadrukt dat veel projecten afhankelijk zijn van bijdragen van derden en stelt de volgende vragen:

- Gevolgen rijksbesluit: heeft GS onderzocht welke gevolgen het rijksbesluit van afgelopen vrijdag heeft voor de projecten in het iMPI?
- N247-Zuid: zijn de toegezegde bijdragen van het Rijk en andere partijen nog steeds beschikbaar?
- Prioritering: welke projecten krijgen voorrang als bijdragen van derden tegenvallen?
- Informatievoorziening: kan GS toezeggen PS vóór 9 november schriftelijk te informeren over de financiële gevolgen en eventuele wijzigingen in het iMPI?

Mevrouw **De Sain** (BBB) spreekt haar waardering uit voor de inzet van de gedeputeerden bij het verkrijgen van rijksmiddelen voor infrastructuurprojecten in Noord-Holland. Zij wijst op het onderzoek naar snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u op smalle wegen. BBB ziet meer in handhaving dan in snelheidsverlaging, omdat een lagere maximumsnelheid kan leiden tot meer inhaalmanoeuvres en gevaarlijke situaties. Zij vraagt hoe GS dit ziet.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) is positief over het iMPI, met name over de extra aandacht voor fietsprojecten. Volt is het eens in met de voorgestelde investeringsmaatregelen, het doorschuiven van projecten naar een volgende fase en het schrappen van maatregelen. De fractie maakt zich wel zorgen over de stijgende kosten van studieprojecten, van € 820 miljoen naar € 1,2 miljard. Hoewel de huidige financiële dekking voldoende lijkt, zijn toekomstige kostenstijgingen onzeker. Zij vraagt GS wanneer PS wordt betrokken bij de prioritering van projecten als de beschikbare middelen ontoereikend blijken.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) benadrukt het belang van veilige infrastructuur, goed onderhoud en bereikbaarheid voor woningbouw. Zij vraagt aandacht voor de financiële haalbaarheid en prioritering van projecten in het iMPI.
Zij noemt de volgende punten:

- Financiering en prioritering: de geraamde kosten van studieprojecten zijn gestegen van € 820 miljoen naar bijna € 1,2 miljard. Zij vraagt naar de oorzaken en betrouwbaarheid van de ramingen en wil bij de volgende actualisatie inzicht in de gevolgen van rijksbesluiten voor planning, financiering en risico's per project.
- Onderhoud en woningbouw: hoe waarborgt GS noodzakelijke vervangingen en voorkomt dat vertraging van infrastructuurprojecten de woningbouw belemmert?
- Snelheidsverlaging: JA21 pleit voor een afweging per wegtraject bij mogelijke verlaging van 80 naar 60 km/u, waarbij ook fysieke verbeteringen en bereikbaarheid worden meegenomen.
- N203 Krommenie-Assendelft: welke verbeteringen kunnen inwoners vóór 2031 verwachten en levert de keuze voor een goedkopere variant financiële ruimte op voor andere projecten?
- N247-Zuid: welke mogelijkheden houdt PS om bij te sturen wanneer het ontwerp, de kosten en de bijdragen definitief zijn?

De heer **Kes** (SP) benadrukt het belang van onderhoud en verbetering van de bestaande infrastructuur en waardeert de inzet van GS. Hij betreurt het vervallen van het fietspad langs de N518, maar begrijpt deze keuze omdat het niet om een provinciale weg gaat. De SP steunt de voorgestelde voorkeursvariant voor de N203 bij Krommenie.

De heer **Klein** (ChristenUnie) is tevreden over de voorgestelde maatregelen in het iMPI en waardeert de financiële onderbouwing en het inzicht in de beschikbare reserves en stelposten. Hij noemt de volgende punten:

- N524: de ChristenUnie is positief over het doorschuiven van het fietspad tussen 's-Graveland en Hilversum naar de planfase.
- N247: de ChristenUnie vindt het verstandig om de aanpak van de N247 te combineren met de werkzaamheden aan de brug.
- WFO-terrein: de heer Klein spreekt zijn waardering uit voor de voortvarende aanpak van de rotonde.
- Ondertunneling Broek in Waterland: hij vraagt wanneer GS een besluit neemt over dit langlopende project. Daarbij vraagt hij of de provincie blijft wachten op rijksfinanciering of zelf aanvullende financiering kan regelen, bijvoorbeeld via een verhoging van de opcenten.

De heer **Hanou** (PvdD) spreekt zijn waardering uit voor het iMPI en de beantwoording van de technische vragen. Hij is met name positief over de aandacht voor fietsers, voetgangers en toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ook waardeert hij de opname van natuurvriendelijke oevers, faunapassages en maatregelen in het kader van de Kaderrichtlijn Water.
Hij stelt twee vragen aan GS:

- Over provinciegrensoverschrijdende infrastructuur: in hoeverre is met omliggende provincies overlegd over gezamenlijke infrastructuurinvesteringen door het Rijk?
- In hoeverre zijn demografische prognoses, waaronder de ontwikkeling van de beroepsbevolking, meegenomen bij het bepalen van de toekomstige verkeersdrukte en piekbelasting op provinciale wegen?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het iMPI drie fasen heeft: studie, plan en realisatie. In de studiefase zijn kosten en bijdragen van derden nog onzeker. Naarmate projecten verder worden uitgewerkt, worden de ramingen concreter. Overprogrammering is volgens hem gebruikelijk, omdat projecten vaak pas over acht tot tien jaar worden gerealiseerd. Eventuele tekorten in de stelpost kapitaallasten vragen om toekomstige financiële keuzes. PS blijft bij iedere faseovergang betrokken en besluit over de voortgang en kredietverlening.

De huidige prioritering in de iNHi is gebaseerd op objectieve gegevens en eerder vastgestelde criteria. Bij de volgende actualisatie wordt ook sociale veiligheid nadrukkelijk meegenomen. De nieuwe coalitie bepaalt uiteindelijk hoe zwaar dit criterium meeweegt ten opzichte van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Sociale veiligheid maakt volgens de gedeputeerde al onderdeel uit van de lopende iMPI-projecten.

Interruptie van mevrouw **Vroom** (D66), zij is blij met de reactie van de gedeputeerde, maar vindt de actualisatie van de iNHi in 2028 te laat. Zij vraagt of sociale veiligheid, weerbaarheid en woningbouw al eerder als volwaardige indicatoren kunnen worden meegewogen bij de prioritering van projecten, in plaats van uitsluitend als beïnvloedingsfactoren.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat sociale veiligheid al wordt meegenomen in lopende iMPI-projecten. Daarnaast loopt een afzonderlijk onderzoek naar knelpunten en mogelijke maatregelen. Het aanpassen van de weging binnen de iNHi vraagt om een zorgvuldige afweging. Het is aan de nieuwe coalitie om hiervoor een voorstel te doen en aan PS om te besluiten hoe sociale veiligheid wordt meegewogen ten opzichte van andere prioriteiten. Dit kan volgens de gedeputeerde niet op korte termijn worden gerealiseerd.

Vervolginterruptie van mevrouw **Vroom** (D66), zij waardeert de inzet van GS op sociale veiligheid, maar constateert dat dit slechts bij één project in het iMPI expliciet wordt genoemd. Zij vindt het te laat om sociale veiligheid, weerbaarheid en woningbouw pas over drie jaar mee te wegen bij de prioritering van projecten.
Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat er een afzonderlijk onderzoek loopt naar sociale veiligheid op provinciale infrastructuur, waarover PS nog wordt geïnformeerd. Sociale veiligheid wordt daarnaast al meegenomen in alle lopende studieprojecten van het iMPI. Structurele opname als prioriteringscriterium in de iNHi vraagt om een zorgvuldige afweging.

Wat betreft weerbaarheid maakt hij onderscheid tussen militair transport en de bereikbaarheid van vitale locaties tijdens crises. Hierover vindt overleg plaats met Defensie. Niet ieder infrastructuurproject komt in aanmerking voor defensiemiddelen.
Voor woningbouwlocaties is een onderbouwd mobiliteitsplan vereist. De provincie blijft investeren in bereikbaarheid, maar hanteert niet langer strikt het uitgangspunt 'eerst bewegen, dan bouwen'. Volgens de gedeputeerde worden momenteel geen woningbouwprojecten belemmerd door het ontbreken van maatregelen in het iMPI.

De recente rijksbesluiten hebben volgens de gedeputeerde geen directe gevolgen voor het huidige iMPI. De provincie werkt met Flevoland en Utrecht samen aan grensoverschrijdende infrastructuur en pleit voor structureel meer rijksmiddelen, onder meer voor de A8-A9. Bestaande toezeggingen voor cofinanciering, waaronder de N247-Zuid, blijven staan. Nieuwe rijksbijdragen zijn momenteel moeilijk te verkrijgen, maar de provincie blijft projecten voorbereiden. Binnenkort volgt een voorstel voor de N247, waarbij bijdragen van andere partijen het uitgangspunt blijven.

Volgens gedeputeerde **Olthof** staat de toegezegde € 100 miljoen voor woningbouw gerelateerde infrastructuur in Alkmaar los van de multimodale ring Alkmaar en heeft geen invloed op de gezamenlijke verkenning. Voor de Noord/Zuidlijn richt het Rijk zich voorlopig op doortrekking tot Schiphol, waarbij een latere uitbreiding naar Hoofddorp mogelijk blijft.
Bij de geplande vervanging van de vlotbruggen wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers. Over mogelijke snelheidsverlagingen van 80 naar 60 km/u loopt een onderzoek van CROW naar de gevolgen voor verkeersveiligheid en doorstroming. Hierover zijn nog geen besluiten genomen.
De gedeputeerde bevestigt dat de lagere kosten voor de voorkeursvariant van de N203 bij Krommenie, financiële ruimte opleveren voor andere iMPI-projecten. De vrijvallende ruimte van circa € 240 miljoen blijft binnen het iMPI beschikbaar in de vorm van kapitaallasten. Op de vraag naar de meerkosten van natuurvriendelijke oevers komt hij schriftelijk terug.
Volgens de gedeputeerde zijn de beschikbare stelposten voldoende om projecten in de plan- en realisatiefase te financieren. Bij uitvoering van alle studieprojecten kan vanaf 2032 een financieringsvraagstuk ontstaan, maar de ramingen zijn nog onzeker.
Wat betreft het openbaar vervoer benadrukt hij dat het iMPI uitsluitend infrastructurele maatregelen bevat en dat ook buiten dit programma aan OV-projecten wordt gewerkt. De prioritering binnen de iNHi is gebaseerd op de beoordeling van bestaande wegvakken, zonder onderscheid tussen Noord-Holland Noord en Zuid. Bijdragen van derden zijn altijd aan specifieke projecten gekoppeld. Als een bijdrage vervalt, wordt per project bekeken of de provincie het tekort aanvult of dat het project niet doorgaat.

Interruptie van de heer **Nijkamp** (50PLUS), hij vraagt of het risico op het wegvallen van bijdragen van derden niet al wordt meegewogen bij de besluitvorming over de voortgang van een project.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat projecten in de studiefase kunnen doorgaan zonder dat de cofinanciering al zeker is. Bij de overgang naar de planfase moet hierover meer duidelijkheid komen. Voordat een project de realisatiefase ingaat, moet de financiering rond zijn. Daarnaast benadrukt hij dat de geplande woningbouw in Noord-Holland Noord tot extra verkeersdruk op de A7, A8 en A9 leidt. Hij heeft dit bij de minister en staatssecretaris onder de aandacht gebracht en pleit voor een gezamenlijke aanpak van de toekomstige bereikbaarheid door Rijk, provincie en gemeenten. De oost-westverbinding A8-A9 vormt hiervan een belangrijk onderdeel.

Interruptie van de heer **Boer** (VVD), hij vraagt om meer inzicht in de voortgang van de oost-westverbinding A8-A9 en de stappen die GS richting het Rijk onderneemt. Hij stelt voor PS hierover per brief te informeren.
Gedeputeerde **Olthof** stelt voor een informatieve brief op te stellen, zodat het onderwerp in de commissie kan worden besproken.

Interruptie van mevrouw **De Sain** (BBB), zij vraagt om een reflectie van de gedeputeerde op de mogelijke snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat dit per weg wordt beoordeeld, waarbij verkeersveiligheid en weginrichting een rol spelen. Het onderzoek van CROW loopt nog, PS zal hierover worden geïnformeerd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de tweede termijn.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt wanneer duidelijk wordt wat het niet doorgaan van de noordelijke tunnel van Zuidasdok betekent voor het OV-knooppunt waarbij de provincie betrokken is.

Gedeputeerde **Olthof** verwacht dat bij het BO MIRT meer duidelijkheid komt over de gevolgen voor de bestaande infrastructuur. Voor de noordkant van Zuidasdok verwacht hij mogelijk pas begin volgend jaar meer duidelijkheid.

De **voorzitter** concludeert dat dit stuk als bespreekstuk wordt doorgeleid naar de PS-vergadering van 9 november.

6 A-agenda Algemeen

6.a.1 Begroting 2027

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2027 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten. In de memorie van antwoord beantwoordt GS de vragen die PS over de begroting 2027 heeft gesteld.
In deze commissie worden de onderwerpen Ruimte, Wonen & Mobiliteit uit de begroting besproken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) stelt zes vragen over de financiële ontwikkelingen en de uitvoering van infrastructurele projecten:

1. Concessie Noordwest Noord-Holland: wat zijn de mogelijke gevolgen voor kosten en dienstverlening nu Arriva de enige inschrijver is?
2. Buurtbussen: wat zijn de kosten van de aanschaf van buurtbussen en hoe verhoudt dit zich tot de aanbesteding van de concessie?
3. Dalende lasten 2028-2029: zijn de lagere lasten het gevolg van verminderde haalbaarheid van projecten of van bezuinigingen?
4. Projecten in 2030: is de concentratie van investeringen in 2030 het gevolg van uitstel en is uitvoering binnen één jaar haalbaar?
5. Reserve provinciale infrastructuur: hoe ontstaat het verwachte negatieve saldo van € 1,3 miljoen eind 2030?
6. Klimaatopgave: brengt industrieel, flexibel en demontabel bouwen extra kosten met zich mee?

De heer **Nijkamp** (50PLUS) vraagt aandacht voor de financiële haalbaarheid van de begroting. Voor wegenonderhoud wordt € 11,1 miljoen extra beschikbaar gesteld, terwijl de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur eind 2030 naar verwachting € 1,3 miljoen negatief is. Hij vraagt om duidelijkheid over de oplossing voordat de begroting behandeld wordt. Daarnaast benadrukt hij het belang van toegankelijk en betrouwbaar OV voor ouderen en inwoners van kleine kernen. Zijn fractie steunt woningbouw aan dorpsranden, mits hiervoor duidelijke voorwaarden gelden en seniorenwoningen worden gerealiseerd. Hij pleit voor realistische ramingen en een duidelijke kaderstellende rol voor PS.

Mevrouw **Vroom** (D66) is positief over de verschuiving van het faciliteren van verkeersgroei naar het waarborgen van bereikbaarheid. Zij vraagt wat dit concreet verandert aan het mobiliteitsbeleid, gezien de bestaande ambities voor de mobiliteitstransitie en het STOMP-principe. Daarnaast maakt zij zich zorgen over het achterblijven van de klimaatdoelstellingen en vraagt hoe GS de inzet gaat intensiveren, onder meer door gemeenten meer te ondersteunen bij warmteplannen. Zij is blij met de resultaten van deelfietsen in Gooi en Vechtstreek. Zij vraagt of de nieuwe rijksmiddelen voor regionale bereikbaarheid kunnen worden ingezet voor uitbreiding van deelmobiliteit en of de provincie dit ook via kennisdeling kan stimuleren.

Mevrouw **De Sain** (BBB) geeft aan dat voedselzekerheid in het participatietraject voor de Omgevingsvisie door inwoners als derde belangrijkste onderwerp is gekozen. Zij wijst erop dat dit onderwerp ontbreekt in de negen prioriteiten voor 2027 in de brief aan PS over de begroting 2027 en vraagt of voedselzekerheid alsnog kan worden opgenomen.

De heer **Boer** (VVD) is tevreden dat de vijf grote studieprojecten uit het iMPI financieel zijn opgenomen in de begroting. Hoewel er nog veel stappen nodig zijn voordat de projecten kunnen worden uitgevoerd, ziet hij dit als een belangrijke stap vooruit.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt welke gevolgen de komst van innovatieve luchtvaarttoepassingen, zoals elektrisch vliegen en drones, heeft voor regionale luchthavens.
Hij vraagt of PS een overzicht kan krijgen van de aanvragen van gemeenten voor woningbouw tot 25 woningen in beschermd landschap en voor maatwerkoplossingen, zodat PS inzicht krijgt in de totale omvang en voortgang. Als laatste vraagt hij wanneer de commissie de aangekondigde handreiking voor de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad kan verwachten. Hij benadrukt het belang hiervan en verwijst naar de hierover aangenomen motie uit 2024.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) is positief over de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit, zoals mobiliteitshubs en deelvervoer. Zij vraagt wanneer PS inzicht krijgt in de langetermijnkosten en financiering, zodat deze voorzieningen ook na de proefperiode beschikbaar blijven. Haar fractie maakt zich zorgen over de afbouw van provinciale bijdragen aan woningbouwprojecten. Zij vraagt of kleinere ontwikkelaars en projecten met veel betaalbare

woningen de extra kosten kunnen dragen en hoe GS voorkomt dat hierdoor projecten niet doorgaan.

De heer **Hanou** (PvdD) wijst erop dat de begroting vanwege beperkte stikstofruimte en netcongestie weinig nieuw beleid bevat en dat prioritering noodzakelijk is. Hij constateert dat de natuur in Noord-Holland achterblijft bij het landelijk gemiddelde en milieutrends zich ongunstig ontwikkelen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerden voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** beantwoordt de vragen over woningbouw, klimaatbeleid en provinciale ondersteuning. Industrieel, flexibel en demontabel bouwen kan volgens de gedeputeerde goedkoper zijn dan traditionele bouw, met name bij sociale en betaalbare woningen. Wat betreft het klimaatbeleid en de uitvoeringsplannen onderzoekt gedeputeerde Gielen welke aanvullende maatregelen mogelijk zijn op het gebied van warmte. De gedeputeerde maakt zich zorgen over de terugloop van zonnepanelen op daken door het wegvallen van de salderingsregeling, omdat dit gevolgen kan hebben voor de verduurzaming van bestaande woningen. De vraag van BBB over voedselzekerheid hoort volgens de gedeputeerde thuis bij de commissie Landelijk Gebied. Over de afbouw van de provinciale bijdrage aan woningbouwprojecten licht gedeputeerde Beemsterboer toe dat de provincie via een eigen projectmanagementbureau gemeenten structureel ondersteunt bij capaciteitstekorten. Hierdoor blijft kennis behouden en wordt de afhankelijkheid van externe inhuur verminderd. Gemeenten kunnen deze kosten dekken via bestaande budgetten en kostendekkende leges, waarbij differentiatie mogelijk is voor kleinere projecten. Volgens de gedeputeerde maakt deze aanpak langdurige ondersteuning mogelijk zonder onnodige extra subsidies.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat er regelmatig overleg plaatsvindt met gemeenten over woningbouw tot 25 woningen, maar dat hiervoor nog geen concrete plannen worden ingediend. Er wordt onderzocht hoe de gewenste informatieplicht in de Omgevingsverordening kan worden opgenomen. Wat betreft maatwerkverzoeken is voor de Stompe Torenweg een positieve grondhouding uitgesproken door PS. Zij meldt dat over Akersloot en Opperdoes gesprekken plaatsvinden, maar dat hiervoor nog geen officiële aanvragen zijn ingediend.

Gedeputeerde Olthof bevestigt dat voor de concessie Noordwest-Noord-Holland alleen Arriva heeft ingeschreven. Hoewel meerdere inschrijvers wenselijk zouden zijn geweest, liggen het budget en het programma van eisen vast. De aanbieding wordt hieraan getoetst. Voor de buurtbussen is in 2028 € 5,2 miljoen nodig, dat uit de reserves kan worden gefinancierd.
De dalende lasten in 2028 en 2029 zijn volgens de gedeputeerde geen bezuiniging, maar het gevolg van geactualiseerde bestedingsplannen. De concentratie van projecten in 2030 vormt technisch geen probleem, maar de beschikbare uitvoeringscapaciteit kan aanleiding zijn om projecten te verschuiven. De vraag over de negatieve reserveontwikkeling wordt technisch beantwoord. De extra € 11,1 miljoen voor wegenonderhoud is nodig vanwege gestegen marktprijzen bij de verlenging van onderhoudscontracten.
Over de bereikbaarheid voor ouderen en inwoners van kleine kernen verwacht de gedeputeerde in december meer duidelijkheid over de voorwaarden voor de rijksmiddelen. De gewijzigde formulering in de begroting over bereikbaarheid betekent geen beleidswijziging. Het bestaande mobiliteitsbeleid, gericht op verminderen, veranderen en verbeteren, blijft uitgangspunt.
Wat betreft deelmobiliteit wijst hij erop hij dat de positieve ervaringen met deelfietsen in Gooi en Vechtstreek niet zonder meer toepasbaar zijn op andere regio's. De provincie onderzoekt verdere uitbreiding en mogelijkheden voor cofinanciering. Voor structurele financiering zijn concrete plannen en een begrotingspost nodig.

Interruptie van mevrouw Vroom (D66), zij vraagt of de nieuwe rijksmiddelen van € 300 miljoen voor regionale bereikbaarheid ook kunnen worden ingezet voor deelmobiliteit.
Gedeputeerde Olthof geeft aan dat de bestedingsvoorwaarden nog niet duidelijk zijn en dat hij PS hierover later informeert.
In een vervolginterruptie vraagt mevrouw Vroom wanneer meer duidelijkheid komt over de financiering en verdere uitrol van deelmobiliteit. Volgens de gedeputeerde verschillen de mogelijkheden voor cofinanciering per project en regio. Voor structurele financiering is een begrotingspost nodig.
De gedeputeerde licht toe dat innovatieve luchtvaart, zoals elektrisch vliegen en drones, gevolgen kan hebben voor geluid, ruimtegebruik en elektriciteitsvoorzieningen. Vooral in Den Helder ziet de provincie kansen. Voor drones ontbreekt nog duidelijk beleid over onder meer vliegroutes en landingslocaties.

Interruptie van statenlid **Korzelius** (GL), hij wijst erop dat zijn vraag over de handreiking voor de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad nog niet is beantwoord. Hij vraagt wanneer de commissie deze kan verwachten.
Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat de handreiking voor de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad grotendeels gereed is. Deze wordt naar verwachting binnenkort aan GS voorgelegd en na besluitvorming met gemeenten gedeeld. De commissie ontvangt de handreiking samen met een stand van zaken ter kennisname.

De **voorzitter** concludeert dat de commissie geen zwaarwegende bezwaren heeft tegen de begroting. De begroting wordt verder behandeld in de vergadering van PS op 9 november.

7 A-agenda Luchtvaart

Intrekken Commissie Regionaal Overleg (CRO) Hilversum en Texel

Toelichting;
Met de komst van de Omgevingswet is de wens ontstaan om de Commissie Regionaal Overleg voor de luchthavens Hilversum en Texel op te heffen. In lijn met de Omgevingswet wordt het omgevingsmanagement bij de vergunninghouder belegd.

De heer **Nijkamp** (50PLUS) heeft vragen over de voorgenomen opheffing van de CRO voor vliegveld Texel en de toekomstige organisatie van het overleg met omwonenden. Hij vraagt hoe GS voorkomt dat de vergunninghouder zelf de belangrijkste gesprekspartner wordt en welke rol de provincie vervult bij het interbestuurlijk overleg, waaronder de organisatie en frequentie. Hij informeert wie de klachten onafhankelijk van het vliegveld gaat analyseren en hoe PS hierover wordt geïnformeerd. Tot slot vraagt hij hoe de zorgen van omwonenden en natuurorganisaties zijn meegewogen en waarom betrokkenen pas kort voor het overleg op de hoogte waren van de voorgenomen opheffing.

De heer **Kes** (SP) begrijpt het voorstel om het overleg met omwonenden anders te organiseren en zal dit niet tegenhouden. Wel heeft hij zorgen over de extra verantwoordelijkheid die bij de luchthavens komt te liggen en de mogelijke spanning met hun rol als vergunninghouder. Hij vraagt GS de ontwikkelingen goed te volgen en erop toe te zien dat de luchthavens voldoende in staat zijn deze taak zorgvuldig uit te voeren.

De heer **Hanou** (PvdD) maakt zich zorgen over het verdwijnen van de onafhankelijke waarborgen bij de voorgenomen opheffing van de CRO's. Hij benadrukt dat participatie vraagt om onafhankelijkheid, transparantie en duidelijke afspraken. Volgens hem is onvoldoende duidelijk hoe deze worden geborgd wanneer luchthavens zelf verantwoordelijk worden voor het omgevingsoverleg.
Hij vraagt GS of bij beide luchthavens een gelijkwaardig overleg wordt ingericht met vaste vertegenwoordiging van omwonenden en natuur- en milieuorganisaties. Ook vraagt hij hoe openbare vergaderingen, verslaglegging, onafhankelijk voorzitterschap en een onafhankelijk secretariaat worden gewaarborgd.
Hij pleit voor meetbare evaluatiecriteria en een jaarlijkse terugkoppeling aan PS over participatie, klachten, geluidhinder en handhaving. De PvdD vindt het belangrijk dat natuur- en dierenbelangen onderdeel worden van het nieuwe omgevingsmanagement.

De heer **Jensen** (JA21) kan zich vinden in het vereenvoudigen van het overleg rond de luchthavens Texel en Hilversum, mits de betrokken partijen dit goed organiseren. Hij wijst erop dat de bestaande samenwerking in Hilversum wordt gewaardeerd en dat een zorgvuldige overgang nodig is.
Hij vraagt wanneer PS het voorstel voor het nieuwe overlegplatform in Hilversum, inclusief kostenoverzicht ontvangt en hoe de toegankelijkheid, verslaglegging, klachtenafhandeling en provinciale regie worden gewaarborgd. Zijn fractie kan het voorstel steunen als het nieuwe overleg goed is geregeld en de provincie haar verantwoordelijkheid behoudt.

De heer **Karar** (PvdA) spreekt ook namens GL en begrijpt de keuze om het omgevingsoverleg bij de vergunninghouder onder te brengen, maar heeft zorgen over de onafhankelijkheid en kwaliteit van de participatie. Hij vraagt hoe GS de zorgen wegneemt van omwonenden en organisaties die waarde hechten aan het huidige overleg.
Daarnaast vraagt hij hoe GS het toekomstige omgevingsoverleg op Texel voor zich ziet, aangezien daar nog geen concrete plannen voor zijn. Tot slot vindt hij het onzorgvuldig dat deelnemers pas twee dagen voor het overleg werden geïnformeerd over de mogelijke opheffing van de CRO.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) stemt in met de opheffing van de CRO's, gezien de veranderende mogelijkheden voor participatie.

De heer **Klein** (ChristenUnie) stemt in met het voorstel om de verordeningen in te trekken, maar vraagt hoe de provincie op lange termijn blijft monitoren of de participatie goed verloopt.

De heer **Van Gilse** (VVD) stemt in met het intrekken van de verordeningen en vraagt de provincie het nieuwe omgevingsoverleg te blijven monitoren en PS hierover te informeren.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat de gewijzigde Omgevingswet aanleiding geeft om de CRO's op te heffen en het omgevingsoverleg anders te organiseren. In Hilversum is het overleg inmiddels breder geworden dan alleen luchthavenzaken en gaat het ook over woningbouw en ruimtelijke ontwikkelingen. De nieuwe vorm biedt meer ruimte om deze onderwerpen gezamenlijk te bespreken.
In Hilversum komt een onafhankelijk voorzitter en een secretariaat, waarvoor de provincie financieel blijft bijdragen. De luchthaven, gemeenten en provincie blijven betrokken, maar de deelnemers krijgen meer verantwoordelijkheid voor de inrichting van het overleg.
Op Texel functioneerde de CRO de afgelopen twee jaar nauwelijks. Ook daar worden afspraken gemaakt over een nieuwe vorm van bestuurlijk overleg.
Gedeputeerde Olthof zegt toe de nieuwe overlegvormen in Hilversum en Texel over twee jaar te evalueren. Daarnaast zegt hij toe dat de provincie blijft monitoren of de voormalige CRO-taken goed worden uitgevoerd en de participatie bij vergunningaanvragen blijft toetsen.

Interruptie van de heer **Klein** (ChristenUnie), hij vraagt hoe de provincie tussentijds toezicht houdt op de participatie als vergunningen lange tijd ongewijzigd blijven. Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat participatie formeel wordt getoetst bij een wijziging van de vergunning. Daarnaast blijft de provincie betrokken bij het nieuwe overlegplatform en volgt het functioneren ervan. Hij herhaalt de toezegging om de nieuwe overlegvormen over twee jaar te evalueren.

De **voorzitter** concludeert dat het voorstel als hamerstuk wordt doorgeleid naar de PS-vergadering van 9 november.

8 B-agenda Mobiliteit

8.a Voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie

Toelichting;
De provincie heeft met een variantenstudie onderzocht hoe de N203 bij Krommenie anders ingericht kan worden om verkeersoverlast te verminderen en de lokale bereikbaarheid te verbeteren. Er ligt een voorgenomen besluit over de voorkeursvariant, gebaseerd op onderzoek naar leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, haalbaarheid en draagvlak. Variant 3 (langs het spoor, met 2x2 rijstroken) komt naar voren als voorkeursvariant.
Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerden het voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie bespreken.

Inspreker bij dit agendapunt is de heer Veldhuis, hij spreekt in namens Stichting Agathebuurt.
De heer **Veldhuis** benadrukt dat de verkeersdruk in Krommenie en Assendelft leidt tot geluidsoverlast, luchtvervuiling en verminderde leefbaarheid, die door de geplande woningbouw verder onder druk komt te staan. De stichting Agathebuurt maakt zich zorgen over variant 3, waarbij de N203 wordt verlegd maar vier rijstroken behouden blijven. De stichting pleit voor een inrichting met 2x1 rijstrook en onderzoek naar een afzonderlijke lokale ontsluiting. Volgens de heer Veldhuis biedt dit voordelen voor de gezondheid, verkeersveiligheid, doorstroming en kosten. Daarnaast vraagt hij om tijdens de komende brugrenovatie de verkeersstromen te monitoren en de resultaten mee te nemen in de besluitvorming. Hij benadrukt dat een structurele oost-westverbinding nodig is om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft daadwerkelijk te verbeteren.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt waar volgens de heer Veldhuis een geschikte oost-westverbinding kan worden aangelegd en of een verdiepte ligging van de N203 zijn voorkeur zou hebben als deze variant nog mogelijk was.
De heer **Veldhuis** geeft aan dat de A8-A9 de aangewezen locatie is voor een oost-westverbinding. Voor de N203 gaat zijn voorkeur uit naar 2x1 rijstrook met een aparte lokale ontsluiting. Dit is vergelijkbaar met de verdiepte variant, maar die is niet haalbaar.

Mevrouw **De Sain** (BBB) vraagt of variant B als tijdelijke oplossing, gecombineerd met verdere inzet op de oost-westverbinding, een acceptabel compromis is. De heer Veldhuis vindt dit weggegooid geld.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt welke oost-westverbinding de voorkeur van de inspreker heeft, en welke problemen hiermee worden opgelost.
De heer Veldhuis geeft de voorkeur aan de Heemskerkvariant, maar vindt vooral belangrijk dat de verbinding er komt. Volgens hem vermindert dit de verkeersdruk en het sluipverkeer in Krommenie en Assendelft. Volgens hem zijn er longproblemen onder de bewoners die verband houden met het verkeer op de N203.

Mevrouw **Cornelisse** (PVV) vraagt om een toelichting op het knelpunt bij de aansluiting van de N203 op de N246. De heer Veldhuis legt uit dat het verkeer daar naar één rijstrook moet, waardoor extra rijstroken op de N203 volgens hem weinig opleveren. Hij pleit voor een betere spreiding van het verkeer en een aangepaste lokale ontsluiting om de doorstroming te verbeteren, ook bij een inrichting met 2x1 rijstrook.

Statenlid **De Graaf** (GL) vraagt of de heer Veldhuis vasthoudt aan zijn voorkeursvariant voor de N203, aangezien realisatie van de A8-A9-verbinding nog lang kan duren. De heer Veldhuis bevestigt dat juist daarom een oplossing voor de N203 op korte termijn nodig is.

De heer **Hanou** (PvdD) vraagt welk deel van de circa 43.000 voertuigen kan worden omgeleid. De heer Veldhuis heeft hierover geen exacte cijfers, maar stelt dat het merendeel doorgaand verkeer betreft tussen de A9 en A8. Daarnaast wijst hij op het vliegverkeer boven het gebied.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt of geluidsoverlast ook gezondheidsproblemen, zoals slaapproblemen, veroorzaakt. De heer Veldhuis geeft aan dat hij dit niet direct aan de N203 kan koppelen, maar dat vooral het vliegverkeer de nachtrust verstoort.

Mevrouw **De Sain** (BBB) vraagt of de standpunten van Stichting Agatenbuurt breed worden gedragen in Krommenie en Assendelft. De heer Veldhuis licht toe dat de stichting inmiddels de belangen van beide dorpen behartigt. Hij verwijst naar een eigen verkeerscirculatieplan en de maatregelen tegen sluipverkeer die daarin zijn opgenomen.

De heer **Veldhuis** overhandigt de petitie voor een volwaardige oost-westverbinding buiten de N203 om, aan de voorzitter.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het debat in de eerste termijn.

De heer **Dijk** (CDA) betreurt dat de A8-A9-verbinding niet doorgaat en benadrukt de gevolgen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Krommenie en Assendelft. Ook de verdiepte variant van de N203 blijkt technisch niet haalbaar. Hij betwijfelt of de voorgestelde voorkeursvariant 3, waarbij de verkeersstromen niet worden gescheiden, voldoende verbetering biedt.
Hij vraagt GS waarom de verdiepte variant technisch niet haalbaar is en of een verhoogde ligging een alternatief kan zijn. Daarnaast vraagt hij of bij variant 3 ruimte blijft om lokaal en doorgaand verkeer te scheiden. Tot slot vraagt hij of GS bereid is een alternatieve oost-westverbinding te onderzoeken, mede gezien de verwachte verkeersgroei door woningbouw.

Mevrouw **Cornelisse** (PVV) benadrukt het belang van een goede doorstroming en het voorkomen van sluipverkeer op de N203. De PVV steunt het behoud van 2x2 rijstroken, maar vraagt GS ook de door insprekers voorgestelde scheiding van doorgaand en lokaal verkeer te onderzoeken.
Zij vraagt om een betere onderbouwing van de voorgestelde verlegging richting het spoor, gezien de kosten van € 60 miljoen en de beperkte verbeteringen. Daarbij moet rekening worden gehouden met omwonenden in zowel Krommenie als Assendelft.
Ook vraagt zij aandacht voor de gevolgen van snelheidsverlagingen en verkeersdosering, een sociaal veilig stationsgebied en de financiering van aanvullende wensen van Zaanstad. De PVV blijft voorstander van de A8-A9-verbinding als structurele oplossing.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) benadrukt het belang van een structurele oplossing voor de verkeersproblemen in Krommenie en Assendelft. JA21 blijft voorstander van een sobere en betaalbare A8-A9-verbinding en vraagt naar de voortgang van de gesprekken met het Rijk.
Zij is kritisch over de voorkeursvariant voor de N203, die circa € 60 miljoen kost maar slechts beperkte verbeteringen oplevert. Zij vraagt om inzicht in de effecten op leefbaarheid, geluidsoverlast en bereikbaarheid, inclusief de kosten van aanvullende wensen van Zaanstad.
Daarnaast vraagt zij of een goed functionerend stationsgebied en een betaalbaar ontwerp haalbaar zijn. JA21 werkt aan een initiatiefvoorstel voor een sobere A8-A9-verbinding en geeft de voorkeur aan een structurele oplossing boven tijdelijke maatregelen.

De heer **Nijman** (FvD) is kritisch over voorkeursvariant 3 voor de N203. Volgens hem blijft de verkeersdruk bestaan en zijn de verbeteringen voor leefbaarheid en bereikbaarheid beperkt, terwijl de kosten € 60 miljoen bedragen met een onzekerheidsmarge van 30%. Hij vraagt hoe de

kosten van het herontwerp van het stationsgebied zijn meegenomen en hoe sluipverkeer en veiligheidsrisico's worden voorkomen. Ook vraagt hij in hoeverre de aanvullende wensen van Zaanstad, waaronder de aansluiting Marslaan, de capaciteit van de Rosariumlaan en een mogelijke onderdoorgang, worden meegenomen. FvD pleit voor een voorwaardelijk advies en blijft voorstander van de A8-A9-verbinding als structurele oplossing.

Mevrouw **De Sain** (BBB) vraagt zich af of voorkeursvariant 3 voor de N203 daadwerkelijk de meest haalbare oplossing is en voldoende bijdraagt aan de leefbaarheid. Zij wijst erop dat deze variant niet in de oorspronkelijke variantenstudie is meegenomen. Zij vraagt hoe GS aankijkt tegen de door de inspreker genoemde Heemskerkvariant en wat de gevolgen zijn van een inrichting met 2x1 rijstrook voor de doorstroming. Ook vraagt zij welke verbeteringen variant 3 oplevert voor de leefomgeving en gezondheid van omwonenden, wanneer de aanvullende onderzoeken starten en hoe de provincie de uitvoering kan versnellen. BBB benadrukt het belang van verdere inzet op de oost-westverbinding en de lobby richting het Rijk.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt aandacht voor de kosten, verkeerscapaciteit en verdere besluitvorming over de N203. Variant 3 kost € 60 miljoen, tegenover € 380 miljoen voor variant 5. Hij vraagt GS naar de voortgang van de samenwerking met Zaanstad, NS, ProRail en de Vervoerregio Amsterdam en wie de eventuele meerkosten draagt. Hij wil weten van de gedeputeerde of variant 3 voldoende bijdraagt aan de verkeerscapaciteit en regionale bereikbaarheid. Tenslotte informeert hij in hoeverre neemt GS de aanbevelingen van Zaanstad mee en wordt eerst een integraal ontwerp uitgewerkt voordat een definitief besluit wordt genomen.

Mevrouw **Vroom** (D66) kan zich vinden in het verder onderzoeken van variant 3 voor de N203. Zij vraagt hoe GS aankijkt tegen de aanvullende maatregelen van Zaanstad en welke gevolgen deze hebben voor de planning en haalbaarheid. Daarnaast vraagt zij hoe de gedeputeerde omgaat met de behoefte van NS en ProRail aan meer zekerheid over het stationsgebied en de gronden van NS.

De heer **Klein** (ChristenUnie) benadrukt het belang van leefbaarheid en verkeersveiligheid in Krommenie. Hij vraagt zich af of de investering van € 60 miljoen in variant 3 voldoende verbetering oplevert en vraagt GS welke concrete en meetbare resultaten inwoners hiervan kunnen verwachten. Daarnaast vraagt hij of de verdiepte ligging daadwerkelijk niet haalbaar is,

of dat alleen de onderzochte variant onvoldoende mogelijkheden biedt. Hij wil weten of een verdiepte ligging ter hoogte van het stationsgebied alsnog mogelijk is, met behoud van de Jan Brassertunnel. Hij vraagt GS om, indien dit nog onvoldoende is onderzocht, de technische mogelijkheden, risico's en kosten in beeld te brengen voordat in januari een definitief besluit wordt genomen.

Statenlid **De Graaf** (GL) begrijpt dat de verdiepte ligging van de N203 vanwege de risico's voor het spoor niet haalbaar is en dat daarom voor variant 3 is gekozen. Hij vindt de verwachte verbeteringen echter beperkt en vraagt of de verbetering van het stationsgebied nadrukkelijk wordt meegenomen. Daarnaast vraagt hij welke maatregelen GS overweegt om doorgaand verkeer via andere routes te laten rijden en zo de verkeersdruk in Krommenie te verminderen. Naar aanleiding van de brief van Zaanstad vraagt hij of is afgesproken dat de provincie ook de aanvullende maatregelen financiert. Hij vraagt aandacht voor de mogelijke aansluiting van de Marslaan en een fietstunnel bij Vlietsend, waarbij vooral de doorstroming en sociale veiligheid zorgvuldig moeten worden onderzocht.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) beschouwt variant 3 voor de N203 als de meest pragmatische en financieel haalbare oplossing en steunt deze in principe. Zij gaat ervan uit dat de opmerkingen van Zaanstad worden meegenomen in de verdere uitwerking.
Zij vraagt hoe de bereikbaarheid van de te verplaatsen parkeerplaatsen wordt gewaarborgd, met name voor mindervaliden, en hoe reizigers het station veilig kunnen bereiken. Ook vraagt zij aandacht voor de sociale veiligheid van de onderzochte half verdiepte onderdoorgang, gezien de bestaande overlast door hangjongeren in de Jan Brassertunnel.

De heer **Kes** (SP) vindt het niet realistisch om de A8-A9-verbinding opnieuw als alternatief voor de huidige problemen op de N203 te beschouwen en verdere maatregelen daarop te laten wachten. Hij begrijpt de keuze voor variant 3, omdat de verdiepte ligging technisch niet haalbaar is en andere betaalbare alternatieven ontbreken. Hoewel de verlegging richting het spoor slechts een beperkte verbetering van de leefbaarheid oplevert, beschouwt de SP variant 3 als de meest haalbare oplossing. De heer Kes pleit ervoor de aanpak van de N203 niet verder uit te stellen in afwachting van mogelijke rijksfinanciering voor een oost-westverbinding.

De heer **Boer** (VVD) benadrukt dat de verkeersproblemen op de N203 moeten worden aangepakt. Hoewel geen van de onderzochte varianten ideaal is, ziet hij variant 3 als de meest

aantrekkelijke optie. Door de weg richting het spoor te verleggen, ontstaat meer ruimte tussen de weg en de woningen. Hij vraagt GS hoe bewoners actief betrokken blijven en hun zorgen worden meegenomen. Hij benadrukt dat de aanpak van de N203 losstaat van de A8-A9-verbinding. Beide projecten blijven volgens de VVD noodzakelijk om de bereikbaarheid op lange termijn te verbeteren. Hij is tevreden dat gedeputeerde Olthof heeft aangegeven de commissie per brief te willen informeren over de gesprekken met het Rijk over de oost-westverbinding.

De heer **Hanou** (PvdD) erkent de verkeersproblemen op de N203, maar betwijfelt of de investering in variant 3 voldoende verbetering oplevert. Hij pleit ervoor eerst de snelheidsverlaging naar 50 km/u door te voeren en de effecten daarvan te evalueren.
Hij vraagt GS om vóór de definitieve besluitvorming inzicht te geven in de gevolgen voor geluid, luchtkwaliteit en gezondheid, bij voorkeur getoetst aan de WHO-advieswaarden. Hij benadrukt dat het stationsgebied integraal moet worden uitgewerkt, met aandacht voor bereikbaarheid, voorzieningen en sociale veiligheid. Hij mist een beoordeling van de gevolgen voor natuur en biodiversiteit. Zijn fractie sluit variant 3 niet uit, maar vindt dat eerst duidelijk moet zijn of deze daadwerkelijk bijdraagt aan een betere leefomgeving in Krommenie en Assendelft.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor een reactie in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat het college deze bestuursperiode duidelijkheid wil geven over de aanpak van de N203. De eerder onderzochte A8-A9-verbinding bleek financieel, technisch en vanwege stikstof niet haalbaar. Een oost-westverbinding blijft volgens hem wel noodzakelijk voor de bereikbaarheid van Noord-Holland op lange termijn. Hierover vindt overleg plaats met het Rijk en de regio, maar er ligt nog geen concreet plan. De verbinding is opgenomen in het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. De verhoogde ligging is eerder als 0-plusvariant onderzocht, maar vanwege onvoldoende draagvlak onder bewoners afgevallen. De verdiepte ligging brengt vooral ter hoogte van Vlietsend grote risico's voor het spoor met zich mee en maakt een onderdoorgang tussen Krommenie en Assendelft onmogelijk. Een afzonderlijke onderdoorgang blijft wel mogelijk, maar vraagt uitgebreider onderzoek in samenwerking met Zaanstad en ProRail. Wat betreft een inrichting met 2x1 rijstrook wijst de gedeputeerde op mogelijke problemen bij kruisingen en verkeerslichten. Tijdens de werkzaamheden aan de bruggen bij Krommenie en Assendelft ontstaat de mogelijkheid om de effecten van een beperktere wegcapaciteit te onderzoeken. De resultaten kunnen worden meegenomen in het definitieve ontwerp. Hij erkent dat het verleggen van de N203 richting het

spoor op zichzelf slechts een beperkte verbetering van de leefbaarheid oplevert. De extra ruimte tussen de weg en de woningen biedt volgens hem wel mogelijkheden voor groenvoorzieningen en geluidwerende maatregelen.

Interruptie van mevrouw **Cornelisse** (PVV), zij vraagt of de verlegging van de N203 richting het spoor niet leidt tot meer overlast voor inwoners van Assendelft, terwijl slechts een beperkt aantal woningen aan de kant van Krommenie profiteert.
Gedeputeerde **Olthof** erkent dit aandachtspunt en benadrukt dat de verlegging niet mag leiden tot aanzienlijk meer overlast in Assendelft. Hij geeft aan dit nadrukkelijk mee te nemen in de verdere uitwerking.

Gedeputeerde **Olthof** vervolgt zijn betoog en licht toe dat verkeersmanagement, waaronder verkeerslichten en routeplanners, kan bijdragen aan het verminderen van verkeersdruk en overlast op de N203. Deze mogelijkheden worden verder onderzocht. Voor het stationsgebied wordt samen met NS en ProRail gewerkt aan een integrale uitwerking, waarbij de kwaliteit van het station en de sociale veiligheid, waaronder die van de Jan Brassertunnel, belangrijke aandachtspunten zijn. Om voortgang te houden, is ervoor gekozen eerst een voorkeursvariant vast te stellen en het stationsgebied vervolgens verder uit te werken. De aansluiting op de Marslaan wordt meegenomen in het plan, samen met een definitieve inrichting van het traject Rosariumlaan-Busch en Dam met een maximumsnelheid van 50 km/u. Over aanvullende wensen van Zaanstad en de verdeling van eventuele meerkosten vindt nog overleg plaats. De verdere uitwerking gebeurt samen met Zaanstad, bewoners en andere betrokken partijen.

Interruptie van mevrouw **Cornelisse** (PVV), zij vraagt welke verbetering de snelheidsverlaging oplevert, aangezien op het betreffende traject al 50 km/u geldt en geluidwerende voorzieningen aanwezig zijn. Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat dit momenteel een tijdelijke verkeerssituatie betreft. De definitieve inrichting moet de aansluiting op de Marslaan mogelijk maken en kan daarnaast bijdragen aan minder geluidsoverlast, ook op grotere afstand van de weg.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er nog een definitieve statenvoordracht over de voorkeursvariant volgt, waarin zoveel mogelijk vragen en aandachtspunten van de commissie worden beantwoord. Voor het stationsgebied is voorlopig € 5 miljoen gereserveerd. De verdere uitwerking moet duidelijk maken welke maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Een beperkte verlaging van de weg ter hoogte van het station kan

daarbij een mogelijkheid zijn. De gedeputeerde benadrukt opnieuw dat een oost-westverbinding op langere termijn noodzakelijk is, maar dat de exacte ligging nog niet vaststaat.

Interruptie van mevrouw **Cornelisse** (PVV), zij vraagt waar deze oost-westverbinding ongeveer moet komen. Gedeputeerde Olthof erkent dat de verbinding de bereikbaarheid boven het Noordzeekanaal moet verbeteren, met name rond de Wijkertunnel (A9) en Coentunnel (A8). De locatie en uitvoering moeten samen met het Rijk en de regio worden onderzocht, waarbij ook een financiële bijdrage van het Rijk nodig is.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat de aanpak van de N203 vooral gericht is op het verbeteren van de leefbaarheid en doorstroming, niet op uitbreiding van de wegcapaciteit. Met verkeersmanagement kan doorgaand verkeer mogelijk via andere routes, zoals de N246, worden geleid. De aanpak van de N203 staat los van de bredere discussie over een structurele oost-westverbinding, die volgens hem noodzakelijk blijft.
Interruptie van mevrouw Cornelisse (PVV) naar de gevolgen van intensiever treinverkeer tussen Uitgeest en Wormerveer voor de leefbaarheid.
Gedeputeerde Olthof licht toe dat het Rijk inzet op hoogfrequent spoorvervoer en dat hiervoor onder meer de onderdoorgang bij de Guisweg nodig is. Meer treinverkeer biedt volgens hem echter geen volledige oplossing voor de verkeersproblemen op de N203.
Vervolginterruptie van mevrouw **Cornelisse**, zij vraagt waarom de Korte Industrieweg niet wordt meegenomen bij de maatregelen voor hoogfrequent spoor.
De gedeputeerde wijst op de lagere verkeersintensiteit ter plaatse en geeft aan dat de vraag over een mogelijke onderdoorgang bij ProRail ligt.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.

De heer **Dijk** (CDA) benadrukt dat het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer noodzakelijk is om de doorstroming en leefbaarheid te verbeteren. Hij vindt het afwachten van de effecten van de brugwerkzaamheden onvoldoende en overweegt daarom een motie en een tweeminutendebat over het scheiden de verschillende verkeersstromen.

Mevrouw **Cornelisse** (PVV) is geïnteresseerd in de eventuele motie van het CDA over het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer op de N203.

De heer **Nijman** (FvD) waardeert het dat de gedeputeerde het belang van een structurele oost-westverbinding blijft benadrukken. Hij vraagt zich wel af of de beperkte verbeteringen van variant 3 de investering van circa € 60 miljoen rechtvaardigen.

Mevrouw **De Sain** (BBB) dankt de gedeputeerde voor de beantwoording en vraagt hem de commissie goed op de hoogte te houden en bewoners bij de verdere uitwerking te betrekken. Ook is zij benieuwd naar de eventuele motie van het CDA.

De heer **Klein** (ChristenUnie) waardeert dat de gedeputeerde de opmerkingen van de commissie meeneemt in de definitieve Statenvoordracht. Hij vraagt om duidelijkheid of een verdiepte ligging bij Vlietsend technisch onmogelijk of vooral ingewikkeld is. Hij wil weten of een gedeeltelijk verdiepte ligging gecombineerd kan worden met verbetering van het stationsgebied. Hij vraagt de gedeputeerde deze mogelijkheden vóór de bespreking in januari nader te onderbouwen.

Statenlid **De Graaf** (GL) betwijfelt de haalbaarheid van een verdiepte ligging vanwege de aanwezige bebouwing. Hij vraagt zich af of het scheiden van verkeersstromen niet leidt tot extra kruispunten en daarmee een verslechtering van de doorstroming. Hij is benieuwd naar de mogelijke motie van het CDA.

De heer **Boer** (VVD) is tevreden dat de gedeputeerde de zorgen van de commissie meeneemt in de verdere uitwerking en juicht een technische sessie toe.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor een reactie in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Olthof** vraagt het CDA om bij de aangekondigde motie concreet aan te geven welke oplossing voor het scheiden van verkeersstromen wordt voorgesteld, aangezien de mogelijkheden al uitgebreid zijn onderzocht.
De gedeputeerde zegt toe de commissie op de hoogte te houden en indien nodig een aanvullende technische briefing te organiseren.

Over de verdiepte ligging wijst hij erop dat zowel Vlietsend als de Jan Brassertunnel grote technische uitdagingen vormen. Vooral bij Vlietsend zijn de risico's volgens de adviseurs zo groot dat is besloten deze variant niet verder uit te werken.
Wat betreft het aangekondigde initiatief van JA21 benadrukt gedeputeerde Olthof het belang van samenwerking om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft en de bereikbaarheid van Noord-Holland te verbeteren.

De **voorzitter** concludeert dat een motie en een tweeminutendebat is aangekondigd door het CDA en dat het onderwerp terugkomt in de PS-vergadering van 9 november.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Vroom (D66) voor de rondvraag aan gedeputeerde Olthof over de toegankelijkheid van de Weesperbrug.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt aandacht voor de toegankelijkheid van de Weesperbrug (N236) bij Driemond. De brug is vanaf deze zijde voor voetgangers alleen via een trap bereikbaar, waardoor mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen niet zelfstandig te voet het Amsterdam-Rijnkanaal kunnen oversteken. Zij vraagt GS om een reactie op de gestelde vragen van D66:

1. Is de gedeputeerde bekend met de situatie bij de Weesperbrug en het feit dat de huidige verbinding via een trap niet toegankelijk is?
2. Deelt de gedeputeerde de opvatting dat provinciale infrastructuur waar mogelijk voor iedereen zelfstandig toegankelijk moeten zijn? Zo ja, hoe beoordeelt de gedeputeerde de huidige situatie bij de Weesperbrug?
3. Onder wiens beheer en verantwoordelijkheid vallen de trap en de aansluitende route naar de N236: de provincie, de gemeente Amsterdam of een andere partij?
4. Welke mogelijkheden ziet de gedeputeerde om op deze locatie een toegankelijke verbinding te realiseren, bijvoorbeeld door middel van een hellingbaan of een andere oplossing, zodat de oversteek over het kanaal voor mensen die geen trap kunnen gebruiken bereikbaar worden?
5. Is de gedeputeerde bereid hierover, indien nodig samen met de gemeente Amsterdam en andere betrokken partijen, op korte termijn in gesprek te gaan en te onderzoeken welke aanpassing mogelijk is?

6. Kan de gedeputeerde de Staten informeren over de uitkomst van dit onderzoek en, indien een oplossing mogelijk is, aangeven op welke termijn deze kan worden gerealiseerd?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen.

Gedeputeerde **Olthof** is bekend met de situatie bij de Weesperbrug en erkent het belang van zelfstandig toegankelijke infrastructuur, waar dit mogelijk is. De brug is via twee steile trappen bereikbaar, maar voor mensen die deze niet kunnen gebruiken, biedt het bestaande fietspad een langere alternatieve route.
De trappen vallen onder beheer en onderhoud van de provincie; de brug zelf valt onder Rijkswaterstaat. Volgens de gedeputeerde biedt het fietspad al de geleidelijke helling die nodig is om het hoogteverschil te overbruggen. Een aanvullende hellingbaan zou vanwege de benodigde lengte weinig verschil maken.
Hij ziet daarom geen aanleiding voor verder onderzoek of overleg met de gemeente Amsterdam en andere betrokken partijen.

Mevrouw **Vroom** (D66) geeft aan dat er lokaal behoefte is aan een kortere, toegankelijke route dan het bestaande fietspad. Zij vraagt de gedeputeerde daarom alsnog met het lokale bestuur in gesprek te gaan over mogelijke verbeteringen.
Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij hiervoor openstaat, maar dat hij hierover nog geen verzoek vanuit het lokale bestuur heeft ontvangen.

10 B-agenda Ruimte

10.a Voornemen GS aangaan bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West

Toelichting: GS is voornemens een bestuursovereenkomst aan te gaan met de gemeente Alkmaar en haar college van Burgemeester en Wethouders. De bestuursovereenkomst is opgesteld op basis van het Stedenbouwkundig Raamwerk van de gemeente Alkmaar voor een ontwikkeling van 350 woningen in Stompetoren West. De locatie zal hiervoor deels ontgrensd worden uit Beschermd Landschap.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Paasman, hij spreekt namens omwonenden van Stompetoren in over de woningbouwontwikkeling Stompetoren-West.

De heer **Paasman** verwijst naar de eerder ingediende schriftelijke reactie en stelt dat er onvoldoende participatie met omwonenden heeft plaatsgevonden. Volgens hem kan overleg met de dorpsraad niet als volwaardige participatie worden beschouwd, omdat deze vanaf het begin voorstander is van het plan. Hij betwijfelt of het plan voldoet aan de provinciale uitgangspunten en richtlijnen. Hij vindt de onderbouwing van de betaalbaarheid van woningen, leefbaarheid en vitaliteit van omliggende kernen onvoldoende. Ook mist hij onderzoek naar de gevolgen voor groen, biodiversiteit, openheid van het landschap en mobiliteit. Hij wijst daarbij op de aantasting van de landschappelijke kernkwaliteiten door de bouw van 350 woningen. De heer Paasman is van mening dat het plan onvoldoende is onderbouwd en niet op deze wijze in de Schermer past. Hij verzoekt de provincie daarom geen overeenkomst aan te gaan en het plan opnieuw uit te werken, ditmaal in overleg met omwonenden.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen aan de heer Paasman.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt of het belangrijkste bezwaar is dat de provinciale maatwerkrichtlijnen onvoldoende terugkomen in de bestuursovereenkomst.
De heer Paasman bevestigt dit. Hij benadrukt dat omwonenden niet tegen woningbouw zijn, maar verwachten dat eerst aan de provinciale maatwerkrichtlijnen wordt voldaan. Volgens hem is dat nog onvoldoende gebeurd.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt of de heer Paasman voor of tegen de woningbouwontwikkeling Stompetoren-West is.
De heer Paasman antwoordt dat omwonenden niet tegen woningbouw zijn, maar willen dat het plan voldoet aan de provinciale uitgangspunten. Volgens hem sluit het huidige ontwerp onvoldoende aan bij de bestaande kern en het landschap. Hij wijst op alternatieven in de schriftelijke reactie en pleit ervoor het plan samen met omwonenden opnieuw uit te werken.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of de heer Paasman tegen de woningbouwontwikkeling is of vooral bezwaar heeft tegen de zorgvuldigheid van het proces.
Volgens de heer Paasman voldoet het plan op meerdere punten niet aan de provinciale uitgangspunten. Hij verwijst daarbij naar het advies van de ARO en betwist dat de openheid van het landschap door het plan wordt versterkt.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) vraagt welke concrete aanpassingen nodig zijn om het plan voor omwonenden aanvaardbaar te maken.
De heer Paasman stelt voor de woningbouw vanaf de zuidkant, bij de Noordervaart, te ontwikkelen en daarbij aan te sluiten op de bestaande dorpskern. Volgens hem wordt hiermee de openheid van het landschap minder aangetast. Hij pleit ervoor samen met omwonenden een beter passend plan uit te werken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de eerste termijn.

Statenlid **Korzelius** (GL) geeft aan dat zijn fractie vanwege de ligging in beschermd landschap terughoudend is over de woningbouwontwikkeling Stompetoren-West, maar vanwege de grote regionale woningbehoefte met enige aarzeling instemt. Hij is positief over het aandeel van 30% sociale huur en pleit ervoor binnen het middensegment van 37% ook middeldure huurwoningen te realiseren. Hij vraagt GS deze wens over te brengen aan de gemeente Alkmaar.
Daarnaast steunt hij de afspraak om woningbouw in beschermd landschap zoveel mogelijk in Stompetoren te concentreren. Hij vraagt onder welke omstandigheden van de afspraak kan worden afgeweken om elders in de Schermer alsnog woningbouw toe te staan. Tenslotte wijst hij erop dat de provinciale richtlijnen onvoldoende terugkomen in de bestuursovereenkomst. Hij verzoekt GS daarom de brief van 3 juli 2025 integraal als bijlage op te nemen, zodat de gemeente Alkmaar aan deze uitgangspunten wordt gehouden.

De heer **Dijk** (CDA) benadrukt het belang van Stompetoren-West voor de leefbaarheid en vitaliteit van het dorp. De bouw van 350 woningen draagt bij aan het behoud van voorzieningen en biedt starters en ouderen de mogelijkheid in het dorp te blijven wonen. Hij is positief over de landschappelijke inpassing, de speelvoorzieningen en ontmoetingsplekken en spreekt namens zijn fractie steun uit voor het aangaan van de bestuursovereenkomst met de gemeente Alkmaar.

Mevrouw **Berkvens** (D66) steunt maatwerk voor woningbouw in Stompetoren-West vanwege de woningbehoefte en de leefbaarheid van de kernen in de Schermer. Gezien de omvang van het plan benadrukt zij het belang van gefaseerde bouw en zorgvuldige aandacht voor landschappelijke inpassing, ecologie, aardkundige waarden, betaalbaarheid en waterveiligheid. Zij wil weten of de brief met provinciale randvoorwaarden als bijlage bij de bestuursovereenkomst kan worden opgenomen. Zij vraagt de gedeputeerde toe te zeggen dat

eventuele afwijkingen van de afspraken over woningbouw bij kleinere kernen eerst aan PS worden voorgelegd.

De heer **Van Gilse** (VVD) verwijst naar het werkbezoek in februari 2024, waarbij bleek dat de woningbouwontwikkeling Stompetoren-West breed wordt gesteund door de gemeenteraad, dorpsraad en lokale woningcorporatie. De VVD is positief over de voorliggende bestuursovereenkomst en benadrukt het belang van woningbouw voor de leefbaarheid van het dorp. Hij vraagt of de afspraken over woningbouw in beschermd landschap niet te beperkend zijn voor kleinschalige ontwikkelingen elders in de Schermer.
Interruptie van de heer **Klein** (ChristenUnie), hij vraagt of de VVD wil dat kleinschalige woningbouw elders in de Schermer niet meer mogelijk is.
De heer Van Gilse verduidelijkt dat hij juist wil voorkomen dat de afspraken ook de bouw van enkele woningen onmogelijk maken. Hij informeert of de benodigde planologische procedures voor het gehele plan in één keer worden doorlopen, ondanks de gefaseerde uitvoering. De VVD pleit voor een kwalitatief betere groene landschappelijke inpassing dan bij eerdere uitbreidingen.

Mevrouw **De Sain** (BBB) is positief over Stompetoren-West en benadrukt dat woningbouw in kleine kernen noodzakelijk is voor de leefbaarheid en doorstroming op de woningmarkt. Het gevarieerde woningaanbod biedt volgens haar kansen voor starters, gezinnen, senioren en economisch daklozen. Zij pleit voor ruimte voor kleinschalige woningbouw in omliggende kernen, bijvoorbeeld door agrarische schuren te vervangen door enkele woningen. Maatwerk en betrokkenheid van omwonenden zijn daarbij belangrijk. BBB steunt de bestuursovereenkomst met de gemeente Alkmaar.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) erkent de bezwaren tegen de woningbouwontwikkeling en benadrukt het belang van zorgvuldig omgaan met beschermd landschap. Gezien de grote woningbouwopgave vindt zij het echter noodzakelijk om keuzes te maken. Volt steunt daarom de bestuursovereenkomst met de gemeente Alkmaar.

De heer **Kes** (SP) benadrukt het belang van gerichte woningbouw op locaties waar grotere aantallen woningen mogelijk zijn, om versnippering en verrommeling van het landschap te voorkomen. Stompetoren-West kan hiervoor geschikt zijn, mits het plan voldoet aan de provinciale uitgangspunten. De heer Kes staat positief tegenover woningbouw in Stompetoren-

West, mits het plan zorgvuldig landschappelijk wordt ingepast. Hij vraagt de gedeputeerde om een reactie op de kritiek van de ARO op de landschappelijke inpassing. De SP vraagt aandacht voor de betaalbaarheid van de woningen. De heer Kes pleit ervoor binnen het middensegment ook huurwoningen mogelijk te maken en vraagt om duidelijkheid over de gehanteerde prijsgrenzen. De SP staat positief tegenover woningbouw in Stompetoren-West, mits de ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd en de woningen bereikbaar zijn voor mensen met een midden- en lager inkomen.

De heer **Broertjes** (JA21) benadrukt het belang van betaalbare woningbouw voor Nederlanders, zodat jongeren en starters in hun eigen dorp kunnen blijven wonen. Hij ziet woningbouw in Stompetoren-West als noodzakelijk voor de leefbaarheid en vitaliteit van het dorp. JA21 pleit ervoor woningbouw mogelijk te maken en belemmeringen weg te nemen.

De heer **Klein** (ChristenUnie) is voorstander van woningbouw op enkele zorgvuldig gekozen locaties in plaats van kleinschalige uitbreidingen verspreid over meerdere dorpen. Hij ziet Stompetoren-West als een geschikte locatie, maar begrijpt de zorgen van de inspreker over de onderbouwing van de provinciale uitgangspunten. Hij steunt daarom het voorstel om de brief met richtlijnen aan de bestuursovereenkomst toe te voegen. Wat hem betreft blijft beperkte woningbouw elders in de Schermer mogelijk, maar geen uitbreidingen van meer dan tien woningen.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt zich af of de bouw van 350 woningen in Stompetoren-West nog als lokaal maatwerk kan worden beschouwd, gezien de grote impact op de omvang en het karakter van het dorp. Hij vraagt of het plan voldoet aan de uitgangspunten voor het behoud van landschappelijke kernkwaliteiten en of infrastructurele maatregelen, zoals een aansluiting op de N243, als voorwaarde moeten worden opgenomen. Hij is positief over het maximum van 350 woningen en de eisen voor sociale en betaalbare woningbouw, maar benadrukt het belang van bescherming van het landschap, dat steeds verder onder druk staat. Hij pleit daarom voor jaarlijkse monitoring van het aantal hectares beschermd landschap dat door nieuwe ontwikkelingen verloren gaat.

De heer **Nijman** (FvD) uit zijn zorgen over de aantasting van beschermd landschap door de bouw van 350 woningen in Stompetoren-West. Hij vindt dat woningbouw zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied moet plaatsvinden, maar erkent dat de leefbaarheid en het behoud

van voorzieningen een uitzondering kunnen rechtvaardigen. Hij vraagt voor wie de woningen bestemd zijn, of lokale binding en doorstroming worden gestimuleerd en of alternatieve locaties binnen bestaand bebouwd gebied zijn onderzocht. Ook vraagt hij waarom omwonenden niet eerder bij de plannen zijn betrokken en wat de financiële gevolgen zijn van de eis van 30% sociale huur.

De heer **Hanou** (PvdD) is blij dat ook BBB woningbouw op voormalige veeteeltgrond steunt. Interruptie van mevrouw **De Sain** (BBB), zij geeft aan dat het om akkerbouwgrond gaat. Zij benadrukt dat wonen een eerste levensbehoefte is.
De heer Hanou hoopt uit dat BBB ook veeteeltgrond beschikbaar wil stellen voor woningbouw en pleit voor biobased en natuurinclusief bouwen. Hij vindt dat GS pas een definitief besluit over de bestuursovereenkomst kan nemen nadat de ecologische, water- en bodemkundige en verkeerskundige onderzoeken en de onderbouwing van bijzondere omstandigheden met de commissie zijn besproken. Ook vraagt hij om harde, handhaafbare afspraken over betaalbare woningbouw en om duidelijke, juridisch geborgde compensatie van aangetaste landschappelijke kernkwaliteiten. Tot slot pleit hij voor actieve betrokkenheid van omwonenden en een expliciet besluitmoment voor PS bij wijziging van de omgevingsverordening.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor de beantwoording in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Rommel** zegt toe de brief van 3 juli 2025 over de positieve grondhouding en de provinciale uitgangspunten als bijlage aan de bestuursovereenkomst toe te voegen. Over woningbouw in andere kernen van de Schermer geeft zij aan dat er momenteel geen aanleiding is om hierover nieuwe afspraken met de gemeente te maken. De mogelijkheid om gedurende de looptijd van 15 jaar andere afspraken te maken, blijft bestaan om toekomstige besturen voldoende flexibiliteit te bieden. Zij licht toe dat de oppervlakte die aan beschermd landschap wordt onttrokken, is teruggebracht van circa 28 naar 17 hectare. De aanpassing van de begrenzing vindt in één keer plaats, terwijl de woningbouw gefaseerd wordt uitgevoerd.

Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt of ook eventuele afwijkende afspraken over de bouw van maximaal 25 woningen bij andere kernen, waarbij landschappelijke kernkwaliteiten worden aangetast, eerst aan PS worden voorgelegd of dat GS en de gemeente hierover zelfstandig kunnen besluiten.

Gedeputeerde Rommel antwoordt dat het in principe de bedoeling is dergelijke afspraken aan PS voor te leggen, maar dat zij niet namens toekomstige colleges en statenleden kan spreken.
De gedeputeerde vervolgt beantwoording van de vragen en licht toe dat de ARO het plan aan het begin van de uitwerkingsfase heeft beoordeeld en dat de gemeente de opmerkingen en adviezen heeft verwerkt in het huidige ontwerp. Over middeldure huurwoningen geeft zij aan dat de gemeente vooralsnog weinig vraag verwacht, maar dit bij de verdere planuitwerking wil onderzoeken.

Interruptie van de heer **Kes** (SP), hij vraagt of de gedeputeerde het eens is met de inspreker dat het plan onvoldoende voldoet aan de provinciale richtlijnen en dat de ARO deze zorgen deelt.
Gedeputeerde Rommel benadrukt dat de adviezen van de ARO zijn verwerkt. Zij verduidelijkt daarnaast dat GS geen toezegging kan doen over middeldure huurwoningen, omdat dit aan de gemeente is.
Vervolginterruptie van de heer Kes, hij vraagt of de adviezen van de ARO bij de verdere uitwerking opnieuw worden betrokken.
Gedeputeerde Rommel antwoordt dat de ARO eenmaal adviseert bij maatwerk en dat de kritiek al in het plan is verwerkt. Zij zegt toe de openbare adviezen van de ARO voortaan met de stukken mee te sturen.

Interruptie van statenlid **Korzelius** (GL), hij vraagt welke toezegging de gedeputeerde doet over het opnemen van middeldure huurwoningen in het betaalbare woningsegment.
Gedeputeerde Rommel antwoordt dat zij dit al met de gemeente Alkmaar heeft besproken. De gemeente gaat onderzoeken of er voldoende vraag is naar middeldure huurwoningen. Volgens de gedeputeerde is hiervoor geen toezegging van GS nodig.

Gedeputeerde Rommel antwoordt op de vraag van 50PLUS dat de gemeente Alkmaar onderzoekt of een aansluiting op de N243 mogelijk is. Zij beschouwt deze aansluiting niet als voorwaarde voor de woningbouwontwikkeling, omdat het gebied volgens haar al voldoende is ontsloten.
Interruptie van de heer **Faassen** (50PLUS), hij vraagt of de provincie de kosten van een eventuele aansluiting op de N243 draagt, aangezien dit een provinciale weg is.
Gedeputeerde Rommel antwoordt dat een aansluiting op een provinciale weg niet automatisch door de provincie wordt betaald. De kosten kunnen ook voor rekening van de gemeente komen.

Het aantal hectares beschermd landschap dat wordt aangetast wordt niet gemonitord. Bij Stompetoren-West gaat het om uitzonderlijk maatwerk en de benodigde oppervlakte is teruggebracht van 28 naar 17 hectare.
Vervolginterruptie van de heer Faassen, hij zegt dat zijn vraag betrekking heeft op de totale aantasting van beschermd landschap in Noord-Holland.
De gedeputeerde bevestigt dat ook dit niet wordt gemonitord.

Gedeputeerde Rommel antwoordt op de vragen van Forum voor Democratie dat de woningbouw bedoeld is om de leefbaarheid, vitaliteit, sociale veiligheid en het voorzieningenniveau van Stompetoren te versterken. De provincie geeft de voorkeur aan woningen voor inwoners van de Schermer, maar de uiteindelijke invulling van de doelgroep is aan de gemeente Alkmaar.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen in de tweede termijn.

Statenlid **Korzelius** (GL) is tevreden met de toezegging om de brief van 3 juni 2025 met provinciale uitgangspunten integraal onderdeel te maken van de bestuursovereenkomst. Hij vraagt hoe de verdere procedure verloopt en op welk moment PS kan beoordelen of de gemeente Alkmaar deze uitgangspunten voldoende in het plan heeft verwerkt.

De heer **Nijman** (FvD) vraagt of voorrang voor inwoners van de Schermer formeel kan worden vastgelegd. Daarnaast vraagt hij waarom omwonenden niet eerder zijn betrokken en wat de financiële gevolgen zijn van 30% sociale huur.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de gemeente werkt aan een stedenbouwkundig plan als voorbereiding op het omgevingsplan. De provincie bewaakt de gemaakte afspraken en de naleving van de richtlijnen uit de bestuursovereenkomst. Het plan wordt niet opnieuw aan PS voorgelegd.
Interruptie van statenlid **Korzelius** (GL), hij vraagt wanneer PS kan beoordelen of aan de voorwaarden zoals in de brief van 3 juni 2025 genoemd, is voldaan.

De gedeputeerde antwoordt dat GS hier goed zicht op houdt bij de uitwerking en dat PS hierover kan worden geïnformeerd zodra het omgevingsplan ter inzage ligt.
Vervolginterruptie van statenlid Korzelius, hij vraagt bevestiging of PS op het moment dat het omgevingsplan gereed is kan toetsen in hoeverre aan de gestelde voorwaarden is voldaan.
Gedeputeerde Rommel bevestigt dat GS een melding maakt als het omgevingsplan gereed is aan PS en wijst op de mogelijkheid om een zienswijze op het omgevingsplan in te dienen.

Gedeputeerde Rommel antwoordt op de vragen van FvD dat de participatie onder verantwoordelijkheid van de gemeente Alkmaar valt. De dorpsraad is volgens haar betrokken bij de voorbereiding van de bestuursovereenkomst en het plan is tijdens een dorpsavond gepresenteerd. Eind dit jaar volgt een nieuwe participatiefase. Wat betreft lokale binding geeft zij aan dat de provincie verwacht dat de gemeente rekening houdt met de woningbehoefte van huidige inwoners, maar dat hierover geen formele afspraken zijn gemaakt.

Interruptie van de heer Nijman (FvD) op dat de dorpsraad niet de gehele gemeenschap vertegenwoordigt en dat ook de inspreker zich onvoldoende vertegenwoordigd voelt. Hij vraagt bevestiging of lokale binding als formele voorwaarde kan worden gesteld voordat beschermd landschap wordt vrijgegeven.
Gedeputeerde Rommel geeft aan dat zij moet laten onderzoeken of dit juridisch mogelijk is en zegt toe hier schriftelijk op terug te komen.

11 Sluiting

De **voorzitter** schorst de vergadering om 22.15 uur en dankt de aanwezigen voor hun inbreng.

Schriftelijke beantwoording n.a.v. openstaande vragen in de commissie Ruimte 19 oktober

iMPI:

1. **CDA: Sint maartensvlotbrug, 9 feb 2026 vragen beperkingen inwoners en ondernemers 't Zand, Stolperbascule brug, sluipverkeer dorp. Welke lessen neemt GS mee richting geplande werkzaamheden van de twee vlotbruggen. Zijn er plannen om de omwoners te ontzien en gaat GS nu iets anders doen naar het proces hiernaartoe.**

Antwoord: In de voorbereiding op de werkzaamheden aan de vlotbruggen 't Zand en Sint Maartensvlotbrug worden de ervaringen van begin 2026 zeker meegenomen.

Tijdens het groot onderhoud aan deze vlotbruggen (eind 2027 tot en met medio 2028) worden ook de werkzaamheden aan de nieuwe Stolperbrug uitgevoerd. Hierbij blijft de doorgaande route Stolperbasculebrug in stand omdat de nieuwe brug naast de bestaande brug wordt gebouwd. De werkzaamheden aan de vlotbruggen kunnen daardoor worden voorzien van een omleiding via de Stolperbasculebrug. Fietsers en wandelaars worden ter plaatse gefaciliteerd met een pont.

2. **PVV: Natuurvriendelijke oever, wat is verschil in kosten ten opzichte van normale oever?**

Het verschil in kosten is niet met een vast percentage aan te geven. In het merendeel van de gevallen is het aanleggen van een natuurvriendelijke oever goedkoper doordat er een lichtere constructie kan worden aangebracht. Dit komt door flauwer maken van het talud waardoor de oeverconstructie minder wordt belast. Wel kunnen de beheer- en onderhoudskosten wat hoger zijn.

--

Begroting:

3. **JA21: Reserve ontwikkeling provinciale infrastructuur, komt in 2030 1,3 miljoen negatief, hoe kan dit?**

Vraag: Reserveontwikkeling provinciale infra: is 1,3 miljoen negatief. Hoe kan dat?

Antwoord: De alinea in de begroting is opgenomen, maar met de kennis van nu weten we dat hierbij helaas niet de meest actuele cijfers zijn gebruikt.

De reserve wordt in 2026 beëindigd, waarbij het saldo dit jaar op 0 eindigt en er dus geen negatief saldo resteert. De lopende verplichtingen zijn (evenals de financiële middelen) omgezet.

Dit is voor een deel naar de unit studieprojecten en voor een ander deel naar de reserve uitvoeren mobiliteit gegaan.

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	19-10-2026
Tijd	18:00 - 23:00
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 16 oktober) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

1	**Opening en mededelingen**
2	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Lijsten moties en toezeggingen**
2.a	**planningsoverzicht**
3	**Inspreekhalfuur**
18:00	
4	**Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden**
5	**A-agenda Mobiliteit en Luchtvaart**
18:30	
5.a.1	**integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034** Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde

financiering.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

5.a.2 stand van zaken projecten motie 99-2024 (betrekken bij iMPI)

Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten bij de afdoening van motie 99-2024 een lijst projecten doen toekomen en daarbij toegezegd deze lijst tweemaal per jaar (bij de bespreking van het IMPI en van de actualisatie van het IMPI) te voorzien van een update. Met dit besluit wordt voldaan aan deze toezegging en ontvangen Provinciale Staten voor de derde maal een update. Het betreft projecten op het gebied van mobiliteit waarvoor cofinanciering van de provincie nodig is.

5.b Intrekken Commissie Regionaal Overleg (CRO) Hilversum en Texel

Toelichting: De verplichting voor een Commissie Regionaal Overleg (CRO) bij een burgerluchthaven met een luchthavenbesluit is per 25 januari2018 komen te vervallen. In de Omgevingswet is geregeld dat de vergunninghouder meer verantwoordelijkheden heeft voor afstemming met de omgeving. Hierdoor is de wens ontstaan om de CRO voor de luchthavens Hilversum en Texel op te heffen en om in lijn met de Omgevingswet het omgevingsmanagement bij de vergunninghouder te beleggen.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht intrekken Commissie Regionaal Overleg. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

6 A-agenda Algemeen

19:45

6.a Begroting 2027

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2027 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.

In de memorie van antwoord beantwoorden Gedeputeerde Staten de vragen die Provinciale Staten over de begroting 2027 hebben gesteld.

Voorstel voor behandeling:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over

onderwerpen in de begroting (en de memorie van antwoord) die betrekking hebben op deze vakcommissie.

7 **B-agenda Mobiliteit**

20:30

7.a **Voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie**

Toelichting; De provincie heeft met een variantenstudie onderzocht hoe de N203 bij Krommenie anders ingericht kan worden om verkeersoverlast te verminderen en de lokale bereikbaarheid te verbeteren. Op 24 augustus nam de Stuurgroep (provincie Noord-Holland, Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail) een voorgenomen besluit over de voorkeursvariant, gebaseerd op onderzoek naar leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, haalbaarheid en draagvlak. Variant 3 (langs het spoor, met 2x2 rijstroken) komt naar voren als voorkeursvariant.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerden het voorgenomen besluit voorkeursvariant N203 Krommenie bespreken

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

9 **B-agenda Ruimte**

21:45

9.a **Voornemen GS aangaan bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West**

Toelichting: Gedeputeerde Staten is voornemens een bestuursovereenkomst aan te gaan met de gemeente Alkmaar en haar college van Burgemeester en Wethouders. De bestuursovereenkomst is opgesteld op basis van het Stedenbouwkundig Raamwerk van de gemeente Alkmaar voor een ontwikkeling van 350 woningen in Stompetoren West. De locatie zal hiervoor deels ontgrensd worden uit Beschermd Landschap.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerden het voornamen van het aangaan van de bestuursovereenkomst maatwerk Stompetoren West bespreken

10 **C-agenda: ingekomen stukken commissie Ruimte 19 oktober 2026**

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	22-10-2026
Tijd	18:30 - 21:30
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Griffier/Secretaris	Susanne Neeskens
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (woensdag 21 oktober) door het aanmeldformulier in te vullen: Aanmeldformulier inspreken commissievergadering Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden.

0	**technische briefing update Omgevingsvisie & beantwoording zienswijzen 17:45 - 18:25 uur**
1	**heropening**
2	**A-agenda Wonen**
18:30	
2.a	**Startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland** Gedeputeerde Staten hebben de startnotitie voor het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma Noord-Holland vastgesteld. De startnotitie beschrijft de opgave, de beoogde inhoud en het proces om te komen tot het programma. Het programma geeft richting aan de provinciale inzet voor voldoende, betaalbare en passende woningen. Daarbij is er nadrukkelijk aandacht voor de huisvesting van aandachtsgroepen, zoals ouderen, studenten, arbeidsmigranten en mensen die met spoed een woning nodig

hebben.

Aan dit stuk wordt naar verwachting op 15 oktober een voordracht toegevoegd.

Behandelvoorstel: Adviseren aan PS. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 9 november 2026.

3 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

4 B-agenda Ruimte

20:20

3 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

4 B-agenda Ruimte

20:20

4.a Agenderingsverzoek BBB C naar B verzoek wijziging werkingsgebieden omgevingsverordening

Toelichting GS: Gedeputeerde Staten (GS) stellen de wijziging van de werkingsgebieden en bijlagen van de Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vast. De voorgenomen wijzigingen worden voor zes weken ter inzage gelegd, waarna GS een definitief besluit nemen. De wijzigingen gaan onder andere over begrenzing van het Landelijk gebied, Stiltegebieden en Beschermd landschap.
Met Provinciale Staten is afgesproken dat wijzigingen in de categorieën ‘klein maar ingrijpend’ of 'groots en meeslepend' ter consultatie aan u worden voorgelegd. Voor de wijzigingen in deze ronde zijn wij van mening dat deze niet binnen deze categorieën vallen.

De fractie van de BBB heeft een agendaverzoek ingediend om de brief over de wijziging werkingsgebieden omgevingsverordening te bespreken.

Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde de aandachtspunten van de fractie en de brief bespreken.

4.b Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten

Toelichting: Provinciale Staten hebben Gedeputeerde Staten in een motie verzocht om aan gemeenten mee te geven dat bij ontwikkelingen in Beschermd Landschap de aantasting van de kernkwaliteiten indien mogelijk ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.

Provincie Noord-Holland

Behandelvoorstel: de commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het afdoeningsvoorstel bespreken en aangeven of de motie is afgedaan.

5 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	14 september 2026
Commissievoorzitter	:	mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. den Boer, mw. I. de Sain,
	Groen Links	: statenlid P. Korzelius, statenlid P. de Graaf
VVD	: dhr. J. van Gilse, dhr. J. Boer	
D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom	
	PvdA	: mw. G. de Boer, dhr. A. Karar
	PVV	: dhr. De Moel
	SP	: dhr. J. Kes
	CDA	: dhr. S. Dijk, dhr. D. Heijnen
	JA21	: dhr. E. Jensen, mw. C. Gordijn
	PvdD	: dhr. M. Hanou
	Christen Unie	: dhr. M. Klein
	Volt	: mw. B. van den Bogaerde, mw. J. Schneemann
	50PLUS	: dhr. H. Faassen, dhr. R. Nijkamp
	Fractie de Weerdt	: statenlid M. de Weerdt
		FvD: :dhr. M. Nijman
Gedeputeerden:	dhr. J. Olthof, dhr. J. Beemsterboer	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1 Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om *18.30* uur. Er is een afmelding ontvangen van gedeputeerde Rommel. Er zijn drie rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof. D66 en GL

hebben rondvragen over de concessie busvervoer Noordwest Noord-Holland en er is een rondvraag van het CDA over het wegdek van de N505. Er is een inspreker aangemeld bij het inspreekhalfuur.

Mededelingen van de **voorzitter**:
Op maandag 28 september vindt er een werkbezoek plaats in het kader van de Duurzame Oeververbinding. Het programma is met de commissie gedeeld en aanmelden kan tot 17 september bij de griffie. Het werkbezoek vindt alleen plaats bij voldoende aanmeldingen met een minimum van tien deelnemers, uit ten minste vijf verschillende fracties. De voorzitter roept de commissieleden op om zich tijdig aan te melden.

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

Het verslag van de vorige vergadering wordt met een kleine wijziging vastgesteld. De agenda en de lijsten met moties en toezeggingen worden ongewijzigd vastgesteld.

2.a Planningsoverzicht

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt naar enkele punten op de strategische agenda die nog niet aan de orde zijn geweest. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe dit uit te zoeken. De betreffende punten worden doorgeschoven naar de volgende strategische agenda.

3 Inspreekhalfuur

Er is een aanmelding bij het inspreekhalfuur. Dit agendapunt komt ook aan de orde bij agendapunt 8.b.

De **voorzitter** geeft het woord aan de inspreker de heer De Haan, hij spreekt in namens de fietsersbond Bergen over het fietspad Blijdensteinsweg.

De heer **De Haan** pleit voor behoud van het fietspad Blijdensteinsweg, dat volgens hem een belangrijke schakel vormt in het fietsnetwerk door de duinen. Hij wijst erop dat de Fietsersbond meerdere alternatieven heeft aangedragen om het fietspad te behouden. Volgens de heer De Haan verliep het participatieproces in eerste instantie zorgvuldig, met betrokkenheid van onder meer de Fietsersbond, ANWB, gemeente Bergen, PWN en Staatsbosbeheer. Uiteindelijk bleven

twee varianten over: een oostelijke en een westelijke variant. Beide zouden door de omgevingsdienst als vergunningbaar zijn beoordeeld. Volgens de heer De Haan is bij de uiteindelijke keuze van GS voor de oostelijke variant onvoldoende recht gedaan aan het participatieproces en aan het westelijke alternatief, dat volgens de Fietsersbond op brede steun kan rekenen. Hij hoopt dat PS en de gemeenteraad van Bergen de keuze van GS heroverwegen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor het stellen van vragen.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt welke argumenten zijn gegeven om niet voor de westelijke variant te kiezen. De heer **De Haan** geeft aan deze niet precies te kunnen reproduceren en verwijst naar de toelichting van GS. Volgens hem zijn de bezwaren tegen de westelijke variant in het rapport zwaarder aangezet dan nodig. Hij benadrukt dat deze variant de rustige strandopgangen bereikbaar houdt.

Statenlid **De Graaf** (GL) vraagt of de westelijke variant vanwege het hoogteverschil, problemen oplevert voor fietsers. De heer **De Haan** bevestigt dat sprake is van een forse stijging en daling, maar geeft aan dat hiervoor volgens het rapport oplossingen mogelijk zijn, bijvoorbeeld door grondverzet of het aanbrengen van een kort brugdeel.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of binnen het participatieproces de voor- en nadelen van de westelijke en oostelijke varianten ook rechtstreeks tegen elkaar zijn afgewogen. De heer **De Haan** geeft aan dat 14 varianten op 21 criteria zijn beoordeeld en dat uiteindelijk de meest kansrijke varianten nader zijn bekeken. Volgens hem is daarbij het belang van de fietser onvoldoende meegewogen. In een vervolgvraag vraagt de heer Klein of de twee overgebleven varianten ook afzonderlijk met elkaar zijn vergeleken. Volgens de heer De Haan zijn beide levensvatbare varianten binnen de projectgroep bekeken. Hij benadrukt dat de oostelijke variant volgens de Fietsersbond ongunstig is voor fietsers, omdat daarbij de westelijke lus vervalt en fietsers direct op de Julianalaan uitkomen.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt hoe populair de Blijdensteinsweg is onder fietsers en wat een omlegging van het fietspad voor het gebruik zou betekenen. De heer **De Haan** antwoordt dat dit volgens de Fietsersbond het populairste fietspad in het gebied is en dat op de westelijke routes meer fietsers worden geteld dan op de oostelijke routes. Hij verwacht dat de omlegging daarmee gevolgen heeft voor een veelgebruikte fietsroute.

4 Terugkoppeling externe vertegenwoordiging door GS en PS leden

De agendacommissie heeft dit punt aan alle commissieagenda's toegevoegd. Zowel externe vertegenwoordigers vanuit PS als GS leden kunnen een korte terugkoppeling geven over de activiteiten in bijvoorbeeld Schipholregio, SolaRoad B.V., Zeestad Beheer B.V. en andere samenwerkingsverbanden.

Gedeputeerde **Olthof** geeft een terugkoppeling over de externe vertegenwoordiging rond bereikbaarheid en infrastructuur. Hij licht toe dat het Rijk samen met de provincies werkt aan een prioritering van projecten voor beheer, onderhoud en nieuwe infrastructuur. Daarbij wordt ook de A7 meegenomen. De gedeputeerde heeft samen met de wethouder van Dijk en Waard in Den Haag met Kamerleden gesproken over de bereikbaarheid van Noord-Holland. Daarbij is aandacht gevraagd voor het belang van onderhoud aan bruggen en sluizen en voor de bereikbaarheid op langere termijn, mede in relatie tot de woningbouwopgave en de verbindingen via de A7, A9 en de oost-westverbinding. Ook vanuit economisch perspectief wordt het belang van een goede bereikbaarheid onder de aandacht gebracht.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt wat de gevolgen zijn voor projecten die bij de prioritering van het Rijk niet worden uitgevoerd. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het om rijkswegen, rijksbruggen en rijksviaducten gaat en dat vanwege het grote financiële tekort, keuzes moeten worden gemaakt. Projecten worden op basis van verschillende criteria geprioriteerd; projecten onder de streep worden voorlopig niet uitgevoerd. Hij benadrukt dat de provincie waar mogelijk invloed probeert uit te oefenen. Het belang voor Noord-Holland is breed en betreft niet alleen wegen en bruggen, maar bijvoorbeeld ook de veerverbinding Texel-Den Helder en het gemaal bij IJmuiden.

De heer **Nijkamp** (50PLUS) vraagt of PS de prioriteitenlijst ontvangt zodra deze beschikbaar is. Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dit en geeft aan dat de lijst ook naar de Tweede Kamer wordt gestuurd en openbaar wordt. Hij benadrukt dat de uiteindelijke prioritering een besluit van het Rijk is.

5 A-agenda Algemeen

5.a Voordracht Tweede begrotingswijziging 2026

Toelichting:
In de provinciale begroting wijst PS toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging is een bijstelling van de begroting 2026. In de commissie Ruimte wordt gesproken over de onderwerpen mobiliteit, ruimte en wonen. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS-vergadering van 5 oktober.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

De heer **Boer** (VVD) is tevreden met de investeringskredieten voor de bereikbaarheid van Waterland en de maatregelen rond de N247 Zuid. Hij ziet dit als voorbeeld voor gezamenlijke investeringen in de onderdoorgang bij Broek in Waterland. Ook is hij positief over de kortetermijnmaatregelen voor de N240 bij het WFO-terrein en vraagt hij of de gedeputeerde inmiddels meer kan zeggen over de langetermijnmaatregelen.
Interruptie van de heer **Klein** (ChristenUnie), hij vraagt waar nog op wordt gewacht voordat in de onderdoorgang bij Broek in Waterland wordt geïnvesteerd.
De heer Boer antwoordt dat wat hem betreft snel kan worden gestart, maar dat eerst het gebruikelijke proces voor dergelijke projecten moet worden doorlopen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt dat met de begrotingswijziging meerdere infrastructurele projecten een stap verder komen. Zij noemt met name Bereikbaarheid Waterland als belangrijk project voor de inwoners. BBB stemt in met de wijzigingen binnen de programma's Ruimte en Wonen en Bereikbaarheid.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) is positief over de extra middelen voor woningbouw rond OV-knooppunten en fietsstallingen en over het benutten van meekoppelkansen voor klimaatadaptatie. Zij benadrukt het belang van bouwen op locaties waar openbaar vervoer en fiets een goed alternatief zijn voor de auto. Volt maakt zich zorgen over het incidentele karakter van de investeringen en vraagt aandacht voor structurele investeringen in woningbouw. Wat betreft mobiliteit vraagt mevrouw Schneemann of de verschuivingen en het aanspreken van reserves vooral gaan over administratieve verwerking of dat sprake is van nieuwe tegenvallers. Ook vraagt zij wat er binnen programma 4.4 is gebeurd en welke gevolgen het gebruik van reserves heeft voor de financiële ruimte in de komende jaren.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt naar de bijstelling van € 2,8 miljoen van het voorschot voor de vervoerder in 2026. Zij wil weten waarom de hogere decemberopbrengsten uit reclameabri's door de nieuwe contractvoorwaarden vervallen en of dit structureel is. Zij vraagt welke projecten onder de extra € 13 miljoen voor variabel onderhoud aan wegen vallen en waarop dit bedrag is gebaseerd.

Mevrouw **Vroom** (D66) kan zich vinden in de begrotingswijziging. Zij vraagt of de extra € 13 miljoen voor onderhoud voldoende is, gezien de omvang van de onderhoudsopgave en de prioritering met het Rijk. Ook vraagt zij of noodzakelijke werkzaamheden verder onder druk komen te staan. Daarnaast wil zij weten waarom de kosten voor verkeersmanagement en incidentmanagement hoger uitvallen en wat inwoners daarvoor terugkrijgen.

De heer **Kes** (SP) wijst erop dat bij begrotingen zowel onder- als overschrijdingen kunnen voorkomen. Volgens hem hoeft niet iedere kleine overschrijding problematisch te zijn, zolang de grote lijn wordt bewaakt. Hij geeft aan dat daarbij ook enig vertrouwen aan het college moet worden meegegeven.
Interruptie van mevrouw **Schneemann** (Volt), zij vraagt of eerst duidelijk moet zijn waardoor een overschrijding ontstaat voordat daarover een oordeel kan worden gevormd. De heer **Kes** (SP) antwoordt dat zijn eerdere opmerking niet specifiek op deze begrotingswijziging was gericht, maar voortkomt uit eerdere debatten. Hij benadrukt dat controle op het college belangrijk blijft, maar dat binnen het grotere geheel ook enige ruimte moet bestaan voor afwijkingen.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt waarom het subsidiebedrag voor de pontjes in Noord-Holland en in het bijzonder voor het pontje van Ilpendam, met € 100.000 wordt verlaagd.

De **voorzitter** geeft aan dat de technische vragen schriftelijk beantwoord zullen worden. Zij geeft het woord aan de gedeputeerden voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** beantwoordt de vraag over structurele investeringen in woningbouw. Hij geeft aan dat hiervoor in de huidige coalitieperiode voldoende budget beschikbaar is gesteld. Voor de komende periode acht hij een vergelijkbaar of hoger investeringsniveau wenselijk; ter indicatie noemt hij circa € 90 miljoen, tegenover € 74 miljoen in de afgelopen vier jaar.

Gedeputeerde **Olthof** beantwoordt de overige vragen van de commissieleden. Hij licht toe dat voor het WFO-terrein op korte termijn maatregelen worden getroffen, terwijl voor de langere termijn samen met de gemeente en betrokken bedrijven wordt gekeken naar een structurele oplossing voor de bereikbaarheid van het hele gebied. Wat betreft het gebruik van reserves geeft hij aan dat dit niet automatisch duidt op tegenvallers. Een belangrijk deel van de mutaties betreft volgens hem administratieve verwerking van eerder gereserveerde middelen. De vraag naar de gevolgen van het veelvuldig aanspreken van reserves voor de toekomst zal schriftelijk worden beantwoord. De bijstelling van het OV-voorschot voor 2026 is gebaseerd op geactualiseerde cijfers. De lagere opbrengsten uit reclameabri's hangen samen met gewijzigde lijnvoeringen waardoor ook de inkomsten uit abri's in algemene zin onder druk staan. De extra € 13 miljoen voor variabel onderhoud is nodig vanwege meer onderhoudswerkzaamheden, waaronder extra asfaltwerk rond het aflopen van contractperiodes. Volgens de gedeputeerde zijn dergelijke jaarlijkse fluctuaties juist een reden om met een onderhoudsreserve te werken. Naar aanleiding van de vraag van D66 geeft gedeputeerde Olthof aan dat de provincie een goed beeld heeft van de staat van de bruggen en dat de onderhoudsplanning daarop is gebaseerd. Het verschuiven van werkzaamheden leidt volgens hem op dit moment niet tot extra risico's. Slijtage en onverwachte incidenten kunnen overigens nooit volledig worden uitgesloten. Wat betreft verkeers- en incidentmanagement, geeft gedeputeerde Olthof aan dat door de vele werkzaamheden de afgelopen jaren extra inzet nodig is geweest. Hij zegt toe dat een nadere toelichting schriftelijk zal worden toegestuurd. Over het pontje Ilpendam meldt hij dat de lagere subsidie in overleg met de gemeente Waterland tot stand is gekomen en aansluit bij het lagere aangevraagde bedrag.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de tweede termijn.

Mevrouw **Schneemann** (Volt) licht haar vraag over de reserves toe. Zij vraagt hoe de reservepot er op langere termijn uitziet en of het huidige gebruik van reserves, mede door doorschuivende en mogelijk duurder wordende projecten, de komende jaren tot problemen kan leiden.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Olthof** maakt onderscheid tussen reserves en investeringskredieten. De reserves zijn volgens hem op basis van eerdere ervaringen op niveau gebracht en worden jaarlijks

aangevuld en aangesproken. Als kosten structureel stijgen, kan het nodig zijn om op termijn meer aan de reserves toe te voegen. Voor nieuwe of te vervangen projecten worden investeringskredieten gebruikt. Deze worden gefinancierd uit de structurele stelpost kapitaalslasten en niet uit de reserves. Bij de realisatiefase worden de actuele kosten, inclusief toekomstige kostenstijgingen, opnieuw bepaald.

De **voorzitter** constateert dat vanuit de commissie de tweede begrotingswijziging als hamerstuk door wordt geleid naar PS .

6 A-agenda Wonen

6.a Rekenkamer rapport stimulering woningbouw

Toelichting:
De Randstedelijke Rekenkamer (RRK) heeft onderzoek uitgevoerd naar de rol van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland bij de stimulering van woningbouw en hoe knelpunten op te lossen. Het rapport bevat conclusies en aanbevelingen, de reactie van het college van GS hierop en een nawoord van de Rekenkamer. Op 24 augustus is het rapport in een technische briefing toegelicht door de Randstedelijke Rekenkamer.
Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het rapport bespreken en adviseren aan PS over de voordracht Rapport stimulering woningbouw en de rol van de provincie in beeld.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden voor hun reactie in de eerste termijn.

De heer **Hanou** (PvdD) is positief over het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer, maar vraagt aandacht voor de effectiviteit van de provinciale inzet op woningbouw. Volgens hem moet woningbouw nadrukkelijker worden afgewogen tegen natuur, klimaat, landbouw, energie en mobiliteit. Ook vindt hij het een tekortkoming dat natuurinclusiviteit, klimaatneutraliteit en circulariteit geen harde voorwaarden zijn binnen subsidieregelingen. Hij vraagt wat de versnellingstafels concreet opleveren, mede omdat Noord-Holland volgens hem achterblijft bij het landelijke gemiddelde van de woningbouwproductie. Ten tweede vraagt hij of de flexibele schilregeling gemeenten niet afhankelijk maakt van externe capaciteit, terwijl hier nauwelijks duurzame voorwaarden aan zijn verbonden. Hij is van mening dat de provincie zich vooral moet richten op structurele knelpunten zoals stikstof, netcongestie en infrastructuur.

De heer **Dijk** (CDA) bedankt de Randstedelijke Rekenkamer voor het onderzoek en benadrukt dat het woningtekort nog steeds een groot probleem is en hij onderstreept de noodzaak om de woningbouw te versnellen. Hij is positief over het feit dat de Rekenkamer de urgentie van het onderwerp benadrukt en overwegend positief is over de inzet van GS. Ook waardeert hij de constructieve reactie van GS op de aanbevelingen. Naar aanleiding van de conclusie dat de woningbouwproductiedoelstelling niet wordt gehaald, vraagt hij of de gedeputeerde nog steeds vasthoudt aan de eerdere uitspraak dat de gestelde doelen haalbaar zijn.

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt dat de provincie de afgelopen jaren belangrijke stappen heeft gezet om de woningbouw te versnellen, ondanks belemmeringen vanuit onder meer geopolitieke ontwikkelingen, gemeenten en marktpartijen. Hij ziet het rapport van de Rekenkamer als aanleiding om verdere verbeteringen door te voeren. Hij wijst erop dat de woningbouwdoelen voor 2030 niet worden gehaald en vraagt of deze kunnen worden bijgesteld naar realistischere cijfers. Ook vraagt hij welke concrete initiatieven GS wil nemen om de interne afstemming en integraliteit te verbeteren, naast bestaande overlegstructuren. Hij vraagt om voorbeelden van alternatieve beleidsinstrumenten, zoals door de Rekenkamer wordt aanbevolen. Hij wil weten hoe de betaalbaarheid van gerealiseerde woningen beter kan worden gemonitord, bijvoorbeeld door marktpartijen na afronding van projecten verkoopprijzen te laten aanleveren.

Statenlid **Korzelius** (GL) onderschrijft de aanbevelingen van het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer. Hij vraagt of GS de conclusie deelt dat het niet aannemelijk is dat in 2030 de beoogde 191.000 woningen zijn gerealiseerd, ondanks dat er voldoende plannen zijn. Hij wil weten hoe de gedeputeerde aankijkt tegen de voordracht aan PS, mede omdat volgens hem een aantal aanbevelingen al in gang is gezet. Hij verwijst naar recent onderzoek van Follow the Money over betaalbare woningbouw. Hij vraagt of de gedeputeerde de conclusie herkent dat ook in Noord-Holland gemeenten nog onvoldoende voldoen aan de vereisten voor sociale huur en middenhuur, waardoor mensen met lage en middeninkomens mogelijk onvoldoende aan bod komen.

De heer **De Moel** (PVV) kan instemmen met de aanbevelingen van de Randstedelijke Rekenkamer. Hij benadrukt dat er volgens het rapport voldoende plannen en locaties zijn, maar dat de uitvoering achterblijft door onder meer netcongestie, stikstofproblematiek, financiële tekorten en personeelsschaarste. Hij vraagt aandacht voor de interne samenwerking binnen de

provincie en voor de effectiviteit van subsidies, de flexibele schilregeling en de MRA-versnellingstafels. Hij stelt drie vragen aan GS. Ten eerste vraagt hij of per gemeente inzicht kan worden gegeven in het aantal geplande, juridisch harde, vergunde en daadwerkelijk in aanbouw zijnde woningen, inclusief een realistische inschatting van de oplevering tot en met 2030. Ten tweede vraagt hij hoe GS inzichtelijk gaat maken welke concrete versnelling en woningbouwresultaten subsidies en de MRA-versnellingstafels opleveren. Ten derde vraagt hij naar de stand van zaken van de landelijke aanpak voor versnelling en wat deze betekent voor de haalbaarheid van de doelstelling van 191.000 woningen. De PVV steunt de aanbeveling van de Rekenkamer, maar verwacht realistische prognoses, duidelijke verantwoordelijkheid, harde termijnen en aantoonbare resultaten.

Mevrouw **De Sain** (BBB) vraagt naar de aanbeveling om andere beleidsterreinen, zoals natuur, energie en mobiliteit, nadrukkelijker bij de woningbouw te betrekken. Zij wil weten of dit volgens de gedeputeerde de woningbouw zal versnellen of juist vertragen.

Mevrouw **Van den Bogaerde (**Volt) spreekt haarwaardering uit voor het rapport en steunt de aanbeveling dat overheden meer als één overheid optreden. Volgens Volt moet Noord-Holland daarin het voortouw nemen, onder meer door partijen samen te brengen en als schakel tussen gemeenten en het Rijk op te treden. Volt beoordeelt ook de overige aanbevelingen positief, maar benadrukt dat deze niet alleen formeel moeten worden overgenomen, maar ook aantoonbaar moeten worden uitgevoerd. Mevrouw Van den Bogaerde vraagt om regelmatige terugkoppeling over behaalde resultaten, goede praktijkvoorbeelden, knelpunten en eventuele redenen waarom onderdelen niet worden gerealiseerd.

De heer **Van Gilse** (VVD) constateert dat de Rekenkamer overwegend positief is over de inzet van het college en de provincie. Volgens hem was vooraf duidelijk dat de woningbouwdoelstelling moeilijk haalbaar zou zijn, maar is bewust gekozen voor een stevige ambitie. Hij wijst erop dat de woningbouwproductie ondanks grote knelpunten is toegenomen. De VVD steunt de aanbevelingen in hoofdlijnen, maar is terughoudend over actief grondbeleid en wil inzicht in de financiële consequenties van de aanbevelingen. Daarnaast plaatst de heer Van Gilse een kanttekening bij de passage over de ambitie om twee derde betaalbare woningen te realiseren. Volgens hem is dit niet als zodanig afgesproken voor de periode vanaf 2022; in het coalitieakkoord is wel 30% sociale woningbouw vastgelegd. Deze doelstelling is volgens hem steeds gerelateerd aan de invoering van de Wet versterking regie volkshuisvesting.

Interruptie van de heer **Hanou** (PvdD), hij vraagt de heer Van Gilse naar zijn bezwaren tegen actief grondbeleid. De heer **Van Gilse** antwoordt dat actief grondbeleid voor de VVD geen prioriteit heeft, mede vanwege het risicoprofiel en de rolneming van de provincie.
Interruptie van de heer **Karar** (PvdA), hij wijst erop dat in de Wet versterking regie volkshuisvesting is vastgelegd dat twee derde van de woningbouw betaalbaar moet zijn. De heer Van Gilse bevestigt dit, maar volgens hem gold deze doelstelling niet al vanaf 2022 en zegt dat de VVD zich aan de wettelijke verplichting zal houden.

De heer **Klein** (ChristenUnie) benadrukt het belang van effectieve inzet van middelen voor woningbouw. Hij constateert dat de Rekenkamer overwegend positief is over het provinciale beleid en ondersteunt het voorstel om de aanbevelingen via de voordracht als opdracht aan GS mee te geven. Hij vraagt GS te reflecteren op de aanbeveling om het instrumentarium voor woningbouwversnelling opnieuw te bekijken, omdat dit beleid nog relatief nieuw is en eerder uitgebreid is afgewogen. Ook vindt hij het belangrijk dat de betaalbaarheid van woningen beter wordt gemonitord en vraagt GS om dit met voorrang op te pakken. Hij wijst erop dat volgens het rapport de subsidievoorwaarden en het toetsingskader niet altijd helder zijn. Hij stelt voor dit punt als aanvullende aanbeveling in de voordracht op te nemen.

De heer **Jensen** (JA21) constateert dat de Rekenkamer positief is over de inzet van de provincie, maar benadrukt dat uiteindelijk vooral de daadwerkelijke woningbouwproductie telt. Volgens hem zijn er voldoende bouwlocaties en plannen, maar worden deze nog onvoldoende omgezet in gerealiseerde woningen. Hij steunt de aanbeveling om binnen de provincie integraler te werken, met betere afstemming tussen woningbouw, mobiliteit, energie, bereikbaarheid en ruimtelijke ordening. Daarbij waarschuwt hij ervoor dat versnelling niet moet leiden tot extra bestuurlijke processen. De heer Jensen vraagt of GS bij een volgende rapportage niet alleen kan aangeven wat de provincie heeft gedaan en hoeveel middelen zijn besteed, maar vooral hoeveel woningbouwprojecten door provinciale inzet aantoonbaar zijn versneld en hoeveel woningen daardoor daadwerkelijk eerder worden gerealiseerd.

Mevrouw **Berkvens** (D66) benadrukt dat het achterblijven van de woningbouw grote gevolgen heeft voor woningzoekenden. Zij sluit zich aan bij de vragen of de woningbouwdoelen voor 2030 nog haalbaar zijn. D66 ziet als belangrijk knelpunt dat beleidsterreinen binnen de provincie nog te veel langs elkaar heen werken. Mevrouw Berkvens vraagt zich af of de nieuwe interne tafel dit daadwerkelijk gaat verbeteren of juist een extra bestuurlijk proces toevoegt.

Hoe wordt voorkomen dat het projectmanagementbureau met gemeenten concurreert om schaars personeel en of de effecten van subsidies beter worden gemonitord en geëvalueerd. Gaat GS meerdere alternatieve beleidsinstrumenten verkennen en daarbij expliciet kijken naar objectsubsidies om beter te kunnen sturen op betaalbare woningen. Tot slot vraagt zij aandacht voor realistischere planregistratie en actuelere gegevens over de betaalbaarheid van woningen.
Interruptie van mevrouw **De Sain** (BBB), zij vraagt of vermindering van regeldruk rond natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen kan bijdragen aan versnelling van de woningbouw. Volgens mevrouw **Berkvens** zijn de kosten hiervan beperkt en ziet zij hierin geen belangrijke oorzaak van vertraging. Zij wijst erop dat bouwpartijen zelf hebben aangegeven dat natuurinclusief bouwen voor hen geen groot probleem vormt.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vervolgt haar betoog en kan zich vinden in de voordracht om GS de aanbevelingen te laten uitvoeren. Zij vraagt op welke manier PS over de voortgang en resultaten wordt geïnformeerd. Verder reageert zij op het voorstel van de ChristenUnie om de subsidievoorwaarden duidelijker te maken. Volgens haar kan meer duidelijkheid over de voorwaarden samengaan met voldoende ruimte voor maatwerk. Zij vraagt hoe GS hiertegen aankijkt.

De heer **Karar** (PvdA) constateert dat GS goede stappen heeft gezet, maar dat de woningnood onverminderd groot blijft. Hij vraagt wat GS concreet anders doet naar aanleiding van het rapport, naast de maatregelen die al lopen. Hoe gaat GS de provinciale inzet en de resultaten daarvan beter monitoren, dus niet alleen de input maar ook de daadwerkelijke output? Daarbij wil hij meer inzicht in wat de inzet en middelen concreet opleveren, met name op het gebied van betaalbaarheid. Volgens hem is dit nodig om beter te kunnen evalueren en waar nodig bij te sturen.
Interruptie van de heer **Hanou** (PvdD), hij vraagt of de heer Karar ambitieuzer wil zijn dan de wettelijke norm voor betaalbare woningbouw. De heer **Karar** antwoordt dat hij persoonlijk meer zou willen, maar dat de afspraken uit het coalitieakkoord het uitgangspunt vormen.
De heer **Karar** vervolgt zijn betoog en benadrukt opnieuw het belang van beter inzicht in de provinciale inzet, de resultaten daarvan en met name de betaalbaarheid van gerealiseerde woningen. Wat betreft aanbeveling 3.c, steunt hij het verder verkennen van het beschikbare instrumentarium. Hij verwijst daarbij naar een subsidieregeling in Zuid-Holland voor de directe ondersteuning van sociale huurwoningen en vraagt GS om een dergelijke mogelijkheid mee te nemen in de verkenning van nieuwe instrumenten, zodat de voor- en nadelen daarvan later kunnen worden afgewogen.

Interruptie van de heer **Hanou** (PvdD), hij vraagt of actief grondbeleid kan bijdragen aan het realiseren van twee derde betaalbare woningen of een hogere ambitie. De heer **Karar** antwoordt dat hierover eerder onderzoek is gedaan, maar dat er destijds weinig behoefte aan was bij gemeenten. Hij benadrukt dat zijn fractie niet aan één instrument vasthoudt, maar vooral kijkt naar wat effectief bijdraagt aan voldoende betaalbare woningen.

De heer **Kes** (SP) vraagt wat binnen de doelstelling van twee derde betaalbare woningen precies onder 'betaalbaar' wordt verstaan. Daarnaast is hij positief over de reactie van het college op het Rekenkamerrapport en over de verdere uitwerking daarvan, maar waarschuwt hij ervoor dat monitoring en rapportages geen doel op zich moeten worden. Hij vraagt de gedeputeerde om, voor zover dat kan, inzicht te geven in het effect van de provinciale inzet op de woningbouw, zonder dat dit leidt tot extra bureaucratie of een papieren werkelijkheid.
Interruptie van de heer **Karar** (PvdA), hij vult aan dat voor de definitie van 'betaalbaar' wordt aangesloten bij de landelijke norm van 350.000 euro, zoals opgenomen in het coalitieakkoord.
De heer **Kes** geeft aan dat hij juist benieuwd is naar de ruimte die de provincie heeft om hier zelf invulling aan te geven en vraagt de gedeputeerde om te bevestigen of deze uitleg klopt.

Volgens de heer **Nijman** (FvD) is bevolkingsgroei een belangrijke oorzaak van de druk op de woningmarkt. Ook noemt hij stikstofproblematiek en netcongestie als knelpunten. Hij constateert dat de provincie volgens het rapport slechts beperkte mogelijkheden heeft om de woningbouw te beïnvloeden, zoals via overleg, monitoring, kennisdeling en subsidies. Hij wijst hij erop dat de Randstedelijke Rekenkamer positief is over de wijze waarop de provincie haar stimulerende rol invult en spreekt daarvoor waardering uit.

Statenlid **De Weerdt** (fractie De Weerdt) vindt het positief dat de provincie overwegend goed wordt beoordeeld, maar noemt het confronterend dat Noord-Holland ondanks de inzet nog steeds achterloopt in de woningbouwrealisatie en dat woningen voor veel mensen moeilijk betaalbaar zijn. Hij vraagt GS hoe wordt aangekeken tegen de voorbeelden uit het inspiratiekader van andere provincies. Hij sluit zich aan bij eerdere opmerkingen over monitoring en vraagt bij de verkenning van alternatieve beleidsinstrumenten expliciet te maken hoe deze bijdragen aan versnelling van de woningbouw, de lange termijn en de betaalbaarheid van woningen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** dankt de commissie voor de positieve woorden over het rapport, maar erkent dat ondanks de provinciale inzet nog onvoldoende woningen worden gebouwd. Hij benadrukt dat de woningbouwdoelstellingen voortkomen uit de grote woningbehoefte en de schrijnende situaties van mensen die geen passende woonruimte kunnen vinden.
Hij erkent dat het niet realistisch is dat de doelstelling voor 2030 volledig wordt gehaald. Bij de voorbereiding van de volgende woondealperiode tot 2036 wordt daarom bekeken hoe de resterende woningbouwopgave over een langere periode kan worden verdeeld. Wel blijft het uitgangspunt om iedere woning die eerder kan worden gebouwd ook daadwerkelijk zo snel mogelijk te realiseren.
Over de keuze van bouwlocaties geeft hij aan dat binnenstedelijke woningbouw belangrijk blijft, maar vaak complex en langdurig is. Volgens hem is voldoende plancapaciteit op zichzelf geen garantie dat woningen ook tijdig worden gerealiseerd. Daarom wil hij zowel binnenstedelijke als buitenstedelijke mogelijkheden blijven benutten en voorkomen dat kansrijke woningbouwlocaties onnodig worden vertraagd.
Interruptie van statenlid **De Weerdt**, hij vraagt of het vrijgeven van meer en eenvoudiger te ontwikkelen bouwlocaties ertoe kan leiden dat de realisatie op andere locaties afneemt.
Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat meer en eenvoudiger te ontwikkelen bouwlocaties kunnen bijdragen aan snellere realisatie, maar dat bestaande binnenstedelijke projecten niet moeten worden losgelaten omdat daar vaak al veel tijd en geld in is geïnvesteerd. Volgens hem is daarom een combinatie van binnenstedelijke en nieuwe locaties nodig, waarbij ook moet worden voorkomen dat de markt met te veel bouwlocaties wordt overvoerd.
Statenlid **De Weerdt** vraagt of het vrijgeven van meer bouwlocaties de komende tijd kan bijdragen aan een snellere realisatie van woningen.
Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat gemeenten zelf bouwlocaties vrijgeven. De provincie stelt op sommige locaties beperkingen, bijvoorbeeld in beschermd landschap, maar er zijn ook mogelijkheden om daarvan af te wijken. In het landelijk en binnenstedelijk gebied kunnen gemeenten zelf nieuwe woningbouwlocaties starten.
Gedeputeerde **Beemsterboer** vervolgt zijn betoog en erkent dat de MRA-versnellingstafel onvoldoende resultaat heeft opgeleverd. Uit een evaluatie blijkt volgens hem dat deelregionale versnellingstafels effectiever zijn, omdat daar concrete projecten en knelpunten worden besproken en partijen gezamenlijk naar oplossingen zoeken. Hij noemt de versnellingstafels in

de Kop van Noord-Holland, West-Friesland, regio Alkmaar en Noord-Holland Noord als voorbeelden waar dit goed werkt. Binnen de MRA wordt daarom gekeken naar deelregionale tafels, onder meer voor Amsterdam, Haarlemmermeer en Purmerend. De provincie heeft daarbij vooral een faciliterende rol. De gedeputeerde verwacht niet exact te kunnen aangeven hoeveel versnelling rechtstreeks aan deze overleggen is toe te schrijven, maar vindt de tafels wel nuttig voor het oplossen van concrete knelpunten.

De heer **Hanou** (PvdD) vraagt hoeveel woningbouwplannen in de MRA zijn voorzien in verhouding tot Noord-Holland Noord, West-Friesland en Alkmaar. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat van de totale doelstelling van 191.000 woningen circa 150.000 in de MRA en ongeveer 42.500 in Noord-Holland Noord zijn voorzien. Hij benadrukt dat het grootste deel van de woningbouwopgave daarmee in de MRA ligt, maar dat ook Noord-Holland Noord een omvangrijke opgave heeft.

Gedeputeerde Beemsterboer benadrukt dat Noord-Holland ambitieuze woningbouwdoelen heeft gesteld en binnen de woondeals een relatief groot aandeel van de landelijke opgave op zich heeft genomen. Daardoor is vergelijking met andere provincies volgens hem niet eenvoudig. Hoewel 76% van de doelstelling is gerealiseerd, blijft het streven om zoveel mogelijk woningen te bouwen. Bij de nieuwe woondeal wordt gezocht naar een realistischer formulering van de doelen, zonder dat dit ten koste gaat van de inzet en urgentie. Over alternatieve oplossingen voor het capaciteitstekort licht hij toe dat het provinciale projectmanagementbureau een structureler alternatief kan bieden voor dure externe inhuur. Daarmee kunnen kosten beter worden beheerst en blijft kennis binnen de provincie behouden

Interruptie van de heer **Faassen** (50PLUS), hij vraagt of de inzet van de nieuwe maatregelen financieel neutraal blijft.

Volgens gedeputeerde **Beemsterboer** gebeurt dit binnen de bestaande budgetten. Voor het projectmanagementbureau is het uitgangspunt dat de financiering uiteindelijk revolverend wordt. Gemeenten kunnen kosten voor inzet op woningbouwprojecten verhalen op projectontwikkelaars. Als de provincie personele capaciteit levert, wil zij daar daarom op termijn een vergoeding voor ontvangen. Die middelen kunnen vervolgens opnieuw worden ingezet om andere gemeenten te ondersteunen.

De gedeputeerde zegt terughoudend te zijn met objectsubsidies, omdat deze prijsopdrijvend kunnen werken. Wel wordt gekeken naar mogelijkheden voor directe subsidiëring, onder meer naar voorbeeld van Zuid-Holland. Bij subsidies voor de onrendabele top kiest de provincie bewust voor maatwerk. Volgens de gedeputeerde is het lastig om hiervoor zeer strikte normen vast te leggen, omdat per project verschilt wat daadwerkelijk nodig is. De provincie wil vooral

projecten ondersteunen die anders niet haalbaar zijn en waarbij gemeenten en ontwikkelaars zelf ook bijdragen, bijvoorbeeld om het aandeel sociale woningbouw in stand te houden.
Interruptie van mevrouw **Berkvens** (D66), zij vraagt of projectsubsidies en objectsubsidies naast elkaar kunnen worden gezet, zodat de voor- en nadelen kunnen worden vergeleken. Zij wijst erop dat objectsubsidies mogelijk meer sturing bieden op de oorzaak van een onrendabele top.
Gedeputeerde **Beemsterboer** wil niet toezeggen om project- en objectsubsidies afzonderlijk te laten vergelijken, maar begrijpt de wens. Hij geeft aan dat deze vergelijking eerder ambtelijk is gemaakt naar aanleiding van een initiatief in Zuid-Holland. Gedeputeerde Beemsterboer zegt wel toe om bij een volgende verkenning van alternatieve beleidsinstrumenten project- en objectsubsidies met elkaar te vergelijken.
Volgens gedeputeerde **Beemsterboer** is eerder is geëxperimenteerd met actief grondbeleid, maar gemeenten voeren dit meestal zelf uit. Alleen wanneer gemeenten aantoonbaar tegen financieringsproblemen aanlopen, zou de provincie dit opnieuw kunnen overwegen. Over betaalbaarheid geeft hij aan dat nog onvoldoende zichtbaar is of de norm van 30% sociaal en twee derde betaalbaar wordt gehaald. Dit komt mede doordat woningbouwprojecten vaak een lange doorlooptijd hebben. Voor nieuwe projecten worden deze normen wel toegepast. In de nieuwe monitoring van plancapaciteit wordt betaalbaarheid beter inzichtelijk gemaakt. De nieuwe woondeal-afspraken voor Noord-Holland Noord en de MRA worden naar verwachting begin 2027 aan PS voorgelegd. Daarbij wordt uitgegaan van een langere periode dan tot 2030.
Wat betreft de samenwerking tussen beleidsterreinen moet juist betere interne afstemming vertraging voorkomen. De gedeputeerde bevestigt dat de aanbevelingen aantoonbaar worden uitgevoerd en dat hierover op een geschikt moment aan PS wordt gerapporteerd.
Interruptie van de heer **Klein** (ChristenUnie), hij vraagt hoe het kan dat de Rekenkamer adviseert om het instrumentarium opnieuw te herzien, terwijl daar eerder al uitgebreid over is nagedacht.
Gedeputeerde **Beemsterboer** wijst erop dat de drie genoemde instrumenten inmiddels deels zijn uitgevoerd of eerder bewust niet zijn gekozen. Het projectmanagementbureau is inmiddels ingevoerd; objectsubsidies en actief grondbeleid zijn eerder onderzocht, waarbij bewust andere afwegingen zijn gemaakt.
Gedeputeerde Beemsterboer geeft aan dat het lastig is om exact aan te tonen hoeveel woningbouw door provinciale inzet is versneld. Wel zegt hij toe een overzicht te geven van de inzet van het subsidie-instrument van € 74 miljoen, inclusief de aantallen woningen waarop deze betrekking heeft en de bijdrage aan versnelling, sociale huur of woningbouw rond OV-knooppunten.

De gedeputeerde neemt de verkokering binnen de provincie serieus. Of de nieuwe interne tafel voldoende is om dit volledig op te lossen, kan hij nog niet zeggen, maar het doel is om de samenwerking tussen beleidsterreinen te versterken en de benodigde kruisverbanden beter te leggen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wanneer PS wordt geïnformeerd over de voortgang van de aanbevelingen, waaronder de verkenning van alternatieve beleidsinstrumenten. Gedeputeerde **Beemsterboer** zal nagaan op welk moment dit praktisch kan worden gekoppeld aan een bestaand beleids- of voortgangsmoment en komt hierop terug.

Gedeputeerde Beemsterboer vervolgt zijn betoog en meldt dat GS anders gaat sturen op sociale en betaalbare woningbouw en gemeenten hier bij nieuwe overeenkomsten nadrukkelijker aan zal houden. Ook wordt de monitoring van sociale en betaalbare woningen verbeterd.

Interruptie van de heer **Karar** (PvdA), hij vraagt of de terugkoppeling over de subsidiemogelijkheden naar voorbeeld van Zuid-Holland als toezegging kan worden opgenomen. De gedeputeerde bevestigt dat in een volgend passend beleidsdocument wordt teruggekomen op de mogelijkheden voor directe subsidiëring aan woningcorporaties, inclusief de voor- en nadelen. Daarbij wordt ook de relatie met objectsubsidies betrokken.

Als definitie van betaalbaarheid noemt de gedeputeerde als grens € 932,93 per maand voor sociale huur, € 1.228 voor middenhuur en vanaf 2027 € 435.000 voor betaalbare koop. De provincie blijft monitoren hoeveel woningen onder € 275.000 worden gerealiseerd.

Interruptie van statenlid **De Weerdt** (fractie De Weerdt), hij vraagt of bij het inzichtelijk maken van de provinciale inzet op versnelling en betaalbaarheid ook expliciet de verkenning van alternatieve beleidsinstrumenten kan worden meegenomen. Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat de drie genoemde alternatieve beleidsinstrumenten bij een eerstvolgend passend beleidsstuk opnieuw tegen het licht worden gehouden. Daarbij wordt bekeken of deze alsnog kunnen worden ingezet. Hij komt nog terug op het moment en het document waarin dit wordt opgenomen. Hij benadrukt dat vooraf niet kan worden aangegeven hoeveel extra woningen deze instrumenten zullen opleveren.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de tweede termijn.

De heer **Klein** (ChristenUnie) begrijpt dat flexibiliteit nodig is bij de subsidievoorwaarden, maar vraagt of deze voorwaarden duidelijker kunnen worden gecommuniceerd en of daarbij meer ondersteuning kan worden geboden. Hij reageert op de eerdere bijdrage van de heer Nijman (FvD) en wijst erop dat de woningnood niet alleen wordt veroorzaakt door bevolkingsgroei, maar

ook doordat gemiddeld minder mensen per woning wonen. Ook wijst hij op het aantal woningen dat als tweede woning wordt gebruikt.

De heer **Nijman** (FvD) reageert dat de Randstedelijke Rekenkamer bevolkingsgroei als een belangrijke oorzaak van de woningnood noemt en dat er met drie miljoen mensen minder, meer woningen beschikbaar zouden zijn.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wanneer de verkenning van alternatieve beleidsinstrumenten kan worden verwacht.

Statenlid **Korzelius** (GL) vraagt nogmaals hoe de gedeputeerde aankijkt tegen de voordracht, omdat deze volgens hem op onderdelen afwijkt van de reactie van GS op de aanbevelingen. Hij plaatst kanttekeningen bij objectsubsidies en vraagt hij zich af of deze effectiever zijn dan projectsubsidies bij het versnellen van de woningbouw.

Statenlid **De Weerdt** (fractie De Weerdt) benadrukt het belang van de verkenning van beleidsinstrumenten als moment om de provinciale rol scherper in te vullen. Hij vraagt of daarbij ook nieuwe beleidsinstrumenten worden verkend en niet alleen de instrumenten die in het inspiratiekader worden genoemd.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Beemsterboer voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** erkent dat de communicatie richting gemeenten beter kan. Hij zegt toe duidelijker te zullen communiceren over de criteria en de afweging per project te verbeteren.

In reactie op de vraag van D66 geeft gedeputeerde Beemsterboer aan dat het volgende investeringsprogramma begin volgend jaar wordt verwacht.

In reactie op GL licht de gedeputeerde toe dat het verschil tussen de aanbevelingen en het voorstel van GS vooral zit in de mate waarin subsidiecriteria worden vastgelegd. GS wil voldoende ruimte behouden om per project een afweging te maken. Hij onderschrijft dat projectsubsidies tot nu toe effectiever lijken, maar bevestigt dat project- en objectsubsidies in een volgend investeringsprogramma met elkaar worden vergeleken.

Wat betreft de vraag van statenlid De Weerdt antwoordt gedeputeerde Beemsterboer dat daarbij ook nieuwe beleidsinstrumenten kunnen worden meegenomen. Nieuwe instrumenten worden

toegevoegd wanneer daar aanleiding voor is of wanneer deze bruikbaar blijken voor concrete knelpunten, bijvoorbeeld rond netcongestie of stikstof.

De **voorzitter** concludeert dat het voorstel als hamerstuk doorgeleid kan worden en naar de PS-vergadering.

7 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Er zijn geen rondvragen aangemeld voor de gedeputeerde.

8 B-agenda Mobiliteit

8.a Ontwerpbesluit eerste vaststelling geluidproductieplafonds provinciale wegen

Toelichting:
De provincie stelt geluidproductieplafonds (GPP) vast voor onze provinciale wegen. Deze geven de maximale hoeveelheid geluid aan, die de provinciale wegen mogen produceren. Het vaststellen en daarna het jaarlijks monitoren van geluidproductieplafonds is een nieuwe taak van de provincie, die volgt uit de Omgevingswet. Geluidsreductieplafonds versterken het eerder vastgestelde Actieplan Geluid. Geluidproductieplafonds voorkomen dat het geluid ongeremd kan groeien. Het Actieplan Geluid kan zich zo effectief richten op het verbeteren van bestaande ongezonde locaties.
Behandelvoorstel:
De commissie kan met elkaar en met gedeputeerde het Ontwerpbesluit eerste vaststelling geluidproductieplafonds provinciale wegen bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vindt het belangrijk dat inwoners beschermd worden tegen geluidshinder en kan zich vinden in het realistische scenario voor de geluidsproductieplafonds. Haar fractie wil voorkomen dat de nieuwe systematiek, woningbouw, ondernemerschap of nieuwe infrastructuur onnodig belemmert. BBB vraagt daarom of deze ontwikkelingen na vaststelling van de geluidsproductieplafonds doorgang kunnen vinden en of PS wordt geïnformeerd als in de praktijk toch vertragingen of belemmeringen ontstaan.

De heer **Dijk** (CDA) benadrukt dat geluidhinder grote gevolgen kan hebben voor de gezondheid en vindt het belangrijk inwoners hier zo goed mogelijk tegen te beschermen. Het CDA kan zich

vinden in de voorgestelde keuzes van GS en ziet geluidsproductieplafonds als een stap in de goede richting. Hij vraagt of de resultaten van onderzoeken met PS kunnen worden gedeeld wanneer blijkt dat geluidsreducerende maatregelen niet mogelijk zijn.

De heer **Nijkamp** (50PLUS) steunt het principe van geluidsproductieplafonds en vindt dat dit bijdraagt aan de leefbaarheid langs provinciale wegen. Hij vraagt of de aanname dat voorlopig geen overschrijdingen worden verwacht realistisch is, gezien de woningbouwopgave en de daarmee samenhangende verkeersgroei. Ook vraagt hij hoe concreet het voornemen is om initiatiefnemers van grote ruimtelijke ontwikkelingen financieel te laten bijdragen aan geluidsmaatregelen en wanneer hierover duidelijkheid komt.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) vindt het voorstel helder en vraagt of er richting 2039 een stappenplan is voor het saneringsprogramma en hoe de voortgang daarvan wordt gemonitord. Ook vraagt zij wat er gebeurt wanneer een geluidsplafond wordt bereikt en hoe de bereikbaarheid van Noord-Holland dan kan worden gewaarborgd.

De heer **Klein** (ChristenUnie) steunt de invoering van geluidsproductieplafonds, maar vindt de toegestane groeiruimte van 1,5 decibel met ongeveer 40% verkeersgroei, ruim. Hij kan zich vinden in de keuzes voor het basisjaar en de omgang met vrijwillig aangelegd stil asfalt. Hij informeert of op meer locaties gebruik kan worden gemaakt van projectspecifieke verkeersgegevens en prognoses, zodat geluidsproductieplafonds nauwkeuriger kunnen worden vastgesteld en niet overal de volledige groeiruimte hoeft te worden aangehouden.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) kan instemmen met het vaststellen van de geluidsproductieplafonds. Zij vraagt hoe deze plafonds zich verhouden tot de eerder vastgestelde norm van maximaal 50 decibel en of dit gevolgen kan hebben voor toekomstige woningbouw. Zij sluit zich aan bij de vraag van Volt over de monitoring. Zij wil weten hoe richting bewoners duidelijk wordt gecommuniceerd wat de geluidsproductieplafonds wel en niet betekenen.

De heer **Kes** (SP) stemt in met het voorstel.

Mevrouw **Vroom** (D66) kan instemmen met het voorstel. Zij vraagt bij toekomstige maatregelen ook te kijken naar kosteloze opties, zoals snelheidsverlaging, voordat wordt gekozen voor

maatregelen die geld kosten. Ook vraagt zij GS om PS te informeren wanneer overschrijding van de geluidsproductieplafonds dreigt.
Interruptie van mevrouw **Den Boer** (PvdA), zij merkt op dat snelheidsverlaging niet kosteloos is, omdat daarvoor ook de weginrichting moet worden aangepast. Mevrouw **Vroom** (D66) antwoordt dat dit niet kosteloos is, maar wel goedkoper is dan andere maatregelen.

De heer **Boer** (VVD) steunt de voorgestelde uitgangspunten voor de geluidsproductieplafonds, waaronder het gebruik van de verkeersintensiteiten van 2024 en het meenemen van vrijwillig aangelegd geluidsreducerend asfalt. Als aanvullende maatregelen nodig zijn, geeft de VVD de voorkeur aan geluidsreducerend asfalt of geluidsschermen. Snelheidsverlaging ziet de fractie als laatste optie vanwege de gevolgen voor doorstroming, reistijd en de kosten van aanpassing van de weginrichting.
Interruptie van mevrouw **Den Boer** (PvdA), volgens haar kan snelheidsverlaging in sommige situaties juist de doorstroming verbeteren. Mevrouw **Vroom** (D66) wijst op de kosten van stil asfalt en plaatst vraagtekens bij de aanname dat snelheidsverlaging duurder zou zijn. De heer **Boer** blijft bij zijn voorkeur voor asfaltmaatregelen boven snelheidsverlaging.

Statenlid **De Graaf** (GL) kan zich vinden in de gekozen uitgangspunten voor de geluidsproductieplafonds, waaronder de actuele verkeersintensiteiten, de meegenomen projecten en het meewegen van stil asfalt. Hij wijst erop dat stil asfalt in de loop der jaren minder stil wordt en vraagt of automatisch maatregelen worden genomen wanneer uit monitoring blijkt dat het asfalt onvoldoende geluidsreducerend werkt.
De heer **Hanou** (PvdD) vraagt of Statenlid De Graaf het ermee eens is dat geen asfalt het stilste asfalt is. Statenlid **De Graaf** is het daarmee eens en merkt op dat gras stiller is dan asfalt, maar minder lang meegaat.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat gewoon asfalt ongeveer €25 tot €35 per m² kost en stil asfalt ongeveer €40 tot €55 per m². Stil asfalt blijft volgens hem wel altijd stiller. Hij benadrukt dat de geluidsproductieplafonds geen papieren werkelijkheid zijn, omdat wettelijk monitoring en berekeningen van de effecten van verkeersgroei verplicht zijn. Nieuwe woningbouwprojecten moeten bovendien al voldoen aan de geldende geluidseisen; de GPP's vormen daarvoor geen

extra blokkade. Wanneer het geluid de grenswaarde nadert, moet de provincie maatregelen nemen. PS wordt hierover geïnformeerd en ontvangt ook informatie over de te nemen maatregelen en de resultaten daarvan.

Interruptie van de heer **Dijk** (CDA), hij verduidelijkt dat hij wil weten of PS wordt geïnformeerd wanneer uit onderzoek blijkt dat geluidsreducerende maatregelen niet mogelijk zijn.
Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit per wegvak wordt beoordeeld zodra een geluidsproductieplafond dreigt te worden overschreden. Dan wordt onderzocht welke maatregelen doelmatig en uitvoerbaar zijn. PS wordt daarbij betrokken. Als maatregelen niet mogelijk blijken, kan een ontheffing nodig zijn.
Gedeputeerde **Olthof** vervolgt zijn betoog, hij verwacht dat de beschikbare groeiruimte van ongeveer 40% niet op korte termijn tot overschrijdingen leidt. Als dat op bepaalde wegvakken wel dreigt, moet de provincie maatregelen nemen. Bij nieuwe woningbouwplannen moet een ontwikkelaar via het mobiliteitsplan ook rekening houden met extra verkeer en mogelijke geluidseffecten. Daarbij kan ook een financiële bijdrage aan maatregelen aan de orde zijn.
Interruptie van de heer **Nijkamp** (50PLUS), hij vraagt of het woord 'voornemen' dwingender kan worden geformuleerd. Volgens gedeputeerde **Olthof** is het mobiliteitsplan niet vrijblijvend, maar moet nog worden onderzocht in hoeverre een bijdrage bij ieder project kan worden verlangd.
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat PS bij het saneringsprogramma wordt meegenomen in de mogelijkheden en beperkingen. Als een geluidsproductieplafond op een wegvak wordt bereikt, moet de provincie maatregelen treffen. Als maatregelen niet mogelijk of niet proportioneel zijn, kan het GPP worden verhoogd. Het bereiken van het plafond betekent dus niet dat een weg wordt afgesloten.
Interruptie van mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt), zij vraagt wat het maximum is als een GPP uiteindelijk moet worden verhoogd.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat het huidige maximum per wegvak wordt bepaald op basis van de actuele waarde plus 1,5 dB. Als dit plafond wordt bereikt, moeten eerst maatregelen worden onderzocht, zoals stil asfalt, geluidsschermen of snelheidsverlaging. Alleen als deze onvoldoende effect hebben, kan het GPP voor dat specifieke wegvak worden verhoogd.
De gedeputeerde meldt dat er op dit moment geen andere projecten bekend zijn die aanvullend in de GPP's kunnen worden meegenomen.
Over de relatie met de norm van 50 dB licht hij toe dat deze voortkomt uit het Actieplan Geluid en geldt bij werkzaamheden aan wegen. De GPP-systematiek werkt anders: ook zonder

geplande werkzaamheden kan de provincie verplicht worden maatregelen te treffen. Beide systemen vullen elkaar aan en hanteren hetzelfde doelmatigheidscriterium.
Volgens de gedeputeerde moet richting bewoners duidelijk worden uitgelegd dat het plafond bestaat uit het huidige geluidsniveau plus 1,5 dB en dat niet nu al sprake is van overschrijdingen.
Bij geluidsreducerende maatregelen wordt ook gekeken naar relatief goedkope opties, maar snelheidsverlaging is niet automatisch de goedkoopste of meest effectieve oplossing, omdat daarvoor vaak aanpassing van de weg nodig is.
Wat betreft stil asfalt zal per situatie wordt beoordeeld of dit doelmatig is, waarbij ook rekening wordt gehouden met de beperkte levensduur van het asfalt en het effect op langere termijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden en de gedeputeerde in de tweede termijn.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) vraagt de gedeputeerde wanneer PS wordt geïnformeerd als een overschrijding van een GPP dreigt.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hiervoor geen vast percentage geldt. Zodra uit de verwachtingen blijkt dat een grens in beeld komt, moet tijdig worden gehandeld om een overschrijding zoveel mogelijk te voorkomen. Als andere maatregelen onvoldoende zijn, kan ook gevelisolatie worden ingezet.

8.b Agenderingsverzoek C naar B brief Fietsersbond fietspad Blijdensteinsweg

Toelichting:
De fractie van JA21 heeft een ingekomen brief van de fietsersbond over het fietspad Blijdensteinsweg geagendeerd. Bij het inspreekhalfuur heeft de heer Haan hierover ingesproken. De fractie van JA21 heeft een aantal vragen aan de commissie en aan GS geformuleerd.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) is positief over de compensatie voor het verdwijnen van het oorspronkelijke fietspad en heeft kennisgenomen van het Sweco-rapport over de varianten 7b en 8. Zij constateert dat variant 7b beter scoort op karakter en fietsbeleving, terwijl variant 8 gunstiger uitvalt op onder meer kosten en bereikbaarheid voor hulpdiensten. Mevrouw Gordijn vraagt GS om duidelijker toe te lichten hoe groot de verschillen tussen beide varianten zijn en hoe zwaar de verschillende voor- en nadelen meewegen. Daarbij wijst zij erop dat de gemeente Bergen achter variant 7b staat en wil zij voorkomen dat de indruk ontstaat dat de provincie deze voorkeur zonder voldoende onderbouwing terzijde schuift. Verder vraagt zij of de keuze tussen beide varianten inderdaad vooral een politieke keuze is, mede gelet op de benodigde vergunningen en de gevolgen van de aanleg. Tot slot wil zij weten welke juridische ruimte er nog is om van variant 8 af te wijken als de nadelen van variant 7b op een aanvaardbare manier kunnen worden opgelost.

Statenlid **De Graaf** (GL) geeft aan dat zijn fractie de voorkeur voor variant 8 boven 7b pas goed kan beoordelen na de beantwoording door GS. Een aantrekkelijke fietsroute moet volgens hem meewegen, tenzij andere belangen, zoals veiligheid, zwaarder wegen. Hij vraagt wat het

concreet betekent dat bij variant 8 vergunningsruimte overblijft, terwijl variant 7b deze ruimte volledig benut, en of er al een bestemming is voor die resterende ruimte. Of GL bereid is de keuze voor variant 8 te heroverwegen, hangt volgens hem af van de vraag of dat juridisch en praktisch nog mogelijk is.

De heer **Boer** (VVD) dankt JA21 voor het agenderen van het onderwerp. Ook de VVD heeft vragen bij de keuze voor de oostelijke variant, mede gezien de steun voor de westelijke variant, en is benieuwd naar de beantwoording door GS op de vragen van JA21.

Ook mevrouw **Den Boer** (BBB) dankt JA21 voor het agenderen en vindt de gestelde vragen terecht. Zij wil van GS horen waarom voor het huidige tracé is gekozen en waarom niet voor de voorkeursvariant van de gemeente. Voor BBB is het belangrijk dat natuurgebieden zoveel mogelijk toegankelijk blijven voor inwoners. Natuurwaarden moeten worden meegewogen, maar als daardoor een belangrijke fietsverbinding verdwijnt of minder aantrekkelijk wordt, wil de fractie goed onderbouwd zien waarom dat nodig is en welke alternatieven mogelijk zijn.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat na onderzoek en participatie uit veertien alternatieven uiteindelijk twee varianten zijn overgebleven. In eerste instantie had hij een voorkeur voor de westelijke variant, mede vanwege de participatie en de voordelen voor de gemeente. Bij de uiteindelijke afweging heeft echter meegewogen dat bij de westelijke variant opnieuw verzanding kan optreden, met extra onderhoudskosten en mogelijk later alsnog de noodzaak voor een andere route. Ook natuurwaarden en de beperkte beschikbare compensatieruimte in het duingebied zijn meegenomen. Die ruimte kan volgens PWN nodig zijn voor andere projecten. Daarnaast is gekeken naar de veiligheid in het gebied. Na afweging van deze aspecten en overleg met onder meer de gemeente Bergen is uiteindelijk gekozen voor variant 8. De gedeputeerde heeft begrip voor de voorkeur van de gemeente en de Fietsersbond, maar vindt variant 8 op basis van de totale afweging de meest verantwoorde keuze.
Interruptie van statenlid **De Graaf** (GL), hij vraagt of de stijgings- en dalingspercentages van variant 7b hebben meegewogen in de keuze. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit in zijn afweging geen rol heeft gespeeld.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de tweede termijn.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt of na de definitieve keuze voor variant 8 nog overleg plaatsvindt met de gemeente Bergen, recreanten en inwoners over de verdere invulling van het nieuwe traject. Zij vindt het belangrijk dat ook in de vervolgfase contact wordt gehouden met betrokkenen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt om het door PWN opgestelde overzicht alsnog aan de commissie toe te sturen.

Statenlid **De Graaf** (GL) vindt de keuze jammer, maar kan zich op basis van de beantwoording van de gedeputeerde bij de gekozen variant aansluiten.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof voor de beantwoording van de vragen in de tweede termijn.

Gedeputeerde **Olthof** zegt toe het overzicht van PWN over de afweging en de relevante projecten aan de commissie toe te sturen. Volgens hem kan juridisch nog voor een andere variant worden gekozen. Hij waarschuwt dat uitstel gevolgen kan hebben, omdat het huidige pad door verzanding steeds steiler wordt en mogelijk op termijn moet worden afgesloten.

Mevrouw **Gordijn** (JA21) vraagt hoe lang de aanleg van het nieuwe fietspad ongeveer zal duren. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de oostelijke variant meer tijd kost dan de westelijke, onder meer vanwege de benodigde vergunningen, maar kan geen concrete termijn noemen. Hij bevestigd dat recreanten bij de verdere inrichting, waaronder het plateau, betrokken blijven. Hij erkent dat de gekozen route voor recreanten niet ideaal is, maar vindt deze bestuurlijk de meest verantwoorde keuze.

9 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart OV-knooppunten)

Er zijn drie rondvragen voor gedeputeerde Olthof. D66 en GroenLinks hebben vragen over de concessie busvervoer Noordwest Noord-Holland en het CDA heeft een rondvraag over het wegdek van de N505.

Rondvraag over de concessie busvervoer Noordwest Noord-Holland

De **voorzitter** geeft als eerste het woord aan mevrouw Vroom voor een toelichting op de vragen van D66.

Mevrouw **Vroom** (D66) vindt het zorgelijk dat slechts één vervoerder, Arriva, heeft ingeschreven op de nieuwe concessie voor het busvervoer in NoordWest Noord-Holland. D66 heeft de volgende vragen voor de gedeputeerde:

1. Heeft de provincie vooraf signalen ontvangen dat andere vervoerders zouden afzien van inschrijving?
2. Welke gevolgen heeft één inschrijver voor de onderhandelings- en beoordelingspositie van de provincie?
3. Welke acties of maatregelen verbindt de gedeputeerde hieraan voor toekomstige concessies?
4. Welke stappen worden genomen als Arriva niet aan de gestelde concessie-eisen voldoet?
5. Wordt onderzocht waarom de aanbesteding voor andere vervoerders onvoldoende aantrekkelijk was?
6. Bieden de recent aangekondigde nieuwe Europese aanbestedingsregels meer mogelijkheden als deze aanbesteding niet slaagt?

Gedeputeerde **Olthof** noemt het teleurstellend dat slechts één vervoerder heeft ingeschreven. Vooraf waren er geen duidelijke signalen dat de belangstelling zo beperkt zou zijn. Wel werd tijdens de vragenrondes duidelijk dat mogelijk minder partijen zouden overblijven dan aanvankelijk verwacht. De provincie beoordeelt nu of Arriva aan het programma van eisen voldoet. Als dat niet het geval is, wordt de aanbesteding gestopt en moet worden bepaald hoe verder wordt gegaan, waarbij een nieuwe aanbesteding voor de hand ligt. Het feit dat er maar één inschrijver is, verandert volgens de gedeputeerde niets aan de beoordeling van de inschrijving.
Voor toekomstige concessies worden lessen uit deze aanbesteding meegenomen. Ook landelijk wordt onderzocht hoe moet worden omgegaan met risico's zoals netcongestie, beschikbaarheid van voertuigen en personeelstekorten. Gedeputeerde Olthof is niet van plan een afzonderlijk onderzoek te starten, maar wil na afloop wel met marktpartijen spreken en aansluiten bij de landelijke gesprekken. Over de nieuwe Europese aanbestedingsregels kan hij nog niet aangeven of deze een oplossing bieden voor de gesignaleerde problemen. Hij verwacht op dit moment overigens niet dat de aanbesteding mislukt.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt of de gedeputeerde met vervoerders in gesprek gaat over de redenen waarom zij niet hebben ingeschreven, zodat hiervan kan worden geleerd voor toekomstige concessies.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat hij in ieder geval met de huidige vervoerder in gesprek gaat en dat ook landelijk gesprekken plaatsvinden. Hij zegt toe PS na afronding van de aanbesteding en deze gesprekken binnen enkele maanden terug te koppelen over de stand van zaken en de opgedane lessen.

Statenlid **De Graaf** (GL) geeft aan dat zijn vragen grotendeels zijn beantwoord. Hij vraagt of PS opnieuw wordt betrokken als Arriva niet aan de eisen voldoet en de aanbesteding opnieuw moet worden gestart. Ook vraagt hij of een eigen provinciaal vervoerbedrijf of een andere organisatievorm dan in beeld komt.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat PS bij een nieuwe aanbesteding opnieuw wordt geïnformeerd en geconsulteerd. Een eigen vervoerbedrijf ziet hij op dit moment niet als oplossing, omdat daarmee problemen rond netcongestie, personeel en uitvoering niet verdwijnen. Wel wil hij samen met onder meer de VRA bekijken of risico's anders verdeeld kunnen worden, bijvoorbeeld rond het eigendom van remises.

Rondvraag over het wegdek van de N505.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Dijk voor een toelichting op de vragen van het CDA.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt aandacht voor de hobbels en opbollingen in het wegdek van de N505 (Drechterlandseweg), die mogelijk samenhangen met het gebruik van staalslakken in de fundering.

Het CDA heeft de volgende vragen:

1. Is GS bekend met de hobbels en opbollingen op de N505 en welke onderzoeken zijn naar de oorzaak uitgevoerd?
2. Wat zijn de belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken en kunnen deze met PS worden gedeeld?
3. Is bekend of bij aanleg of reconstructie van de N505 staalslakken of staalslakhoudende materialen zijn toegepast?
4. Zijn incidenten bekend die direct verband houden met de opbollingen en wat is de aard en ernst daarvan?
5. Zijn vergelijkbare situaties bekend op andere wegen in Noord-Holland?

6. Welke maatregelen neemt de provincie om de schade aan de N505 duurzaam te herstellen?
7. Hoe wil GS voorkomen dat dergelijke situaties zich in de toekomst opnieuw voordoen?

Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat de hobbels en opbollingen op de N505 bekend zijn en worden gemonitord. Uit metingen in 2025 bleek dat de weg aan de geldende normen voldeed. Nieuwe metingen over 2026 lopen nog.
Het is niet bekend dat bij de aanleg of reconstructie van de N505 staalslakken zijn toegepast. Dit is ook nagegaan in de beschikbare documentatie en bij de aannemer. Er zijn geen ongevallen bekend die direct aan de oneffenheden kunnen worden gekoppeld, maar er zijn wel klachten ontvangen.
Vergelijkbare vervormingen kunnen ook elders voorkomen, bijvoorbeeld door bodembeweging of boomwortels, maar gedeputeerde Olthof noemt de situatie op de N505 bijzonder. Op basis van de lopende inspectie wordt met de aannemer bepaald welke maatregelen nodig zijn. In 2029 staat daarnaast groot onderhoud gepland.
De provincie werkt volgens gecertificeerde normen en monitort de wegen voortdurend. Volledig uitsluiten dat opnieuw oneffenheden ontstaan is volgens de gedeputeerde niet mogelijk, onder meer vanwege zettingen in de bodem.

De heer **Dijk** (CDA) vraagt wanneer de resultaten van de lopende inspectie worden verwacht. Gedeputeerde **Olthof** verwacht dat deze in de loop van het jaar beschikbaar komen, maar kan geen concrete termijn noemen. Als blijkt dat de weg niet meer aan de normen voldoet, worden maatregelen getroffen.

10 B-Agenda Ruimtelijke

10.a Agenderingsverzoek C naar B verzoek – Uitvoering initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie PvdA

Toelichting:
De PvdA heeft een ingekomen brief van GS over de uitvoering van het initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie Noord-Holland geagendeerd. De PvdA-fractie heeft een aantal vragen aan de commissie en aan GS geformuleerd.
Behandelvoorstel:
De brief en de gestelde vragen bespreken in commissieverband en met gedeputeerde.

De **voorzitter** geeft als eerste het woord aan de indiener van het agenderingsverzoek, de heer Karar (PvdA) in de eerste termijn.

De heer **Karar** (PvdA) benadrukt dat zijn fractie hecht aan een zorgvuldig proces waarin alle relevante partijen hun inbreng kunnen leveren. Hij vindt dat de belangen van arbeidsmigranten in kwetsbare situaties en de leefbaarheid en veiligheid in Noord-Hollandse wijken zwaar moeten meewegen. Volgens hem kunnen deze groepen niet zonder meer maanden of langer wachten op aanpassing van de regelgeving. De heer Karar is kritisch op het verloop van het proces rond het initiatiefvoorstel. De PvdA heeft het voorstel bewust vroeg ingediend om GS voldoende tijd te geven. Toch werd pas tijdens de behandeling duidelijk dat invoering mogelijk niet per 1 januari 2027, maar aanzienlijk later zou plaatsvinden. Dat vindt hij moeilijk uitlegbaar, zeker omdat het onderwerp al langere tijd bekend was. Ook zet hij vraagtekens bij de geraamde kosten van €50.000 tot €100.000 en de genoemde doorlooptijd van 35 weken voor een extra wijzigingsronde. Volgens hem bestaat een groot deel van die termijn uit interne afstemming en zou bekeken moeten worden of dit proces sneller kan. De heer Karar wijst op het risico dat organisaties of bedrijven in de tussenliggende periode nog vergunningen aanvragen onder de oude regelgeving. Hij vraagt welke maatregelen GS neemt om dit risico te beperken. Hij vraagt waarom GS na het besluit in juni niet direct met de uitvoering is begonnen. Volgens de heer Karar zijn in de brief geen zwaarwegende juridische bezwaren genoemd die uitstel tot 2028 noodzakelijk maken. Daarom wil hij weten waarom 1 januari 2027 nu buiten beeld lijkt te raken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden in de eerste termijn.

Mevrouw **De Sain** (BBB) deelt de teleurstelling van de PvdA en benadrukt dat arbeidsmigranten recht hebben op goede huisvesting. Volgens haar is de huisvesting in Noord-Holland-Noord op veel plekken goed geregeld en wacht de beantwoording van GS af.

Mevrouw **Berkvens** (D66) vindt anderhalf jaar eveneens lang, maar benadrukt dat gemeenten voldoende tijd moeten krijgen om hun zienswijze te geven en zich op de uitvoering voor te bereiden. Zij verwacht dat de voorgestelde regelgeving vooral op langere termijn effect heeft en vraagt GS toe te lichten waarom het proces enkele maanden heeft stilgelegen.

De heer **Heijnen** (CDA) sluit zich aan bij de teleurstelling over de lange invoeringstermijn. Omdat de kwaliteit van de huisvesting volgens hem bij veel partijen al op orde is, vraagt hij waarom de

invoering zoveel tijd kost en waarom partijen die nog niet aan de gewenste kwaliteit voldoen zo lang de tijd krijgen om hun situatie aan te passen.

De heer **Klein** (ChristenUnie) vindt de doorlooptijd lang en staat open voor een pragmatische oplossing om het proces te versnellen, bijvoorbeeld door de terinzagelegging in twee fasen te organiseren.

De heer **Van Gilse** (VVD) blijft kritisch op de provinciale rol en vindt dat regels over de huisvesting van arbeidsmigranten vooral landelijk moeten worden geregeld. Hij vergelijkt het met studentenhuisvesting die ook landelijk wordt geregeld. Nu PS het voorstel heeft aangenomen, vindt hij wel dat een zorgvuldig proces moet worden gevolgd, zonder juridische risico's en met voldoende voorbereidingstijd voor betrokken partijen.
Interruptie van de heer **Karar** (PvdA) is het niet eens met de vergelijking van de VVD met studentenhuisvesting en benadrukt dat de provincie wel degelijk mogelijkheden en verantwoordelijkheid heeft op dit onderwerp. Hij roept de VVD op om binnen de landelijke politiek te pleiten voor landelijke regelgeving.

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt dat vooral het Rijk en de gemeenten het voortouw moeten nemen. Hij is vindt de lange doorlooptijd van het proces moeilijk te begrijpen en vraagt hij de gedeputeerde om toe te lichten waarom dit zoveel tijd heeft gekost.

Mevrouw **Van den Bogaerde** (Volt) sluit zich aan bij de teleurstelling van de PvdA over de lange doorlooptijd en is benieuwd naar de beantwoording door GS.

De **voorzitter** geeft het woord aan de gedeputeerde in de eerste termijn.

Gedeputeerde **Beemsterboer** deelt de teleurstelling over het verloop van het proces. Hij erkent dat de afhandeling van het initiatiefvoorstel, de omgang met de termijnen en de informatievoorziening beter hadden gekund. Het interne proces rond initiatiefvoorstellen wordt daarom geëvalueerd. Zodra die evaluatie gereed is, wordt deze met PS gedeeld. De gedeputeerde benadrukt dat de huisvesting van arbeidsmigranten op orde moet zijn en dat GS uitvoering moet geven aan besluiten van PS. Volgens hem is te laat onderkend dat invoering per 1 januari 2027 waarschijnlijk niet haalbaar was. Daarna is opnieuw onderzocht welke mogelijkheden er nog waren. Een deel van de doorlooptijd komt voort uit wettelijke

verplichtingen, waaronder afstemming met gemeenten op grond van de Omgevingswet, participatie en de ter inzagelegging van zes weken. Hij erkent dat sommige termijnen mogelijk iets kunnen worden ingekort, maar verwacht niet dat daarmee invoering per 1 januari 2027 alsnog haalbaar wordt.
Interruptie van de heer **Karar** (PvdA), hij benadrukt dat hij niet aan de wettelijke termijnen wil tornen, maar vermoedt dat vooral in het interne proces tijd kan worden gewonnen.
Gedeputeerde **Beemsterboer** antwoordt dat ook in het voortraject wettelijk verplichte stappen zitten en zegt toe de juridische onderbouwing en termijnen inzichtelijk te maken voor PS.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of GS niet eerder en pro-actiever richting de indieners had moeten communiceren over de knelpunten in het proces en de gevolgen voor de invoeringsdatum.

Gedeputeerde **Beemsterboer** erkent dat dit niet goed is gegaan. Volgens hem geldt dat zowel voor de communicatie over het niet halen van 1 januari 2027 als voor de manier waarop het initiatiefvoorstel als geheel is behandeld. Juist daarom wordt het interne proces rond initiatiefvoorstellen geëvalueerd, zodat dit in de toekomst beter verloopt.

Gedeputeerde **Beemsterboer** gaat in op de mogelijkheden die nu nog resteren. Een tussentijdse herziening van de Omgevingsverordening is volgens hem mogelijk, maar kost naar verwachting €100.000 aan ambtelijke capaciteit. Dat bedrag hangt samen met onder meer de publicatie, de ter inzagelegging, juridische begeleiding en de verwerking in het Digitaal Stelsel Omgevingswet. Gemiddeld zijn volgens hem meerdere medewerkers nodig om zo'n procedure te begeleiden. Een tussentijdse herziening is daarmee niet onmogelijk, maar wel ongebruikelijk en arbeidsintensief. Er is ook gekeken naar de mogelijkheid om de wijziging alsnog mee te laten lopen met de vijfde herziening van de Omgevingsverordening. Dat kan, maar dan moeten andere onderdelen van die herziening, waaronder de stikstofinstructieregels, wachten tot deze procedure is afgerond. De verwachting is dan dat behandeling ongeveer in juni 2027 plaatsvindt en inwerkingtreding in juli 2027. Volgens gedeputeerde Beemsterboer levert dat in tijd dus maar beperkt voordeel op.
Daarom blijft GS bij het advies om de wijziging mee te nemen in de reguliere wijzigingsronde met inwerkingtreding per 1 januari 2028. Volgens de gedeputeerde dat instructieregels uit de Omgevingsverordening gaan gelden op het moment dat gemeenten hun omgevingsplan vaststellen of wijzigen. Ook bij een BOPA moeten gemeenten rekening houden met provinciale

regels. Voor de tussenliggende periode wil GS daarom al met gemeenten in gesprek gaan over de voorgenomen regels. Daarmee weten gemeenten dat van hen wordt verwacht dat zij de nieuwe kwaliteitseisen al zoveel mogelijk meenemen bij huisvesting van arbeidsmigranten. Dit is nog niet volledig afdwingbaar, maar volgens gedeputeerde Beemsterboer is het niet waarschijnlijk dat gemeenten in de tussentijd bewust minder kwalitatieve huisvesting mogelijk zullen maken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Karar in de tweede termijn.

De heer **Karar** (PvdA) bedankt de commissie voor de bijdragen en constateert dat er breed behoefte is om het proces rond initiatiefvoorstellen te verbeteren. Hij benadrukt dat zijn teleurstelling vooral samenhangt met de gevolgen voor de mensen voor wie het voorstel bedoeld is.

De heer Karar kondigt een mogelijk twee-minutendebat aan, zodat hij ruimte houdt om hier later eventueel gebruik van te maken. De bijbehorende motie zal gaan over de datum van de inwerkingtreding van de nieuwe regels.

11 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er zijn geen rondvragen aangemeld voor de gedeputeerde.

12 Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om *22.20* uur en dankt de aanwezigen.

Provincie Noord-Holland

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Inhoud	Portefeuille houder	Stand van zaken GS
M89-2026	Verwerken resultaten Clean Energy Hubs	Christen Unie, Volt, PvdD, D66, GroenLinks	29-06-2026	PS verzoekt GS: •Uiterlijk in september aan PS terug te koppelen wat de resultaten zijn van de SPUK-regeling van het Rijk; •De financiële consequenties in beeld te brengen,	Olthof, J.	
M87-2026	Arbeidsmigranten in Noord-Holland	PvdA, GroenLinks, SP, CDA, Christen Unie, D66	29-06-2026	Provinciale Staten verzoeken Gedeputeerde Staten: •Weer een coördinerende rol te nemen bij het realiseren van huisvesting van arbeidsmigranten, ter bevordering van o Het realiseren van toereikende huisvesting via onder andere de volkshuisvestingprogramma's en afspraken met gemeenten waar veel arbeidsmigranten werken; o Initiatieven die bijdragen aan beter toezicht en effectievere handhaving door gemeenten op de huisvesting van arbeidsmigranten; o Afstemming met de uitzendbranche over haar bijdrage in deze opgave en hierover	Beemsterboer, J.	21-09-2026: Uit GS besluitenlijst d.d. 01-09-2026: Initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie Noord-Holland Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de uitvoering van het initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie Noord-Holland en motie M87-2026 middels een brief. Besluit: Provinciale Staten met bijgevoegde brief te informeren over de uitvoering van het initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie Noord-Holland en de uitvoering van motie M87-2026

				uiterlijk te rapporteren in Q4-2026; o Aandacht voor arbeidsmigranten die dakloos zijn geworden zonder hierbij taken van gemeenten over te nemen. • Voor de benodigde provinciale inzet 175.000,- per jaar te reserveren voor een looptijd van vier jaar; • Dit bedrag op te nemen in de begroting 2026 en te dekken uit de algemene reserve. • Jaarlijks over de voortgang aan PS te rapporteren.		Arbeidsmigranten in Noord-Holland.
M75-2026	Wonen boven winkels	D66, CDA, PvdA ,GroenLinks, BBB, 50PLUS	29-06-2026	Provinciale Staten verzoeken Gedeputeerde Staten: ● bij de Programmabegroting 2027 de aanpak 'Beter Benutten' uit te werken en daarin een meerjarige inzet op Wonen voor en boven Winkels op te nemen; ● hiervoor gedurende drie jaar € 200.000 per jaar (€ 600.000 totaal) beschikbaar te stellen, te dekken uit de onderbesteding binnen het budget Woningbouwversnelling, onderdeel Innovatie en Vernieuwing, dan wel uit een gelijkwaardige dekking binnen het programma Woningbouwversnelling; ● het programma in ieder geval te richten	Beemsterboer, J.	

				op: - het ondersteunen van gemeenten bij het realiseren van woningen boven winkels; - het ondersteunen van gemeenten bij de transformatie van aanloopstraten en structureel leegstaand winkelvastgoed naar wonen, waar dit bijdraagt aan compacte en vitale winkelgebieden; - het behouden en versterken van vitale winkelgebieden, waarbij ruimte blijft voor winkels, horeca en maatschappelijke voorzieningen die bijdragen aan de leefbaarheid van dorps- en stadscentra; - het ondersteunen van gemeenten bij centrumvisies, planvorming, haalbaarheidsonderzoeken en businesscases; - het verzamelen en actief delen van kennis en praktijkervaring van gemeenten die hier succesvol mee aan de slag zijn; - het stimuleren van samenwerking tussen gemeenten, vastgoedeigenaren, woningcorporaties bij de Programmabegroting 2027 de aanpak 'Beter Benutten' uit te werken en daarin een		

				meerjarige inzet op Wonen voor en boven Winkels op te nemen en ontwikkelaars; ● Provinciale Staten bij de Programmabegroting 2027 te informeren over de uitwerking van het programma, de beoogde doelstellingen en de wijze waarop de middelen worden ingezet.		
M133-2025	Compensatie bedrijfsfuncties bij ruimtelijke plannen	CDA, VVD, BBB, JA21	08-12-2025	PS verzoeken GS: • In aanvulling op het Industrieterrein van Provinciaal Belang (IPB) een voorstel voor compensatie bij verlies aan bedrijventerreinen voor gebieden buiten IPB uit te werken. Vervolgens het voorstel met nut en noodzaak en voor- en nadelen voor te leggen aan PS in aanloop naar de eerstvolgende concept- herziening van de Omgevingsverordening NH2022.	Rommel, E.	20-08-2026: Geen wijzigingen 21-04-2026: Verkennend onderzoek n.a.v. de motie is uitgezet door directie beleid (DE/RSO), ook in relatie tot actualisatie Omgevingsvisie, verwachting oplevering na de zomer. 06-02-2026: Verkennend onderzoek n.a.v. de motie wordt opgepakt door directie beleid (DE/RSO), ook in relatie tot actualisatie Omgevingsvisie.
M109-2025	Versnellen van vergunningve	D66, BBB, CDA,	03-11-2025	PS verzoekt het college van Gedeputeerde Staten: • te inventariseren in hoeverre vertraging	Beemsterboer, J.	20-08-2026: Wij zijn in overleg met omgevingsdiensten hierover, wij overwegen de optie om ook

	rlening voor woningbouw	GroenLinks, Volt en 50PLUS		bij vergunningverlening bij de Omgevingsdiensten een knelpunt vormt voor woningbouwprojecten; • hierbij ook de oorzaken en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen, samen met de betrokken Omgevingsdiensten en vertegenwoordigers van de bouw- en ontwikkelingssector; • hierover uiterlijk in het derde kwartaal van 2026 aan Provinciale Staten te rapporteren, inclusief concrete voorstellen om de vergunningverlening efficiënter te organiseren.		omgevingsdiensten gebruik te laten maken van de flexibele schil regeling tbv inhuren menskracht, naast gemeenten. Daarnaast gaan we een aantal marktpartijen benaderen om ervaringen op te halen. 06-02-2026: Uitvoering van de motie wordt in afstemming met de OD's opgepakt.
M100-2025	Demografische ontwikkeling bepalend voor ruimtegebruik	VVD, BBB, GroenLinks, CDA	29-09-2025	PS verzoekt het College • om te onderzoeken wat voor Noord-Holland de eventuele verschillen zijn tussen de aanbevelingen voor gematigde bevolkingsgroei van de Staatscommissie Demografische Ontwikkelingen 2050 en de gehanteerde bevolkingsprognose Noord-Holland 2024-2050 van het CBS; •Provinciale Staten hierover voor eind 2025 te informeren.	Rommel, E.	20-08-2026: Geen wijzigingen 21-04-2026: Geen wijzigingen 06-02-2026: De uitvoering van de motie wordt opgepakt in het traject omgevingsvisie en zal gelijk met de omgevingsvisie in december 2026 worden afgedaan.

Provincie Noord-Holland

M99-2025	Europese toekomst in de omgevingsvisie	Volt	29-09-2025	PS vraagt Gedeputeerde Staten om: -bij een herziening van de omgevingsvisie de rol van Noord-Holland in de Europese Unie mee te nemen in alle relevante onderdelen; -Hierbij ook mee te nemen hoe de Europese Unie onze ambities kan ondersteunen, en hoe Noord-Holland de Europese ambities kan ondersteunen.	Rommel, E.	20-08-2026: Geen wijzigingen 21-04-2026: Geen wijzigingen 06-02-2026: De uitvoering van de motie wordt opgepakt in het traject omgevingsvisie en zal gelijk met de omgevingsvisie in december 2026 worden afgedaan.
M96-2025	Nieuwe grootschalige ontwikkelingen in drogere gebieden	PvdD, D66, GroenLinks, VVD, CDA, Christen Unie, Volt, BBB	29-09-2025	PS verzoeken GS: - in de ontwerp-Omgevingsvisie de nadruk bij grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen vooral te leggen op “droog” bouwen, en “hoog” een minder prominente positie ten opzichte daarvan te geven	Rommel, E.	20-08-2026: Geen wijzigingen 21-04-2026: Geen wijzigingen 06-02-2026: De uitvoering van de motie wordt opgepakt in het traject omgevingsvisie en zal gelijk met de omgevingsvisie in december 2026 worden afgedaan
M87-2025	Vrouwenveiligheid in de openbare ruimte	D66, GroenLinks, PvdA, PvdD, CDA, Christen Unie,	29-09-2025	Provinciale Staten verzoeken het college van Gedeputeerde Staten: - te inventariseren welke probleemgebieden, waar de provincie verantwoordelijk voor is, langs provinciale routes, wegen, bushaltes en andere relevante locaties bestaan;	Olthof, J.	20-08-2026: De aanbesteding van het onderzoek loopt. Naar verwachting zal de definitieve gunning in september plaatsvinden. Naar verwachting zal dit onderzoek ca. 6 maanden duren. Tussentijdse resultaten zullen worden gedeeld

		JA21, Volt, 50PLUS, SP, FvD, VVD		- in samenwerking met ervaringsdeskundigen en experts zo snel mogelijk, maar uiterlijk Q12026, een plan van aanpak te presenteren aan Provinciale Staten met daarbij de gerichte aanpassingen om de veiligheid(sbeleving) op deze locaties te verbeteren en de bijhorende kosten om verbeteringen door te voeren; - een meldpunt op te richten waar inwoners sociaal onveilige provinciale routes en wegen, bushaltes en andere relevante locaties kunnen melden, zodat signalen structureel verzameld en geanalyseerd kunnen worden; - bij toekomstige (infrastructurele) projecten waarbij de provincie een rol heeft in deinrichting van de openbare ruimte, expliciet de (ervaren) veiligheid van vrouwen en meisjes mee te nemen in de planvorming en de uitvoering		als dit mogelijk is. 21-04-2026: Het projectteam werkt aan een onderzoek om vrouwenveiligheid structureel te borgen binnen de provincie Noord-Holland. Op dit moment loopt hiervoor het inkoopproces. Het projectteam wil het onderzoek vóór de zomer van 2026 gunnen. Op het moment dat de aanbesteding is gegund, is duidelijk hoeveel tijd het kost voor de resultaten bekend zijn. Naar verwachting worden de aanbevelingen eind 2026 ontvangen. Na afronding van het onderzoek bekijken we welke vervolgstappen nodig zijn om de aanbevelingen structureel te implementeren. Provinciale Staten worden hierover geïnformeerd. 05-02-2026: Uit Besluitenlijst GS 03-02-2026: Er ligt een opgave in het vergroten

						van de sociale veiligheid en het verminderen van het gevoel van onveiligheid bij vrouwen in de openbare ruimte. Ook bij de provincie ligt die belangrijke taak als verantwoordelijke voor diverse doorfietsroutes, wandelpaden, landelijke gebieden, bushaltes en andere infrastructurele projecten. In de motie M87-2025 heeft Provinciale Staten gevraagd een plan van aanpak op te stellen om te komen tot maatregelen die de sociale veiligheid vergroten. Via deze brief worden Provinciale Staten geïnformeerd over de stand van zaken. Besluit: Provinciale Staten te informeren over de uitvoering van Motie 87-2025 Vrouwenveiligheid in de openbare ruimte door middel van een bijgevoegde brief en PS te verzoeken om dit onderwerp ter bespreking te agenderen op de B-

						agenda van de commissie Ruimte van 9 maart 2026. Februari 2026: Momenteel is er een projectteam opgesteld vanuit B&U/BSP en BEL/MOB. Er wordt gewerkt aan een plan van aanpak. PS zal hierover in Q1 2026 worden geïnformeerd middels een brief van GS aan PS. Verder zijn er een aantal acties die momenteel zijn uitgezet: er is een analyse gedaan vanuit meldingen uit het Servicepunt. Op deze locaties wordt er in december en januari een schouw uitgevoerd, samen met vrouwen, om te kijken hoe de sociale veiligheid hier verbeterd kan worden. Ook wordt er gewerkt aan een aanpak van de langere termijn. Hiervoor wordt een plan uitgewerkt voor een gedegen onderzoek waarin probleemlocaties verder worden opgesteld met bijpassende maatregelen. Tot slot wordt er gekeken naar hoe we het

						maken van meldingen gebruiksvriendelijker kunnen maken via het servicepunt. 11-11-2025: Er wordt momenteel een projectteam ingericht dat aan de slag gaat met de uitvoering van deze motie
M85-2025	Onderzoek Vlotbrug Herijken	VVD, BBB, PvdA, CDA, 50PLUS, PVV, FvD, JA21, PvdD	07-07-2025	Provinciale Staten verzoeken Gedeputeerde Staten: • Een herijking van het onderzoeksrapport over een mogelijke nut en noodzaak nieuwe oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal én maatregelen om de verkeersveiligheid voor o.a. fietsers en voetgangers te verbeteren bij het Platform Mobiliteit NHN in te brengen; • De uitkomst van die bespreking te delen met de provinciale staten en ter bespreking aan te bieden bij de commissie Ruimte.	Olthof, J.	20-08-2026: Geen wijzigingen 21-04-2026: De uitvoering van de motie is opgepakt. Een van de laatste stappen is de start van het aanbestedingsproces voor en de uitvoering van de herijking van het bestaand onderzoek naar de nut en noodzaak van een vaste oeververbinding over het Noordhollandsch Kanaal. De verwachting is dat Q3-2026 het resultaat aan de ambtelijke organisatie opgeleverd wordt en daarna gedeeld kan worden met uw Staten.

Provincie Noord-Holland

M153-2024	Waar mogelijk kernkwaliteit en compenseren	D66, PvdD, Christen Unie	16-12-2024	PS verzoeken het college •Aan gemeenten mee te geven dat indien mogelijk de aantasting van de kernkwaliteiten ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden.	Rommel, E.	24-09-2026: Uit besluitenlijst GS d.d. 22 september 2026: Afhandelen M153-2024 Compensatie Kernkwaliteiten PS hebben GS in een motie verzocht om aan gemeenten mee te geven dat bij ontwikkelingen in Beschermd Landschap de aantasting van de kernkwaliteiten indien mogelijk ook zoveel mogelijk gecompenseerd zou moeten worden. Besluit: 1. Provinciale Staten met bijgaande brief te informeren over de uitwerking van motie M153-2024 Waar mogelijk kernkwaliteiten compenseren; 2. Provinciale Staten te verzoeken de motie als afgedaan te beschouwen. 20-08-2026: Geen wijzigingen

						21-04-2026: Geen wijzigingen 29-08-2025: Er wordt gewerkt aan een handreiking voor gemeenten, we verwachten dit in de tweede helft van 2025 gereed te hebben 28-04-2025: Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024) 07-02-2025: Dit wordt verwerkt in de handreiking (zie motie 152-2024)
M93-2024	Onderzoek waterberging	D66 GroenLinks	30-09-2024	PS verzoekt het college: - Te onderzoeken of het gewenste combineren van functies zoals natuur en recreatie, piekwaterberging, energietransitie (inclusief transformatiestation) en havenbekken zoals gesteld in het coalitieakkoord mogelijk is. -In kaart te brengen welke locaties naast de Houtrakpolder in aanmerking zouden komen voorde waterbergingsfunctie in het Noordzeekanaalgebied alsmede een	Rommel, E.	07-02-2025 t/m 20-08-2026: Geen wijzigingen 19-11-2024: We nemen de in de motie genoemde onderzoeken op als acties in de Uitvoeringsagenda Noordzeekanaalgebied die we samen met onze partners in het Noordzeekanaalgebied opstellen. De onderzoeken gaan vanaf 2025 lopen.

				indicatie van de termijn waarin dat nodig zou zijn en dat in vergelijkend perspectief te zeten met de Houtrakpolder. -Hierover af te stemmen met betrokken gemeenten en waterschappen. -De uitkomsten hiervan te betrekken bij de actualisatie van het ontwikkelperspectief.		
M90-2024	Verduurzaming bestaande woningvoorraad in volkshuisvestingsprogramma's.	GroenLinks D66 PvdA PvdD	30-09-2024	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - om bij de regionale en lokale volkshuisvestingsprogramma's ook de gemaakte en te maken afspraken tussen gemeenten en woningcorporaties over de verbetering en de verduurzaming van de bestaande huurwoningvoorraad op te nemen.	Beemsterboer, J.	20-08-2026: Er ligt momenteel een conceptversie van de handreiking, die nog nadere uitwerking en aanscherping vereist. Naar verwachting zal het proces nog enkele maanden in beslag nemen, ook omdat we hierover in gesprek zijn met gemeenten. Daarbij is het van belang dat de handreiking goed aansluit op het provinciale volkshuisvestingsprogramma, dat momenteel eveneens in ontwikkeling is. 21-04-2026: Komende maanden wordt een handreiking voor Toekomstbestendig Bouwen in regionale en lokale

						volkshuisvestingsprogramma's (VHP) ontwikkeld, om gemeenten te helpen in lijn met de motie. Wij nemen dit tevens op in ons eigen VHP. 05-02-2026: Geen wijzigingen. De uitvoering van de motie wordt opgepakt als onderdeel opstellen Volkshuisvestingsprogramma's. Dit is afhankelijk invoering Wet versterking regie VHV (Wvrv) 11-11-2025: geen wijzigingen, de verwachting is dat de wet begin 2026 ingaat 29-08-2025: Wij zijn nog steeds in afwachting van de Wet Versterking Regie op de Volkshuisvesting. 28-04-2025: De wet versterking regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van

						volkshuisvestingsprogramma's door gemeenten. Het Ministerie heeft in juni implementatiesessies gepland, die dienen als aftrap voor dit proces. 07-02-2025: geen wijzigingen 19-11-2024: De wet regie volkshuisvesting is nog niet door de 2e kamer, daarna start pas het opstellen van volkshuisvestingsprogramma's door gemeenten
M53-2022	Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.	Rommel, E.	20-08-2026: Een brief van GS aan PS waarin wordt voorgesteld een motie als afgedaan te beschouwen is op 10 maart 2026 verstuurd. 21-04-2026: afdoeningsvoorstel wordt geagendeerd in commissie mei 2026 05-03-2026: Uit Besluitenlijst GS d.d. 03-03-2026:

Provincie Noord-Holland

						Verkenning ten behoeve van Pilot Huisvesting ouderen, jongeren en vormen van begeleid wonen Met deze verkenning ten behoeve van een pilot onderzoeken we of in afwijking van artikel 6.19a van de omgevingsverordening NH2022, bij bedrijfsbeëindiging meerdere kleinere woningen gebouwd kunnen worden, gericht op ouderen, jongeren en vormen van begeleid wonen. Besluit: 1. De verkenning voor de pilot 'Huisvesting ouderen, jongeren en vormen van begeleid wonen' vast te stellen; 2. Provinciale Staten met bijgaande brief te informeren over de uitvoering van motie 53/2022 Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB); 3. Provinciale Staten te verzoeken de motie als afgedaan te

						beschouwen. 05-02-2026: We zijn bezig met het voorbereiden van de voorgestelde pilot. We verwachten in Q1-2026 u hierover te informeren. 11-11-2025: We zijn bezig met het voorbereiden van de voorgestelde pilot. We verwachten in Q4-2025 of Q1-2026 u hierover te informeren. 28-08-2025: geen wijzigingen 01-05-2025: Op dit moment zijn kleinschalige vormen van 'bijzondere huisvesting' mogelijk op percelen met vrijkomende agrarische bebouwing, waarbij dit binnen de bestaande bebouwing moet worden gerealiseerd. GS zijn, cf. de motie, voornemens met een pilot ervaring op te doen voor huisvesting van bijzondere doelgroepen. Hierover worden PS

						nog geïnformeerd. 10-02-2025: geen wijzigingen. 19-11-2024: geen wijzigingen. 11-09-2024: geen wijzigingen 22-4-2024 Dit kalenderjaar start een evaluatie. 08-02-2024:Geen wijzigingen 24-10-2023 In het coalitieakkoord is bij het onderwerp functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen het volgende opgenomen: 'We kijken opnieuw naar de huidige regelgeving en verkenningen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen. Wij zullen u hierover begin 2024 een voorstel doen en de motie M53-2022 daarbij betrekken.

Provincie Noord-Holland

						02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek ‘Burgerwoningen in het landelijk gebied’ dat in december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek ‘Burgerwoningen in het landelijk gebied’ dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots

						verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek “Burgerwoningen in het landelijkgebied” dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M148-2020	Heroverweging Zijpe- en Hazepolder	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse; 2.PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK;	Gielen, A.	21-04-2026: voorstel voor afdoening voorzien rond de zomer 2026 05-02-2026: geen wijzigingen 11-11-2025: geen wijzigingen 28-08-2025: De analyses lopen uit in de planning en zullen op z’n vroegst eind 2025 afgerond zijn. Daarna kunnen we een voorstel voor afdoening opstellen. 1-05-2025: Wij zijn momenteel bezig met de analyses van de weidevogelgebieden, waarin deze

						moties worden meegenomen. Dit zal op z'n vroegst in het voorjaar van 2025 afgerond zijn, waarna wij een voorstel tot afdoening zullen doen. 08-02-2024 t/m 10-02-2025: geen wijzigingen 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de verkenning Schagen, zijn nog niet ten

						uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties

						zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid

						gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het

						momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL

						valt. Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.

Provincie Noord-Holland

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken
Initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie	PvdA	05-10-2026	Beemsterboer, J.	Wat we wel willen doen en ook al gedaan hebben, is het gesprek starten met gemeenten over de normering van de huisvesting van arbeidsmigranten. Veel gemeenten passen ook de SNF-norm of vergelijkbare normen toe. Wij nemen dit ook mee in de gesprekken die we op dit moment nog hebben over het Provinciaal Volkshuisvestingsprogramma, waar we ook afspraken met gemeenten maken. Daarnaast kan ik u toezeggen dat we toezicht houden op gemeenten die de SNF-norm en vergelijkbare normen op dit moment niet toepassen. Ik kan geen honderd procent zekerheid geven, maar bijna alles wat gepubliceerd wordt, zien wij wel. Wij zorgen ervoor dat wij zicht hebben op datgene wat door gemeenten gepubliceerd wordt. Als zij hiermee in afwijking handelen, dan wijzen we hen daar in ieder geval op. En zo nodig escaleren we dat ook naar het bestuurlijke niveau, om ervoor te zorgen dat we die 1 januari 2028 niet laten leiden tot gevallen die tussen wal en schip raken.	
Kosten verkeers- en incidentmanagement	D66	14-09-2026	Olthof, J.	Wat betreft verkeers- en incidentmanagement, geeft gedeputeerde Olthof aan dat door de vele werkzaamheden de afgelopen jaren extra inzet nodig is geweest. Hij zegt toe dat een nadere toelichting schriftelijk zal worden toegestuurd.	

Provincie Noord-Holland

Overzicht subsidie-instrument versnelde woningbouw	D66 / PvdA	14-09-2026	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer geeft aan dat het lastig is om exact aan te tonen hoeveel woningbouw door provinciale inzet is versneld. Wel zegt hij toe een overzicht te geven van de inzet van het subsidie-instrument van € 74 miljoen, inclusief de aantallen woningen waarop deze betrekking heeft en de bijdrage aan versnelling, sociale huur of woningbouw rond OV knooppunten. De gedeputeerde bevestigt dat in een volgend passend beleidsdocument wordt teruggekomen op de mogelijkheden voor directe subsidiëring aan woningcorporaties, inclusief de voor- en nadelen. Daarbij wordt ook de relatie met objectsubsidies betrokken.	
overzicht van PWN over de afweging en de relevante projecten	BBB	14-09-2026	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe het overzicht van PWN over de afweging en de relevante projecten aan de commissie toe te sturen.	
de nieuwe concessie voor het busvervoer	D66	14-09-2026	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof geeft aan dat hij in ieder geval met de huidige vervoerder in gesprek gaat en dat ook landelijk gesprekken plaatsvinden. Hij zegt toe PS na afronding van de aanbesteding	

Provincie Noord-Holland

in NoordWest Noord-Holland				en deze gesprekken binnen enkele maanden terug te koppelen over de stand van zaken en de opgedane lessen.	
Evaluatie proces initiatiefvoorstel Arbeidsmigratie	PvdA	14-09-2026	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde erkent dat de afhandeling van het initiatiefvoorstel, de omgang met de termijnen en de informatievoorziening beter hadden gekund. Het interne proces rond initiatiefvoorstellen wordt daarom geëvalueerd. Zodra die evaluatie gereed is, wordt deze met PS gedeeld.	
Handreiking meer ruimte voor wonen	BBB	24-08-2026	Rommel, E.	Borgen van niet kostenverhogend en bouw vertragende eisen in de handreiking meer Ruimte voor wonen.	
Mogelijkheden aanscherping onderzoeken m.b.t. drinkwater en datacenters	BBB	24-08-2026	Rommel, E.	De heer Valk (BBB) vraagt vervolgens concreet of Provinciale Staten de omgevingsverordening kunnen aanscherpen om waterbesparing, nieuwe koeltechnieken en innovatie sterker af te dwingen. Zijn vraag sluit aan bij zijn eerdere zorg dat bedrijven weinig prikkel hebben om te innoveren zolang zij drinkwater kunnen blijven gebruiken. Gedeputeerde Rommel zegt toe schriftelijk terug te komen op de mogelijkheden binnen de omgevingsverordening.	
Vijfde herziening Omgevingsveror	VVD	11-06-2026	Rommel, E.	Interruptie van de heer Van Gilse (VVD), hij vraagt of alsnog kan worden bekeken of de registratie eenvoudiger kan, omdat niet alle bedrijven deze gegevens mogelijk in	

dening NH2022 (ontwerp)				deze vorm beschikbaar hebben. Volgens hem zou met een beperkter aantal gegevens al voldoende inzicht kunnen worden verkregen. De gedeputeerde zegt toe deze zorg mee te nemen bij de verdere uitwerking van het voorstel.	
Bestuursovereenkomst woningbouwontwikkeling Schagen Oost	D66	11-06-2026	Rommel, E.	Interruptie van mevrouw Berkvens (D66), zij vraagt hoe wordt voorkomen dat de open eindjes in de bestuursovereenkomst alsnog leiden tot wijzigingen in het raamwerk. Gedeputeerde Rommel antwoordt dat kleine uitwerkingspunten nog openstaan, maar dat aantasting van het ruimtelijk raamwerk niet zomaar mogelijk is. In dat geval komt het opnieuw terug naar PS. Zij bevestigt dat het plan al twee keer bij de ARO (Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling) is geweest en dat deze positief heeft gereageerd op het raamwerk. Zij zegt toe de verslagen daarvan alsnog aan de commissie toe te sturen. Zij geeft aan dat GS verdergaat met de gemeente en dat de gemeente verder werkt aan het raamwerk zoals opgenomen in de bestuursovereenkomst. Volgens haar is dit inhoudelijk sterker dan de eerdere intentie. Zij zegt toe de commissie hierover op de hoogte te houden.	
Burgervlotbrug	VVD	08-06-2026	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof gaat daarnaast in op de Burgervlotbrug. Hij geeft aan dat dit onderwerp is besproken in het Platform Mobiliteit Noord-Holland. Door	

				ziekte binnen de organisatie is enige vertraging ontstaan, maar het traject is inmiddels opgepakt. Hij zegt toe dat het technische rapport naar verwachting voor het einde van het jaar gereed is en dat hij dit, na bespreking met betrokken gemeenten, begin volgend jaar terugkoppelt aan PS.	
Aanmeerplekken voor binnenvaart	BBB	08-06-2026	Olthof, J.	Interruptie van mevrouw Den Boer (BBB), zij vraagt wanneer dit probleem wordt opgelost, omdat er nu onvoldoende alternatieven voor binnenvaartschippers zijn. Gedeputeerde Olthof antwoordt dat het aanwijzen van aanmeerplekken complex is vanwege eigendom, veiligheid, bereikbaarheid en bevaarbaarheid. De provincie is hierover in gesprek met de binnenvaart en gemeenten. Hij zegt toe hieraan te werken, maar kan geen termijn noemen. Mevrouw Den Boer vraagt of de commissie tussentijds een update kan krijgen, ook als nog geen termijn kan worden genoemd voor de oplossing. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat de commissie een update krijgt over het kernnet en de stand van zaken van de actiepunten die voor de binnenvaart van belang zijn.	
Handhaving en communicatie ligplaatsen	50PLUS, BBB	08-06-2026	Olthof, J.	De gedeputeerde erkent dat handhaving wel financiële gevolgen kan hebben. Hij geeft aan dat er sprake is van veel onrechtmatige situaties, variërend van illegale	

				ligplaatsen tot bouwwerken. Het opzetten van toezicht en handhaving vraagt volgens hem om een gestructureerde aanpak, goede registratie, afstemming met onder meer gemeenten en waterschappen en mogelijk miljoenen aan investeringen. Hij zegt toe dat PS eind 2026 een voorstel krijgt met scenario's voor toezicht en handhaving. Interruptie van mevrouw Den Boer (BBB), zij vraagt wanneer duidelijk wordt hoe hierover naar buiten wordt gecommuniceerd. De gedeputeerde antwoordt dat dit communicatievraagstuk wordt meegenomen bij de scenario's voor handhaving. Hij zegt toe dat hierover eind 2026 meer duidelijkheid komt.	
Concept ontwerp omgevingsvisie	PvdA	11-05-2026	Olthof, J.	De gedeputeerde licht naar aanleiding van een vraag van mevrouw De Boer (PvdA) toe dat bronbeleid betekent dat de provincie via vergunningverlening en handhaving probeert vervuiling direct bij de bron, bijvoorbeeld bij industrie, te verminderen. De gedeputeerde zegt toe dat GS de teksten over mobiliteit nogmaals kritisch gaat bekijken, omdat verschillende partijen daar uiteenlopende interpretaties aan hebben gegeven.	
Concept ontwerp Omgevingsvisie	VVD	11-05-2026	Rommel, E. Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Rommel: Door de toenemende schaarste aan ruimte, energie, water en milieuruimte kan de provincie niet langer iedere economische ontwikkeling faciliteren, maar GS wil wel ruimte blijven bieden aan toekomstbestendige	

				economische ontwikkelingen. Wat betreft de opmerkingen over het midden- en kleinbedrijf, benadrukt zij dat het MKB van groot belang is voor de Noord-Hollandse economie en zegt toe dat dit nadrukkelijker in de visie zal worden opgenomen. GS wil monitoren of de randvoorwaarden niet onbedoeld een struikelblok vormen en de gedeputeerde zegt toe dat in de inleiding wordt toegevoegd dat de provincie de effecten op de economische ontwikkeling zal volgen en waar nodig zal bijsturen De gedeputeerde zegt toe dat de recente CBS-cijfers over landbouwgrond in de stukken worden aangepast Gedeputeerde Beemsterboer reageert op vragen van de VVD over werkgelegenheid in Noord-Holland Noord. Volgens hem wil de provincie naast woningbouw ook de economische ontwikkeling in die regio versterken, zodat wonen en werken beter in balans komen. Hij noemt daarbij onder meer het stimuleren van zogenoemde tegen-spits-pendel, waarbij mensen uit de regio Amsterdam juist in steden als Alkmaar gaan werken. Hij zegt toe te bekijken hoe het belang van landbouw voor de toekomst van het landelijk gebied duidelijker in de tekst kan worden opgenomen	

Provincie Noord-Holland

Brede welvaart en datacenterontwikkeling, Regie op de ruimte	D66	08-12-2025	Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel.....Ja, we hebben ook bij het opstellen van de datacenterstrategie heel veel consultaties gedaan en we hebben dus ook ontdekt dat het echt wel maatwerk is, als het over de brede welvaart gaat. Het is niet makkelijk om daar één definitie van te maken.. ..... Mevrouw BERKVENS (D66): Ja, dank u wel, voorzitter. Maar dat is nou precies het punt. Het is niet duidelijk wat brede welvaart inhoudt, want het bevat zoveel dat het geen duidelijke regel is. .... Gedeputeerde ROMMEL: Ja, omdat het gewoon- Want we hebben dus ook, wat ik al zeg, met al die gemeenten ook wel gesproken waar dit kan. Daar hebben we dus gekeken naar die consultatiesessies die we hebben gehad. We hebben daaruit opgemaakt dat het dus wel per gebied verschillend kan zijn. Een datacenter zoals dat plaatsvindt in het noorden van de provincie of een datacenter zoals dat plaatsvindt in de Haarlemmermeer, dat zijn verschillende gebieden. Dus die brede welvaart kan anders zijn en anders ervaren worden. In de Haarlemmermeer zijn bijvoorbeeld de datacenters heel sterk op een bedrijventerrein en in het noorden is het in het landelijk gebied en kan dat meer met omwonenden te maken hebben. Dus dat kan inderdaad. Het is maatwerk. Dat kan	Planning: dit nemen we mee in het traject Regie op de Ruimte / Omgevingsvisie, dus valt dan in commissie Ruimte.

				verschillen. ..... Gedeputeerde ROMMEL: Ik denk wel dat ik dat in die zin mee kan nemen om dat te bekijken. Het is op meerdere plekken dat we brede welvaart hebben. Dat wil ik best wel meenemen om erover na te denken of we daar meer duiding aan kunnen geven. Maar vooralsnog, om dat met al die gemeenten, die verschillende gemeenten, te gaan bevragen, dat is gewoon echt wel heel lastig als het alleen om de datacenters gaat. Maar ik wil het ook wel meenemen met de Regie op de Ruimte waar we praten over brede welvaart, of het mogelijk zou zijn om daar een soort van duiding aan te geven.	
Nieuwe kostenraming onderdoorgang N247		20-11-2025	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat zodra de quickscan gereed is en de gesprekken met de VRA zijn afgerond, hij PS volledig en transparant zal informeren over de nieuwe kostenraming, de mogelijke bijdragen van partners en het resterende financiële tekort. De heer Kes (SP) vraagt naar de termijn waarop de quickscan en het inzicht in de financiering beschikbaar komen. Gedeputeerde Olthof is voorzichtig met harde data, omdat meerdere onderzoeken en gesprekken (o.a. met de VRA) nog lopen. Hij verwacht dat hij in Q1 of uiterlijk Q2 2026 kan informeren over de voortgang van	Update 23-04-2026: De QuickScan en het financieel inzicht zal op 26 juni in de GS-vergadering besproken worden. En daarna naar PS worden gestuurd

Provincie Noord-Holland

				de quickscan en de stand van de financiering. De gedeputeerde zegt toe PS tussentijds en uiterlijk in Q1/Q2 te informeren over de resultaten van de quickscan en de voortgang van de financieringsgesprekken, conform de termijn in de motie.	
Voorstel over uitvoering motie 'knarrenhofjes' en bijbehorende pilots	VVD, SP	17-11-2025	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer verwijst voor het antwoord op de vraag van de VVD over de stand van zaken rond de pilot van de knarrenhofjes naar een motie van de SP uit 2022, waarin is gevraagd te onderzoeken of vrijkomende agrarische bebouwing niet alleen kan worden benut voor grotere woningen, maar juist ook voor starters-, jongeren- en zorgwoningen. De gedeputeerde zegt toe dat GS begin 2026 bij PS zal terugkomen met een voorstel over hoe deze motie wordt uitgevoerd en hoe er pilots kunnen worden opgezet voor dit type woonvormen.	
Bouw Stompetoren West		15-01-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer houdt de commissieleden Ruimte op de hoogte over de stand van zaken bouwen bij Stompetoren West. Gedeputeerde nodigt de statenleden misschien ook mee naar de locatie. Er vinden nu gesprekken plaats onder de huidige afspraken van het coalitieakkoord, daar is ook gedeputeerde Rommel bij betrokken.	

Provincie
Noord-Holland

Planningsoverzicht commissie Ruimte
september 2026 – versie 1 oktober 2026

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. Ruimte of PS)

	2025					**2026**					**2027**			**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**Q1**	**Q2**	**14-9**	**19-10**	**23-11**	**11-1**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Algemeen															
1e Begrotingswijziging												allen			
2e Begrotingswijziging												allen			
Laatste begrotingswijziging								Q3				allen			
Jaarstukken en Kaderbrief												allen			
Begroting								Q3				allen			
Portefeuille Mobiliteit															
Actualisering iMPI 2025-2032												Olthof			13-01-2025 Technische Briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) 10-03-2025 PS-vergadering 12-01-2026 Technische Briefing 09-02-2026 Cie Ruimte (A-stuk) 11-01-2027 TB Actualisering iMPI 2027 08-02-2027 Actualisering iMPI 2027 (A-stuk) 08-02-2027 Brief Stand van zaken projecten Mobiliteit met provinciale cofinanciering (n.a.v motie 99-2024) (C stuk)
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2026-2033												Olthof			08-09-2025 Technische Briefing, onderwerpen: - Samen Slimmer Renoveren (SSRV) - Ovondes N247 - Projecten op verzoek van Cie 06-10-2025 Cie ruimte (A-stuk) 03-11-2025 PS-vergadering 14-09-2026 Technische briefing 19-10-2026 iMPi 2027 (A-stuk) Brief Stand van zaken projecten Mobiliteit met provinciale cofinanciering (n.a.v motie 99-2024) (C-stuk) Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2024-2032 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. In de voordracht van de Begroting worden de kredieten voor de uitvoering van het iMPi aangevraagd.

Planningsoverzicht commissie Ruimte
september 2026 – versie 1 oktober 2026

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. Ruimte of PS)

	2025					**2026**					**2027**			**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**Q1**	**Q2**	**14-9**	**19-10**	**23-11**	**11-1**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2023-2027												Olthof			09-09-2024 Cie ruimte (A-stuk) 30-09-2024 PS-vergadering aangenomen Q2 2026 komt er een brief voor PS De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur van wegen en fietspaden. De iNHi signaleert knelpunten op de infrastructuur. Deze knelpunten worden opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) of leiden tot beleidsontwikkelingen.
Technische briefing: reserves onderhoud en vaarwegen															Op verzoek van de Staten komt richting de kaderbrief 2027 een toelichting op het proces om tot bezuinigingen te komen. De Staten worden meegenomen in de systematiek rond de reserves (groot) onderhoud en vaarwegen. **9 februari 2026 Technische Briefing Reserves Onderhoud en Vaarwegen** Gedeputeerde heeft op 19 juni j.l. een technische briefing toegezegd over bestedingen vanuit de reserve groot onderhoud. Er wordt teruggeblikt op welk proces er doorlopen is voor de kaderbrief 2026. En er wordt aangegeven waar de meerjarenplannen inhoudelijk uit bestaan en het vervolg.
Perspectief in beweging (Mobiliteit)												Olthof			Q2 2026 mei Cie ruimte (B-stuk). Is als C-stuk aangeboden op 02-04-2026. Perspectief Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland 06-09-2021 Cie Ruimte (A-Stuk) De provincie heeft een grote verantwoordelijkheid op het gebied van regionale mobiliteit. Dit betreft onder andere de wettelijke taken als concessieverlener van OV-concessies en aanleg, beheer en instandhouding van provinciale infrastructuur. Maar zij is ook belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerking op bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatdoelstellingen. De provincie speelt hier met haar kennis en kunde logischerwijs een belangrijk rol in. Het Perspectief Mobiliteit geeft ons de handvatten om die verschillende rollen te kunnen invullen.
Aanbesteding Noordwest Noord-Holland OV-Ontwikkelperspectief doorontwikkeling concessie Zuid Kennemerland-IJmond												Olthof			20-05-2025 Cie ruimte (C-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Dit ov-ontwikkelperspectief (vergelijkbaar met de aanpak van Noord-Holland Noord) is een onderzoek voor een doorontwikkeling van de huidige ov-concessie Haarlem-IJmond. Potentiële nieuwe verbindingen worden geïnventariseerd. Rekening wordt gehouden met de knoop Nieuw Zuid. Uitkomst van het onderzoek is input voor de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie NWNH.
Aanbesteding Noordwest Noord-Holland Ontwerp programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord												Olthof			16-06-2025 Cie ruimte (B-stuk) Is onderdeel van aanbesteding Noordwest Noord-Holland. Op uitloopavond 15 mei 2025 interactieve sessie -serious game Met het spel gaan we de Statenleden kennis laten maken met de lastige keuzes waar je voor komt te

Planningsoverzicht commissie Ruimte
september 2026 – versie 1 oktober 2026

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. Ruimte of PS)

	2025					**2026**					**2027**			**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**Q1**	**Q2**	**14-9**	**19-10**	**23-11**	**11-1**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
West Noord-Holland (PvE) Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord west NH															staan bij het opstellen van een Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. We vinden het belangrijk om de Statenleden goed mee te nemen, aangezien het gaat om een aanbesteding met een totale waarde van ruim 1 miljard euro Definitief programma van Eisen aanbesteding OV-concessie Noord West Noord-Holland (PvE) 12-02-2026 (C-stuk)
Veerpontenaanpak												Olthof			09-02-2026: Discussienotitie Handelingsperspectief Veerponten en afhandeling motie M185-2020 Varende fietspaden 11-01-2027 Cie ruimte (B-stuk)
Vrouwenveiligheid in openbare ruimte												Olthof			09-03-2026 Stand van zaken M87 Vrouwenveiligheid in de openbare ruimte besproken 23 november 2026 – afdoeningsvoorstel motie B-agenda
Definitief Actieplan Geluid												Olthof			25-11-2024 Technische briefing 10-02-2025 Cie ruimte (A-stuk) ambitieniveau bepalen (wordt wellicht februari) 09-02-2026 Cie ruimte (A-stuk) Definitief Actieplan Geluid
<u>Actieplan Geluid</u> Strategie Geluidproductieplafonds (GPP's)												Olthof			11-05-2026 Technische briefing Sep 2026 Cie ruimte (B-stuk) Jan 2027 Cie ruimte (C-stuk) definitief stuk
<u>Actieplan Geluid</u> Strategie sanering (maatregelen)											2027	Olthof			Sep/okt 2027 Cie ruimte (A-stuk)
Intrekken verordeningen voor de commissies Regionaal Overleg luchthavens Hilversum en Texel															19 oktober A-stuk
Vernieuwde beleidsvisie openbare verlichting												Olthof			09-02-2026 Cie ruimte (B-stuk)

Planningsoverzicht commissie Ruimte
september 2026 – versie 1 oktober 2026

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. Ruimte of PS)

	2025					**2026**					**2027**			**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**Q1**	**Q2**	**14-9**	**19-10**	**23-11**	**11-1**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
(Oude titel: Beleidskader openbare verlichting)															
Pilot Bereikbaarheid kust-Zeeweg (voorkeursvariant)												Olthof	12-05-2025 Cie ruimte (B-agenda) 03-02-2026 Samenwerkingsovereenkomst Bereikbaarheid Kust (C-stuk) De keuze voor de inrichting van de Zeeweg wordt opgepakt nadat eind zomer 2026 de proef met P&R en pendelbus is afgerond en is geëvalueerd. Dan volgt in Q1 2027 het besluit over een voorkeursvariant voor de nieuwe inrichting van de Zeeweg.
Reactie concept bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord												Olthof	08-09-2025 Cie Ruimte (B-stuk)
Uitvoeringsagenda publieke mobiliteit												Olthof	Q2/Q3 2026 Cie Ruimte (C-stuk)
Gunning concessie Noordwest NH												Olthof	Q1 2027 Cie Ruimte (C-stuk)
Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030 (voorheen) Smart Mobility												Olthof	12-01-2026 Cie Ruimte (B-stuk) Voortgangsrapportage afgelopen 2 jaar en vormgeving komende 4 jaar.
Voordracht aan PS over Herstel fout PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud												Olthof	11-05-2026 Cie Ruimte (A-stuk)
Toezicht en handhaving ligplaatsenbeleid												Olthof	Q2 2026 Cie Ruimte (C-stuk) Q4 2026 Cie Ruimte (B-stuk) – 23 november
Stand van zaken onderdoorgang Broek in Waterland							24-8					Olthof	24-08-2026 Cie Ruimte (B-stuk)
Voorkeursvariant N203 Krommenie													19-10-2026 Cie Ruimte (B-stuk) voorgenomen besluit voorkeursvariant 23-11-2026 Cie Ruimte (A-stuk) besluit voorkeursvariant

Planningsoverzicht commissie Ruimte
september 2026 – versie 1 oktober 2026

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. Ruimte of PS)

	2025					**2026**					**2027**			**GS**	**Behandeling**
	Q1	**Q2**	**08-09**	**06-10**	**17-11**	**Q1**	**Q2**	**14-9**	**19-10**	**23-11**	**11-1**				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Voortgangsrapportage Agenda Slimme en Schone Logistiek								Q3							Q3 2026 B of C stuk Voortgangsrapportage over de afgelopen 4 jaar en vormgeving komende 4 jaar
Voortgangsbericht Actieplan kernnet vaarwegen								Q3							Q3 2026 B of C stuk Voortgangsbericht over het afgelopen jaar met kleine technische wijzigingen nav additionele participatie bedrijfsleven
Voorkeursvariant N203 Uitgeest-Limmen															19-10-2026 Cie Ruimte B of C-stuk
Tussentijdse kredietaanvraag iMPI															08-06-2026 Cie Ruimte A-stuk
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel (zie regie op de ruimte op strategische agenda voor planning 2025 & 2026)												Rommel			- *Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking op de B agenda maart 2024, voorafgaand een technische briefing. Behandeling wordt integraal in april. Besluitvorming september 2024* - *2024-2025 uitwerken en onderzoeken* - *2026 aan de slag* - *Analysedocument NHN is bijlage van Ruimtelijk Voorstel*
Maatwerk locaties woningbouw (in het kader van meer ruimte voor wonen)															Besproken op 13 januari (B-agenda) in commissie – 2 minutendebat in PS
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)															Functiewijziging (agrarisch bouwperceel) Er volgt een evaluatie en het opstellen van een beleidsstuk en daarna eventueel nieuwe regels. Nog geen planning beschikbaar. Evaluatie VAB als B-stuk in Q1 van 2025. Aanpassing van de regels volgt via de vierde wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (loopt mee in die cyclus)
Ontheffingsverzoek Lange Weeren Edam-Volendam															B-agenda 12 mei 2025
Ontheffingsverzoek Schagen Oost															B-agenda 17 maart 2025
Ontheffingsverzoek Wormerland															De gemeente Wormerland heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor het Beschermd Landschap (BL) en het Landelijk Gebied. Het ontheffingsverzoek wordt aan de commissie voorgelegd als uit de

Planningsoverzicht commissie Ruimte
september 2026 – versie 1 oktober 2026

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. Ruimte of PS)

	2025					2026					2027			GS	Behandeling
	Q1	Q2	08-09	06-10	17-11	Q1	Q2	14-9	19-10	23-11	11-1				*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															beoordeling volgt dat GS voornemens zijn hierop positief te besluiten. Naar verwachting in de commissie van 12 mei.
Omgevingsverordening												Rommel			De Omgevingsverordening kent een vaste jaarlijkse cyclus. Dat betekent twee keer per jaar een ronde wijziging werkingsgebieden. Wordt ter informatie of ter bespreking aangeboden aan de commissie (afhankelijk van de zwaarte van de voorgestelde wijzigingen 'groots meeslepend'/'klein ingrijpend') in juni (ronde I) resp. november (ronde II). Ronde twee komt nu in januari 2025 aan de orde. Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van de derde herziening is in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															
Monitor Woningbouw								Q3				Beemsterboer			Q3–2026
Actieagenda Wonen									Q3						In het actieplan wonen krijgen alle woonactiviteiten een plek. Uitwerking na de zomer richting Staten, A-agenda -11 maart BOT-overleg actieplan wonen -juni of Q3 interactieve sessie Actie agenda Wonen Q3 2025 – 17 november voortgangsrapportage Actie agenda Wonen B-agenda Q3 2026 – voortgangsrapportage bespreken
Plan van Aanpak versnellen Woningbouw															17-11-2025 – wordt het Plan van aanpak versnellen woningbouw besproken op de B-agenda.
Rapportage Bouwambassadeur							Q2	Q3							TB of B-agenda Q3-2026

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
mw T. van Egmond
BU/BSP

Telefoonnummer +31611904598
egmondt@noord-holland.nl

Verzenddatum

02 JULI 2026

Kenmerk
BSP260616TvE1

Uw kenmerk

Betreft: integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de voordracht van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034. In deze voordracht vragen wij onder andere een aantal maatregelen te promoveren naar de realisatiefase, waarvoor kredietaanvragen zijn opgenomen in de Voordracht van de Begroting 2027. Daarom verzoeken wij u het iMPI 2027-2034 voorafgaand aan de Begroting 2027 te behandelen in uw vergadering van 9 november a.s.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage(n):
Voordracht
iMPI 2027-2034

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

2026 | 47

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 30 juni 2026

Onderwerp: integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034

Kenmerk: BSP260616TvE2

Bijlagen: iMPI 2027-2034

1. Inleiding

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

In deze voordracht vragen wij u:
- in te stemmen met de opname van een aantal investeringsmaatregelen in de studiefase;
- een aantal investeringsmaatregelen te promoveren naar de planfase;
- een aantal investeringsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase;
- een aantal investeringsmaatregelen te schrappen.

In deze voordracht geven wij nadere uitleg over de kredietaanvragen van maatregelen die naar de realisatiefase promoveren en de duurder wordende maatregelen, waarvoor een aanvullend krediet wordt aangevraagd. In overeenstemming met de Financiële Verordening zijn alle kredietaanvragen opgenomen in de voordracht van de Begroting 2027[1].

De kredieten, die in de voordracht van de Begroting 2027 (BG2027) beschikbaar worden gesteld, hebben financiële gevolgen. Om deze financiële gevolgen te dekken zijn in de begroting stelposten opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van investeringen. Als binnen deze stelposten voldoende ruimte is, is de financiële dekking geregeld. Voor de kredietaanvragen uit de voordracht van de BG2027 is voldoende ruimte binnen de stelposten (zie verder hoofdstuk Financiën van deze voordracht).

2. Opname en promotie van investeringsmaatregelen

Voor het iMPI 2027-2034 stellen wij voor:

2.1. de volgende investeringsmaatregelen op te nemen in de studiefase[2]:

- 19G34-01 Vervanging kunstwerk 19G34-01 (parallelbrug Beets)
- 25D03-01 Vervanging remmingwerken en wachtplaatsen Aalsmeerderbrug
- 25F05-03 Vervanging Hefbrug Monnickendam (Bernhardbrug)
- 25H04-01 Aansluiting Vechtbrug op bediencentrale Heerhugowaard
- 31B07-01 Vervanging remmingwerken en wachtplaatsen busbrug Uithoorn

[1] Conform de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland worden kredietaanvragen in de voordracht van de Begroting(-swijziging) opgenomen en niet in de voordracht (van de actualisering) van het iMPI. (De actualisering van) Het iMPI wordt voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde PS-vergadering behandeld.

[2] De meeste vervangingsmaatregelen waren al als initiatief in het iMPI opgenomen.

- 31B08-01 Vervanging remmingwerken en meerstoelen Tolhuissluis
- K19o-a-02 Vervanging vaarwegvak 32 Ringvaart Oost
- K19o-b-01 Vervanging vaarwegvak 33 Ringvaart Oost
- K19w-a-01 Vervanging vaarwegvak 27/28 Ringvaart West
- K20n-b-01 Vervanging vaarwegvak 3 Noordhollandsch Kanaal
- K20n-c-02 Vervanging vaarwegvak 2 Noordhollandsch Kanaal
- K20n-d-02 Vervanging vaarwegvak 1 Noordhollandsch Kanaal
- N206-07 Verbeteren verkeersveiligheid N206b
- N208-10 Trajectstudie N208a
- N232-21 Reconstructie kruispunt N232-N520 (Hoofdvaart)
- N241-15 Aanpassen rotonde N241-aansluiting A7 bij Wognum
- N242-32 Verleggen aansluiting Schoutenbosweg op de N242
- N242-33 Vervangen spoorviaduct N242 en BOL-brug kanaal Alkmaar-Kolhorn
- N242b-06 Rehabilitatie ter hoogte van spoorviaduct nabij Smuigelweg
- N509a-05 Rehabilitatie km 2,2-7,7
- N513-06 Verkeersveiligheidsmaatregelen N513

2.2. de volgende investeringsmaatregelen te promoveren naar de planfase:

- N203-20 Aanpassingen fietstunnel station Uitgeest (Zientunnel) en fietstunnel N203 (werken derden)
- N231b-06 Rehabilitatie km 22,54-25,20
- N232-15 Doorfietsroute Schiphol: fietspad N232
- N307-01 Veiligheid bij incidenten: bermverharding
- N502-05 Herinrichting N502 Burgervlotbrug-Groote Keeten en N503
- N524-01 Verbreden fietspaden langs de N524
- N527-07 Reconstructie kruispunten N527-Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan
- VRI-01 Vervanging VRI's, deel 2, fase 1

2.3. de volgende investeringsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase:

- 25E16-02 Vervanging remmingwerken Willem I-sluizen en renovatie sluisdeuren
- K18-05 Vervanging remmingwerken Westfriesesluis
- K20a-03 Vervanging vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal
- K20z-a-01 Vervanging vaarwegvak 12 Noordhollandsch Kanaal
- N240-17 Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein
- N247-25 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, gedeelte A10-Het Schouw

2.4. de volgende investeringsmaatregelen te schrappen:

- alg-53 Kleinschalige infrastructurele maatregelen in VRA-gebied 2e tranche, *omdat de maatregel is opgesplitst in de maatregelen N247-27 en N522-08.*
- N518-04 Aanpassingen N518 en fietspad in verband met dijkversterking, *omdat de dijkversterking niet doorgaat en de N518 niet hoeft te worden aangepast. Het fietspad op de dijk is niet in beheer en eigendom van de provincie.*
- N521a-02 Rehabilitatie 0,05 km - 0,85 km*, omdat de weg wordt overgedragen en de gemeente de werkzaamheden uitvoert.*

De maatregelen, waarvoor krediet wordt aangevraagd, zijn in het hoofdstuk Kredietaanvragen nader omschreven. In de iMPI-viewer staat een uitgebreidere omschrijving en de stand van zaken van alle verbeter- en uitbreidingsmaatregelen en een aantal vervangingsmaatregelen.

In het nieuwe iMPI 2027-2034 hebben wij op uw verzoek extra aandacht besteed aan de provinciale fietsprojecten, zodat deze eenvoudiger te vinden zijn.

3. investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur

In de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2028 is een lijst opgenomen met knelpunten op de provinciale wegen, waarvan de meeste inmiddels in het iMPI zijn opgenomen. In onderstaande tabel staan de knelpunten die nog niet zijn opgenomen. In de kolom "iMPI update" staat de stand van zaken en wordt toegelicht waarom deze nog niet zijn geprogrammeerd. Wel kan worden geconcludeerd dat alle knelpunten zijn opgepakt.

		Nieuwe maatregelen	iMPI update
	Smalle wegen	N246-2 Nauerna- Westzaan	Het CROW heeft in 2026 het afwegingskader GOW-60 opgesteld, waaraan niet alleen de 'smalle wegen' en 'duinrandwegen' uit de iNHi, maar alle provinciale wegen kunnen worden getoetst. Dit kader biedt een onderbouwde manier om snelheden van 80 naar 60 km/u te verlagen op risicovolle provinciale wegen, waardoor de verkeersveiligheid zonder ingrijpende maatregelen verbetert. Door alle provinciale wegen hieraan te toetsen ontstaat een volledig en transparant overzicht van kansrijke trajecten, die vanaf 2027 in de studiefase van het iMPI kunnen worden opgenomen.
		N240-3 Medemblik- Wieringerwerf	
		N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer	
		N247-4 Edam-Oosthuizen	
	Duinrandwegen	N511-1 Egmond-Bergen	
		N512-2 Castricum-Egmond	
	Bereikbaarheid verstedelijking	Ring Alkmaar: N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9	In de Bereikbaarheidsvisie NHN is de Ring Alkmaar opgenomen. Met de regio worden onderzoeken gedaan aan de multimodale Ring Alkmaar, waarna provinciale projecten in het iMPI worden opgenomen, zoals N242-32 en N242-33.

4. Kredietaanvragen

Zoals de Financiële Verordening voorschrijft, worden in de voordracht van de Begroting 2027 de kredieten (exclusief btw) voor de uitvoering van het iMPI aangevraagd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen kredietaanvragen van maatregelen die promoveren naar de realisatiefase en kredietverhogingen van maatregelen die al in realisatie zijn.
In dit hoofdstuk geven wij een omschrijving van de maatregel, een korte financiële toelichting, de reden van de kredietaanvraag en de dekking van het krediet.
Bij projecten die bestaan uit meerdere maatregelen (bijvoorbeeld vervanging en verbetering/ uitbreiding) worden de kredieten separaat aangevraagd vanwege gescheiden dekkingsbronnen in de begroting. De toelichting van deze projecten is wel gebundeld.
De kredietbesluiten zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Vervangingsinvesteringen

project-nummer	Kredietbesluiten Vervangingsinvesteringen Begroting 2027	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
25E16-02	Vervanging remmingwerken Willem-I-sluis en renovatie sluisdeuren	vaarwegen		3.500.000	3.500.000	2027	25
K18-05	Vervanging remmingwerken Westfriesesluis	vaarwegen		2.100.000	2.100.000	2028	50
K18a-01	(en K18b-01) Vervanging vaarwegvak 16 (en 17) Westfriesche Vaart	vaarwegen	8.764.000	410.000	9.174.000	2026	40
K18a-02	Aanschaf tweedehands damwanden	vaarwegen	484.000	-484.000	0	2025	40
K18b-02	Aanschaf tweedehands damwanden	vaarwegen	484.000	-484.000	0	2025	40
K20a-03	Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal	vaarwegen		2.600.000		2027	40
K20z-a-01	Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal	vaarwegen		4.600.000	4.600.000	2028	40
N247a-06	Vervanging Slochterbrug/duikers	wegen	2.000.000	2.200.000	4.200.000	2029	50
	Totaal kredietbesluiten			**14.442.000**			

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

project-nummer	Kredietbesluiten Verbeter- en Uitbreidingsmaatregelen Begroting 2027	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	bijdragen derden	kapitaal-lasten	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
N247-25	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, ged A10-Het Schouw	5.000.000	66.800.000	39.050.000	27.750.000	71.800.000	2029	50
N240-17	Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein		1.100.000		1.100.000	1.100.000	2027	50
N515-02	Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg (voorbereidingskrediet)		3.000.000	2.000.000	1.000.000	3.000.000	2030	50
	Totaal kredietbesluiten		**70.900.000**	**41.050.000**	**29.850.000**			

Kredietaanvragen

a. **25E16-02 Vervanging remmingwerken Willem I-sluis en renovatie sluisdeuren** **€ 3.500.000**
Financieel: Krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen.
Uitvoering: 2027
Omschrijving maatregel: De sluisdeuren worden gerenoveerd en de remmingwerken vervangen. Metselwerk en voegwerk worden op de waterlijn hersteld. De aandrijving van de deuren van de kleine kolk wordt geëlektrificeerd en de kleine kolk wordt beschikbaar gemaakt voor gebruik.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en kan worden aanbesteed.

b. **K18-05 Vervanging remmingwerken Westfriesesluis** **€ 2.100.000**
Financieel: Krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen.
Uitvoering: 2027-2028
Omschrijving maatregel: De remmingwerken, wachtplaatsen en ligplaatsen bij de Westfriesesluis worden vervangen.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en kan worden aanbesteed.

c. **K18a-01 (en K18b-01) Vervanging vaarwegvak 16 (en 17) Westfriese Vaart** **€ 410.000**
Financieel: Kredietverhoging komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen. Voor deze 2 maatregelen is al een krediet beschikbaar van € 8.764.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 9.174.000.
Uitvoering: gerealiseerd
Omschrijving maatregel: Op beide vaarwegvakken zijn de houten oeverconstructies vervangen.
Reden kredietaanvraag: Er zijn tweedehands damwanden gebruikt (zie intrekken krediet K18a-02/K18b-02), die niet in de begroting waren meegenomen en de planning is uitgelopen, waardoor de kosten hoger zijn.

d. **K20a-03 Vervanging vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal** **€ 2.600.000**
Financieel: Krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen
Uitvoering: 2027
Omschrijving maatregel: Het oevertraject K20A-L-091-094 is in zeer slechte staat en dient met spoed te worden vervangen.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en kan worden aanbesteed.

e. **K20z-a-01 Vervanging vaarwegvak 12 Noordhollandsch Kanaal** **€ 4.600.000**
Financieel: Krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen
Uitvoering: 2027-2028
Omschrijving maatregel: Vervanging van de oeverconstructie. Waar mogelijk wordt invulling gegeven aan noodzakelijke maatregelen ten behoeve van het behalen van de doelstellingen van de Kaderrichtlijn Water en de provinciale ambitie voor natuurvriendelijke oevers.
Reden kredietaanvraag: Het project is uitvoeringsgereed en kan worden aanbesteed.

f. **N240-17 Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein € 1.100.000**
Financieel: Krediet komt ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen.
Uitvoering: 2027
Omschrijving maatregel: De capaciteit op de rotonde N240-Marktweg/Zaadmarkt is tijdens de spits onvoldoende. Er worden maatregelen op de rotonde genomen, zodat deze het verkeer beter kan verwerken.
Reden kredietaanvraag: De rotonde moet zijn aangepast voordat de uitvoering start van 'N239-03 Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7' en 'N240-05 Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239'. De rotonde wordt namelijk gebruikt als omleidingsroute.

g. **Bereikbaarheid Waterland**
De totale investeringskosten van het project worden geraamd op € 95.000.000 (N247-25: € 90.800.000 en N247a-06: € 4.200.000). Voor maatregel N247-25 wordt een krediet van 80% van de actuele raming[3] aangevraagd. Het resterende krediet wordt aangevraagd na afronding van de ontwerpfase.
maatregel N247-25 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, gedeelte A10-Het Schouw € 66.800.000
Financieel: Een bedrag van € 27.750.000 komt ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen. Het Rijk levert een bijdrage van € 20.850.000 en de VRA-bijdrage is voorlopig vastgesteld op € 18.200.000 (afgerond). Voor deze maatregel is al een voorbereidingskrediet beschikbaar van € 5.000.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 71.800.000.
maatregel N247a-06 Vervanging Slochterbrug/duikers € 2.200.000
Financieel: Kredietverhoging komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen. Voor deze maatregel is al een krediet beschikbaar van € 2.000.000. Met deze kredietaanvraag komt het totale krediet op € 4.200.000.
Uitvoering: 2027-2029
Omschrijving maatregel: Bereikbaarheid Waterland bestaat uit verschillende projectdelen. Het projectdeel N247-Zuid is het deel tussen de A10 en Het Schouw. Om de doorstroming te verbeteren worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast. Ook de verkeersstromen (openbaar vervoer/ autoverkeer/fietsers) rondom kruispunt Het Schouw worden ontvlochten. Daarnaast wordt bij Het Schouw een busoverstappunt, P+R en P+B aangelegd. Gelijktijdig wordt de Slochterbrug vervangen.
Reden kredietaanvraag: Het project komt in aanmerking voor een bijdrage van € 20.850.000 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). Belangrijke voorwaarde van I&W is dat de provincie zelf ook het uitvoeringskrediet beschikbaar heeft gesteld. Daarom wordt nu - zonder dat er een uitgewerkt ontwerp ligt – het uitvoeringskrediet aangevraagd. Omdat de raming nog onzeker is, wordt alleen het minimaal benodigde krediet aangevraagd, namelijk 80% van de raming. Daarmee is duidelijk dat het om een eerste kredietaanvraag gaat op basis van een onzekere kostenraming. Tot en met eind 2027 wordt het ontwerp opgesteld, de raming nader aangescherpt en de definitieve bijdrage van de Vervoerregio vastgesteld. Daarna zal de definitieve kredietaanvraag plaatsvinden voor het project.

h. **N515-02 Voorbereidingskrediet Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg € 3.000.000**
Financieel: Een bedrag van € 1.000.000 komt ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen. De VRA levert een bijdrage van € 2.000.000.
Uitvoering: 2029-2030
Omschrijving maatregel: Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N515-Zuiderweg een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute. Tevens wordt een faunapassage gerealiseerd en worden de looproute, de bocht Ramsbeek-Zuiderweg en de oversteek vanaf de Braakdijk over de N515 aangepast.

[3] 80% van € 95.000.000 = € 76.000.000 -/- € 5.000.000 beschikbaar voorbereidingskrediet -/- € 4.200.000 krediet Slochterbrug = € 66.800.000

Reden kredietaanvraag: Voor dit project wordt een apart voorbereidingskrediet aangevraagd, omdat dit bedrag een te groot beslag legt op het algemene voorbereidingskrediet. Het krediet is nodig voor de planvorming, ontwerpwerkzaamheden en conditionering.

i. **Intrekken krediet K18a-02 Aanschaf tweedehands damwanden -/- € 484.000**
Bij de EBW2022 is voor deze maatregel een krediet beschikbaar gesteld (ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen). Een deel van de damwanden is echter gebruikt bij K18a-01 en K18b-01 (fase 1) en bij de kredietaanvraag voor K18a-02/K18b-02 (fase 2) is geen rekening gehouden met dit beschikbare krediet. Het krediet wordt niet meer gebruikt en kan worden ingetrokken.

j. **Intrekken krediet K18b-02 Aanschaf tweedehands damwanden -/- € 484.000**
Bij de EBW2022 is voor deze maatregel een krediet beschikbaar gesteld (ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen). Een deel van de damwanden is echter gebruikt bij K18a-01 en K18b-01 (fase 1) en bij de kredietaanvraag voor K18a-02/K18b-02 (fase 2) is geen rekening gehouden met dit beschikbare krediet. Het krediet wordt niet meer gebruikt en kan worden ingetrokken.

5. Financiën

De kredieten die in de voordracht van de BG2027 beschikbaar worden gesteld, hebben financiële gevolgen. Om deze financiële gevolgen te dekken zijn in de begroting stelposten opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van de investeringen[4]. Als binnen deze stelposten voldoende ruimte is, is de financiële dekking van de voorgestelde kredietmutaties geregeld.

Op basis van de kredietbesluiten worden de stelposten na ingebruikname van de investeringsprojecten verlaagd, waarbij de kapitaallasten gelijktijdig worden verhoogd.
In de stelpost voor zowel de Vervangings- als de Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen is voldoende ruimte voor de huidige kredietaanvragen bij de Begroting 2027.
Het verloop van de stelposten wordt op basis van de voorgestelde kredietbesluiten én de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen doorgerekend.

Stelpost Vervangingsinvesteringen
In onderstaande tabel is het verloop van de stelpost Vervangingsinvesteringen te zien. Hieruit blijkt dat er voldoende ruimte is voor de huidige kredietaanvragen. Vervolgens is gekeken naar het verloop van de stelpost voor de gehele programmering van vervangingen.

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen *bedragen x € 1 miljoen*	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
huidige stand stelpost	5,6	4,6	6,2	8,1	8,5	10,4	11,4	12,4	13,4
stand stelpost na vaststelling kredieten BG2027	5,6	4,4	5,8	7,7	8,1	10,0	11,0	12,0	13,0
stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2027-2034	5,6	3,9	3,1	4,6	3,6	3,7	4,1	5,1	5,7
aframing stelpost ten behoeve van storting in de reserve Groot Onderhoud (vaar-)wegen (tussencontracten variabel onderhoud gebieden 2/3 en 7	-5,6	-3,5	-1,6	-2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
stand stelpost na aframing	0,0	0,4	1,5	2,6	3,6	3,7	4,1	5,1	5,7

[4] Voorbeeld: een reconstructie van een weg kost € 50 mln en wordt in 50 jaar afgeschreven. Dit betekent 50 jaar lang een afschrijvingslast van € 1 mln vermeerderd met de rentelasten over de boekwaarde.

Uit het verloop van de stelpost is te zien dat er voldoende ruimte is om het beoogde vervangingsprogramma uit te voeren. Een deel van de ruimte wordt ingezet voor de dekking van onderhoudslasten (totaal € 12,7 mln) voor de periode 2027-2030, indien Provinciale Staten dit bij de Begroting 2027 besluiten. Dit voorgenomen besluit is al in bovenstaande cijfers verwerkt. De begroting kijkt 4 jaar vooruit en daarom zijn alleen mutaties voorgesteld voor deze jaren.

Stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen
In onderstaande tabel is het verloop van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen te zien. Hieruit blijkt dat er voldoende ruimte is voor de huidige kredietaanvragen. Vervolgens is gekeken naar het verloop van de stelpost voor de gehele programmering van verbeter- en uitbreidingeninvesteringen.

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen *bedragen x € 1 miljoen*	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
A: huidige stand stelpost	1,6	2,7	3,6	4,5	5,9	7,4	6,2	7,2	8,2
B: stand stelpost na vaststelling kredieten BG2027	1,6	2,5	3,5	4,4	5,8	7,2	6,0	7,0	8,0
C: kapitaallasten geprogrammeerde planfase iMPI 2027-2034	0,0	0,0	0,1	1,2	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
D: kapitaallasten geprogrammeerde studiefase iMPI 2027-2034	0,0	0,1	0,2	0,5	2,7	3,0	4,4	6,8	13,4
E (= B-C): stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidings-investeringen planfase iMPI 2027-2034	1,6	2,5	3,4	3,2	4,2	5,6	4,4	5,4	6,4
F (=B-C-D) stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidings-investeringen studie- en planfase iMPI 2027-2034	1,6	2,4	3,2	2,7	1,5	2,6	0,0	-1,4	-7,0

Uit het verloop van de stelpost is te zien dat er voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase en om eventuele kostenstijgingen op te vangen van projecten in de plan- en realisatiefase.

Voor de realisatie van studieprojecten is vanaf 2033 (en waarvan de afschrijving in 2034 start) geen dekking meer in de stelpost. Dit tekort loopt de daaropvolgende jaren op en wordt veroorzaakt door de grootte van de projectenportefeuille van de studieprojecten, die circa € 1,175 miljard bedraagt. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele bijdragen van derden.

De 5 omvangrijke studieprojecten:
- N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen
- N203-19 Herinrichting N203 Krommenie
- N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241
- N247-22 Onderdoorgang Broek in Waterland
- N250-06 Ravelijnbrug Den Helder

nemen het grootste deel van deze investeringsomvang voor hun rekening (€ 925 mln). De overige studieprojecten tellen op tot circa € 250 mln.

Ondanks de extra middelen die bij het Coalitieakkoord 2023-2027 beschikbaar zijn gesteld en die jaarlijks een extra investeringsruimte van € 50 mln opleveren, is dit niet voldoende om alle studieprojecten de komende jaren te kunnen realiseren. Binnen de looptijd van het iMPI 2027-2034 kan € 400 mln (8 jaar x € 50 mln) extra worden geïnvesteerd.

Er moeten zorgvuldige keuzes worden gemaakt over de realisatie van de studieprojecten qua prioritering, fasering en financiering. Hieruit blijkt ook dat onder andere bijdragen van derden essentieel blijven om omvangrijke projecten te kunnen financieren en dat samenwerking met partners belangrijk is om alle iMPI-projecten op langere termijn door de markt te kunnen laten realiseren, zoals bij SSRV (Samen Slimmer Renoveren en Vervangen).

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. M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 47-2026

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 30 juni 2026 over het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034;

besluiten:

1. in te stemmen met de opname in de studiefase van de in paragraaf 2.1 genoemde investeringsmaatregelen;

2. de in paragraaf 2.2 genoemde investeringsmaatregelen te promoveren naar de planfase;

3. de in paragraaf 2.3 genoemde investeringsmaatregelen te promoveren naar de realisatiefase;

4. de in paragraaf 2.4 genoemde investeringsmaatregelen te schrappen;

5. de volgende kredietbesluiten te behandelen bij de Begroting 2027:

a.	25E16-02 Vervanging remmingwerken Willem I-sluizen en renovatie sluisdeuren	€ 3.500.000
b.	K18-05 Vervanging remmingwerken Westfriesesluis	€ 2.100.000
c.	K18a-01 (en K18b-01) Vervanging vaarwegvak 16 (en 17) Westfriese Vaart	€ 410.000
d.	K20a-03 Vervanging vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal	€ 2.600.000
e.	K20z-a-01 Vervanging vaarwegvak 12 Noordhollandsch Kanaal	€ 4.600.000
f.	N247a-06 Vervanging Slochterbrug/duikers	€ 2.200.000
g.	N240-17 Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein	€ 1.100.000
h.	N247-25 Bereikbaarheid Waterland: N247 Zuid, ged. A10-Het Schouw	€ 66.800.000
i.	N515-02 Voorbereidingskrediet Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg	€ 3.000.000
j.	intrekken krediet K18a-02 Aanschaf tweedehands damwanden	-/- € 484.000
k.	intrekken krediet K18b-02 Aanschaf tweedehands damwanden	-/- € 484.000

6. en daartoe het iMPI 2027-2034 vast te stellen.

Haarlem,

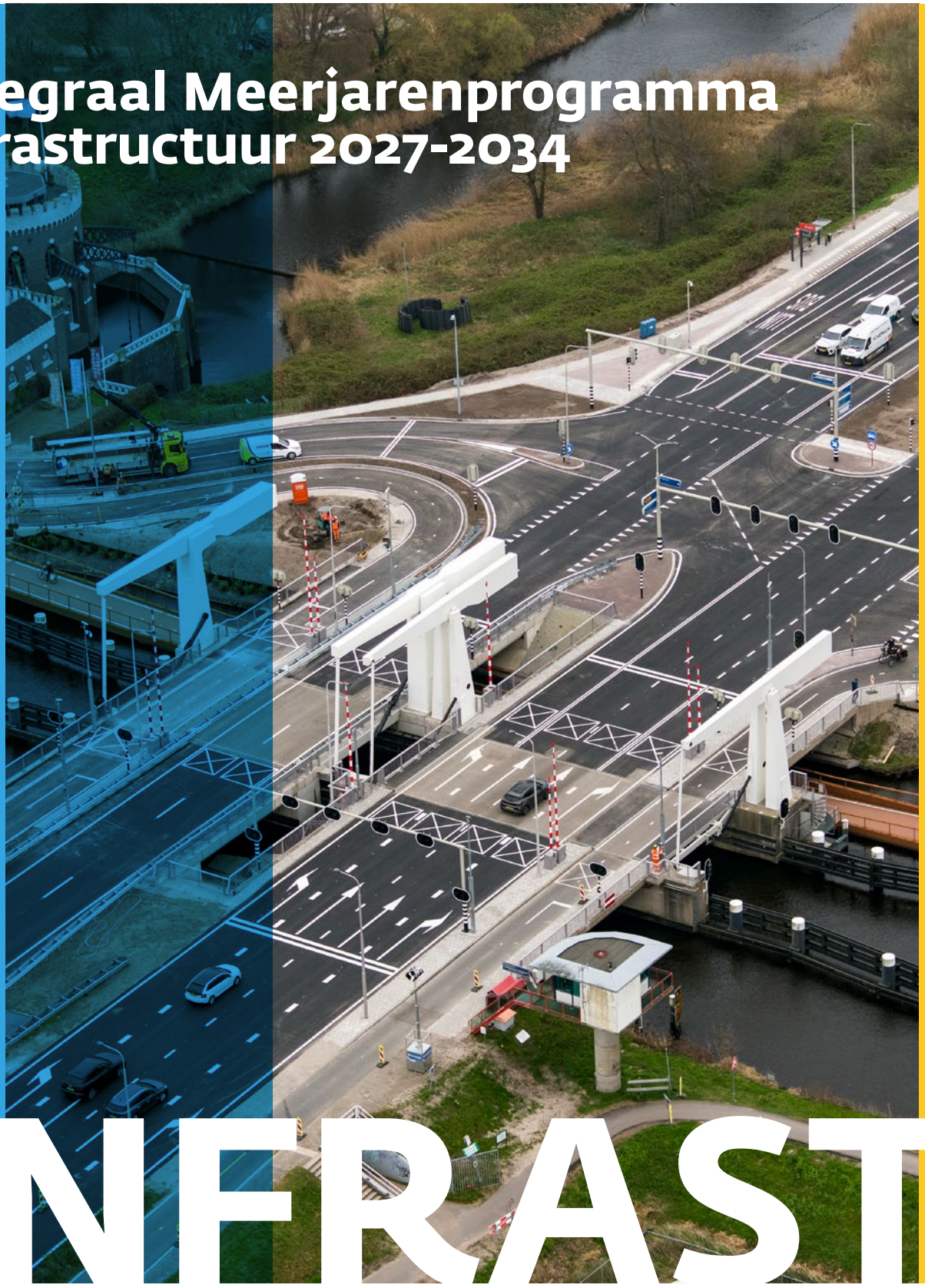
Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie
Noord-Holland

Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2027-2034



INFRASTR

INHOUD

3 1. Inleiding

4 1.1. Doel document

4 1.2. Provinciale infrastructuur

5 1.3. Provincie en Vervoerregio Amsterdam

6 2. Visie en beleidskaders

7 2.1. Beleidskaders

8 2.2. Strategie

10 3. Programmering infrastructuur

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

12 3.2. Programmering en projecten

14 3.3. Dekking infrastructuurprojecten

15 3.4. Planning en control cyclus (P&C-cyclus)

16 4. Projecten en programmering

18 4.1. Gebied 1 – Kop van Noord-Holland

21 4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o.

23 4.3. Gebied 3 - West-Friesland

26 4.4. Gebied 4 – Zuid-Kennemerland/IJmond

28 4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland

31 4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid

31 4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek

35 4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's

37 4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding

38 4.10. Geschrapte projecten

39 5. Financieel overzicht programma infrastructuur

40 5.1. Vast en variabel onderhoud

41 5.2. Investeringen

42 5.3. Kapitaallasten

45 Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

47 Bijlage 2: Gebruikte afkortingen

1 INLEIDING



Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangingsmaatregelen en de maatregelen ter verbetering en/of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. De investeringsmaatregelen worden per gebied weergegeven. In het iMPI wordt 8 jaar vooruitgekeken, waarvan de laatste jaren een doorkijk zijn; deze programmering is nog niet volledig.

1.1. Doel document

Het doel van dit document is inhoudelijk en financieel informeren over het meerjarenprogramma infrastructuur. Het programma is opgesteld binnen de geldende beleids- en financiële kaders. De financiële gegevens in het iMPI vormen de basis voor de Begroting.
Met de voordracht van het iMPI stemmen Provinciale Staten (PS) in met de opname van maatregelen in de studiefase en besluiten zij over de promotie van maatregelen naar de plan- en realisatiefase en het schrappen van maatregelen. In paragraaf 3.2 wordt de rol van Provinciale Staten bij het opnemen en promoveren van maatregelen nader uitgelegd.

De promotie van een maatregel naar de realisatiefase resulteert in een kredietaanvraag. Conform de Financiële Verordening Provincie Noord-Holland worden kredieten in de voordracht van de Begroting(-swijziging) aangevraagd. Door (de actualisering van) het iMPI voorafgaand aan de Begroting(-swijziging) in dezelfde PS vergadering te behandelen, wordt de verbinding tussen de inhoud van de projecten en de besluitvorming over de financiën behouden.

De uitvoering van vast en variabel onderhoud wordt georganiseerd binnen de financiële kaders van de begroting en kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Het budget voor vast onderhoud komt uit de exploitatie en het budget voor 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; rood: weg, blauw: vaarweg, geel: OV-baan (oranje: rijksweg)



FIGUUR 1 - PROVINCIALE NETWERKEN

In de Wegenwet en de Scheepvaartverkeerswet staat 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 levensduur is bereikt. De provinciale infrastructuur is van groot maatschappelijk belang. Aanleg, verbetering en onderhoud van de infrastructuur is gericht op het op een duurzame manier bereiken van optimale prestaties wat betreft verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

In Tabel 1 is de totale omvang van de provinciale infrastructuur weergegeven.

TABEL 1 – HOEVEELHEDEN INFRASTRUCTUUR

Type areaal	Hoeveelheid
Wegen • inclusief OV-infrastructuur • exclusief OV-infrastructuur	 645 km 585 km
Parallelwegen	54 km
Vrijliggende busbanen, waarvan • HOV-baan	60 km 44 km
Fietspaden	427 km
Vaste kunstwerken • aquaducten • bruggen • ecoducten/natuurbruggen • onderdoorgangen • viaducten • tunnels	557 2 387 5 86 75 2
Beweegbare kunstwerken	53
Faunavoorzieningen	ca. 100
Vaarwegen, en tevens • natuurvriendelijke oevers • sluizen • pontjes	253 km 16 km 10 2
Bediencentrale	1
Verkeersregelinstallaties (VRI's)	267

1.3. Provincie en Vervoerregio Amsterdam

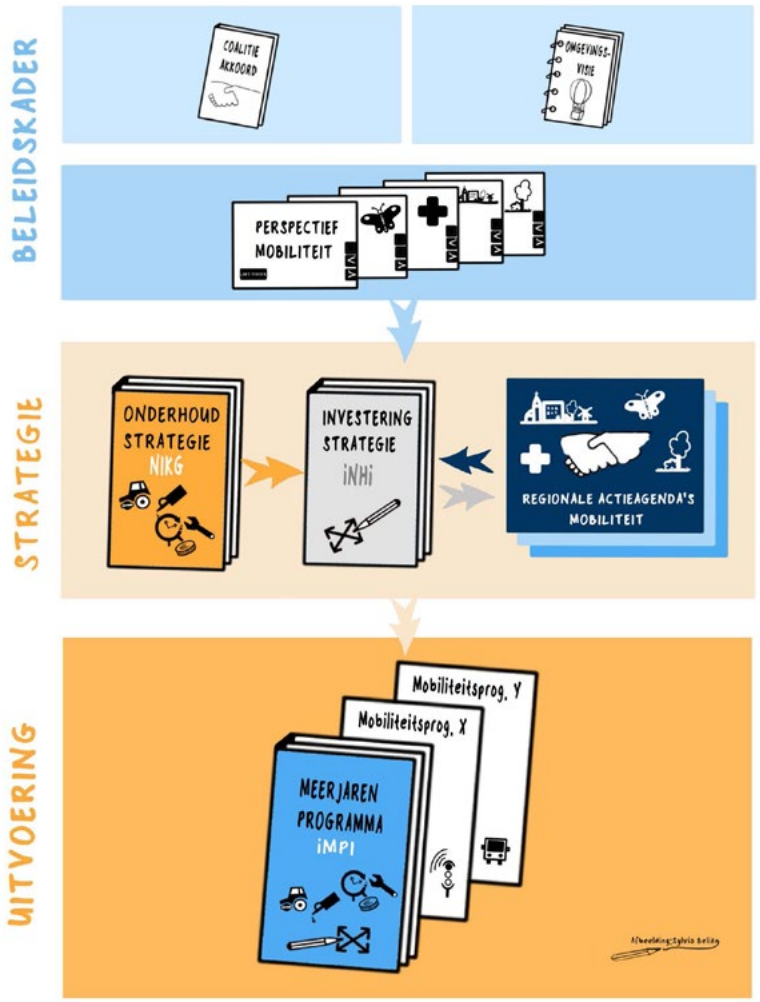
In het gebied van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft de provincie op mobiliteitsgebied een beperktere rol dan in de rest van de provincie. De VRA stelt voor haar eigen gebied een mobiliteitsplan op. De vertaling van dit plan in projecten vindt plaats in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, waarvoor de VRA jaarlijks een financiële bijdrage van het Rijk ontvangt. De VRA is in haar eigen gebied onder andere opdrachtgever van het openbaar vervoer en initieert en financiert verbeteringen van de infrastructuur.

Bij veel provinciale infrastructuurprojecten in VRA-gebied werken de provincie en de VRA samen. Door gezamenlijk keuzes te maken, prioriteiten te stellen en te programmeren komen we tot efficiëntere oplossingen.

2 VISIE EN BELEIDSKADERS



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



FIGUUR 2 - RELATIE IMPI MET ANDERE DOCUMENTEN BINNEN DE PROVINCIE NOORD-HOLLAND

2.1. Beleidskaders

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

Coalitieakkoord

In het Coalitieakoord 2023-2027 'Verbindend vooruit!' is aangeven waar de provincie zich de komende jaren voor gaat inzetten: Samen zorgen voor een sterke, schone, duurzame, leefbare en economisch krachtige provincie voor alle inwoners, in de stad en op het platteland.
Iedere dag zijn mensen in Noord-Holland op weg naar hun bestemming. Het is belangrijk dat ook in de toekomst personen en goederen de bestemming veilig en op tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving.
Een goede ontsluiting van de stad en het platteland is een basisvoorwaarde voor de leefbaarheid.
Wij zorgen ervoor dat het onderhoud van onze infrastructuur op orde is en investeren waar nodig in nieuwe infrastructuur en goede OV-voorzieningen. Om de groei van de mobiliteit de komende jaren op te vangen, zetten we daarnaast in op slimme en schone alternatieven, zoals snelle OV-oplossingen en doorfietsroutes.

Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 is het integrale beleid van de provincie opgenomen. De Omgevingsvisie laat de ontwikkelprincipes voor de hele provincie zien om een hoge kwaliteit van de leefomgeving te kunnen bieden. Hierbij komen de thema's gezondheid, veiligheid, klimaatadaptatie en landschap aan bod. Mobiliteit is een van de hoofdthema's in de Omgevingsvisie.

Perspectief Mobiliteit

De nadere uitwerking van het thema mobiliteit in het Perspectief Mobiliteit brengt alle inzichten en beleidskeuzes samen in relatie tot de andere hoofdthema's zoals verstedelijking, klimaat en energie. Met het Perspectief Mobiliteit richt Noord-Holland zich op de mobiliteitstransitie: het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit.

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). De NIKG en de iNHi worden elke 4 jaar herzien en vastgesteld door Provinciale Staten. Deze documenten vormen de kaders voor de programmering van vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten op onze infrastructuur en voor het uitvoeren van vast en variabel onderhoud.

Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024-2028

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

TABEL 2 | BEELDKWALITEITSNIVEAU AREAAL

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

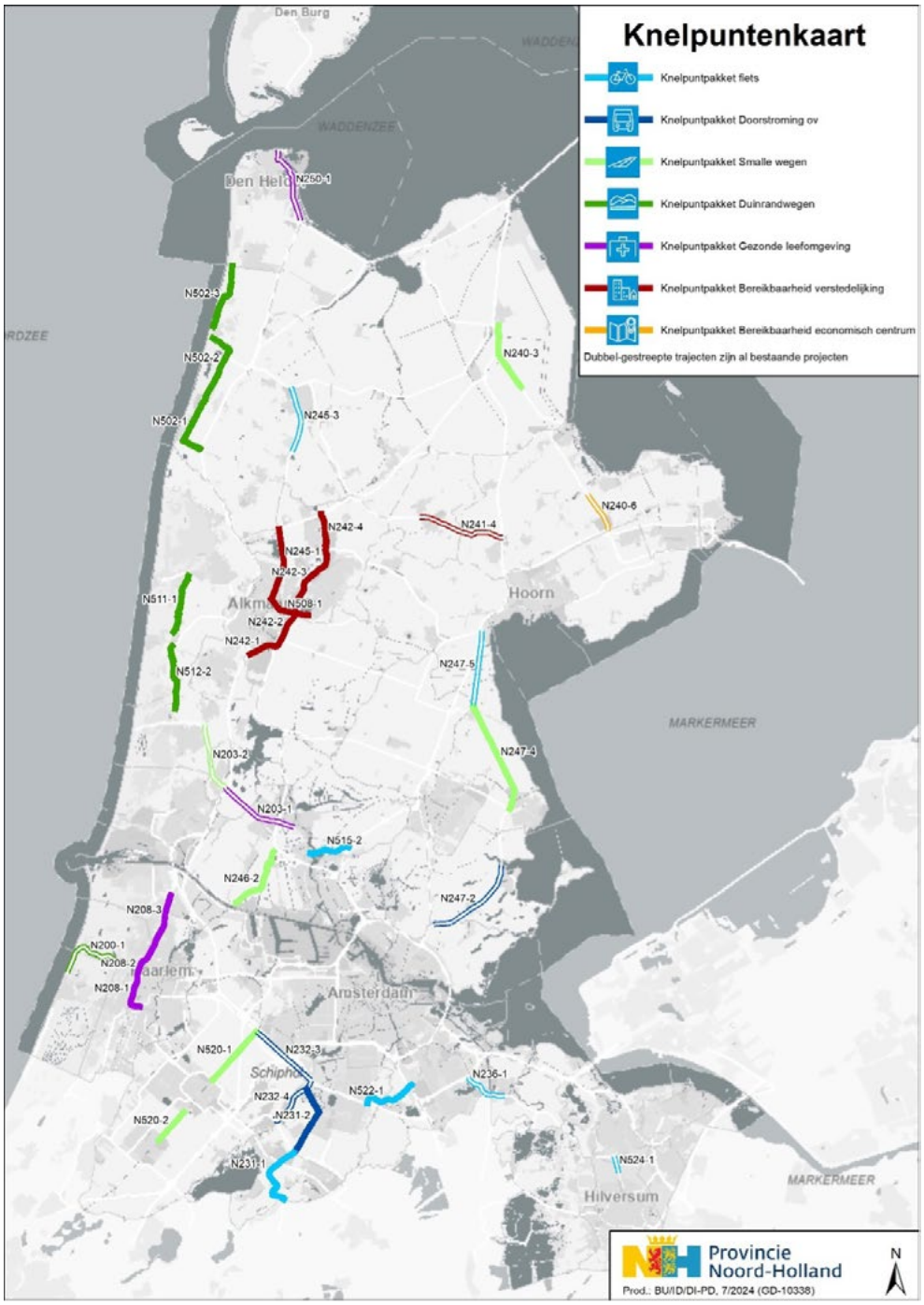
Beeldkwaliteitseisen alleen zijn niet altijd toereikend. De uiteindelijke uitvoering van het onderhoud wordt ook gevoed door richtlijnen, normen en de uitkomsten van inspecties.

investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2028

De iNHi vertaalt het provinciale beleid naar een concrete belangenafweging voor verbeteringen aan en uitbreidingen van de provinciale weg- en fietsinfrastructuur. Alle wegtrajecten zijn geprioriteerd op de beleidsonderwerpen (indicatoren) verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, doorstroming OV en wegverkeer en gezonde leefomgeving. Daarnaast wordt rekening gehouden met de beïnvloedingsindicatoren 'ontsnippering natuur', 'verstedelijking' en 'stikstofdepositie door verkeer'.

In Figuur 3 - Knelpuntenkaart iNHi 2024-2028 staan de knelpunten op de provinciale wegen. Veel van deze knelpunten zijn al in het iMPI opgenomen. Alle overige knelpunten zijn opgepakt, waaronder de 'smalle wegen' en de 'duinrandwegen'.
Het Kennisplatform CROW heeft in 2026 het afwegingskader GOW-60 opgesteld, waaraan niet alleen de 'smalle wegen' en 'duinrandwegen' uit de iNHi, maar alle provinciale wegen kunnen worden getoetst. Dit kader biedt een onderbouwde manier om snelheden te verlagen van 80 naar 60 km/u op risicovolle provinciale wegen, waardoor de verkeersveiligheid zonder ingrijpende maatregelen verbetert. Door alle provinciale wegen hieraan te toetsen ontstaat een volledig en transparant overzicht van kansrijke trajecten, die vanaf 2027 in de studiefase van het iMPI kunnen worden opgenomen.

De actualisatie van de data voor de iNHi 2028-2032 is gestart, zodat na de Provinciale Staten-verkiezingen in maart 2027, de Staten een afweging tussen de mobiliteitsindicatoren kunnen maken voor de nieuwe coalitieperiode, op basis waarvan wordt geprioriteerd.

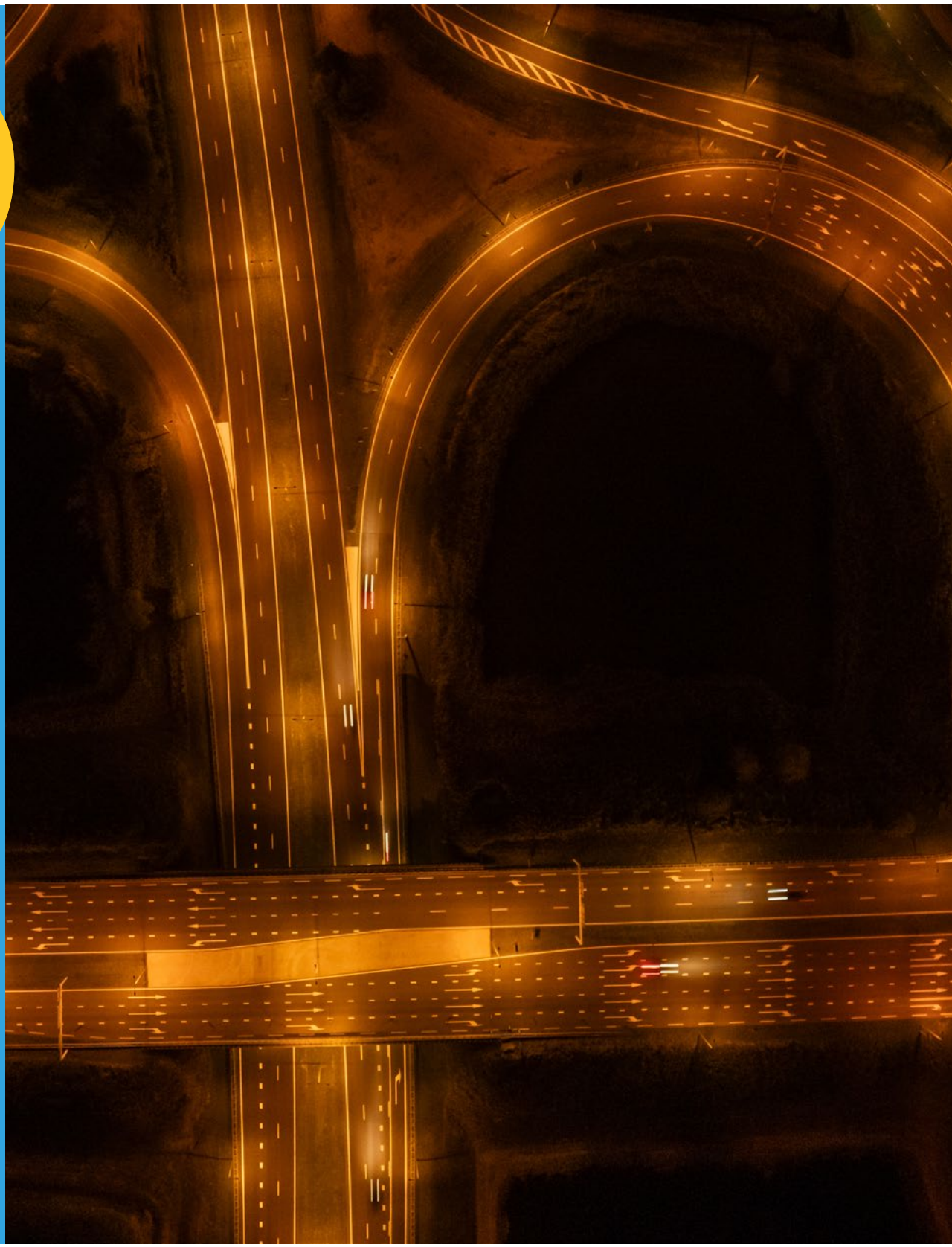


FIGUUR 3 - KNELPUNTENKAART INHI 2024-2028

Regionale Actieagenda's Mobiliteit

Per regio wordt met de partners een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) opgesteld. Deze agenda's beschrijven de opgaven en ontwikkelingen in de regio en formuleren de ambities voor mobiliteit. De hieraan gekoppelde acties variëren van meer gezamenlijk optrekken richting het Rijk tot het verder brengen van concrete projecten. De focus ligt op mobiliteit, maar de mobiliteitsbelangen zijn nadrukkelijk gekoppeld aan andere opgaven en het integraal benaderen hiervan. Deze RAM's kunnen maatregelen opleveren, die in het iMPI worden geprogrammeerd.

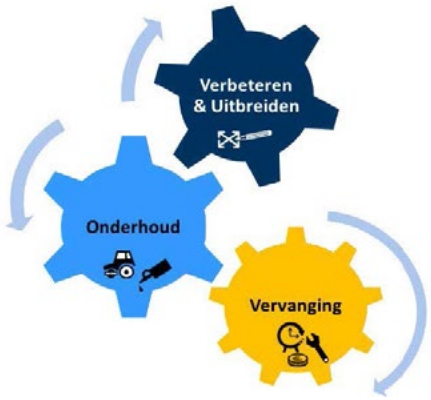
3 PROGRAMMERING INFRASTRUCTUUR



Voor de instandhouding en het behouden van de huidige functie van de provinciale infrastructuur voeren we verschillende maatregelen uit. Deze maatregelen worden geprogrammeerd en vervolgens als projecten in uitvoering gebracht, waarbij ze de verschillende projectfasen doorlopen. 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

Vast en variabel onderhoud wordt uitgevoerd om de beoogde levensduur van de infrastructuur te realiseren. Wanneer infrastructuur aan het einde van de levensduur is en deze redelijkerwijs niet door middel van renovatie kan worden verlengd, wordt de infrastructuur 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 4.



FIGUUR 4 - SAMENHANG ACTIVITEITEN INFRASTRUCTUUR

Vast onderhoud

Vast onderhoud, zoals ecologisch bermbeheer, snoeien, smeren en reinigen, is kleinschalig, preventief onderhoud dat met een vaste frequentie 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

Variabel onderhoud, zoals het asfalteren van de bovenste laag van een weg, zijn correctieve, toestandsafhankelijke maatregelen die na een langere gebruiksperiode op een deel van de infrastructuur worden 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)

Een asset wordt vervangen wanneer deze aan het einde is van zijn levensduur, zoals de vervanging van een brug of de rehabilitatie van een weg. Hierbij wordt het object geheel vervangen door een nieuw object met dezelfde functionaliteit. Door middel van gedeeltelijke vervanging van de asset (renovatie) kan in sommige gevallen de levensduur worden verlengd zonder de hele asset te vervangen. Renovaties vallen ook onder de definitie van een vervangingsproject.

Verbeter- en uitbreidingsprojecten

Voorbeelden van projecten ter verbetering en/of uitbreiding van de infrastructuur zijn de ombouw van een kruispunt naar een rotonde, de aanleg van een nieuwe (parallel)weg of fietstunnel.

Ter illustratie een voorbeeld van een beweegbare brug
In de levenscyclus van een asset komen alle soorten activiteiten voorbij. Het volgende 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 **vast onderhoud**. Het vervangen van lagers en hekwerken is **variabel onderhoud**. Bij vervanging en modernisering van de beweegbare klep (val), ophanging en bewegingswerken 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 bij de vervanging ook een fietspad op de brug wordt gerealiseerd, is sprake van **uitbreiding**.
In sommige gevallen zijn de verschillen tussen de activiteiten niet zwart/wit te onderscheiden.

Gebiedscontracten

Het vast en variabel onderhoud aan de infrastructuur is tot op heden grotendeels ondergebracht in gebiedscontracten. Voor deze integrale onderhoudscontracten is destijds de keuze gemaakt om de regierol grotendeels bij de markt te beleggen. De rol van de provincie is hierbij hoofdzakelijk toetsend. In de praktijk is gebleken dat het beleggen van de regie bij de markt de mogelijkheden beperkt om tijdig bij te sturen wanneer omstandigheden, risico's of prioriteiten wijzigen. Juist wendbaarheid, het tijdig kunnen bijsturen, is nodig om het areaal toekomstbestendig te beheren.
Het aflopen van de gebiedscontracten (2025 en 2028) biedt de mogelijkheid om zowel een passende contractvorm te hanteren als de organisatie hier goed op te laten aansluiten. De financiële consequenties van deze overgang worden in kaart gebracht.

Om de periode te overbruggen tussen het aflopen van de huidige gebiedscontracten en het ingaan van de asset gerichte contracten zijn/worden tussentijdse gebiedscontracten afgesloten.

Niet al het beheer en onderhoud zit in het gebiedscontract, onder meer het beheer en onderhoud van tunnels en de bediencentrale Heerhugowaard zijn in andere contracten ondergebracht.

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	1-12-2025	2 jaar
2. Alkmaar e.o. & 3. West-Friesland	BAM Infra, ENGIE Services en Krinkels	1-1-2017	10 jaar en 3 maanden
4. Zuid-Kennemerland / IJmond	BAM Infra en Krinkels	24-11-2017	10 jaar en 3 maanden
5. Zaanstreek-Waterland	KWS Infra Amsterdam-Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	30-3-2018	10 jaar en 3 maanden
6. Noord-Holland Zuid	Mobilis TBI, Aannemingsmaatschappij Van Gelder en De Jong Zuurmond	18-6-2018	10 jaar en 3 maanden
7. Gooi en Vechtstreek	KWS Infra Amsterdam-Heerhugowaard en Van Hattum en Blankevoort	2-5-2017	10 jaar

De gebiedsaannemers rapporteren periodiek over de staat van het areaal dat zij in opdracht van de provincie onderhouden. Dit wordt onder andere gedaan door het meten van het beeldkwaliteitsniveau zoals aangegeven in Tabel 2. De provincie heeft deze eisen contractueel vastgelegd en de gebiedsaannemer dient het vast en variabel onderhoud zodanig uit te voeren dat hieraan wordt voldaan. In het jaarverslag wordt over de beeldkwaliteit aan PS gerapporteerd. Deze rapportage geeft inzicht in de globale toestand van ons areaal op bestuursniveau.

3.2. Programmering en projecten

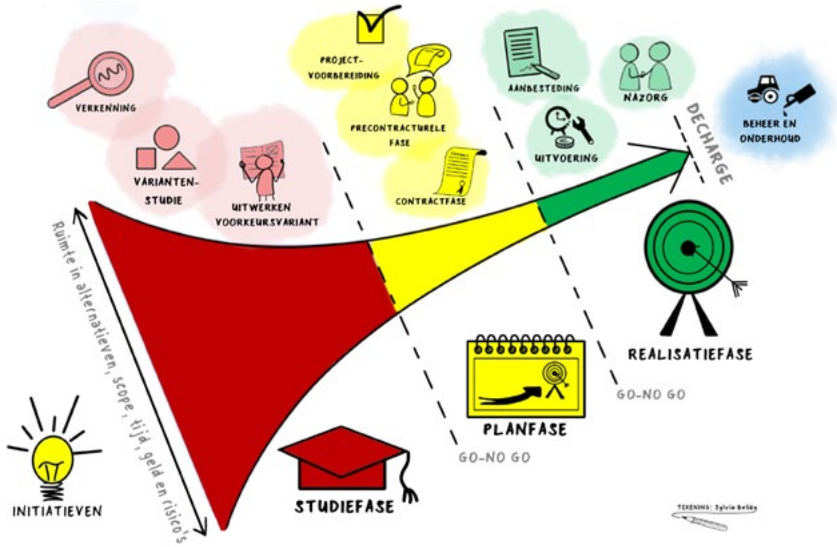
Programmering

Projecten beginnen met een initiatief. Dit is geen projectfase, maar een proces waarbij initiatieven, beleidskaders en analyses kunnen leiden tot een studieproject dat in het iMPI wordt opgenomen.
Het komt regelmatig voor dat een verbeter- en uitbreidingsinitiatief de studiefase niet bereikt. In de initiatieffase is het immers nog niet zeker of de oplossing wordt gevonden in het verbeteren of uitbreiden van de provinciale infrastructuur. De verbeter- en uitbreidingsinitiatieven zijn dan ook niet opgenomen in het iMPI.

Vervangingen worden wel als initiatief in het iMPI opgenomen op het moment dat het verwachte jaar van vervanging binnen de meerjarenprogrammering van het iMPI valt. Deze initiatieven komen in principe altijd tot uitvoering. Het exacte vervangingsmoment kan 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, worden eventuele risico's beperkt. Bijvoorbeeld door het tijdelijk verlagen van de maximumsnelheid, het instellen van een tijdelijke aslastbeperking of het uitvoeren van een levensduurverlengende maatregel.

Projecten

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



FIGUUR 5 - PROJECT HOOFDFASEN, SUBFASEN EN BEÏNVLOEDINGSRUIMTE AFHANKELIJK VAN PROJECTFASE

Opname in de studiefase

Gedeputeerde Staten (gemandateerd aan de portefeuillehouder) besluiten over de opname van een project in de studiefase. 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, onderzoeken uitgevoerd naar het knelpunt en mogelijke varianten verkend. Zodra een integrale afweging heeft geleid tot een voorkeursvariant, wordt deze verder uitgewerkt.

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 toch acceptabel wordt geacht gezien de omstandigheden of er onvoldoende draagvlak is voor mogelijke oplossingen. In zo'n geval wordt het project geschrapt.
In de voordracht van (de actualisering van) het iMPI worden de te schrappen en te promoveren studieprojecten ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.

Planfase

In de planfase wordt de gekozen oplossing verder uitgewerkt. Het (integraal projectmanagement) IPM-team gaat aan de slag met onder andere de technische uitwerking, inspraaktrajecten en participatie, vergunningen en contractdocumenten. Dit levert een uitvoeringsspecificatie op die nauwkeurig kan worden geraamd, op basis waarvan het uitvoeringskrediet wordt aangevraagd. De realisatiekosten 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.

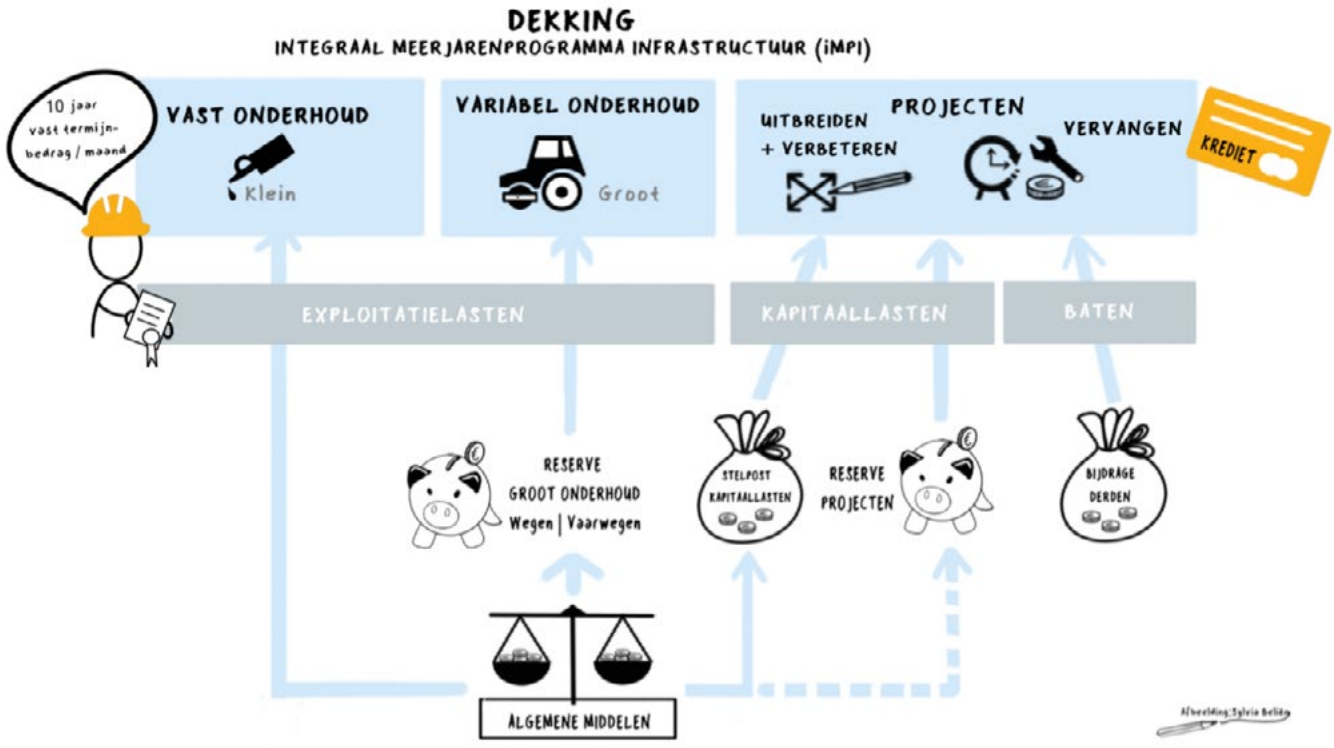
Schatting, prognose en raming uitvoeringskosten

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 met onzekerheden omgeven. Daarom zijn deze bedragen 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 bij de Jaarrekening.

3.3. Dekking infrastructuurprojecten

De dekking van de werkzaamheden aan infrastructuur vallen onder programma 4 - Bereikbaarheid van de Begroting.
De begrotingsprogramma's zijn opgedeeld in beleidsdoelen en daaronder in operationele doelen. De geprogrammeerde werkzaamheden in het iMPI zijn terug te vinden onder beleidsdoel 4.4. 'Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden'.

De verschillende activiteiten hebben hun eigen dekkingsbronnen, zoals in Figuur 6 is toegelicht.



FIGUUR 6 - DEKKING VAN HET IMPI

Vast onderhoud

Vast onderhoud wordt aan de hand van de gebiedscontracten door de gebiedsaannemers uitgevoerd, waarvoor zij gedurende de looptijd van het contract een vast bedrag per maand krijgen. Deze kosten zijn zeer constant en voorspelbaar en worden 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 vast onderhoud opgenomen.

Variabel onderhoud

Variabel onderhoud wordt ook voor een belangrijk deel door de gebiedsaannemers uitgevoerd, waarvoor hetzelfde geldt zoals is toegelicht bij het vast onderhoud.
De jaarlijkse budgetbehoefte voor het variabel onderhoud dat niet in gebiedscontracten is ondergebracht, fluctueert. Om grote schommelingen in de exploitatie tegen te gaan, zijn hiervoor twee bestemmingsreserves ingesteld: Groot onderhoud wegen en Groot onderhoud vaarwegen. Deze worden jaarlijks met een storting gevoed. Onttrekking uit de bestemmingsreserve vindt plaats op basis van werkelijke kosten.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten zijn investeringen waarvoor Provinciale Staten kredieten beschikbaar stellen. De kredieten leiden tot kapitaallasten, nadat de bijdragen van derden zijn afgetrokken van het bruto krediet, dit is het netto krediet. Na ingebruikname van het project wordt het netto krediet gekapitaliseerd. De afschrijvingskosten en de rentekosten van externe financiering vormen samen de kapitaallasten en worden over de toekomstige gebruiksduur als last genomen op de balans. Gaandeweg stijgt de leningenportefeuille van de provincie en als gevolg daarvan worden ook rentelasten toegerekend. De afschrijvingstermijnen zijn als volgt:

TABEL 4 - AFSCHRIJVINGSTERMIJNEN INVESTERINGEN[1]

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 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.

1) Bron: Financiële verordening Provincie Noord-Holland 2023. De inhoud van de Financiële verordening gaat vóór hetgeen in dit IMPI is opgenomen.

4 PROJECTEN EN PROGRAMMERING



In dit hoofdstuk wordt per onderhoudsgebied een toelichting gegeven over 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 7 - GEBIEDSINDELING

In de volgende paragrafen staat per gebied een tabel met alle vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten en de daarbij behorende brutobedragen (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. De kostenschattingen in de studiefase zijn voor de vervangingsprojecten wel opgenomen; voor de verbeter- en uitbreidingsprojecten niet gezien de grote onzekerheden in de schattingen.

Per project is aangegeven waarom het wordt gerealiseerd: bij vervangingsprojecten 'einde levensduur' en bij verbeter- en uitbreidingsprojecten conform de prioritering van de iNHi (verkeersveiligheid fiets- en wegverkeer, doorstroming OV en wegverkeer, gezonde leefomgeving, ontsnippering natuur en verstedelijking).
De projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid/bereikbaarheid van de fiets zijn rood geaccentueerd, zodat deze eenvoudiger te vinden zijn.

Verder is vermeld wanneer de uitvoering is gepland. Wanneer een project in meerdere gebieden plaatsvindt, wordt het benoemd in de tabel van het gebied waar het zwaartepunt van het werk ligt. Het variabel onderhoud is bij de gebiedsaannemers ondergebracht en niet in het iMPI opgenomen. De in 2026 gerealiseerde projecten worden aan het einde van het hoofdstuk genoemd. Deze projecten bevinden zich in de nazorgfase of zijn al geheel afgerond. Hierover wordt in het iMPI niet meer gerapporteerd.

Viewer

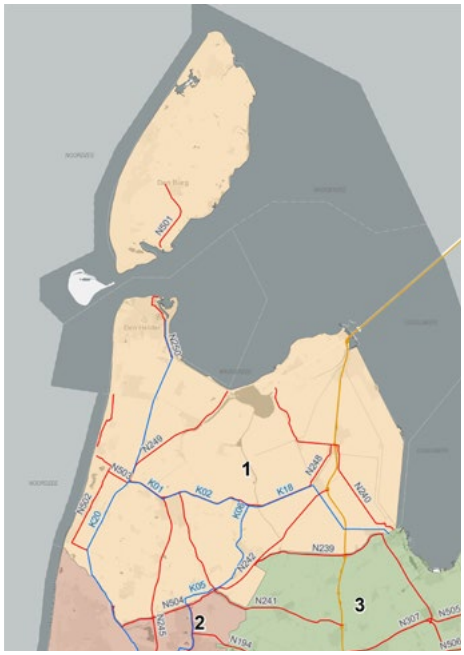
De maatregelen uit het iMPI staan ook op een viewer, die de volgende onderdelen bevat:

- vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten (Tabel 5 t/m Tabel 11 in hoofdstuk 4);
- gebiedsoverstijgende programma's (Tabel 12 in hoofdstuk 4);
- variabel onderhoud (het gedeelte dat buiten de gebiedscontracten valt).

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 landelijk wonen, recreëren en landbouw, met enkele stedelijke (woon-werk)gebieden zoals Schagen en Den Helder. In de landelijke gebieden is vervoer per auto belangrijk voor de langere afstanden. De regio bezit met Agriport (Greenport Noord-Holland Noord) en de Koninklijke Marine een sterke werkgelegenheidsmotor met een eigen patroon aan verkeersbewegingen. Openbaar vervoer heeft een functie van en naar de knooppunten en op enkele sterke verbindingen.

In de mobiliteitsaanpak Texel en Den Helder worden drie ruimtelijke, economische proposities ontwikkeld om de regio aantrekkelijk te maken om te investeren, werken, wonen en bezoeken:

- Economisch sterk maritiem cluster
- Ultiem vakantie-eiland Texel
- Aantrekkelijke, complete stad Den Helder

In het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster Den Helder, een samenwerkingsverband met Defensie en de gemeente, worden de randvoorwaarden gecreëerd voor de groei van de Koninklijke Marine en de versterking van offshore activiteiten voor de energiecentrale van de toekomst op de Noordzee.
De kritieke schakel is de weginfrastructuur om Texel bereikbaar en Den Helder leefbaar te houden.

Vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 5 – GEBIED 1: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
09D01-02 - Vervanging - Burgemeester Visserbrug (N250a) - val en onderdelen. De brug is aangevaren. Om de schade te herstellen, worden de volgende werkzaamheden uitgevoerd: vervanging of renovatie val, conserveren staal bovenbouw en remmingwerk, vervangen onderdelen bewegingswerk en eventueel versterken onderbouw.	Einde levensduur	Studie	2029	€5.000.000
09D06-01 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - noordelijke fuikwanden en deurwissel. Vervanging van de noordelijke fuikwanden van de Koopvaardersschutsluis. Tevens worden de sluisdeuren gewisseld.	Einde levensduur	Studie	2028-2030	€5.000.000
14B12-01 - Vervanging - Vlotbrug 't Zand & Sint Maartensvlotbrug (14C02) – onderdelen. De Sint Maartensvlotbrug en Vlotbrug 't Zand zijn belangrijke oeververbindingen en zijn grotendeels einde levensduur. Van zowel de beweegbare kunstwerken als op de oevers worden onderdelen vervangen, onderhouden of gerenoveerd, waarbij voorop staat dat het monumentale karakter van de brug behouden blijft.	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€12.300.000
14D35-90 - Vervanging - Stolperbasculebrug (N248a). Zie N248-15.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2028	€31.200.000
14G07-01 - Vervanging - Alkmaarsche brug - remmingwerken A (N242b).	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€600.000
14G31-02 - Vervanging - Westfriesesluis – onderdelen. Scope omvat de aanpak betonrot in sluiswanden, vervanging van wachtplaatsen oost, wachtplaats west, meerstoelen, steigers en deel oeverconstructie voor de sluis (oeverconstructie was eerst separaat geprogrammeerd project K03-01).	Einde levensduur	Initiatief	2034	€13.000.000
K01-01 - Vervanging - 0 km - 4 km - Vaarwegvak 14 - Schagerkanaal - Noordhollandsch Kanaal – Schagerkoggekanaal (Schagen) en vaarwegvak 15 (kade Jan van Ketel). Vervanging circa 750 m stalen oever (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€4.100.000
K01-02 - Vervanging - Zijperbrug - brug en remmingwerk.	Einde levensduur	Initiatief	2031-2032	€7.800.000
K18-05 - Vervanging - Remmingwerken Westfriesesluis. De remmingwerken bij de Westfriesesluis worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2028	€2.100.000
K18a-02 - Vervanging - 0 km - 7,8 km - Vaarwegvak 16 - Westfriesche Vaart: splitsing Waardkanaal - zijsloot bij km 7,8 & K18b-02 Vaarwegvak 17 - Westfriesche Vaart: zijsloot bij km 7,8 - Medemblik Vervangen van circa 4 km houten oeverconstructie voor 2 km hout en 2 km staal; beide met natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€23.200.000
K20n-06 - Vervanging - Kooysluis – onderdelen. De aanschaf en plaatsing van 4 nieuwe deuren, waarna de uitkomende operationele deuren opgeknapt zullen worden om als 'nieuwe' reservedeuren te kunnen dienen. De nieuwe deuren worden (net als de huidige deuren) voorzien van spuivoorzieningen, waardoor ze volledig voldoen aan de vereisten voor een goed functionerende sluis. Tevens worden de remmingwerken aan de zijde van het Noordhollandsch Kanaal vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€3.300.000

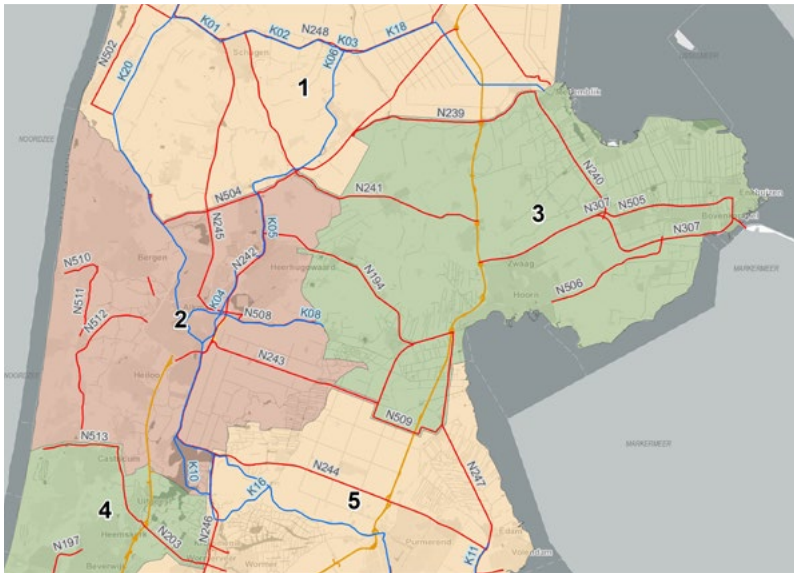
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
K20n-b-01 - Vervanging - 62,9 km - 71,3 km - Vaarwegvak 3 - Noordhollandsch Kanaal: Sint Maartensvlotbrug - Splitsing Schagerkanaal. Vervanging 1000 m houten oevers (verankerd) door staal (verankerd) met basalton oeververdediging (geen natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€9.200.000
K20n-c-02 - Vervanging - 55,5 km - 62,9 km - Vaarwegvak 2 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Schagerkanaal - Pontveer Westeinde. Vervanging circa 600 meter houten oeverconstructie door staal. Vanuit het project 'Stolperbasculebrug' wordt de vervanging van 200 meter damwand, een nieuwe wachtplaats en baggerwerkzaamheden aan deze maatregel toegevoegd.	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€8.800.000
K20n-d-02 - Vervanging - 71,3 km - 78,6 km - Vaarwegvak 1 - Noordhollandsch Kanaal: Pontveer Westeinde - Koopvaardersschutsluis. Vervanging 680 meter houten oeverconstructie voor hout.	Einde levensduur	Studie	2027-2028	€8.100.000
N241-14 - Verbetering - Maatregelen parallelwegen N241, gedeelte N242-N248. De parallelwegen langs de N241 worden oneigenlijk gebruikt en er wordt te hard gereden. Om de snelheid op de parallelwegen te verlagen worden chicanes aangelegd en wordt (extra) markering op de fietsstraat aangebracht.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2026	€1.600.000
N242-24 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Agriport A7 op de N242 (werken derden). 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.	Verstedelijking	Realisatie	2026-2027	
N245-14 - Uitbreiding - Aanleg ontbrekend **fietspad N245**, gedeelte Ambachtsdijk (Dirkshorn)-Zuiderweg (Schagen). Langs de N245 tussen de Ambachtsdijk in Dirkshorn en de Zuiderweg in Schagen ligt geen fietspad. Dit traject is onderdeel van de doorfietsroute Schagen-Warmenhuizen. Door de aanleg van het fietspad ontstaat een kortere en veiligere route en hoeven fietsers niet om te fietsen over veelal onverlichte erftoegangswegen.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2029-2030	
N248-15 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug. De Stolperbasculebrug wordt vervangen. Er wordt een nieuwe, bredere brug ten noorden van de huidige brug gerealiseerd met een gescheiden, **fietspad** op de brug. De nieuwe Stolperbrug wordt circulair, energieverbruik beperkend en zo onderhoudsarm mogelijk gebouwd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2028	€6.800.000
N248b-03 - Vervanging - Schagerbrug A - 14G14. Schagerbrug A is einde levensduur en wordt vervangen.	Einde levensduur	Plan	2030-2032	€18.500.000
N248b-05 - Vervanging - Waardbrug -14G11. De Waardbrug is einde levensduur en wordt vervangen, inclusief aansluitende infrastructuur, remmingwerken en wachtplaatsen waarbij alle huidige functionaliteiten in stand worden gehouden. De nieuwe Waardbrug voldoet aan CEMT III klasse voor de beroepsvaart en aan klasse AM voor de recreatievaart.	Einde levensduur	Plan	2029-2031	€28.800.000
N248b-08 - Vervanging - 20,3 km - 22,4 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Initiatief	2028	€1.600.000
N250-06 - Uitbreiding - Realisatie Ravelijnbrug Den Helder Dit project is onderdeel van het programma Ontwikkeling Maritiem Cluster (OMC). Op de N250 in Den Helder rijdt niet alleen verkeer naar het centrum, maar ook verkeer naar de marinehaven, de civiele haven en de veerboot naar Texel. Dit levert steeds meer problemen op. Een brug over de Koopvaardersbinnenhaven (Ravelijnbrug) kan een doorgaande route vormen over het Nieuwe Diep/Nieuwe Werk, ongeveer ter hoogte van de Koopvaardersschutsluis. Met de Ravelijnbrug zal een deel van het verkeer eerder afslaan richting de haven, waardoor minder verkeer door het stadscentrum rijdt en minder opstoppingen ontstaan. Texel, de marine- en civiele haven worden beter bereikbaar. Door het terugbrengen van het aantal files verbetert de leefbaarheid voor de stad.	Gezonde leefomgeving	Studie	2029-2033	
N501-03 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N501-Keesomlaan/Westerweg. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op de N501 een gesloten middengeleider gerealiseerd, zodat er geen kruisend verkeer van en naar de Keesomlaan/Westerweg mogelijk is. Het fietsverkeer kan in twee fasen oversteken.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027	€130.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N502-05 - Verbetering – Herinrichting N502, gedeelte Burgervlotbrug-Groote Keeten en N503. Om de verkeersveiligheid te verbeteren worden de N502, gedeelte Burgervlotbrug en Groote Keeten, en de N503 buiten de bebouwde kom ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur en binnen de bebouwde kom als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Ook worden de komgrenzen aangepast en worden verkeersplateaus gerealiseerd om de snelheid te remmen. Door deze snelheidsverlaging neemt ook de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden licht af.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2028-2029	€8.700.000

4.2. Gebied 2 - Alkmaar e.o.

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

Het gebied Alkmaar e.o. heeft een relatief hoge dichtheid van wonen en werken. Het ligt aan de rand van de Metropoolregio Amsterdam, waarmee het belangrijke relaties heeft. De kuststrook is een recreatieve trekpleister, net als de binnenstad van Alkmaar. De regio heeft een grote woningbouwopgave, waardoor naar verwachting de druk op de regionale infrastructuur van de auto, fiets en het spoor toeneemt. Het is 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.

In een verkenning is gekeken welke knelpunten op de N242, gedeelte A9-N241, zijn en welke daar in de toekomst bij komen door de realisatie van de geplande woningbouw in de regio. Samen met het Rijk en de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard wordt nu onderzocht welke maatregelen op en rond de N242 moeten worden getroffen ten behoeve van de bereikbaarheid van alle modaliteiten, verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 6 | GEBIED 2: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

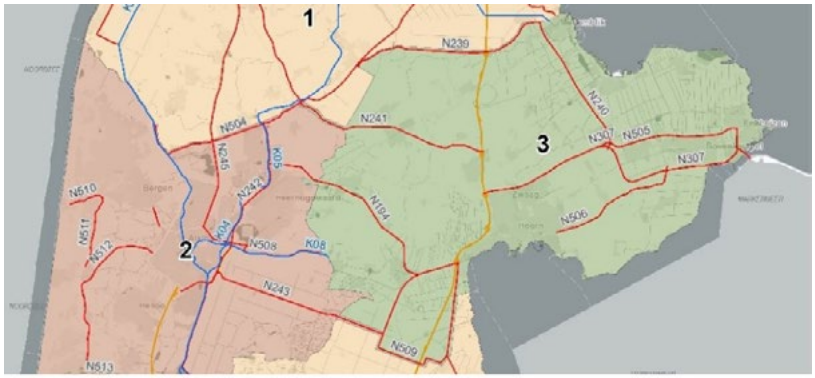
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
19B08-01 - Vervanging - Huygenbrug A - remming- en geleidewerken. De remming- en geleidewerken van de Huygenbruggen zijn einde levensduur en dienen te worden vervangen. De huidige remmingwerken ten westen van de brug N242 worden verwijderd en ten westen van de nieuwe **fietsbrug** worden nieuwe remmingwerken gerealiseerd. Op deze manier blijft er ruimte beschikbaar om in de toekomst een extra rechtsaf verbinding (N508/N242) te realiseren. Daarnaast is circa 75 meter koudgevormde stalen damwand aan de noord- en zuidzijde einde levensduur en dient te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	Zie N242Ld-02
19B09-01 - Vervanging - Huygenbrug B - remming- en geleidewerken en damwanden. Zie 19B08-01.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	Zie N242Ld-02
alg-13 - Uitbreiding - Nieuwe aansluiting A9 Heiloo (werken derden). Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren, en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een **fietsverbinding** over de A9 meegenomen in dit project.	Verstedelijking	Realisatie	2030-2032	€45.899.331
BCHH-01 - Vervanging - SCADA-installaties Bediencentrale Heerhugowaard.	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€4.500.000
K07/K08-02 - Vervanging - 0,00/0,00 km - 2,20/7,00 km - Vaarwegvak 21 - Hoornsevaart (K07) en Huigenvaart (K08). Vervanging 400 m oeverconstructie hout voor hout, met natuurvriendelijke oevers op verschillende locaties.	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€4.600.000
K20a-01 - Vervanging - 38,4 km - 44,9 km - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar Noord.	Einde levensduur	Realisatie	2021-2028	€6.800.000
K20a-03 - Vervanging - Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal: Splitsing Omval – Alkmaar-Noord. Het oevertraject K20A-L-091-094 is in zeer slechte staat en dient met spoed te worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027	€2.600.000
N242-26 - Verbetering - Poortconstructie overgang A9-N242. De overgang van de A9 (maximumsnelheid 100 km/uur) naar de N242 (maximumsnelheid 80 km/uur) is voor weggebruikers niet duidelijk merkbaar. Door het realiseren van een poortconstructie wordt de overgang van de A9 naar de N242 beter zichtbaar en zal de weggebruiker zijn snelheid sneller aanpassen.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Realisatie	2026-2027	€185.000
N242-27 - Verbetering - Ontbrekende schakel **fietsroute** Heerhugowaard-Noord/Noord-Scharwoude. Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. Door de aanleg van een hellingbaan tussen het fietspad langs de N242 en de Langebalkbrug ontstaat een rechtstreekse fietsverbinding tussen Heerhugowaard-Noord en Broek op Langedijk/Noord-Scharwoude.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N242-28 - Verbetering - **Fietsknelpunt** kruispunt N242-Smuigelweg inclusief vervangen VRI . Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. Op het kruispunt N242-Smuigelweg steken fietsers gelijkvloers over. Daarnaast moeten fietsers vanuit het zuiden eerst de Smuigelweg oversteken om de opstelplaats van het kruispunt te bereiken. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke oplossingen ter verbetering van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028	
N242-29 - Verbetering - Maatregelen N242, gedeelte A9-N241 (Kooimeerplein-Verlaat). In 2023 is een verkenning uitgevoerd om de knelpunten in beeld te brengen, die zich nu en in de toekomst op de N242 voordoen bij de realisatie van de geplande woningbouw in de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard. Nu wordt onderzocht welke maatregelen het meest effectief zijn en wat de risico's zijn.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2030	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N242-31 - Verbetering - Verplaatsen bushaltepaar naar fiets-/voetbrug De Krul (t.h.v. station Heerhugowaard). De huidige bushaltes voor de Qbuzz vanuit Alkmaar naar Friesland (Leeuwarden) liggen ter hoogte van het kruispunt N242-Zuidtangent. In het kader van de ketenreis, de ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard en de toename van het aantal bewoners in dit gebied, worden de bushaltes verplaatst naar de fiets-/voetbrug De Krul ter hoogte van het station Heerhugowaard.	Openbaar vervoer	Studie	2027	
N242-32 - Verbetering - Verleggen aansluiting Schoutenbosweg op de N242. Door de aansluiting van de Schoutenbosweg naar het zuiden te verplaatsen, waardoor de afstand met het kruispunt N242-N504 groter wordt, verbetert de verkeersveiligheid en doorstroming op de N242. Hiervoor dienen de bushaltes te worden verplaatst. Tegelijkertijd wordt voorgesorteerd op de woningbouwlocatie Oostrand (project gemeente Dijk en Waard) en te zijner tijd wordt een fiets-/voetgangersbrug richting dit gebied gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2030	
N242-33 - Verbetering - Vervangen spoorviaduct N242 en BOL-brug kanaal Alkmaar-Kolhorn. In 2025 is in opdracht van de gemeente Dijk en Waard een verkenning gedaan naar de vervanging van het spoorviaduct over de N242 en de BOL-brug en de verbetering van de doorstroming op de N242 op dit knooppunt. Naast 1-op-1 vervanging worden twee varianten verder uitgewerkt.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2032-2034	
N242b-06 - Vervanging - 58,26 km - 58,36 km - Rehabilitatie t.h.v. spoorviaduct nabij Smuigelweg. Herstel gaten in wegdek ter hoogte van het spoorviaduct bij de Smuigelweg.	Einde levensduur	Studie	2028-2029	€300.000
N242Ld-02 - Vervanging - en verbreding Huygen**fietsbrug**. De Huygenfietsbrug wordt vervangen. Hierdoor ontstaat opnieuw een fietsverbinding tussen de Huygendijk en de Schermerdijk en een veilige doorvaart onder de N242 over de Ringvaart van de Heerhugowaard. Gelijktijdig met de vervanging wordt de fietsbrug verbreed naar 4 meter (zie N242-30).	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€5.000.000
N510-09 - Verbetering - Wateroverlast op de N510, hmp 10,2-10,4. Op de N510, hmp. 10,0-10,4, is op sommige momenten sprake van wateroverlast door stijgende grondwaterstand. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt dan een rijstrook afgesloten op de enige toegangsweg naar Bergen aan Zee. Er wordt een permanente maatregel tegen wateroverlast onderzocht.	Klimaatadaptatie	Studie	2028	
N510b-01 - Vervanging - 10 km - 10,2 km - Rehabilitatie. Een deel van het traject N510b heeft een (theoretische) End of Life in 2028.	Einde levensduur	Studie	2028	€200.000
N511a-05 - Vervanging - 2,6 km - 3,35 km - Paddentunnels 6 stuks. Het vervangen van 6 paddentunnels onder de N511 inclusief paddenschermen en actieve markeringsinstallatie. De paddentunnels zijn verzakt en zorgen voor schade aan het asfalt. De paddenschermen vertonen gebreken en zijn niet meer functioneel. De actieve markeringinstallatie is op een aantal locaties defect. De werkzaamheden worden gecombineerd met groot onderhoud aan de N511.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2028	€1.400.000

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 is 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.
Voor toeristen is het een aantrekkelijke regio door de natuur, het water en de historische steden.

De komende jaren worden in West-Friesland veel woningen gebouwd. In de regio wordt ook gestuurd op het goed faciliteren van de fiets, naast de bereikbaarheid voor de auto. In Hoorn en Hoogkarspel (Drechterland) zijn zeer grote woningbouwontwikkelingen voorzien. Bij de reconstructie van de N307 in Hoogkarspel is hier rekening mee gehouden. Hoorn zet in op een meer hoogstedelijk karakter rond het OV-knooppunt De Poort van Hoorn.

Er wordt een verkenning uitgevoerd naar mogelijke oplossingen (veranderen, verminderen, verbeteren) voor de doorstromingsproblematiek op de N240, de rotonde en het WFO-terrein.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 7 | GEBIED 3: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

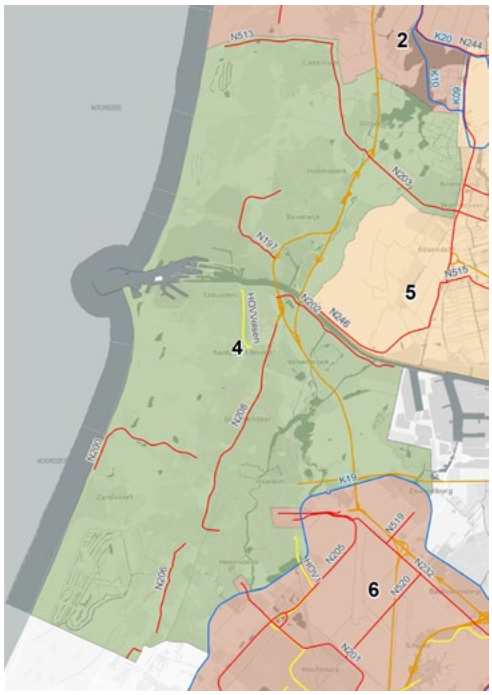
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/ krediet
19G34-01 - Vervanging - Kunstwerk 19G34-01 (parallelbrug Beets).	Einde levensduur	Studie	2028-2030	€5.300.000
N023-05 - Verbetering - Restpunten Westfrisiaweg. De restwerkzaamheden waren niet gereed ten tijde van het afronden van het project Westfrisiaweg. De werkzaamheden zijn zeer divers van aard qua financiële omvang en uitvoeringswijze en de locaties van de werkzaamheden zijn verspreid over het gehele traject van het project Westfrisiaweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2022-2026	€7.700.000
N194-01 - Uitbreiding - Aanleg turborotonde ontsluiting nieuwe woonwijk Tuindersweijde (werken derden). In verband met woningbouw Tuindersweijde in Obdam wordt er een turborotonde op de N194 gerealiseerd. Dit project wordt door de gemeente Koggenland gerealiseerd en betaald.	Verstedelijking	Plan	2028-2029	
N239-03 - Verbetering - Ontsluiting Agriport A7 en reconstructie kruispunten N239/op- en afritten A7. De hoofdontsluiting van het Agriport A7-gebied is voorzien bij het kruispunt N239-Coppershorn. De op- en afritten van de A7 naar de N239 liggen op korte afstand van dit kruispunt. Om een goede doorstroming te verkrijgen en de verkeersveiligheid te waarborgen worden deze kruispunten met drie gekoppelde VRI's op elkaar aangesloten.	Doorstroming wegverkeer	Plan	2027-2029	€18.000.000
N240-05 - Verbetering –Herinrichting N240, gedeelte Almereweg-N239 en N239, gedeelte N240-Almersdorperweg. De N240, gedeelte Almereweg-N239, wordt heringericht, zodat agrarisch verkeer op dit deel van de N240 kan worden toegestaan en niet meer door de kernen van Opperdoes en Medemblik hoeft te rijden. Tegelijkertijd wordt de N239, gedeelte N240-Almersdorperweg aangepast, zodat agrarisch verkeer via deze route naar de Koggenrandweg richting Agriport kan rijden. Het kruispunt N239-N240 wordt gereconstrueerd. Tevens wordt de verkeersveiligheid bij de fietsoversteek N240-Opperdoezerpad (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) verbeterd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027-2029	€15.200.000
N240-17 - Verbetering - Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein. De capaciteit op de rotonde N240-Marktweg/Zaadmarkt is tijdens de spits onvoldoende. Er worden maatregelen op de rotonde genomen, zodat deze het verkeer beter kan verwerken. Daarnaast verbetert de gemeente de verkeersveiligheid voor de fietsers op de gemeentelijke wegen en gaan de bedrijven op het WFO-terrein aan de slag met een werkgeversaanpak. Deze maatregelen helpen naar verwachting alleen voor de korte termijn en zijn grootschaligere maatregelen voor de toekomst nodig. Hiervoor wordt een verkenning uitgevoerd.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2027	€1.100.000
N241-15 - Verbetering - Aanpassen rotonde N241-aansluiting A7 bij Wognum. De capaciteit op de rotonde N241-aansluiting A7 bij Wognum wordt uitgebreid. Door groei van het verkeer en nieuwe woningbouwprojecten neemt de drukte op de rotonde toe, met risico op meer filevorming op de A7.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-Periode	Totaal budget/ krediet
N247-17 - Verbetering - Verbeteren verkeersveiligheid kruispunten N247 bij Beets en Oudendijk. Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden de vaste kunstwerken op de kruispunten bij Beets en Oudendijk (zie N247b-02) niet alleen vervangen, maar worden op beide kruispunten ovondes gerealiseerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2028-2030	€8.700.000
N247-23 - Verbetering - Aanpassingen parallelweg/**fietspad** N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuizen. Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend tot een regionale fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen/fietspaden. De maatregelen aan de provinciale infrastructuur bestaan uit het verbreden van de fietsstroken op de parallelweg langs de N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het aanpassen van de fietsoversteek bij de rotonde in Oosthuizen en het installeren van extra verlichting in de fietstunnel bij Scharwoude.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N247b-02 - Vervanging - Kunstwerken 19G33 (Beets) en 19E20 (Oudendijk).	Einde levensduur	Realisatie	2027-2029	€10.400.000
N307-01 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten: bermverharding. Door beperkt zicht op het verloop van de weg, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid, kunnen weginspecteurs op enkele locaties in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Met de aanleg van bermverharding op strategische/risicovolle locaties wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Plan	2027	€1.350.000
N307-02 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten: vluchthavens. Door beperkt zicht op het verloop van de weg, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid, kunnen weginspecteurs op enkele locaties in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Met de aanleg van extra vluchthavens, vooraankondiging volgende vluchthavens en bebording vluchthavens wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	2028	
N307-03 - Verbetering - Veiligheid bij incidenten: DRIP's. Door beperkt zicht op het verloop van de weg, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid, kunnen weginspecteurs op enkele locaties in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Met de plaatsing van dynamische waarschuwingsborden en/of dynamisch Route-informatiepanelen (DRIP's) wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	2029	
N505-02 - Uitbreiding - Ontsluiting nieuwe woonwijk Nijevoert (werken derden). De gemeenten Enkhuizen en Stede Broec ontwikkelen woningbouwlocatie Nijevoert van circa 950 woningen in de nabijheid van het OV-knooppunt Bovenkarspel Flora. Voor de ontsluiting wordt het huidige kruispunt N505-Westeinde aangepast en wordt een nieuw kruispunt ten zuiden hiervan gerealiseerd.	Verstedelijking	Plan	2028	
N509a-05 - Vervanging - 2,2 km - 7,7 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Studie	2028	€3.700.000

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.

Er wordt een verkenning gedaan naar de bereikbaarheid van de kust Bloemendaal/Zandvoort. Onderzocht wordt welke maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersoverlast op piekdagen tegen te gaan. Het gebied en de netwerken worden vanuit een multimodaal perspectief beschouwd, zodat bezoekers en bewoners hun bestemming kunnen bereiken, bedrijven kunnen functioneren en de impact op de omgeving en leefbaarheid voor de inwoners van de regio acceptabel blijft.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 8 – GEBIED 4: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

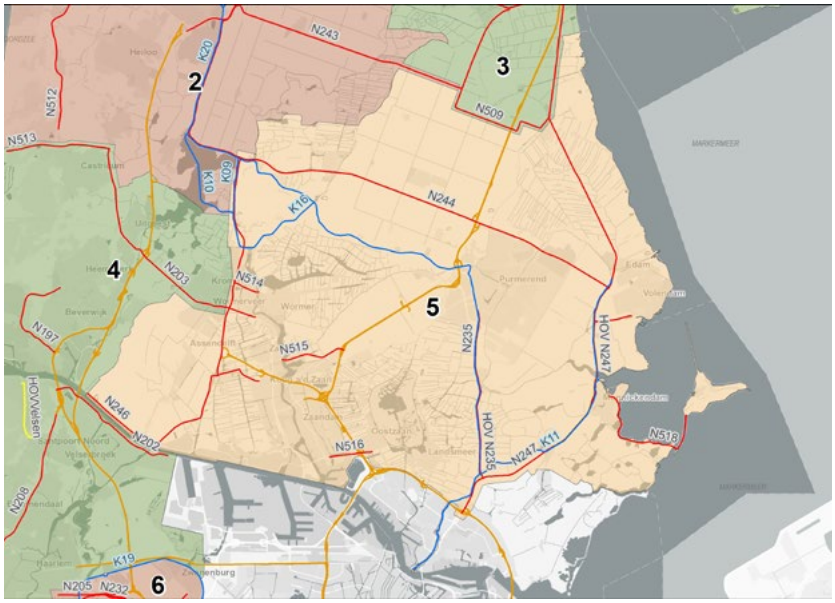
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N197-05 - Verbetering - Ontbrekende schakel **fietspad** N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg. Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. Er wordt een eenzijdig, tweerichtingenfietspad aan de oostzijde van de N197, gedeelte Zeestraat-Waterweg, gerealiseerd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2028-2029	€2.500.000
N200-05 - Verbetering - Trajectstudie N200 Zeeweg Bloemendaal. Op de Zeeweg vinden relatief veel ongevallen plaats. Er wordt een trajectstudie uitgevoerd naar maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Ook wordt onderzocht hoe maatregelen kunnen bijdragen aan doelen op het gebied van stikstof, duurzaamheid en natuur. De impact op de doorstroming wordt meegenomen in de afweging van de oplossingen. De realisatie van de maatregelen is gekoppeld aan het groot onderhoud (na 2028). Ook wordt onderzocht of er (variant onafhankelijke) maatregelen zijn, die eerder kunnen worden uitgevoerd.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2031	

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N203-16 - Verbetering - Leefbaarheidsmaatregelen Krommenie. In de variantenstudie van project N203-19 Herinrichting N203 Krommenie is het merendeel van de leefbaarheidsmaatregelen uit dit project (N203-16) meegenomen. Het optimaliseren van de VRI's is meegenomen in het VRI-programma. De leefbaarheidsmaatregelen die al in een vergevorderd stadium zijn of buiten de scope van de variantenstudie vallen, worden wel binnen dit project afgerond. Het gaat om de luchtkwaliteitsmetingen, het plaatsen van een geluidscherm/ geluidwerende vangrails, het aanpassen van de bewegwijzering, het verbeteren van de doorfietsroute tussen Uitgeest en Krommenie en de maatregelen rondom stationsgebied Wormerveer (aanbrengen verlichting, verbeteren sociale veiligheid, mogelijk plaatsen kiosk).	Gezonde leefomgeving	Studie	2027-2028	
N203-17 - Verbetering - Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen. Om de verkeerveiligheid op de N203 tussen Uitgeest en Limmen te verbeteren wordt onderzocht of het profiel van de weg en het (brom-) **fietspad** kan worden verbreed.	Verkeersveiligheid	Studie	2032-2035	
N203-19 - Verbetering - Herinrichting N203 Krommenie (variantenstudie). In 2025 is het onderzoek naar een Verbinding A8-A9 afgerond. Uit het onderzoek blijkt dat nieuwe infrastructuur niet haalbaar is. Om de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te waarborgen wordt de N203 heringericht. Door de nieuwe inrichting moet de overlast van het verkeer worden beperkt.	Gezonde leefomgeving	Studie	2031-2035	
N203-20 - Verbetering - Aanpassingen **fietstunnel** station Uitgeest (Zientunnel) en fietstunnel N203 (werken derden). De fietstunnel onder station Uitgeest wordt door ProRail opgeknapt, omdat het station een flinke opknapbeurt krijgt in het kader van Programma Hoogfrequent Spoor. Er komt voor treinreizigers een nieuwe toegang naar de perrons in de vorm van een traverse over de sporen. De fietstunnel moet daarom worden aangepast. In de tunnel wordt het fietspad verbreed en de sociale veiligheid wordt verbeterd door het aanbrengen van een kunstwerk. Onze eigen tunnel onder de N203 ligt in het verlengde van deze tunnel onder de sporen en wordt in dezelfde stijl aangepast: het fietspad wordt verbreed en er wordt kunst aangebracht. De gemeente laat ook het opknappen van de hellingbanen meenemen in de werkzaamheden van ProRail.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2028-2033	€750.000
N206-07 - Verbetering - Verbeteren verkeersveiligheid N206b. Er wordt gekeken welke maatregelen kunnen worden genomen om de **fietsveiligheid** te optimaliseren. Deze maatregelen zullen dan gelijktijdig met het groot onderhoud (N206b-02) worden uitgevoerd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N206b-02 - Vervanging - 38,2 km - 42,7 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Studie	2028-2029	€2.600.000
N208-05 - Verbetering - Aanleg **fietsverbinding** N208, gedeelte Leidsevaartweg-Wagenweg. Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in 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.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Realisatie	2025-2027	€8.750.000
N**208-08** - Verbetering - Aanleg **fietsverbinding** langs de N208, gedeelte Jan Gijzenkade-Hoofdstraat. Dit project is onderdeel van het traject Haarlem-Velsen van de doorfietsroute F9, Den Helder-Muiden. Tussen de Jan Gijzenkade (Santpoort-Zuid/Haarlem Delftwijk) en de Hoofdstraat (Santpoort-Noord) ontbreekt aan de westzijde van de N208 een fietspad, waardoor fietsers moeten omfietsen of de N208 twee keer moeten kruisen en gebruikmaken van oncomfortabele routes door Haarlem-Noord. Als onderdeel van de doorfietsroute is de aanleg van een fietspad wenselijk.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2029-2030	
N208-09 - Verbetering - Aanleg **fietsverbinding** N208, ged. Munterslaan-Leidsevaartweg. Het oorspronkelijke project "N208-05 Aanleg fietsverbinding langs de N208, gemeenten Haarlem en Bloemendaal" is opgedeeld in twee aparte projecten: een oostelijk en een westelijk deel, die gefaseerd worden uitgevoerd. Het westelijke deel bestaat uit een fietsverbinding tussen de Munterslaan en de Leidsevaartweg.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2030-2031	
N208-10 - Verbetering - Trajectstudie N208a. In de trajectstudie wordt onderzoek gedaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de leefbaarheid (geluid en uitstoot) te verbeteren, de verkeersveiligheid van het overstekende langzaam verkeer (fietser en voetganger) op de kruispunten te vergroten en de **doorfietsroute** langs de N208 te optimaliseren.	Gezonde leefomgeving	Studie	2033-2034	
N513-06 - Verbetering - Verkeersveiligheidsmaatregelen N513. Gelijktijdig met het onderhoud aan de N513 worden maatregelen getroffen ter verbetering van de **(fiets-)verkeersveiligheid**.	Verkeersveiligheid	Studie	2027	

4.5. Gebied 5 – Zaanstreek-Waterland

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

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

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 9 – GEBIED 5: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
19D03A-90 - Vervanging - Bruggen Krommenie A (19D03) en B (19D04). De bruggen Krommenie zijn aan vervanging toe. De oudste brug (brug A) is niet meer beschikbaar voor de scheepvaart. Beide bruggen zouden worden vervangen door 1 brug. In 2022 is echter besloten 2 bruggen terug te plaatsen vanwege verkeersveiligheid, toename van verkeer door woningbouw en in geval van storingen en onderhoud (verkeer kan dan gebruikmaken van de andere brug). Tevens wordt de fundatie van beide bruggen vervangen, zodat de bruggen in lijn worden gebracht met de naastgelegen spoorbrug. De nieuwe bruggen worden aangesloten op de Bediencentrale Heerhugowaard.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2030	€96.025.000
1**9G46-01** - Vervanging - Betonnen duiker (rond) in de N244c.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€500.000
25E16-02 - Vervanging - Remmingwerken Willem I-sluizen en renovatie sluisdeuren. De sluisdeuren worden gerenoveerd en de remmingwerken vervangen. Metselwerk en voegwerk wordt op de waterlijn hersteld. De aandrijving van de deuren van de kleine kolk wordt geëlektrificeerd en de kleine kolk wordt beschikbaar gemaakt voor gebruik.	Einde levensduur	Realisatie	2027	€3.500.000
25E22-02 - Vervanging - Pontveer 't Schouw. De pont is einde levensduur en wordt vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€3.800.000

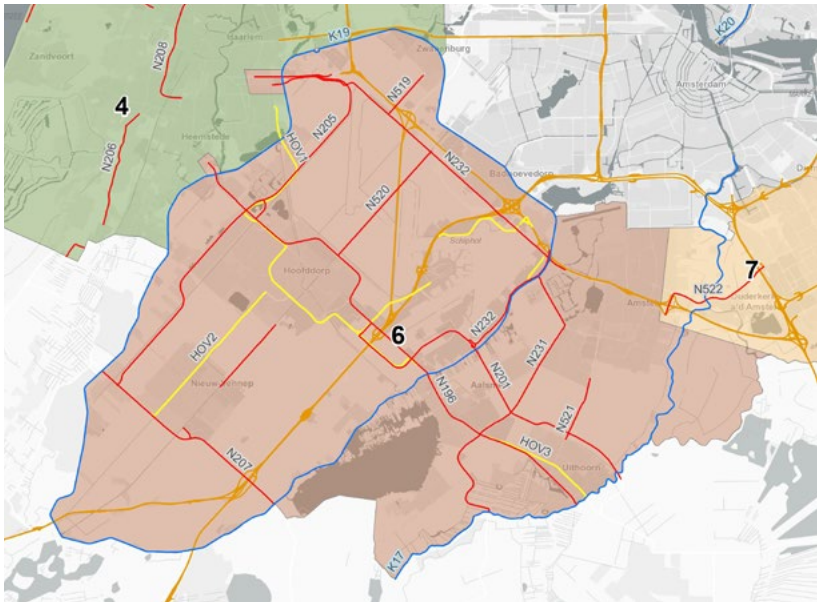
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
25F05-03 - Vervanging - Hefbrug Monnickendam (Bernhardbrug). De Bernhardbrug bij Monnickendam is einde levensduur en dient daarom vervangen te worden. Deze vervanging wordt gecombineerd met verbetering van het kunstwerk (reconstructie, aanleg hoogwaardige fietsverbinding).	Einde levensduur	Studie	2030-2031	€17.700.000
K20m-a-01 - Vervanging - 16 km - 24,8 km - Vaarwegvak 10 - Noordhollandsch Kanaal: Sluis Purmerend - Knollendammervaart. Vervangen houten oeverconstructie door staal (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€3.300.000
K20m-b-01 - Vervanging - 24,8 km - 32 km - Vaarwegvak 11 - Noordhollandsch kanaal: Knollendammervaart - Gat van de Meer (Akersloot). Vervangen houten oeverconstructie door staal (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers).	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€13.300.000
K20z-a-01 - Vervanging - 0 km - 8,15 km - Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal: Amsterdam tot duiker onder busbaan Vervangen 840 m stalen oeverconstructie door natuurvriendelijke oevers.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2028	€4.600.000
N235-04 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N235-Verzetslaan en realisatie HOV-halte (werken derden). Door de grote woningbouwopgave in Purmerend is een capaciteitsuitbreiding nodig van het kruispunt N235-Verzetslaan. Vanuit Bereikbaarheid Waterland ligt een verzoek hier ook een HOV-halte te realiseren.	Verstedelijking	Studie	2028	
N235a-04 - Vervanging - 0,03 km - 4,7 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€10.500.000
N244a-08 - Vervanging - 31 km - 33,7 km - Rehabilitatie (deel van N246 tussen A8 en Kerkstraat).	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€11.500.000
N246a-03 - Vervanging - Kunstwerk 25B05.	Einde levensduur	Studie	2029-2030	€1.600.000
N247-18 - Verbetering - Reconstructie hefbrug Monnickendam. 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.	Verkeersveiligheid	Studie	2030-2031	
N247-22 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: onderzoek N247, gedeelte Het Schouw-Broek in Waterland-Dijksbrug. De N247 is een drukke, provinciale weg en doorkruist het dorp Broek in Waterland. Om de leefbaarheid en doorstroming te verbeteren, heeft de provincie met de dorpsraad en haar samenwerkingspartners een studie uitgevoerd naar een verdiepte ligging van de N247 in Broek in Waterland. De studie is afgerond in februari 2023 met drie varianten van een onderdoorgang.	Openbaar vervoer	Studie	n.n.b.	
N247-24 - Verbetering - Bermmaatregelen N247, gedeelte rotonde Edam-rotonde Oosthuizen Ter verbetering van de verkeersveiligheid worden bermmaatregelen langs de N247, gedeelte rotonde Edam-rotonde Oosthuizen gerealiseerd.	Verkeersveiligheid wegverkeer	Studie	2027-2029	
N247-25 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, gedeelte A10-Het Schouw. 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 verbetert en de leefbaarheid en de natuur gaan er niet op achteruit. Bereikbaarheid Waterland bestaat uit verschillende projectdelen. Het projectdeel N247-Zuid is het deel tussen de A10 en Het Schouw. Om de doorstroming te verbeteren worden de opstelvakken bij het kruispunt N247-A10 aangepast. Ook de verkeersstromen (openbaar vervoer/ autoverkeer/fietsers) rondom kruispunt Het Schouw worden ontvlochten. Daarnaast wordt bij Het Schouw een bus overstappunt, een P+R en P+B aangelegd. Het brandstofverkooppunt bij Het Schouw is inmiddels verplaatst.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2027-2029	€71.800.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N247-26 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N247-N517 en realisatie HOV-halte met **fietstunnel**. Vanuit het woningbouwplan Lange Weeren is een HOV-halte gewenst nabij de huidige rotonde N247-N517 en een langzaam verkeer-/fietstunnel, die een verbinding maakt naar de hoogwaardige fietsverbinding Edam/Volendam-Amsterdam Noord. De rotonde N247-N517 kan de verkeersgroei in de nabije toekomst niet meer verwerken. Door het mogelijk vervangen van deze rotonde door een kruispunt met VRI is er een mogelijkheid deze drie vraagstukken te combineren.	Verstedelijking	Studie	2029-2030	
N247-27 - Verbetering - Realisatie bushalte oostzijde N247 ter hoogte van Edam. Op de N247 bij Edam wordt een nieuwe R-nethalte gerealiseerd, zodat de bus in noordelijke richting niet meer op het busstation Edam hoeft te halteren, waardoor de reistijd ongeveer 2 minuten korter wordt.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026-2027	€600.000
N247a-06 - Vervanging - Slochterbrug/duikers. Vervangen kunstwerk (25E12) in combinatie met maatregel N247a-05. Van kunstwerk 25E11 (Slochterbrug) alleen de westelijke helft vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2027-2029	€4.200.000
N515-02 - Verbetering - **Fietstunnel** en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg. Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N515-Zuiderweg een fietstunnel gerealiseerd, mede omdat de Zuiderweg onderdeel is van een snelfietsroute. Tevens wordt een faunapassage gerealiseerd en worden de looproute, de bocht Ramsbeek-Zuiderweg en de oversteek vanaf de Braakdijk over de N515 aangepast.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2029-2030	€9.400.000
N515-06 - Verbetering - Uitbreiding P+R Wijdewormer bij de op-/afrit A7. Het P+R-terrein wordt intensief gebruikt en heeft te weinig capaciteit. Om misbruik door forenzen te voorkomen, heeft het fastfood restaurant, dat op hetzelfde terrein gevestigd is, paaltjes geplaatst. Als gevolg hiervan word er geparkeerd in de nabijgelegen woonwijk. Gelijktijdig met het groot onderhoud van het P+R-terrein worden de parkeervakken heringericht en uitgebreid (45 extra parkeerplekken). Tevens wordt een hoogtebeperking aangebracht, zodat campers en touringcars geen gebruik kunnen maken van de P+R.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	
N515-07 - Verbetering - **Fietspad** N515, gedeelte A7-De Zaan en looproute Zaanse Schans. Het upgraden van de fietsroute Purmerend - Zaanstad tot een metropolitane (snel)fietsroute is onderdeel van het programma Fietsinfrastructuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen; dit project betreft het provinciale fietspad langs de N515. Op dit fietspad wordt rood asfalt gerealiseerd. Daarnaast wordt gekeken naar verbetering van de routering voor voetgangers vanaf de bushalte Zaanse Schans naar de Zaanse Schans.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2028-2029	
N515-09 - Verbetering - Bushalte Zaanse Schans. Eind 2023 is een tijdelijke halte gerealiseerd. Als uit de evaluatie blijkt dat de tijdelijke halte niet voldoet, wordt naar de mogelijkheden van een definitieve halte gekeken. Daarnaast wordt de voetgangersoversteek ter hoogte van de Diederik Sonoyweg verbeterd.	Openbaar vervoer	Studie	2028-2029	
N515b-04 - Vervanging - 8,9 km - 9,1 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Initiatief	2028-2029	€200.000
N516-04 - Verbetering - Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg (AVANT). De VRA werkt samen met de provincie en de gemeenten Zaanstad en Oostzaan aan AVANT (Aanpak Verkeersdruk Ambacht-N516-Thorbeckeweg). De N516 kan het verkeer op termijn niet meer verwerken. Er zijn knelpunten, zoals de kruising met de Wibautstraat die in beheer bij Zaanstad is. Er vinden ruimtelijke ontwikkelingen plaats (transitie van Achtersluispolder van bedrijventerrein naar deels woningbouw), waardoor de verkeersdruk op de N516 verder toeneemt. De scope van het project is in 2021 uitgebreid met de kruispunten (met de op-/afritten) van de A8, een **fietsbrug** over de N516 en een **fietstunnel** onder de Verlengde Stellingweg.	Doorstroming wegverkeer	Realisatie	2023-2027	€15.167.000

4.6. Gebied 6 – Noord-Holland Zuid

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

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

De provincie heeft met de gemeente Haarlemmermeer en de VRA een netwerkstudie opgesteld, die is uitgewerkt tot de Adaptieve Agenda Haarlemmermeer 2040. Er wordt een verkenning Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek Haarlemmermeer uitgevoerd (met onder andere fietsverbindingen en een verkenning verbinding N208-A44). Als onderdeel van de NOVEX MRA[2] West werken partijen aan infrastructuur¬pakketten die met de gebiedsontwikkeling in Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied en Westkant Haarlemmermeer samenhangen.

Met de gemeenten Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel en de VRA werkt de provincie de vastgestelde Bereikbaarheidsagenda Zuidlob uit in een prioritering van concrete voorstellen, gericht op opname in de meerjarenprogramma's van de afzonderlijke partijen. Daarnaast wordt een verkenning "Toekomstig functioneren provinciaal wegennet" uitgevoerd.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Tabel 10 – gebied 6: vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
25C02A-01 - Vervanging - Verplaatsen wachtplaatsen Cruquiusbrug (25C02A en 25C02B). De wachtplaats ligt op een onveilige locatie en dient te worden verplaatst.	Einde levensduur	Initiatief	2027	€360.000
25D03-01 - Vervanging - Remmingwerken en wachtplaatsen Aalsmeerderbrug (25D03 en 25D04). De houten remmingwerken en meerstoelen zijn einde levensduur en worden vervangen. Uitgangspunt door staal.	Einde levensduur	Studie	2027	€600.000

2) Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam

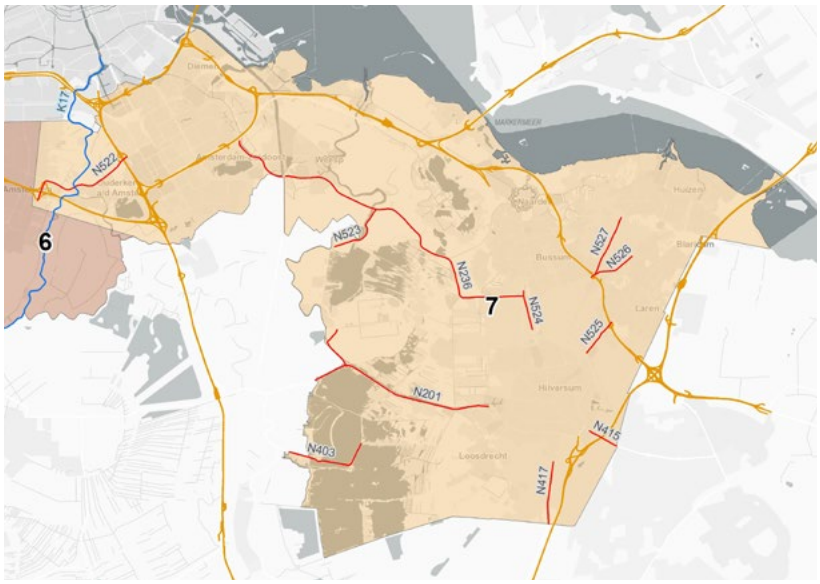
Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
25D50-01 - Vervanging - Waterwolftunnel - Brandwerende beplating (N201b).	Einde levensduur	Initiatief	2030	€22.000.000
31B07-01 - Vervanging - Remmingwerken en wachtplaatsen busbrug Uithoorn. De houten remmingwerken en meerstoelen zijn einde levensduur en worden vervangen. Uitgangspunt door staal.	Einde levensduur	Studie	2027	€2.500.000
31B08-01 - Vervanging - Remmingwerken en meerstoelen Tolhuissluis. De houten remmingwerken en wachtplaatsen zijn einde levensduur en worden vervangen. Uitgangspunt door staal.	Einde levensduur	Studie	2027	€2.400.000
alg-52 - Verbetering - Kleinschalige infrastructurele maatregelen in VRA-gebied 1e tranche. Op de volgende locaties worden kleinschalige, infrastructurele maatregelen gerealiseerd, die de verkeersveiligheid en de OV-haltes verbeteren: **fietsoversteek** N231-Achterweg, **fietsoversteek** N205-Vijfhuizerweg (Stelling), halte IJweg/Boesingheliede (N519) en de realisatie van een nieuwe R-NET halte SLP/Naritaweg (N201 Rozenburg) inclusief een langzaamverkeerbrug.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2026	€750.000
HOV-12 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordwijk-Schiphol. De provincie Noord-Holland werkt samen met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer, het samenwerkingsverband Holland Rijnland en de Vervoerregio Amsterdam aan een snelle, betrouwbare busverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hiervoor wordt een nieuwe brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek gerealiseerd. Op de brug komt naast de busbaan ook een **fiets- en voetpad**.	Openbaar vervoer	Plan	2027-2030	€45.500.000
HOV-13 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Schiphol Oost, ged. Oude Meer-Schiphol Rijk (SOOMR). De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Er wordt toegewerkt naar een vrijliggende busbaan over Schiphol Rijk (langs de Fokkerweg tussen de Boeingavenue en de Capronilaan). In de tussentijd werken partijen aan een verbinding die dit tracé volgt en zo goed mogelijk gebruik maakt van lokale infrastructuur.	Openbaar vervoer	Studie	2028-2029	
HOV-17 - Verbetering - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Fokkerweg. De provincie, VRA, gemeenten Haarlemmermeer, Aalsmeer en Uithoorn en Schiphol werken aan hoogwaardig openbaar vervoer rondom Schiphol. Het doel is een ringlijn rond Schiphol aan te leggen. Als onderdeel van deze ringlijn is een busbaan gerealiseerd vanaf Schiphol Oost Stationsplein tot de Southern Crossstraat. De fly-over is nu alleen geschikt voor busverkeer in zuidelijke richting. De bedoeling is de fly-over in twee richtingen geschikt te maken.	Openbaar vervoer	Realisatie	2027-2028	€13.758.014
HOV-18 - Verbetering - Droogloop tussen haltes Kruisweg en Fokkerweg (Landmark). Binnen het project HOV-07 Hoogwaardig Openbaar Vervoer Aalsmeer-knooppunt Schiphol Zuid (HOVASZ) zou een droogloop worden gerealiseerd tussen de haltes aan de Kruisweg en de Fokkerweg (Schiphol Zuid). Dit is echter niet gelukt en is daarom als aparte maatregel opgenomen.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026-2027	€590.195
HOV-19 - Uitbreiding - Hoogwaardig Openbaar Vervoer Haarlemmermeer Zuidwest (Lisserbroek - Nieuw-Vennep west - Hoofddorp zuid). De provincie, VRA en gemeente Haarlemmermeer willen nieuwe grootschalige woningbouwlocaties in de westflank van de gemeente Haarlemmermeer, aan de zuidrand van Hoofddorp en in de spoorzone ontsluiten met hoogwaardig openbaar vervoer.	Verstedelijking	Studie	2032-2036	
K17-c-02 - Vervanging - 20,95 km - 21,2 km - Afmeervoorziening Amstel Op 5 locaties worden de afmeervoorzieningen aangepast. De afmeervoorziening bij Ouderkerk a/d Amstel en twee bij Uithoorn worden vernieuwd/ aangepast door middel van steigers. Bij de Vrouwenakkersebrug worden nieuwe bolders geplaatst en 1 locatie wordt opgeheven.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2026	€3.400.000
K19o-a-02 - Vervanging - 35,3 km - 43,8 km - Vaarwegvak 32 - Ringvaart Oost: Nieuwe Meer - Aalsmeerderbrug. Delen van oorspronkelijke scope van K19o-a-01 en K19o-b-01 zijn geherprioriteerd. Deze delen worden onder deze maatregel geherprogrammeerd.	Einde levensduur	Studie	2028-2029	
K19o-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	2028-2029	€4.600.000
K19w-a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 27 en 28 - Ringvaart West: Kagerplassen - 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	2028-2029	€4.300.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N201-36 - Verbetering - Verplaatsen aansluiting N201-N520 woningbouw Het Nieuwe Noord (werken derden). In verband met woningbouw Het Nieuwe Noord, waar circa 600 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.	Verstedelijking	Studie	2028	
N201-38 (v/h alg-47) - Verbetering - Reconstructie kruispunt N201-Koolhovenlaan (uit Kruisweg-corridor). Op het kruispunt wordt een vrije rechtsafstrook gerealiseerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	
N231-15 - Verbetering - Legmeerdijk Zuid. Gelijktijdig met het variabel onderhoud (zie N231a-04) worden op verzoek van de gemeente Aalsmeer ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming aanpassingen aan de inrichting van de kruispunten met de Mijnsherenweg en Bachlaan gerealiseerd. Tevens worden de VRI's op deze kruispunten vervangen. Daarnaast wordt de kwaliteit van de **fietspaden** langs de N231 verbeterd tot regionale fietsroute.	Verstedelijking	Plan	2027-2028	€6.200.000
N231-19 - Verbetering - Aanpassingen Bosrandweg (N231). Uit de Verkenning Bosrandweg/Fokkerweg is een adaptief programma gekomen met korte, middellange en lange termijnoplossingen. Omdat de ruimte op de Bosrandweg (N231) beperkt is, dient eerst een studie plaats te vinden naar de toekomstige functie van deze weg. Op basis van die uitkomst kan een integraal ontwerp worden gemaakt, waarbij aandacht is voor de belangrijke **fietsroute**, de verkeersveiligheid (zoals uitritten maneges) en de doorstroming. De maatregelen N232-14 en N232-16 zijn in deze maatregel opgenomen en als aparte maatregel geschrapt.	Verkeersveiligheid	Studie	2029-2030	
N231b-06 - Vervanging - 22,54 km - 25,2 km - Rehabilitatie. Het vervangen van de deklaag, het versterken van tussenlagen van asfaltverhardingen. Tevens wordt kant- en asmarkering op het fietspad (hmp. 21,3 – 25,2) aangebracht en worden de R-NET fietsparkeer-voorzieningen bij bushalte Nieuw Oosteinde (hm 23,9) uitgebreid.	Einde levensduur	Plan	2029-2030	€10.500.000
N232-15 - Verbetering - **Doorfietsroute** Schiphol: fietspad N232. Het fietspad langs de Schipholweg wordt verbreed en opgewaardeerd tot doorfietsroute. Door het verbeteren van het fietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid verbeterd en wordt het aantrekkelijker om per fiets te reizen. Het opwaarderen tot doorfietsroute leidt tot een stijging in het fietsgebruik en draagt bij aan de stedelijke bereikbaarheid in de regio.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2029-2030	€22.000.000
N232-17 - Verbetering - Zuidelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232. De realisatie van een zuidelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de Southern Crossstraat is één van de middellangetermijnmaatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg. Met de zuidelijke ontsluiting wordt het kruispunt bij de Bosrandbrug ontlast. Tegelijkertijd voorziet deze ontsluiting in een betere bereikbaarheid van het toekomstige KLM-hoofdkantoor op Schiphol-Oost. Daarbij maakt het nieuwe kruispunt het gebruik van de noordelijke fly-over voor busverkeer vanaf de zuidkant mogelijk, omdat de bus over kan steken naar de westkant.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2028-2029	
N232-18 - Verbetering - Noordelijke ontsluiting Schiphol-Oost op de N232. De realisatie van een noordelijke ontsluiting van Schiphol-Oost op de N232 ter hoogte van de A9 is één van de middellangetermijnmaatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de verkenning Fokkerweg/Bosrandweg.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2030-2031	
N232-19 - Uitbreiding - Aanleg HOV-baan Fokkerweg (N232). Een onderzoek naar de haalbaarheid van een vrijliggende HOV-baan langs de Fokkerweg (N232) is één van de middellangetermijnmaatregelen van het adaptieve programma bereikbaarheid uit de Fokkerweg/Bosrandweg.	Openbaar vervoer	Studie	2029-2030	
N232-21 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N232-N520 (Hoofdvaart). De kunstwerken op het kruispunt N232-N250 (Hoofdvaart) worden vervangen. Om de doorstroming op dit kruispunt te verbeteren wordt tegelijkertijd met de vervanging van de kunstwerken een rotonde op het kruispunt gerealiseerd.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2030-2031	
N232b-03 - Vervanging - 23,33 km - 25,3 km - Kunstwerken 25C31, 25D10 Het vervangen van deze 2 kunstwerken door een grote duiker (Spirosol o.g.).	Einde levensduur	Studie	2029-2030	€2.100.000
N232b-06 - Vervanging - Kunstwerken 25D13, 25D14, 25D26 en 25D27 (kruispunt N232-N520). De kunstwerken op het kruispunt N232-N520 (Hoofdvaart) dienen te worden vervangen.	Einde levensduur	Studie	2030-2031	€3.800.000
N520b-04 - Vervanging - 9,47 km - 11,47 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Studie	2028-2030	€2.300.000

4.7. Gebied 7 – Gooi en Vechtstreek

Gebiedsgrens

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



Gebiedskenmerken

Het Gooi en de Vechtstreek is strategisch gelegen tussen Amsterdam, Almere, Amersfoort en Utrecht. Het 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.

Vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten

TABEL 11 – GEBIED 7: VERVANGINGS-, VERBETER- EN UITBREIDINGSPROJECTEN

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
25H04-01 - Vervanging - Aansluiting Vechtbrug op bediencentrale Heerhugowaard. De besturingsinstallaties van de Vechtbrug moet worden aangepast om te kunnen aansluiten op de Bediencentrale Heerhugowaard. Daarnaast heeft de huidige programmable logic controller (PLC) het einde van de serviceperiode bereikt.	Einde levensduur	Studie	2027	€1.500.000
N201-33 - Verbetering – Verbreden vaste bruggen. Gelijktijdig met het groot onderhoud (zie N201c-03) worden kleine verbetermaatregelen uitgevoerd en wordt vanuit het PMI een bijdrage geleverd aan de vervanging van 2 vaste bruggen voor het verbreden van het profiel op de bruggen, zodat er meer ruimte is tussen de rijbaan en het fietspad. Tevens worden fauna (otter-)passages gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2024-2027	€460.000
N201c-03 - Vervanging - 70 km - 77,5 km - Kunstwerken 31F01, 31F02 en 31F03 Zie N201-33.	Einde levensduur	Realisatie	2024-2027	€2.156.000
N201c-04 - Vervanging - 70 km - 77,48 km - Rehabilitatie. Rehabilitatie diverse wegvakken N201c: km 70,0-71,1; km 71,6-73,2; km 73,9-75,95; km 76,5-77,48.	Einde levensduur	Initiatief	2034	€9.800.000
N236-12 - Verbetering - Herinrichting N236 ter hoogte van het Hocras-terrein (werken derden). Op het Hocras-terrein (voormalig bedrijventerrein) worden woningen en een middelbare school gerealiseerd. Om te voorkomen dat fietsers twee keer de N236 moeten oversteken, wordt aan de noordkant van de N236 een **fietspad** gerealiseerd. Tevens wordt het kruispunt aangepast en worden snelheidsremmende maatregelen genomen. Dit project wordt door de gemeente Gooise Meren gerealiseerd en betaald.	Verstedelijking	Studie		

Omschrijving maatregel	Thema	Status maatregel	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
N417-02 - Verbetering - Herinrichting N417. Op de N417 wordt te hard gereden en de oversteken voor het langzaam verkeer 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.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2026-2027	€7.800.000
N417a-01 - Vervanging - 8,9 km - 10,8 km. zie N417-02.	Einde levensduur	Realisatie	2026-2027	€1.200.000
N522-07 - Verbetering - **Fietspad** N522, gedeelte A2-A9. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het doorfietsroutewaardig maken van het fietspad langs de N522 tussen de opritten van de A2 en A9. Het huidige fietspad is te smal voor het aantal fietsers.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Studie	2031-2032	
N522-08 - Verbetering - Opwaarderen bushalte brug Ouderkerk a/d Amstel tot R-Nethalte. Op de N522 ter hoogte van de brug Ouderkerk a/d Amstel wordt de bestaande halte opgewaardeerd tot R-nethalte . De halte wordt verlengd zodat 3 bussen tegelijkertijd kunnen halteren.	Openbaar vervoer	Studie	2027-2028	
N524-01 - Verbetering - Verbreden **fietspaden** langs de N524. Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. De smalle, tweezijdige, éénrichting fietspaden langs de N524 voldoen niet aan de eisen van een doorfietsroute. Er wordt een enkelzijdig, tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de N524 tussen de Nieuwe Crailoseweg en Bussummergrindweg gerealiseerd. Bij het kruispunt met de Bussummergrindweg steekt het fietsverkeer de N524 over naar het bestaande, enkelzijdige, tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de N524. Tevens wordt het éénrichting fietspad aan de westzijde van de N524 verwijderd.	Verkeersveiligheid fietsverkeer	Plan	2028-2029	€4.300.000
N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunten N527-Oud Blaricummerweg en N527-Museumlaan. Onderdeel Programma provinciale fietsknelpunten. De fietsoversteek op het kruispunt N527-Oud Blaricummerweg is niet optimaal. Daarnaast worden op het terrein van de Trappenberg circa 300 zorgwoningen gerealiseerd. Door de aanleg van een rotonde op het kruispunt verbetert de verkeersveiligheid voor de **fietsers** en krijgen de woningen een verkeersveilige ontsluiting op de N527. Op het kruispunt N527-Museumlaan, dat een belangrijke schakel is, worden de zichtlijnen verbeterd en wordt het middeneiland verbreed.	Verkeersveiligheid	Plan	2028-2029	€3.700.000
N527-08 - Verbetering - Ontsluiting nieuwe woonwijk Crailo (werken derden). Voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Crailo (ca. 650 woningen) wordt het kruispunt N527-Amersfoortsestraatweg ten zuiden van de A1 heringericht. De kruispunten N527-Amersfoortsestraatweg ten noorden van de A1 en N527-N526 worden mogelijk ook aangepast. Een directere verbinding voor fietsers en voetgangers tussen Crailo en het aan de noordzijde van de A1 gelegen busstation is wenselijk. Door de verplaatsing van het **fietspad** van de west- naar de oostzijde onder het viaduct A1 wordt de wachttijd voor fietsers korter en is er een directere verbinding met te de ontwikkelen woonwijk Craibosch (ca. 600 woningen op voormalig ziekenhuisterrein).	Verstedelijking	Studie	2029-2030	
N527a-02 - Vervanging - 0 km - 0,5 km - Rehabilitatie.	Einde levensduur	Initiatief	2029-2030	€1.100.000

4.8. Gebiedsoverstijgende deelprogramma's

In onderstaande tabel staan de maatregelen die in deelprogramma's op de provinciale infrastructuur worden uitgevoerd, verspreid over meerdere gebieden. Deze deelprogramma's zijn gericht op de aanpak van één opgave op verschillende locaties in de provincie.

TABEL 12 – GEBIEDSOVERSTIJGENDE DEELPROGRAMMA'S

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
24BB-95 - Vervanging - Centrale afstandsbediening (CAB) - 2e gedeelte fase 1. In de eerste fase is de Bediencentrale in Heerhugowaard gerealiseerd, is de glasvezelinfrastructuur aangelegd en zijn 12 bruggen aangesloten op de Bediencentrale. In de tweede fase worden nog eens 31 bruggen en sluizen aangesloten (totaal 43). Tevens worden derden gestimuleerd hun bruggen/ sluizen op de Bediencentrale aan te sluiten.	Einde levensduur	Realisatie	2022-2027	€21.156.950
alg-48 - Verbetering - Voetgangersoversteken toevoegen bij vervangen VRI's. Bij de vervanging van 7 VRI's (zie VRI-programma) worden 8 voetgangersoversteken gerealiseerd.	Verkeersveiligheid	Realisatie	2025-2027	€250.000

Omschrijving maatregel	Thema	Fase	Uitvoerings-periode	Totaal budget/ krediet
alg-49 - Verbetering - Kleinschalige verkeersveiligheidsmaatregelen. Er is een lijst met risicolocaties opgesteld (zowel kruispunten als wegvakken), waar met kleinschalige, infrastructurele maatregelen de verkeersveiligheid van **fietsers** en voetgangers kan worden verbeterd.	Verkeersveiligheid	Studie	doorlopend	
alg-50 - Verbetering - Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Eind 2022 is het landelijke Bestuursakkoord toegankelijkheid OV getekend. Het uitgangspunt is dat in 2040 het OV voor iedereen toegankelijk moet zijn. Het uitvoeringsprogramma toegankelijk openbaar vervoer, waar haltetoegankelijkheid onderdeel van is, is in 2024 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Bushaltes dienen aan bepaalde eisen te voldoen om voor mensen met een visuele dan wel motorische beperking toegankelijk te zijn. Van de haltes die eigendom zijn van de provincie voldoet slechts 34% binnen de eigen concessies en 47% binnen de VRA-concessies aan de gestelde eisen en is daarmee volledig toegankelijk. Circa 82 haltes worden toegankelijk gemaakt voor mensen met een motorische en/of visuele beperking.	Openbaar vervoer	Realisatie	2026-2027	€6.800.000
alg-54 - Vervanging - Dynamische reizigersinformatiesystemen (DRIS). De huidige DRIS-displays zijn einde levensduur en worden vervangen.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2027	€7.500.000
alg-55 - Verbetering - Vrachtwagenprioriteit bij VRI's. Het realiseren van een oplossing voor het prioriteren van vrachtwagens bij verkeerslichten gebaseerd op detectielussen met/zonder signaalgevers op een aantal locaties in de provincie. Een eerste inventarisatie heeft 9 kruisingen geïdentificeerd en 13 mogelijke kruisingen.	Doorstroming wegverkeer	Studie	2027	
HOV-20 - Verbetering - Uitbreiding **fietsparkeerplekken** bij R-net bushaltes in de MRA. In navolging van de MRA-actie Metropolitane Fietsroutes worden de fietsparkeervoorzieningen bij R-nethaltes qua aantal en kwaliteit op niveau gebracht. Het gaat om 22 provinciale R-nethaltes met een fietsparkeerplekopgave.	Openbaar vervoer	Studie	2028-2029	
V**RI-01** - Vervanging - VRI's, deel 2, fase 1. De vervanging is onderverdeeld in 2 fasen. In fase 1 worden 25 VRI's vervangen: N207-Weteringweg, N232-Marshallsingel, N232-op-/afrit A9, N246-N514, N247-busbaan Broek in Waterland, N504-Westelijke Randweg, N505-Sluisweg, N505-Kerspelweg, N505-De Weed, N505-Verlengde Raadhuislaan, N505-Esdoornlaan, N505-Veilingweg, N505-Lindenlaan, N505-Westeinde, N514–Samsonweg, N526-op-/afrit A1, HOV3-busbrug Uithoorn, HOV1-A4-tunnel De Hoek, HOV2-Venneperhout, HOV2-Langemoor, HOV2-Zichtweg, HOV2-Eugenie Previnaireweg, HOV2-Venneperweg, HOV2-Hugo de Vriesstraat	Einde levensduur	Plan	2027-2028	€8.100.000
VRI-02 - Vervanging - VRI's, deel 2, fase 2. De vervanging is onderverdeeld in 2 fasen. In fase 2 worden 66 VRI's vervangen: N197-Wenckebachstraat, N200-VOP bezoekerscentrum, N201-Cruquiusdijk, N201-Spieringweg, N201-Spaarnepoort, N201-N196, N201-Taurusavenue, N201-A4 West, N201-A4 Oost, N201-Koolhovenlaan, N207-A4 Oost, N207-A4 West, N207-Valutaweg, N207-Getsewoudweg, N207-N205, N231-Bloemenveiling, N232-N519, N232-N520, N232-Loevesteinse Randweg, N232-Schiphol Noord, N232-Nieuwemeerdijk, N232-Poortstraat, N232-N231, N232-Schipholdijk, N232-Fokker Logistics Park, N232-Breguetlaan, N235-De Dollard, N235-Populierweg, N235-Tidal Flow, N235-bushalte Jaagweg, N235-Aalduikerweg, N236-Verlengde Rijnkade, N239-Coppershorn, N241-Verlaat, N241-Lindengracht, N241-Floris van Noordwijklaan, N242-Zuidtangent, N242-Edisonstraat, N244-Julianalaan, N244-A7 West, N244-A7 Oost, N245-Nauertogt, N245-Warmenhuizerweg, N245-Zuiderweg, N245-Havenstraat, N246-A8 Zuid, N246-A8 Noord, N246-Kerkstraat, N246-filemeetsysteem, N247-N235, N247-A7, N250-Molenplein, N503-Rijksweg, N504-Rijksweg, N506-Markerwaardweg, N512-Heilooerzeeweg, N515-Kerkbuurt, N520-Vijfhuizerweg, N522-A2 Oost, N525-A1 Oost, N525-A1 West , N525-Vredelaan, HOV3-Faunalaan, HOV1-Van Heuven Goedhartlaan West.	Einde levensduur	Studie	2028-2031	€20.300.000
VRI-programma - Vervanging - VRI's, deel 1. Binnen het programma worden 44 verkeersregelinstallaties, die einde levensduur zijn, vervangen door iVRI ready automaten. Tevens wordt de mogelijkheid tot het uitbreiden van voetgangersoversteken meegenomen (zie alg-48). De werkzaamheden vinden in alle gebieden plaats.	Einde levensduur	Realisatie	2025-2027	€17.150.000

4.9. Gerealiseerde projecten en areaaluitbreiding

In onderstaande tabel staan de projecten, die naar verwachting in 2026 zijn gerealiseerd. Het iMPI is medio 2026 opgesteld, waardoor mogelijk maatregelen zijn opgenomen, die nog niet volledig in 2026 zijn afgerond.

TABEL 13 – GEREALISEERDE PROJECTEN IN 2026 (ALLE GEBIEDEN)

Omschrijving maatregel	Thema
19D07-90 - Vervanging - Koopvaardersschutsluis - kolk en damwand. De Koopvaardersschutsluis is gerenoveerd. Een corrosie versnellende bacterie verzwakte de dragende constructie in de sluiskolk.	Einde levensduur
25C02A-91 - Vervanging - Cruquiusbrug A (N201a).	Einde levensduur
alg-42 - Verbetering - Busbaan Wijckermolen (busstation Beverwijk - Wijckermolen). Door de ligging van het nieuwe busstation Beverwijk moesten bussen omrijden (om de bioscoop heen). Daarom is een korte busbaan tussen het busstation van Beverwijk en de ontsluitingsweg Wijckermolen gerealiseerd. De busbaan is gesitueerd tussen het spoor en het stationsgebouw.	Openbaar vervoer
K11a-01 - Vervanging - 0 km - 8 km - Vaarwegvak 22 - Broekervaart: 't Schouw - splitsing Gouwe en Purmer Ee & Vaarwegvak 23 - Trekvaart 't Schouw - Edam. 1500 m hout is vervangen door hout (daar waar mogelijk natuurvriendelijke oevers). En eerder aangeschafte tweedehandsdamwanden zijn waar mogelijk toegepast.	Einde levensduur
L**ED-02** - Vervanging - Openbare verlichting door LED in de gebieden - fase 2. De openbare verlichting is voorzien van ledlampen, wat een reductie van circa 20-30 % op het totale energieverbruik oplevert.	Einde levensduur
N197-04 - Verbetering - Busbaan Wijckerpoort (Velsertraverse-busstation Beverwijk). De bussen van Beverwijk naar Haarlem en IJmuiden liepen vertraging op op de route tussen het busstation Beverwijk en de Velsertunnel. Tijdens de spits ontstaat filevorming op de Velserweg en Velsertraverse, wat leidt tot oponthoud voor de bus en een onbetrouwbare dienstregeling. Het probleem wordt verergerd bij de passage van goederentreinen (soms ook in de spitsperiode) van Tata-Steel. Er is een vrijliggende busbaan aangelegd, inclusief halte voor Velsen Noord tussen het busstation Beverwijk en de Velsertraverse, die ook een kortere route kent. Tevens is een **voet-/fietsonderdoorgang** onder de Velsertraverse met een verbinding naar station Beverwijk gerealiseerd.	Openbaar vervoer
N197a-02 - Vervanging - 3,7 km - 3,8 km - VRI Wijkerstraatweg en LED-verlichting. De VRI is vervangen. Tevens is LED-verlichting aangebracht. De werkzaamheden zijn uitgevoerd binnen project HOV Beverwijk (N197-04 busbaan Wijckerpoort en alg-42 Wijckermolen).	Einde levensduur
N201-29a - Verbetering - Verbreden Cruquiusbrug. Gelijktijdig met de vervanging is de Cruquiusbrug A verbreed en is een **onderdoorgang voor fietsers** aangelegd om een veiligere en betere doorstroming te realiseren. Tevens is het **fietspad** tussen Heemstede en Cruquius verbreed en zijn de bruggen faunapasseerbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid fietsverkeer
N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236, deel 6: Faunapassage (hmp. 13,2)-Noordereind. De verkeersveiligheid op dit wegvak is verbeterd door een verbreding van de rijbaan en het fietspad en de uitritten zijn beter herkenbaar gemaakt.	Verkeersveiligheid
N240-14 - Verbetering - Trajectbenadering N240b, gedeelte A7-Medemblik. Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N240, gedeelte A7-Medemblik, is ter verbetering van de verkeersveiligheid bermverharding aangebracht. Tevens zijn de kruispunten voorzien van openbare verlichting en een middengeleider.	Verkeersveiligheid wegverkeer
N240b-01 - Vervanging - Kunstwerken 14H02 en 14H04.	Einde levensduur
N245-15 - Verbetering - Realisatie bushaltepaar t.h.v. aansluiting Muggenburg-Zuid (werken derden). Om de nieuwe woonwijk Muggenburg-Zuid ook te ontsluiten via het openbaar vervoer, is een bushalte gerealiseerd bij de nieuwe aansluiting op de N245.	Openbaar vervoer
N247-16 - Verbetering - Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Noord, gedeelte Monnickendam - Edam-Volendam (N244). Rond het kruispunt Bernhardlaan in Monnickendam is de (aansluiting met de) parallelweg verplaatst, een P+R aangelegd en een bushalte verplaatst. De kruispunten Hoogedijk en Wagenweg zijn aangepast. Het wegprofiel tussen de Hoogedijk en de Zeddeweg (N517) is verbreed, zodat er meer ruimte is tussen de busbaan en de rijbaan.	Doorstroming wegverkeer
N247a-03 - Vervanging - Dijksbrug.	Einde levensduur

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 14 – AREAALUITBREIDING – JAARLIJKSE TOENAME KOSTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD

(Bedragen x € 1 miljoen)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Vast onderhoud - cumulatief	0,59	0,96	1,10	1,29	1,62	1,62	1,62	1,62	1,62
Variabel onderhoud - cumulatief	0,64	1,05	1,21	1,41	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77
Totaal - cumulatief	**1,23**	**2,01**	**2,32**	**2,70**	**3,39**	**3,39**	**3,39**	**3,39**	**3,39**

4.10. Geschrapte projecten

In onderstaande tabel zijn de projecten opgenomen, die in 2026 zijn geschrapt.

TABEL 15 - GESCHRAPTE PROJECTEN IN 2026

Omschrijving maatregel	Thema
alg-53 Kleinschalige infrastructurele maatregelen in VRA-gebied 2e tranche. *De maatregel is opgesplitst in de maatregelen N247-27 en N522-08.*	Verkeersveiligheid
N518-04 Aanpassingen N518 en fietspad in verband met dijkversterking. *De dijkversterking gaat niet door en de N518 hoeft niet te worden aangepast. Het fietspad op de dijk is niet in beheer en eigendom van de provincie.*	Verkeersveiligheid
N521a-02 - Vervanging - Rehabilitatie 0,05 km - 0,85 km. *De weg wordt overgedragen en de gemeente voert de werkzaamheden uit.*	Einde levensduur

5 FINANCIEEL OVERZICHT PROGRAMMA INFRASTRUCTUUR



In dit hoofdstuk wordt nader inzicht gegeven in de kosten van het iMPI. 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).
De bedragen in de tabellen in dit hoofdstuk zijn onderdeel van de Begroting 2027. Voor het iMPI 2027 wordt een doorsnede gemaakt van budgetten bestemd voor het beheren, onderhouden, vervangen en verbeteren en uitbreiden van het areaal. De Begroting 2027 kijkt 4 jaar vooruit (t/m 2030). De bedragen voor latere jaren zijn voorlopige cijfers, waarin verschuivingen zullen plaatsvinden op basis van meerjarige plannen die ieder jaar worden herzien en aangevuld.

5.1. Vast en variabel onderhoud

Ontwikkelingen

Tot op heden is het vast en variabel onderhoud aan de provinciale infrastructuur grotendeels ondergebracht in gebiedscontracten. Dit zijn integrale onderhoudscontracten, die tussen 2025 en 2028 aflopen. Destijds is voor deze 10 jaar lopende contracten gekozen om de regierol grotendeels bij de markt te beleggen, waarbij de rol van de provincie hoofdzakelijk toetsend is.
De provincie maakt momenteel de transitie door naar assetgerichte contracten. In de praktijk is gebleken dat het beleggen van de regie bij de markt de mogelijkheden beperkt om tijdig bij te sturen wanneer omstandigheden, risico's of prioriteiten wijzigen. Juist wendbaarheid en tijdig kunnen bijsturen, is nodig om het areaal toekomstbestendig te beheren. Het aflopen van de gebiedscontracten biedt de mogelijkheid om zowel een passende contractvorm te hanteren als de organisatie hier goed op te laten aansluiten. Concreet betekent dit dat het programmeren van variabel onderhoud grotendeels weer door de provincie zal worden gedaan en niet meer door de aannemer. Tijdens de overgang naar assetgerichte contracten worden voor de aflopende contracten zogeheten tussencontracten afgesloten, omdat de overgang naar assetcontracten geleidelijk zal gaan en enige tijd in beslag neemt. Voor gebied 1 is het tussencontract per 1 december 2025 ingegaan. Voor gebied 2/3 gaat het tussencontract per 31 maart 2027 in en voor gebied 7 per 1 augustus 2027.

De nieuwe contracten vallen duurder uit dan de huidige contracten. Een reden hiervoor is schaarste. Marktpartijen worden overvraagd gezien de renovatieopgave die er voor heel Nederland ligt. De markt heeft daarmee een heel andere dynamiek dan 10 jaar geleden. Er is veel werk voor de grote spelers vanwege de energietransitie, woningbouw etc. Verder is bij ingang van de huidige gebiedscontracten een structurele besparing ingeboekt op basis van een verwachte efficiencyslag.
De financiële consequenties zijn omvangrijk. Voor gebied 1 is voor 2026 en 2027 circa € 10 miljoen extra nodig voor het variabel onderhoud aan wegen. Dit is in het iMPI 2026-2033 opgenomen in de programmering en wordt gedekt uit de reserve groot onderhoud. Voor het voorziene werk voor de gebieden 2/3 en 7 is binnen de totale begrotingsruimte voor beheer en onderhoud gekeken waar ruimte is. Zowel binnen de exploitatiebudgetten voor beheer en onderhoud als in de stelpost Vervangingsinvesteringen is de komende jaren ruimte. Daarom wordt in de Begroting 2027 aan Provinciale Staten voorgesteld deze ruimte in te zetten voor het dekken van het variabel onderhoud wegen voor de gebieden 2/3 en 7 en deze te storten in de reserve Groot Onderhoud.

TABEL 16 - VOORGESTELDE STORTINGEN IN DE RESERVE GROOT ONDERHOUD

Begroting G2027 - voorgestelde stortingen in de reserve Groot Onderhoud vanuit:	2026	2027	2028	2029
Exploitatie beheer en onderhoud	5,1	6,2	6,6	9,3
Stelpost vervangingen	5,6	3,5	1,6	2,0
Totaal	**10,7**	**9,7**	**8,2**	**11,3**

De voorziene kostenverhoging is dus nog op te vangen binnen de huidige financiële kaders. In de getallen weergegeven in tabellen die verderop in dit hoofdstuk staan, is dit voorstel al verwerkt.
Voor de gebieden 4, 5 en 6, waarvan de gebiedscontracten aflopen in 2028, worden op dit moment de financiële consequenties in kaart gebracht. Hoe groot deze zijn en of dit past binnen de extra gecreëerde ruimte is nu nog niet aan te geven. De financiële consequenties van de overgang naar nieuwe onderhoudscontracten worden voor de nieuw te vormen coalitie in kaart gebracht.

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 in de gebiedscontracten komen ten laste van de exploitatie. Het overige variabel onderhoud wordt ten laste gebracht van de bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen. De programmering van het variabel onderhoud is niet volledig voor de laatste jaren van het iMPI. Het zicht hierop volgt uit instandhoudingsinspecties die daartoe worden uitgevoerd.

TABEL 17 - NETTO BUDGETTEN VAST EN VARIABEL ONDERHOUD WEGEN/VAARWEGEN

Vast en variabel onderhoud wegen/ vaarwegen *bedragen x € 1 miljoen*	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031***	**2032***	**2033***	**2034***
A: Vast onderhoud wegen	**14,5**	**15,6**	**15,1**	**14,4**	**19,7**	**19,7**	**19,7**	**19,7**
B: Vast onderhoud vaarwegen	**6,4**	**5,6**	**3,8**	**3,4**	**6,0**	**6,0**	**6,0**	**6,0**
C: Variabel onderhoud wegen	**27,0**	**29,4**	**33,9**	**6,8**	**3,4**	**4,9**	**4,9**	**9,8**
D: Variabel onderhoud vaarwegen	**1,5**	**0,5**	**0,5**	**0,5**	**0,5**	**0,5**	**0,5**	**0,0**
E: Gebiedscontracten - contractprijzen	**39,3**	**39,7**	**40,2**	**40,6**	**44,4**	**44,4**	**44,4**	**44,4**
GBC vast onderhoud wegen	34,7	35,1	35,5	35,8	38,9	38,9	38,9	38,9
GBC vast onderhoud vaarwegen	4,6	4,7	4,7	4,8	5,5	5,5	5,5	5,5
F: Gebiedscontracten - variabel onderhoud	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**	**11,0**
GBC variabel onderhoud wegen	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5	8,5
GBC variabel onderhoud vaarwegen	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Totaal	**99,7**	**101,7**	**104,4**	**76,6**	**85,0**	**86,4**	**86,4**	**90,9**

*Bedragen voor de jaren 2030 t/m 2034 zijn voorlopig en niet volledig

Verloop bestemmingsreserves Groot onderhoud wegen en vaarwegen

Het verloop van de bestemmingsreserve volgt uit de jaarlijks verwachte uitgaven voor variabel onderhoud. Volgens het BBV mag het saldo van een reserve per ultimo boekjaar niet negatief zijn. Door de bestemmingsreserve is het mogelijk de fluctuerende uitgaven te egaliseren. Voor onderstaande doorrekening van de reserve groot onderhoud is uitgegaan van geprognosticeerde uitgaven van al in uitvoering zijnde projecten én geprogrammeerde variabel onderhoudsprojecten in het iMPI. Alle nu bekende plannen zijn meegenomen, maar de programmering van het variabel onderhoud is nog niet volledig voor de laatste jaren van de doorkijk van het iMPI. Mede hierdoor lopen de saldo's in de verdere toekomst op.

TABEL 18 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD WEGEN

Verloopstaat reserve Groot onderhoud wegen *bedragen x € 1 miljoen*	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**
Saldo per 1-1	**1,0**	**0,2**	**1,0**	**5,9**	**26,7**	**39,5**
Totale toename	34,8	38,7	47,3	36,1	24,7	24,7
Totale onttrekkingen	-35,5	-37,9	-42,4	-15,3	-11,9	-13,4
Saldo per 31-12	**0,2**	**1,0**	**5,9**	**26,7**	**39,5**	**50,9**

TABEL 19 - VERLOOPSTAAT RESERVE GROOT ONDERHOUD VAARWEGEN

Verloopstaat reserve Groot onderhoud vaarwegen *bedragen x € 1 miljoen*	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**
Saldo per 1-1	**8,5**	**14,3**	**16,0**	**10,8**	**17,0**	**23,1**
Totale toename	7,2	7,2	7,3	6,6	6,6	6,6
Totale onttrekkingen	-1,5	-5,5	-12,5	-0,5	-0,5	-0,5
Saldo per 31-12	**14,3**	**16,0**	**10,8**	**17,0**	**23,1**	**29,2**

5.2. Investeringen

Het vervangen, verbeteren en uitbreiden van bestaande infrastructuur wordt in begrotingstermen gezien als investeringen; eenmalige uitgaven die gedurende de levensduur van de infrastructuur (maatschappelijke) baten opleveren. Om te kunnen investeren worden door Provinciale Staten kredieten verstrekt. In de Financiële verordening Provincie Noord-Holland is opgenomen dat de afschrijving van een investering in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut start in het jaar volgend waarop het werk in gebruik is genomen. Dit leidt vervolgens tot kapitaallasten, waarbij de afschrijvingstermijnen - zoals vastgesteld in de Financiële verordening Provincie Noord-Holland en vermeld in hoofdstuk 3, Tabel 4 - worden toegepast.

Vervangingsinvesteringen

In de begroting is een stelpost opgenomen voor de dekking van kapitaallasten van toekomstige vervangingsinvesteringen. Uit de normkostenberekening in de NIKG 2024-2028 volgt een verwacht, gemiddeld jaarlijks bedrag voor vervangingsinvesteringen van circa € 70 miljoen per jaar (prijspeil Q1 2023).
De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten vervangingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd. Het niet tot besteding komende budget in de stelpost valt bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen, tenzij een besluit wordt voorgelegd dit anders te bestemmen.

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

Net als bij de vervangingsinvesteringen is voor de dekking van kapitaallasten van toekomstige verbeter- en uitbreidingsinvesteringen een stelpost opgenomen in de begroting.
De kapitaallasten worden in de begroting geraamd in het jaar volgend op ingebruikname. Op basis van de kredietbesluiten wordt de stelpost in het jaar volgend op de ingebruikname van de investeringen verlaagd, waarbij de begrotingspost kapitaallasten verbeter- en uitbreidingsinvesteringen met een gelijk bedrag wordt verhoogd. Ook hier valt het niet tot besteding komende budget in de stelpost bij de jaarrekening vrij naar de algemene middelen, tenzij Provinciale Staten besluiten dit anders te bestemmen.

Het is mogelijk dat derden (bijvoorbeeld de VRA, het Rijk of een gemeente) een bijdrage leveren aan een verbeter- of uitbreidingsinvestering. Deze bijdragen worden in mindering gebracht op het te kapitaliseren bedrag. Het bedrag dat na aftrek van bijdragen derden overblijft, wordt gekapitaliseerd en gedekt uit de stelpost.

5.3. Kapitaallasten

Vervangingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost vervangingsinvesteringen is te vinden in Tabel 19. Allereerst is de huidige stand van de stelpost gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2027 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 de huidige programmering promoveren naar de realisatiefase.

In Tabel 19 is het verloop van de stelpost Vervangingsinvesteringen in een aantal stappen te zien. Allereerst laat deze zien dat er voldoende ruimte is voor de huidige kredietaanvragen. Vervolgens is gekeken naar het verloop van de stelpost voor de gehele programmering van vervangingen.

TABEL 20 - VERLOOP STELPOST VERVANGINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Vervangingsinvesteringen *bedragen x € 1 miljoen*	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
Huidige stand stelpost	5,6	4,6	6,2	8,1	8,5	10,4	11,4	12,4	13,4
Stand stelpost na vaststelling kredieten BG2027	5,6	4,4	5,8	7,7	8,1	10,0	11,0	12,0	13,0
Stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde vervangingsinvesteringen studie- en planfase iMPI 2027-2034	5,6	3,9	3,1	4,6	3,6	3,7	4,1	5,1	5,7
Aframing stelpost ten behoeve van storting in de reserve Groot Onderhoud (vaar-)wegen (tussencontracten variabel onderhoud gebieden 2/3 en 7	-5,6	-3,5	-1,6	-2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Stand stelpost na aframing	0,0	0,4	1,5	2,6	3,6	3,7	4,1	5,1	5,7

Uit het verloop van de stelpost is te zien dat er voldoende ruimte is om het beoogde vervangingsprogramma uit te voeren. Een deel van de ruimte wordt ingezet voor de dekking van onderhoudslasten (totaal € 12,7 mln) voor de periode 2027-2030, indien Provinciale Staten dit bij de Begroting 2027 besluiten. Dit voorgenomen besluit is al in bovenstaande cijfers verwerkt. De begroting kijkt 4 jaar vooruit en daarom zijn alleen mutaties voorgesteld voor deze jaren.

Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen

Het verloop van de stelpost verbeter- en uitbreidingsinvesteringen is te vinden in Tabel 20.
Allereerst is de huidige stand van zaken gegeven. Vervolgens is voor de kredieten die bij de Begroting 2027 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 studieprojecten vaak nog grove schattingen zijn.

TABEL 21 – VERLOOP STELPOST VERBETER- EN UITBREIDINGSINVESTERINGEN

Verloop stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen *bedragen x € 1 miljoen*	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**
A: huidige stand stelpost	1,6	2,7	3,6	4,5	5,9	7,4	6,2	7,2	8,2
B: stand stelpost na vaststelling kredieten BG2027	1,6	2,5	3,5	4,4	5,8	7,2	6,0	7,0	8,0
C: kapitaallasten geprogrammeerde planfase iMPI 2027-2034	0,0	0,0	0,1	1,2	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
D: kapitaallasten geprogrammeerde studiefase iMPI 2027-2034	0,0	0,1	0,2	0,5	2,7	3,0	4,4	6,8	13,4
E (= B-C): stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidings-investeringen planfase iMPI 2027-2034	1,6	2,5	3,4	3,2	4,2	5,6	4,4	5,4	6,4
F (=B-C-D) stand stelpost na uitvoering geprogrammeerde verbeter- en uitbreidings-investeringen studie- en planfase iMPI 2027-2034	1,6	2,4	3,2	2,7	1,5	2,6	0,0	-1,4	-7,0

Dit overzicht laat zien dat na de kredietbesluiten, die bij de Begroting 2027 worden genomen, in de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen voldoende ruimte is voor de realisatie van projecten in de planfase en om eventuele kostenstijgingen op te vangen van projecten in de plan- en realisatiefase.

Voor de realisatie van de studieprojecten is vanaf 2033 (en waarvan de afschrijving in 2034 start) geen dekking meer in de stelpost. Dit tekort loopt de daaropvolgende jaren op en wordt veroorzaakt door de grootte van de projectenportefeuille van de studieprojecten, die circa € 1,175 miljard bedraagt. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele bijdragen van derden.
De 5 omvangrijke studieprojecten (N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen, N203-19 Herinrichting N203 Krommenie, N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241, N247-22 Onderdoorgang Broek in Waterland en N250-06 Ravelijnbrug Den Helder) nemen het grootste deel van deze investeringsomvang voor hun rekening (€ 925 mln).

In Tabel 21 zijn de huidige bedragen van de studieprojecten vergeleken met de bedragen, waarmee in het iMPI 2026 bij de doorrekening van de stelpost rekening is gehouden. Door voortschrijdend inzicht is de totale omvang van de studieprojecten met € 355 mln toegenomen.

TABEL 22 – VERSCHIL SCHATTING STUDIEPROJECTEN IMPI 2026 EN IMPI 2027

Studieprojecten *bedragen x € 1 miljoen*	**Geschatte investering iMPI 2026**	**Geschatte investering iMPI 2027**
N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen	€ 45	€ 65
N203-19 Herinrichting N203 Krommenie*)	€ 200	€ 300
N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241 inclusief N242-33 Vervanging spoorbrug N242 en BOL-brug kanaal Alkmaar-Kolhorn	€ 50	€ 160
N247-22 N247, Onderdoorgang Broek in Waterland	€ 235	€ 310
N250-06 Ravelijnbrug Den Helder **)	€ 90	€ 90
Overige verbeter-/uitbreidingsinvesteringen	€ 200	€ 250
Totaal verbeter- en uitbreidingsinvesteringen studieprojecten	**€ 820**	**€ 1.175**

*) afhankelijk van de te kiezen voorkeursvariant
**) exclusief andere provinciale infrastructurele maatregelen binnen ontwikkeling maritiem cluster

Ondanks de extra middelen die bij het Coalitieakkoord 2023-2027 beschikbaar zijn gesteld en die jaarlijks een extra investeringsruimte van € 50 mln opleveren, is dit niet voldoende om alle studieprojecten de komende jaren te kunnen realiseren. Binnen de looptijd van het iMPI 2027-2034 kan € 400 mln (8 jaar x € 50 mln) extra worden geïnvesteerd.

Er moeten zorgvuldige keuzes worden gemaakt over de realisatie van de studieprojecten qua prioritering, fasering en financiering. Hieruit blijkt ook dat onder andere bijdragen van derden essentieel blijven om omvangrijke projecten te kunnen financieren.

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.
Dekking	Bij de jaarlijkse begroting worden de middelen voor de dekking van uitgaven aangewezen. Dit kunnen naast eigen middelen ook bijdragen derden zijn.
Exploitatie (begroting)	Een exploitatie(begroting) is het overzicht van uitgaven en inkomsten die worden verwacht in het lopende begrotingsjaar.
Financiering	De wijze waarop uitgaven worden betaald (vanuit eigen of vreemd vermogen).
Investeringen	Uitgaven om duurzame kapitaalgoederen aan te schaffen of te vervangen. Deze kapitaalgoederen hebben een levensduur van meerdere jaren.
Kaderbrief	In de kaderbrief geven Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hun visie op de te verwachten financiële ontwikkelingen en op het beleid in de komende jaren. Met deze brief vragen Gedeputeerde Staten 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.
Kredieten	Budget beschikbaar voor een vervangings-, verbeter- of uitbreidingsinvestering. Voor de financiering van vervangings-, verbeter- 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.
Rehabilitatie weg	Van rehabilitatie is sprake als de weg aan het einde van zijn levensduur is. Dit is afhankelijk van het soort verharding, de ondergrond, de belasting van de weg en het gekozen kwaliteitsniveau. Bij rehabilitatie worden niet alleen de verhardingsmaterialen vervangen, maar ook de constructie (of een groot gedeelte ervan) en wordt het profiel opnieuw aangebracht.

GEBRUIKTE AFKORTINGEN

BIJLAGE 2



BG	begroting
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten
CEMT-klasse	Conférence Européenne des Ministres de Transport-klasse Klasses om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen.
HOV	hoogwaardig openbaar vervoer
iMPI	integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur
iNHi	investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur
IPM	integraal projectmanagement
iVRI	intelligente verkeersregelinstallatie
KW	kunstwerk
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MRA	Metropool Regio Amsterdam
NIKG	Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen
NOVEX MRA	Nationale Omgevingsvisie Extra Metropoolregio Amsterdam
OV	openbaar vervoer
P+B	Park + Bike
P+R	Park + Ride
PS	Provinciale Staten
SCADA	Supervisory Control And Data Acquisition
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VRI	verkeersregelinstallatie

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

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub

Haarlem, juli 2026

Provincie
Noord-Holland

Een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst

Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur
iNHi 2024-2028



INVESTEER

INHOUD

3 **Voorwoord**
4 Leeswijzer

5 **Managementsamenvatting**

8 **Inleiding**
8 Wat is de iNHi?
9 Aanleiding
9 Scope: wat is de iNHi wel en wat niet?
13 Aanpak

14 **DEEL 1 – INVESTERINGSSTRATEGIE**

15 **1. Investeringsstrategie**
15 1.1. Totstandkoming strategie
16 1.2. Uitgangspunten iNHi
16 1.3. Afwegingskader iNHi

18 **2. Investeringsprioriteit**
18 2.1. Ambitielijst
18 2.2. Investeringsprioriteit

22 **3. Het resultaat**
24 3.1. Knelpunten waarmee we al aan de slag zijn
24 3.2. Knelpunten met nieuwe projecten
28 3.3. Al opgeloste en niet opgenomen knelpunten

29 **4. Aan de slag met de iNHi 2024-2028**
29 4.1. Programmeren en prioriteren in iMPI en met de regio
29 4.2. Investeren kost geld
30 4.3. Inspelen op de actualiteit: de iNHi als kader
30 4.4. Doorontwikkeling 2028

32 **DEEL 2 – MONITOR**

33 **5. Monitor**
33 5.1. Doel Monitor iNHi
33 5.2. Datastrategie
34 5.3. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid wegen
37 5.4. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid fietspaden
40 5.5. Leefbaarheid: Gezonde leefomgeving
43 5.6. Bereikbaarheid: Doorstroming wegverkeer
45 5.7. Bereikbaarheid: Doorstroming openbaar vervoer
47 5.8. Ontsnippering van de natuur
50 5.9. Beïnvloedingsindicator: Verstedelijking
52 5.10. Beïnvloedingsindicator: Stikstof

53 **BIJLAGEN**

54 **Bijlage 1 Beleidscontext**

59 **Bijlage 2 Wegtrajecten met locatie-aanduidingen**

62 **Bijlage 3 Ambitielijst**

66 **Bijlage 4 Ambitielijst incl. motivatie investeringsprioriteit**

71 **Bijlage 5 Basisgegevens indicatoren**

73 **Bijlage 6 Netwerklijsten Monitor**

85 **Bijlage 7 Verklarende woordenlijst**

VOORWOORD

Wanneer je kind de fiets pakt naar school of sport, of jij zelf in de auto stapt naar je werk of familie, wil je natuurlijk veilig en het liefst zo snel mogelijk op je plaats van bestemming aankomen. En als je met het openbaar vervoer reist, sta je liever niet alsnog in de file. Woon je langs een provinciale weg, dan heb je daar liefst zo min mogelijk overlast van. Dat geldt voor nu en in de toekomst.

Daarom besteden we als provincie een belangrijk deel van ons geld aan het goed onderhouden van onze (vaar)wegen, fietspaden, bruggen en andere onderdelen van onze infrastructuur. Ondanks dat zien we dat er plekken op onze wegen en fietspaden zijn waar de verkeersveiligheid niet goed genoeg is. Ook zijn er trajecten waar veel files staan en waar bovenal de overlast door het vele verkeer voor de omgeving te groot is. Op die plekken is vaak een grotere investering nodig om het probleem, of soms meerdere problemen, op te lossen. Maar net als iedereen, kunnen we ons geld maar één keer uitgeven. We kunnen niet overal tegelijk investeren en moeten dus keuzes maken.

Voor u ligt de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi). Hierin staat wat de provincie deze bestuursperiode belangrijk vindt bij het maken van die keuzes. Alle 130 wegtrajecten zijn op basis van diverse data beoordeeld op het gebied van onder andere verkeersveiligheid voor de auto en de fiets, gezonde leefomgeving en doorstroming van het ov en de auto. Deze data geven ons inzicht en ook houvast bij investeringsbeslissingen. Wij vinden als college verkeersveiligheid en de leefbaarheid langs onze provinciale wegen met stip de belangrijkste criteria om ergens te investeren. Daarbij zien wij ook de noodzaak om Noord-Holland bereikbaar te houden.

Op basis van de data én onze politieke ambities ligt er nu een lijst met trajecten waar we zien dat er iets moet gebeuren. Het goede nieuws is dat we op veel van deze trajecten al aan de slag zijn of binnenkort gaan. Toch zien we trajecten waarmee we nog aan de slag willen. Aan de ene kant trajecten waar we relatief eenvoudig enorme sprongen kunnen maken ten behoeve van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. Aan de andere kant trajecten waar de problemen complexer zijn en er meer studie nodig is om tot goede oplossingen te komen, zoals trajecten die te maken hebben met de gezonde leefomgeving of woningbouw.



De iNHi helpt ons ook om bij actualiteiten, zoals klachten of initiatieven uit de samenleving, besluiten te nemen. Met de iNHi in de hand kunnen we beargumenteerde keuzes maken of we daar aan de slag gaan en we dat grootschalig of snel kunnen doen. Doordat we keuzes moeten maken, kunnen we niet altijd alles gelijk helemaal oplossen.

Ik ben trots dat we de iNHi kunnen gaan gebruiken om de provinciale wegen en fietspaden te verbeteren op de plekken waar dat het hardst nodig is. Op naar een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst.

Jeroen Olthof

Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu
(regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten
Voorzieningen, Cultuur & Sport
Sponsoring en Evenementen

Leeswijzer

De rapportage bestaat uit twee delen.

Deel 1 is de investeringsstrategie. In hoofdstuk 1 en 2 behandelen we de uitgangspunten en afwegingen en leggen we uit op welke van de 130 wegtrajecten we de prioriteit leggen. Hoofdstuk 3 is het resultaat waar de provincie de ambitie heeft om aan de slag te gaan. Hoofdstuk 4 gaat over het vervolg. Hierin leggen we uit hoe we aan de slag gaan en welke doorontwikkelingen er zijn.

In **Deel 2** staat de Monitor centraal en wordt er ingegaan op de werking hiervan. Elk hoofdstuk behandelt een individuele (beïnvloedings-)indicator.

De rapportage wordt afgesloten met de bijlagen. Deze zijn bedoeld als achtergrondinformatie en verantwoording van de genomen stappen om te komen tot de investeringsstrategie.



MANAGEMENTSAMENVATTING

iNHi 2024-2028
Iedere dag zijn er in Noord-Holland mensen en goederen onderweg. De provincie vindt het belangrijk dat ook in de toekomst mensen en goederen hun bestemming veilig en op tijd bereiken. Hierbij is het van belang dat er zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. We zorgen daarom voor goede wegen en fietspaden, maar ook voor een ov-systeem dat ervoor zorgt dat iedereen van a naar b kan komen. Kortom, als provincie willen we inzetten op duurzame mobiliteit, veiligheid op alle wegen en een gezonde leefomgeving.

Toch zijn er plekken op de infrastructuur van Noord-Holland waar op dit moment de verkeersveiligheid onder druk staat, de kwaliteit van leven langs de wegen achteruit gaat, waar vaak file staat of het openbaar vervoer vertraging oploopt. Als we kijken naar de toekomstige woningbouwprojecten dan wordt een aantal van die knelpunten groter of komen er zelfs nieuwe knelpunten bij.

De provincie kan vanwege schaarste in mensen, grondstoffen, ruimte en financiën niet in één keer alle knelpunten oplossen. Er moeten keuzes gemaakt worden. Dat gebeurt in de **investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)**.

Wat is de iNHi?
De investeringsstrategie helpt Provinciale Staten bij het maken van investeringsbeslissingen voor het verbeteren van het huidige provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Het gaat hier dus om nieuwe projecten. De iNHi is een kader die de afweging laat zien tussen de politieke ambities, beschikbare middelen en data. De iNHi wordt aan het begin van de nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe coalitie en beantwoordt de vraag: **Waar kunnen we als provincie het beste investeren?**

De Monitor
De basis van de iNHi is de Monitor. De Monitor geeft een actueel inzicht van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor bestaat uit zes indicatoren en twee beïnvloedingsindicatoren. De data van de Monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. In de Monitor wordt elk van de 130 wegtrajecten die de Noord-Hollandse infrastructuur kent gescoord op zes indicatoren. Daarnaast zijn er twee beïnvloedingsindicatoren die gekoppeld zijn aan een beleidsdoel. De indicatoren zeggen iets over de huidige prestatie en het gebruik van de infrastructuur. De beïnvloedingsindicatoren zeggen iets over de toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het gebruik van de infrastructuur.

Indicatoren:
1. **Verkeersveiligheid wegen.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van een aantal risicofactoren, namelijk: de inrichting van de weg, de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid en het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers op de weg.
2. **Verkeersveiligheid fiets.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van risicofactoren, zoals wegbreedte, markering, verlichting, erfaansluitingen en een inschatting van de fietsdrukte. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen regionale- en doorfietsroutes, waarbij de laatste aan extra hoge eisen moeten voldoen.
3. **Doorstroming wegverkeer.** We brengen in kaart wat de gemiddelde vertraging is van wegverkeer tijdens de spits.
4. **Doorstroming openbaar vervoer.** Er wordt in kaart gebracht hoe groot de vertraging van de bus is door te kijken naar de vertraging in de spits.
5. **Gezonde leefomgeving.** Het gebruik van de provinciale infrastructuur op het gebied van gezondheidsbelasting wordt in inzichtelijk gemaakt door luchtverontreinig en geluidsbelasting in kaart te brengen.
6. **Ontsnippering van natuur.** We brengen in kaart waar ontsnipperingsmaatregelen op de infrastructuur (denk aan faunapassages) het meeste bijdragen aan de faunaleefgebieden.

Beïnvloedingsindicatoren

1. **Verstedelijking.** We brengen plannen voor woningbouw in kaart en vergelijken deze met de provinciale infrastructuur.
2. **Stikstof.** Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een afname van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

We hebben de afgelopen jaren meer en betere data verzameld over onze infrastructuur. De Monitor is echter geen allesomvattend systeem, maar wel zodaning opgebouwd dat we de uitkomsten kunnen gebruiken voor het bepalen van prioriteiten op de infrastructuur. Meer informatie over de Monitor is te lezen in hoofdstuk 5.

Aanpak iNHi

De aanpak van de iNHi start na de Provinciale Statenverkiezingen met de vaststelling van het coalitie-akkoord. Zo kunnen we de iNHi afstemmen op veranderende politieke wensen en maatschappelijke trends. Daarnaast geeft de aanpak ook ruimte om te schakelen op actualiteiten, zoals urgentie kwesties van een verkeersongeval, klachten of initiatieven uit de samenleving. Om tot een afweging te komen waar de grootste ambities liggen op de 130 wegtrajecten, worden de volgende stappen doorlopen:

Stap 1: Politiek kader (zie voor meer informatie over de afweging en de strategie hoofdstuk 2)

Allereerst wordt antwoord gegeven op de vraag, wat is de ambitie van de provincie en wat vindt zij belangrijk? Weegt verkeersveiligheid zwaarder dan doorstroming? Of vinden we juist dat doorstroming leidend moet zijn bij de keuze om ergens te investeren? En op welke manier willen we als provincie knelpunten oplossen? Voor deze bestuursperiode gelden de volgende uitgangspunten voor de iNHi:

1. De De provincie kenmerkt verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets als zeer belangrijk. Hiermee houden we de basis op orde.
2. De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van het verkeer op de omgeving moet omlaag.
3. Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen zijn essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de verschillende regio's. Het verschil zit hier vooral in de beschikbare alternatieven voor het openbaar vervoer.
4. De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

Stap 2: Draaien aan de knoppen (zie voor meer informatie over de knelpunten hoofdstuk 3)

Alle 130 wegtrajecten van de provincie zijn op basis van data onder de loep genomen in de Monitor. De wegdelen zijn beoordeeld op het gebied van de zes indicatoren verkeersveiligheid wegen, verkeersveiligheid fiets, doorstroming wegverkeer, doorstroming openbaar vervoer, gezonde leefomgeving en ontsnippering van natuur. Deze wegdelen zijn vervolgens ‘gewogen’ op basis van het politieke kader. Op basis hiervan draaien we aan de knoppen: hoe zwaar wegen de indicatoren mee? Hierdoor ontstaat het volgende afwegingskader voor de 130 wegtrajecten:

AFWEGINGSKADER					
	Noord-Holland-Noord			Noord-Holland-Zuid	
	Verkeersveiligheid weg	25%		Verkeersveiligheid weg	25%
	Verkeersveiligheid fiets	25%		Verkeersveiligheid fiets	25%
	Gezonde leefomgeving	25%		Gezonde leefomgeving	25%
	Doorstroming weg	25%		Doorstroming ov	25%
	Ontsnippering randvoorwaardelijk			Ontsnippering randvoorwaardelijk	

Het resultaat

Na deze draai aan de knoppen, ontstaat een geprioriteerde lijst van de 130 wegtrajecten, dit heet de ambitielijst. Hierin staan wegtrajecten met knelpunten. Het resultaat van de iNHi bestaat uit twee delen: knelpunten waarmee we al aan de slag zijn en knelpunten waarmee we als nieuw project mee aan de slag willen.

Met een deel van deze knelpunten zijn we al aan de slag. Deze staan geprogrammeerd in het iMPI. Voorbeelden van deze knelpunten zijn:
- *N250-1 Den Helder:* Maritiem Cluster en Bereikbaarheid Den Helder.
- *N232-2 Schipholweg Badhoevedorp:* overdrachtsgesprekken met de gemeente Haarlemmermeer en de bijbehorende herinrichting.
- *N203-1 Krommenie:* project A8A9 en de kortetermijnmaatregelen om de huidige leefbaarheid te verbeteren.
- *N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort:* reeds een project bij de provincie.
- *N247-5 Oosthuizen:* hier vindt onderhoud plaats, maar de scope moet gezien de hoge score op verkeersveiligheid worden uitgebreid.
- *N236-1 Driemond:* lopend project verkeersveiligheid en kantmarkering.

De Investeringsprioriteit geeft daarnaast een aantal knelpunten aan waarmee we aan de slag willen. Deze staan niet als project in het iMPI. Hierbij is ook gekeken naar een aantal randvoorwaarden, namelijk: ontsnippering, woningbouwontwikkelingen en meekoppelkansen voor groot onderhoud en vervangingsinvesteringen. We zien bij sommige trajecten dat ze dezelfde soort problematiek bevatten. Deze zijn daarom geclusterd in onderstaande knelpuntpakketten:

	Bestaande projecten:	Nieuwe projecten:
Fietstrajecten:	N236-1 Driemond N245-3 Dirkshorn-Schagen N247-5 Oosthuizen-A7 N524-1 Bussum-Hilversum	N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg N231- 1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel N522-1 Amstelveen-Amsterdam
Smalle wegen:	N203-2 Uitgeest-Castricum	N246-2 Nauerna- Westzaan N240-3 Medemblik- Wieringerwerf N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer N247-4 Edam-Oosthuizen
Duinrandwegen:	N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort	N511-1 Egmond-Bergen N512-2 Castricum-Egmond N502-1-2-3 Petten-Julianadorp
Gezonde leefomgeving:	N250-1 Den Helder N203-1 Krommenie	N208-1/-2/-3 Haarlem
Doorstroming ov:	N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland N232-3 Schipholweg-Badhoevedorp N232-4 Schiphol Oost-Oude Meer	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen.
Bereikbaarheid verstedelijking:	N241-1 Opmeer-Wognum	N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9
Bereikbaarheid economisch centrum:	N240-6 WFO-terrein	

Stap 3: iNHi 2024-2028 gereed (zie voor meer informatie over de gevolgen van de iNHi hoofdstuk 4)
De wegtrajecten die uit stap 2 volgen worden opgenomen in het iMPI.

Inspelen op de actualiteit
Na vaststelling is de iNHi 2024-2028 het kader waaraan actualiteiten worden getoetst. De iNHi kan door Gedeputeerde en Provinciale Staten worden gebruikt om een politiek besluit te onderbouwen: is het opportuun om wel of niet, groot of klein te investeren op die specifieke actualiteit van een ongeval, klacht of initiatief uit de samenleving?

Stap 4: Doorontwikkeling iNHi
Dit is de start voor de continue actualisatie van de data in de Monitor. En de start voor de doorontwikkeling naar de iNHi voor de volgende collegeperiode van 2027-2031.

INLEIDING

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat ze die bestemming veilig en op de afgesproken tijd bereiken en dat hierbij zo min mogelijk overlast is voor de omgeving. We zorgen voor schone en veilige wegen en fietspaden en voor voldoende en kwalitatief openbaar vervoer. We ontwikkelen, testen en gebruiken de allernieuwste technologieën om klaar te zijn voor de toekomst. We maken het makkelijker om te kiezen om te wandelen, te fietsen, het openbaar vervoer te gebruiken of om te kiezen voor deelconcepten zoals deelfietsen, deelscooters of deelauto's.

Vanuit die gedachte investeert de provincie in het verbeteren van haar infrastructuur. De ambitie is een veilig, gezond en bereikbaar netwerk met de blik op de toekomst. Daarbij is het noodzakelijk om keuzes te maken. In welke wegen en fietspaden investeren we als eerst? De investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024-2028 (iNHi) helpt Provinciale Staten bij het maken van deze keuzes voor de huidige bestuursperiode. Daarbij weten we dat mobiliteitsprojecten meestal langer duren dan een bestuursperiode van vier jaar. Een infrastructureel project van start verkenning tot oplevering van de weg duurt meestal vijf tot soms wel vijftien jaar, afhankelijk van de complexiteit. Soms zelfs langer.

Daarnaast hebben we rekening te houden met trends en ontwikkelingen in de mobiliteit, zoals prijsstijgingen van materiaal, materieel en mensen en het effect op de financiële zekerheid en planbaarheid. Andere zaken zijn het tekort aan uitvoeringskracht in de eigen organisatie en in de markt met effect op de snelheid waarmee geprogrammeerde ontwikkelingen tot resultaat komen. Er is een gebrek aan ruimte om te bouwen. Denk hierbij aan de fysieke ruimte, stikstofruimte en gezondheidseffecten. Dit vraagt om het maken van keuzes.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op wat de iNHi precies is.

Wat is de iNHi?

De iNHi geeft antwoord op de vraag: **waar kunnen we als provincie het beste investeren?** De iNHi geeft inzicht in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur en helpt om een afweging te maken tussen politieke ambities, de prestaties van de provinciale infrastructuur en de beschikbare middelen om te komen tot **investeringsbeslissingen**. De iNHi identificeert knelpunten en ontwikkelingen die worden geprogrammeerd in het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI).

De iNHi heeft drie onderdelen: de **Monitor**, het **afwegingskader** en de **Investeringsprioriteit**. In dit rapport beschrijven we deze drie onderdelen en daarmee komen we tot het antwoord: **daarom investeert de provincie daar op de provinciale infrastructuur.** Deze rapportage is de uitwerking van de **Aanpak** en Monitor iNHi[1] die in 2023 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

De Monitor is de basis van de iNHi. Het doel van de Monitor is om actueel inzicht te geven in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. Oftewel, hoe goed doet de weg of het fietspad het op specifieke onderwerpen zoals verkeersveiligheid? Maar ook hoe groot is het effect van de weg op de gezonde leefomgeving. De Monitor wordt continu geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. De volgende afbeelding geeft een overzicht van de indicatoren die zijn uitgewerkt in de Monitor.

1 De geactualiseerde Monitor iNHi is opgenomen in Deel 2 van deze rapportage.



Het gaat om zes **indicatoren**. Deze indicatoren zijn direct te relateren aan beleidsdoelen. Het uitgangspunt is dat de provinciale infrastructuur bijdraagt aan integrale opgaven, ook buiten het mobiliteitsveld. Daarom kijken we voor wegverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer naar doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de impact op de leefomgeving. Zo geeft de Monitor inzicht op de impact van het gebruik van de infrastructuur op de gezonde leefomgeving (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) en op kansen voor ontsnippering van natuur.

We kijken daarnaast naar twee **beïnvloedingsindicatoren**. Dat zijn indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe infrastructuur wordt gebruikt: 1. Verstedelijking: de plannen voor woningbouw zijn bekend, wat onvermijdelijke extra mobiliteitsvragen met zich meebrengen. Verstedelijking heeft invloed op de drukte op de weg, fietspaden en in het openbaar vervoer. Extra verkeer heeft ook effect op verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtverontreiniging. 2. Stikstof: hierbij wordt gekeken naar de stikstofdepositie in natuurgebieden als gevolg van het gebruik van provinciale wegen.

Aanleiding

De huidige iNHi dateert uit 2014. Naast dat de data over de provinciale infrastructuur geactualiseerd moet blijven, zijn we ook anders gaan denken over mobiliteit. Dit nieuwe denken is vastgelegd in het Perspectief Mobiliteit, dat in 2021 is vastgesteld door Provinciale Staten en is bevestigd in het coalitieakkoord 2023-2027 Verbindend Vooruit. De iNHi is hiervan de uitwerking voor de provinciale infrastructuur. In het Perspectief Mobiliteit is vastgesteld dat de provincie zich richt op de mobiliteitstransitie met de 3V's van het verminderen, verbeteren en veranderen van mobiliteit. Dit is om de tien belangrijkste opgaven voor de mobiliteit het hoofd te bieden[2]. De iNHi geeft inzicht in de opgaven voor bereikbare woningen en bedrijven en goede dagelijkse deur- tot deurreizen. Met een opgave voor lopen, fietsen, de ketenreis en het voorkomen van de negatieve effecten van mobiliteit.

De provincie heeft behoefte aan een strategie die aansluit op de bestuurlijke periode van vier jaar. En zo een uitwerking geeft aan nieuwe bestuurlijke ambities en maatschappelijke ontwikkelingen. De investeringsstrategie is bovendien het kader om gedurende de bestuursperiode te kunnen reageren op ontwikkelingen en de actualiteit.

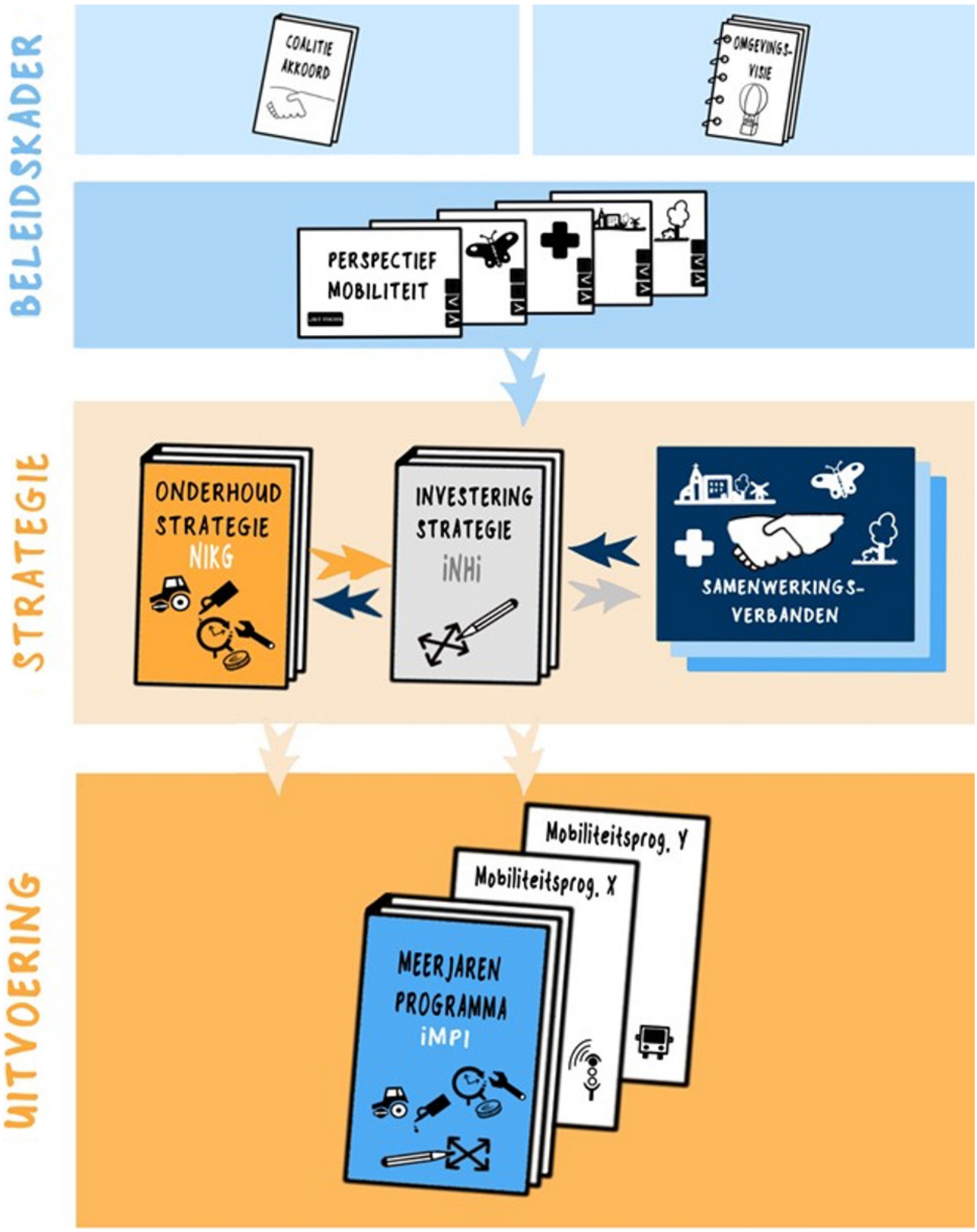
Sinds 2014 is er meer kennis en data opgebouwd over het presteren van onze infrastructuur. Inmiddels beschikken we ook over data van het presteren van de fietsinfrastructuur en hebben we inzicht in kansen voor ontsnippering van de natuur. Daarnaast zijn de data en de verwerking van de data over de doorstroming, verkeersveiligheid en de gezonde leefomgeving flink verbeterd.

Scope: wat is de iNHi wel en wat niet?

Het coalitieakkoord en het Perspectief mobiliteit geven de provinciale prioriteiten en ambities voor de regionale mobiliteit. Dit is nog niet concreet genoeg om te weten waar we onze provinciale infrastructuur moeten aanpakken. Daarom stellen we iedere vier jaar een iNHi op, waarin is uitgewerkt welke infrastructuur moet worden verbeterd of uitgebreid. Ook stellen we elke vier jaar de **Nota infrastructurele Kapitaalgoederen** (**NIKG**) op om uit te werken op welke wijze deze infrastructuur onderhouden of vervangen moet worden. Bij beide strategieën gaat het om dezelfde provinciale infrastructuur en zijn daarom nauw verbonden. Uit beide strategieën komen projecten voort die worden geprogrammeerd in het integraal **Meerjarenprogramma Infrastructuur** (**iMPI**).

De relatie van de iNHi met de beleidskaders van de provincie, de NIKG en samenwerking met de regio en de uiteindelijke uitvoering staat schematisch weergegeven in de volgende figuur.

2 Bijlage 1 Beleidscontext: De tien opgaven voor mobiliteit volgen uit het Perspectief Mobiliteit (Noord-Holland september 2021) en zijn gevisualiseerd in bijlage 1: Beleidscontext.



Figuur 1: Beleidscontext iNHi (illustratie: Sylvia Beliën).

Verschil en overeenkomst Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG): de NIKG beschrijft hoe het bestaande areaal in stand wordt gehouden, terwijl de iNHi gaat over investeringen die iets aan de infrastructuur toevoegen of de functie ervan verbeteren. Deze twee documenten vormen de basis voor de vervangings-, verbeter-, en uitbreidingsprojecten op de provinciale infrastructuur. Beide documenten vormen de afwegingskaders voor de noodzaak van infrastructurele projecten. Wanneer besloten wordt dat er infrastructurele aanpassingen nodig zijn, worden deze in het iMPI opgenomen. De verschillen tussen beide documenten, en hun focus, kunnen worden uitgelegd aan de hand van een metafoor over een huis. Bij instandhouding (NIKG) valt dan te denken aan het schoonhouden van de ramen (dagelijks onderhoud), het schilderen van de kozijnen (onderhoud), het vervangen van dragende onderdelen of de fundering (renovatie) of het bij 'einde levensduur' slopen en opnieuw opbouwen van het huis (vervanging). Onder uitbreidingen en functieveranderingen (iNHi) moet gedacht worden aan een nieuwe uitbouw (uitbreiding) of een slaapkamer ombouwen tot studeerkamer (functieverandering).

Huidig provinciaal netwerk van wegen en fietspaden: de iNHi heeft alleen betrekking op investeringsbeslissingen voor het beter presteren van het provinciaal netwerk van wegen en fietspaden. Met het bepalen van de investeringsprioriteiten wordt niet gekeken naar prognoses voor de toekomstige woningbouw en de trends en ontwikkelingen in de infrasector. Deze data is nog niet goed gevalideerd beschikbaar. Investeringen in bestaande provinciale vaarwegen, (H)OV-banen en voetpaden zijn geen onderdeel van de iNHi 2024-2028. Hier ontbrak betrouwbare informatie gedurende de totstandkoming van de Monitor. Nieuwe verbindingen (en dus nieuwe wegen) vallen buiten de scope van de iNHi.

Opdeling trajecten: (zie figuur volgende pagina).

- Het provinciale wegennetwerk is door middel van een verkeerskundige indeling onderverdeeld in 130 trajecten. Een traject bestaat uit meerdere wegvakken, van kruispunt tot kruispunt. We verzamelen informatie over het presteren van de infrastructuur op het niveau van trajecten. Dit is een passend detailniveau om te prioriteren tussen knelpunten.
- De trajecten opgedeeld in Noord-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid om zo een betere invulling te kunnen geven aan de mobilitietsbehoeftes in de verschillende regio's. Dit wordt in hoofdstuk 1.1. verder uitgelegd. Hierin zijn de bestuurlijke regio's gevolgd. In enkele gevallen zijn uitzonderingen gemaakt. Deze worden uitgelegd in bijlage 2 Wegtrajecten met locatie-aanduidingen.
- Het fietsnetwerk is opgedeeld in 293 fietstrajecten, waarbij is gekeken naar het type fietsvoorziening. De 293 fietstrajecten zijn in dit geval omgerekend naar de 130 **wegtrajecten**.
  NB: de wegtrajectindeling en benamingen zijn niet gelijk aan de trajectindeling in het iMPI en de NIKG..



Figuur 2. Kaart trajectindeling iNHi.

Aanpak

Er wordt doorlopend gewerkt aan het actueel houden en verbeteren van de Monitor. Elke vier jaar wordt er een nieuwe iNHi vastgesteld. De iNHi bestaat uit de meest recente inzichten uit de Monitor en de door de politiek bepaalde Investeringsprioriteit. Om tot een afweging te komen waar de grootste ambities liggen op de 130 weg- en fietstrajecten, worden de volgende stappen doorlopen die zijn weergegeven in onderstaande figuur:

Stap 1:
Politiek kader

Mijlpaal: totstandkoming afwegingskader
Het coalitieakkoord vormt het startschot voor een nieuwe iNHi-cyclus. Het coalitie-akkoord met nieuwe ambities biedt, naast ontwikkelingen in beleidskaders, het inhoudelijke, politiek kader voor de investeringsstrategie. Dat geeft invulling aan de uitgangspunten en het afwegingskader van de iNHi. Dit geeft antwoord op de vraag: waarom willen we waar investeren op de provinciale infrastructuur?

Stap 2:
Draaien aan de knoppen

Mijlpaal: totstandkoming Investeringsprioriteit
Met het afwegingskader draaien we aan de knoppen: hoe zwaar wegen de indicatoren mee. Hieruit volgt een geprioriteerde lijst van alle weg- en fietstrajecten waar een oplossing gevonden moet worden voor één of meerdere knelpunten. Dit is de Investeringsprioriteit.

Stap 3:
iNHi gereed

Mijlpaal: vaststelling iNHi 2024-2028 met programmering iMPI en de iNHi als kader
De wegtrajecten met knelpunten uit stap 2 worden geprogrammeerd in het iMPI. Na vaststelling is de iNHi het kader waaraan actualiteiten worden getoetst: is het opportuun om hier wel of niet, groot of klein te investeren. De iNHi wordt gebruikt om dit politieke besluit te onderbouwen.

Stap 4:
Doorontwikkeling iNHi

Continue actualiseren en doorontwikkelen van de iNHi en de Monitor.
De data in de Monitor wordt continue geactualiseerd en verbeterd. Ook wordt er in deze stap gewerkt aan eventuele doorontwikkelingen voor de volgende collegeperiode.

DEEL 1 – INVESTERINGSSTRATEGIE

We stellen een investeringsstrategie op voor de provinciale infrastructuur. waarmee we zorgen voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk voor de toekomst. In Deel 1 wordt uiteengezet op welke infrastructuur we deze bestuursperiode gaan investeren en welk kader we hanteren wanneer zich incidenten voordoen of verzoeken worden gedaan.

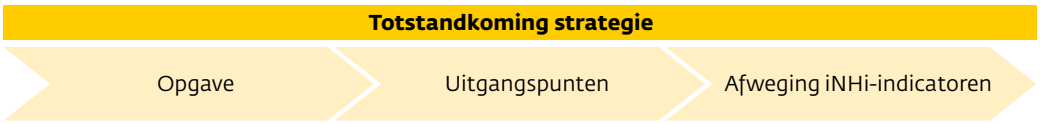


1 INVESTERINGSSTRATEGIE

1.1. Totstandkoming strategie

Met het coalitieakkoord is er extra investeringsruimte beschikbaar gesteld voor verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur. In de iNHi maken we keuzes waar we deze investeringen het meest effectief kunnen inzetten. Naast scherpe keuzes gaat het ook om slimme keuzes, waarin opgaven zo veel mogelijk gecombineerd worden voor een zo groot mogelijk maatschappelijk effect. Scherpe en slimme keuzes maken willen we allemaal. Maar wat houdt dat in voor de provinciale infrastructuur de komende jaren? Dat vraagt om een strategie. Met de **investeringsstrategie**, die in dit hoofdstuk wordt toegelicht, geven we antwoord op deze vraag.

We stellen een investeringsstrategie op voor de provinciale infrastructuur. Daarin wordt beantwoord op welke infrastructuur we deze bestuursperiode gaan investeren en welk kader we hanteren wanneer zich incidenten voordoen of (ad-hoc) verzoeken worden gedaan. De strategie vormt zich vanuit de opgaven die we zien. Op basis hiervan wordt een afweging gemaakt.



De provincie staat voor een grote **opgave** om de mobiliteit op onze wegen en fietspaden te verbeteren hieronder staan vijf opgaven beschreven die veel invloed hebben op de iNHi:

A. **Verkeersveiligheid:** elk slachtoffer is er één te veel. De afgelopen tien jaar zien we dat het aantal ongevallen op de Noord-Hollandse wegen toeneemt. Daarnaast is fietsen een steeds belangrijkere vorm van mobiliteit. Ondanks alle inspanningen voor verkeersveiligheid op onze provinciale infrastructuur blijft de verkeersveiligheid voor fietsers achter bij die van andere verkeersdeelnemers.
B. **Schaarste:** de woningbouwopgave leidt tot onvermijdelijke groei van de mobiliteit. De belasting van de infrastructuur neemt daarmee toe. Alles is nodig om de groei te kunnen opvangen, zoals ook staat beschreven in het Perspectief Mobiliteit: de mobiliteitstransitie naar fiets, bus, trein en deelmobiliteit, maar ook nog steeds de auto. Dit vraagt om brede oplossingen. Schaarste is er in de fysieke ruimte, maar ook in de milieuruimte (stikstof, ontsnippering van natuurgebieden, kwaliteit van lucht en geluid), arbeidsmarkt en financiële middelen door in te zetten op de mobiliteitstransitie kan het infrastructuurnetwerk efficiënter worden ingericht (denk o.a. aan Smart Mobility). Is het belangrijk om het gebruik te spreiden, (zoals werkgevers- en onderwijsaanpak) en het dempen van automobiliteit vanuit nieuwe woningbouwontwikkelingen.
C. **Verschillen tussen de regio's:** de opgaven in de regio's Noord-Holland-Noord (NHN) zijn anders dan in Noord-Holland-Zuid (NHZ). Hierbij zien we verschil in de noodzaak van de stedelijke en regionale autobereikbaarheid, mede in het kader van mobiliteitsrechtvaardigheid[3]. In de meer stedelijke regio's in NHZ is een goed ov-alternatief beschikbaar. In de meer landelijke regio's in NHN is dit alternatief minder goed beschikbaar. We zetten wel stevig in op fijnmazig openbaar vervoer en publieke mobiliteit in NHN. Uitzonderingen op het ov-alternatief in NHN zijn de gemeentes Hoorn en Alkmaar. Deze gemeentes zijn scharnierpunten voor de autobereikbaarheid tussen Noord en Zuid. Daarom vallen deze gemeentes onder de NHN-regio met meer aandacht voor de autobereikbaarheid.
D. **Vervangingsopgave:** er is sprake van een grote vervangingsopgave op ons bestaande infrastructuurnetwerk. Hier zijn schaarse financiële middelen en personeel voor nodig werk met werk maken met de verbeter- en uitbreidingsprojecten biedt kansen.

3 Mobiliteitsrechtvaardigheid houdt voor de provincie Noord-Holland in dat alle bewoners volwaardig mee kunnen doen aan de maatschappij dankzij het vervoerssysteem.

E. **Gezonde leefomgeving**[4]**:** Met de vaststelling van de Startnotitie Gezonde leefomgeving is het belang van een gezonde leefomgeving door de provincie benadrukt. Dat betekent dat een gezonde leefomgeving een hoge prioriteit krijgt in de aanpak van knelpunten.

1.2. Uitgangspunten iNHi

We zien dat we te maken hebben met grote opgaven, ambities, trends en ontwikkelingen die iets betekenen voor de infrastructuur van de provincie (zie voor een nadere uitwerking bijlage 1. Beleidscontext). Tegelijkertijd zien we vanuit de Monitor knelpunten op de infrastructuur. De vraag is hoe we de politieke ambities kunnen koppelen aan deze knelpunten. Dat leidt tot het tweede deel van de strategie, namelijk uitgangspunten en het **afwegingskader**. De uitgangspunten zijn opgesteld in lijn met het coalitieakkoord en het Perspectief Mobiliteit. In een vroeg stadium zijn Gedeputeerde Staten en de Statencommissie Ruimte uitgenodigd hierover mee te denken. Het resultaat zijn deze drie uitgangspunten:

1. **Verbeteren verkeersveiligheid:** De provincie wil vol inzetten op een verdere daling van het aantal verkeersslachtoffers. Daarom gaan we de verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets verbeteren. Hiermee willen we de basis op orde houden.
2. **Verminderen nadelige effecten voor de gezondheid leefomgeving:** De provincie vindt het belang van de gezonde leefomgeving groot. De nadelige effecten van het verkeer op de omgeving moeten omlaag.
3. **Bereikbaarheid Noord en Zuid:** Bereikbaarheid van woningen, werk en voorzieningen is essentieel. De provincie ziet dat er verschillen zijn in de bereikbaarheid tussen de regio's Noord-Holland-Noord (NHN) en Noord-Holland-Zuid (NHZ). In NHZ zijn er goede alternatieven voor de autobereikbaarheid met o.a. het openbaar vervoer. Als de doorstroming voor het openbaar vervoer op provinciale wegen onder druk staat, moet hier extra aandacht voor zijn. In NHN is het ov-alternatief op dit moment nog onvoldoende beschikbaar voor de bereikbaarheid[5]. In NHN vraagt de autobereikbaarheid om extra aandacht. De scheidingslijn tussen NHN en NHZ behoeft nog wel enige nuance. Alkmaar is bijvoorbeeld een grensgebied, aangezien dit een stedelijk gebied is in NHN. Echter, Alkmaar functioneert als scharnierfunctie voor de regio waarin de auto nog dominant is. De oplossing voor doorstroming kan zijn in ov of aanpassingen aan de infrastructuur.
4. **Verminderen ontsnippering van natuur door wegen:** De provincie ziet dat provinciale wegen natuur versnipperen en daardoor een negatief effect hebben op populaties van diersoorten. Daarnaast is er een direct belang bij het voorkomen van wildaanrijdingen in het kader van de verkeersveiligheid voor mens en dier.

1.3. Afwegingskader iNHi

De bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald naar onderstaande afweging van de iNHi-indicatoren:

AFWEGINGSKADER					
	Noord-Holland-Noord			Noord-Holland-Zuid	
	Verkeersveiligheid weg	25%		Verkeersveiligheid weg	25%
	Verkeersveiligheid fiets	25%		Verkeersveiligheid fiets	25%
	Gezonde leefomgeving	25%		Gezonde leefomgeving	25%
	Doorstroming weg	25%		Doorstroming ov	25%
	Ontsnippering randvoorwaardelijk			Ontsnippering randvoorwaardelijk	

In de tabel wordt het stevigst aan de knoppen gedraaid van de indicatoren verkeersveiligheid weg en fiets en gezonde leefomgeving. Samen vormen zij 75% van de afweging. Daarnaast is doorstroming van belang, maar dat verschilt voor Noord-Holland-Noord en Noord-Holland-Zuid. In NHN zijn de alternatieven voor de auto nog minder. Met de inzet van onder andere het Perspectief Mobiliteit en Visie Publieke Mobiliteit wordt hieraan gewerkt. Maar voor de huidige knelpunten is er soms nog geen oplossing. In NHZ willen we het alternatief voor de auto extra stimuleren.

4 Startnotitie Gezonde Leefomgeving: vaststelling Gedeputeerde Staten in mei 2024.

5 Het Ontwikkelperspectief Openbaar Vervoer Noord-Holland-Noord (2024) en de Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland (2024), mede t.b.v. de aanstaande ov-concessie Noord-West-Noord-Holland van 2028, geeft invulling aan het verbeteren van het openbaar vervoeraanbod in Noord-Holland-Noord. De stellingname is: niet meer, maar beter ov. Dit is geen onderdeel van de iNHi.

Door het 'draaien aan de knoppen' van de indicatoren worden alle 130 wegtrajecten geprioriteerd in de **ambitielijst**. Het wegtraject met de grootste gecombineerde knelpunten scoort hoogst. Hier is de ambitie het grootst om aan de slag te gaan. Het wegtraject met het kleinste enkele knelpunt scoort het laagst en is navenant de ambitie het kleinst. De ambitielijst zal in het volgende hoofdstuk verder worden toegelicht.
Naar aanleiding van bovenstaande afweging zijn er nog vier belangrijke punten waarmee rekening wordt gehouden bij het bestuderen van de iNHi-knelpunten die hoog scoren:

- **Ontsnippering:** ontsnippering wordt altijd meegenomen in de infraprojecten en is daarmee als indicator niet sturend in de programmering. Ontsnippering wordt bij alle iNHi-knelpunten namelijk standaard in de projectscope meegenomen[6]. Als de ontsnippering ontstaat of verergerd bij werkzaamheden aan de infrastructuur volgend uit de iNHi, dan wordt dit bekostigd uit het budget voor de infrastructuur. De veroorzaker betaalt. In het geval van beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen worden ontsnippermaatregelen meegewogen op technische inpasbaarheid en financiële haalbaarheid uit het budget voor Natuur en Landelijk gebied.
- **Woningbouw:** woningbouwontwikkelingen hebben ook invloed op het infrastructuurnetwerk. Meer woningen betekent meer bewegingen op het netwerk. Dit kan ervoor zorgen dat sommige netwerken in de toekomst (verder) overbelast raken. Bij het analyseren van de knelpunten wordt daarom gekeken naar de **plancapaciteit** tot en met 2030.
- **Meekoppelkansen groot onderhoud en vervanging:** er wordt gekeken of de iNHi-knelpunten gekoppeld kunnen worden aan groot onderhoud en/of vervangingsinvesteringen.
- **Stikstoftrajecten:** de indicator stikstof brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een reductie van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. We houden hiermee rekening bij de analyse van de wegtrajecten rekening hiermee.

6 Conform besluit door Gedeputeerde Staten dd. 7 december 2021.

2 INVESTERINGSPRIORITEIT

In dit hoofdstuk worden alle processtappen doorlopen van de uitkomsten van het afwegingskader. Nadat er is gedraaid aan de knoppen (zie 1.2 en 1.3) beschikken we over een geprioriteerde lijst met scores per wegtraject. Dit is de ambitielijst. Vervolgens hebben we de resultaten geduid en context gegeven. Deze verrijking is de Investeringsprioriteit, want we gaan niet zomaar met de top-10 aan de slag. Er is meer inzicht nodig.

2.1. Ambitielijst

De ambitielijst geeft inzicht in welke wegtrajecten de grootste knelpunten kennen en dus prioriteit krijgen bij het doen van investeringen. Hiermee is per wegtraject inzichtelijk hoe deze relatief scoort ten opzichte van andere wegtrajecten.

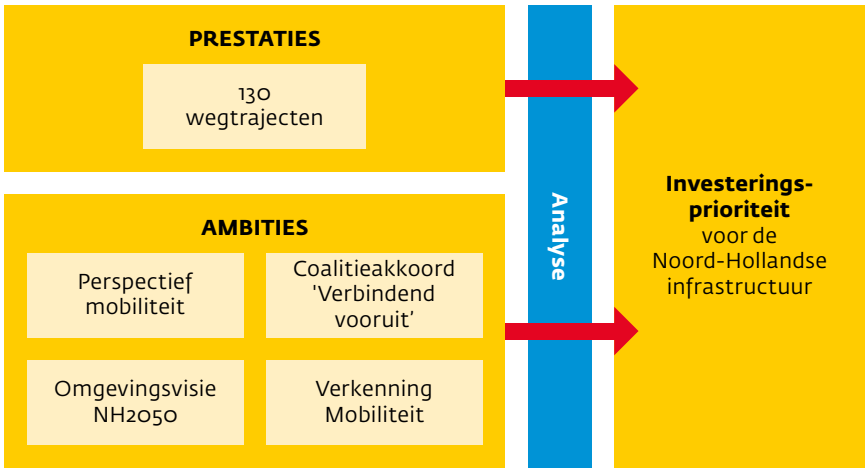
De praktijk laat zich helaas niet in zijn geheel vangen in een model. De uitkomsten zijn niet allesbepalend. Ze geven wel een goed inzicht waar op de provinciale infrastructuur de urgentie het grootst is. De ambitielijst is het startpunt om te komen tot de belangrijkste knelpunten die de provincie wil aanpakken.

De volledige ambitielijst inclusief alle scores per wegtraject is terug te vinden in bijlage 3. De wegtrajectcodes hebben allemaal ook een locatie-aanduiding. Deze is beschikbaar in bijlage 2.

2.2. Investeringsprioriteit

De ambitielijst leidt niet direct tot de Investeringsprioriteit, maar is wel een belangrijk ingrediënt. Om de Investeringsprioriteit te bepalen zijn de prestaties van de provinciale infrastructuur geanalyseerd met behulp van de Monitor en de beleidsambities in gedachten. Kennis van regioadviseurs en experts is benut om de knelpunten en de data per wegtraject te interpreteren de geprioriteerde lijst is hierin leidend geweest. Expert judgement is toegepast om het knelpunt te kunnen duiden en om meer context te geven. Dit leidt tot investeringsbeslissingen en opname in het iMPI.

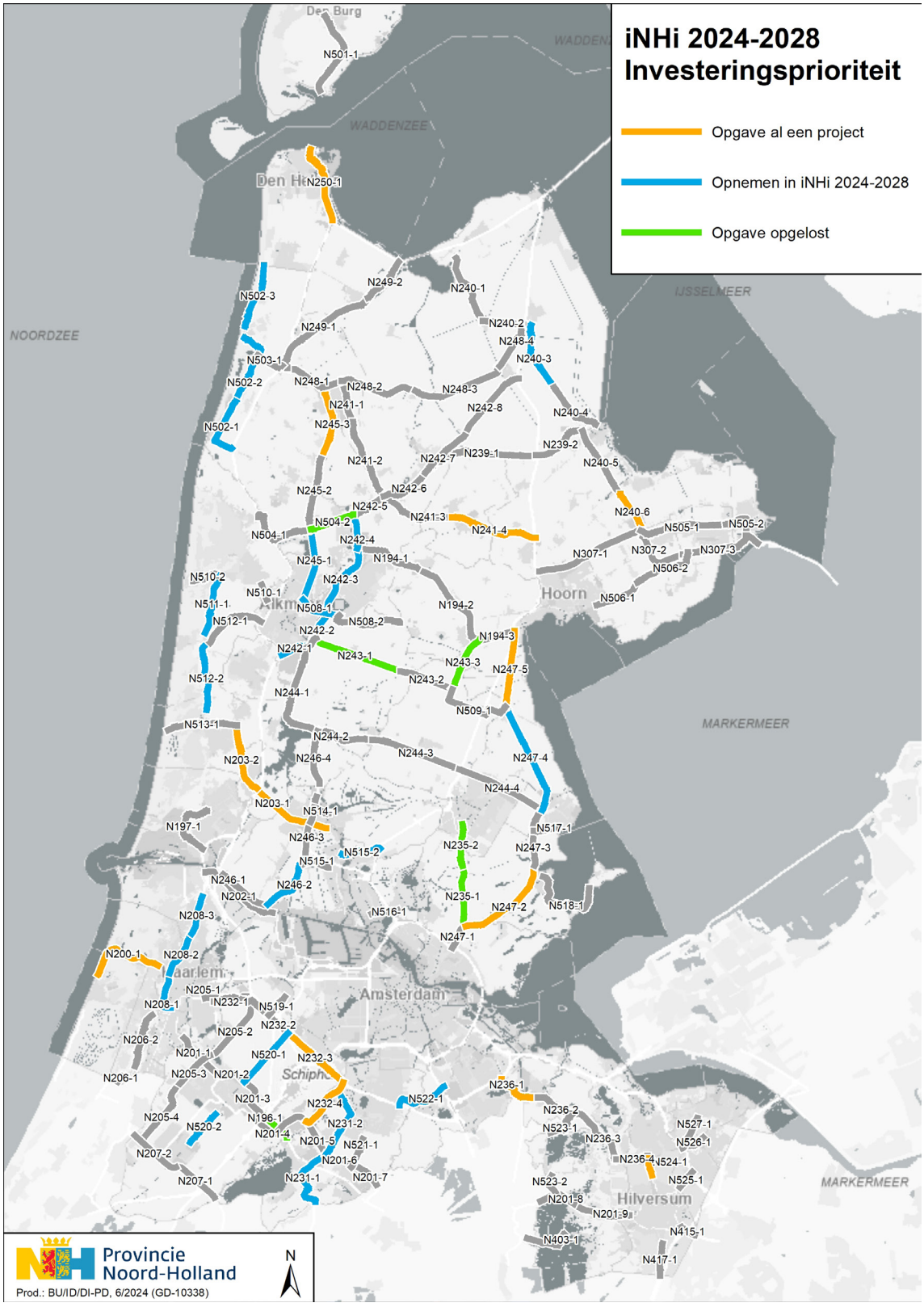
Dit is schematisch weergegeven in de volgende figuur.



Figuur 3: Bepalen van de Investeringsprioriteit vanuit prestaties en ambities.

Een uitsnede van de ambitielijst met beknopte motivatie voor de Investeringsprioriteit is weergegeven in de volgende kaart en tabel. De volledige tabel met alle 130 wegtrajecten en meer uitgebreide motivatie is terug te vinden in bijlage 4. De volgende uitsnede bevat alle trajecten die opgenomen worden in de iNHi 2024-2028 om te programmeren in het iMPI, inclusief motivatie. Daarnaast laat het de grote opgaven zien die al worden uitgewerkt tot project.

We kijken breder dan alleen naar de top 10. Er is bij de analyse gekeken naar de top-25 van de ambitielijst en de top-10 van de individuele indicatoren verkeersveiligheid weg en fiets en gezonde leefomgeving, omdat we deze het meest belangrijk vinden op ons netwerk. Uit de analyse van de ambitielijst blijkt dat de hoogst geprioriteerde wegtrajecten in veel gevallen projecten zijn waar we al bezig zijn de knelpunten op te lossen (oranje in de tabel). Daarnaast signaleren we opgaven voor een veilig, gezond en bereikbaar netwerk waar we nog niet aan de slag zijn. Dit zijn nieuwe knelpunten die opgenomen worden in de iNHi 2024-2028 (blauw in de tabel). Op overige wegtrajecten is de score dusdanig laag dat is deze niet op te nemen (wit in de tabel). Of dit zijn wegtrajecten waar we kortgeleden een project hebben opgeleverd waarmee het knelpunt (deels) is opgelost. Deze data was nog niet verwerkt (groen in de tabel).



Figuur 4. Kaart Investeringsprioriteit.

Classificatie	Wegtraject	Regio		Motivatie	Ontsnipper-opgave
1	N250-1	NHN	Opgave is al een project	De slechts scorende weg van Noord-Holland heeft de grootste opgave op gezonde leef-omgeving. Deze problematiek is geprogrammeerd in iMPI-project alg-41 en worden meegenomen in het Maritiem Cluster.	
2	N247-2	NHZ	Opgave is al een project	Dit wordt opgepakt als het project Onderdoorgang Broek in Waterland (iMPI-project N247-22), onderdeel van 'Bereikbaarheid Waterland'.	
3	N232-3	NHZ	Opgave is al een project	Gemeente Haarlemmermeer wil de Schipholweg bij Badhoevedorp overnemen tbv de ruimtelijke ontwikkelingen. Er loopt een gezamenlijke studie, iMPI-project o.a. N232-15.	
4	N242-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming door o.a. een smal spoorviaduct. Reeds onderdeel van iMPI-project N242-29. De verkenning zit in de Regionale investeringsagenda Alkmaar. De scope vraagt verbreding met meer inzicht op een breder netwerkniveau. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar met directe relatie tot de grote woningbouwopgave in NHN. Integrale inzet op 3V's is essentieel. Bezien in combinatie met de N242-1 (57), -2 (117), -4 (59), N245-1 (101), N508-1 (57) en de Rijksweg N9 (-).	Geen
5	N522-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op de inrichting van de fietspaden. Datacorrectie voor score doorstroming OV na oplevering van het project Brug Ouderkerk a/d Amstel.	Klein
6	N231-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	We gaan op zoek naar doorstromingsmaatregelen voor het OV met de grote woning-bouwopgave in de omgeving. Dit wegtraject is onderdeel van de studie Bosrandweg - Fokkerweg (iMPI-project N232-14/-16).	Minimaal
7	N247-4	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid door relatie smalle wegprofielen en bruggen. Pragmatische maatregelen op kruispunten, incl. de bushaltes.	Middel-groot
8	N196-1	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond project HOVASZ, data nog niet verwerkt. Datacorrectie nodig op eigendom fietspad (Haarlemmermeer).	
9	N203-1	NHZ	Opgave is al een project	De huidige problematiek wordt opgepakt in het project A8A9 en in de kortetermijn-maatregelen Krommenie om de huidige leefbaarheid te verbeteren. [iMPI-project N203-01 en -16]	
10	N243-3	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond iMPI-project N243-06, data nog niet verwerkt.	
11	N208-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op gezonde leefomgeving en de verkeersveiligheid doordat deze provinciale weg een binnenstedelijke weg is door Haarlem met veel kruisend fietsverkeer. Dit geldt voor de gehele route van de N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek.	Geen
12	N243-1	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met afgerond iMPI-project N243-06, data nog niet verwerkt.	
12	N512-2	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheids-knelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512. Tevens een stikstoftraject.	Groot
14	N203-2	NHZ	Opgave is al een project	Dit is reeds de trajectstudie N203c gedeelte A9 N513. (iMPI-project N203-17)	
15	N501-1	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert opinion. Knelpunt ontstaat door wachtrijen richting de pont. Hiervoor worden pragmatische verkeersmaatregelen ingezet.	
16	N504-2	NHN	Opgave opgelost	Opgave opgelost met iMPI-project N504-09, data nog niet verwerkt.	
17	N520-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen
17	N527-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Is eerder al een verkenning geweest met andere wegbeheerders. Doorstroming OV verbetert alleen met grootschalige ingreep bij snelwegaansluiting. Nu geen maatregelen voorzien.	
19	N206-2	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. In de studie Bereikbaarheid kust wordt de fietsverbinding verder verkend.	
19	N236-1	NHZ	Opgave is al een project	Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden iMPI-code alg-45.	
19	N240-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid op een smalle weg. Pragmatisch aanpakken met een aanpak voor smalle wegen.	Geen
20	N206-2		Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. Daarnaast loopt de studie Bereikbaarheid kust waarin de fietsverbinding verder wordt verkend.	
22	N520-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen
23	N515-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Huidige kwaliteit past niet bij doorfietsroute. Dit wordt gekoppeld aan de iMPI-projecten naar het fietspad en de bushalte Zaanse Schans, iMPI-project N515-07/-09.	Minimaal
24	N231-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken.	Geen
26	N511-1	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door vergelijkbare situatie als de N512-2 (13). Koppelen aan de voorgestelde aanpak voor de hele route N511-N512.	Klein
27	N208-1	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Zie N208-2 (12).	Geen

Classificatie	Wegtraject	Regio		Motivatie	Ontsnipper-opgave
28	N241-4	NHN	Opgave is al een project	Opgave niet opnemen, provincie sluit wel aan bij een externe studie van gemeente Medemblik. De provincie zal dit wegtraject niet zelf opstarten vanwege de lage scores. De woningbouwontwikkelingen langs de A.C. de Graafweg N241-3 en -4 leiden wel tot een cumulatieve verzwaring van de intensiteiten.	
29	N201-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Geen top-score.	
29	N235-1	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt. De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.	
32	N521-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op doorstroming OV. Echter met de aanstaande gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarsheidsagenda Zuidlob met de VRA en de gemeentes Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel is dit nu geen project.	
35	N502-3	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid wegen. Smalle weg met veel recreatief verkeer en wens tot verbeteren fietsgebruik. Oppakken als één N502-route in het reeds geprogrammeerde iMPI-project N502-05.	Minimaal
37	N525-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden iMPI-project alg-45.	
38	N244-2	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement. Er zijn geen pragmatische verbeteropties voor de verkeersveiligheid fiets aanwezig.	
39	N524-1	NHZ	Opgave is al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit is reeds het iMPI-project N524-01.	
44	N249-1	NHN	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig: geen provinciaal areaal.	
46	N246-2	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken. Smalle weg met relatief veel erfaansluitingen en hoge gemiddeld gereden snelheid. Dit is tevens een stikstof-traject.	Minimaal
46	N247-5	NHN	Opgave is al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid bij twee bruggen met omliggende oversteken. Te combineren met de aanstaande vervangingsinvesteringen van twee bruggen volgend uit de trajectbenadering iMPI-project N247-17.	
49	N519-1	NHZ	Opgave niet opnemen	Opgave niet opnemen obv expert judgement: geen doorfietsroute-ambitie.	
51	N200-1	NHZ	Opgave is al een project	Scoort het hoogst op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de trajectstudie Zeeweg (iMPi-project N200-05) en Bereikbaarheid kust.	
51	N235-2	NHZ	Opgave opgelost	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt. De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.	
76	N502-1	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obv wegtraject N502-3 (36). Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot
77	N240-6	NHN	Opgave is al een project	Ondanks dat dit wegtraject bij het WFO-terrein niet hoog scoort, start hier wel een project obv expert judgement. Kortetermijnmaatregelen (iMPI-project N240-17) worden ingezet om de huidige problematiek te verminderen en tijd te maken voor langetermijnmaatregelen voor het WFO-terrein.	
78	N245-3	NHN	Opgave is al een project	Geen top-score. Er is vanuit de regionale benadering behoefte aan een fietspad langs de N245. Dit is het iMPI-project N245-14.	
80	N232-4	NHZ	Opgave is al een project	Scoort hoog op doorstroming OV. Er lopen meerdere initiatieven uit de studie Bosrandweg-Fokkerweg. iMPI-project: N232-14/-17/-18/-19.	
89	N208-3	NHZ	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Zie N208-2 (12).	Geen
93	N502-2	NHN	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obv wegtraject N502-3 (36). Reeds onderdeel van iMPI-project N502-05.	Groot

Tabel: Uitsnede Investeringsprioriteit.

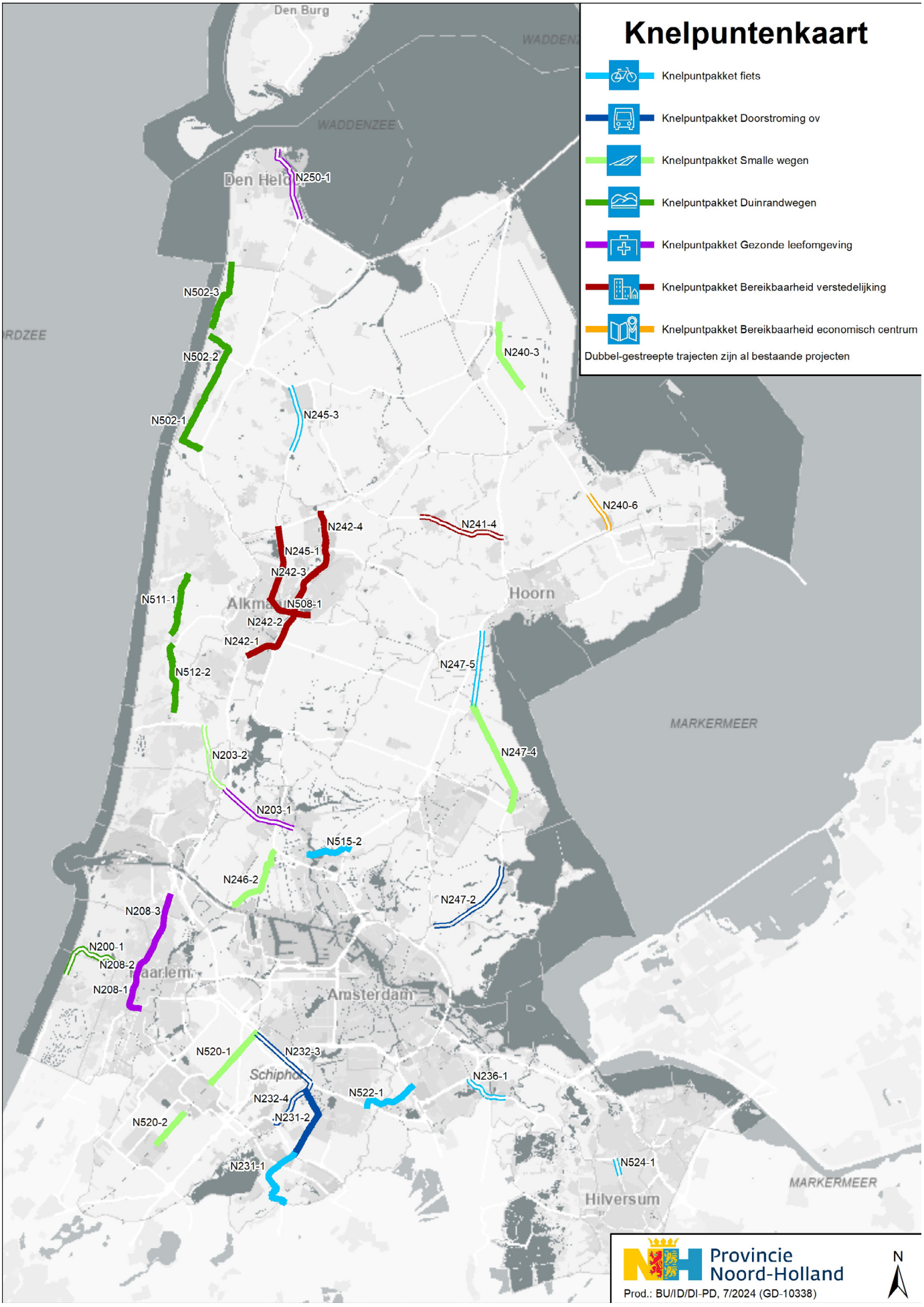
3 HET RESULTAAT

Uit de ambitielijst wordt duidelijk welke trajecten hoog scoren op de indicatoren en in de Investeringsprioriteit wordt duidelijk met welke de provincie aan de slag wil. Uit de analyse blijkt dat de provincie met een goed deel van die trajecten al aan de slag is of binnenkort gaat. Dan blijven de trajecten over waar de provincie nieuwe ambitie heeft om de knelpunten op te lossen. Dit heeft geleid tot de Investeringsprioriteit van iNHi-knelpunten waarmee we als nieuw project aan de slag willen.

In totaal gaat het om 26 trajecten waar de ambitie groot is om de knelpunten op te lossen. Hier wil de provincie aan de slag. Op 13 trajecten zijn we al aan de slag. Dit zijn onder andere de grootste knelpunten. Deze worden verduidelijkt in paragraaf 3.1. Bij de sommige nieuwe trajecten zien we dat deze dezelfde soort knelpunten en opgaven bevatten. Deze zijn voor het overzicht geclusterd in knelpuntpakketten. In paragraaf 3.2 'Knelpunten met nieuwe projecten' wordt uitgelegd wat de knelpuntpakketten inhouden. De nieuwe wegtrajecten worden opgenomen in het iMPI. Hierin volgen ze het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. In de volgende tabel en knelpuntenkaart worden de wegtrajecten en knelpuntpakketten inzichtelijk gemaakt.

	Bestaande projecten:	Nieuwe projecten:
Fietstrajecten:	N236-1 Driemond N245-3 Dirkshorn-Schagen N247-5 Oosthuizen-A7 N524-1 Bussum-Hilversum	N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg N231- 1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel N522-1 Amstelveen-Amsterdam
Smalle wegen:	N203-2 Uitgeest-Castricum	N246-2 Nauerna- Westzaan N240-3 Medemblik- Wieringerwerf N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer N247-4 Edam-Oosthuizen
Duinrandwegen:	N200-1 Zeeweg Haarlem-Zandvoort	N511-1 Egmond-Bergen N512-2 Castricum-Egmond N502-1-2-3 Petten-Julianadorp
Gezonde leefomgeving:	N250-1 Den Helder N203-1 Krommenie	N208-1/-2/-3 Haarlem
Doorstroming ov:	N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland N232-3 Schipholweg-Badhoevedorp N232-4 Schiphol Oost-Oude Meer	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen
Bereikbaarheid verstedelijking:	N241-1 Opmeer-Wognum	N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9
Bereikbaarheid economisch centrum:	N240-6 WFO-terrein	





Figuur 5: Overzicht van locaties in Noord-Holland die onderdeel zijn van de Investeringsprioriteit.

3.1. Knelpunten waarmee we al aan de slag zijn

Knelpunten die al een project zijn

De grootste knelpunten hebben veelal grote complexe knelpunten op basis van meerdere indicatoren. Dit zijn de belangrijke locaties voor de provincie om op te blijven investeren.

In de top-10 staan vijf van deze grootste knelpunten die reeds een project zijn:

- **N250-1 Den Helder:** Een zeer grote opgave op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur is onderdeel van het Maritiem Cluster en Bereikbaarheid Den Helder;
- **N247-2 Onderdoorgang Broek in Waterland:** Een zeer grote opgave op de doorstroming van het ov en opgave op de gezonde leefomgeving is onderdeel van de lopende studie;
- **N232-2 Schipholweg Badhoevedorp:** De grootste opgave voor de doorstroming van het ov en de bijbehorende problematiek is opgenomen in de gesprekken over de overdracht van de weg naar de gemeente Haarlemmermeer en de bijbehorende herinrichting van de weg;
- **N203-1 Krommenie:** Een van de grootste opgaven op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur is onderdeel van het project A8A9 en de kortetermijnmaatregelen om de huidige leefbaarheid te verbeteren;
- **N242-3 Alkmaar:** De N242 met een zeer grote opgave op de doorstroming is onderdeel van de Ring Alkmaar die een scharnierfunctie heeft voor Noord-Holland-Noord. Daarbij is de totale woningbouwopgave in de regio zeer groot. Die zal effect hebben op de mobiliteit en de scharnierfunctie van de Ring Alkmaar. Deze opgave is reeds onderdeel van verschillende studies. We zoeken ook de samenwerking met het Rijk voor de N9 als volwaardig onderdeel van de Ring.

Enkele andere wegtrajecten waar de provincie op dit al mee bezig is, lichten we eruit, omdat deze erg hoog scoren op één van de individuele indicatoren:

- **N200-1 Zeeweg Haarlem – Zandvoort:** De weg met een zeer grote opgave voor de verkeersveiligheid is reeds een project;
- **N240-6 WFO-terrein:** De weg heeft een lokaal knelpunt op de doorstroming van het wegverkeer bij het bedrijventerrein WFO. Dit wordt in participatie met de regio en bedrijven opgepakt met korte- en langetermijn-maatregelen;
- **N247-5 Oosthuizen:** Hier vindt vervangingsonderhoud plaats. De iNHi signaleert zeer grote verkeersveiligheids-opgaven. Verkeersveiligheid zit niet in de scope van het lopende project. De scope wordt daarom uitgebreid. De scope-uitbreiding is reeds in voorbereiding;
- **N236-1 Driemond:** Het fietspad heeft een zeer grote opgave op de verkeersveiligheid. Hier wordt al op pragmatische wijze de verkeersveiligheid verbeterd in het lopende kantmarkeringsproject.

3.2. Knelpunten met nieuwe projecten

De nieuwe opgaven zijn veelal lokale enkelvoudige knelpunten op wegtrajecten. Deze zijn te relateren aan één enkele (zeer) hoog scorende indicator. Doordat andere indicatoren ook relatief hoog scoren, eindigen deze wegtrajecten hoog in de ambitielijst. Het betreft lokale fietsknelpunten, verkeersveiligheidsopgaven en een opgave voor het openbaar vervoer. De verkeersveiligheidsopgaven gaan over zogenaamde ‘grijze wegen’ waar vaak veel te hard wordt gereden met relatief veel erfaansluitingen en fietspaden, een kanaal of bomen dicht op de weg. Ook zien we in het kader van verkeersveiligheid wegen naar voren komen die in een duingebied liggen. Opgaven voor gezonde leefomgeving en de bereikbaarheid zijn een uitzondering op de gesignaleerde lokale enkelvoudige knelpunten. Deze knelpunten zijn relatief complex en oplossingen vragen om inzicht in mogelijke netwerkeffecten.

3.2.1. Fietstrajecten

Dit knelpuntpakket is de bundeling van de wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid fietspaden en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen.

Knelpuntpakket 1: Fietstrajecten

Context
- We willen fietsgebruik bevorderen als gezonde, duurzame, ruimte-efficiënte vervoerswijze. Het biedt alternatief voor auto (op korte en middellange afstand) en in combinatie met ov (op lange afstand).
- Fietspaden langs provinciale wegen zijn belangrijk onderdeel van fietsnetwerk binnen provincie. Dit netwerk van doorfietsroutes en regionale routes moet aantrekkelijk en veilig zijn.
- Het fietsnetwerk moet aantrekkelijk en veilig zijn.
- Verschillende fietspaden langs provinciale wegen voldoen niet aan de eisen met oog op verkeersveiligheid, functie in netwerk en beoogd gebruik.
- Op deze fietstrajecten zijn de intensiteiten of is de potentie dusdanig hoog dat opname in de iNHi nodig is.

Doel
- Met pragmatische maatregelen fietsnetwerk langs provinciale wegen klaarmaken voor toekomst als drager voor provinciale fietsnetwerk.

Trajecten
- N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg (onderdeel doorfietsroute Zaanstad Purmerend).
- N231-1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel (onderdeel regionale fietsroute).
- N522-1 Amstelveen – Amsterdam (op gedeelten die nog niet zijn opgewaardeerd bij vervanging brug Ouderkerk a/d Amstel).
- Andere fietstrajecten zijn onderdeel van meer integrale projecten zoals fietsroutes in de Duinrand en de N231-2 waar ook opgave voor openbaar vervoer en geluid spelen.

Bestaande projecten:
- N236-1 Driemond
- N247-5 Oosthuizen - A7
- N245-3 Dirkshorn - Schagen
- N524-1 Bussum - Hilversum

3.2.2. Smalle wegen

Dit knelpuntpakket is de bundeling van wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid wegen en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen. Deze komen voort uit het historisch ontwerp van dit type wegen, waarbij door veranderend gebruik en nieuwe inzichten het ontwerp niet meer volledig voldoet. Deze wegen zijn niet onveilig.

Knelpuntpakket 2: Smalle wegen

Context
- De provincie heeft diverse smalle wegen in beheer. Deze zijn ooit ontworpen en aangelegd met de toen geldende richtlijnen voor wegen in plattelandsgebieden: de RONA VI-wegen (Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen). Sinds de jaren negentig gelden de richtlijnen van Duurzaam Veilig.
- Deze wegen voldoen niet aan huidige gewenste inrichting van een verkeersveilige weg (door de kleine obstakelvrije afstand, bomenrijen langs de weg en/of doordat de weg direct aan een kanaal ligt). Dit zorgt voor verkeersonveiligheid.
- Landelijk wordt, onder andere met een CROW-werkgroep, nagedacht over de kenmerken voor gebiedsontsluitingsweg 60 km/h (GOW60)[7]. Dit vraagt een beleidsontwikkeling binnen de provincie Noord-Holland.

Doel
- De inrichting van smalle wegen aanpassen om de verkeersveiligheid te bevorderen.
- In één knelpuntpakket kunnen we de samenhang in de aanpak voor de infrastructuur met de ontwikkeling inrichting GOW60 en de niet-infrastructurele maatregelen borgen.

Trajecten
- N247-4 Edam – Oosthuizen
- N246-2 Nauerna – Westzaan
- N240-3 Medeblik – Wieringerwerf
- N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer

Bestaande projecten:
- N203-2 Uitgeest - Castricum

7 CROW: Het kennisplatform CROW ontwikkelt en verspreidt richtlijnen, normen en kennis voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, met als doel de kwaliteit en (verkeers)veiligheid te verbeteren. CROW staat voor: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. GOW60 staat voor Gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 60 km/u. Dit is een wegcategorie uit de wegontwerpcriteria van Duurzaam Veilig. Dit type weg is een typische provinciale weg met meestal gelijkvloerse aansluitingen.

3.2.3. Duinrandwegen

Dit knelpuntpakket is de bundeling van wegtrajecten met hoge scores op verkeersveiligheid wegen en vergelijkbare knelpunten en mogelijke maatregelen.

Knelpuntpakket 3: Duinrandwegen

Context
- Wegen liggend langs de rand van de duinen. Veelal bochtige wegen met smalle zij- en tussenbermen en met smalle fietspaden.
- Veel recreatief verkeer (fiets en auto) op deze wegen en hoeveelheid fietsers groeit. Tegelijkertijd wordt het ook als doorgaande weg gebruikt. Daarmee is de verkeersveiligheid op de weg en voor de fiets in geding.
- Veelal "grijze wegen": vaak smalle wegen die qua gebruik en vormgeving niet altijd duidelijk zijn voor de weggebruiker. Hierdoor scoren deze wegen relatief onveilig.
- Weginrichting die rekening houdt met lagere snelheid, waar belangen fietsers voorop staan, met aandacht voor natuur en recreatie is hier passend. Duidelijke visie op de duinrandroute en de bereikbaarheid van de kust in samenhang met ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarde en recreatieve beleving van de routes ontbreekt nog.

Doel
- Wegen aanpassen zodat de vormgeving past bij de functie en het gebruik van de weg en zo de veiligheid verbeteren.
- Bereikbaarheid kust behouden, ruimte geven aan recreatie, natuur en de verkeersveiligheid verbeteren.
- Weginrichting die rekening houdt met lagere snelheid, waar belangen fietsers voorop staan, met aandacht voor natuur en recreatie is hier passend. Duidelijke visie op de duinrandroute in samenhang met ruimtelijke kwaliteit, natuurwaarde en recreatieve beleving van de routes ontbreekt nog.

Trajecten
- N511-1 en N512-2 Van Castricum naar Bergen
- N502-1, -2 en -3 van Petten naar Julianadorp

Bestaande projecten:
- N200-1 Zeeweg Haarlem - Zandvoort

3.2.4. Doorstroming ov

Dit knelpuntpakket bevat een wegtraject dat hoog scoort op doorstroming voor het openbaar vervoer in Noord-Holland-Zuid.

Knelpuntpakket 4: Doorstroming ov

Context
- Ketenreis is een van de hoofdopgaven uit het Perspectief Mobiliteit; ov is hier belangrijk onderdeel van.
- Congestie autoverkeer leidt tot vertraging voor de met het verkeermeerijdende bus waar geen aparte busstroken of –banen zijn.
- Dit leidt tot onbetrouwbaarheid van de dienstregeling, minder aantrekkelijk ov en hogere kosten voor de dienstverlening.
- Aantrekkelijk ov biedt een alternatief voor de auto in het algemeen en in het bijzonder bij woningbouwontwikkelingen.

Doel
- Grootste knelpunten in doorstroming ov op provinciale wegen verkleinen.
- Pragmatisch de doorstroming van het ov verbeteren om de woningbouwopgave ook met het ov te faciliteren.

Trajecten
- N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen (bredere opgave, maar ov doorstroming belangrijke trigger voor prioritering).
- In andere pakketten zoals het mobiliteits- en woningbouwknelpunt Ring Alkmaar speelt doorstroming ov ook een belangrijke rol.
- Andere trajecten met slechte scores op de doorstroming ov: lopen projecten of zijn projecten al uitgevoerd.

Bestaande projecten:
- N232-3 Schipholweg - Badhoevedorp
- N232-4 Schiphol Oost - Oude Meer

3.2.5. Gezonde leefomgeving

Dit knelpuntpakket is de bundeling van de gehele N208. Deze wegtrajecten scoren hoog op het effect op de gezonde leefomgeving door het gebruik van de provinciale infrastructuur. Verkeersveiligheid is onderdeel van de projectscope.

Knelpuntpakket 5: Gezonde leefomgeving

Context
- Een gezonde leefomgeving is essentieel in en voor de provincie. Geluidhinder speelt een belangrijke rol in de knelpunten op dat gebied.
- De N208 is een weg in stedelijke context met aan beide zijden van de weg woningen en andere bestemmingen, zoals het belang van de bereikbaarheid van de kust.
- De capaciteit van de verkeerslichten op de kruispunten van de N208 zitten aan zijn taks. Hierdoor bestaat het risico dat grote groepen fietsers niet allemaal meer veilig kunnen oversteken. Dit heeft ook effect op de doorstroming.
- Voor de N208 is de verbetering van de gezonde leefomgeving, samen met verbetering van de verkeersveiligheid en fietskwaliteit bij de oversteken een gecombineerde doelstelling. Daarbij moet er rekening gehouden worden met ongewenste netwerkeffecten bij bepaalde maatregelen zoals snelheidsverlaging.

Doel
- Verbeteren van gezonde leefomgeving.
- Vergroten verkeersveiligheid en fietskwaliteit.
- Inzicht in de netwerkeffecten.

Trajecten
- N208-1, -2 en -3 van Haarlem naar Velserbroek.

Bestaande projecten:
- N250-1 Den Helder
- N203-1 Krommenie

3.2.6. Bereikbaarheid verstedelijking

Dit knelpuntpakket bevat provinciale wegen met knelpunten met een directe relatie tot de grote woningbouwopgave in de directie omgeving en regio.

Knelpuntpakket 6: Bereikbaarheid verstedelijking

Context
- De woningbouwopgave leidt per definitie tot meer automobiliteit, ook al wordt gestuurd op de mobiliteitstransitie met de 3V's. Er zijn twee trajecten waar dit knelpunt zichtbaar is met deze expliciete relatie: Opmeer-Wognum en de ring Alkmaar.
- Een goed functionerende ring Alkmaar is nodig om de woningbouwambities van 20.000 woningen tot 2031 in de regio mogelijk te maken. De ring Alkmaar heeft een scharnierfunctie voor de regio Noord-Holland-Noord. De gehele ring Alkmaar van provinciale wegen en de Rijksweg N9 en het totale netwerk van grotere gemeentelijke wegen is met elkaar verbonden en moet als één systeem worden beschouwd.
- De provinciale weg N242 bij Heerhugowaard is het grootste knelpunt voor de doorstroming op het provinciale netwerk. De overgang naar de A9 naar de N242 is een verkeersveiligheidsknelpunt. De gezamenlijke partijen in de regio werken samen aan een multimodaal maatregelpakket Regionale Investeringsagenda Alkmaar.
- De A.C. de Graafweg N241 van Opmeer naar Wognum/A7 zal door meerdere woningbouwontwikkelingen en economische ontwikkelingen zwaarder belast worden. Het huidige knelpunt op de rotonde bij Wognum (Medemblik) zal daardoor mogelijk groter worden. De gemeente Medemblik start een verkeerskundig onderzoek waar de provincie in zal participeren.

Doel
- Verbeteren van gezonde leefomgeving, verkeersveiligheid en doorstroming.
- Faciliteren mobiliteitstransitie met inzet op o.a. multimodaal reizen en een hubstrategie.
- Inzicht op breder netwerkniveau.

Trajecten
- N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9

Bestaande projecten:
- N241-4 Opmeer - Wognum

3.2.7. Bereikbaarheid Economisch centrum

Dit knelpuntpakket bestaat uit **wegtrajecten** die voor de indicator doorstroming wegverkeer een hoge score hebben nabij of ten gevolge van een economisch centrum. Dit knelpuntpakket bevat geen nieuwe wegtrajecten.

Knelpuntpakket 7: Bereikbaarheid Economisch centrum

Context
- Economische centra zijn als het ware de pieken in het economisch landschap van de provincie. Deze pieken staan op een basis van MKB, bedrijven tot multinationals en onderwijs- en onderzoekinstellingen.
- Dit zijn werklocaties met een bepaalde mobiliteitsvraag voor werknemers en in veel gevallen ook logistiek.
- De Monitor van de iNHi 2024-2028 kan nog geen inzicht bieden in de betekenis van de verbinding tussen, van en naar de economische centra in Noord-Holland. Dit is een doorontwikkeling.
- Uit de Monitor blijkt dat de rotonde in de N240 bij Zwaagdijk / WFO-terrein zwaar wordt belast. Dit heeft regionale en economische effecten. Hier is reeds een studie naar kortetermijn- en langetermijnmaatregelen gestart.

Doel
- Verbeteren van de doorstroming op de rotonde N240 WFO-terrein.
- Faciliteren mobiliteitstransitie van werknemers WFO-terrein.
- Actieve samenwerking tussen bedrijven, regio en provincie.

Bestaande projecten:
- N240-6 WFO-terrein

3.3. Al opgeloste en niet opgenomen knelpunten

Er zijn verschillende wegtrajecten met opgaven die niet worden opgenomen. Dit is bepaald op basis van expert opinion van de regioadviseurs en betrokken experts. Hierbij is de afweging gemaakt of de classificatie en de bijbehorende scores reden zijn om de opgave al dan niet op te nemen in de Investeringsprioriteit. Het gaat bijvoorbeeld om wegtrajecten waar kortgeleden nog een project in **uitvoering** was. Niet in alle gevallen is de data van de nieuwe situatie geactualiseerd in de Monitor. Als de scope van het project ook de opgaven uit de Monitor bevatte, dan stellen we dat de opgave is opgelost. Er zal bij de volgende actualisatie een traceerbare datacorrectie toegepast worden.

Het gaat onder andere om wegtrajecten waar locatiespecifieke zaken spelen. Denk aan het doorstromingsknelpunt Bij de pont op de **N501-1 op Texel**. Hier worden al pragmatische verkeersmaatregelen toegepast. In het geval van de **N527-1 bij Crailo**, met een doorstromingsknelpunt voor het ov, zijn al meerdere studies uitgevoerd. Er zijn alleen grootschalige impactvolle ingrepen mogelijk. Deze zijn niet haalbaar. De situatie blijft in beeld bij de iNHi. Ditzelfde geldt voor de **N206-2 Vogelenzangseweg** waar het gaat om een verkeersveiligheidsknelpunt, waar reeds kleinere maatregelen zijn toegepast.

4 AAN DE SLAG MET DE INHI 2024-2028

Na vaststelling van de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur voor 2024-2028 start het vervolg met de aanpak van de gesignaleerde knelpunten. Daarnaast is de iNHi 2024-2028 een kader voor actualiteiten, een dataproject voor de doorontwikkeling van de indicatoren en een opzet voor de iNHi voor de volgende bestuursperiode.

4.1. Programmeren en prioriteren in iMPI en met de regio

We hebben vastgesteld dat veel van de grootste knelpunten op de provinciale infrastructuur al geprogrammeerd staan in het iMPI. De nieuwe knelpunten komen erbij. Deze projecten worden opgenomen in het iMPI. Daarin wordt geprioriteerd met de mogelijkheid om mee te koppelen aan groot onderhoud of vervangingsinvesteringen. Ook wordt gekeken naar de verwachte grootte van het project, de beschikbare middelen en capaciteit van de interne organisatie. Daarnaast wordt er gekeken of de projecten als Klein Werk opgepakt kunnen worden. Deze Kleine Werken zijn pragmatisch van aard, zodat ze snel uitgevoerd kunnen worden. Dit leidt tot programmering in het iMPI. De geprogrammeerde knelpunten doorlopen hierna het reguliere projectproces van initiatief-studie-planfase-realisatie. Daarnaast wordt er tijdens de initiatieffase van het project ook gekeken of het knelpunt opgelost kan worden met niet-infrastructurele maatregelen. Denk hierbij aan Smart Mobility, gedragsbeïnvloeding of andere maatregelen. Voor de knelpuntpakketten Smalle wegen en Duinrandwegen worden eerst algemene beleidsverkenningen gestart. Het doel is om een visie te bepalen op dit type wegen en eventuele maatregelen hierop te baseren. Er wordt periodiek gemonitord wat de status is van deze knelpunten.

Alles wat hierboven staat beschreven is de inzet voor de gesprekken met en in de regio. Het resultaat landt in de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) per regio en, wanneer nodig, in specifiekere samenwerkingsverbanden zoals Regionale investeringsagenda's (RIA) en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

4.2. Investeren kost geld

In het coalitieakkoord is extra investeringsruimte beschikbaar gesteld. voor verbetering en uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Naar verwachting is er genoeg ruimte om de nieuw gevonden knelpunten uit te voeren.

Infrastructurele knelpunten kunnen ook (deels) opgelost worden met **niet-infrastructurele maatregelen**. Denk hierbij onder andere aan Smart Mobility-oplossingen om het verkeer anders te sturen, gedragsbeïnvloedingscampagnes om de verkeersveiligheid op fietspaden te verbeteren of een werkgevers- en onderwijsaanpak om werknemers en scholieren minder in de spits te laten reizen. Deze niet-infrastructurele maatregelen kosten ook geld. Als deze direct gerelateerd zijn aan het oplossen van knelpunten op specifieke wegtrajecten knelpunten op wegtrajecten geldt het principe dat deze de infrastructurele knelpunten voorkomen of de noodzaak en grootte ervan verminderen. Daarom worden de kosten voor deze niet-infrastructurele maatregelen ook bekostigd uit het budget voor investeringen in de infrastructuur.

Ontsnippering wordt altijd meegenomen in de projecten en is daarmee als indicator niet sturend in de programmering. Als de ontsnippering ontstaat of verergerd bij werkzaamheden aan de infrastructuur volgend uit de iNHi, dan wordt dit bekostigd uit het budget voor de infrastructuur. De veroorzaker betaalt. In het geval van beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen worden ontsnippermaatregelen meegewogen op technische inpasbaarheid en financiële haalbaarheid uit het budget voor Natuur en Landelijk gebied.

4.3. Inspelen op de actualiteit: de iNHi als kader

De iNHi 2024-2028 identificeert nieuwe projecten op basis van de knelpunten waar de ambitie het hoogst is. Daarnaast willen we met de iNHi ook kunnen inspelen op de dagelijkse actualiteit. Er kan vanuit een gemeente, inspreker, motie van Provinciale Staten, media-aandacht of ambtelijk voorstel een wegtraject met een opgave ingebracht worden om op te investeren. Dit geldt ook voor een parallelle beleidsontwikkeling die later met een eigen geprioriteerde lijst van opgaven komt. Deze actualiteit moet op zijn belang gewaardeerd kunnen worden. De ambitielijst van de iNHi is hiervoor het rationele kader. Waarna er een politiek besluit kan worden genomen om de actualiteit al dan niet te prioriteren en programmeren.

De iNHi als kader
Het kan gaan om ad hoc-gebeurtenissen, zoals geïllustreerd in onderstaande tabel. De tabel illustreert voor beide voorbeelden hoe de iNHi kan helpen om inzicht te krijgen in de impact van veranderende prioriteiten.

Denkbare ontwikkeling	Werking iNHi
Een aantal verkeersongelukken leidt tot maatschappelijke betrokkenheid om grootschalig te investeren in verkeersveiligheid op een traject dat buiten de uitvoeringsopdracht van iNHi valt.	De Monitor en de ambitielijst bieden actueel inzicht in knelpunten in de verkeersveiligheid. Dat kan helpen om te toetsen of investeren op die locatie de meest effectieve oplossing biedt of dat elders effectiever geïnvesteerd kan worden. Ook helpt het de afweging om het nieuwe knelpunt grootschalig of pragmatisch op te lossen.
Het Rijk besluit om extra budget beschikbaar te stellen voor provincies om te investeren in ecologische verbindingen langs provinciale infrastructuur.	De Monitor en de ambitielijst bieden het inzicht bieden in welke trajecten logische combinaties mogelijk zijn tussen Rijks- en provinciale ambities.

4.4. Doorontwikkeling 2028

Aan de hand van deze rapportage zijn verschillende trends, ontwikkelingen en de noodzaak voor nadere informatie gesignaleerd die om doorontwikkeling vragen. Deze zijn ter voorbereiding op de nieuwe iNHi voor de volgende bestuursperiode.

- **Multimodale netwerkbeschouwing**: deze netwerkbeschouwing is nodig om inzicht te krijgen in de toekomstige knelpunten op de provinciale infrastructuur. Denk hierbij o.a. aan de ruimtelijke en economische effecten van de grote woningbouwopgave en de inzet van de mobiliteitstransitie met o.a. een instrument als het STOMP-principe[8]. De effecten weten we nog niet. Het is de aanbeveling om hierop door te ontwikkelen.
- (**Economisch**) **Belang van de weg:** het economische belang van de weg in het netwerk willen we meer inzichtelijk krijgen. Welke wegen hebben een groter belang in het netwerk voor o.a. de logistiek? Dit hangt samen met een visie op de functie van wegen in het provinciale infrastructuurnetwerk en de noodzaak om wegen te behouden voor calamiteitenroutes of juist over te dragen aan gemeenten wanneer wegen een groter binnenstedelijk karakter krijgen door woningbouwontwikkelingen. Deze doorontwikkeling heeft een directe relatie tot de multimodale netwerkbeschouwing.
- **Beleidsontwikkeling Vaarwegen:** we willen met een volgende iNHi graag vaarwegen toevoegen als nieuw trajecttype, naast weg, ov en fiets. Vaarwegen worden dan ook meegenomen in de investeringsprioriteit. Het voornemen is om het netwerk van vaarwegen goed uitgewerkt te kunnen borgen in de iNHi 2028-2032.
- **Openbaar en interactief beschikbaar stellen Monitor:** alle data is digitaal beschikbaar en willen we openbaar toegankelijk maken. Dit vraagt om een vertaling van de data naar begrijpelijke informatie.

8 Het STOMP-principe staat voor Stappen, Trappen (fietsen), Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit zoals deelfietsen en -auto's) en Privé auto. Dit is een ontwerpprincipe zodat bij ruimtelijke ontwikkelingen de mobiliteitsoplossingen eerst gezocht worden voor voetgangers, dan voor fietsers enz.. Dit stimuleert de mobiliteitstransitie.

- **Continue actualisatie Monitor en doorontwikkeling indicatoren:** voor alle indicatoren wordt de data continue gemonitord of actualisatie nodig is. Voor alle indicatoren zijn gewenste doorontwikkelingen opgenomen (zie hiervoor Deel 2. Monitor). Deze worden waar mogelijk opgepakt. Wanneer door beleidsontwikkelingen, veranderde wetgeving, kennisverrijking of nieuwe inzichten methoden aangepast moeten worden, worden de effecten verwerkt.
- **Doorontwikkeling iNHi en NIKG:** de iNHi en NIKG zijn twee strategieën voor dezelfde provinciale infrastructuur. Het is onze ambitie om deze tot één strategie te ontwikkelen voor 2028-2032.

DEEL 2 – MONITOR

In de Monitor wordt elk wegtraject gescoord op verschillende indicatoren. Per indicator is er een netwerkkaart beschikbaar, waarop verschillende kleuren worden getoond die aangeven of een traject beter of slechter scoort ten opzichte van andere trajecten. Het gaat om een relatieve score, waarbij alle trajecten onderling vergeleken worden.



5 MONITOR

5.1. Doel Monitor iNHi

Doel van de Monitor is actueel inzicht geven in het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor wordt geactualiseerd als er nieuwe gegevens zijn. Doorstroming van wegverkeer wordt bijvoorbeeld jaarlijks geactualiseerd, terwijl het onderzoek naar ontsnippering van natuur op aanvraag kan worden herhaald als er zich bijvoorbeeld nieuwe diersoorten vestigen in Noord-Holland.

De volgende afbeelding geeft een overzicht van de indicatoren die zijn uitgewerkt in de Monitor. Het gaat om zes indicatoren. Deze indicatoren zijn direct te relateren aan beleidsdoelen. Het uitgangspunt is dat de provinciale infrastructuur bijdraagt aan integrale opgaven, ook buiten het mobiliteitsveld. Daarom kijken we voor wegverkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer naar doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook naar de impact van op de leefomgeving. Zo geeft de Monitor inzicht op de impact van het gebruik van de infrastructuur op de gezonde leefomgeving (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) en op kansen voor ontsnippering van natuur.

Per indicator geven we inzicht in de methode en tonen we de resultaten in een **netwerkkaart**. De netwerkkaart laat in verschillende kleuren zien hoe alle 130 wegtrajecten presteren ten opzichte van elkaar. In bijlage 6 vindt u per indicator dezelfde ordening in de **netwerklijsten**. Het gaat steeds om een **relatieve score**, waarbij alle trajecten onderling vergeleken worden. Het gaat dus niet om een absolute score op bijvoorbeeld verkeersveiligheid die stelt dat de weg of het fietspad pertinent onveilig is. We mogen er vanuit gaan dat het netwerk van provinciale wegen en fietspaden voldoende op orde is. De indicatoren laten zien waar het beter kan.

INDICATOREN

- Verkeersveiligheid wegen
- Verkeersveiligheid fietspaden
- Gezonde leefomgeving
- Doorstroming wegverkeer
- Doorstroming OV
- Ontsnippering van natuur

BEÏNVLOEDINGS-INDICATOREN

- Verstedelijking
- Stikstof

We kijken daarnaast naar twee beïnvloedingsindicatoren. Dat zijn indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe infrastructuur wordt gebruikt:

1. Verstedelijking: de plannen voor woningbouw zijn bekend, wat onvermijdelijke extra mobiliteitsvragen met zich meebrengen. Verstedelijking heeft invloed op de drukte op de weg, fietspaden en in het openbaar vervoer. Extra verkeer heeft ook effect op verkeersveiligheid, geluidsbelasting en luchtverontreiniging.
2. Stikstof: hierbij wordt er gekeken naar de stikstofdepositie in natuurgebieden als gevolg van het gebruik van provinciale wegen.

5.2. Datastrategie

De voorliggende Monitor is een actualisatie van de Monitor die in februari 2023 is vastgesteld in GS. Deze Monitor is op zijn beurt de hoognodige actualisatie en uitbreiding van de indicatoren die benut werden voor de iNHi uit 2014. Deze actualisatie was inhoudelijk noodzakelijk, omdat het toenmalige afwegingsmodel onvoldoende meer aansloot bij de provinciale visie over mobiliteit.

Met de opzet van de Monitor is allereerst de basis op orde gebracht als het gaat om data en informatie. Elk van de indicatoren is relevant voor het prioriteren van toekomstige investeringen in de provinciale infrastructuur. En elke indicator kent een eigen onderliggende methodiek en data. De benutte data en de manier van analyseren beschrijven we beknopt in dit hoofdstuk.

Per indicator wordt er niet alleen inzicht gegeven in de onderbouwing, maar wordt er ook een netwerkkaart getoond. De netwerkkaart laat zien hoe verschillende trajecten presteren ten opzichte van elkaar. In de bijlage staat ook per indicator dezelfde ordening van alle 130 wegtrajecten in de netwerklijsten.

Geen feilloos, allesbepalend en allesomvattend systeem
We stellen geenszins dat de Monitor een feilloos, allesbepalend en allesomvattend systeem is. We zijn ons bewust van de aanwezigheid van mogelijke onvolkomenheden in de data en de methodiek. De wereld is simpelweg niet een-op-een te vatten in een model. Wel kunnen we met vertrouwen de uitkomsten gebruiken voor het bepalen van prioriteiten op het gekozen schaalniveau van de iNHi. Meten is nooit geheel waardevrij. De data en analysemethodes zijn altijd een vertaling waar keuzes aan ten grondslag liggen. Deze keuzes zijn gemaakt door de experts van de provincie en waar mogelijk afgestemd met externe partijen, zoals kennisinstellingen.

De Monitor is nooit af: op basis van nieuwe inzichten uit onderzoek of van experts wordt de Monitor, de data en analyses doorontwikkeld. In dit deel van de iNHi geven we een weergave van de stand van zaken en de methodieken die zijn benut per indicator op het moment van inzetten van de strategie met het **afwegingskader**. Latere actualisaties hebben per indicator een eigen ritme: voor ontsnippering zal alleen geactualiseerd worden bij nieuwe diersoorten, bij doorstroming zal dagelijks geactualiseerd kunnen worden. De resultaten van deze actualisaties zijn dan per direct beschikbaar voor de stand van zaken van een wegtraject. Pas bij de totstandkoming van een nieuwe iNHi (2028-2032) worden de nieuwe resultaten effect hebben op de Investeringsprioriteit.

De provincie Noord-Holland beheert een viewer met kaartmateriaal, data(bronnen) en achterliggende methodieken en analyses. Die maken we bewust toegankelijk. Zodat iedereen de gebruikte data, analyses en achterliggende keuzes met resultaten kan inzien. Deze vertaling is in ontwikkeling. Als deze gereed is, wordt de viewer openbaar gemaakt.

5.3. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid wegen

De afgelopen tien jaar zien we dat het aantal ongevallen op de Noord-Hollandse wegen toeneemt, na decennia van een sterke toename in verkeersveiligheid. Omdat elk slachtoffer er één te veel is, geven Rijk, provincies, gemeenten en maatschappelijke partijen een impuls aan de verkeersveiligheid. Dat doen wij gezamenlijk vanuit het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Hierbij hebben we recent met onze partners in de regio het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vastgesteld. Het gezamenlijke doel is nul verkeersslachtoffers in 2050. Met als tussendoel het ombuigen van de stijgende trend naar een dalende trend aan verkeersslachtoffers in 2030. De Noord-Hollandse verkeersveiligheidsaanpak is uitgewerkt in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024. Als wegbeheerder kan de provincie Noord-Holland het risico op verkeersongevallen met maatregelen op het eigen provinciale netwerk verkleinen en daarmee bijdragen aan het verminderen van het aantal verkeerslachtoffers in Noord-Holland.

Doel. Door het veiligheidsrisico te bepalen per traject kunnen we prioriteren waar de opgave voor verkeersveiligheid het grootst is.

Methode. We hanteren hierbij de risico gestuurde benadering uit het SPV2030, waarbij we kijken naar gegevens uit drie **deelindicatoren** met eigen **deelscores**, waaronder het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers. Daarnaast kijken we naar twee cruciale risicofactoren: een veilige inrichting van de infrastructuur en de gereden snelheid t.o.v. het snelheidsregime. Deze deelscores vormen samen een **eindscore**, waarbij de deelscore Veilige infrastructuur dubbel meetelt. Veilige infrastructuur is immers een randvoorwaarde voor de verkeersveiligheid, en de provincie heeft hier als wegbeheerder een centrale verantwoordelijkheid.

Veilige infrastructuur
De deelscore infrastructuur is gebaseerd op het onderzoek dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van de provincie heeft verricht naar de verkeersveiligheid van de provinciale wegen (2021). Resultaat daarvan is detailinformatie over de mate waarin wegvakken en kruisingen veilig zijn ingericht volgens de landelijke definities van het Kennisnetwerk SPV.

Gereden snelheid
De deelscore snelheid geeft een relatieve score gebaseerd op de gereden snelheid in het meest recente volledige jaar (2023). Hoe hoger de snelheid, hoe groter de kans op verkeersongevallen en hoe ernstiger de afloop van die ongevallen. Bij het berekenen van de deze indicator is gebruikgemaakt van de landelijk veelgebruikte indicator V85. Dat is de gemiddeld gereden snelheid dat op een traject onder normale weersomstandigheden door 85 procent van de automobilisten niet

wordt overschreden. De V85-regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten op die weg als redelijk en veilig ervaart. Ligt de V85 boven de geldende maximumsnelheid, dan stijgt het ongevalsrisico. Voor deze deelindicator is gebruikgemaakt van gegevens uit navigatiesystemen. Op trajecten waar de V85 aanzienlijk hoger ligt dan de geldende maximumsnelheid, heeft deze een hoge deelscore snelheid.

Verkeersslachtoffers
De deelscore Verkeersslachtoffers geeft een relatieve score gebaseerd op het aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers per wegkilometer in de laatste zeven jaar (2017-2022) In de regel worden drukke trajecten hoger scoren op deze indicator. Daarom is verkeersdrukte ook niet als aparte factor meegerekend. Met verkeersslachtoffers bedoelen we zowel verkeersdoden als verkeersgewonden. Het werkelijke aantal verkeersslachtoffers ligt hoger dan uit deze cijfers blijkt, omdat de politie niet alle verkeersslachtoffers registreert.

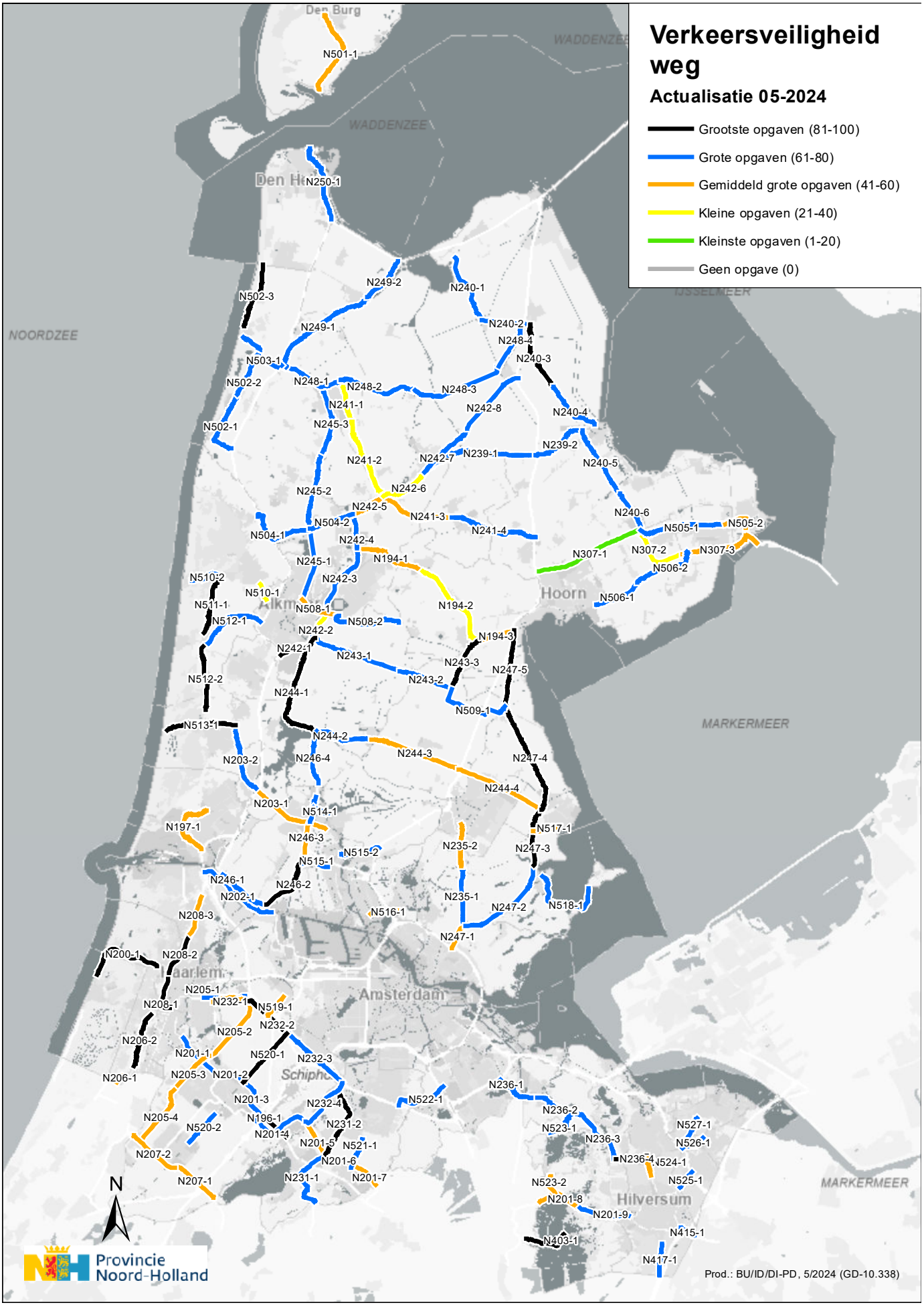
Resultaat. De resulterende scores per traject zijn op de netwerkkaart weergegeven. In onderstaande tabel staan de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Verkeersveiligheid wegen. Op deze trajecten is de verkeersveiligheidsopgave van de weginfrastructuur het hoogst. Ook geeft de tabel informatie waarom de trajecten hoog scoren. Belangrijk om op te merken is dat het gaat om een relatieve score (0-100): we kijken hoe trajecten scoren ten opzichte van elkaar.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Infrastructuur	Deelscore: Snelheid	Deelscore: Slachtoffers per kilometer	Deelscore: Slachtoffers per voertuig
1.	N512-2	Regio Alkmaar	**100**	98	65	39	25
2.	N200-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**100**	74	50	100	1
3.	N240-3	Kop van Noord-Holland	**93**	96	68	22	1
4.	N242-1	Regio Alkmaar	**91**	53	100	70	2
5.	N502-3	Kop van Noord-Holland	**90**	85	100	5	1
6.	N246-2	Zaanstreek-Waterland	**90**	95	50	34	5
7.	N247-4	Zaanstreek-Waterland	**88**	98	58	15	25
8.	N520-1	Amstelland-Meerlanden	**87**	94	50	29	9
9.	N247-5	Zaanstreek-Waterland	**87**	100	47	20	7
10.	N196-1 N243-3 N208-2	Amstelland-Meerlanden Westfriesland Zuid-Kennemerland	**86** **86** **86**	61 98 71	83 58 58	61 10 66	0 18 90

Top-10 Verkeersveiligheid wegen.

Doorontwikkeling. In deze analyse zijn alleen de hoofdrijbanen beschouwd. In een volgende versie van deze indicator worden de parallelwegen ook betrokken bij de analyse. Daarnaast wordt er op landelijk niveau continu gewerkt aan het verbeteren van de gegevens over verkeersongevallen. Op die manier krijgen we een nauwkeuriger beeld van het aantal verkeerslachtoffers op de provinciale trajecten.





Figuur 6. Opgaven verkeersveiligheid weg.

5.4. Verkeersveiligheid: verkeersveiligheid fietspaden

Fietsen is een steeds belangrijkere vorm van mobiliteit vanuit het oogpunt van klimaat, gezondheid en doorstroming. Ondanks alle inspanningen voor verkeersveiligheid op onze provinciale infrastructuur blijft de verkeersveiligheid voor fietsers achter bij die van andere verkeersdeelnemers. Fietsers zijn namelijk steeds vaker slachtoffer in het verkeer. Bovendien zijn de gevolgen van een ongeval voor fietsers vanwege hun kwetsbaarheid in het verkeer vaak ernstiger dan bijvoorbeeld voor een automobilist. Doelstelling van de provincie is dat de fietsinfrastructuur veilig kan worden gebruikt door verkeersdeelnemers van alle leeftijden, fysieke vaardigheden en type fietsen.

Daarnaast streeft de provincie Noord-Holland ernaar dat mensen vaker de fiets nemen, ook voor regionale afstanden. De aanpak hiervoor is vastgesteld in de Actieagenda actieve mobiliteit, waarbij het realiseren van doorfietsroutes prioriteit krijgt. Doorfietsroutes verbinden belangrijke regionale bestemmingen met elkaar. Een doorfietsroute biedt voldoende ruimte aan alle typen fietsen en is zo ontworpen dat je ongestoord kunt doorfietsen. Doorfietsroutes zijn fietspaden, maar ook parallelwegen waar gefietst mag worden. Deze kunnen zowel op gemeentelijke als provinciale grond liggen. Hier hebben we alleen de fietsinfrastructuur beschouwd die beheerd wordt door de provincie.

Doel. Door het veiligheidsrisico te bepalen per fietstraject kunnen we prioriteren op welke provinciale fietsvoorzieningen de opgave voor verkeersveiligheid het grootst is. Daarnaast beschrijft deze indicator de mate waarin de doorfietsroutes voldoen aan de juiste kenmerken volgens de Actieagenda actieve mobiliteit.

Methode. Bij het ontwikkelen van de iNHi hebben wij vastgesteld dat de fietspaden moeilijk aan de auto trajecten te koppelen zijn. Langs autotrajecten liggen vaak verschillende typen fietspaden (twee richtingen, éénrichting, parallelweg) die allemaal aan andere eisen moeten voldoen. Het uitmiddelen van de beoordeling van deze fietstrajecten tot één eindscore, zodat deze kan worden meegewogen in de iNHi brengt het risico met zich mee dat knelpunten verwateren in een gemiddelde. Daarnaast is de inschatting dat verbeteringen op de fietspaden ook als zelfstandige projecten kunnen worden uitgevoerd, zonder dat aan het autotraject gewerkt hoeft te worden. Een vrijliggend fietspad op de juiste breedte brengen hoeft immers niet altijd van invloed te zijn op de auto infrastructuur. Om deze twee redenen hebben wij ervoor gekozen om provinciale fietspaden in een aparte analyse in kaart te brengen, en de fietsknelpunten als een zelfstandige opgave te beschouwen. En dat voor zowel de beleidsdoelstellingen op verkeersveiligheid als op doorfietsroutes.

Verkeersveiligheid fiets

Verkeersveiligheid van de provinciale fietspadinfra wordt op basis van de risicogestuurde benadering vanuit het SPV 2030 gescoord. Er wordt daarbij gekeken naar wegkenmerken (breedte fietspad, de obstakelvrije zone, markering, verlichting en obstakels op het fietspad), uitwegen die op het fietspad uitkomen en het aantal kruisingen op het fietspad. Ook wordt de drukte op het fietspad meegewogen. Ongevallen zijn niet meegewogen; ongevallen op de fietspaden zijn er relatief veel (vooral de fiets-onder geregistreerde fietsongevallen en de eenzijdige ongevallen) en vaak ontbreekt er locatiedata. Deze kenmerken hebben wij in kaart gebracht voor alle typen infrastructuur waarop gefietst kan en mag worden. Voor het overgrote deel gaat het om fietspaden, daarnaast om enkele parallelwegen en fietsstroken langs hoofdrijbanen. Alle 130 wegtrajecten zijn opgedeeld naar 293 fietstrajecten, afhankelijk van het type fietsvoorziening. Deze zijn beoordeeld op vijf criteria met een weging afhankelijk van het belang van het criterium voor verkeersveiligheid, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Deze fietstrajecten zijn daarna weer omgerekend naar de 130 wegtrajecten.

Alle provinciale kruispunten zijn door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) beoordeeld op verkeersveiligheid. Van alle trajecten met fietsvoorzieningen zijn de **trajectgemiddelde** kruispuntscores van de SWOV overgenomen. Alle trajecten waar niet kan worden gefietst hebben de score 0 gekregen. Hier ligt immers geen verkeersveiligheidsopgave voor de fiets. Uiteraard zijn trajecten waar veel gefietst wordt belangrijker om aan te pakken dan rustige trajecten. Per traject is daarom een inschatting gemaakt van de huidige fietsdrukte, waar beschikbaar is dat gedaan op basis van verkeerstellingen. Trajecten waar veel gefietst wordt, hebben daarom een zwaarder gewicht gekregen.

Doorfietsroutes

Voor doorfietsroutes wordt dezelfde methode gebruikt, maar gelden andere minimumeisen en streefwaarden. Met name voor de breedte worden de doorfietsroutes tegen hogere waarden aangelegd. Een fietspad van drie meter breed wordt met een hogere gewenste breedte vergeleken als het een doorfietsroute is en krijgt een hogere risicoscore dan wanneer een fietspad geen doorfietsroute zou zijn.

De uitkomsten van de analyse voor verkeersveiligheid op fietspaden hebben wij geanalyseerd. Hieruit zijn enkele projecten voortgevloeid die als specifieke fietsprojecten worden geprioriteerd in de programmering. Op enkele trajecten blijkt het ontwikkelperspectief gering. Daar is wel gekeken of de verkeersveiligheid verbeterd kan worden door kantmarkering aan te brengen op het fietspad. Er loopt momenteel een apart project, om op ruim 200 kilometer provinciale fietspaden kantmarkering toe te voegen.

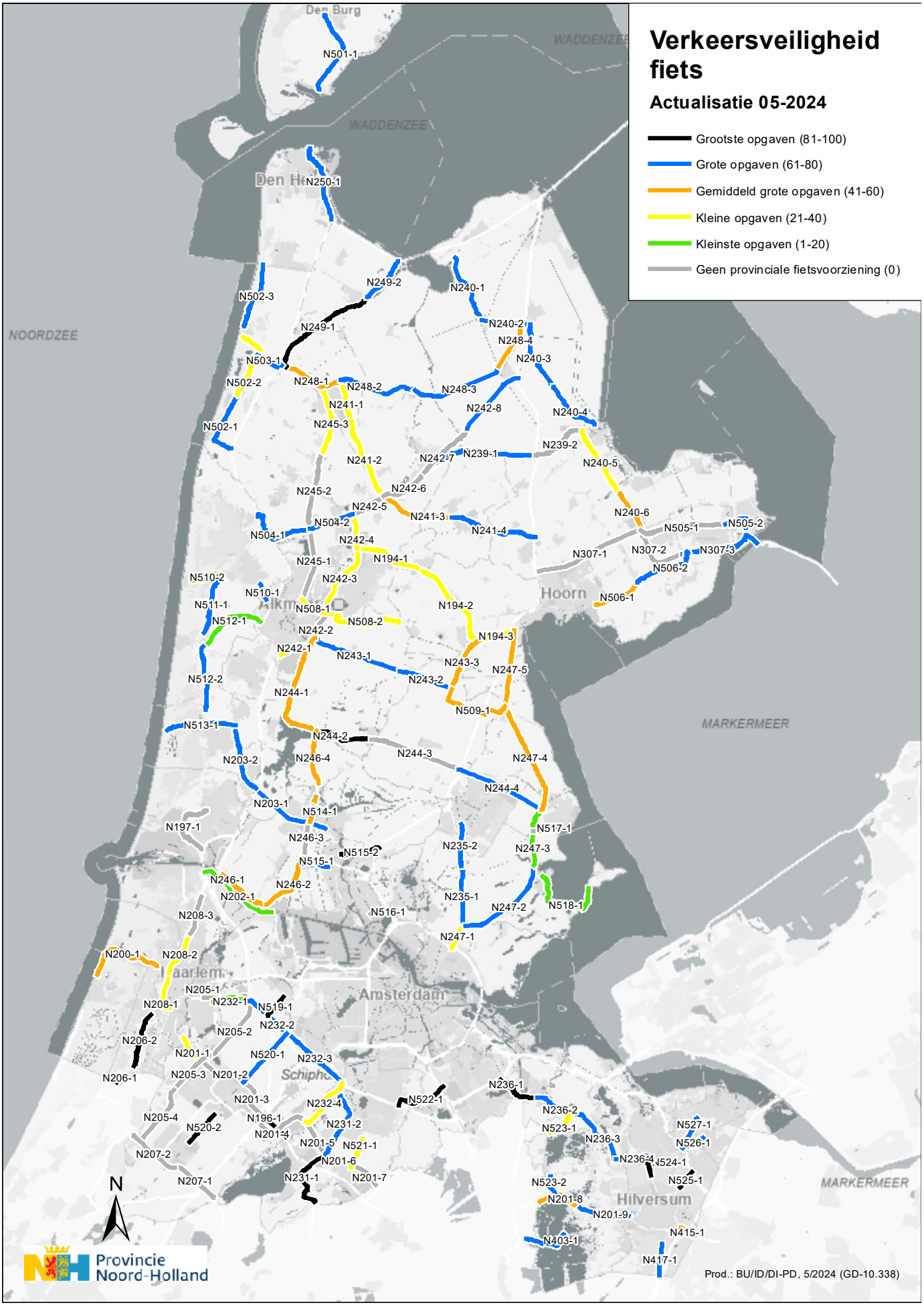
Resultaat. Onderstaande tabel laat de tien trajecten zien met de grootste opgaven op de indicator Fiets.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Percentage streefwaarde breedte fietspad	Deelscore: Trajectlengte fietspad	Type fietsroute
1.	N196-1	Amstelland-Meerlanden	**100**	0,56	2,79	Doorfietsroute
2.	N244-2	Regio Alkmaar	**90**	1	1,78	Regionale route
3.	N524-1	Gooi- en Vechtstreek	**90**	0,43	2,78	Doorfietsroute
4.	N515-2	Zaanstreek-Waterland	**89**	0,56	6,34	Doorfietsroute
5.	N519-1	Amstelland-Meerlanden	**87**	0,53	1,85	Regionale fietsroute
6.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	**85**	0,54	8,9	Doorfietsroute
7.	N206-2 N231-1 N249-1	Zuid-Kennemerland en IJmond Amstelland-Meerlanden Kop van Noord-Holland	**84** **84** **84**	0,67 0,65 1	6,74 5,94 3,29	Regionale fietsroute Regionale fietsroute Regionale fietsroute
10.	N520-2 N206-1	Amstelland-Meerlanden Zuid-Kennemerland en IJmond	**82** **82**	0,6 1	6 0,9	Doorfietsroute Regionale fietsroute

Top-10 Fiets.

Doorontwikkeling. De minimum- en streefwaardes gebruikt in deze indicator worden waarschijnlijk nog aangescherpt middels de herziening van de ERBI. Ook zijn steeds meer van de gebruikte databronnen landelijk beschikbaar via het NDW, zoals breedte en intensiteit. Dit betekent dat we een aantal berekeningen in een volgende versie gelijk op het NDW-netwerk kunnen uitvoeren, in plaats van een eigen data-analyse uit te voeren op OSM/Fietsersbond fietspadkaarten.





Figuur 7. Opgaven verkeersveiligheid fiets.

5.5. Leefbaarheid: Gezonde leefomgeving

Gebruik van de infrastructuur leidt tot luchtverontreiniging en geluidsbelasting. Blootstelling aan geluid kan leiden tot slaapverstoring en cognitieve effecten, zoals vermindering van leerprestaties bij kinderen en concentratieverlies. Luchtverontreiniging is verantwoordelijk voor 3,5 procent van de gezondheidslast in Nederland. Na roken (9,4%) behoort luchtverontreiniging, met name fijnstof, en geluid vanwege wegverkeer tot de belangrijkste risicofactoren voor de gezondheid. Daarentegen weegt de geluidsbelasting tegenover het gebruik van de provinciale wegen meer dan 90% bij aan de gezondheidslast in de omgeving.

Het is belangrijk te beseffen dat de elektrificatie van het verkeer niet leidt tot minder gezondheidslast. Deze voertuigen zijn namelijk zwaarder en hebben bredere banden, waardoor het bandengeluid zwaarder wordt. Op provinciale wegen is per definitie het bandengeluid harder dan het motorgeluid, omdat het omslagpunt tussen de 50-60km/u ligt. Het verminderen van het verkeer (30% minder = min 1dB), snelheidsverlaging (80 naar 60km/u = min 1dB) en stil asfalt en stillere banden (bij 100% inzet = min 3dB) zijn maatregelen waaraan gedacht kan worden.

Doel. Doel van de indicator Gezonde leefomgeving is om de gezondheidslast van het gebruik van provinciale infrastructuur in de omgeving inzichtelijk te maken, om zo de trajecten met de grootste opgave in beeld te krijgen.

Methode. De indicator vertaalt het gezondheidseffect van luchtverontreiniging en geluidsbelasting van het wegverkeer naar één getal (eindscore) met behulp van **Milieu GezondheidsRisico**. De MGR-maat is ontwikkeld door het **RIVM**. Voor deze indicator is gebruik gemaakt van databestanden met modelberekeningen. We kijken naar de gezondheidsimpact op het niveau van woonadressen en volgen daarbij de advieswaarden van de **Wereldgezondheidsorganisatie (WHO)**. De WHO-advieswaarden zijn ingegeven vanuit een gezondheidskundig oogpunt; overschrijding van deze waarden duiden we in deze analyse daarom als 'ongezond'. Ook bij waarden onder deze grenzen is echter sprake van gezondheidslast, maar wel in een mate die vanuit gezondheidskundig oogpunt aanvaardbaar is. De gezondheidslast is alleen berekend voor woonadressen die in gebieden liggen waar de last boven de WHO-advieswaarden ligt. Alleen de gezondheidslast boven de advieswaarden die veroorzaakt wordt door wegverkeer over provinciale wegen is toegekend aan het meest nabijgelegen provinciale wegtraject.

Voor lucht is het effect van fijnstof (PM_{10}) en stikstof (NO_2) berekend met de **AERIUS Lucht Rekentool** van het RIVM voor het rekenjaar 2018.[9] Voor geluid analyseren we de 24-uurs geluidsbelasting (L_{den}) en de geluidsbelasting 's nachts (L_{night}) op basis van de **EU-geluidsbelastingskaarten**. Elke vijf jaar worden deze data geactualiseerd. Let wel, we kijken naar geluidsbelasting, niet naar subjectief ervaren geluids*overlast*. In dit geval zijn het de geluidberekeningen over 2021, maar daarbij is uitgegaan van de verkeersintensiteiten uit het jaar 2019. Vanwege de effecten van de COVID-19-maatregelen waren de verkeersintensiteiten over 2020 en 2021 niet voldoende representatief om te gebruiken.

Resultaat. De trajecten zijn geprioriteerd op basis van het opgestelde ongezonde gezondheidseffect (MGR-maat) van wegverkeer over de wegtrajecten op de woonomgeving. Als een traject een hoge eindscore heeft, betekent dit dat het gebruik van de weg voor relatief veel gezondheidslast boven de WHO-advieswaarden in de omgeving zorgt. Een traject met veel verkeer in een dichtbevolkt gebied scoort daarmee slechter dan een traject met dezelfde verkeersdrukte in een dunbevolkt gebied.

Het overgrote deel van de gezondheidslast afkomstig van het wegverkeer over de trajecten wordt veroorzaakt door geluidsbelasting. Dat is ook zichtbaar in de onderstaande tabel. De meeste provinciale trajecten liggen namelijk niet in een gebied waar de WHO-advieswaarden voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) worden overschreden.

9 Het is gebleken dat de AERIUS Lucht Rekentool niet meer gebruikt kan worden voor onze analyse. Het rekenmodel is door het RIVM dusdanig aangepast dat berekeningen voor de gehele provincie niet meer mogelijk zijn. Dit betekent dat we geen herberekening en actualisatie kunnen doen wat betreft fijnstof (PM_{10}) en stikstof (NO_2). Er zal in het kader van de MGR een nieuwe methode ontwikkeld worden.

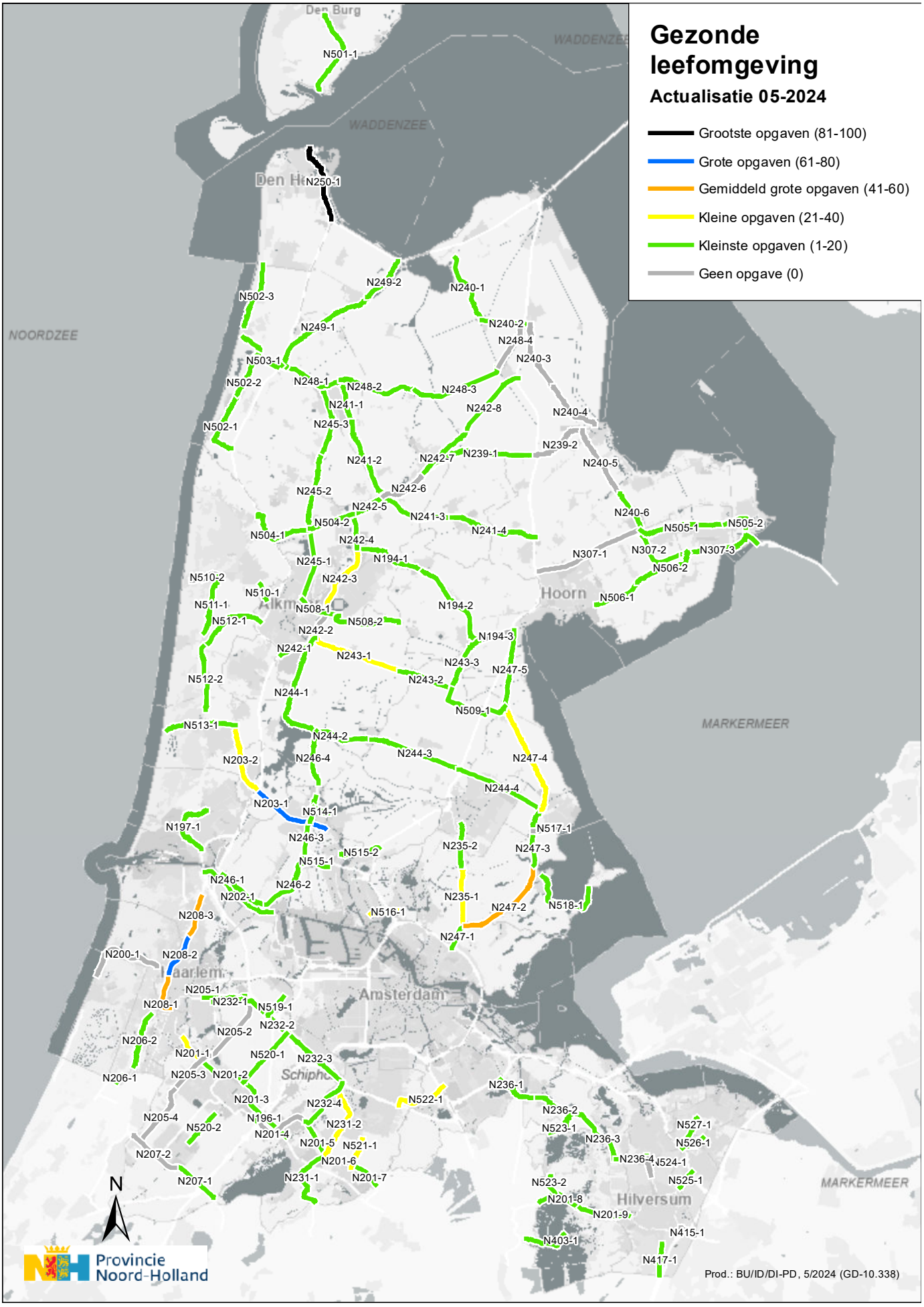
Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Geluid	Deelscore: Lucht
1.	N250-1	Kop van Noord-Holland	**100**	100	0
2.	N203-1	Zaanstreek-Waterland	**63**	60	87
3.	N208-2	Zuid-Kennemerland en IJmond	**61**	61	3
4.	N208-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**55**	55	3
5.	N208-3	Zuid-Kennemerland en IJmond	**54**	54	0
6.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	**42**	42	0
7.	N516-1	Zaanstreek-Waterland	**36**	36	10
8.	N203-2	Regio Alkmaar	**34**	34	0
9.	N235-1	Zaanstreek-Waterland	**29**	29	0
10.	N242-3	Regio Alkmaar	**28**	28	0

Top-10 Gezonde Leefomgeving.

Doorontwikkeling. Eind 2022 zijn nieuwe EU-Geluidsbelastingskaarten voor Noord-Holland opgeleverd. Dit is de basis voor het op te stellen Actieplan geluid 2024-2028. In 2024 verkennen we verschillende geluidmaatregelenscenario's, waarvan een gezonde leefomgeving scenario waarbij zal worden nagegaan wat de gevolgen zijn van het streven naar de advieswaarde voor geluid wegverkeer van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er moet nog besluitvorming plaatsvinden voor het vaststellen van de eindvariant voor het Actieplan geluid 2024-2028. Dit is niet gereed voor opleveren van de iNHi 2024-2028. Zosnel er nieuwe data en methodes beschikbaar zijn, wordt dit verwerkt worden in de Monitor.

Voor de deelscore lucht wordt een nieuwe methode ontwikkeld, passend bij de MGR-mehodiek. We gaan hiervoor in gesprek met het RIVM.





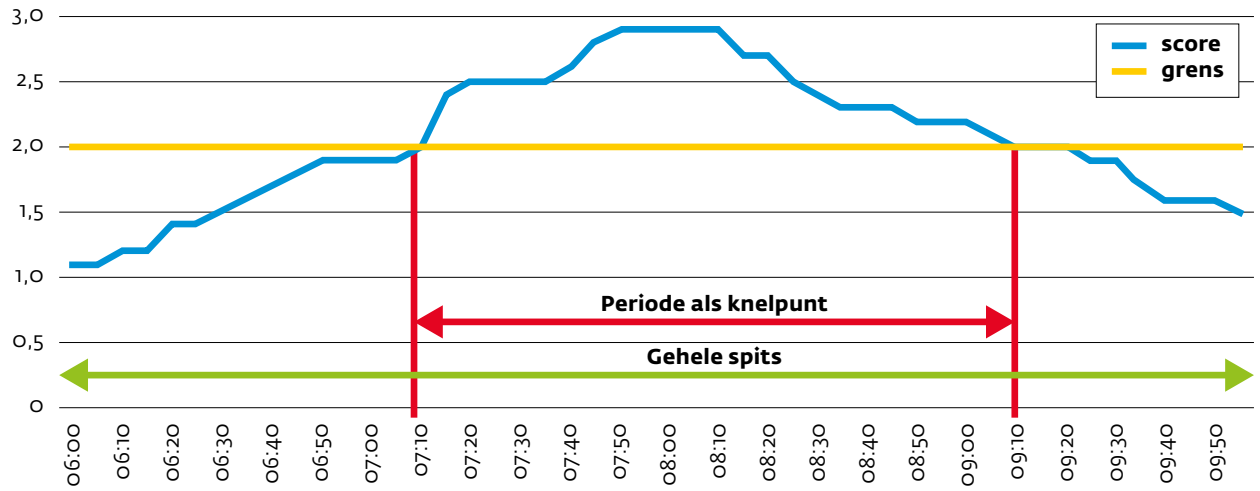
Figuur 8. Opgaven gezonde leefomgeving.

5.6. Bereikbaarheid: Doorstroming wegverkeer

Filevorming vermindert de bereikbaarheid van Noord-Holland per auto. Als wegbeheerder is de provincie Noord-Holland verantwoordelijk voor het functioneren van het netwerk van provinciale wegen. In het Perspectief Mobiliteit wordt gesteld dat de provincie geen netwerken meer wil en kan bouwen op piekcapaciteit. Daarmee accepteert de provincie dus dat soms vertraging optreedt – binnen de grenzen van verkeersveiligheid. De focus voor doorstroming van wegverkeer ligt op die plekken waar geen goede alternatieven zijn voor het gebruik van de auto.

Doel. Doel van de indicator Doorstroming wegverkeer is om de gemiddelde vertraging van wegverkeer tijdens de gehele dag inzichtelijk te maken, zodat we wegtrajecten kunnen prioriteren op het onderwerp doorstroming. De data worden uitgedrukt in de mate van de lengte van de periode waarbinnen vertraging plaatsvindt. Dus een file verdeeld over een lange periode wordt hoger gescoord dan een file die kort en hevig piekt.

Methode. Binnen de provincie worden reistijden en snelheden gemeten. Voor de iNHi is van belang wat de capaciteit van wegvakken en trajecten is. We kijken naar de verhouding tussen de huidige gemiddelde reistijd tijdens de ochtend- en avondspits (met een duur van vier uur) en de situatie waarin verkeer ongehinderd kan doorrijden ('free flow'), dit noemen we reistijdverhouding. Een waarde onder de 2 vinden we acceptabel. In de onderstaande figuur is weergegeven wat hiermee wordt bedoeld. Voor een wegvak is in de periode tussen 06:00-07:10 uur en in de periode tussen 09:10-10:00 uur nog ruimte om de spits af te laten vlakken, terwijl tussen 07:10-09:10 er geen capaciteit op het wegvak meer is. Oftewel, als automobilisten om 08:00 in de file staan, hebben ze de mogelijkheid om eerder of later te vertrekken. Dan staan ze niet of minder in de file. Des te langer de reistijdverhouding 2 of hoger is tijdens de spits, des te slechter het wegtraject scoort in de iNHi.



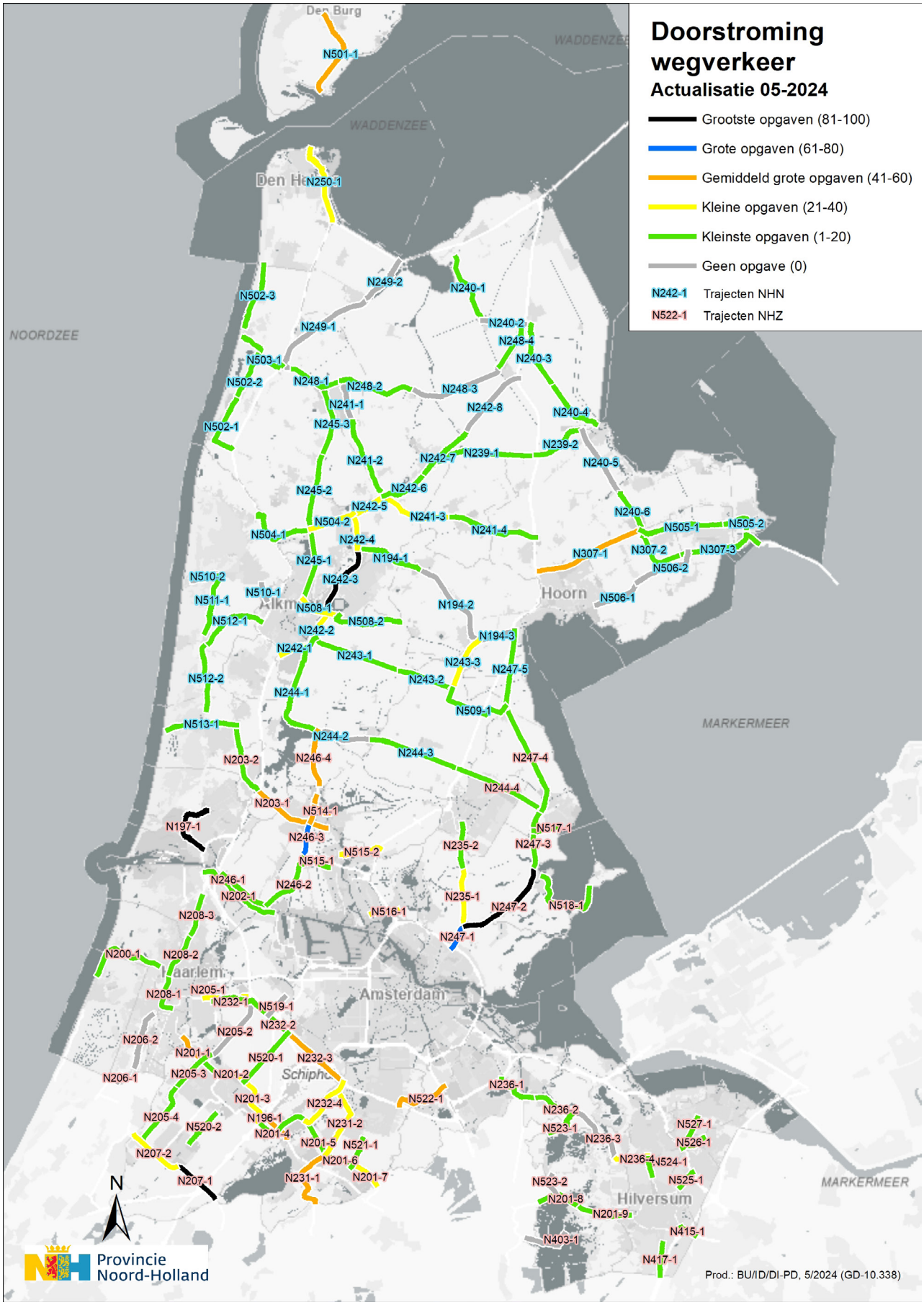
Figuur 9: Uitleg reistijdverhouding.

Resultaat. Onderstaande tabel geeft de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Doorstroming wegverkeer. Buiten de top-10 hebben alle trajecten een vertragingsfactor die lager ligt dan 1,5. Een vertragingsfactor van 1,5 betekent dat je met de auto in de spits gemiddeld 1,5 keer zo lang onderweg bent.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Grootste vertragingsfactor
1.	N242-3	Regio Alkmaar	**100**	0,470
2.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	**89**	0,420
3.	N207-1	Amstelland-Meerlanden	**85**	0,400
4.	N197-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**81**	0,380
5.	N247-1	Zaanstreek-Waterland	**66**	0,310
6.	N246-3	Zaanstreek-Waterland	**62**	0,290
7.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	**57**	0,270
8.	N196-1	Amstelland-Meerlanden	**55**	0,260
9.	N231-1	Amstelland-Meerlanden	**55**	0,230
10.	N307-1 N514-1 N203-1	Westfriesland Zaanstreek-Waterland Zaanstreek-Waterland	**49** **49** **49**	0,230 0,230 0,203

Top-10 Doorstroming wegverkeer.

Doorontwikkeling. We blijven de ontwikkelingen in de datavergaring en -analyse voor doorstroming volgen en passen waar nodig de methode hierop aan. Het doel is om in de iNHi voor de volgende bestuursperiode van 2027-2031 concreet inzicht te hebben in de toekomstige doorstromingsknelpunten.



Figuur 10. Opgaven doorstroming wegverkeer.

5.7. Bereikbaarheid: Doorstroming openbaar vervoer

Openbaar vervoer speelt een belangrijke rol in duurzame bereikbaarheid binnen de provincie. De provincie is verantwoordelijk voor bus-ov, met uitzondering van het gebied van de Vervoerregio Amsterdam. Om te zorgen dat het ov een aantrekkelijk alternatief is voor de auto, is inzicht in de doorstroming op bus routes belangrijk. Zo kunnen we sturen op zo min mogelijk oponthoud voor busreizigers.

Doel. Voor de iNHi 2024-2028 is ervoor gekozen om de vertraging die bussen ondervinden op provinciale wegen in beeld te brengen. Als er voor het reguliere wegverkeer een doorstromingsknelpunt is én er staat een bus tussen, dan willen we dat weten. Waar bussen een eigen doelgroepenstrook hebben of over solitaire hoogwaardig openbaarvervoer banen (HOV-banen) rijden is de doorstroming optimaal. Deze wegvakken en de HOV-banen zijn daarom niet meegenomen in de analyse.

Methode. Bus routes maken gebruik van in totaal 82 van de 130 wegtrajecten. Voor deze trajecten wordt het gemiddelde aantal lijnbussen tijdens het drukste uur van de ochtend- en avondspits meegenomen.

Ook is nagegaan of er aparte bus infrastructuur aanwezig is, zoals een vrij liggende busbaan of een aparte opstelstrook bij verkeerslichten. Indien businfrastructuur ontbreekt is de vertraging gelijk aan die van het overige wegverkeer, want de bus staat in dezelfde file. In die gevallen is de individuele verliestijd van al het wegverkeer vermenigvuldigd met het gemiddelde aantal lijnbussen tijdens het drukste uur. De individuele verliestijd is de extra tijd die het kost om een traject tijdens de spits af te leggen ten opzichte van de situatie zonder oponthoud (‘free flow’).

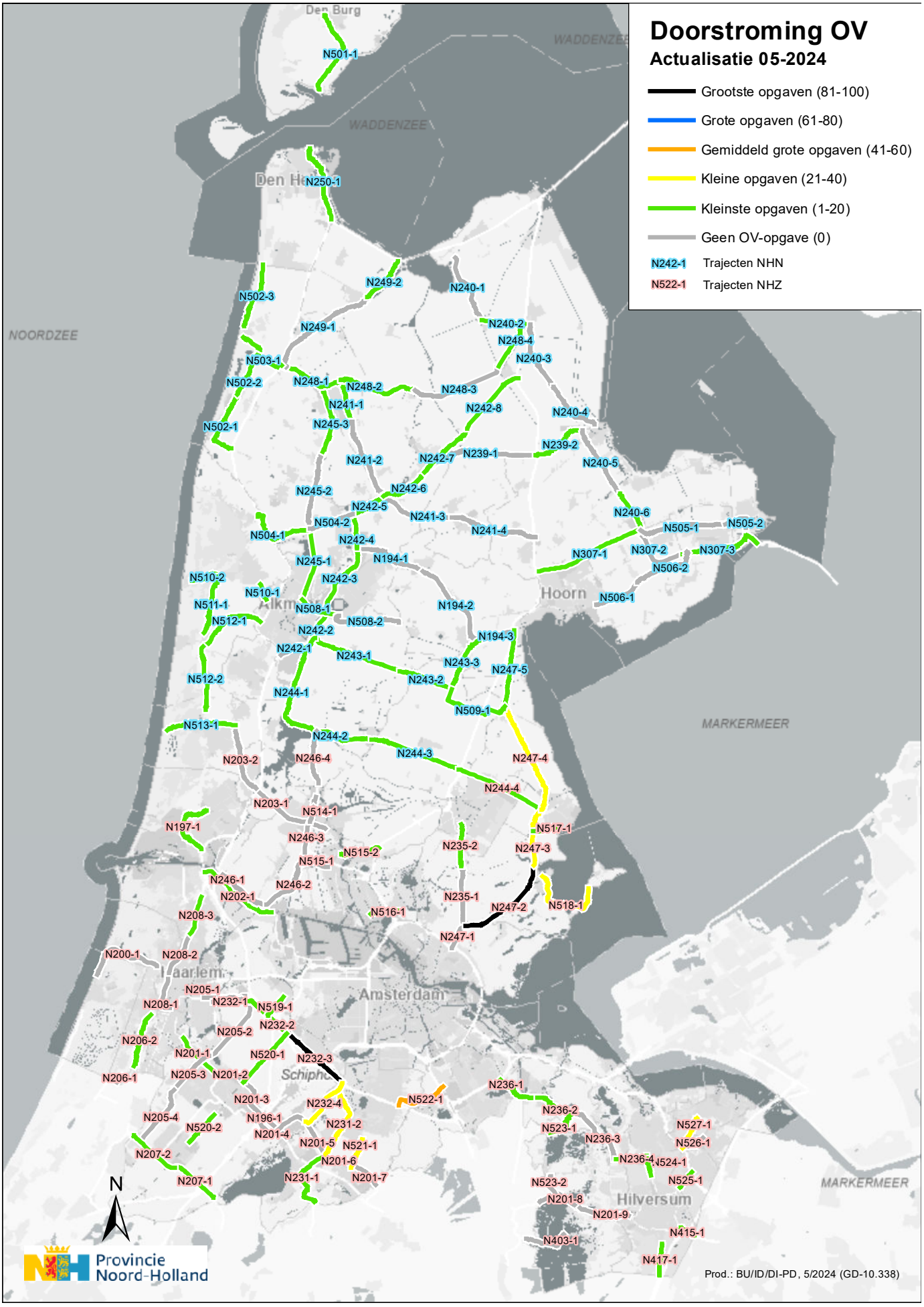
Voor de 82 trajecten waar wel sprake is van gescheiden businfrastructuur is de individuele verliestijd afzonderlijk bepaald, en daarna is de verliestijd vermenigvuldigd met het aantal lijnbussen dat deze vertraging ondervindt. Een traject waar veel lijnbussen oponthoud ondervinden eindigt zodoende hoger in de prioritering dan een traject waar minder lijnbussen oponthoud ondervinden. Anders dan bij de indicator Doorstroming wegverkeer zijn alle trajecten hier gelijk behandeld.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Deelscore: Vertraging bus in minuten
1.	N232-3	Amstelland-Meerlanden	**100**	70,8
2.	N247-2	Zaanstreek-Waterland	**82**	58,4
3.	N522-1	Amstelland-Meerlanden	**51**	36,1
4.	N247-4	Zaanstreek-Waterland	**36**	25,3
5.	N521-1	Amstelland-Meerlanden	**30**	21,3
6.	N231-2	Amstelland-Meerlanden	**29**	20,5
7.	N527-1	Gooi en Vechtstreek	**27**	19,1
8.	N232-4	Amstelland-Meerlanden	**23**	16,1
9.	N247-3 N518-1	Zaanstreek-Waterland Zaanstreek-Waterland	**22** **22**	15,7 15,6

Top-10 Doorstroming Openbaar Vervoer.

Doorontwikkeling. De in ontwikkeling zijnde Visie Publieke Mobiliteit introduceert andere vormen van openbaar vervoer dan de ‘standaard’ bus. Er wordt, na vaststelling van de Visie Publieke Mobiliteit, onderzoek gedaan of en hoe dit vraagt om doorontwikkeling van deze indicator.





Figuur 11. Opgaven doorstroming ov.

5.8. Ontsnippering van de natuur

De provincie werkt aan goede verbindingen tussen natuurgebieden in Noord-Holland. De provinciale wegen versnipperen op verschillende locaties natuur, en dat heeft een negatief effect op populaties van diersoorten. Met faunavoorzieningen zoals natuurbruggen en faunatunneltjes kan de barrièrewerking van provinciale wegen voor wilde diersoorten worden weggenomen, en verminderen we de kans op wildaanrijdingen. Daarmee verbeterd de verkeersveiligheid op de provinciale wegen en fietspaden voor mens én dier.
De ontwikkeling van deze indicator is voor Gedeputeerde Staten reden geweest om 7 december 2021 te besluiten dat ontsnippering standaard wordt meegenomen in infrastructurele projecten.

Doel. Deze indicator maakt inzichtelijk op welke trajecten nieuwe faunavoorzieningen het meeste gaan bijdragen aan herstel of versterking van populaties wilde diersoorten in Noord-Holland en het verminderen van het aantal wildaanrijdingen.

Methode. Aan de basis van deze indicator ligt het onderzoek dat de Wageningen Universiteit in opdracht van de provincie heeft uitgevoerd. Het onderzoek spitst zich toe op twintig geselecteerde soorten, die model staan voor een soortengroep. Wegen vormen voor deze soorten barrières in hun leefgebied, en beïnvloeden hun overlevingskans. De soorten verschillen echter van elkaar in de afstanden die ze kunnen afleggen en de omvang van hun territorium.



Figuur 4: Twintig onderzochte soorten.

Voor elk van de twintig soorten is onderzocht welke gebieden in de provincie geschikt zijn voor de soort om te overleven, en welke fysieke barrières voor deze soort in het landschap aanwezig zijn. Met deze informatie kan het **informatiesysteem LARCH** van de Wageningen Universiteit simuleren of de ecologische netwerken van de soort van voldoende kwaliteit zijn. Met LARCH zijn voor elk van de twintig soorten twee scenario's met elkaar vergeleken: de kwaliteit van ecologische netwerken mét en zonder provinciale wegen. Op die manier wordt duidelijk bij welke wegtrajecten de kwaliteit van de ecologische netwerken na ontsnippering (sterk) verbetert. Die verbetering noemen we **'faunawinst'**. Ook is bekeken of de faunawinst op korte of op lange termijn kan worden bereikt. Als de soort nog niet in de omgeving voorkomt zal de faunawinst pas op lange termijn worden gerealiseerd, namelijk pas wanneer de soort in de omgeving wordt geïntroduceerd.

Daarnaast heeft de Wageningen Universiteit in kaart gebracht op welke trajecten de twintig geselecteerde soorten met regelmaat worden aangereden. Dat noemen we 'faunahotspots'. Deze inventarisatie is verricht door ecologen met kennis van de gebieden, aangevuld met gegevens uit de Databank Faunaslachtoffers. Ook bevat het onderzoek per traject aanbevelingen voor de te realiseren faunavoorzieningen om te zorgen voor optimale ontsnippering. In de analyse is rekening gehouden met reeds bestaande faunapassages.

Met behulp van de gegevens uit het onderzoek van de Wageningen Universiteit zijn trajectscores berekend, waarbij een aantal beslisregels is gedefinieerd. Zo tellen alle soorten even zwaar mee, en weegt faunawinst op korte termijn zwaarder mee dan faunawinst op langere termijn. Verder geldt: hoe groter de potentiële faunawinst, hoe zwaarder deze meetelt. Tot slot weegt faunawinst zwaarder dan een faunahotspot: we wegen het aantal soorten waarvoor faunawinst te behalen valt zwaarder dan het aantal soorten waarvoor een traject nu een faunahotspot is.

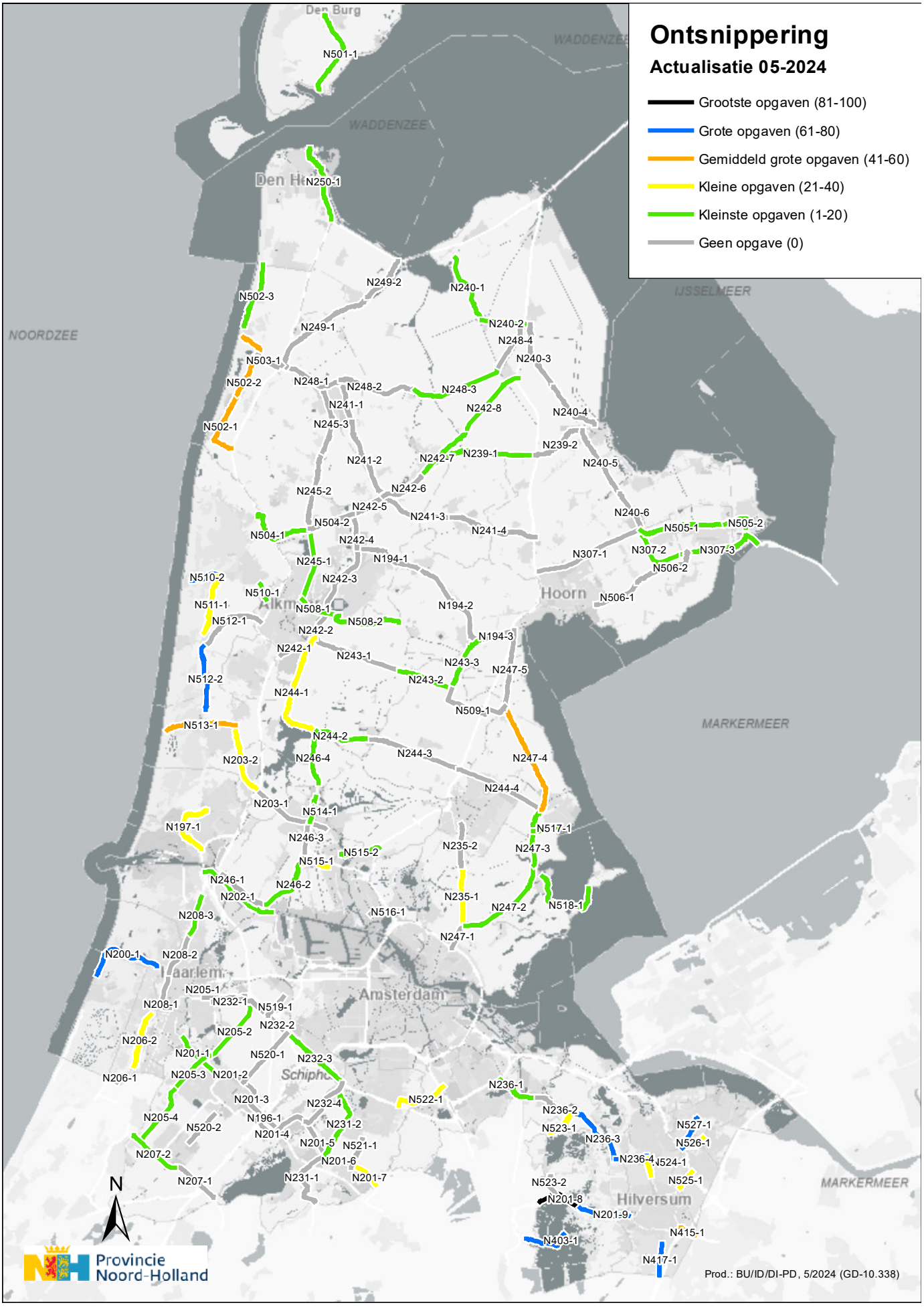
Resultaat. In de onderstaande tabel staan de tien trajecten met de grootste opgaven op de indicator Ontsnippering van natuur. Uit de achterliggende analyse volgt dat voor de N201-8 op korte termijn grote faunawinst te behalen valt voor een relatief groot aantal soorten. De N403-1 presteert op de indicator echter slecht vanwege het relatief hoge aantal wildaanrijdingen (faunahotspot). In het onderzoeksrapport **Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland** van de Wageningen Universiteit wordt voor alle trajecten onder meer beschreven om welke soorten het precies gaat. Het rapport is te vinden op de website van de provincie Noord-Holland.

Traject		Regio	Eindscore (0-100)	Faunawinst korte termijn			Faunawinst lange termijn			Fauna-hotspot
				Matig	Groot	Zeer groot	Matig	Groot	Zeer groot	
1.	N201-8	Gooi en Vechtstreek	**100**	1	4	0	0	0	0	6
2.	N403-1	Gooi en Vechtstreek	**80**	0	2	1	0	0	0	6
3.	N236-4	Gooi- en Vechtstreek	**78**	3	0	1	1	0	1	9
4.	N527-1	Gooi- en Vechtstreek	**76**	2	0	1	0	0	1	11
5.	N510-2	Regio Alkmaar	**76**	0	1	1	0	0	1	6
6.	N200-1	Zuid-Kennemerland en IJmond	**72**	1	0	1	0	0	1	7
7.	N201-9	Gooi en Vechtstreek	**64**	1	1	0	0	0	1	6
	N512-2	Regio Alkmaar	**64**	3	0	1	3	1	0	5
	N417-1	Gooi en Vechtstreek	**64**	1	0	2	0	0	0	7
	N236-3	Gooi en Vechtstreek	**64**	4	0	1	0	0	0	10

Top-10 Ontsnippering.

Doorontwikkeling. Voor deze indicator zijn geen inhoudelijke verbeteringen nodig. Indien van meerwaarde kan nieuwe ecologische kennis over diersoorten in de toekomst mogelijk worden toegevoegd aan de analyse. Daarnaast kan de barrièrewerking van andere typen infrastructuur—bijvoorbeeld aan vaarwegen, spoorwegen of gemeentelijke wegen—worden meegenomen.





Figuur 12. Opgaven ontsnippering.

5.9. Beïnvloedingsindicator: Verstedelijking

Doel. Verstedelijking heeft invloed op regionale mobiliteit voor alle modaliteiten: op doorstroming, veiligheid en een gezonde leefomgeving. Het doel van deze indicator is om de plancapaciteit inzichtelijk te maken en te relateren aan de provinciale infrastructuur.

Het Perspectief Mobiliteit stelt dat bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen eerst gekeken wordt naar de 'trits van de 3 V's', zoals benoemd in het coalitieakkoord 2023-2027. Het gaat om de vermindering, verandering en verbetering van de mobiliteit, voordat de mobiliteit gefaciliteerd wordt middels meer infrastructuur. Dit is de Trias Mobilica. Daarbij levert de grote woningbouwopgave per definitie een groei van de mobiliteit met invloed op het presenteren van de infrastructuur. Daarbij geeft de provincie Noord-Holland zichzelf de opdracht om de onvermijdelijke groei van de automobiliteit te dempen, zonder de versnelling van de woningbouw te vertragen.

Methode. De plancapaciteit tot en met 2030 is scherp in beeld, in combinatie met waar de belangrijkste ov-knooppunten liggen. De precieze impact van verstedelijking op toekomstige mobiliteit is niet exact te voorspellen en te kwantificeren op project- en locatieniveau. Dit kan wel op hoofdlijnen en gebiedsniveau, omdat er wel duidelijk is waar en wanneer verstedelijking tot realisatie komt.

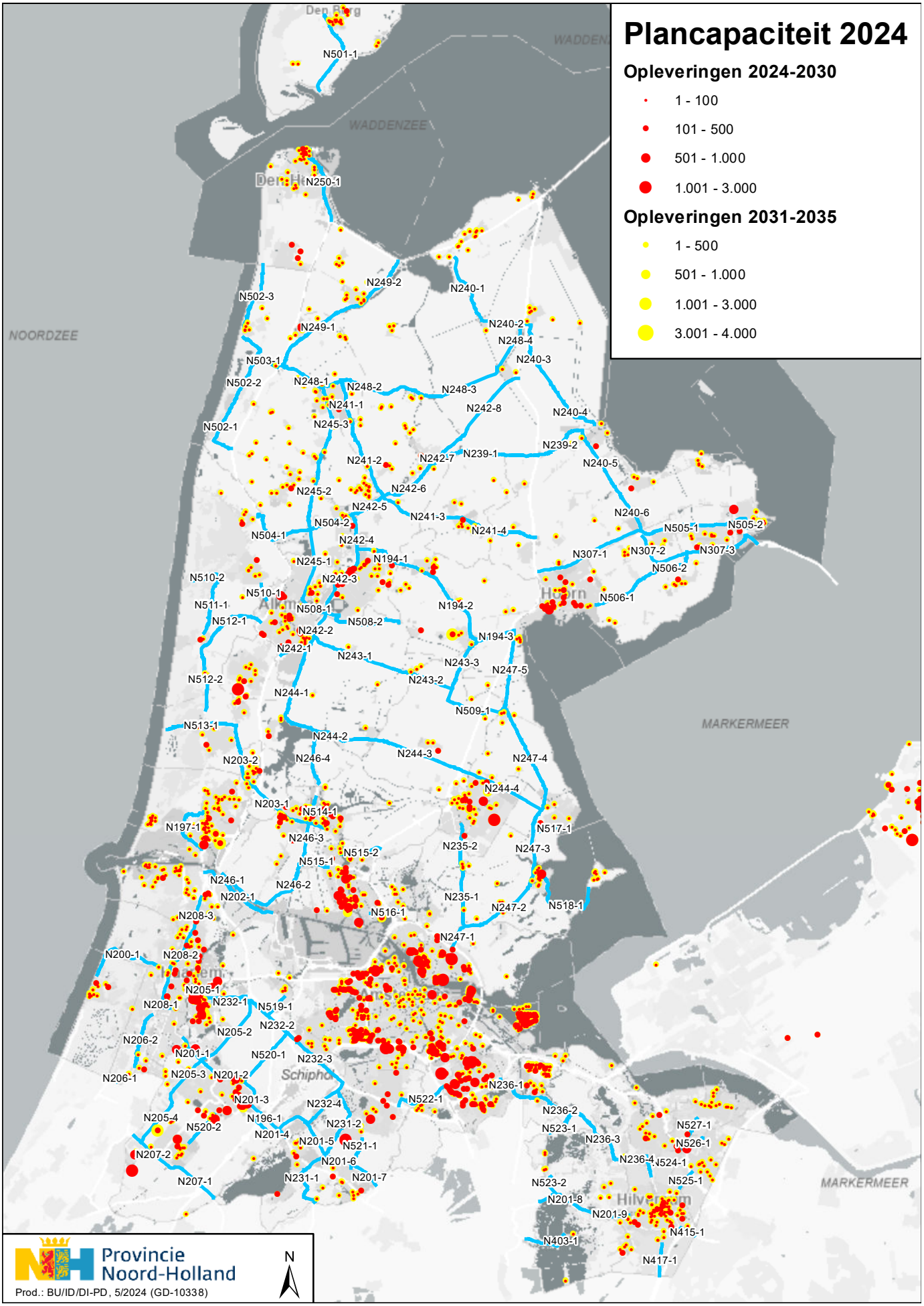
De woningbouwopgaven zijn gecategoriseerd: alle voorziene nieuwbouwwoningen (plancapaciteit t/m 2030) in een grote straal rond de weg met een mogelijke relatie tot de provinciale weg zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van ov-knooppunten.

0-500 woningen	Klasse 0
500-1000 woningen	Klasse 1
1000-3000 woningen	Klasse 2
Meer dan 3000 woningen	Klasse 3

Verdeling klassen.

Resultaat. Het resultaat van deze beïnvloedingsindicator is dat de plancapaciteit in combinatie met ov-knooppunten (trein en bus) langs de 130 wegtrajecten van de iNHi zijn gelegd. Door middel van ambtelijk handwerk is er gekeken naar welke projecten het grootste effect hebben op de provinciale wegen.





Figuur 13. Plancapaciteit provincie Noord-Holland.

5.10. Beïnvloedingsindicator: Stikstof

Doel. Gebruik van de infrastructuur leidt tot stikstofemissie en depositie, ook in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In veel van deze gebieden komt te veel stikstof neer, wat een negatieve impact heeft op de natuur. Met maatregelen kan de emissie en depositie van stikstof worden teruggebracht. Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een reductie van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Methode. Wat betreft de snelheidsverlaging zijn er twee externe onderzoeken uitgevoerd. Het eerste onderzoek, uitgevoerd door ingenieursbureau Antea Group in 2020, heeft in kaart gebracht op welke provinciale wegen een snelheidsverlaging tot significante reductie van stikstofdepositie leidt en op welke van deze trajecten een herinrichting op verkeersveilige manier kan plaatsvinden. De vijf trajecten die hieruit naar voren kwamen zijn middels een tweede onderzoek, uitgevoerd door ingenieursbureau Royal HaskoningDHV in 2023, onderzocht op mogelijke omrijdeffecten als gevolg van de snelheidsverlaging. Ook is in dit onderzoek gekeken naar mogelijke wegontwerpen die passen bij de verlaagde snelheden.

Naast de externe onderzoeken naar snelheidsverlaging is intern een bredere verkenning uitgevoerd naar andersoortige maatregelen die mogelijk kunnen bijdragen aan een reductie van stikstofemissie dan wel depositie. Hierin is onder andere gekeken naar de stappen die andere provincies op dit gebied hebben gezet, naar maatregelen die vooralsnog primair op CO_2-reductie zijn gericht en naar niet eerder verkende maatregelen.

Resultaat. Uit het tweede onderzoek naar het effect van snelheidsverlaging komt per onderzocht traject een aparte conclusie naar voren. Op twee van de vijf trajecten heeft snelheidsverlaging volgens het onderzoek geen impact op stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Dat op deze trajecten in het eerste onderzoek wel een effect is berekend heeft te maken met een correctie op de manier van rekenen. Op twee andere trajecten leidt snelheidsverlaging wel tot een verlaging van de stikstofdepositie in de nabijheid van het desbetreffende traject, maar zorgen omrijdeffecten voor een toename van stikstofdepositie elders. Hiermee zou een nieuwe opgave ontstaan om die toenames te voorkomen, hetgeen de maatregel extra complex zou maken. Op de volgende trajecten zijn géén maatregelen mogelijk:

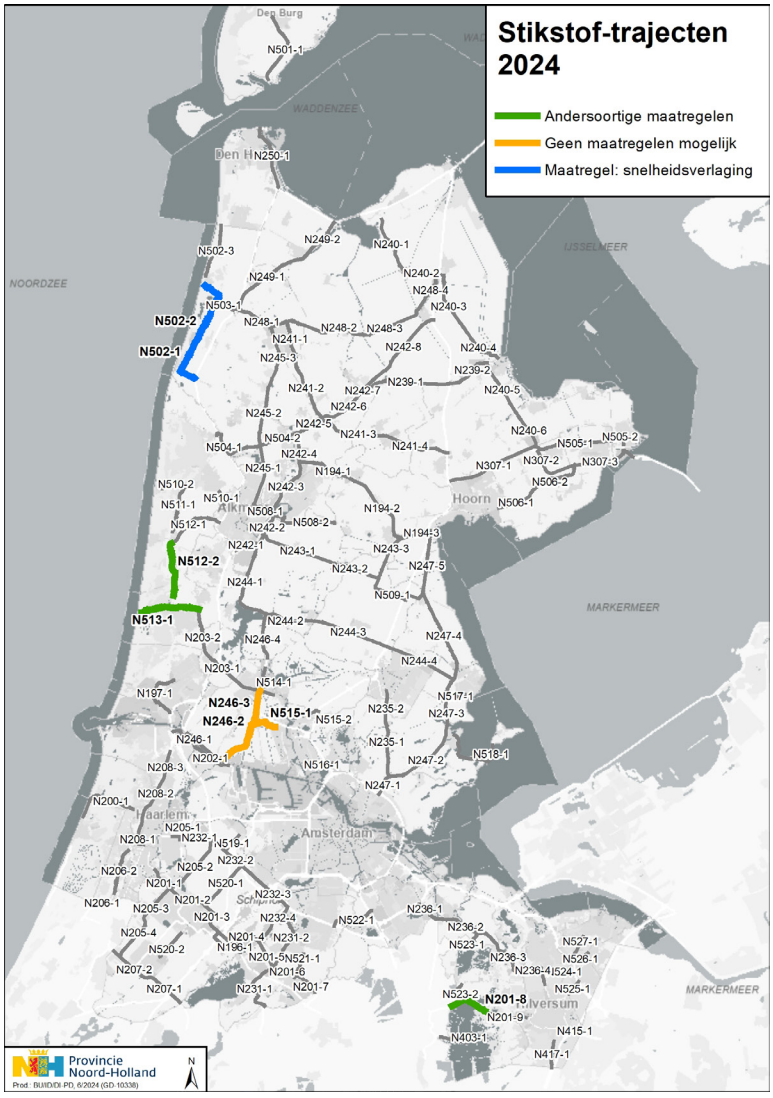
- N515-1 Westzaan
- N246-2 (vanaf aansluiting N515-1 naar noorden) en N246-3

Op slechts één aangesloten traject leidt snelheidsverlaging tot enkel een afname van stikstofdepositie. De maximaal berekende afname bedraagt hier -2,78 mol/ha/j:

- N502-1 en N502-2 tussen Petten en Callantsoog

De verkenning naar andersoortige maatregelen die intern is uitgevoerd heeft geleid tot twee aanvullende maatregelen die de depositie van stikstof vanuit de mobiliteitssector kunnen terugdringen: milieu- en zero-emissiezones en stikstofschermen. Milieu- en zero-emissiezones weren vervuilende voertuigen gebaseerd op emissieklasse of motortype. Stikstofschermen stuwen luchtstromen, incl. stikstof, op waardoor stikstof afkomstig uit voertuigen minder geconcentreerd neerdaalt. Op onderstaande wegen zijn deze maatregelen doorgerekend en hebben zij in meer of mindere mate effect.

- N201-8 Oostelijke Vechtplassen
- N512-2 Egmond aan den Hoef - Bakkum
- N513-1 Castricum aan Zee



Figuur 14. Opgaven stikstof.

BIJLAGEN

1. Beleidscontext
2. Wegtrajecten met locatie-aanduidingen
3. Ambitielijst
4. Ambitielijst incl. motivatie investeringsprioriteit
5. Basisgegevens indicatoren
6. Netwerklijsten Monitor
7. Verklarende woordenlijst



BIJLAGE 1 BELEIDSCONTEXT

In de deze bijlage geven we de beleidscontext weer waar de iNHi op is gebaseerd. Dit is vanzelfsprekend het coalitieakkoord Verbinden vooruit van het huidige college en het langjarig Perspectief Mobiliteit. Ook is rekening gehouden met vele trends en ontwikkelingen. De analyse over deze informatie heeft tot resultaat dat onderwerpen zijn toegedeeld aan de iNHi en/of de NIKG.

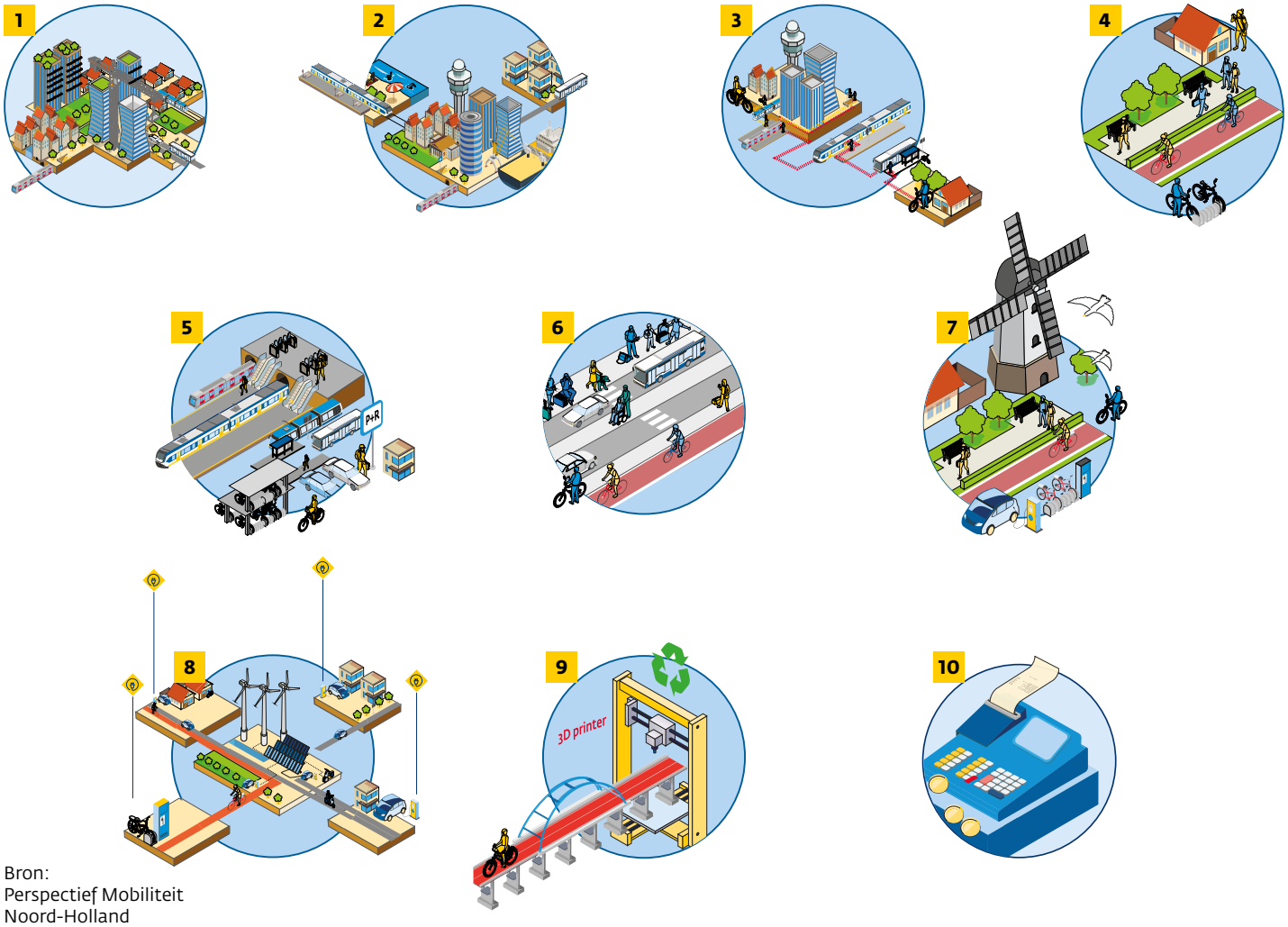
De basis
Vanuit het coalitieakkoord zijn er meer middelen gekomen voor mobiliteit, maar tegelijkertijd zien we ook prijsopdrijvende trends. Desalniettemin zijn de financiële middelen voor mobiliteit gestegen, terwijl de middelen op het gebied van uitvoeringskracht meer prioriteit verdienen. Het beschikbare budget zal besteed moeten worden, maar de personele invulling hiervan wordt voor de aankomende vier jaar nog een grote uitdaging. Uitvoeringskracht is een onderdeel van onze middelen en daarom net zo belangrijk.

Coalitieakkoord 2023-2027: Verbindend vooruit
In het nieuwe coalitieakkoord staat hoe het nieuwe college met de opgaven om wil gaan op grote maatschappelijke thema's: de bouw van 191.000 woningen tot 2030, uitbreiding van het energienet, versterking van de natuur, verbetering van de luchtkwaliteit, stimuleren van de circulaire economie, tegengaan van de klimaatcrisis (inclusief reductie CO_2) en oog houden voor een toekomstbestendige landbouw. Daarnaast spelen het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie hierin ook een grote rol. In het coalitieakkoord wordt er onder andere een directe relatie gelegd tussen de grote woningbouwopgave en de doorstroming. Een concreet beleidsdoel in het coalitieakkoord is op het gebied van verkeersveiligheid, namelijk dat de missie 0 verkeersslachtoffers blijft. Ook wordt er op verschillende manier aandacht gegeven aan de regio, waarbij stad én platteland goed bereikbaar moeten zijn.

In het coalitieakkoord wordt meer financiële armslag gegeven voor infrastructuur om de staat van het areaal op orde te brengen en te houden. Daarnaast wordt ruimte gegeven aan het toekomstgericht maken van de infrastructuur. De ambitieuze doelstelling voor woningbouw heeft consequenties voor mobiliteit, aangezien meer woningen leiden tot een groei van de mobiliteitsstromen. Een belangrijke passage uit het coalitieakkoord is: ‘Noord-Holland bereikbaar houden en om nieuwe woningbouwlocaties te ontsluiten. Hierdoor investeren we in verschillende modaliteiten die passen bij het gebied, zowel landelijk als stedelijk.’ Ook wordt in het coalitieakkoord veel aandacht besteed aan het slimmer organiseren en investeren in infrastructuur op het gebied van ov en doorfietsroutes. Het college wil in 2030 energieneutraal zijn voor de eigen operatie en wil energie opwekken langs/met infrastructuur. Ten slotte omarmt het coalitieakkoord de klimaatdoelstellingen waardoor er 55% reductie CO_2 moet worden gerealiseerd in 2030. Dit geldt voor alle sectoren dus ook mobiliteit. De doelen die hierboven zijn beschreven zijn ook meegenomen in de strategie. De dikgedrukte woorden komen daarin direct voor.

Perspectief Mobiliteit
In het Perspectief Mobiliteit[10] staan de principes uitgewerkt voor duurzame verstedelijking en bereikbaarheid. Dit heeft raakvlakken met de opgaven van klimaat- en energietransitie, leefbaarheid, economie en vitaal landelijk gebied. De bereikbaarheid komt steeds verder onder druk te staan door de groei van het aantal inwoners en de toename van de werkgelegenheid. Daarnaast vraagt de mobiliteit steeds meer energie en ruimte. Binnen de mobiliteit zijn grootschalige veranderingen nodig om bij te dragen aan het terugdringen van de negatieve effecten van klimaatsverandering. Dit leidt tot de tien hoofdopgaven voor de mobiliteit, overzichtelijk gevisualiseerd als uitsnede uit het Perspectief Mobiliteit. De iNHi geeft actief invulling aan deze hoofdopgaven. Waar dit niet het geval is, is dit expliciet een doorontwikkeling richting de nieuwe iNHi voor de bestuursperiode van 2027-2031 of onderdeel van een andere beleidsontwikkeling.

10 Het Perspectief Mobiliteit is vastgesteld in Provinciale Staten dd. 13 september 2021.



Bron:
Perspectief Mobiliteit
Noord-Holland

1 Bereikbare woningen
Het bereikbaar maken van de urgente woningbouwopgave in de MRA en Noord-Holland-Noord zodanig dat een aantrekkelijk, vraaggericht woningaanbod wordt gerealiseerd op bereikbare en leefbare locaties met behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van kleine kernen.

2 Bereikbare economische toplocaties/ bereikbare bedrijven
De huidige en toekomstige economische toplocaties in Noord-Holland bereikbaar krijgen en houden op een manier die past bij de huidige en toekomstige functies en gebruikers van deze locaties (werknemers en logistiek), met beperking van negatieve effecten van hinder en vertraging.

3 Goede dagelijkse deur- tot-deur reis
Het zorgen voor een goed functionerend, multimodaal Daily Urban System van de MRA met aandacht voor reistijd, betrouwbaarheid en beleving, met een goede aansluiting van Noord-Holland-Noord op de MRA, mede om een mogelijke overloop van de woningbouwopgave naar Noord-Holland-Noord te faciliteren.

4 Lopen en fietsen
Het inzetten op vormen van actieve mobiliteit (lopen en fietsen) om gezond gedrag te stimuleren.

5 De ketenreis
Het mogelijk en aantrekkelijk maken van ketenreizen binnen een multimodaal mobiliteitsnetwerk om enerzijds stedelijke gebieden goed bereikbaar te houden en anderzijds het bereik van hoogwaardige OV-lijnen te vergroten.

6 Veilig en toegankelijk reizen
Het zorgen voor een aantrekkelijk, veilig en voor iedereen toegankelijk mobiliteitsnetwerk, zowel door de inrichting van de infrastructuurnetwerken als ook door het beïnvloeden van het gedrag van verkeersdeelnemers.

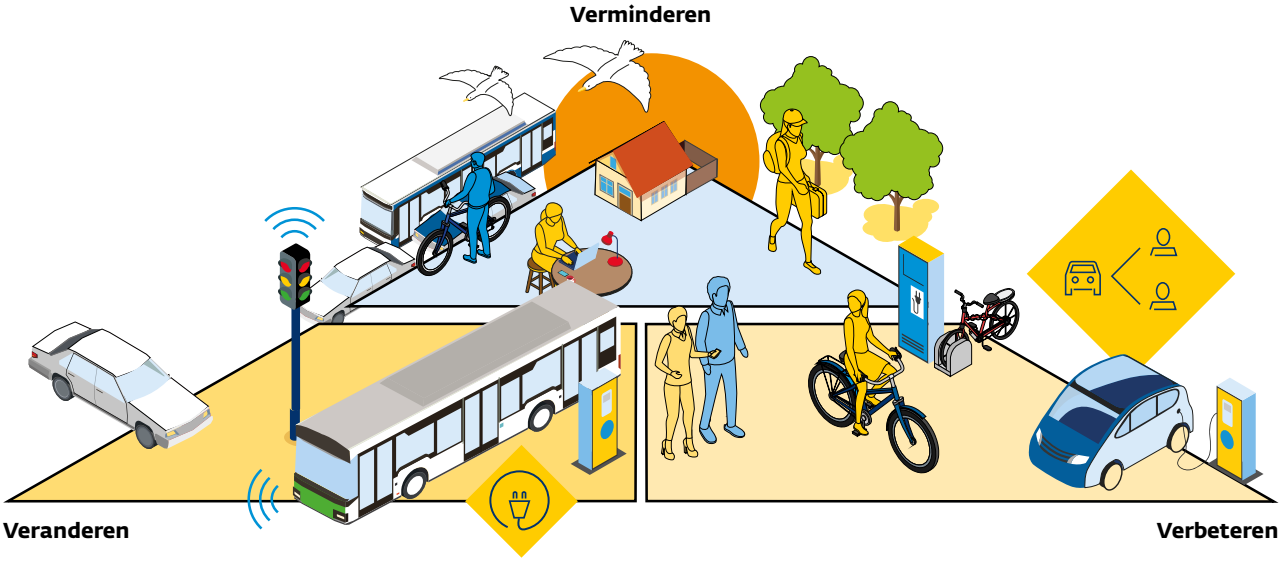
7 Voorkomen negatieve effecten van mobiliteit
Het voorkomen en verhelpen van negatieve effecten van (de groei van) mobiliteit op leefbaarheid, gezondheid, landschap, biodiversiteit en klimaat.

8 Het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
Het coördineren van een energie-infrastructuur en het realiseren van laadinfrastructuur die de verduurzaming van vervoermiddelen mogelijk maakt. Gebruiksvriendelijk en toegankelijk.

9 Duurzame aanleg en beheer van infrastructuur
Door werk met werk te maken, circulaire inkoop en gebruik van duurzame en gebiedseigen grondstoffen kunnen we energie- en klimaatneutraal bouwen en onderhouden.

10 Kostenbesparing en efficiëntie op structurele lasten en dekking voor nieuwe ambities.

De kern van het Perspectief Mobiliteit is om de mobiliteitstransitie te realiseren door mobiliteit te verminderen, veranderen en verbeteren (3V's).



Figuur 5: 3V's uit het Perspectief Mobiliteit Noord-Holland.

De nadruk van het Perspectief Mobiliteit ligt op een betere benutting van de bestaande infrastructuur en op actieve mobiliteit, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Dit betekent een zwaardere belasting van de bestaande infrastructuur en nieuwe investeringen die vooral gericht zijn op fietspaden, openbaar vervoer en mobiliteitshubs. De nadruk ligt dus minder op de doorstroming voor het autoverkeer. Daarnaast is het van belang om bij te dragen aan de ontsnippering van de natuur, behoud van biodiversiteit en een gezonde leefomgeving. Binnen deze principes van het Perspectief Mobiliteit wordt er voor de projecten die volgen uit de iNHi rekening gehouden met het komen tot oplossingen.

Huidige effecten op de mobiliteit voor de provincie
Aan het einde van de vorige bestuursperiode is ambtelijk een doorkijk gegeven op de toekomst van de mobiliteit en de effecten voor de uitvoering hiervan. Dit zijn ambtelijke overwegingen over de opgaven die voor de komende bestuursperiode van groot belang zijn. Hierin worden de effecten benoemd van de globale en landelijke ontwikkelingen. In het geval van de iNHi en NIKG gaat het om een viertal zaken. 1) De prijsstijgingen van materiaal, materieel en mensen heeft effect op de financiële zekerheid en planbaarheid. 2) Het tekort aan uitvoeringskracht in de eigen organisatie en in de markt heeft effect op de snelheid waarmee geprogrammeerde ontwikkelingen tot resultaat komen. 3) Er is een gebrek aan ruimte om te kunnen en mogen bouwen. Denk hierbij aan de letterlijke ruimte, stikstofruimte en klimaateffecten. 4) Daarnaast moet rekening gehouden worden met de gevolgen van klimaatverandering op het functioneren van de infrastructuur.

Nota infrastructurele kapitaalgoederen (NIKG)
De NIKG en de iNHi vormen samen de kaders voor de programmering van de vervangings-, verbeter- en investeringsprojecten op de provinciale infrastructuur. De iNHi en NIKG volgen hetzelfde bestuurlijke proces om input te leveren voor het iMPI. De keuzes die volgen vanuit de iNHi en NIKG moeten congruent zijn. Wanneer vanuit de iNHi expliciet wordt ingezet op de verbetering van de verkeersveiligheid en verbreding van de fietspaden in lijn met de doorfietsroute-aanpak. Dan kan het niet zijn dat de NIKG vanuit bezuinigings-idealen of bij tekort aan mensen en middelen de kwaliteit van de fietspaden naar beneden bijstelt.

Het NIKG borgt het onderhoud en beheer van de bestaande infrastructuur, dit is wettelijk verplicht. De invulling van deze verplichting wordt in het NIKG beschreven. Daarnaast legt de NIKG de kaders vast voor het beheer en onderhoud van de kapitaalgoederen.

Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)
De uitvoering van de projecten die voortkomen uit o.a. de NIKG en de iNHi organiseert de provincie via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Het iMPI geeft inzicht in de geprogrammeerde onderhouds- en vervangingsprojecten en projecten ter verbetering of uitbreiding van de provinciale infrastructuur. Het iMPI wordt tweemaal per jaar geactualiseerd.

Uit de iNHi kunnen ook niet-infrastructurele investeringen of inzet volgen. Daarmee kan de uitvoering ook landen in andere provinciale programma's zoals Programma Smart Mobility en Actieagenda actieve mobiliteit of nieuw op te zetten programma's en subsidieregelingen. De financiering van deze niet-infrastructurele maatregelen vraagt om aandacht.

Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Bepaalde maatschappelijke trends en ontwikkelingen hebben effect op de provinciale infrastructuur, op zowel de korte als de lange termijn. Belangrijke trends en ontwikkelingen specifiek voor de iNHi bespreken we hieronder. Deze zijn van belang om in ogenschouw te nemen bij het uitwerken van maatregelen en voor doorontwikkelingen. Vergelijkbare en zelfde trends en ontwikkelingen zijn opgenomen in de NIKG als ze effect hebben op het beheer- en onderhoudsregime voor de provinciale infrastructuur.

- **Woningbouw:** leidt tot extra verplaatsingen, waardoor de druk op de infrastructuur groeit.
  - *Effect voor de iNHi: De woningbouw moet niet vertraagd worden door te laat ingezette langdurige infastructuurprojecten.*
- **Stikstof:** de bouwruimte die door stikstofregelingen gegeven wordt, heeft effect op de veranderingen in de infrastructuur. Het komen tot projecten kan hierdoor vertraging oplopen. Daarnaast is het mogelijk om met snelheidsverlaging de stikstofdepositie door het gebruik van de weg te verminderen en tegelijk de verkeersveiligheid te verbeteren.
  - *Effect voor de iNHi: het heeft effect op de mogelijke (on)haalbaarheid van geïnitieerde maatregelen. Het geeft ook de mogelijkheid tot koppelkansen.*
- **Investeringsruimte:** stijgende prijzen hebben een effect op de vraag of er voldoende investeringsruimte is om de gewenste ambities waar te maken. In het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit' is meer ruimte gegeven voor het op orde brengen van de staat van het netwerk. Dit heeft een positief effect voor de NIKG. Daarnaast is er ruimte voor extra investeringen in knelpunten op de infrastructuur.
  - *Effect voor de iNHi: er is investeringsruimte om knelpunten op de infrastructuur op te pakken.*
- **Verandering van klimaat en biodiversiteit:** vraagt om een prioritering in de iNHi voor klimaatvriendelijke modaliteiten zoals fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit.
  - *Effect voor de iNHi: inzet op mobiliteitstransitie is gevraagd. De iNHi gaat niet over het ontwerpen van duurzame infrastructuur of de duurzame uitvoering van projecten. Dit is onderdeel van de NIKG.*
- **Vaarwegen:** Wanneer vaarwegen eenzelfde verbinding maken tussen gebieden als een provinciale weg, kan dit een oplossend vermogen hebben voor het logistiek verkeer. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld bouwverkeer. De provincie wil inzetten op vervoer over water. Hier loopt een beleidsverkenning.
  - *Effect voor de iNHi: inzetten op vervoer over water ten opzichte van de weg is een prioritering die de iNHi kan maken. Echter moet er nader onderzoek gedaan worden naar de geschikte vaarwegen. Dit is een doorontwikkeling voor de iNHi in nauwe samenwerking met de beleidsverkenning.*
- **Belang van economische centra en logistieke lijnen:** deze lijnen zijn binnen de provincie van economisch belang. De lijnen zijn onderverdeel in internationale, nationale en regionale centra. Deze lijnen moeten qua bereikbaarheid op orde zijn.
  - *Effect iNHi: op dit moment is er nog onvoldoende kwalitatief inzicht in de effecten van deze lijnen op het netwerk. In de doorontwikkeling van de iNHi wordt dit punt meegenomen.*
- **Brede welvaart en mobiliteitsrechtvaardigheid:** mobiliteit is een voorwaarde om volwaardig mee te kunnen doen aan de maatschappij. Met een brede welvaart en mobiliteitsrechtvaardigheid willen we dit voor elke inwoner van Noord-Holland garanderen, of dit met de auto, fiets of bus is en of dit vanuit het landelijk of stedelijk gebied is. Dit vereist mogelijk geen investeringen in harde infrastructuur, maar bijvoorbeeld in de informatievoorzieningen naar doelgroepen of in het vergroten van de mogelijkheden door extra prijsprikkels.
  - *Effect voor de iNHi: in de afweging van knelpunten kan extra aandacht geschonken worden aan breed beschikbare mobiliteitsvormen, zoals de fiets en ov.*
- **Ontwikkelingen voertuigen:** de toename van elektrisch vervoer kan invloed hebben op het areaal. Elektrische voertuigen en voertuigen voortgedreven op waterstof zijn schoner dan fossiel aangedreven voertuigen. Echter zijn ze ook zwaarder. Hierdoor zal de weg sneller degraderen. Zwaardere voertuigen maken ook meer bandengeluid. Bandengeluid is al vanaf ongeveer 60 km/u harder dan het geluid van een verbrandingsmotor.
  - *Effect voor de iNHi: de geluidsbelasting op de omgeving zal eerder hoger worden dan lager. Hier houdt de iNHi rekening mee in deindicator Gezonde Leefomgeving.*
- **Toenemend ruimtegebruik:** in het Ruimtelijk Voorstel staat dat de provincie ongeveer 25% ruimte tekort gaat komen om alle functies in de toekomst te kunnen uitvoeren. Dat vraagt om keuzes die effect hebben op de infrastructuur, waarbij er gekeken moet worden naar strategie en slimme keuzes maken.
  - *Effect voor de iNHi: het ruimtegebruik van de provinciale infrastructuur is hier onderdeel van. Er kan gekeken worden naar gedeeld ruimtegebruik, zoals wateropslag onder wegen. Dit is nog geen onderdeel van de NIKG en iNHi. Wel weten we dat er eigenlijk geen tot nauwelijks meer fysieke en milieuruimte beschikbaar is voor nieuwe infrastructuur.*

- **Visie Publieke Mobiliteit (deur-tot-deur reis):** de ambitie van de provincie Noord-Holland is om met de Visie Publieke Mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van een eigen vervoermiddel (zoals auto of fiets) gebruik kunnen of willen maken.
  - *Effect voor de iNHi: de huidige iNHi heeft nog geen inzicht in de gevolgen van een nieuwe OV-concessie en de directe invulling van het STOMP-principe die volgt uit de Visie Publieke Mobiliteit. Deze twee punten leiden mogelijkerwijs tot nieuwe infrastructuur of aanpassingen.*
- **Energie-infrastructuur:** het netwerk aan boven- en ondergrondse energie-infrastructuur heeft zijn eigen knelpunten, waaronder netwerkcongestie. Dit netwerk maakt geen deel uit van de iNHi, maar hebben wel effect in het onderhoud en nieuwbouw van deze structuur langs, onder of over de provinciale weg, fietspad of vaarweg.
  - *Effect voor de iNHi: dit heeft een effect op de programmering van de projecten. Mogelijk kan meegekoppeld worden wanneer onderhoud moet worden uitgevoerd op de provinciale infrastructuur. Het leggen van de relaties gebeurt nadat een iMPI-project is gestart.*
- **Smart Mobility:** Smart Mobility wordt ingezet om techniek, gedragsverandering wet- en regelgeving in te bedden om o.a. multimodale en duurzame bereikbaarheid te faciliteren. Duurzame mobiliteitsplannen hebben effect op de bereikbaarheid van de regio's, het gebruik van de infrastructuur en multimodaal reizen.
  - *Effect voor de iNHi: de iNHi volgt deze ontwikkelingen en zet waar mogelijk de Smart Mobility maatregelen en concepten in. Smart Mobility zal een groot effect hebben op de mobiliteitsmix, behoefte en inrichting van de infrastructuur en netwerk.*
- **Betalen naar gebruik:** landelijk is er al tientallen jaren discussie over de invoering van rekeningrijden. Naar verwachting zal een vorm van betalen naar gebruik in de nabije toekomst worden ingevoerd. Dit zal een effect hebben op het gebruik van de infrastructuur. Verkeersstromen zullen veranderen.
  - *Effect voor de iNHi: op dit moment zijn de effecten van betalen naar gebruik niet van toepassing voor de iNHi. De iNHi kijkt naar huidige knelpunten op de huidige infrastructuur. Het kan wel betekenen dat er in de toekomst provinciale wegen anders worden gebruikt en sneller of juist minder snel degraderen. Dit is een effect in de NIKG.*
- **Verkeersmanagement as a Service (VMaaS):** monitoring van de provinciale wegen. Hierdoor kan verkeer actief worden beïnvloed. Ook kan er een onderscheid worden gemaakt tussen doelgroepen.
  - Effect op de iNHi: kan bijdragen aan het optimaliseren van knelpunten. Bij eenvoudige knelpunten kan het moment van groot onderhoud worden uitgesteld, bij complexe knelpunten kan de hinder worden verminderd.

BIJLAGE 2 WEGTRAJECTEN MET LOCATIE-AANDUIDINGEN

De onderverdeling van de wegtrajecten in NHN en NHZ volgt niet volledig de indeling van de bestuurlijke regio's. Hieronder zijn de nuances toegelicht. De gewijzigde wegtrajecten zijn aangeduid met een* bij de regio.

- N203-2 (van de A9 Uitgeest tot Castricum) in de regio Alkmaar heeft goede alternatieven geldend voor de regio NHZ. Daarom wordt deze omgezet naar NHZ.
- N243-2 en N243-2 (van Schermerhorn naar Avenhorn) in de regio Zaanstreek-Waterland liggen in het verlengde van de N243-1 in de regio Alkmaar en hebben een gelijkwaardige inrichting in het systeem. Daarmee worden deze omgezet naar de regio NHN.
- N244-1 (van de N242 Omval tot N246 West-Grafdijk) in de regio Alkmaar heeft geen acceptabel alternatief voor de autobereikbaarheid.
- N244-4 (van de A7 Purmerend Noord tot de N247 Edam/Volendam) in de regio Zaanstreek-Waterland maakt onderdeel uit van de ruit om Waterland: A7, N244, N247, A10, A8. Dit functioneert goed in NHZ en wijzigt niet.
- N246-4 (van de N203 Wormerveer naar de N244 West-Grafdijk) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft geen acceptabel alternatief voor de autobereikbaarheid zonder OV en met een smal fietspad. Daarmee plaatsen we het in de regio NHN.
- N247-4 (van Edam/Volendam naar Oosthuizen) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft een R-net-buslijn en doorfietsroute. Daarmee past het goed in de regio NHZ en wijzigt niet.
- N509-1 (van Oosthuizen naar Schermerhorn) in de regio Zaanstreek-Waterland heeft geen volwaardig alternatief om opgenomen te worden in de lijn die geldt voor NHZ. Daarom is de regio gewijzigd in NHN.

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N194-1	Heerhugowaard - Obdam	2. Regio Alkmaar	NHN
N194-2	Obdam - Avenhorn	3. Westfriesland	NHN
N194-3	Avenhorn - Scharwoude	3. Westfriesland	NHN
N196-1	Hoofddorp - Aalsmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N197-1	Heemskerk - Beverwijk	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N200-1	Zandvoort - Overveen	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N201-1	Heemskerk - Cruquius	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-2	Cruquius - Hoofddorp Noord / Hoofdweg N520	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-3	Hoofddorp Noord / Hoofdweg N520 - Rozenburg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-4	Rozenburg - Oude Meer N232	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-5	Oude Meer N232 - N231	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-6	Amstelveen N231 - N521 Uithoorn	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-7	N521 Uithoorn - Amstel	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N201-8	Vreeland - Kortenhoef	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N201-9	Kortenhoef - Hilversum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N202-1	Velsen Zuid langs Noordzeekanaal	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N203-1	Wormerveer / Krommenie - A9	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N203-2	A9 Uitgeest - N513 Castricum	2. Regio Alkmaar	NHN*
N205-1	Haarlem - Vijfhuizen	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-2	Vijfhuizen - Cruquius	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-3	Cruquius - Zwaanshoek	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N205-4	Zwaanshoek - N207	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N206-1	Zuid-Holland - Vogelenzang	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N206-2	Vogelenzangse weg - Aerdenhout	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N207-1	Leimuiderbrug - Nieuw-Vennep	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N207-2	Nieuw-Vennep - Lisserbroek	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N208-1	Wagenweg Haarlem - N200	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N208-2	N200 - Haarlem Delftwijk	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N208-3	Haarlem Delftwijk - Velserbroek	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	NHZ
N231-1	Vrouwenakker - N201 Aalsmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N231-2	N201 - Amstelveen Bosrandbrug	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-1	Schipholweg: Haarlem - Vijfhuizen	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-2	Schipholweg: Vijfhuizen - N520 Hoofdweg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-3	Schipholweg: Badhoevedorp - Schiphol Oost	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N232-4	Schipholdijk: Schiphol Oost - Oude Meer N201	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N235-1	Het Schouw - Ilpendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N235-2	Ilpendam - Purmerend	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N236-1	Amsterdam Nellestein - Driemond	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-2	Driemond - Fort Uitermeer N523	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-3	Fort Uitermeer N523 - 's Graveland	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N236-4	s Graveland - Bussum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N239-1	Nieuwe Niedorp - Lambertschaag A7	3. Westfriesland	NHN
N239-2	Lambertschaag A7 - N240 Medemblik	3. Westfriesland	NHN
N240-1	Westerland N99 - Slootdorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-2	Slootdorp - Wieringerwerf A7	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-3	Wieringerwerf A7 - Tussenweg Middenmeer	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-4	Tussenweg Middenmeer - Medemblik	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N240-5	Medemblik - Wervershoof	3. Westfriesland	NHN
N240-6	Wervershoof - WFO-terrein N505 / N307	3. Westfriesland	NHN
N241-1	Schagen N248 - Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N241-2	Schagen - N242 Verlaat	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N241-3	A.C de Graafweg: N242 Verlaat - Opmeer Langereis	3. Westfriesland	NHN
N241-4	A.C. de Graafweg: Opmeer Langereis - Wognum A7	3. Westfriesland	NHN
N242-1	A9 Alkmaar Overdie - Alkmaar Oudorp	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-2	Alkmaar Oudorp - Stad van de Zon	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-3	Alkmaar Stad van de Zon - N194 Heerhugowaard	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-4	N194 Heerhugowaard - N504 Oudkarspel	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-5	N504 Oudkarspel - N241 Verlaat	2. Regio Alkmaar	NHN
N242-6	N241 Verlaat - N239 Nieuwe Niedorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N242-7	N239 Nieuwe Niedorp - Middenmeer Groetweg	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N242-8	Middenmeer Groetweg - Middenmeer A7	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N243-1	N242 Omval - Schermerhorn	2. Regio Alkmaar	NHN
N243-2	Schermerhorn - N509	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N243-3	N509 - Avenhorn	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N244-1	N242 Omval - N246 West-Grafdijk	2. Regio Alkmaar	NHN
N244-2	N246 West-Grafdijk - De Rijp	2. Regio Alkmaar	NHN
N244-3	De Rijp - A7 Purmerend Noord	5. Zaanstreek-Waterland	NHN
N244-4	A7 Purmerend Noord - N247 Edam / Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N245-1	Alkmaar De Mare N508 - N504 Noord-Scharwoude	2. Regio Alkmaar	NHN
N245-2	N504 Noord-Scharwoude - Dirkshorn	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N245-3	Dirkshorn - N248 Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N246-1	Velsen Noord langs Noordzeekanaal - Nauerna	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-2	Nauerna - N515 Westzaan	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-3	N515 Westzaan - N203 Wormerveer	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N246-4	N203 Wormerveer - N244 West-Grafdijk	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N247-1	Amsterdam Buikslotermeer A10 - Het Schouw	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-2	Het Schouw - Monnickendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-3	Monnickendam - N244 Edam / Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ

Wegtraject-code	locatie-aanduiding	Bestuurlijke regio	NHN/NHZ
N247-4	N244 Edam / Volendam - Oosthuizen	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N247-5	Oosthuizen - Scharwoude A7	3. Westfriesland	NHN
N248-1	N9 Schagerbrug - N241 Schagen	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-2	N241 Schagen - Kolhorn	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-3	Kolhorn - Middenmeer	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N248-4	Middenmeer - A7 Wieringerwerf	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N249-1	N9 De Stolpen - Anna Paulowna	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N249-2	Anna Paulowna - N99 Breezand	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N250-1	Den Helder N99 De Kooij - Teso Veerhaven	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N307-1	Hoorn A7 - WFO-terrein N240 / N505	3. Westfriesland	NHN
N307-2	WFO-terrein N240 / N505 - Hoogkarspel N506	3. Westfriesland	NHN
N307-3	Hoogkarspel N506 - Enkhuizen Houtribdijk	3. Westfriesland	NHN
N403-1	Loosdrecht - Loenen	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N415-1	Hilversum richting Baarn	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N417-1	Hilversum richting Utrecht	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N501-1	Texel	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-1	N9 Burgervlotbrug - Sint Maartenszee	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-2	Sint Maartenszee - Callantsoog	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N502-3	Callantsoog - Julianadorp	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N503-1	N502 - N9 Schagerbrug	1. Kop van Noord-Holland	NHN
N504-1	N9 Schoorl - N245 Noord-Scharwoude	2. Regio Alkmaar	NHN
N504-2	N245 Noord-Scharwoude - N242 Oudkarspel	2. Regio Alkmaar	NHN
N505-1	WFO-terrein N307 / N240 - Bovenkarspel	3. Westfriesland	NHN
N505-2	Bovenkarspel - Enkhuizen Houtribdijk N307	3. Westfriesland	NHN
N506-1	Hoorn Kersenboogerd - Hem	3. Westfriesland	NHN
N506-2	Hem - Hoogkarspel N307	3. Westfriesland	NHN
N508-1	Alkmaar De Mare N245 - Stad van de Zon N242	2. Regio Alkmaar	NHN
N508-2	Alkmaar Stad van de Zon N242 - Ursem	2. Regio Alkmaar	NHN
N509-1	Oosthuizen N247 - Rotonde N243 Schermerhorn	5. Zaanstreek-Waterland	NHN*
N510-1	N9 Alkmaar - Bergen	2. Regio Alkmaar	NHN
N510-2	N511 Westdorp - Bergen aan Zee	2. Regio Alkmaar	NHN
N511-1	Egmond aan den Hoef - N510 Westdorp	2. Regio Alkmaar	NHN
N512-1	N9 Alkmaar De Hoef - Egmond aan den Hoef	2. Regio Alkmaar	NHN
N512-2	Egmond aan den Hoef - Bakkum	2. Regio Alkmaar	NHN
N513-1	N203 Castricum - Casticum aan Zee	2. Regio Alkmaar	NHN
N514-1	Ned Benedictweg Wormerveer	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N515-1	N246 Westzaan - Guisweg A8	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N515-2	De Zaan - A7 Zaandijk	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N516-1	Zaandam Zuid - Oostzaan	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N517-1	N247 - Volendam	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N518-1	Monnickendam - Marken	5. Zaanstreek-Waterland	NHZ
N519-1	N232 Boersingheliede - Zwanenburg	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N520-1	Hoofdweg: N232 Schipholweg - Hoofddorp Noord N201	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N520-2	Hoofdweg: Hoofddorp Toolenburg - Nieuw-Vennep	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N521-1	N201 Uithoorn - Amstelveen Legmeer	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N522-1	A9 Ouderkerk a/d Amstel - A2 Ouderkerk a/d Amstel	6. Amstelland-Meerlanden	NHZ
N523-1	Uitermeer N236 - Nederhorst den Berg	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N523-2	Overmeer - N201	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N524-1	N236 Bussum - Hilversum	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N525-1	Hilversum - Laren	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N526-1	Crailo - Blaricummer Heide	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ
N527-1	Crailo - Huizen	7. Gooi en Vechtstreek	NHZ

* gewijzigde regio's t.b.v. een effectieve onderverdeling in NHN en NHZ en de daarbij behorende inzet op Doorstroming Wegverkeer en Doorstroming ov.

BIJLAGE 3 AMBITIELIJST

Legenda ambitielijst:
In de ambitielijst is inzichtelijk wat het resultaat is van het afwegingskader. De wegtrajecten zijn geclassificeerd. van 1 t/m 130. Per wegtraject is zichtbaar wat de classificatie per indicator is van 1 t/m 130. De bestuurlijke regio's zijn aangeduid met hun afkortingen:

NHN Noord-Holland-Noord
Waaronder de regio's:
KOP Regio Kop van Noord-Holland
WF Regio West-Friesland
ALK Regio Alkmaar

NHZ Noord-Holland-Zuid
Waaronder de regio's:
ZW Regio Zaanstreek Waterland
ZKIJ Regio Zuid-Kennemerland IJmond
AML Regio Amstelland-Meerlanden
G&V Regio Gooi- en Vechtstreek

De woningbouwopgaven zijn gecategoriseerd: alle voorziene nieuwbouwwoningen (plancapaciteit t/m 2030) in een grote straal rond de weg met een mogelijke relatie tot de provinciale weg zijn meegenomen. Hierbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van OV-knooppunten.

Verdeling klassen:

0-500 woningen	Klasse 0
500-1000 woningen	Klasse 1
1000-3000 woningen	Klasse 2
Meer dan 3000 woningen	Klasse 3

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
1	N250-1	KOP	NHN	73	30	1	18	62	59	2	
2	N247-2	ZW	NHZ	40	53	6	2	2	34	1	
3	N232-3	AML	NHZ	58	45	23	14	1	34	1	
4	N242-3	ZW	NHN*	33	91	10	1	20	68	3	
5	N522-1	AML	NHZ	68	6	12	7	3	23	0	
6	N231-2	AML	NHZ	20	18	11	20	6	29	3	
7	N247-4	ZW	NHZ	7	73	12	48	4	12	1	
8	N196-1	AML	NHZ	10	1	45	8	78	68	1	
8	N246-4	ZW	NHN*	38	65	17	14	78	38	1	
10	N203-1	ZW	NHZ	94	36	2	9	78	68	2	
11	N243-3	ZW	NHN*	10	65	24	24	34	40	0	
12	N208-2	ZKIJ	NHZ	10	80	3	93	78	68	2	
13	N243-1	ALK	NHN	55	14	16	48	11	68	0	
13	N512-2	ALK	NHN	1	48	20	93	62	7	0	x
15	N203-2	ALK	NHZ*	33	36	8	61	78	16	0	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
16	N501-1	KOP	NHN	91	53	32	13	28	50	1	
17	N504-2	ALK	NHN	58	30	31	24	78	68	0	
18	N520-2	AML	NHZ	28	10	26	79	46	68	3	
18	N527-1	GV	NHZ	38	45	29	93	7	4	1	
20	N206-2	ZKIJ	NHZ	20	7	41	110	55	19	0	
20	N236-1	GV	NHZ	65	12	20	39	23	50	0	
20	N240-3	KOP	NHN	3	30	111	48	78	68	0	
23	N520-1	AML	NHZ	8	36	41	48	20	68	0	
24	N515-2	ZW	NHZ	40	4	85	33	27	59	0	
25	N231-1	AML	NHZ	65	7	47	9	18	68	1	
26	N513-1	ALK	NHN	18	21	85	48	62	11	1	x
27	N511-1	ALK	NHN	13	30	85	48	46	24	0	
28	N208-1	ZKIJ	NHZ	15	91	4	79	78	68	1	
29	N241-4	WF	NHN	26	48	26	48	78	68	1	
30	N201-1	AML	NHZ	23	79	12	14	11	29	2	
30	N235-1	ZW	NHZ	87	21	9	24	78	27	0	
30	N236-4	GV	NHZ	20	14	85	21	55	3	0	
33	N521-1	AML	NHZ	29	85	15	36	5	68	3	
34	N232-2	AML	NHZ	15	23	47	79	46	68	0	
35	N243-2	ZW	NHN*	29	48	47	41	19	40	0	
36	N403-1	GV	NHZ	14	23	56	110	78	2	0	
36	N502-3	KOP	NHN	5	53	85	66	55	40	0	
38	N525-1	GV	NHZ	51	12	56	44	39	25	0	
39	N244-2	ALK	NHN	79	2	56	110	55	40	3	
40	N239-1	WF	NHN	29	36	47	79	78	48	0	
40	N248-3	KOP	NHN	36	23	34	110	78	48	0	
40	N524-1	GV	NHZ	94	2	111	61	39	16	0	
43	N244-4	ZW	NHZ	112	14	19	79	30	68	0	
43	N504-1	ALK	NHN	40	30	56	61	55	29	0	
45	N249-1	KOP	NHN	68	7	69	110	78	68	0	
45	N506-2	WF	NHN	55	19	34	110	78	68	0	
47	N241-3	WF	NHN	91	70	56	21	78	68	0	
47	N246-2	ZW	NHZ	5	65	56	79	78	40	0	
47	N247-5	WF	NHN	8	70	47	79	16	68	0	
50	N519-1	AML	NHZ	101	5	69	110	62	68	0	
51	N200-1	ZKIJ	NHZ	1	74	111	93	78	6	0	
51	N235-2	ZW	NHZ	112	23	20	41	28	68	2	
51	N240-4	KOP	NHN	47	36	111	66	78	68	0	
54	N242-1	ALK	NHN	4	88	85	33	78	68	3	
54	N248-2	KOP	NHN	37	48	85	79	62	68	0	
56	N206-1	ZKIJ	NHZ	101	10	69	110	78	68	0	
56	N236-3	GV	NHZ	73	20	69	110	78	7	0	
56	N240-1	KOP	NHN	79	23	56	79	78	40	0	
59	N236-2	GV	NHZ	40	48	47	66	62	68	0	
59	N248-4	KOP	NHN	29	60	111	93	46	68	0	
61	N515-1	ZW	NHZ	79	45	26	44	78	19	0	
62	N509-1	ZW	NHN*	40	65	34	79	39	68	0	
63	N242-8	KOP	NHN	79	23	56	110	39	50	0	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
63	N248-1	KOP	NHN	47	61	69	66	46	68	0	
63	N417-1	GV	NHZ	68	30	85	93	62	7	0	
63	N506-1	WF	NHN	23	70	56	110	78	68	0	
67	N526-1	GV	NHZ	73	36	56	48	78	22	0	
68	N201-9	GV	NHZ	58	42	85	44	78	7	1	
68	N244-1	ALK	NHN	18	74	41	93	46	27	0	
68	N307-3	WF	NHN	94	23	69	93	62	59	2	
68	N503-1	KOP	NHN	79	53	69	61	62	68	0	
68	N508-1	ALK	NHN	94	85	47	17	39	59	1	
68	N523-2	GV	NHZ	105	14	85	110	78	68	0	
74	N242-4	ALK	NHN	51	91	34	24	34	68	1	
74	N505-2	WF	NHN	94	42	69	66	78	59	2	
76	N502-1	KOP	NHN	58	53	69	93	39	14	0	x
77	N240-6	WF	NHN	40	76	85	39	30	68	0	
78	N240-2	KOP	NHN	87	53	34	110	30	50	0	
78	N245-3	KOP	NHN	68	77	17	66	34	68	2	
80	N232-4	AML	NHZ	65	80	56	31	8	68	0	
80	N247-3	ZW	NHZ	15	97	56	36	9	34	0	
82	N249-2	KOP	NHN	73	53	85	110	62	68	0	
83	N415-1	GV	NHZ	58	62	111	93	62	12	0	
84	N202-1	ZKIJ	NHZ	23	97	47	48	13	34	0	
85	N518-1	ZW	NHZ	26	102	47	66	9	40	0	
86	N246-1	ZW	NHZ	79	65	69	93	78	68	0	
87	N510-2	ALK	NHN	79	62	111	110	62	4	0	
88	N201-8	GV	NHZ	103	62	85	93	78	1	0	x
89	N208-3	ZKIJ	NHZ	107	103	5	48	46	38	2	
90	N240-5	WF	NHN	47	77	111	110	78	68	0	
91	N523-1	GV	NHZ	40	85	85	93	62	16	0	
92	N516-1	ZW	NHZ	115	103	7	33	13	68	3	
93	N502-2	KOP	NHN	58	96	85	48	62	14	0	x
93	N510-1	ALK	NHN	123	42	85	110	55	50	0	
95	N508-2	ALK	NHN	79	88	85	66	78	59	1	
95	N512-1	ALK	NHN	55	97	45	66	30	68	0	
97	N201-2	AML	NHZ	51	103	41	79	17	50	2	
98	N514-1	ZW	NHZ	51	101	69	9	78	68	2	
99	N245-1	ALK	NHN	47	103	34	48	13	50	0	
100	N194-3	WF	NHN	111	80	111	110	78	68	0	
101	N242-5	ALK	NHN	105	103	85	28	39	68	0	
102	N239-2	WF	NHN	33	103	111	66	25	68	0	
103	N247-1	ZW	NHZ	112	88	85	5	78	68	0	
104	N232-1	AML	NHZ	94	97	85	66	78	68	0	
105	N245-2	KOP	NHN	78	103	85	44	78	68	0	
106	N194-1	ALK	NHN	121	84	85	93	78	68	2	
107	N194-2	WF	NHN	122	83	69	110	78	68	1	
107	N241-2	KOP	NHN	123	91	32	79	78	68	0	
109	N242-7	KOP	NHN	87	103	85	61	46	50	0	
110	N197-1	ZKIJ	NHZ	107	103	34	4	25	19	2	
111	N201-3	AML	NHZ	58	103	85	28	78	68	3	

Classificatie	Wegtraject-code	Regio	NHN/NHZ	Verkeers-veiligheid wegen	Verkeers-veiligheid fietspaden	Gezonde leefomgeving	Doorstroming wegverkeer	Doorstroming OV	Ontsnippering	Verstede-lijking	Stikstof
112	N205-1	AML	NHZ	68	103	69	31	78	68	3	
113	N201-4	AML	NHZ	73	103	111	66	78	68	1	
113	N505-1	WF	NHN	87	103	85	93	78	59	0	
115	N242-2	ALK	NHN	126	103	111	21	23	68	2	
116	N207-1	AML	NHZ	100	103	69	3	46	68	2	
116	N241-1	KOP	NHN	127	91	29	110	62	68	0	
118	N244-3	ZW	NHN	107	103	69	66	34	68	0	
118	N307-1	WF	NHN	129	103	111	9	62	68	0	
120	N205-4	AML	NHZ	91	103	111	41	78	29	3	
120	N207-2	AML	NHZ	103	103	111	18	34	59	3	
122	N517-1	ZW	NHZ	117	103	111	36	20	29	0	
123	N246-3	ZW	NHZ	120	103	25	6	78	68	0	
124	N205-3	AML	NHZ	110	103	111	93	78	40	2	
125	N201-5	AML	NHZ	119	103	56	79	78	68	0	
125	N205-2	AML	NHZ	115	103	111	110	78	50	0	
127	N201-7	AML	NHZ	117	103	85	30	78	25	0	
128	N242-6	KOP	NHN	125	103	111	79	55	68	0	
129	N307-2	WF	NHN	128	103	69	93	78	59	0	
130	N201-6	AML	NHZ	130	103	111	48	78	68	0	

* gewijzigde regio's t.b.v. een effectieve onderverdeling in NHN en NHZ en de daarbij behorende inzet op Doorstroming Wegverkeer en Doorstroming ov.

BIJLAGE 4
AMBITIELIJST INCL. MOTIVATIE INVESTERINGSPRIORITEIT

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
1	N250-1	Opgave al een project	De slechts scorende weg van Noord-Holland heeft de grootste opgave op gezonde leefomgeving met een directe relatie met de hoeveelheden verkeer richting Texel en het Maritiem cluster. Deze problematiek is reeds geprogrammeerd in iMPI-project alg-41: Bereikbaarheid Den Helder. Maatregelen worden meegenomen in het Maritiem Cluster.		alg-41
2	N247-2	Opgave al een project	Dit wordt opgepakt als het project Onderdoorgang Broek in Waterland (iMPI N247-22), onderdeel van het programma Bereikbaarheid Waterland		N247-22
3	N232-3	Opgave al een project	Gemeente Haarlemmermeer wil een deel van de Schipholweg overnemen tbv de ruimtelijke ontwikkelingen in Badhoevedorp. De gemeente is bezig met een studie incl. de doorfietsroute. (iMPI o.a. N232-15)		o.a. N232-15
4	N242-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming op de weg door o.a. een smal spoorviaduct. Verkenning naar verbreding N242 tussen Zuidtangent en Westtangent naar 2x2 is onderdeel van de Regionale investeringsagenda Alkmaar (RIA Alkmaar). De scope vraagt verbreding met meer inzicht op een breder netwerkniveau. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
5	N522-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op de inrichting van de fietspaden. De score voor doorstroming OV moet gecorrigeerd worden na oplevering van het project Brug Ouderkerk aan de Amstel.	Klein	
6	N231-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op doorstroming OV en gezonde leefomgeving met een grote woningbouwopgave in de omgeving. Dit wegtraject is reeds onderdeel van het studie Bosrandweg - Fokkerweg (iMPI N232-14/-16). We gaan op zoek naar doorstromingsmaatregelen voor het OV met de grote woningbouwopgave.	Minimaal	N232-14/-16
7	N247-4	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveilighed door relatie smalle wegprofielen en bruggen. Pragmatisch aanpakken met maatregelen op kruispunten, incl. de bushaltes.	Middel-groot	
8	N196-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt en datacorrectie nodig	De verkeersveiligheidsrisico's zijn opgelost met het reeds uitgevoerde project HOVASZ. Het langs de parallelle Kruisweg liggende fietspad is reeds een project in samenwerking met VRA en Haarlemmermeer. Datacorrectie: fietspad is eigendom van Haarlemmermeer		
8	N246-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
10	N203-1	Opgave al een project	De huidige problematiek wordt opgepakt in het project A8A9 (iMPI N203-01) en in de kortetermijnmaatregelen Krommenie om de huidige leefbaarheid te verbeteren (iMPI N203-16).		N203-01/-16
11	N243-3	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
12	N208-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op gezonde leefomgeving en de verkeers-veiligheid doordat deze provinciale weg een binnen-stedelijke weg is door Haarlem met veel kruisend fietsverkeer. Dit vraagt om een verbetering van de gezonde leefomge-ving en een verbetering van de oversteekbaarheid ove de gehele route van de N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek.	Geen	

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
13	N243-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
13	N512-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512 op basis van de recreatieve functie.	Groot	
15	N203-2	Opgave al een project	Dit is reeds de trajectstudie N203c gedeelte A9 N513 (iMPI N203-17)		N203-17
16	N501-1	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig	Niet opgenomen. Correctie op resultaat Doorstroming Wegen o.b.v. expert opinion. Knelpunt ontstaat door wachtrijen richting de pont. Hiervoor zijn pragmatische verkeersmaatregelen voor handen.		
17	N504-2	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	Dit wegtraject is opgepakt in iMPI-project N504-09. Nieuwe data nog niet volledig doorgevoerd.		N504-09
18	N520-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen	
18	N527-1	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Ondanks relatief hoge score op doorstroming OV wordt dit wegtraject niet opgepakt. Is eerder al een verkenning geweest met andere wegbeheerders. Kan alleen worden verbeterd met grootschalige ingreep bij snelwegaansluiting. Nu geen maatregelen voorzien.		
20	N206-2	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Er zijn in iMPI-project N206-05 eerder vier varianten onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De varianten zijn zeer ingrijpend en niet haalbaar. Daarnaast loopt de studie Bereikbaarheid kust waarin de fietsverbinding verder wordt verkend.		vm N206-05
20	N236-1	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten zijn alleen pragmatisch aan te pakken door ruimtegebrek. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden alg-45.		alg-45
20	N240-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid op een smalle weg. Pragmatisch aanpakken met een aanpak voor smalle wegen.	Geen	
23	N520-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid met hoge intensiteiten en meer ruimte voor de fiets, maar een beperkte rol in het provinciale autonetwerk.	Geen	
24	N515-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Huidige kwaliteit past niet bij doorfietsroute. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken voor de doorfietsroute. Dit wordt gekoppeld aan de iMPI-projecten naar het fietspad en de bushalte Zaanse Schans (N515-07/-09).	Minimaal	N515-07/-09
25	N231-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Deze lokale knelpunten pragmatisch aanpakken.	Geen	
26	N513-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
27	N511-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort relatief hoog op verkeersveiligheid door een onduidelijk wegbeeld met een hoge gemiddeld gereden snelheid en veel recreatief verkeer. Deze lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken en een aanpak uitwerken voor de hele route van de N511-N512 op basis van de recreatieve functie.	Klein	
28	N208-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Deze route vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid.	Geen	
29	N241-4	Opgave niet opnemen, provincie sluit wel aan bij een externe studie.	De provincie zou dit wegtraject niet oppakken vanwege de lage scores. De woningbouwontwikkelingen langs de A.C. de Graafweg N241-3 en -4 leiden wel tot een cumulatieve verzwaring van de intensiteiten. De gemeente Medemblik start een integrale studie met de provincie, RWS en gemeente Opmeer.		
30	N201-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
30	N235-1	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.		
30	N236-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
33	N521-1	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op doorstroming OV. Echter met de grote woningbouwopgave in Amstelveen en aanstaande gebiedsgerichte verkenning Bereikbaarsheidsagenda Zuidlob met de VRA en de gemeentes Amstelveen, Aalsmeer, Uithoorn en Ouder-Amstel is dit nu geen project.		
34	N232-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
35	N243-2	Opgave niet opnemen, data nog niet verwerkt	De knelpunten zijn opgelost in het reeds afgeronde project N243-06. Nieuwe data nog niet verwerkt		N243-06
36	N403-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
36	N502-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid wegen. Smalle weg met veel recreatief verkeer en wens tot verbeteren fietsgebruik. Oppakken als één N502-route in het reeds geprogrammeerde project N502-05: Verbeteren verkeersveiligheid en verminderen stikstofuitstoot N502.	Minimaal	N502-05
38	N525-1	Opgave niet opnemen	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit traject zit in het iMPI-project Kantmarkering fietspaden alg-45.		alg-45
39	N244-2	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Ondanks hoge score verkeersveiligheid fiets wordt dit wegtraject niet opgepakt. Obv expert judgement zijn er geen pragmatische verbeteropties aanwezig.		
40	N239-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
40	N248-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
40	N524-1	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Dit is reeds het iMPI-project N524-01.		N524-01
43	N244-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
43	N504-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
45	N249-1	Opgave niet opnemen en datacorrectie nodig	De hoge score voor verkeersveiligheid fiets heeft een datacorrectie nodig. Het langsliggend fiespad is geen provinciaal areaal.		
45	N506-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
47	N241-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
47	N246-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid. Lokale verkeersveiligheidsknelpunten pragmatisch aanpakken. Smalle weg met relatief veel erfaansluitingen en hoge gemiddeld gereden snelheid.	Minimaal	
47	N247-5	Opgave al een project	Scoort hoog op verkeersveiligheid bij twee bruggen met omliggende oversteken. Lokale knelpunten pragmatisch aanpakken. Te combineren met de aanstaande vervangingsinvesteringen van twee bruggen volgend uit de trajectbenadering N247-17.		N247-17
50	N519-1	Opgave niet opnemen o.b.v. expert judgement	Scoort hoog op verkeersveiligheid fiets. Echter zijn de intensiteiten laag en is er geen doorfietsroute-ambitie.		
51	N200-1	Opgave al een project	Scoort het hoogst op verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van de trajectstudie Zeeweg (iMPi-project N200-05) en Bereikbaarheid kust.		N200-05
51	N235-2	Opgave opgelost, data nog niet verwerkt	De N235 is afgerond als project in het programma Bereikbaarheid Waterland.		
51	N240-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
54	N242-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Scoort hoog op verkeersveiligheid vanwege de hoge gemiddeld gereden snelheid van en naar de Rijksweg A9. Dit is reeds het iMPI-project N242-16 Poortconstructie overgang A9-N242. Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9.	Geen	N242-16
54	N248-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N206-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N236-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
56	N240-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
59	N236-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
59	N248-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
61	N515-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
62	N509-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N242-8	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N248-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N417-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
63	N506-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
67	N526-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N201-9	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N244-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N307-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N503-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
68	N508-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N508-05 om maatregelen mee te koppelen.	Minimaal	N508-05
68	N523-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
74	N242-4	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
74	N505-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
76	N502-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obvwegtraject N502-3. Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot	N502-05
77	N240-6	Opgave al een project	Ondanks dat dit wegtraject niet hoog scoort, start hier wel een project obv expert judgement. Kortetermijnmaatregelen (iMPI N240-17) worden ingezet om de problematiek te verminderen en tijd te maken voor langetermijnmaatregelen.		N240-17
78	N240-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
78	N245-3	Opgave al een project	Geen top-score. Er is vanuit de regionale benadering behoefte aan een fietspad langs de N245. Dit is het iMPI-project N245-14.		N245-14
80	N232-4	Opgave al een project	Scoort hoog op doorstroming OV. Er lopen meerdere initiatieven uit de studie Bosrandweg-Fokkerweg (iMPI N232-14/-17/-18/-19)		N232-14/-17/-18/-19
80	N247-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
82	N249-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
83	N415-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
84	N202-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
85	N518-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
86	N246-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
87	N510-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
88	N201-8	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
89	N208-3	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de gehele route N208 van Haarlem Zuid tot Velserbroek. Deze route vraagt om een verbetering van de gezonde leefomgeving en een verbetering van de oversteekbaarheid.	Geen	
90	N240-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
91	N523-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
92	N516-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
93	N502-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Onderdeel van één N502-route obvwegtraject N502-3. Reeds onderdeel van project N502-05.	Groot	N502-05

Classificatie	Wegtraject		Motivatie	Ontsnipper-opgave	iMPI-maatre-gelcode
93	N510-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
95	N508-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
95	N512-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
97	N201-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
98	N514-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
99	N245-1	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijkseg N9.	Minimaal	
100	N194-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
101	N242-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
102	N239-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
103	N247-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
104	N232-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
105	N245-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
106	N194-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
107	N194-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
107	N241-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
109	N242-7	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
110	N197-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
111	N201-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
112	N205-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
113	N201-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
113	N505-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
115	N242-2	Opnemen in iNHi 2024-2028	Dit wegtraject is onderdeel van de Ring Alkmaar. Hieronder vallen de N242-1/-4, N245-1, N508-1 en de Rijksweg N9. Daarbij is het reeds onderdeel van het project N242-29 om maatregelen mee te koppelen.	Geen	N242-29
116	N207-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
116	N241-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
118	N244-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
118	N307-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
120	N205-4	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
120	N207-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
122	N517-1	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
123	N246-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
124	N205-3	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
125	N201-5	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
125	N205-2	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
127	N201-7	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
128	N242-6	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		
129	N307-2	Opgave niet opnemen	De infrastructuur is al voorbereid op de optionele grote woningbouwopgave van meer van 3500 woningen in en rondom Hoogkarspel Zuid (gemeente Drechterland) en de woningbouwontwikkelingen bij Enkhuizen en Stede Broec.		
130	N201-6	Opgave niet opnemen	Geen top-score.		

BIJLAGE 5
BASISGEGEVENS INDICATOREN

Verkeersveiligheid wegen	
Definitie	Het veiligheidsrisico per traject bepalen en prioriteren waar de opgave het grootst is. De risico-gestuurde benadering uit het SPV2030 wordt hiervoor gebruikt, met drie deelindicatoren: 1. Veilige infrastructuur (weging 2x): detailinformatie over de mate waarin wegvakken en kruisingen veilig zijn ingericht volgens de Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (swov.nl) van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid uit 2021. 2. Gereden snelheid (weging 1x): geeft een relatieve score weer gebaseerd op de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid in de eerste helft van 2023. Bij het berekenen is gebruik gemaakt van de V85 (de gereden snelheid die door 15 procent van de automobilisten wordt overschreden). 3. Verkeerslachtoffers (weging 1x): geeft een relatieve score weer gebaseerd op het aantal door politie geregistreerde verkeersslachtoffers (letsel door verkeersongevallen) per wegkilometer in de laatste zeven jaar (2017-2022).
Brondata	• Deelscore veilige infrastructuur: verkeersveiligheidsmodel provinciale wegen NH (SWOV, 2021). • Deelscore gereden snelheid: Floating Car Data, BeMobile. • Deelscore Verkeersslachtoffers: BRON/STAR, Viastat.
Jaartal en updatefrequentie	• Deelscore veilige infrastructuur: data over 2021, actualisering eens per 5 jaar. • Deelscore gereden snelheid: data over eerste half jaar van 2023, actualisering jaarlijks. • Deelscore verkeersslachtoffers: data over 2016 t/m 2022, actualisering jaarlijks.
Doorontwikkeling	In de huidige iNHi zijn alleen de hoofdrijbanen beschouwd. In een volgende versie worden ook de parallelwegen betrokken bij de analyse. Daarnaast wordt er continue gewerkt aan het verbeteren van de gegevens over letsel door verkeersongevallen.

Verkeersveiligheid fietspaden	
Definitie	Het veiligheidsrisico wordt per fietstraject bepaald, waardoor er geprioriteerd kan worden waar de opgave op de provinciale fietsvoorzieningen het grootst zijn. Ook beschrijft de indicator de mate waarin de doorfietsroutes voldoen aan de juiste kenmerken volgens de Actieagenda actieve mobiliteit.
Brondata	• 2023.
Jaartal en updatefrequentie	• Actualisatie jaarlijks.
Doorontwikkeling	De minimum- en streefwaardes gebruikt in deze indicator worden aangescherpt zodra de eisen ten aanzien van de gewenste inrichting voor doorfietsroutes herzien worden voor de ERBI. Ook zijn steeds meer van de gebruikte databronnen landelijk beschikbaar via het NDW, zoals breedte en intensiteit. Dit betekent dat we een aantal berekeningen in een volgende versie gelijk op het NDW-netwerk kunnen uitvoeren, in plaats van een eigen data-analyse uit te voeren op eigen areaaldata en/of OSM/Fietsersbond fietspadkaarten.

Doorstroming wegverkeer	
Definitie	Er wordt gekeken naar de verhouding tussen de reistijd tijdens de ochtend- en avondspits en de situatie waarin verkeer ongehinderd kan doorrijden. Als de reistijd twee keer de ongehinderde reistijd is; is er een knelpunt en geen restcapaciteit. De deelscore drukt uit hoeveel restcapaciteit een traject nog heeft, traject zodat er geprioriteerd kan worden.
Brondata	Nationaal Dataportaal Wegverkeer.
Jaartal en updatefrequentie	Data over 2022 (van april 2022 tot en met maart 2023) zodat zo veel mogelijk aangesloten wordt op een verkeersbeeld post-corona. Actualisering is jaarlijks.
Doorontwikkeling	We blijven de ontwikkelingen in de datavergaring en -analyse voor doorstroming volgen en passen waar nodig de methode hierop aan. Het doel is om in de iNHi 2028-2032 concreet inzicht te hebben in de toekomstige doorstromingsknelpunten.

Doorstroming openbaar vervoer	
Definitie	De opgetelde verliestijd van lijnbussen in Noord-Holland (ongeacht concessieverlener of houder) in de spits, waarbij een gemiddelde wordt berekend van de jaargemiddelde ochtendspits (8:00-9:00) en de jaargemiddelde avondspits (17:00-18:00). Ook is er gekeken naar vrij liggende busbanen of een aparte opstelstrook bij verkeerslichten. Dit wordt uitgedrukt in de deelscore vertraging bus in minuten.
Brondata	Nationaal Dataportaal Wegverkeer.
Jaartal en updatefrequentie	Data over 2022 (van april 2022 tot en met maart 2023) zodat zo veel mogelijk aangesloten wordt op een verkeersbeeld post-corona. Actualisering is jaarlijks.
Doorontwikkeling	De in ontwikkeling zijnde Visie Publieke Mobiliteit introduceert andere vormen van openbaar vervoer dan de 'standaard' bus. Er wordt, na vaststelling van de Visie Publieke Mobiliteit, onderzoek gedaan of en hoe dit vraagt om doorontwikkeling van deze indicator.

Gezonde leefomgeving	
Definitie	De indicator vertaalt het gezondheidseffect van luchtverontreiniging en geluidsbelasting van het wegverkeer naar één getal (eindscore), op basis van het opgestelde ongezonde gezondheidseffect (MGR-maat) van wegverkeer over de wegtrajecten op de woonomgeving. Ook wordt er gekeken naar de WHO-advieswaarden voor de gezondheidsimpact.
Brondata	• Gevelwaarden geluid: EU Geluidsbelastingkaart (Provincie Noord-Holland). • Gevelwaarden lucht: AERIUS (RIVM).
Jaartal en updatefrequentie	• Geluid: data over 2021 (EU-geluidskaart), actualisering eens per zes jaar. • Lucht: data over 2018 (AERIUS), actualisering eens per vijf jaar (NB: zie doorontwikkeling).
Doorontwikkeling	Eind 2022 zijn nieuwe EU-Geluidsbelastingskaarten voor Noord-Holland opgeleverd. Dit is de basis voor het op te stellen Actieplan geluid 2024-2028. In 2024 verkennen we verschillende geluidmaatregelenscenario's, waarvan een gezonde leefomgeving scenario waarbij zal worden nagegaan wat de gevolgen zijn van het streven naar de advieswaarde voor geluid wegverkeer van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO). Er moet nog besluitvorming plaatsvinden voor het vaststellen van de eindvariant voor het Actieplan geluid 2024-2028. Dit is niet gereed voor opleveren van de iNHi 2024-2028. Zo snel er nieuwe data en methodes beschikbaar zijn, zal dit verwerkt worden in de Monitor. Voor de deelscore lucht zal en nieuwe methode ontwikkeld moeten worden.

Ontsnippering van natuur	
Definitie	De mate waarin trajecten ecologische netwerken van wilde diersoorten versnipperen en de mate waarin wildaanrijdingen (faunahotspots) voorkomen.
Brondata	Ontsnipperingsbeeld Noord-Holland, Wageningen Universiteit.
Jaartal en updatefrequentie	Data over 2020, geen actualisering gezien dit een eenmalige dataset is.
Doorontwikkeling	Er zijn geen inhoudelijke en rekenkundige wijzigingen voorzien. Indien van meerwaarde en bij nieuwe ecologische kennis kan op termijn verrijking met nieuwe soort(profielen) en effecten van ontsnippering op areaal van derden worden toegevoegd aan de analyse.

BIJLAGE 6
NETWERKLIJSTEN MONITOR

Verkeersveiligheid wegen

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N512-2	2. Regio Alkmaar	100	5
1	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	100	5
3	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	93	5
4	N242-1	2. Regio Alkmaar	91	5
5	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	90	5
5	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	90	5
7	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	88	5
8	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	87	5
8	N247-5	3. Westfriesland	87	5
10	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	86	5
10	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	86	5
10	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	86	5
13	N511-1	2. Regio Alkmaar	85	5
14	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	84	5
15	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	83	5
15	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	83	5
15	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	83	5
18	N244-1	2. Regio Alkmaar	82	5
18	N513-1	2. Regio Alkmaar	82	5
20	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	81	5
20	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	81	5
20	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
23	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	80	4
23	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	80	4
23	N506-1	3. Westfriesland	80	4
26	N241-4	3. Westfriesland	79	4
26	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	79	4
28	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	78	4
29	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	77	4
29	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	77	4
29	N239-1	3. Westfriesland	77	4
29	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	77	4
33	N203-2	2. Regio Alkmaar	76	4
33	N242-3	2. Regio Alkmaar	76	4
33	N239-2	3. Westfriesland	76	4
36	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	75	4
37	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	74	4
38	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	72	4
38	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	72	4
40	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
40	N504-1	2. Regio Alkmaar	71	4
40	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
40	N240-6	3. Westfriesland	71	4
40	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
47	N245-1	2. Regio Alkmaar	70	4
47	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	70	4
47	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	70	4
47	N240-5	3. Westfriesland	70	4
51	N242-4	2. Regio Alkmaar	69	4
51	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	69	4
51	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	69	4
51	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	69	4
55	N243-1	2. Regio Alkmaar	68	4
55	N506-2	3. Westfriesland	68	4
55	N512-1	2. Regio Alkmaar	68	4
58	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	67	4
58	N504-2	2. Regio Alkmaar	67	4
58	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	67	4
58	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	67	4
58	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	67	4
58	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	67	4
58	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	67	4
65	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	66	4
65	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	66	4
65	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	66	4
68	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
68	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	65	4
68	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
68	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	65	4
68	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	65	4
73	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	64	4
73	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
73	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
73	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	64	4

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
73	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	64	4
78	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	63	4
79	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
79	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N244-2	2. Regio Alkmaar	62	4
79	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	62	4
79	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
79	N508-2	2. Regio Alkmaar	62	4
79	N510-2	2. Regio Alkmaar	62	4
87	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	61	4
87	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
87	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	61	4
87	N505-1	3. Westfriesland	61	4
91	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	60	3
91	N241-3	3. Westfriesland	60	3
91	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	60	3
94	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	59	3
94	N508-1	2. Regio Alkmaar	59	3
94	N307-3	3. Westfriesland	59	3
94	N505-2	3. Westfriesland	59	3
94	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	59	3
94	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	59	3
100	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	57	3
101	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	56	3
101	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	56	3
103	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	55	3
103	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	55	3
105	N242-5	2. Regio Alkmaar	54	3
105	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	54	3
107	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	53	3
107	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	53	3
107	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	53	3
110	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	52	3
111	N194-3	3. Westfriesland	51	3
112	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
112	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
112	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	50	3
115	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	48	3
115	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	48	3
117	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	46	3
117	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	46	3
119	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
120	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	44	3
121	N194-1	2. Regio Alkmaar	41	3
122	N194-2	3. Westfriesland	38	2
123	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	35	2
123	N510-1	2. Regio Alkmaar	35	2
125	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	34	2
126	N242-2	2. Regio Alkmaar	31	2
127	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	25	2
128	N307-2	3. Westfriesland	21	2
129	N307-1	3. Westfriesland	12	1
130	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Verkeersveiligheid fietspaden

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	100	5
2	N244-2	2. Regio Alkmaar	90	5
2	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	90	5
4	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	89	5
5	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	87	5
6	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	85	5
7	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	84	5
7	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	84	5
7	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	84	5
10	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	82	5
10	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	82	5
12	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
12	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	81	5
14	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	79	4
14	N243-1	2. Regio Alkmaar	79	4
14	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	79	4
14	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	79	4
18	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	77	4
19	N506-2	3. Westfriesland	76	4
20	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	74	4
21	N513-1	2. Regio Alkmaar	73	4
21	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	73	4
23	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	71	4
23	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	71	4
23	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	71	4
23	N307-3	3. Westfriesland	71	4
23	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	71	4
30	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	69	4
30	N511-1	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N504-1	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N504-2	2. Regio Alkmaar	69	4
30	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	69	4
30	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	69	4
36	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	68	4
36	N239-1	3. Westfriesland	68	4
36	N203-2	2. Regio Alkmaar	68	4
36	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	68	4
36	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	68	4
36	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	68	4
42	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	66	4
42	N505-2	3. Westfriesland	66	4
42	N510-1	2. Regio Alkmaar	66	4
45	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	65	4
45	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	65	4
45	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	65	4
48	N512-2	2. Regio Alkmaar	63	4
48	N241-4	3. Westfriesland	63	4
48	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	63	4
48	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	63	4
48	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	63	4
53	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	61	4
53	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	61	4
53	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	61	4
60	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	60	3
61	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	58	3
62	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	56	3
62	N510-2	2. Regio Alkmaar	56	3
62	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	56	3
65	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
65	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	55	3
70	N247-5	3. Westfriesland	53	3
70	N506-1	3. Westfriesland	53	3
70	N241-3	3. Westfriesland	53	3
73	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	45	3
74	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	44	3
74	N244-1	2. Regio Alkmaar	44	3
76	N240-6	3. Westfriesland	42	3
77	N240-5	3. Westfriesland	39	2
77	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	39	2
79	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	37	2
80	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	35	2
80	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	35	2
80	N194-3	3. Westfriesland	35	2
83	N194-2	3. Westfriesland	34	2
84	N194-1	2. Regio Alkmaar	32	2
85	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	31	2
85	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	31	2
85	N508-1	2. Regio Alkmaar	31	2
88	N242-1	2. Regio Alkmaar	29	2
88	N508-2	2. Regio Alkmaar	29	2
88	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	29	2

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
91	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	27	2
91	N242-3	2. Regio Alkmaar	27	2
91	N242-4	2. Regio Alkmaar	27	2
91	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	27	2
91	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	27	2
96	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	23	2
97	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
97	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	19	1
97	N512-1	2. Regio Alkmaar	19	1
97	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	19	1
101	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	18	1
102	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
	N239-2	3. Westfriesland	0	0
	N245-1	2. Regio Alkmaar	0	0
	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
	N505-1	3. Westfriesland	0	0
	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N242-5	2. Regio Alkmaar	0	0
	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
	N307-2	3. Westfriesland	0	0
	N307-1	3. Westfriesland	0	0
	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Gezonde leefomgeving

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	100	5
2	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	63	4
3	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	61	4
4	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	55	3
5	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	54	3
6	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	42	3
7	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
8	N203-2	2. Regio Alkmaar	34	2
9	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	29	2
10	N242-3	2. Regio Alkmaar	28	2
11	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	27	2
12	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
12	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	26	2
12	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
15	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	24	2
16	N243-1	2. Regio Alkmaar	23	2
17	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	19	1
17	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
19	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	17	1
20	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	16	1
20	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
20	N512-2	2. Regio Alkmaar	16	1
23	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	14	1
24	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	13	1
25	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
26	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
26	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
26	N241-4	3. Westfriesland	11	1
29	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	10	1
29	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	10	1
31	N504-2	2. Regio Alkmaar	9	1
32	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	8	1
32	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	8	1
34	N245-1	2. Regio Alkmaar	7	1
34	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	7	1
34	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	7	1
34	N242-4	2. Regio Alkmaar	7	1
34	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	7	1
34	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	7	1
34	N506-2	3. Westfriesland	7	1
41	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
41	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
41	N244-1	2. Regio Alkmaar	6	1
41	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	6	1
45	N512-1	2. Regio Alkmaar	5	1
45	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	5	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
47	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
47	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	4	1
47	N247-5	3. Westfriesland	4	1
47	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
47	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
47	N508-1	2. Regio Alkmaar	4	1
47	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
47	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
47	N239-1	3. Westfriesland	4	1
56	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
56	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	3	1
56	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	3	1
56	N504-1	2. Regio Alkmaar	3	1
56	N244-2	2. Regio Alkmaar	3	1
56	N241-3	3. Westfriesland	3	1
56	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	3	1
56	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	3	1
56	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
56	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	3	1
56	N506-1	3. Westfriesland	3	1
69	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N307-3	3. Westfriesland	2	1
69	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
69	N505-2	3. Westfriesland	2	1
69	N307-2	3. Westfriesland	2	1
69	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
69	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
69	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
69	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
69	N194-2	3. Westfriesland	2	1
85	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N240-6	3. Westfriesland	1	1
85	N242-5	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N511-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N510-1	2. Regio Alkmaar	1	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
85	N513-1	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	1	1
85	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N242-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
85	N508-2	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
85	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
85	N505-1	3. Westfriesland	1	1
85	N194-1	2. Regio Alkmaar	1	1
85	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
111	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
111	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
111	N239-2	3. Westfriesland	0	0
111	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
111	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N307-1	3. Westfriesland	0	0
111	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
111	N510-2	2. Regio Alkmaar	0	0
111	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
111	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
111	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
111	N240-5	3. Westfriesland	0	0
111	N194-3	3. Westfriesland	0	0

Doorstroming weg

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N242-3	2. Regio Alkmaar	100	5
2	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	89	5
3	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	85	5
4	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	81	5
5	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	66	4
6	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	62	4
7	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	57	3
8	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	55	3
9	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	49	3
9	N307-1	3. Westfriesland	49	3
9	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	49	3
9	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	49	3
13	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	47	3
14	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
14	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	45	3
14	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	45	3
17	N508-1	2. Regio Alkmaar	40	2
18	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	38	2
18	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	38	2
20	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	36	2
21	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	32	2
21	N242-2	2. Regio Alkmaar	32	2
21	N241-3	3. Westfriesland	32	2
24	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	30	2
24	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	30	2
24	N242-4	2. Regio Alkmaar	30	2
24	N504-2	2. Regio Alkmaar	30	2
28	N242-5	2. Regio Alkmaar	28	2
28	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	28	2
30	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	26	2
31	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
31	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
33	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	21	2
33	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	21	2
33	N242-1	2. Regio Alkmaar	21	2
36	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
36	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
36	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	19	1
39	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	17	1
39	N240-6	3. Westfriesland	17	1
41	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	15	1
41	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	15	1
41	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	15	1
44	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	13	1
44	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	13	1
44	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	13	1
44	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	13	1
48	N513-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
48	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	11	1
48	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	11	1
48	N511-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	11	1
48	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	11	1
48	N245-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N243-1	2. Regio Alkmaar	11	1
48	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
48	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	11	1
48	N241-4	3. Westfriesland	11	1
48	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
61	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	9	1
61	N203-2	2. Regio Alkmaar	9	1
61	N504-1	2. Regio Alkmaar	9	1
61	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	9	1
61	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	9	1
66	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
66	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N505-2	3. Westfriesland	6	1
66	N508-2	2. Regio Alkmaar	6	1
66	N239-2	3. Westfriesland	6	1
66	N512-1	2. Regio Alkmaar	6	1
66	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
66	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	6	1
66	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	6	1
66	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
66	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	6	1
79	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N239-1	3. Westfriesland	4	1
79	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N247-5	3. Westfriesland	4	1
79	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
79	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
79	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	4	1
79	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
79	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
93	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
93	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N512-2	2. Regio Alkmaar	2	1
93	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
93	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
93	N244-1	2. Regio Alkmaar	2	1
93	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
93	N307-3	3. Westfriesland	2	1
93	N505-1	3. Westfriesland	2	1
93	N307-2	3. Westfriesland	2	1
93	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	2	1
93	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
93	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
93	N194-1	2. Regio Alkmaar	2	1
110	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N510-2	2. Regio Alkmaar	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
110	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
110	N244-2	2. Regio Alkmaar	0	0
110	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N510-1	2. Regio Alkmaar	0	0
110	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
110	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
110	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
110	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
110	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
110	N506-2	3. Westfriesland	0	0
110	N506-1	3. Westfriesland	0	0
110	N240-5	3. Westfriesland	0	0
110	N194-3	3. Westfriesland	0	0
110	N194-2	3. Westfriesland	0	0

Doorstroming openbaar vervoer

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	100	5
2	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	82	5
3	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	51	3
4	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
5	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	30	2
6	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	29	2
7	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	27	2
8	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	23	2
9	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
9	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
11	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
11	N243-1	2. Regio Alkmaar	20	1
13	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	19	1
13	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	19	1
13	N245-1	2. Regio Alkmaar	19	1
16	N247-5	3. Westfriesland	18	1
17	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	16	1
18	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	14	1
19	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
20	N242-3	2. Regio Alkmaar	11	1
20	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	11	1
20	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	11	1
23	N242-2	2. Regio Alkmaar	10	1
23	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	10	1
25	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	9	1
25	N239-2	3. Westfriesland	9	1
27	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
28	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	7	1
28	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	7	1
30	N240-6	3. Westfriesland	6	1
30	N512-1	2. Regio Alkmaar	6	1
30	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	6	1
30	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	6	1
34	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	5	1
34	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	5	1
34	N242-4	2. Regio Alkmaar	5	1
34	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	5	1
34	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	5	1
39	N508-1	2. Regio Alkmaar	4	1
39	N242-5	2. Regio Alkmaar	4	1
39	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
39	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
39	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	4	1
39	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
39	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	4	1

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
46	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N511-1	2. Regio Alkmaar	3	1
46	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	3	1
46	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	3	1
46	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	3	1
46	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	3	1
46	N244-1	2. Regio Alkmaar	3	1
46	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	3	1
55	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	2	1
55	N504-1	2. Regio Alkmaar	2	1
55	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	2	1
55	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	2	1
55	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	2	1
55	N244-2	2. Regio Alkmaar	2	1
55	N510-1	2. Regio Alkmaar	2	1
62	N307-1	3. Westfriesland	1	1
62	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N513-1	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N512-2	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	1	1
62	N307-3	3. Westfriesland	1	1
62	N510-2	2. Regio Alkmaar	1	1
62	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	1	1
62	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	1	1
62	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	1	1
78	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N241-3	3. Westfriesland	0	0
78	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N504-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N242-1	2. Regio Alkmaar	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
78	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N241-4	3. Westfriesland	0	0
78	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N203-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N505-2	3. Westfriesland	0	0
78	N508-2	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N239-1	3. Westfriesland	0	0
78	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
78	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N505-1	3. Westfriesland	0	0
78	N307-2	3. Westfriesland	0	0
78	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
78	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N194-1	2. Regio Alkmaar	0	0
78	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
78	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
78	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
78	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
78	N506-2	3. Westfriesland	0	0
78	N506-1	3. Westfriesland	0	0
78	N240-5	3. Westfriesland	0	0
78	N194-3	3. Westfriesland	0	0
78	N194-2	3. Westfriesland	0	0

Ontsnippering

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
1	N201-8	7. Gooi en Vechtstreek	100	5
2	N403-1	7. Gooi en Vechtstreek	80	4
3	N236-4	7. Gooi en Vechtstreek	78	4
4	N527-1	7. Gooi en Vechtstreek	76	4
4	N510-2	2. Regio Alkmaar	76	4
6	N200-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	72	4
7	N417-1	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
7	N512-2	2. Regio Alkmaar	64	4
7	N236-3	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
7	N201-9	7. Gooi en Vechtstreek	64	4
11	N513-1	2. Regio Alkmaar	56	3
12	N247-4	5. Zaanstreek-Waterland	48	3
12	N415-1	7. Gooi en Vechtstreek	48	3
14	N502-1	1. Kop van Noord-Holland	42	3
14	N502-2	1. Kop van Noord-Holland	42	3
16	N524-1	7. Gooi en Vechtstreek	40	2
16	N523-1	7. Gooi en Vechtstreek	40	2
16	N203-2	2. Regio Alkmaar	40	2
19	N197-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	36	2
19	N206-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	36	2
19	N515-1	5. Zaanstreek-Waterland	36	2
22	N526-1	7. Gooi en Vechtstreek	34	2
23	N522-1	6. Amstelland-Meerlanden	32	2
24	N511-1	2. Regio Alkmaar	30	2
25	N525-1	7. Gooi en Vechtstreek	28	2
25	N201-7	6. Amstelland-Meerlanden	28	2
27	N244-1	2. Regio Alkmaar	22	2
27	N235-1	5. Zaanstreek-Waterland	22	2
29	N231-2	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
29	N201-1	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
29	N517-1	5. Zaanstreek-Waterland	20	1
29	N504-1	2. Regio Alkmaar	20	1
29	N205-4	6. Amstelland-Meerlanden	20	1
34	N232-3	6. Amstelland-Meerlanden	16	1
34	N247-2	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
34	N247-3	5. Zaanstreek-Waterland	16	1
34	N202-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	16	1
38	N208-3	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	12	1
38	N246-4	5. Zaanstreek-Waterland	12	1
40	N518-1	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N243-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N243-3	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N244-2	2. Regio Alkmaar	8	1
40	N502-3	1. Kop van Noord-Holland	8	1
40	N240-1	1. Kop van Noord-Holland	8	1
40	N246-2	5. Zaanstreek-Waterland	8	1
40	N205-3	6. Amstelland-Meerlanden	8	1
48	N248-3	1. Kop van Noord-Holland	6	1
48	N239-1	3. Westfriesland	6	1
50	N245-1	2. Regio Alkmaar	4	1
50	N201-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
50	N236-1	7. Gooi en Vechtstreek	4	1
50	N501-1	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N240-2	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N242-8	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N242-7	1. Kop van Noord-Holland	4	1
50	N510-1	2. Regio Alkmaar	4	1
50	N205-2	6. Amstelland-Meerlanden	4	1
59	N515-2	5. Zaanstreek-Waterland	2	1
59	N207-2	6. Amstelland-Meerlanden	2	1
59	N508-1	2. Regio Alkmaar	2	1
59	N307-3	3. Westfriesland	2	1
59	N250-1	1. Kop van Noord-Holland	2	1
59	N505-2	3. Westfriesland	2	1
59	N508-2	2. Regio Alkmaar	2	1
59	N505-1	3. Westfriesland	2	1
59	N307-2	3. Westfriesland	2	1
68	N521-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N232-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N243-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N516-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N247-5	3. Westfriesland	0	0
68	N231-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N520-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N242-3	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N242-2	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N239-2	3. Westfriesland	0	0
68	N235-2	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N244-4	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N240-6	3. Westfriesland	0	0
68	N512-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N245-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N242-4	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N244-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N509-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N242-5	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N520-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N232-2	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N248-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N248-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N207-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N242-6	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N519-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N248-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N236-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
68	N249-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N503-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N241-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N307-1	3. Westfriesland	0	0
68	N196-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
68	N249-1	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N206-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N523-2	7. Gooi en Vechtstreek	0	0
68	N506-2	3. Westfriesland	0	0
68	N240-3	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N504-2	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N240-4	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N203-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N241-4	3. Westfriesland	0	0
68	N246-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N506-1	3. Westfriesland	0	0
68	N241-3	3. Westfriesland	0	0
68	N240-5	3. Westfriesland	0	0
68	N208-2	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N194-3	3. Westfriesland	0	0

Rang	Traject	Regio	Eind-score (0-100)	Klasse
68	N194-2	3. Westfriesland	0	0
68	N194-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N242-1	2. Regio Alkmaar	0	0
68	N247-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N208-1	4. Zuid-Kennemerland en IJmond	0	0
68	N241-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N232-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N514-1	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N201-3	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N205-1	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N201-4	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N245-2	1. Kop van Noord-Holland	0	0
68	N201-5	6. Amstelland-Meerlanden	0	0
68	N246-3	5. Zaanstreek-Waterland	0	0
68	N201-6	6. Amstelland-Meerlanden	0	0

BIJLAGE 7
VERKLARENDE WOORDENLIJST

Trefwoord	Toelichting
Aanpak	De werkwijze door Gedeputeerde Staten om binnen vastgestelde beleidskaders prioriteiten te stellen voor investeringen in de verbetering van de Noord-Hollandse infrastructuur. Dit leidt tot de investeringsstrategie.
Afwegingskader	Is onderdeel van de investeringsstrategie. Het afwegingskader geeft aan hoe de indicatoren percentueel worden verdeeld.
Ambitielijst	Het resultaat van de strategie en afwegingskader, waarin alle wegtrajecten zijn geprioriteerd op basis van hun scores op de criteria uit het afwegingskader.
Beïnvloedingsindicator	De indicatoren die iets zeggen over (toekomstige) ontwikkelingen die invloed hebben op hoe de infrastructuur wordt gebruikt.
Deelindicator	Een indicator kan opgebouwd zijn uit verschillende onderwerpen die gezamenlijk het totaalbeeld laten zien. Wanneer dit van toepassing is, is dit beschreven bij de desbetreffende indicator.
Deelscore	De score van een wegtraject voor een deelindicator. De deelscores bij elkaar opgeteld met een bepaalde verhouding resulteren in de eindscore van de indicator. Wanneer dit van toepassing is, is dit beschreven bij de desbetreffende indicator.
Doorstroming Openbaar Vervoer (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat de vertraging is op busroutes voor de buslijnen. Dit doen we tijdens de spits en we nemen daarin het aantal buslijnen mee.
Eindscore	Elk wegtraject heeft een eindscore voor een indicator. De relatieve eindscore wordt gebruikt in de Monitor om de 130 wegtrajecten ten opzichte van elkaar te bepalen. De absolute eindscore bepaald de mate van presteren van het specifieke wegtraject.
Gezonde leefomgeving (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat de gezondheidsbelasting (luchtverontreiniging en geluidsbelasting) is door het gebruik van de infrastructuur.
Indicator	Een indicator kwantificeert de prestaties van wegtrajecten, zodat trajecten onderling kunnen worden vergeleken en geprioriteerd.
Investeringsbeslissing	Het besluit om op basis van de investeringsstrategie te investeren op een wegtraject. Deze investering is breder dan alleen financieel op de infrastructuur. Denk ook aan organisatiecapaciteit, regionale samenwerking etc.
Investeringsprioriteit	De politieke ambities worden op basis van de informatie uit de Monitor omgezet in een overzicht op kaart en in tabelvorm. Dit is de Investeringsprioriteit. Deze leidt tot investeringsbeslissingen. De Investeringsprioriteit wordt één keer per bestuurlijke cyclus vastgesteld.
Investeringsstrategie	Bepaalt waar de provincie in wil investeren met als doel om de provinciale ambities te bereiken.
Monitor	De actuele, datagedreven weergave van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. Per indicator komt dit in de vorm van een netwerkkaart en netwerklijsten gerangschikt naar het presteren van alle 130 afzonderlijke wegtrajecten van de Noord-Hollandse infrastructuur.
Netwerkkaart	Het kaartbeeld met wegtrajecten geprioriteerd op hun eindscore per indicator. Dit is de visualisatie van de netwerkkaart.
Netwerklijst	De lijst met wegtrajecten geprioriteerd op hun eindscore per indicator. Een netwerklijst is gevisualiseerd in een netwerkkaart.
Niet-infrastructurele maatregelen	Maatregelen zoals gedragsbeïnvloeding, Smart Mobility en stimulering STOMP-principe.
Ontsnippering van natuur (indicator)	De indicator die in kaart brengt waar ontsnipperende maatregelen (zoals faunapassages) op de infrastructuur het meeste bijdragen aan faunawinst in Noord-Hollandse natuurgebieden.
Opgave	Is onderdeel van de investeringsstrategie en geeft aan met welke opgaven de provinciale infrastructuur te maken heeft.
Plancapaciteit	De plancapaciteit geeft een actueel beeld wat de capaciteit in woningbouwplannen is. Het gaat hierbij om zowel harde (vastgestelde) als zachte woningbouwplannen (incl. potentiele locaties voor woningbouw). De plancapaciteit is dus hoger dan het uiteindelijk aantal gebouwde woningen. De iNHi gebruikt de plancapaciteit t/m 2030, in lijn met het provinciaal beleid. In sommige gevallen is slechts kennis beschikbaar t/m 2029. Dit is expliciet aangegeven.
Politiek kader	Bestuurlijk vastgestelde beleidsafspraken in het coalitieakkoord en later ambtelijk uitgewerkt.

Trefwoord	Toelichting
Relatieve score	Per indicator worden de wegtrajecten ten opzichte van elkaar gewogen. Een wegtraject met een hogere score presteert minder goed dan een wegtraject met een lagere score. Een hoge score betekent niet dat het wegtraject niet voldoet en bijvoorbeeld onveilig of ongezond is.
Stikstof (beïnvloedingsindicator)	De beïnvloedingsindicator die in kaart brengt waar (i) snelheidsverlaging leidt tot significante afname van stikstofdespositie in Natura 2000-gebieden en (ii) of het mogelijk is om de snelheidsverlaging veilig in te voeren.
Trajectgemiddelde	Er is in enkele gevallen data beschikbaar op een kleiner detailniveau dan op trajectniveau. Deze data worden geëxtrapoleerd naar trajectgemiddelde op trajectniveau. Dit is gedaan om de indicatoren met elkaar te kunnen vergelijken.
Uitvoering	De uitvoering van de investeringsstrategie middels programmering in mobiliteitsprogramma's, waaronder het iMPI.
Verkeersveiligheid fietspaden (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat het veiligheidsrisico van fietsinfrastructuur is op basis van risicofactoren.
Verkeersveiligheid wegen (indicator)	De indicator die in kaart brengt wat het veiligheidsrisico is van geregistreerde ongevallen, de veilige inrichting van wegen, de gereden snelheid en de drukte op de weg.
Verstedelijking (beïnvloedingsindicator)	De beïnvloedingsindicator die in kaart brengt waar plancapaciteit te relateren is aan (toekomstige) knelpunten op de provinciale infrastructuur.
Wegtraject	Het provinciale wegennet is opgedeeld in 130 trajecten. Deze verkeerskundige indeling hangt samen met verkeersintensiteit. Een wegtraject bestaat uit meerdere wegvakken, van kruispunt tot kruispunt.

HAARLEM, JULI 2024

RAPPORT

Colofon

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

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Sander Uijtdehaage, Fleur Jaspers, Christian Smit (APPM),

Fotografie
Concrete Bouw Fotografie, Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub - Canon

Haarlem, juli 2024

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
M.O. de With
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145645
max.de.with@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 SEP. 2026

Kenmerk
MOB100926MW1

Uw kenmerk

Betreft: Vervolg gegeven aan alle prioritaire projecten iNHi 2024-2028 en start iNHi 2028-2032

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vervolg gegeven aan alle prioritaire projecten iNHi 2024-2028 en start iNHi 2028-2032

Inleiding

In 2024 hebben Provinciale Staten de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2028 vastgesteld. De iNHi helpt Provinciale Staten bij het maken van investeringsbeslissingen voor het verbeteren van het huidige provinciale netwerk van wegen en fietspaden. Het gaat hier dus om nieuwe projecten. De iNHi is het kader dat de afweging laat zien tussen de knelpunten op onze infrastructuur op basis van data en de politieke ambities. De iNHi wordt aan het begin van de nieuwe bestuursperiode opgesteld op basis van de ambities van de nieuwe Staten en beantwoordt de vraag: **Waar kunnen we als provincie het beste investeren?**

De opbouw van en indicatoren in de huidige iNHi

De basis van de iNHi is de Monitor. De Monitor geeft een actueel inzicht van het presteren van de Noord-Hollandse infrastructuur. De Monitor bestaat uit zes indicatoren en twee beïnvloedingsindicatoren. De indicatoren zeggen iets over de huidige prestatie en het gebruik van de infrastructuur. De beïnvloedingsindicatoren zeggen iets over de toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het gebruik van de infrastructuur.

Indicatoren:

1. **Verkeersveiligheid wegen.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van een aantal risicofactoren, namelijk: de inrichting van de weg, de gereden snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid en het geregistreerde aantal verkeersslachtoffers op de weg.

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

2. **Verkeersveiligheid fiets.** Het veiligheidsrisico wordt in kaart gebracht op basis van risicofactoren, zoals wegbreedte, markering, verlichting, erfaansluitingen en een inschatting van de fietsdrukte. Daarbij wordt er een onderscheid gemaakt tussen regionale- en doorfietsroutes, waarbij de laatste aan extra hoge eisen moeten voldoen.
3. **Doorstroming wegverkeer.** We brengen in kaart wat de gemiddelde vertraging is van wegverkeer tijdens de spits.
4. **Doorstroming openbaar vervoer.** Er wordt in kaart gebracht hoe groot de vertraging van de bus is door te kijken naar de vertraging in de spits.
5. **Gezonde leefomgeving.** Het gebruik van de provinciale infrastructuur op het gebied van gezondheidsbelasting wordt in inzichtelijk gemaakt door luchtverontreiniging en geluidsbelasting in kaart te brengen.
6. **Ontsnippering van natuur.** We brengen in kaart waar ontsnipperingsmaatregelen op de infrastructuur (denk aan faunapassages) het meeste bijdragen aan de faunaleefgebieden.

Beïnvloedingsindicatoren

1. **Verstedelijking.** We brengen plannen voor woningbouw in kaart en vergelijken deze met de provinciale infrastructuur.
2. **Stikstof.** Deze indicator brengt in kaart op welke trajecten mobiliteitsmaatregelen kunnen leiden tot een afname van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Het resultaat van de iNHi is een ambitielijst met projecten, die inmiddels allemaal een vervolg hebben gekregen

Na het ophalen van alle data en het politiek wegen van deze indicatoren ontstaat een geprioriteerde lijst van de 130 wegtrajecten, dit heet de ambitielijst. Hierin staan wegtrajecten met knelpunten. Het resultaat van de iNHi bestaat uit twee delen: knelpunten waarmee we al aan de slag waren en knelpunten waar we als nieuw project mee aan de slag willen.

Inmiddels hebben alle prioritaire projecten uit de iNHi 2024-2028 een vervolg gekregen, zoals aan de Staten is gerapporteerd met de voorgaande, huidige en voorliggende integrale Meerjarenprogramma's Infrastructuur (iMPI). Voor sommige betekent dit dat er (kleine) infrastructurele aanpassingen zijn gedaan. Voor andere betekent het dat er een verkenning of studie is gestart. In de tabel hieronder is weergegeven in welke voordracht van het iMPI en hoe er vervolg is gegeven aan de nieuwe projecten die op de ambitielijst stonden. Zie voor een volledig overzicht van de knelpunten de kaart (figuur 1) achteraan deze brief.

Tabel 1. Vervolg aan alle projecten uit de ambitielijst iNHi 2024-2028

		iMPI voordracht	Nieuwe projecten	Vervolg aan het project in het iMPI
	Fietstrajecten	2025-2032	N515-2 Leeghwaterweg tussen Zaanse Schans en Zuiderweg	Deze maatregel is opgenomen in project N515-07 in het iMPI.
		2025-2032	N231-1 Legmeerdijk tussen Aalsmeer en De Kwakel	Deze maatregel is toegevoegd aan de scope van de onderhoudsmaatregelen N231a-04 en N231b-06 in het iMPI.
		2025-2032	N522-1 Amstelveen-Amsterdam	Deze maatregel is opgenomen in project N522-07 in het iMPI
	Smalle wegen	2027-2034	N246-2 Nauerna-Westzaan	Het CROW heeft in 2026 het afwegingskader GOW-60 opgesteld, waaraan niet alleen de 'smalle wegen' en 'duinrandwegen' uit de iNHi, maar alle provinciale wegen kunnen worden getoetst. Dit kader biedt een onderbouwde manier om snelheden van 80 naar 60 km/u te verlagen op risicovolle provinciale wegen, waardoor de verkeersveiligheid zonder ingrijpende maatregelen verbetert. Door alle provinciale wegen hieraan te toetsen ontstaat een volledig en transparant overzicht van kansrijke trajecten, die vanaf 2027 in de studiefase van het iMPI kunnen worden opgenomen.
		2027-2034	N240-3 Medemblik-Wieringerwerf	
		2027-2034	N520-1 en -2 Hoofdweg Haarlemmermeer	
		2027-2034	N247-4 Edam-Oosthuizen	
	Duinrandwegen	2027-2034	N511-1 Egmond-Bergen	
		2027-2034	N512-2 Castricum-Egmond	
		2025-2032	N502-1-2-3 Petten-Julianadorp	Dit project is opgenomen in project N502-05 (t/m Callantsoog) in het iMPI. De N502 richting Julianadorp is reeds ingericht als erftoegangsweg.
	Gezonde leefomgeving	2027-2034	N208-1/-2/-3 Haarlem	Maatregel is opgenomen als trajectstudie N208-10 in het iMPI.
	Doorstroming ov	2025-2032	N231-2 Bosrandweg en Legmeerdijk bij Amstelveen	Deze maatregel is opgenomen in de scope van maatregel N231-19 in het iMPI.
	Bereikbaarheid verstedelijking	2027-2034	Ring Alkmaar: N242-1/-4, N245-1, N508-1 en Rijksweg N9	In de Bereikbaarheidsvisie NHN is de Ring Alkmaar opgenomen. Met de regio worden onderzoeken gedaan aan de multimodale Ring Alkmaar, waarna provinciale projecten in het iMPI worden opgenomen, zoals N242-32 en N242-33.

Start iNHi 2028-2032

Ter voorbereiding van de besluitvorming door de nieuwe Staten in 2028 zijn wij begonnen met de ontwikkeling van de iNHi 2028-2032. Behalve de noodzakelijke actualisatie van de data is er om verschillende redenen een nieuwe afweging nodig over welke investeringen prioritair zijn op het provinciale infrastructuurnetwerk. Dit betekent dat wij met een aantal ontwikkelpunten voor de iNHi 2028-2032 aan de slag gaan.

Zo zijn er een aantal nieuwe indicatoren die wij graag willen ontwikkelen - zoals sociale veiligheid en weerbaarheid - die van belang zijn voor onze investeringen. Daarnaast kunnen wij nu voor bepaalde indicatoren gebruikmaken van prognoses en dus veel beter vooruitkijken. Met nieuwe verkeersmodellen en de planmonitor van onze woningbouwplannen hebben wij bijvoorbeeld zicht op waar mobiliteit waarschijnlijk gaat veranderen. Dit is anders dan in de huidige iNHi, waar wij gebruikmaken van historische data. Daarmee krijgen we dus ook inzicht waar de knelpunten in de toekomst liggen. Dit stelt het College nog beter in staat om vooruit te kijken naar investeringsbeslissingen in de toekomst en de nieuwe Staten te faciliteren in hun afweging waar we als provincie het beste kunnen investeren. De uiteindelijke prioritering en afweging van indicatoren maken de nieuwe Staten.

Hoogachtend,

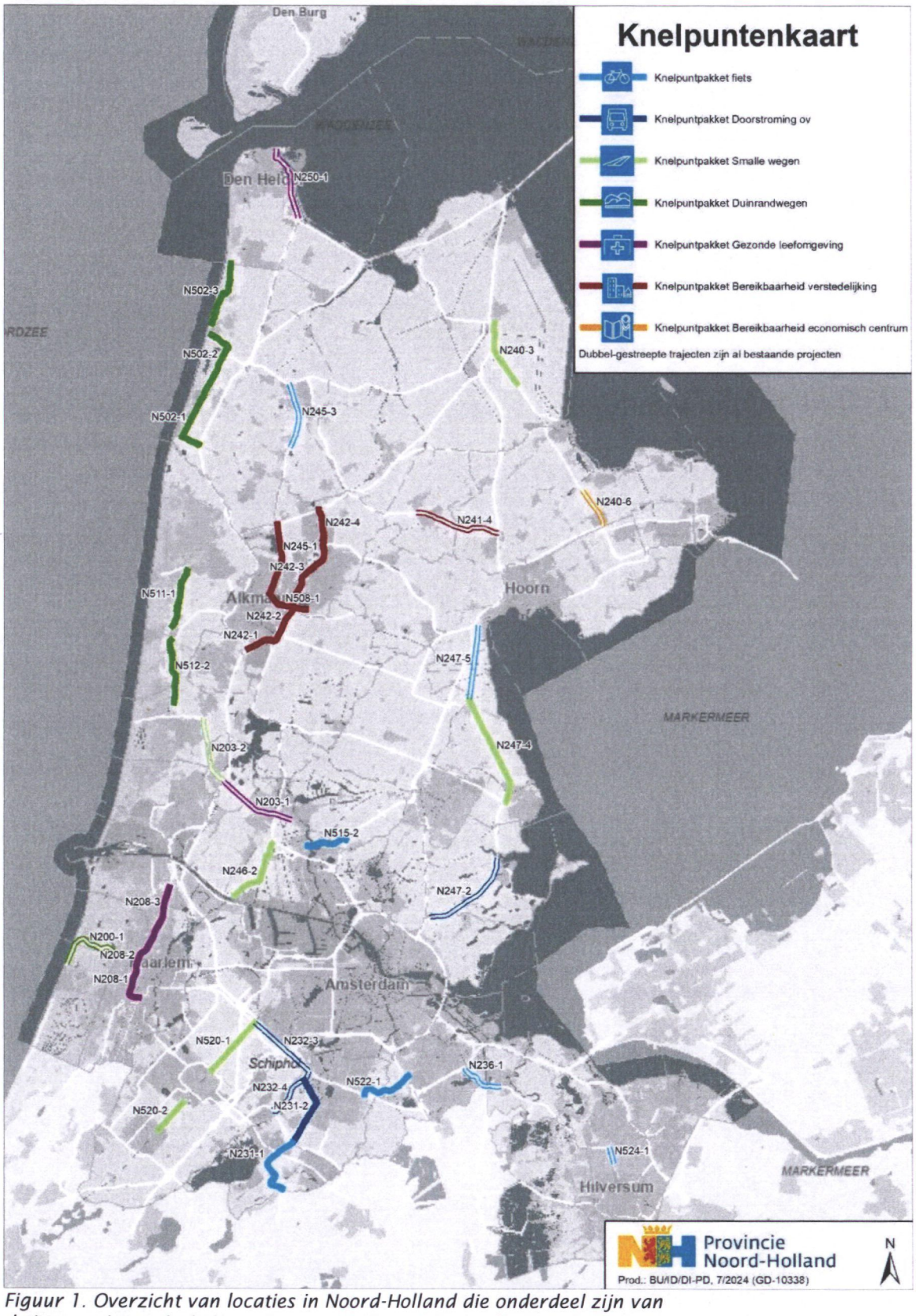
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024-2028



Figuur 1. Overzicht van locaties in Noord-Holland die onderdeel zijn van de Investeringsprioriteit

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon
D.F.M. Quarles van Ufford
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144596
quarlesd@noord-holland.nl

Bijlage: 1. Projectenoverzicht

Verzenddatum

17 SEP. 2026

Kenmerk MOB260902DQvU2

Uw kenmerk

Betreft: Afdoening motie 99-2024: stand van zaken projecten

Geachte leden,

Bij de afdoening van uw motie 99-2024, getiteld: "De stand van zaken van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)", hebben wij u per brief (kenmerk 2380954/2380957) toegezegd dat wij u twee keer per jaar - bij het iMPI en bij de actualisatie van het iMPI - informeren over de stand van zaken van de projecten waar deze motie over gaat (projecten op het gebied van mobiliteit, waarbij cofinanciering nodig is van in ieder geval de provincie Noord-Holland). In de bijlage treft u dat overzicht.

Vooraf

- Evenals in onze vorige brieven merken wij ook nu op dat deze tabel geen voor uw Staten nieuwe informatie bevat; het gaat hier om het bieden van een overzicht. Over alle genoemde projecten in bijgevoegde tabel bent u eerder geïnformeerd via het iMPI, via de resultaten van de BO MIRT overleggen of via aparte Statenvoordrachten en/of brieven van ons college.
- Het BO MIRT 2026 (het jaarlijkse bestuurlijk overleg met de minister en staatssecretaris van IenW, 4 november a.s.) kan invloed hebben op de stand van zaken van projecten in bijgaand overzicht. Temeer omdat tijdens dit BO MIRT zal worden gesproken over de resultaten van de zgn. Prioritering, het proces -gestart door de minister van Infrastructuur en Waterstaat- waarbij financieel prioriteit wordt gegeven aan de grote onderhoudsopgave van het ministerie. Keuzes daarin kunnen consequenties hebben voor reeds gemaakte afspraken, waarbij de gelden bestemd voor de MIRT-afspraken over Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) overigens uitgezonderd zijn. U wordt na publicatie van de Kamerbrief over het BO MIRT per brief daarover geïnformeerd.
- In bijgaand overzicht wordt gesproken over de projecten Aansluiting A9 Heiloo en Multimodale Ring Alkmaar (waaronder N9 en N242). Deze en andere projecten zijn onderdeel van het nieuwe programma N242/Ring Alkmaar. In dat programma werken wij samen met de gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard. Wij bekijken deze projecten in onderlinge samenhang, zodat wij prioriteiten kunnen stellen (niet alles kan tegelijk).

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

- De projectenlijst kent geen nieuwe en/of afgevoerde projecten ten opzichte van de laatste versie van de lijst die u heeft ontvangen (brief van GS d.d. 17 maart 2026, kenmerk mobl0032026qvu2).

Vervolg
Conform onze toezegging informeren wij u bij de actualisatie van het iMPI wederom over de genoemde projecten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage bij brief: Projectenlijst
Kenmerk MOB260902DQvU3

Stand van zaken, inclusief (afspraken over) cofinanciering provincie Noord-Holland

Project[1]	**Stand van zaken 11 maart 2025**	**Stand van zaken 9 september 2025**	**Stand van zaken 7 februari 2026**	**Stand van zaken 28 augustus 2026**
A27 (Eemnes-Zeewolde)	Bij het BO MIRT november 2024 heeft de minister van I&W dit project uit de 'pauzestand' gehaald en een budget van € 200 mln gereserveerd. Naar verwachting start dit jaar een MIRT-verkenning. Project was 1 van de 17 tijdens het Kabinet Rutte IV gepauzeerde MIRT-projecten. Bij het BO MIRT 2020 werd nog uitgegaan van een project van €29 mln, incl. BTW. Op die basis was de gedeputeerde bereid Provinciale Staten voor te stellen een bijdrage aan dit project te leveren. Echter, uit nader onderzoek bleek dat de voorziene variant €200 mln zou gaan kosten. De vraag om een financiële bijdrage als onderdeel van een regiobijdrage komt naar verwachting binnenkort op tafel, omdat dit project door de minister uit de pauzestand is gehaald.	Het project wordt waarschijnlijk geagendeerd op het BO MIRT (5-11-2025). Verder is de stand van zaken ongewijzigd.	Bij het BO MIRT is afgesproken voor dit project (als eerste gepauzeerde MIRT project) een MIRT-verkenning te starten. Het gereserveerde budget (€200 mln bij het ministerie van IenW) is ongewijzigd. Planning is de verkenning te bespreken tijdens BO MIRT 2026. Noord-Holland is ambtelijk betrokken bij deze verkenning. Trekkende partij is de provincie Flevoland.	De MIRT-verkenning is gestart en bevindt zich nu in de fase van het schrijven van een startnotitie. Hiervoor heeft het ministerie van I&W een ambtelijke begeleidingsgroep ingericht, waar Noord-Holland aan deelneemt. Begin juni heeft een eerste overleg plaatsgevonden. Van de gereserveerde €200 mln is na een motie in de Tweede Kamer €40 mln ingezet voor de N50 tussen Kamoen en Ramspol. Tevens is bij I&W een herprioritering van projecten gaande, waar in het BO MIRT van november 2026 knopen worden doorgehakt over projecten die doorgang vinden of 'on hold' worden gezet. Tot die tijd is er veel onzekerheid of deze MIRT-verkenning een vervolg krijgt.
Verbinding A8/A9 https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/Verbinding_A8_A9	Dit project (N203-01) is opgenomen in het iMPI. Voordat wordt gestart met de volgende fase is zicht op financiering nodig. Tevens mag realisatie van het project niet ten koste gaan van de status Werelderfgoed voor de Stelling van Amsterdam. Voor de uitvoering van het	Het onderzoek naar een robuuste oplossing is afgerond. Hieruit blijkt dat er geen robuuste oplossing is. Een nieuwe verbinding tussen de A8 en A9 lost het vraag-stuk rond de bereikbaarheid en leefbaarheid niet op. Daarnaast is nieuwe infra-structuur tussen de A8 en A9 onder de	**Afgevoerd** van de lijst (zie svz 9 september 2025).	**N.v.t.**

[1] Voor meer informatie, (indien beschikbaar) kopieer de link van het project in uw browser, dan komt u op de website van het betreffende project terecht.

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
	Landschapsplan is in ieder geval €909 mln (prijspeil 2021) nodig (zie Voordracht 06-2022). Vooralsnog is vanuit het Rijk geen zicht op cofinanciering. Het Rijk houdt vast aan de gemaakte afspraken van het MIRT-onderzoek Noordkant Amsterdam, dat het Rijk zich richt op de A7- en A9-corridor en de regio op de Verbinding A8-A9. De twee eerder afgevallen alternatieven voor de verbindingsweg worden onderzocht, op basis van de meest recente verkeersmodellen.	huidige wet- en regelgeving rond stikstof niet haalbaar. Wel biedt het onderzoek naar alternatief 2 aanknopingspunten om lokaal de situatie in Krommenie te verbeteren. Daarvoor wordt een variantenstudie opgestart. Het project wordt geschrapt en maatregel N203-19 Herinrichting N203 Krommenie wordt in de studiefase van het iMPI opgenomen. (tekst conform iMPI 2026). Het project wordt daarom vanaf de volgende update van deze lijst afgevoerd.		
A9 aansluiting Heiloo https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/A9_Aansluiting_bij_Heiloo	Dit project (alg-13) is opgenomen in het iMPI. Vooralsnog wordt in de samenwerking uitgegaan van € 45,6 mln (prijspeil 2021). Afgesproken is de budget-behoefte, inclusief een verdeel-sleutel voor het verschil, te actualiseren, als de aansluiting juridisch-planologisch onherroepelijk is geworden. Voorlopig blijft de bijdrage van de provincie €16,2 mln (prijspeil 2021).	In 2021 heeft de Raad van State het bestemmingsplan Zandzoom vernietigd, met een verwijzing naar het project Aansluiting A9 Heiloo. Hierdoor is vertraging ontstaan. De aanbesteding wordt opgestart na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan en een definitief besluit op het stikstofdossier. Realisatie naar verwachting vanaf 2030 en oplevering van het project in 2032. Het project maakt onderdeel uit van de aanvragen “woningbouw en mobiliteit” vanuit de regio Noord-Holland Noord (besluitvorming tijdens BO MIRT op 5 november a.s.).	De geactualiseerde raming is € 75 mln, excl. BTW (prijspeil 2025). Hiervan is ca. € 15 mln besteed aan grondverwerving, engineering onderzoeken en kabels en leidingen. In dit budget wordt voorzien door bijdragen van PNH, het Rijk en de gemeenten Heiloo, Castricum en Alkmaar. De financiering wordt in 2026 verder uitgewerkt met betrokken gemeenten en vastgelegd in een nieuwe overeenkomst. Het rijk heeft een bijdrage van € 19,2 mln aan Heiloo toegekend voor project Zandzoom (BO MIRT 2025). Deze bijdrage wordt volledig ingezet voor de Aansluiting A9. De resterende kosten worden volgens de bestaande verdeel-sleutel gedeeld. PNH heeft een subsidiebeschikking afgegeven van € 14.179.000, waarvan € 7.121.842 is uitgekeerd.	Het college van Heiloo heeft de raad geïnformeerd over het stopzetten van de bestemmingsplanprocedure en het starten van een BOPA-procedure om de realisatie van de aansluiting planologisch mogelijk te maken. Daarmee wordt invulling gegeven aan het planologische besluit (zie update 7 februari jl.). Het ontwerpbesluit wordt Q1-2027 verwacht, waarvoor een ingenieursbureau de benodigde onderzoeken actualiseert en complementeert. De gesprekken over de nieuwe overeenkomst zijn gestart, een nieuwe overeenkomst wordt eind 2026/begin 2027 verwacht.

Bijlage bij brief: Projectenlijst
Kenmerk MOB260902DQvU3

Project[1]	**Stand van zaken 11 maart 2025**	**Stand van zaken 9 september 2025**	**Stand van zaken 7 februari 2026**	**Stand van zaken 28 augustus 2026**
			Na uitwerking van de nieuwe overeenkomst wordt verwacht dat PNH de provinciale bijdrage uitkomt op € 19.962.000. Heiloo en Castricum bereiden de benodigde planologische vastlegging voor. Dit wordt na het vormen van de nieuwe colleges van B&W zomer 2026 in procedure gebracht.	
Guisweg (benodigd voor Programma Hoogfrequent Spoor, PHS) https://www.zaanstad.nl/projecten/guisweg/	Juli 2023 is het voorkeurs-alternatief vastgesteld. Dit alternatief wordt uitgewerkt en voorbereid voor realisatie. De provincie draagt €6 mln bij aan dit project voor maatregelen ter verbetering van het OV-knooppunt Zaandijk Zaanse Schans. Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase die tot 2027 duurt. De realisatie is voorzien in 2031.	Er wordt gewerkt aan de Contracteringsstrategie en het Integrale Voorlopige Ontwerp (VO). De bedoeling is het VO eind 2026/begin 2027 vast te stellen, gevolgd door het Realisatiebesluit. Volgens planning wordt de oplevering verwacht in 2031. Financieel is er niets gewijzigd ten opzichte van de vorige stand van zaken.	Er wordt een nieuw alternatief uitgewerkt naast het huidige alternatief. Dit voorjaar is het de bedoeling met één alternatief verder te gaan. Besluit daarover wordt 5 maart 2026 genomen. Het nieuwe alternatief Guisweg is gunstig vanuit stikstofoogpunt. Onderzocht wordt of het technisch en financieel haalbaar is. Bij dit alternatief komt er zowel voor de fiets als de auto een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Guisweg, waardoor een verbindingsweg voor auto's parallel aan de A8 niet langer nodig is en de stikstofuitstoot vrijwel nihil. Dit alternatief is mogelijk geworden, omdat een grondeigenaar nu wel wil meewerken.	Op 5 maart is er gekozen voor één alternatief, het alternatief 'Guisweg'. Hiermee is het vorige voorkeursalternatief (DVO) losgelaten. Op 1 juli is gekozen voor een gezamenlijke contractering van een aannemer richting een Uitvoeringsontwerp. De gemeente Zaanstad is opdrachtgever, samen met ProRail. Er is gekozen voor een contracteringsstrategie in twee fasen, waarbij nu eerst het ontwerp gemaakt wordt, waarna in 2028 een definitieve GO/NO GO volgt op de bouw. Daarbij is een opleverdatum voorzien eind 2031.
Het Schouw https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Het_Schouw			**<u>Nieuw op de lijst</u>** Dit project (N247-25) is opgenomen in het IMPI. In het BO MIRT 2025 is afgesproken dat het Rijk €20.850.000 investeert in dit project. Op 9 februari 2026 heeft de provincie een bouwteam-overeenkomst ondertekend met aannemer Boskalis Nederland. De	Het project N247-25 komt in aanmerking voor een bijdrage van €20,85 mln van het ministerie van I&W. Belangrijke voorwaarde van I&W is dat de provincie zelf ook al uitvoeringskrediet beschikbaar heeft gesteld. Daarom wordt nu, zonder dat er een uitgewerkt ontwerp ligt, het uitvoerings-krediet aangevraagd. Omdat de raming nog onzeker is, wordt

Met opmerkingen [GD1]: Dit klopt volgens mij niet. In het BO MIRT is afgesproken dat het Rijk 20,85 mln bijdraagt, de VRA heeft eerder (voorlopig) 18,2 mln toegezegd

Met opmerkingen [DU2R1]: @Sander Uijtdehaage. Kan jij hier nog even naar kijken?

Met opmerkingen [SU3R1]: Verschil lijkt te zitten in INCL of EXCL btw.

MIRT 2025: 20,85 mln INCL btw

Beschikking VRA, zoals opgenomen in de Rijksaanvraag voor MIRT 2025: 18.223.320,- conform raming project (EXCL. btw prijspeil 2024)

Stellingname is 1/3e PNH 1/3e VRA 1/3e Rijk van 62.557.000 (INCL btw prijspeil 2024).

Met opmerkingen [SU4R1]: @David Quarles van Ufford Voldoende zo? Voorstel dat Gerhard zorgt dat tekst klopt. Hij heeft beste overzicht.

Met opmerkingen [GD5R1]: @Sander Uijtdehaage ik ken alleen de BO Mirt brief van begin 2026 waarin de bijdrage van 20,85 is genoemd irt N247 Het Schouw. Daarin staat niets over de verdeling van ⅓ voor VRA/PNH/Rijk

...

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
			uitvoering gaat daarmee voortvarend van start.	alleen het minimaal benodigde krediet aangevraagd, namelijk 80% van de raming. Daarmee is duidelijk dat het om een eerste kredietaanvraag gaat op basis van een onzekere kostenraming. Tot en met eind 2027 wordt het ontwerp opgesteld, de raming nader aangescherpt en de definitieve bijdrage van de VRA vastgesteld (vooralsnog €18,2 mln). Naar verwachting wordt het resterende krediet eind 2027 aangevraagd. Uitvoering is voorzien in 2028 en 2029.
Hilversum Centraal https://www.bouwenaanhilversum.nl/stationshart/default.aspx	Vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid heeft de provincie december 2024 besloten € 4 mln te reserveren voor het stationsgebied van Hilversum Centraal. Hiermee komt de provinciale bijdrage op €9 mln. De daadwerkelijke aanvraag door de gemeente wordt dit jaar verwacht.	Naar verwachting dient de gemeente in september de subsidieaanvraag van € 4 mln in.	De bijdrage van € 4 mln is bedoeld voor de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling. Bovenop deze fietsenstalling komen woningen. Op dit moment wordt de aanbesteding opnieuw voorbereid. De eerdere aanbesteding was niet gelukt, omdat partijen deze te complex en daardoor te risicovol vonden. Besloten is geen integrale aanbesteding (i.e. fietsenstalling plus woningbouw) te doen, maar deze separaat aan te besteden. Zodra er duidelijkheid is over de planning, dient de gemeente de subsidieaanvraag in.	De subsidiebeschikking is in juli 2026 verleend. Een nieuwe aanbesteding is gestart en er wordt verwacht in Q2 2027 met de bouw van de ondergrondse fietsenstalling te beginnen. Realisatie wordt verwacht in 2029.
Hoogkarspel-Zuid (De Hooge Hout) https://www.drechterland.nl/projecten/bouwprojecten/hoogkarspel-zuid/	Nvt	De gemeente Drechterland heeft een bijdrage toegekend gekregen vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid van €2,75 mln (GS-besluit 26 augustus 2025) onder voorwaarde van een Rijksbijdrage. De bijdrage is bestemd voor een fietstunnel,	De minister heeft in het BO MIRT 2025 een bijdrage toegezegd van €4.228.750. PNH draagt vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid €2,75 mln bij en de gemeente investeert €2,6 mln. De gemeente werkt de plannen voor de nieuwe woonwijk en OV-knoop momenteel verder uit om	De provincie Noord-Holland heeft in maart 2026 De Hooge Hout als provinciale doorbraaklocatie benoemd. Besluitvorming van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen door het college van Drechterland is na het zomerreces. Inzet is om het plan ‘De Hooge Hout’ in de

Project[1]	**Stand van zaken 11 maart 2025**	**Stand van zaken 9 september 2025**	**Stand van zaken 7 februari 2026**	**Stand van zaken 28 augustus 2026**
		fietsparkeren en een P&R bij dit OV-Knooppunt. Met onze bijdrage hoopt de gemeente in aanmerking te komen voor een bijdrage WOKT-subsidie van het Rijk. Besluitvorming in het BO MIRT op 5 november 2025.	te komen tot een stedenbouwkundig plan.	zomer 2027 ter inzage te leggen en vaststelling plaats te laten vinden in oktober 2027.
HOV Verbinding Haarlemmermeer West	Nvt.	Nvt.	**<u>Nieuw op de lijst</u>** Dit project (HOV-10) is opgenomen in het iMPI. Het project is onderdeel van het grootschalig woningbouwgebied Haarlemmermeer West. De minister heeft in het BO MIRT 2025 een bijdrage toegezegd van ca. €56 mln incl. BTW; de regio investeert €51 mln excl. BTW, waaronder een provinciale investering van €9,4 mln uit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid. Haarlemmermeer, VRA en provincie hebben april 2024 de Intentieovereenkomst Planstudie HOV Haarlemmermeer Zuidwest ondertekend. Gezamenlijk doel is de haalbaarheid van HOV Haarlemmermeer Zuidwest te onderzoeken en hiervoor de planstudie uit te voeren. In 2025 is een addendum getekend met onder meer de afspraak dat de intentieovereenkomst eindigt als een samenwerkingsovereenkomst is aangegaan, doch uiterlijk 1 maart 2027. Planning is deze overeenkomst in 2026 aan te gaan, met afspraken over het uitwerken van een voorkeurstracé en afspraken over toekomstig eigendom, indexatie en risicoverdeling.	Planning is deze overeenkomst in Q1 2027 aan te gaan, met afspraken over het uitwerken van een voorkeurstracé en afspraken over toekomstig eigendom, indexatie en risicoverdeling.

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
Multimodale Ring Alkmaar	Bij het BO MIRT 2024 hebben Rijk en regio een afspraak gemaakt over een onderzoek naar de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven van de multimodale Ring Alkmaar (spoorzone Heerhugowaard, N9 en N242) in relatie tot woningbouw en economische ontwikkeling in het gebied. Dit onderzoek wordt nu opgestart. De uitkomsten worden bij het BO-MIRT 2025 geagendeerd om vervolg-afspraken te maken voor korte, middellange en lange termijn opgaven, met een nadrukkelijke koppeling met de woningbouw. De multimodale ring Alkmaar bevindt zich nu dus nog in de onderzoeksfase. Sommige deelprojecten zoals station Heerhugowaard of A9 aansluiting Heiloo zijn in een verdere fase.	Het onderzoek loopt en de resultaten hiervan volgen in het BO-MIRT 2025. De Multimodale Ring Alkmaar bevat de grote projecten die samen met een regionale aanpak vanuit verminderen veranderen en verbeteren de bereikbaarheid en brede welvaart probeert te garanderen. Enkele projecten zoals de aansluiting A9 Heiloo en Station Dijk en Waard zijn rijp genoeg om ingebracht te worden als propositie voor rijksgeld in het kader van woningbouw op korte termijn. Recentelijk is plangebied Alkmaarskanaal aangewezen als beoogd grootschalig woningbouwgebied, uit de Multimodale Ring Alkmaar omvat dit de projecten tunnel Helderseweg, station Alkmaar en kruispunten N9. In het MIRT 2025 hopen we voor rijpe projecten investering-safspraken gerelateerd aan woningbouw te maken met het Rijk. Voor andere projecten proberen we vervolgafspraken te maken.	In BO MIRT 2025 zijn 3 soorten afspraken gemaakt over de multimodale ring Alkmaar: 1. Voor station Dijk & Waard en A9 Heiloo zijn investerings-afspraken gemaakt, zie ook de andere rijen in deze tabel. 2. Voor de projecten in het plangebied Alkmaarskanaal zijn geen afspraken gemaakt. Wel is via een aangenomen motie in de Tweede Kamer het nieuwe kabinet opgeroepen extra urgentie te geven (als 1 van de 4 nieuw aangewezen grootschalige woningbouw-gebieden). 3. Voor de overige projecten zijn naar aanleiding van deelonderzoeken nieuwe afspraken gemaakt. Voor het spoorviaduct N242/BOL-brug onderzoekt de regio met Prorail de kansrijke varianten. Hierbij wordt o.a. gekeken naar kosten en mogelijkheden tot naar voren halen in de tijd van de uitvoering. Voor de 6 kruis-punten op de N9 onderzoekt de regio wat nodig is. De resultaten van deze onderzoeken agenderen we op het BO MIRT 2026.	1. In het kader van de Grootschalige woningbouw-locatie Alkmaar zijn gesprekken met het Rijk gevoerd over de projecten, waaronder de N9 kruispunten. Het Rijk erkent dat de betrokkenheid bij de uitwerking hiervan gewenst is. Echter ontbreken capaciteit en financiën om hier invulling aan te geven. 2. De provincie en gemeenten Dijk en Waard en Alkmaar hebben een concept Plan van Aanpak opgesteld voor project BOL-brug spoorviaduct en er is een projectleider aangesteld. Na vaststelling van het Plan van Aanpak wordt een Samenwerkingsovereenkomst opgesteld en ondertekend met alle betrokken partijen. 3. Als provincie zijn we bezig met het uitwerken van het maatregelenpakket N242, Dit bevat diverse maatregelen op doorstroming en verkeersveiligheid. Belangrijk onderdeel hierin is de N242 verbreding naar 2x2 rond de BOL-brug spoorviaduct. Bovenstaande projecten worden gemonitord en waar nodig bijgestuurd door het programma N242/Ring Alkmaar
N208-A44 (Haarlemmermeer)	Onder leiding van de provincie Zuid-Holland loopt een verkenning met diverse alternatieven, als onderdeel van	In oktober 2025 is een bestuurlijk gesprek voorzien tussen betrokken partijen onder leiding van de	Met onze brief van 18-12-2025 (kenmerk 2469408/2469417) en de bijbehorende Nieuwsbrief “Op weg tussen duin, polder en	De N208-A44 is een onderdeel van de Mobiliteitsstudie Noordelijke Duin- en

Project[1]	**Stand van zaken 11 maart 2025**	**Stand van zaken 9 september 2025**	**Stand van zaken 7 februari 2026**	**Stand van zaken 28 augustus 2026**
https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/bereikbare-leefbare-verkeersveilige-duin/onderzoek-nieuwe-verbinding-ten-zuiden-lisse-n208/	een mobiliteitsaanpak voor de Noordelijke Duin en Bollenstreek en Haarlemmermeer. Eind 2025 is een keuze voorkeurs-alternatief (go/no go moment) voorzien. Een financiële bijdrage vanuit Noord-Holland kan voorwaarde zijn voor een go-besluit van een alternatief op Noord-Hollands grondgebied.	portefeuillehouder van de provincie Zuid-Holland over de conceptresultaten van de verkenning en mogelijke vervolgstappen.	bollen" hebben wij u geïnformeerd over de stand van zaken van dit project (C- agenda Commissie Ruimte 12-01-2026).	Bollenstreek en Haarlemmermeer. Afgesproken is om verder te studeren. Dit wordt gedaan in de *Actualisatie Mobiliteitsaanpak: regionale opgaven en vervolg*. Resultaten hiervan komen op de agenda van de stuurgroep (waarin de gedeputeerde mobiliteit zitting heeft).
Onderdoorgang Broek in Waterland https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland/Onderdoorgang_N247_Broek_in_Waterland	Dit project (N247-22) is opgenomen in het iMPI. In het coalitieakkoord is aangegeven dat gezocht wordt naar financiële dekking van de bewonersvariant. Deze variant wordt geraamd op € 236 miljoen. In de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur is afgerond € 16 miljoen gereserveerd en jaarlijks komt hier € 1 miljoen bij. Ook voor dit project zijn financiële afspraken met onze partners noodzakelijk.	Stand van zaken is ongewijzigd. Het gereserveerde bedrag is ook ongewijzigd.	Stand van zaken is ongewijzigd. Het gereserveerde bedrag is ook ongewijzigd.	De quickscan naar de technische haalbaarheid en de financiële consequenties is afgerond. Hieruit blijkt dat de verlengde onderdoorgang technisch en juridisch in beginsel haalbaar is. De variant is echter ook complex, kostbaar en risicovol. De projectkosten worden, op het huidige prijspeil, geraamd op circa €318 mln. Naar verwachting komt ongeveer € 300 mln hiervan voor rekening van de provincie. Bijdragen van andere partijen zijn vooralsnog beperkt. Tijdens de behandeling in de Commissie Ruimte op 24-8-26 sprak de commissie brede steun uit voor voortzetting van de studie naar de onderdoorgang. De commissie vroeg daarbij nadrukkelijk aandacht voor kostenoptimalisatie, samen-werking met marktpartijen, alternatieve uitvoerings-methoden, cofinanciering en voortzetting van de lobby richting het Rijk en andere partners.

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
				Aanvullende financiële afspraken met betrokken partners blijven noodzakelijk. Deze afspraken worden tijdens de verdere studie vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Het traject, van de eerste initiatieven en de co-creatie met het dorp tot en met de quickscan in 2026, vormt de basis voor de volgende studie. In deze fase wordt de voorkeursvariant verder geoptimaliseerd en uitgewerkt tot een technisch, ruimtelijk en financieel ontwerp. Daarbij worden onder meer ontwerp en engineering, geotechniek, water, verkeer, milieu, kabels en leidingen, vergunningen, fasering, kosten en risico's nader onderzocht. Het doel is om de belangrijkste technische, financiële en procedurele onzekerheden te verkleinen en zicht te krijgen op een financieel haalbaar vervolg.
Openbaar Vervoerverbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (OVAH) https://ovamsterdamhaarlemmermeer.nl/	De MIRT-verkenning, op basis van een samenwerkings-overeenkomst, loopt. Eind 2026 is een voorkeurs-beslissing gepland. Provinciale Staten worden geïnformeerd met een halfjaarlijkse rapportage en over bestuurlijk vastgestelde mijlpaalproducten. In maart 2025 volgt een GS-brief over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Notitie Kansrijke Oplossingen.	Stand van zaken is ongewijzigd.	Op 7 oktober 2025 hebben de opdrachtgevers (ministerie van I&W, PNH, VRA, Amsterdam, Haarlemmermeer Schiphol, SADC en NS) gesproken over de tussenresultaten. Doel van dit BO, en tevens afspraak van het BO MIRT 2024, was om tot een richtinggevend besluit voor een voorlopig voorkeurs-alternatief. Dit is geen formeel besluit conform de MIRT-spelregels. Het belang en de urgentie van dit project voor het	Met een brief zullen wij u in september 2026 de voortgangsrapportage januari – juni 2026 sturen. In de eerste helft van 2026 zijn bijna alle planproducten op tijd afgerond en opgeleverd aan de opdrachtgevers. Alleen het concept verkenningenrapport kan niet verder worden afgerond, omdat er nog geen besluit is over het voorlopig voorkeursalternatief. Als gevolg

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
	Er is een provinciale bijdrage € 24 mln gereserveerd voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.		(spoor-)netwerk en voor de bereikbaarheid van Nederland staat niet ter discussie. Sterker nog, het project OVAH is noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in de MRA, voor een toekomstvast spoornetwerk voor Nederland inclusief veilige transfer op de stations Schiphol en Amsterdam-Zuid en een verdere air/rail substitutie. Partijen zijn het eens dat van de 5 alternatieven, zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, ingezet wordt op het alternatief 'bovengrondse metro'. Tot nu toe zijn alleen ondergrondse alternatieven tot Hoofddorp onderzocht. Een quick scan laat zien dat een bovengrondse metroverbinding tot Hoofddorp kansrijk is. Dit wordt nu verder uitgewerkt, zodat het kan worden meegewogen in het voorkeursalternatief. In totaal is € 4 tot 7 miljard nodig voor de OV-verbinding, afhankelijk van de lengte van het tracé en nadere uitwerking. Partijen hebben geconstateerd dat het een uitdaging is om voldoende financiële middelen beschikbaar te hebben ter dekking van het voorlopig voorkeursalternatief en werken de komende periode om de financiering (incl. alternatieve financiering/bekostiging) rond te krijgen om daarna de Voorkeursbeslissing te kunnen nemen. Dit richtinggevende besluit is een belangrijke stap	hiervan schuiven ook de volgende beslismomenten op. Daarmee loopt het project vertraging op. Pas na het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief kan een herziene planning worden opgesteld. OVAH zal deel uitmaken van de brief over de prioritering van projecten die de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in oktober 2026 aan de Tweede Kamer zullen sturen. OVAH komt dan vervolgens op de agenda van het bestuurlijk overleg MIRT van november 2026. Wij zullen u over de dan gemaakte afspraken informeren.

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
			richting de afronding van de MIRT-Verkenning, die volgens de huidige planning eind 2026 is voorzien. Partijen blijven zich samen inzetten om te komen tot een Voorkeursbeslissing.	
OV-Knooppunt Haarlem Nieuw Zuid https://haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid	In december 2024 hebben GS besloten €13 mln vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid te reserveren voor de aanleg van de mobiliteitshub Haarlem Nieuw Zuid. Daarmee komt de totale provinciale bijdrage op € 21mln. In totaal zetten de regionale partijen (PNH, VRA, gemeente Haarlem en regio Zuid-Kennemerland) op deze manier in op 50% van de dekking. Aan het Rijk is de vraag de overige 50% te dekken. Het Rijk heeft reeds een bijdrage geleverd van € 43,3mln. Over het restant is de regio in gesprek met het Rijk. In het BO MIRT 2024 is afgesproken om hierover dit voorjaar nadere afspraken te maken. Op dit moment is Haarlem gestart met een 'Design and Construct' aanbesteding die in juni 2025 gegund zou moeten worden om vervolgens te starten met de bouw.	Inmiddels is door het Rijk een aanvullende bijdrage toegezegd voor Haarlem Nieuw Zuid en heeft de gemeente Haarlem de aanbesteding voorlopig gegund. Toekenning van de provinciale subsidie wordt voorbereid. Op 20 september wordt bekend wie de aanbesteding gewonnen heeft en wat de uiteindelijke naam wordt van deze OV-Hub.	PNH heeft een definitieve subsidie aan Haarlem toegekend van € 21 mln. In september 2025 heeft Haarlem het werk aanbesteed en de aannemerscombinatie is gestart met de uitvoering. Het bouwbord werd feestelijk geopend in bijzijn van de minister van I&W. Op dit moment wordt gewerkt aan een Definitief Ontwerp door de aannemer. Vanaf de zomer van 2026 starten de werkzaamheden.	Uitvoering is gestart. Oplevering wordt begin 2029 verwacht.
Poort van Hoorn https://www.poortvanhoorn.nl/	December 2024 hebben GS €3 mln gereserveerd voor het stationsgebied van Hoorn vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Mobiliteit. Hiermee komt de provinciale bijdrage op €8,5 mln. De daadwerkelijke	De gemeente Hoorn heeft op 31 augustus jl. een WOKT-aanvraag ingediend bij het Rijk voor het tekort. Bij het BO MIRT wordt bekend of deze ook gehonoreerd wordt. Indien dat het geval is, kan de gemeente de aanvullende,	De minister heeft tijdens het BO MIRT een bijdrage toegezegd van €22.589.489. De regio (waaronder de extra provinciale bijdrage van €3 mln) draagt €12,2 mln extra bij bovenop de eerder gedane investeringen. Het tekort is hiermee opgelost en de	De gemeente heeft de Wokt-aanvraag formeel ingediend bij het ministerie van IenW. Medio september-oktober gaat de gemeente bij de provincie een aanvraag indienen in het Investeringskader voot de extra toegezegde bijdrage van 3

Project[1]	Stand van zaken 11 maart 2025	Stand van zaken 9 september 2025	Stand van zaken 7 februari 2026	Stand van zaken 28 augustus 2026
	aanvraag door de gemeente wordt dit jaar verwacht. Er is nog een tekort op de totale business case. Hierover lopen gesprekken met het Rijk. In het BO MIRT van november 2024 is afgesproken in het voorjaar van 2025 hierover tot afspraken te komen.	provinciale subsidie van €3 mln aanvragen.	gebiedsontwikkeling kan van start. Inmiddels is een ontwikkelpartner gevonden (Blauwhoed/Ballast Nedam) voor een aantal kavels aan de noordzijde van het stationsgebied. Voor de eerste twee appartementsgebouwen gaat de schop op 1 december 2026 in de grond.	miljoen. Uitvoering van het eerste woningbouwproject is nog steeds voorzien op 1 december 2026. Recent heeft ook de Raad van State groen licht gegeven voor het bestemmingsplan van het stationsgebied Poort van Hoorn.
Spoorweg Onderdoorgang Castricum (benodigd voor PHS)	Samen met het ministerie van I&W, ProRail, gemeente Castricum, PNH en een vertegenwoordiging van de Regio Alkmaar is van 2022 tot 2024 gestudeerd op een oplossing voor de spooronderdoorgang Beverwijkerstraatweg in Castricum. In het BO MIRT 2024 is afgesproken dat alle partijen het belang onderschrijven, maar dat door een gebrek aan haalbare varianten (alle varianten zijn niet uitvoerbaar i.v.m. stikstof) en onvoldoende financiering wordt nu niet doorgestudeerd. Mocht er zicht komen op haalbare varianten, is de intentie om te komen tot een oplossing voor de lange termijn.	Stand van zaken is ongewijzigd.	Stand van zaken is ongewijzigd.	Stand van zaken is ongewijzigd.
Station Heerhugowaard https://site.dijkenwaard.nl/stationsgebied/	In 2024 zijn met Dijk en Waard gesprekken gevoerd over een mogelijke bijdrage vanuit het Investeringskader voor de ontwikkeling van het stationsgebied Heerhugowaard. Voor een eventuele subsidie-toekenning is een nader uitgewerkt voorstel van de gemeente nodig.	Dijk en Waard heeft een bijdrage toegekend gekregen vanuit het Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid van €12 mln (GS-besluit 26-08-25). Met onze bijdrage hoopt de gemeente ook in aanmerking te komen voor een bijdrage vanuit het Rijk (Wonen Korte Termijn-(WOKT), waarvoor de	De minister heeft tijdens het BO MIRT een bijdrage toegezegd van €38.503.562, de regio (waaronder de provinciale bijdrage van €12 mln) investeert €20.836.871 in dit project. Voor een eerdere fase van het project heeft PNH vanuit het OV-fonds €5,7 mln bijgedragen.	De gemeente heeft de formele aanvraag voor de Wokt-gelden van het Rijk ingediend. Dit jaar gaat de gemeente naar verwachting ook een aanvraag indienen bij de provincie voor de eerder toegezegde bijdrage van €12 mln.

Project[1]	**Stand van zaken 11 maart 2025**	**Stand van zaken 9 september 2025**	**Stand van zaken 7 februari 2026**	**Stand van zaken 28 augustus 2026**
	De onderdoorgang bij het spoor (Zuidtangent) wordt nu gerealiseerd. Oplevering: eind 2025/begin 2026.	deadline voor indiening op 31 augustus was. Besluitvorming daarover is in het BO MIRT 2025.		
Weg om de Zuid Haarlemmermeer (voorheen: Nieuwe Bennebroekerweg) https://haarlemmermeergemeente.nl/hoofddorp-zuid/verbeteren-nieuwe-bennebroekerweg	Haarlemmermeer werkt het voorkeursalternatief uit op basis van een intentie-overeenkomst. PS zijn juli 2024 geïnformeerd over dat voorkeursalternatief. De gemeente (trekker), VRA en PNH werken aan een wijzigingsovereenkomst en een plan van aanpak voor het opstellen van een definitief voorkeursalternatief, inclusief het voorbereiden van besluiten in het kader van de Omgevingswet. Een provinciale bijdrage voor de realisatiefase van maximaal €58 mln (onder aftrek van reeds gemaakte kosten) kan te zijner tijd als subsidie buiten uitvoeringsregeling beschikbaar worden gesteld.	1 juli 2025 zijn wij een addendum op de Samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de gemeente en de VRA. Hierover hebben wij u bij brief geïnformeerd (kenmerk 2416214/2416222). De gemeente werkt aan een definitief voorkeursalternatief, inclusief het voorbereiden van besluiten in het kader van de Omgevingswet. De provinciale bijdrage is maximaal € 58 mln en wordt niet geïndexeerd. De financiële afspraken met de gemeente willen wij uitwerken via een subsidierelatie. Wij hebben het voornemen onze bijdrage in de voorbereidingskosten van het project bij de begroting 2026 op te nemen in de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.	Onze bijdrage in de voorbereidingskosten van het project (onderdeel v In de eerste helft van 2026 zijn bijna alle planproducten op tijd afgerond en opgeleverd aan de opdrachtgevers. Alleen het concept verkenningenrapport kan niet verder worden afgerond, omdat er nog geen besluit is over het voorlopig voorkeursalternatief. Als gevolg hiervan schuiven ook de volgende beslismomenten op. Daarmee loopt het project vertraging op. Pas na het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief kan een herziene planning worden opgesteld. OVAH zal deel uitmaken van de brief over de prioritering van projecten die de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat in oktober 2026 aan de Tweede Kamer zullen sturen. OVAH komt dan vervolgens op de agenda van het bestuurlijk overleg MIRT van november 2026. Wij zullen u over de dan gemaakte afspraken informeren. an onze totale bijdrage aan dit project) is opgenomen in de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 2026.Volgens planning legt de gemeente medio 2026 een ontwerp-project-mer en een ontwerp-BOPA ter visie.	De huidige planning is dat de gemeente Haarlemmermeer de ontwerp-project-mer en de ontwerp BOPA in Q4 2026 ter visie kan leggen.
Rotonde A7-N241, Wognum			**Nieuw op de lijst**	Dit project (N241-15) is opgenomen in het iMPI.

Project[1]	**Stand van zaken 11 maart 2025**	**Stand van zaken 9 september 2025**	**Stand van zaken 7 februari 2026**	**Stand van zaken 28 augustus 2026**
			De capaciteit op de rotonde N241-aansluiting A7 wordt uitgebreid. Door groei van het verkeer en nieuwe woningbouw-projecten neemt de drukte op hier toe, met risico op meer filevorming op de A7. De uitbreiding voorkomt deze knelpunten. In het BO MIRT 2025 is afgesproken dat Rijk en regio ieder €1.034.400,- (50%) van de kosten van dit project voor hun rekening nemen. De exacte verdeling van het regionale bedrag tussen provincie, gemeenten en eventuele andere partijen, moet nog worden afgesproken. Project staat in de iNHi 2024-2028 en wordt opgenomen in het iMPI.	Na een nader verkeerskundig onderzoek naar de ontsluiting van de nieuwe woonwijk dat in gezamenlijke opdracht van de gemeente Medemblik en de provincie is uitgevoerd, blijkt dat de aanpassing van de rotonde het verkeer goed kan afwikkelen rekening houdend met de geplande woningbouw. Als meekoppelkans wordt ook onderzocht of aanpassing van een kleine P&R-locatie tot mobiliteitshub kan worden meegenomen.
Zuidasdok https://zuidas.nl/zuidasdok/	PNH heeft € 91 mln (inclusief indexaties) geïnvesteerd in de OV-terminal, die bij dit project moet worden gerealiseerd. Dat bedrag is in zijn geheel overgemaakt naar het project (en wordt daardoor dus niet verder geïndexeerd). In het BO MIRT 2024 is afgesproken dat beide tunnels van het project Zuidasdok worden aanbesteed en dat kan worden gestart met aanleg van de Zuidelijke Tunnel. Voor de bouw van de Noordelijke Tunnel resteert een tekort van €600 tot €800 mln. Afgesproken is daarover in de tweede helft van 2025 verder te praten.	In oktober vindt bestuurlijk overleg plaats tussen de regio en de minister over de Zuidasdok. Mocht dat tot resultaat leiden, dan zal de Kamer daarover via de MIRT brief worden geïnformeerd (in november). Ook PS zullen in november over de resultaten van het BO MIRT worden geïnformeerd.	In het BO MIRT is afgesproken dat het besluit over fasering en financiering van tunnel noord en het Knooppunt Amstel-Noord (beide onderdeel van project Zuidasdok) uiterlijk eind 2026 (naar alle waarschijnlijkheid in het BO MIRT) moet worden genomen. De realisatie van de OV-terminal is afhankelijk van met name tunnel Noord. De gehele scope van Zuidasdok kan alleen worden gerealiseerd met aanvullend budget. In het BO MIRT is geconstateerd dat het totale tekort is toegenomen naar €1,15 tot €1,3 miljard. Het project Zuidasdok wordt overigens genoemd in het coalitieakkoord van het nieuwe kabinet.	Stand van zaken ongewijzigd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

T. Groenendijk

CZ/FIN

Telefoonnummer +31614545146

Tim.groenendijk@noord-holland.nl

Verzenddatum

03 SEP. 2026

Kenmerk

Begroting27-JZ/TG-001

Betreft: Begroting 2027

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit inclusief bijlagen, over de begroting 2027.

De Begroting 2027 vertaalt de financiële kaders uit de Kaderbrief 2027. Deze begroting laat over de komende jaren een positief begrotingssaldo zien. Dit staat in contrast met de langjarige doorkijk van de financiële kengetallen, waarin kapitaallasten (schulden) naar verwachting en grotere druk op de begroting zullen leggen en naar verwachting zal leiden tot een minder positief resultaat in de toekomst.

De ontwikkelingen die de grootste mutaties (zie financiële ontwikkelingen in tabel hieronder) veroorzaken t.o.v. Kaderbrief zijn:

- de verwerking van de meicirculaire 2026;
- de verwerking van de aangenomen moties bij de Kaderbriefbehandeling van 29 juni 2026.

Daarnaast worden technische mutaties en autonome ontwikkelingen in het financieel kader meegenomen. Na verwerking van hiervan komt de begroting 2027 uit op de onderstaande financieel meerjarenbeeld. De positieve begrotingssaldi worden volledig ingezet voor het versterken van het eigen vermogen.

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

Financieel Kader

Bedragen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030
Saldo Kaderbrief 2027	**-11,5 (V)**	**-30,2 (V)**	**-20,7 (V)**	**-16,0 (V)**
Financiële bijstellingen	-2,6 (V)	2,9 (N)	-13,3 (V)	-10,7 (V)
Saldo Begroting 2027	**-14,2 (V)**	**-27,3 (V)**	**-34,0 (V)**	**-26,7 (V)**
Versterken eigen vermogen	*14,2 (N)*	*27,3 (N)*	*34,0 (N)*	*26,7 (N)*

In 2027 vinden de provinciale verkiezingen plaats. Deze begroting legt daarom de focus op het voortzetten van de koers op provinciale opgaven. De komende jaren richten wij ons nadrukkelijk op die thema's waar voortgang noodzakelijk is. Voor 2027 betekent dit dat de nadruk ligt op:

- Stikstofaanpak;
- Aanpak netcongestie;
- Natuurontwikkeling;
- Water (beschikbaarheid, veiligheid en droogte);
- Ruimtelijke visie en omgevingsverordeningen;
- Duurzame economie;
- Woningbouw;
- Bereikbaarheid;
- Gezonde organisatie.

Met deze begroting worden ook de moties 118-2025 en 80-2026 afgehandeld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)
- Voordracht begroting 2027
- Begroting 2027
- Klimaatbijlage 2027

Provincie Noord-Holland

2026 | 57

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 1 september 2026

Onderwerp: Begroting 2027

Kenmerk nr.: END5ZVFTENNW-1076595607-9209

1. Inleiding

De Begroting 2027 vormt het financiële en beleidsmatige kader voor de uitvoering van de provinciale taken in 2027. Met deze begroting leggen Gedeputeerde Staten de voorgenomen activiteiten, de beschikbare middelen en de financiële kaders voor het komende jaar ter vaststelling voor aan Provinciale Staten.

2027 markeert een bijzonder moment. Het is de laatste begroting van de huidige bestuursperiode en vormt daarmee de brug naar een nieuwe bestuursperiode. De begroting bouwt voort op de koers die de afgelopen jaren is ingezet en richt zich nadrukkelijk op het realiseren van eerder gemaakte bestuurlijke keuzes. De nadruk ligt daarbij op uitvoering, uitvoerbaarheid en het behalen van concrete resultaten voor inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners in Noord-Holland.

De provincie blijft investeren in de grote maatschappelijke opgaven op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, natuur, klimaat, economie en leefbaarheid. Tegelijkertijd vraagt de huidige maatschappelijke en financiële context om duidelijke prioriteiten en een realistische inzet van mensen en middelen. De begroting brengt deze afwegingen samen in een financieel gezonde en uitvoerbare meerjarenbegroting.

Gelijktijdig met deze begroting wordt de Klimaatbijlage aangeboden. Hierin wordt inzicht gegeven in de bijdrage van de provinciale middelen aan de klimaatdoelen van Noord-Holland. De Klimaatbijlage ondersteunt de bestuurlijke sturing op de klimaatopgave en maakt zichtbaar hoe maatregelen uit verschillende programma's gezamenlijk bijdragen aan de provinciale klimaatambities.

De maatregelen die wij genomen hebben om faunaschade de komende jaren terug te dringen hebben wij in deze begroting apart samengevat onder 5.2.b om de ontwikkelingen voor u duidelijk inzichtelijk te maken.

Leeswijzer

De begroting bevat veel termen die te maken hebben met de inrichting van de financiële administratie. Om de begroting beter te begrijpen staan de definities van verschillende termen toegevoegd in de leeswijzer. De belangrijkste term die hierin is opgenomen is de begrote lasten, deze worden aangeduid met een positief bedrag (+/+) voor de verduidelijking is daar op uw verzoek de toevoeging (N) van nadelig gedaan. Dit bedrag vertegenwoordigt in de begroting het budget dat in de begroting beschikbaar wordt gesteld voor het bereiken van de bijbehorende doelstellingen. De baten worden aangeduid als een negatief bedrag en hebben een -/- teken en een (V) van voordelig.

De begroting 2027 is per 3 september ook als webversie te benaderen via http://financien.noord-holland.nl/. Tot slot zenden wij de begroting 2027 na vaststelling door Provinciale Staten conform artikel 195 van de Provinciewet aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

2. Voorstel

Wij stellen Provinciale Staten voor te besluiten overeenkomstig het bijgevoegde ontwerpbesluit:

1. De Begroting 2027 en de Meerjarenraming 2028-2030 vast te stellen;
2. De kredieten ter uitvoering van het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2027-2034 beschikbaar te stellen;

3. Onderbouwing besluiten op de begroting 2027

Besluit 1: De Begroting 2027 en de Meerjarenraming 2028-2030 vast te stellen

Bestuurlijke koers
De Begroting 2027 vormt de laatste begroting van deze bestuursperiode en markeert daarmee een belangrijk moment. De begroting bouwt voort op de koers die de afgelopen jaren is ingezet en richt zich nadrukkelijk op de uitvoering van eerder gemaakte bestuurlijke keuzes. De focus ligt op het realiseren van concrete resultaten binnen de beschikbare capaciteit en financiële middelen en op het bieden van een solide uitgangspositie voor de volgende bestuursperiode.

Noord-Holland staat ook in 2027 voor omvangrijke maatschappelijke opgaven op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, natuur, klimaat, economie en leefbaarheid. Tegelijkertijd wordt de provincie geconfronteerd met onzekerheden zoals netcongestie, stikstof, arbeidsmarktkrapte, geopolitieke ontwikkelingen en een blijvende druk op de beschikbare ruimte. Daarom is in deze begroting bewust gekozen voor focus, prioritering en uitvoerbaarheid. Niet alles kan tegelijkertijd worden gerealiseerd; beschikbare middelen worden gericht ingezet op die opgaven waar de provincie het grootste maatschappelijke verschil kan maken.

Begrotingsresultaat
Sinds de vaststelling van de Kaderbrief 2027 zijn de financiële uitgangspunten geactualiseerd en zijn diverse technische, autonome en beleidsmatige ontwikkelingen verwerkt. Per saldo leidt dit tot een verbetering van het begrotingsresultaat ten opzichte van de Kaderbrief.

De belangrijkste ontwikkelingen betreffen de verwerking van de meicirculaire 2026, actualisaties van diverse ramingen en de verwerking van de door Provinciale Staten aangenomen moties bij de behandeling van de Kaderbrief 2027.

Ontwikkeling begrotingsresultaat

Financieel Kader (Begrotingssaldo (x € 1 miljoen)

Bedragen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030
Kaderbrief 2027	-11,5 (V)	-30,2 (V)	-20,7 (V)	-16,0 (V)
Financiële bijstellingen	-2,6 (V)	2,9 (N)	-13,3 (V)	-10,7 (V)
Saldo Begroting 2027	**-14,2 (V)**	**-27,3 (V)**	**-34,0 (V)**	**-26,7 (V)**
Versterken eigen vermogen	*14,2 (N)*	*27,3 (N)*	*34,0 (N)*	*26,7 (N)*

De verbetering van het begrotingsresultaat wordt voornamelijk veroorzaakt door de verwerking van de meicirculaire 2026, de actualisatie van de afschrijvingslasten, de actualisatie van concessiegelden, diverse technische en autonome ontwikkelingen en de verwerking van de financiële gevolgen van de bij de Kaderbrief 2027 aangenomen moties. Het meerjarige begrotingsbeeld laat zien dat de provincie gedurende de gehele planperiode beschikt over een positief begrotingsresultaat.

Financiële hoofdlijnen

De Begroting 2027 laat zien dat de provincie beschikt over een solide financiële uitgangspositie. De afgelopen jaren is gewerkt aan een verdere versterking van de financiële sturing. Daarbij zijn structurele lasten zoveel mogelijk gedekt uit structurele baten, is de inzet van reserves verder aangescherpt en is de samenhang tussen beleidsdoelen, prestaties, capaciteit en financiële middelen verder verbeterd.

Tegelijkertijd blijven de maatschappelijke opgaven en investeringsbehoefte de komende jaren groot. Daarom kiest de provincie ervoor incidentele meevallers niet automatisch in te zetten voor nieuw structureel beleid, maar waar mogelijk te benutten voor het versterken van de financiële positie en het creëren van ruimte voor toekomstige investeringen. Hiermee blijft de provincie ook op langere termijn financieel wendbaar en voorbereid op toekomstige bestuurlijke keuzes.

Financiële ontwikkelingen

Sinds de vaststelling van de Kaderbrief 2027 zijn de financiële uitgangspunten geactualiseerd.
De belangrijkste ontwikkelingen betreffen onder meer:

- verwerking van de meicirculaire 2026;
- actualisatie van de ramingen voor het provinciefonds;
- actualisatie van de concessiegelden;
- actualisatie van afschrijvingslasten;
- verwerking van technische en autonome ontwikkelingen;
- verwerking van de financiële gevolgen van de door Provinciale Staten aangenomen moties bij de behandeling van de Kaderbrief 2027.

Een volledig overzicht van alle financiële ontwikkelingen is opgenomen in hoofdstuk 4 van de Begroting 2027.

Structureel evenwicht
De Begroting 2027 voldoet aan de wettelijke eis van een structureel en reëel sluitende begroting. Structurele lasten worden gedekt door structurele baten. Hiermee blijft de provincie financieel gezond en wordt tegelijkertijd ruimte behouden om ook toekomstige maatschappelijke opgaven op een verantwoorde wijze te kunnen financieren.

Financiële positie
De provincie kiest nadrukkelijk voor een financieel behoedzame koers. Positieve begrotingssaldi worden waar mogelijk ingezet voor het versterken van de vermogenspositie en het beperken van toekomstige financieringslasten. Daarmee blijft voldoende financiële flexibiliteit beschikbaar om ook toekomstige investeringen en maatschappelijke opgaven te kunnen realiseren.

Daarnaast wordt verder gewerkt aan het versterken van de samenhang tussen beleidsdoelen, prestaties, capaciteit en financiële middelen. Hierdoor ontstaat een begroting die niet alleen financieel sluitend is, maar ook beter ondersteunt bij de bestuurlijke afwegingen gedurende de uitvoering van de Planning & Control-cyclus.

Besluit 2: De kredieten ter uitvoering van het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) beschikbaar te stellen.

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

De kredietbesluiten zijn in onderstaande tabellen samengevat.

Vervangingsinvesteringen

project-nummer	Kredietbesluiten Vervangingsinvesteringen Begroting 2027	kredietsoort	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
25E16-02	Vervanging remmingwerken Willem-I-sluis en renovatie sluisdeuren	vaarwegen		3.500.000	3.500.000	2027	25
K18-05	Vervanging remmingwerken Westfriesesluis	vaarwegen		2.100.000	2.100.000	2028	50
K18a-01	(en K18b-01) Vervanging vaarwegvak 16 (en 17) Westfriesche Vaart	vaarwegen	8.764.000	410.000	9.174.000	2026	40
K18a-02	Aanschaf tweedehands damwanden	vaarwegen	484.000	-484.000	0	2025	40
K18b-02	Aanschaf tweedehands damwanden	vaarwegen	484.000	-484.000	0	2025	40
K20a-03	Vaarwegvak 5 - Noordhollandsch Kanaal	vaarwegen		2.600.000		2027	40
K20z-a-01	Vaarwegvak 12 - Noordhollandsch Kanaal	vaarwegen		4.600.000	4.600.000	2028	40
N247a-06	Vervanging Slochterbrug/duikers	wegen	2.000.000	2.200.000	4.200.000	2029	50
	Totaal kredietbesluiten			**14.442.000**			

Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen

project-nummer	Kredietbesluiten Verbeter- en Uitbreidingsmaatregelen Begroting 2027	reeds beschikbaar krediet	krediet-aanvraag	bijdragen derden	kapitaal-lasten	totaal krediet	jaar oplevering	afschrijvings-termijn
N247-25	Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, ged A10-Het Schouw	5.000.000	66.800.000	39.050.000	27.750.000	71.800.000	2029	50
N240-17	Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein		1.100.000		1.100.000	1.100.000	2027	50
N515-02	Fietstunnel en faunapassage kruispunt N515-Zuiderweg (voorbereidingskrediet)		3.000.000	2.000.000	1.000.000	3.000.000	2030	50
	Totaal kredietbesluiten		**70.900.000**	**41.050.000**	**29.850.000**			

Kredietaanvragen

a. **25E16-02 Vervanging remmingwerken Willem I-sluis en renovatie sluisdeuren** **€ 3.500.000**
Het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2027 / afschrijvingstermijn: 25 jaar)
Het project is uitvoeringsgereed.

b. **K18-05 Vervanging remmingwerken Westfriesesluis** **€ 2.100.000**
Het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen
(jaar oplevering: 2028 / afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Het project is uitvoeringsgereed.

c. **K18a-01 (en K18b-01) Vervanging vaarwegvak 16 (en 17) Westfriese Vaart** **€ 410.000**
De kredietverhoging komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen
(jaar oplevering: 2026 / afschrijvingstermijn: 40 jaar)
Er zijn tweedehands damwanden gebruikt, die niet in de begroting waren meegenomen en de planning is uitgelopen, waardoor de kosten hoger zijn.

d. **K20a-03 Vervanging vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal** **€ 2.600.000**
Het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen
(jaar oplevering: 2027; afschrijvingstermijn: 40 jaar)
Het project is uitvoeringsgereed.

e. **K20z-a-01 Vervanging vaarwegvak 12 Noordhollandsch Kanaal** **€ 4.600.000**
Het krediet komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen
(jaar oplevering: 2028; afschrijvingstermijn: 40 jaar)
Het project is uitvoeringsgereed.

f. **N240-17 Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein** **€ 1.100.000**
Het krediet komt ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2027 / afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De rotonde wordt aangepast, zodat deze het verkeer beter kan verwerken.

g. **N247-25 Bereikbaarheid Waterland: maatregelen N247 Zuid, ged. A10-Het Schouw** **€ 66.800.000**
Een bedrag van € 27.750.000 komt ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen.
Het Rijk levert een bijdrage van € 20.850.000 en de voorlopige bijdrage van de VRA is € 18.200.000.
(jaar oplevering: 2029 / afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Het kruispunt N247-A10 wordt aangepast, de verkeersstromen bij Het Schouw worden ontvlochten en er wordt een busoverstappunt, P+R en P+B aangelegd. Om in aanmerking te komen voor de rijksbijdrage dient het uitvoeringskrediet beschikbaar te zijn. Omdat de raming nog onzeker is, wordt 80% van de totale raming aangevraagd,

h. **N247a-06 Vervanging Slochterbrug/duikers** **€ 2.200.000**
De kredietverhoging komt ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen.
(jaar oplevering: 2029 / afschrijvingstermijn: 50 jaar)
De vervanging wordt gelijktijdig met N247-25 uitgevoerd.

i. **N515-02 Voorbereidingskrediet Fietstunnel en faunapassage N515-Zuiderweg € 3.000.000**
Een bedrag van € 1.000.000 komt ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen. De VRA levert een bijdrage van € 2.000.000.
(jaar oplevering: 2030 / afschrijvingstermijn: 50 jaar)
Voor de planvorming, ontwerpen en conditionering is een apart voorbereidingskrediet nodig.

j. Intrekken krediet K18a-02 Aanschaf tweedehands damwanden -/- € 484.000
Bij de EBW2022 is hiervoor een krediet beschikbaar gesteld (ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen). Een deel van de damwanden is echter gebruikt bij K18a-01 en K18b-01 (fase 1) en bij de kredietaanvraag voor K18a-02/K18b-02 (fase 2) is geen rekening gehouden met dit beschikbare krediet. Het krediet wordt ingetrokken.

k. **Intrekken krediet K18b-02 Aanschaf tweedehands damwanden -/- € 484.000**
Bij de EBW2022 is hiervoor een krediet beschikbaar gesteld (ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen). Een deel van de damwanden is echter gebruikt bij K18a-01 en K18b-01 (fase 1) en bij de kredietaanvraag voor K18a-02/K18b-02 (fase 2) is geen rekening gehouden met dit beschikbare krediet. Het krediet wordt ingetrokken.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 57-2026

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 1 september 2026;

besluiten:

1. De begroting 2027 en meerjarenraming 2028-2030 vast te stellen;

2. Ter uitvoering van het iMPI 2027-2034 de volgende krediet in te trekken:

I. ten laste van de stelpost Vervangingsinvesteringen:

a.	25E16-02 Vervanging remmingwerken Willem I-sluizen en renovatie sluisdeuren	€ 3.500.000
b.	K18-05 Vervanging remmingwerken Westfriesesluis	€ 2.100.000
c.	K18a-01 (en K18b-01) Vervanging vaarwegvak 16 (en 17) Westfriese Vaart	€ 410.000
d.	K20a-03 Vervanging vaarwegvak 5 Noordhollandsch Kanaal	€ 2.600.000
e.	K20z-a-01 Vervanging vaarwegvak 12 Noordhollandsch Kanaal	€ 4.600.000
f.	N247a-06 Vervanging Slochterbrug/duikers	€ 2.200.000

II. ten laste van de stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen:

a.	N240-17 Kortetermijnmaatregelen rotonde N240-WFO terrein	€ 1.100.000
b.	N247-25 Bereikbaarheid Waterland: N247 Zuid, ged. A10-Het Schouw *€ 46.750.000 komt ten laste van de stelpost*	€ 66.800.000
c.	N515-02 Voorbereidingskrediet Fietstunnel en faunapassage N515-Zuiderweg *€ 1.000.000 komt ten laste van de stelpost*	€ 3.000.000

III. de volgende kredieten in te trekken:

a.	K18a-02 Aanschaf tweedehands damwanden	-/- € 484.000
b.	K18b-02 Aanschaf tweedehands damwanden	-/- € 484.000

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter, statengriffier,

Programmabegroting 2027

Provincie Noord-Holland

Versie 1 september

Bestuurlijk voorwoord

Voor u ligt de begroting 2027 van de provincie Noord-Holland. Dit is de laatste begroting van deze bestuursperiode. Daarmee is dit een natuurlijk moment om terug te kijken op wat we samen hebben bereikt, én vooruit te kijken naar de uitdagingen en kansen die voor ons liggen.

We hebben de afgelopen jaren bestuurd in een wereld die voortdurend in beweging was. Wisselingen op nationaal niveau, geopolitieke spanningen, inflatie, stijgende energie- en grondstofprijzen en aanhoudende druk op ruimte, stikstof, netcapaciteit en arbeidsmarkt vroegen om scherpe keuzes en ook om wendbaarheid. Die context van schaarste is geen tijdelijke fase, maar een realiteit waarmee we ook de komende jaren rekening moeten houden. Juist daarom hebben we ingezet op duidelijkheid: niet alles kan, maar wat we doen, doen we gericht en met bestuurlijke helderheid. Tegen deze achtergrond hebben we belangrijke resultaten geboekt. Op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid, natuur, klimaat, economie en leefbaarheid zijn stappen gezet die bijdragen aan een toekomstbestendig Noord-Holland. Niet alles is afgerond, maar de koers is duidelijk en de uitvoering is in gang gezet.

Het jaar 2027 staat in het teken van afronden én doorbouwen. We leveren op wat we hebben afgesproken en richten ons op de uitvoering van bestaand beleid. In deze begroting staat daarom beperkt nieuw beleid. Wij willen de nadruk leggen op het realiseren van concrete resultaten waar inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners in hun dagelijkse praktijk echt iets van merken.

Ook blijft verantwoord financieel beleid een belangrijke pijler. In de afgelopen jaren hebben we gewerkt aan het versterken van onze financiële positie. We hebben structurele dekking voor structurele uitgaven als uitgangspunt genomen, financiële kaders aangescherpt en onze inkomsten beter in balans gebracht met stijgende kosten. De recente aanpassing van het provinciefonds, waarbij een langjarige scheefgroei is gecorrigeerd, draagt bij aan een steviger financieel perspectief.

Tegelijkertijd blijven de opgaven groot en vragen zij om zorgvuldige keuzes. Daarom: een terughoudende begrotingslijn. Incidentele meevallers worden niet automatisch omgezet in uitgaven, maar ingezet om risico's te beheersen, ons eigen vermogen te versterken en ruimte te creëren voor toekomstige investeringen, onder andere in bereikbaarheid en groen.

De provincie staat ook in 2027 voor complexe en samenhangende vraagstukken, op gebied van woningbouw, energietransitie, netcongestie, natuurherstel, landbouw, economie en bereikbaarheid. De recente Impactanalyse stikstof en netcongestie laat helder zien dat de beperkte stikstofruimte en het volle stroomnet grenzen stellen aan de ambities van de provincie. Deze opgaven vragen om integrale oplossingen en dwingt tot heldere en uitlegbare afwegingen van belangen en keuzes. Als provincie Noord-Holland pakken we hiermee meer de regierol. Tegelijkertijd vraagt dit om realistische ambities en een sterke uitvoeringskracht. Niet alles kan tegelijk; prioriteren en soms ook temporiseren is noodzakelijk om daadwerkelijk voortgang te boeken.

Uiteindelijk gaat het niet om plannen op papier. Het gaat erom dat projecten worden afgerond, dat woningen worden gebouwd, dat de bereikbaarheid verbetert en dat natuur en leefomgeving worden versterkt. Als provincie nemen wij daarin onze verantwoordelijkheid als stabiele en verbindende schakel tussen gemeenten en het Rijk.

Met deze begroting leggen we een solide fundament voor de volgende bestuursperiode. We dragen een provincie over met gezonde financiën, lopende investeringen en een duidelijke koers. Tegelijkertijd bouwen we verder aan organisatie die wendbaar, resultaatgericht en uitvoeringskrachtig is.

Tot slot spreken wij onze waardering uit voor iedereen die hieraan bijdraagt: inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, gemeenten, waterschappen en onze medewerkers. De resultaten van de afgelopen jaren zijn alleen mogelijk geweest door samenwerking. Die samenwerking blijft ook in de toekomst onmisbaar.

Esther Rommel

Gedeputeerde Financiën



Foto: Loek Buter

Samenvatting

De Begroting 2027 vertaalt de financiële kaders uit de Kaderbrief 2027. De begroting laat over de komende jaren een positief begrotingssaldo zien. Dit staat in contrast met de langjarige doorkijk van de financiële kengetallen, waarin kapitaallasten (schulden) naar verwachting en grotere druk op de begroting zullen leggen en naar verwachting zal leiden tot een negatief resultaat in de toekomst.

De ontwikkelingen die de grootste mutaties (zie financiële ontwikkelingen in tabel hieronder) veroorzaken t.o.v. Kaderbrief zijn:

- de verwerking van de meicirculaire 2026;
- de verwerking van de aangenomen moties bij de Kaderbriefbehandeling van 29 juni 2026.

Daarnaast worden technische mutaties en autonome ontwikkelingen in het financieel kader meegenomen. Na verwerking van hiervan komt de begroting 2027 uit op de onderstaande financieel meerjarenbeeld. De positieve begrotingssaldi worden volledig ingezet voor het versterken van het eigen vermogen.

Bedragen x € 1 miljoen	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Saldo Kaderbrief 2027	**–11,5 (V)**	**–30,2 (V)**	**–20,7 (V)**	**–16,0 (V)**
Financiële bijstellingen	–2,6 (V)	2,9 (N)	–13,3 (V)	–10,7 (V)
Saldo Begroting 2027	**–14,2 (V)**	**–27,3 (V)**	**–34,0 (V)**	**–26,7 (V)**
Versterken eigen vermogen	*14,2 (N)*	*27,3 (N)*	*34,0 (N)*	*26,7 (N)*

In 2027 vinden de provinciale verkiezingen plaats. Deze begroting legt daarom de focus op het voortzetten van de koers op provinciale opgaven. De komende jaren richten wij ons nadrukkelijk op die thema's waar voortgang noodzakelijk is. Voor 2027 betekent dit dat de nadruk ligt op:

- Stikstofaanpak;
- Aanpak netcongestie;
- Natuurontwikkeling;
- Water (beschikbaarheid, veiligheid en droogte);
- Ruimtelijke visie en omgevingsverordeningen;
- Duurzame economie;
- Woningbouw;
- Bereikbaarheid;
- Gezonde organisatie.

Inhoudsopgave

Programmabegroting 2027 1
Inhoudsopgave 5
1 Inleiding 8
2 Programma's 19
Programma 1 Bestuur 22
Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving 30
Programma 3 Ruimte en Wonen 38
Programma 4 Bereikbaarheid 49
Programma 5 Natuur en landelijk gebied 64
Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur 82
Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie 91
3 Paragrafen 97
3.1 Financiering 98
3.2 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 103
3.3 Onderhoud kapitaalgoederen 113
3.4 Bedrijfsvoering 116
3.5 Wet open overheid 120
3.6 Verbonden partijen 121
3.7 Grondbeleid 138
3.8 Provinciale heffingen 142
4 Financiële begroting 150
5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 215
Bijlagen 231

Leeswijzer

Inleiding

In het eerste inleidende hoofdstuk worden het meerjarig begrotingssaldo, structureel evenwicht, grootste beleidsmatige uitdagingen en de ontwikkelingen met een effect op het begrotingssaldo toegelicht.

Programmabegroting

In hoofdstuk 2 staat de uitwerking per programma. Deze begint met een samenvatting per programma en de financiële begroting per programma in één oogopslag. In ieder programma staat welk maatschappelijk doel de provincie nastreeft. Dit is verder uitgesplitst per beleidsdoel met een toelichting op de rol van de provincie.

In de begrotingsopzet is een koppeling aangebracht tussen de ambities en de beschikbare middelen. Dit is gedaan aan de hand van de 'W-vragen':

- Wat mag het kosten?
- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we ervoor doen?

In de beschrijving van de te bereiken doelen is een nummering aangehouden. Deze nummering komt terug in 'Wat gaan we ervoor doen?'. Het eerste nummer verwijst naar het doel, het tweede nummer naar de actie.

Onder de tabel 'Wat mag het kosten?' staan de financiële ontwikkelingen. Alle fluctuaties in de budgettabel groter dan € 1 miljoen euro of groter dan 10 procent worden hier toegelicht.

Per beleidsdoel wordt (waar mogelijk) een koppeling gemaakt met de Brede Basismonitor. Dit is weergegeven met een link naar de actuele indicatorpagina van de Brede Basismonitor.

Verder is in deze begroting de volgorde van de begrotingsopzet aangepast, met betrekking tot de koppeling tussen ambities en beschikbare middelen, aan de hand van de zogenoemde ‘W-vragen’. Per beleidsdoel worden eerst de beschikbare middelen gepresenteerd, waarna de koppeling met de bijbehorende ambities volgt. Deze aangepaste volgorde legt de nadruk explicieter op het beschikbare budget en biedt meer inzicht in de financiële kaders waarbinnen het beleid wordt uitgevoerd.

Paragrafen

In hoofdstuk 3 staan de verplichte paragrafen. De paragrafen vormen een andere doorsnede van de begroting en geven inzicht in aspecten die door de hele begroting heen kunnen lopen. Zo worden in de paragraaf ‘Weerstandsvermogen en risicobeheersing’ de financiële kengetallen toegelicht. In de paragraaf ‘Lokale heffingen’ leest u hoe de opcenten worden berekend en in de paragraaf ‘Onderhoud kapitaalgoederen’ gaan we in op het onderhoud van onze wegen en kunstwerken.

Financiële begroting

Hoofdstuk 4 bestaat uit de financiële begroting en de meerjarenraming en geeft inzicht in de financiële positie van de provincie. Dit omvat onder andere de meerjarenramingen, degeprognosticeerde balans en de toelichtingen op de bestemmingsreserves.

Hoofdstuk 5 bevat de lijst subsidies buiten uitvoeringsregelingen. Tot slot is er een aantal bijlagen.

Toelichting op de tabellen bij de programma's

In de 'Budgettabel 2027' staan de lasten en baten van de beleidsdoelen en het bijbehorende saldo. Daarnaast staat het totaal aan onttrekkingen van en stortingen in de beschikbare reserves van het beleidsdoel. In de laatste kolom staat het totaal aan lasten en baten en onttrekkingen en stortingen per beleidsdoel. Een bedrag met het minteken ervoor is een 'overschot'. Er zijn dan meer baten dan lasten.

In de tabel 'Wat mag het kosten?' staat per beleidsdoel een meerjarig overzicht. In dit overzicht is het resultaat 2025, begroting 2026, begroting 2027 en de meerjarenraming 2028 t/m 2030 opgenomen. Dit is uitgesplitst in lasten, baten en onttrekkingen van en stortingen in de verschillende reserves. Een bedrag met het minteken ervoor is een 'overschot' (-/- bedrag is voordelig (V)). Er zijn dan meer baten dan lasten.

Financiële terminologie

In de begroting staan veel woorden die te maken hebben met de inrichting van de financiële administratie. Om dit document beter te begrijpen, staan hieronder definities van verschillende termen. De weergave van de cijfers sluit aan bij de inrichting van het financiële systeem.

Lasten: de begrote kosten of uitgaven. Een bedrag voor uitgaven is nadelig (N). Als lasten zijn begroot, betekent het dat de bedragen beschikbaar zijn voor dat doel in dat jaar.
Baten: de begrote opbrengsten van de provincie Noord-Holland (-/- bedrag is voordelig (V)).
Stortingen: afdragen van geld aan de reserves (+/+ bedrag is nadelig (N)).
Onttrekkingen: het opnemen van geld uit de reserves (-/- bedrag is voordelig (V)).
Incidenteel: als er een duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door Provinciale Staten, of het project is geen onderdeel van een doorlopend beleid.
Structureel: als er geen duidelijke einddatum is gegeven van de baten of lasten door Provinciale Staten, of het is onderdeel van een doorlopend beleid.
Bestemmingsreserves: incidentele reserves voor een specifiek doel.
Beleidsdoel: een programma kent beleidsdoelen. Vanaf 2024 is besloten dat er op beleidsdoelen wordt gestuurd. Een beleidsdoel bestaat uit verschillende operationele doelen.

Alle financiële stukken en de webversie van deze begroting staan op het financiële portaal en op de website van de provincie Noord-Holland.

1 Inleiding

Voor u ligt de Begroting 2027 en de Meerjarenraming 2027-2030 van de provincie Noord-Holland. Met deze begroting geven Provinciale Staten invulling aan de financiële en beleidsmatige kaders voor 2027. De begroting bouwt voort op de koers die is uitgezet in de Kaderbrief 2027 en vertaalt deze naar concrete uitvoering en financiële keuzes voor het komende jaar.

2027 wordt een verkiezingsjaar en markeert daarmee een belangrijk kantelpunt. Na de Statenverkiezingen van maart 2027 zal een nieuw coalitieakkoord geschreven worden met nieuwe ambities voor de komende jaren. Tot die tijd draait het om het afronden van lopende opgaven en het leggen van een solide basis voor de volgende bestuursperiode. De provincie Noord-Holland kiest nadrukkelijk voor focus, uitvoerbaarheid en duidelijkheid. Niet alles kan tegelijk; daarom maken wij bewuste keuzes over waar wij onze inzet, capaciteit en financiële middelen op richten. Deze lijn sluit aan bij de koers uit de Kaderbrief 2027 waarin prioritering, realisme en een toekomstbestendige financiële positie centraal staan.

Noord-Holland ondervindt de invloed van externe ontwikkelingen en van de uitvoeringskracht van gemeenten en de markt. Ook is de provincie afhankelijk van bestuurlijke keuzes die in Brussel en Den Haag gemaakt worden. De bestuurlijke en maatschappelijke context waarin onze provinciale begroting tot stand komt vraagt om scherpe keuzes en realisme. Noord-Holland staat voor grote en samenhangende opgaven op het gebied van woningbouw, natuurherstel, bereikbaarheid, energietransitie en economische ontwikkeling. Niet alles kan binnen de beperkte ruimte die Noord-Holland beschikbaar heeft. Schaarste aan stikstofruimte, netcapaciteit, uitvoeringskracht en financiële middelen bepaalt in toenemende mate de mogelijkheden om maatschappelijke ambities daadwerkelijk te realiseren. Daarnaast vragen actuele ontwikkelingen, zoals de verdere uitwerking van de Omgevingsvisie, geopolitieke ontwikkelingen, digitalisering en klimaatverandering, om een provincie die wendbaar is en haar keuzes voortdurend afweegt in samenhang.

Juist daarom brengt deze begroting meer focus aan in de provinciale opgaven. De komende jaren richten wij ons nadrukkelijk op die thema's waar de provincie het verschil kan maken en waar voortgang noodzakelijk is. Ondermeer omdat de oplossing van bepaalde knelpunten (stikstof en netcongestie) voorwaardelijk is aan de uitvoering van onze ambities (woninbouw, bereikbaarheid). Voor 2027 betekent dit dat de nadruk ligt op:

- Stikstofaanpak;
- Aanpak netcongestie;
- Natuurontwikkeling;
- Water (beschikbaarheid, veiligheid en droogte);
- Ruimtelijke visie en omgevingsverordeningen;
- Duurzame economie;
- Woningbouw;
- Bereikbaarheid;
- Gezonde organisatie.

Naast deze inhoudelijke focus blijven ook de slagkracht van de ambtelijke organisatie en de financiële houdbaarheid van de provincie belangrijke uitgangspunten. Er wordt gewerkt aan de organisatie van een nieuwe directie om de ambtelijke inzet rond natuurherstel en stikstofreductie slagvaardiger te maken. Daarnaast zijn in de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet om de financiële positie van de provincie structureel te versterken. De treasuryfunctie is verder geprofessionaliseerd, het uitgangspunt 'structurele lasten worden gedekt door structurele baten' is verankerd, de inzet van reserves is aangescherpt en

financiële kengetallen zijn geïntroduceerd om beter te kunnen sturen op de ontwikkeling van de begroting en de balans.

Hoewel de financiële positie op korte termijn is verbeterd, onder meer door het herstel van de weeffout in het provinciefonds, laten de financiële kengetallen op langere termijn een oplopende druk zien als gevolg van de omvangrijke investeringsopgaven. Daarom kiezen wij ervoor incidentele meevallers niet automatisch om te zetten in nieuwe structurele verplichtingen. Positieve begrotingssaldi worden waar mogelijk benut voor het versterken van het eigen vermogen en het reserveren voor toekomstige investeringen. Daarmee beperken wij toekomstige rentelasten, behouden wij financiële flexibiliteit en creëren wij ruimte voor de grote maatschappelijke investeringen die ook na 2030 noodzakelijk blijven.

Ook investeren wij in de verdere ontwikkeling van onze eigen organisatie. Een sterke provincie vraagt om voldoende uitvoeringskracht, goede informatievoorziening, digitale weerbaarheid, vakmanschap en een organisatie die effectief kan inspelen op maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Alleen met een financieel robuuste, resultaatgerichte en wendbare organisatie kunnen wij de provinciale ambities daadwerkelijk realiseren.

Met deze begroting kiezen wij voor een heldere koers. Een koers waarin focus, uitvoering en financieel verantwoord bestuur centraal staan. Wij werken aan een provincie die keuzes durft te maken, betrouwbaar is in haar uitvoering en voorbereid is op de uitdagingen van vandaag én morgen.

Ook de opzet van de planning- en control cyclus, en daarmee de begrotingsdocumenten, zal in 2027 veranderen. Tegelijk met deze begroting worden de eerste contouren afgesproken om te komen tot een herijkte cyclus. Hierin zal in fases worden gewerkt naar kwalitatief betere documenten die integraal een beeld geven van de ontwikkelingen op beleidsdoelstellingen in relatie tot de middelen die hiertegenover staan.

Naast deze begroting, wordt ook de klimaatbijlage 2027 als bijlage meegestuurd met nadere duiding van de klimaatdoelstellingen van de provincie voor 2027 en verder.

Financiële begroting

Financieel kader begrotingssaldo (x € 1 miljoen)

Bedragen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030
Saldo Kaderbrief 2027	**-11,5 (V)**	**-30,2 (V)**	**-20,7 (V)**	**-16,0 (V)**
Financiële bijstellingen	-2,6 (V)	2,9 (N)	-13,3 (V)	-10,7 (V)
Saldo Begroting 2027	**-14,2 (V)**	**-27,3 (V)**	**-34,0 (V)**	**-26,7 (V)**
Versterken eigen vermogen	*14,2 (N)*	*27,3 (N)*	*34,0 (N)*	*26,7 (N)*

Financieel kader Lasten en Baten (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
Lasten	868.589 N	835.059 N	815.718 N	807.608 N
Baten	-766.599 V	-765.920 V	-783.273 V	-798.551 V
Saldo van baten en lasten	101.990 N	69.140 N	32.445 N	9.057 N
Stortingen reserves	104.731 N	86.739 N	93.298 N	90.821 N
Onttrekkingen reserves	-220.873 V	-183.179 V	-159.759 V	-126.587 V
Resultaat	**-14.152 V**	**-27.301 V**	**-34.015 V**	**-26.709 V**

Toelichting op het begrotingsresultaat

De Begroting 2027 vormt de laatste begroting van deze bestuursperiode. Daarmee loopt ook het coalitieakkoord af. In de bovengenoemde cijfers zie je dit ook terug. Incidentele uitgaven lopen in de komende jaren af. Daarnaast kunnen door netcongestie en stikstof niet direct alle investeringen gedaan worden. Deze noodzakelijk investeringen zullen later nog wel gedaan moeten worden en ook daarom is het nu urgent om te sparen.

Door de inzet van de provincie voor de Kaderbrief 2026, waarin besluiten zijn genomen over bezuinigingen en het verhogen van de opcenten, is het meerjarenbeeld stabiel positief. Daarnaast is deze positie versterkt door verbetering van de algemene dekkingsmiddelen (provinciefonds) en de inzet van eerder gevormde bestemmingsreserves voor de uitvoering van provinciale opgaven. Tegelijkertijd blijft sprake van onzekerheden die van invloed kunnen zijn op het financieel perspectief, waaronder ontwikkelingen rondom de economische groei, inflatie en renteontwikkelingen.

De provincie blijft daarom sturen op realistische ramingen, een beheerste inzet van reserves en een structureel sluitende begroting. Daarbij wordt gewerkt aan een verdere versterking van de samenhang tussen beleidsdoelen, capaciteit, prestaties en financiële middelen.

Versterken van het eigen vermogen

In de Kaderbrief 2027 is voorgesteld om positieve begrotingssaldi van de komende jaren volledig in te zetten voor het versterken van het eigen vermogen. In deze begroting worden technische bijstellingen, autonome ontwikkelingen en de aangenomen moties bij de Kaderbrief met financieel effect verwerkt. Na verwerking van deze ontwikkelingen wordt in onderstaande tabel weergegeven welke bedragen worden gebruikt voor het versterken van het eigen vermogen.

Deze maatregel wordt gebruikt om de verslechtering van de meerjarige kengetallen te dempen. Daarbij is deze maatregel nodig om in de toekomst te kunnen blijven investeren.

Versterken eigen vermogen x € 1 miljoen	2027	2028	2029	2030
Kaderbrief 2027	11,6	30,2	20,7	16,0
Mutaties op verwacht resultaat bij Begroting 2027	2,6	-2,9	13,3	10,7
Versterken eigen vermogen Begroting 2027	**14,2**	**27,3**	**34,0**	**26,7**

Structureel en reëel evenwicht

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
Saldo van baten en lasten	101.990 N	69.140 N	32.445 N	9.057 N
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-116.142 V	-96.440 V	-66.461 V	-35.766 V
Begrotingssaldo na bestemming	**-14.152 V**	**-27.301 V**	**-34.015 V**	**-26.709 V**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	6.444 N	-1.472 V	-13.506 V	10.494 N
Structureel begrotingssaldo	**-20.596 V**	**-25.829 V**	**-20.510 V**	**-37.203 V**

Structureel evenwicht

De begroting moet structureel en reëel in evenwicht zijn. Dat betekent dat structurele lasten door structurele baten gedekt moeten worden. De begroting van de provincie laat een positief resultaat zien in 2027. Gezien de onzekere economische verwachtingen, uitdagingen op het gebied van toenemende schulden en grote maatschappelijke uitdagingen zoals het stikstofdossier dient hier voorzichtig mee omgegaan te worden. In de financiële begroting (hoofdstuk 4) wordt een nadere toelichting gegeven op de incidentele baten en lasten.

Ontwikkeling financiële positie en kengetallen

De provincie wil grip houden op haar financiële positie, met als uitgangspunt een gezonde balans tussen stabiliteit en flexibiliteit. Om effectief te kunnen sturen op onze begroting en vermogenspositie gebruiken we zogeheten financiële kengetallen. Deze geven inzicht in: de betaalbaarheid van investeringen, de schuldenlast en de financiële veerkracht van de provincie. Voor de kengetallen hanteren we signaalwaarden. Bij een gezonde waarde is er weinig reden voor zorg. Wanneer de waarde van een kengetal in de fase alert zit, kijken we naar de trend en bekijken we of er reden is om bij te sturen. Wanneer een kengetal een risicovolle waarde heeft, geven we expliciet aan wat er aan de hand is en welke

maatregelen we nemen om de waarde terug te brengen naar alert of gezond. Wanneer één of meer kengetallen bij de jaarrekening de signaalwaarde 'risicovol' bereiken, maken Gedeputeerde Staten een nadere analyse. Hierin wordt de ontwikkeling van de kengetallen toegelicht en worden handelingsperspectieven geschetst om deze weer binnen de neutrale of gezonde bandbreedte te brengen.

Geprognotiseerde balans

Geprognosticeerde balans (bedragen x € 1.000		31-12-2026	31-12-2027	31-12-2028	31-12-2029	31-12-2030
Activa						
	Immateriële activa	–	–	–	–	–
	Materiële activa (investeringen)	1.355.609	1.453.806	1.547.459	1.636.436	1.719.203
	Financiële vaste activa	360.509	361.179	361.179	327.979	327.979
	Vlottende activa	151.538	152.082	152.021	152.329	152.236
	Activa	**1.867.656**	**1.967.067**	**2.060.659**	**2.116.744**	**2.199.418**
Passiva						
	Algemene reserves	211.838	238.099	248.901	276.270	308.524
	Begroot resultaat (cumulatief)	31.413	14.152	27.301	34.015	26.709
	Bestemmingsreserves	780.238	669.248	576.157	509.628	475.623
	Voorzieningen	33.899	35.580	37.261	38.942	40.623
	Vaste Schuld (looptijd> dan 1 jaar)	182.396	382.868	547.474	668.369	759.110
	Netto-vlottende schulden	134.604	133.132	129.526	128.631	127.890
	Overlopende passiva	493.268	493.988	494.039	460.889	460.939
	Passiva	**1.867.656**	**1.967.067**	**2.060.659**	**2.116.744**	**2.199.418**

De uitsplitsingen en toelichtingen op deze balans is te vinden in de financiële begroting, hoofdstuk 4.

Overzicht financiële ontwikkelingen

Financieel kader (x € 1.000)	Saldo 2027		Saldo 2028		Saldo 2029		Saldo 2030	
Saldo voor begroting 2027	**-11.500**	**V**	**-30.349**	**V**	**-20.764**	**V**	**-16.162**	**V**
Technische bijstellingen	-4.150	V	2.359	N	-13.926	V	-10.554	V
Autonome ontwikkelingen	297	N	-461	V	-476	V	-643	V
Beleidsvoorstellen	1.200	N	1.150	N	1.150	N	650	N
Eindstand Begroting 2027	**-14.152**	**V**	**-27.301**	**V**	**-34.015**	**V**	**-26.709**	**V**

	Financieel kader (x € 1.000)	Saldo 2027		Saldo 2028		Saldo 2029		Saldo 2030	
	Saldo voor begroting 2027	**-11.500**	**V**	**-30.349**	**V**	**-20.764**	**V**	**-16.162**	**V**
	Technische bijstellingen								
1	Technische bijstellingen bereikbaarheid	-889	V	-800	V	-639	V	-7.425	V
2	Bijstelling Concessiegelden	5.068	N	-2.508	V	-30	V	52	N
3	Actualisatie afschrijvingslasten	-2.919	V	-2.508	V	-5.094	V	333	N
4	Renteresultaat	13	N	23	N	33	N	166	N
5	Omzetten Reserve Monumenten naar exploitatie	738	N	-15	V	-70	V	586	N
6	Correcties reserves Mobiliteit	3.935	N	8.828	N	-4.145	V	117	N
7	Provinciefonds: uitwerking meicirculaire 2026	-10.492	V	-2.693	V	-6.751	V	-8.090	V
8	Omgevingsdiensten DU	1.000	N	0	V	0	V	0	V
9	Overige mutaties <€100.000	-45	V	-45	V	-45	V	-45	V
10	Raming opcenten o.b.v. meicirculaire 2026	3.641	N	3.677	N	3.715	N	3.752	N
11	Europese landbouwprojecten	-4.200	V	-1.600	V	-900	V	0	V
	Subtotaal Technische bijstellingen	*-4.150*	*V*	*2.359*	*N*	*-13.926*	*V*	*-10.554*	*V*
	Saldo meerjarenraming na technische bijstellingen	**-15.649**	**V**	**-27.990**	**V**	**-34.689**	**V**	**-26.716**	**V**
	Autonome ontwikkelingen								
1	IPO BIJ12 centralisatie	197	N	197	N	197	N	197	N
2	Randstedelijke Rekenkamer	15	N	15	N	15	N	15	N
3	Doorschuif BTW	-400	V	-400	V	-400	V	-550	V
4	Verschuiving last vennootschapsbelasting	551	N	0	V	0	V	0	V
5	Beëindiging verhuur aan Elan Wonen	42	N	27	N	12	N	-5	V
6	Pachten en Huren	-300	V	-300	V	-300	V	-300	V
7	Bijstelling kosten PS-verkiezingen 2027	192	N	0	V	0	V	0	V
	Subtotaal Autonome ontwikkelingen	*297*	*N*	*-461*	*V*	*-476*	*V*	*-643*	*V*

Saldo meerjarenraming na Autonome ontwikkelingen		**-15.352**	**V**	**-28.451**	**V**	**-35.165**	**V**	**-27.359**	**V**
Beleidsvoorstellen									
1	Aangenomen moties bij de Kaderbrief 2027	1.200	N	1.150	N	1.150	N	650	N
Subtotaal Beleidsvoorstellen		*1.200*	*N*	*1.150*	*N*	*1.150*	*N*	*650*	*N*
Saldo meerjarenraming na Beleidsvoorstellen		**-14.152**	**V**	**-27.301**	**V**	**-34.015**	**V**	**-26.709**	**V**

Toelichting Technische bijstellingen

1 **Technische bijstellingen bereikbaarheid**

- Het betreft een aantal aanpassingen in beleidsdoel 4.1 gerelateerd aan:
  Voor de structurele activiteiten die gerelateerd waren aan de reserve mobiliteitsbeleid geldt dat de exploitatiebudgetten verplaatst zijn.
- Aanpassing budget verkeerseducatie in lijn met nieuwe aanpak met een meerjarige aanbesteding in plaats van een subsidieregeling.
- De stortingen in de reserve 'uitvoeren mobiliteit' voor de uitvoeringsregeling verkeersveiligheid en doorfietsroutes zijn voor de periode 2029 en verder omgezet naar de exploitatie.
- Correctie van een enkele budgetten waar geen besteding meer tegenover stond.

2 **Bijstelling Concessiegelden**

Het betreft een aantal aanpassingen in beleidsdoel 4.2 gerelateerd aan:

- Concessiekosten, in de afgelopen jaren zijn kostenstijgingen reeds doorgevoerd in de begroting, maar voor 2027 was dit niet geheel opgenomen.
- Ook voor de concessiekosten in 2028 heeft dit geleid tot een neerwaartse bijstelling. Hierin was een verhoging doorgevoerd die niet in lijn is met de meest recente voorschotten aan de vervoerder.

3 **Actualisatie afschrijvingslasten**

In deze begroting zijn de afschrijvingslasten op de materiele vaste activa geactualiseerd. De mutaties ten opzichte van de Begroting 2026 komen voort uit:
- De afschrijvingen zijn berekend op basis van gerealiseerde investeringen t/m 2025;
- Gedurende het jaar zijn nieuwe kredieten toegekend en deze zijn meegenomen in de berekening;
- De verwachte datum van gereedkomen van projecten is gewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

4 **Renteresultaat**

De rentebaten van de verstrekte langlopende leningen en de rentebaten op de rekening courant zijn geactualiseerd.

5 **Omzetten Reserve Monumenten naar exploitatie**

Conform GS-besluit bij begroting 2026 wordt het monumentenbeleid voortaan gefinancierd vanuit de exploitatie i.p.v. de reserve Monumenten. De stortingen in en onttrekkingen uit de reserve vervallen hiermee en de beschikbare middelen worden per 2027 rechtstreeks op de exploitatie geplaatst. Dit geldt ook voor het restant van de reserve eind 2026.

6. **Correcties reserves Mobiliteit**

Met deze wijzigingen worden de standen van een tweetal reserves in het bereikbaarheidsdomein rechtgezet, zodat de stortingen en onttrekkingen aansluiten op het actuele bestedingsplan.

7. **Provinciefonds: uitwerking meicirculaire 2026**

De verwerking van de meicirculaire 2026 zorgt voor de volgende mutaties in het provinciefonds:
- Mutaties algemene uitkering als gevolg van wijzigingen in accressen
- Nieuwe decentralisatie uitkeringen

Mutaties decentralisatie uitkeringen uit de septembercirculaire 2025:
- Storting in de algemene reserve van de DU Versterking vergunningverlening maatwerk ad €2,07 miljoen uit de septembercirculaire 2025 in 2027 t/m 2029;
- Storting in de algemene reserve van de DU Vogelhabitatrichtlijn ad € 127.000 uit de septembercirculaire 2025 in 2027;
- Storting in de algemene reserve van de DU Versterking omgevingsveiligheidsdiensten ad € 176.000 uit de septembercirculaire 2025 in 2027 en 2028;

8 **Omgevingsdiensten DU**

Aan de hand van het bestedingsplan wordt de decentralisatie uitkering Versterking vergunningsverlening maatwerk voor de omgevingsdiensten verdeeld over de jaren.

9 **Overige mutaties <€100.000**

De post onvoorzien valt vrij.

10 **Raming opcenten o.b.v. meicirculaire 2026**

De raming van de opcenten wordt geactualiseerd op basis van de meicirculaire 2026 van het provinciefonds.

11 **Europese landbouwprojecten**

Aangevraagde subsidies bij het RVO worden in hetzelfde jaar als last verantwoord. Hierop wordt de raming voor de Europese landbouwprojecten aangepast.

Toelichting Autonome ontwikkelingen

1 **IPO BIJ12 centralisatie**

De budgetten voor het Interprovinciaal Overleg (IPO) worden met ingang van 2027 centraal begroot. In dat kader worden de bestaande budgetten op de verschillende beleidsdoelen overgeheveld naar dit centrale budget voor de jaren 2027 en verder, met uitzondering van de budgetten voor het Faunafonds, Grondwater en het budget voor de Nationale Databank Flora en Fauna. Daarbij wordt het IPO-budget structureel bijgesteld op basis van de meest actuele IPO-raming.

2 **Randstedelijke Rekenkamer**

Conform de Begroting 2027 van de Randstedelijke rekenkamer wordt de bijdrage van de provincie Noord-Holland verhoogd naar € 690.000,-.

3 **Doorschuif BTW**

Op basis van de cijfers over 2024 en 2025 mag verwacht worden dat de doorschuif BTW naar boven kan worden bijgesteld. Doorschuif BTW ontstaat doordat de provincie deelneemt in gemeenschappelijke regelingen die zelf niet de BTW over hun kosten kunnen declareren bij het BTW-compensatiefonds. Deze BTW kan dan worden doorgeschoven naar de provincie.

4 **Verschuiving last vennootschapsbelasting**

De uitgifte van gronden door CV Polananpark gaat niet meer in 2026 plaatsvinden, maar verschuift naar 2027. Daardoor verschuift ook de VPB-last naar 2027.

5 **Beëindiging verhuur aan Elan Wonen**

Per 1 juli beëindigt Elan Wonen de huur van de 1e etage van het pand Houtplein 33.

6 **Pachten en Huren**

Bijstelling begrote baten pacht en huur op basis van realisatie 2025 en verwachting 2026.

7 **Bijstelling kosten PS-verkiezingen 2027**

Het budget wordt verhoogd naar € 382.000 in 2027 zodat er voldoende middelen zijn voor de PS-verkiezingen in maart 2027.

Toelichting Beleidsvoorstellen

1 **Aangenomen moties bij de Kaderbrief 2027**

Bij de behandeling van de Kaderbrief 2027 in PS zijn een aantal moties aangenomen. Het gaat hierbij om de volgende moties met een financieel effect op de begroting:

- Motie 75 (BD 3.2): Wonen voor en boven winkels;
- Motie 77 (BD 6.1): Economische verbindingszones;
- Motie 79 (BD 5.6): Regiocertificering t.b.v. verduurzaming bollensector;
- Motie 80 (BD 5.2): Taskforce t.b.v. toerismespreiding en veiligheid versterken
- Motie 81 (BD 2.1): Ontzorgingsprogramma verduurzaming maatschappelijk vastgoed
- Motie 83 (BD 2.1): Stimulans geothermie gebouwde omgeving
- Motie 87 (BD 3.1): Regie op arbeidsmigratie
- Motie 88 (BD 5.2): Natuurtoiletten

Het gaat om beleidsintensiveringen voor een periode van maximaal 4 jaar incidenteel.

Trends uit de brede basismonitor

Brede ontwikkelingen provincie

De Brede Basismonitor Noord-Holland geeft inzicht in de ontwikkeling van de brede welvaart in onze provincie. Naast materiële welvaart gaat het over onder meer welzijn, gezondheid, werkgelegenheid, bereikbaarheid, ruimte, wonen, samenleving, natuur, milieu en klimaat. Deze brede welvaartsbenadering sluit aan bij de ambitie om economische groei en leefbaarheid goed in balans te krijgen en te houden

De Brede Basismonitor brengt de belangrijkste trends overzichtelijk in beeld. Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en provinciemedewerkers kunnen rekenen op actuele en feitelijke informatie op basis van data. De monitor signaleert aandachtspunten en ondersteunt het gesprek over de grotere beleidsvraagstukken in de provincie.

Trends Brede Basismonitor

De Brede Basismonitor 2026 laat een gemengd beeld zien van Noord-Holland: van de tien hoofdthema's scoren er vijf licht positief en vijf licht negatief. Werk, welzijn, samenleving, gezondheid en bereikbaarheid ontwikkelen zich overwegend gunstig: meer mensen zijn aan het werk, de gezondheid is relatief goed en het openbaar vervoer is goed bereikbaar en wordt veel gebruikt. Tegelijk zijn er aandachtspunten, zoals de verkeersveiligheid en doorstroming. Op andere thema's is het beeld soms minder positief. Op het gebied van ruimte en wonen is de woningmarkt gespannen en zijn de huizenprijzen hoog. Het aanbod aan bedrijventerreinen is krap, terwijl bij kantoren een overschot aan locaties bestaat. Bij detailhandel is het aanbod goed in balans. De natuur blijft achter bij het landelijk gemiddelde en ook milieutrends ontwikkelen zich ongunstig. Economisch blijft Noord-Holland sterk, met hoge inkomens en groei, maar het vertrouwen

is laag en veel huishoudens hebben schulden. Investeringen in innovatie nemen toe, maar niet sneller dan de economie als geheel.

2 Programma's

Samenvatting per programma

De provincie Noord-Holland staat voor grote maatschappelijke opgaven op het gebied van wonen, bereikbaarheid, klimaat, natuur, economie en leefbaarheid. Het bereiken van deze doelen staat sterk onder druk van de congestie op het elektriciteitsnet en het stikstofprobleem die aan veel gewenste ontwikkelingen in de weg staan. Tegelijkertijd blijven we investeren in een sterk openbaar bestuur en een toekomstbestendige organisatie. Met deze begroting zetten we de beschikbare middelen gericht in om de ambities uit het coalitieakkoord te realiseren en werken we aan een provincie die ook op de lange termijn aantrekkelijk, bereikbaar, gezond en economisch sterk blijft.

Bestuur

De provincie werkt aan een sterk, betrouwbaar en weerbaar openbaar bestuur. We ondersteunen Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en de commissaris van de Koning bij hun taken en versterken de samenwerking tussen gemeenten, regio's en andere overheden. Daarbij hebben we aandacht voor integriteit, participatie, veiligheid en de kwaliteit van het lokaal bestuur. Ook behartigen we de belangen van Noord-Holland in Den Haag en Brussel en benutten we kansen die voortkomen uit rijks- en Europees beleid. In 2027 staan bovendien de verkiezingen voor Provinciale Staten centraal.

Klimaat en gezonde leefomgeving

De provincie draagt bij aan het behalen van de klimaatdoelen en werkt aan een duurzaam en toekomstbestendig energiesysteem. Op een aantal van onze ambities is het pas mogelijk hier voortgang op te boeken als het probleem van congestie op het elektriciteitsnet, grotendeels is opgelost. Ook het stikstofprobleem staat vaak in de weg van het kunnen realiseren van het versterken van de elektriciteitsinfrastructuur die nodig is. We stimuleren energiebesparing, duurzame energieopwekking en innovatieve oplossingen, zoals waterstof en energieopslag, die zowel effect hebben op de energietransitie als op het verzachten van de congestieproblematiek.. Ook werken we aan een gezonde en veilige leefomgeving door toezicht en handhaving, het terugdringen van schadelijke uitstoot en het beschermen van inwoners tegen gezondheidsrisico's in hun leefomgeving.

Ruimte en Wonen

Noord-Holland staat voor een grote ruimtelijke opgave. De vraag naar woningen, ruimte voor economische ontwikkeling, energietransitie, natuur en klimaatadaptatie neemt toe, terwijl de beschikbare ruimte beperkt is. Met de actualisatie van de Omgevingsvisie NH2050 maken we integrale keuzes over de inrichting van de provincie. Daarnaast zetten we ons actief in voor het versnellen van de woningbouw, met bijzondere aandacht voor betaalbare woningen, leefbare woonomgevingen en goed bereikbare locaties. Door netcongestie en stikstof is het echter onvermijdelijk dat het woningtekort eerst verder zal toenemen voordat het verder kan worden ingelopen. Daarom heeft oplossing van beide problemen prioriteit bij ruimtelijke afwegingen.

Bereikbaarheid

De provincie zorgt ervoor dat inwoners en bedrijven zich veilig, duurzaam en efficiënt kunnen verplaatsen. We verleggen de focus van het faciliteren van verkeersgroei naar het waarborgen van bereikbaarheid, waarbij investeringen in toenemende mate worden gericht op openbaar vervoer, OV-mobiliteitshubs en fietsverbindingen in plaats van uitbreiding van wegcapaciteit, omdat nieuwe infrastructuur onder de huidige stikstofbeperkingen nauwelijks vergunbaar is. We investeren in het beheer en onderhoud van wegen, vaarwegen, bruggen en sluizen en werken aan een robuust mobiliteitsnetwerk voor de toekomst. Samen met onze partners verbeteren we het openbaar vervoer en stimuleren we duurzame vormen van mobiliteit. Zo houden we Noord-Holland bereikbaar voor inwoners, bezoekers en ondernemers.

Natuur en landelijk gebied

De provincie werkt aan het versterken van natuur, biodiversiteit en waterkwaliteit.. We zullen dit jaar een uitgewerkte stikstofaanpak presenteren die voortbouwt op het kabinetsbeleid, en die tot doel heeft om op basis van geborgde reductie van stikstofuitstoot en geborgd natuurherstel het verlenen van natuurvergunningen weer op gang te krijgen. Onderdeel daarvan is de afronding van het NNN en ondersteuning van de transitie naar een toekomstbestendige landbouw. Samen met agrariërs, natuurorganisaties, gemeenten en andere partners bouwen we aan een vitaal en aantrekkelijk landelijk gebied.

Economie, leefbaarheid en cultuur

De provincie zet zich in voor een sterke, duurzame en innovatieve economie. Binnen de randvoorwaarden die er in dit drukke deel van Nederland zijn creëren we de condities voor een productieve, innovatieve en zoveel mogelijk circulaire economie. Daarnaast investeren we in cultuur, erfgoed en recreatie; al deze kwaliteiten dragen bij aan de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Noord-Holland. Zo werken we aan een provincie waar het prettig wonen, werken en verblijven is.

Algemene middelen en organisatie

De provincie beschikt over inkomsten uit het provinciefonds, opcenten, dividend en rente. Deze middelen vormen de financiële basis voor de uitvoering van onze taken. Binnen de organisatie investeren we in digitalisering, informatievoorziening, bedrijfsvoering en huisvesting. Ook blijven we werken aan een wendbare en toekomstbestendige organisatie die beschikt over voldoende deskundige medewerkers om de maatschappelijke opgaven van Noord-Holland effectief uit te voeren.

Programmabegroting in één oogopslag

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

Min is voordelig	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
1 Bestuur	30.481 N	29.853 N	29.796 N	29.619 N
2 Klimaat en gezonde leefomgeving	73.326 N	78.639 N	67.908 N	66.993 N
3 Ruimte en Wonen	26.682 N	21.274 N	16.988 N	12.784 N
4 Bereikbaarheid	289.031 N	281.076 N	293.932 N	274.668 N
5 Natuur en landelijk gebied	199.200 N	195.093 N	160.745 N	159.883 N
6 Economie, leefbaarheid en cultuur	53.902 N	40.694 N	39.261 N	40.078 N
7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-570.632 V	-577.488 V	-576.184 V	-574.967 V
Totaal saldo van baten en lasten	**101.990 N**	**69.140 N**	**32.445 N**	**9.057 N**

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

Min is voordelig	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
Stortingen	104.731 N	86.739 N	93.298 N	90.821 N
Onttrekkingen	-220.873 V	-183.179 V	-159.759 V	-126.587 V
Totaal mutaties reserves	**-116.142 V**	**-96.440 V**	**-66.461 V**	**-35.766 V**
Begrotingsresultaat (saldo van baten en lasten + mutaties reserves)	**-14.152 V**	**-27.301 V**	**-34.015 V**	**-26.709 V**

Programma 1 Bestuur

Doelen

1. Bestuur
1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur
1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's
1.3 Verzekeren van openbare orde en veiligheid
1.4 Belangen van de provincie behartigen op landelijk en Europees niveau

Maatschappelijk doel

Overheden zijn steeds meer verweven. Gemeenten werken veel samen in regionaal verband, terwijl regio's en lidstaten meer te maken krijgen met Europese regelgeving. Dit besef van verbondenheid zet de provincie Noord-Holland aan tot samenwerken over de eigen bestuurlijke grenzen heen.

Het streven is om van Noord-Holland, samen met inwoners en partners, een nog mooiere provincie te maken en de kwaliteit van het openbaar bestuur te versterken. De provincie Noord-Holland werkt als een democratisch, transparant en inclusief provinciebestuur, dat oog heeft voor iedereen, inbreng van buiten waardeert en de verbinding legt tussen de verschillende overheidslagen.

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel
(Min is voordelig)

1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	16.206	N
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	4.212	N
1.3	Verzekeren van openbare orde en veiligheid	1.105	N
1.4	Belangen van de provincie behartigen	9.017	N
	Totaal lasten	**30.540**	**N**
1.1	Faciliteren van het provinciaal bestuur	-59	V
1.2	Werken aan gemeenten en sterke regio's	0	V
1.3	Verzekeren van openbare orde en veiligheid	0	V
1.4	Belangen van de provincie behartigen	0	V
	Totaal baten	**-59**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**30.481**	**N**
	Stortingen	0	V
	Onttrekkingen	0	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**30.481**	**N**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

1.1 Faciliteren van het provinciaal bestuur

Provinciale rol

Provinciale Staten vervullen een volksvertegenwoordigende, kaderstellende en controlerende rol richting het college van Gedeputeerde Staten. De Statengriffie ondersteunt Provinciale Staten bij de uitvoering van hun taken.

De commissaris van de Koning heeft een coördinerende rol in Noord-Holland met betrekking tot de opvang en de huisvesting van vluchtelingen.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Faciliteren van het provinciaal bestuur	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	16.753 N	18.147 N	16.206 N	15.502 N	15.448 N	15.488 N
Totaal baten	-66 V	-59 V	-59 V	-59 V	-59 V	-59 V
Saldo van baten en lasten	16.687 N	18.088 N	16.147 N	15.443 N	15.389 N	15.429 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**16.687 N**	**18.088 N**	**16.147 N**	**15.443 N**	**15.389 N**	**15.429 N**

Financiële ontwikkelingen

De lagere lasten in 2027 hangen samen met het aflopen van incidentele rijksmiddelen voor het asielbeleid, die via de septembercirculaire 2025 beschikbaar zijn gesteld. Deze middelen zijn niet structureel van aard. Hierdoor vallen de baten en lasten in 2027 lager uit.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie beschermt de integriteit van het openbaar bestuur in Noord-Holland.
2. De provincie versterkt het vertrouwen en draagvlak door duidelijke, effectieve en betrouwbare communicatie.
3. De provincie betrekt Noord-Hollanders op een actieve manier bij beleidsvorming en besluitvorming.
4. De provincie biedt adequate ondersteuning van het provinciaal bestuur.
5. De provincie draagt bij aan een systeem van voldoende goede opvang en huisvesting van vluchtelingen in de provincie Noord-Holland.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie voert integriteitsonderzoeken uit. Deze kunnen vallen onder de Wet bevordering integriteitsbeoordeling door het openbaar bestuur (Wet Bibob). Deze onderzoeken richten zich bijvoorbeeld op aanvragers, houders van omgevingsvergunningen, inschrijvers op een aanbesteding en subsidieaanvragers.

1.2 De provincie werkt op basis van het 'Beleidsplan Integere en Weerbare Overheid 2026–2029'. Zo werken we aan een organisatie die transparant, eerlijk en integer handelt en waar mensen veilig hun ambt kunnen vervullen. De provincie gaat niet-integer en anderszins grensoverschrijdend of ongewenst gedrag tegen en stimuleert professionele tegenspraak.

1.3 De provincie voert de doelen en afspraken uit zoals die zijn overeengekomen op dit punt in de 'Noord-Hollandse Norm Weerbare Overheid'.

2.1 Bij de start van deze coalitieperiode zijn de nieuwe communicatiestrategie en het nieuwe sponsorbeleid vastgesteld. Deze vormen de kaders voor de communicatie tot het aantreden van een nieuwe coalitie na de verkiezingen van 2027.

2.2 De provincie zette extra middelen in voor communicatie, participatie en sponsoring. Deze middelen worden besteed aan activiteiten op het gebied van inwonersparticipatie, het scholierenprogramma, grote communicatiecampagnes, de deelname aan Pride, activiteiten om het koloniale verleden onder de aandacht te brengen (Keti Koti) en aan de sponsoring van diverse sportieve en culturele evenementen.

3.1 Op basis van de uitgangspunten voor inwonersparticipatie betrekken we inwoners beter bij de plannen van de provincie. De resultaten van de participatiecampagne 'Jouw Noord-Holland, jouw ruimte' verwerken we in de nieuwe omgevingsvisie. De participatieverordening wordt eind 2026 voltooid en op basis hiervan komt er een vernieuwde werkwijze voor de organisatie.

4.1 De vergaderingen van Provinciale Staten en commissies worden gefaciliteerd; er wordt ondersteuning geboden aan de agendacommissie en het presidium en er wordt zorggedragen voor de vergoedingen en presentiegelden. De activiteiten van Provinciale Staten zijn zichtbaar via live-uitzendingen en via de website, persberichten en sociale media. Denk aan het afleggen van werkbezoeken, het geven van jongerenvoorlichting, participatie in de breedste zin van het woord en aan de Staten- en commissievergaderingen

4.2 De provincie organiseert de Willem Arondéuslezing.

4.3 De provincie faciliteert Gedeputeerde Staten door het bieden van secretariële ondersteuning, het regelen van vervoer van de GS-leden en het organiseren en uitvoeren van representatieve bijeenkomsten.

4.4 Noord-Holland kiest in 2027 nieuwe leden voor Provinciale Staten. Het eerste kwartaal van 2027 maken wij een voorlichtingscampagne en een stemwijzer voor de inwoners, zodat inwoners geïnformeerd naar de stembus kunnen gaan. Daarnaast verzorgt de Statengriffie de overgang van de oude naar de nieuwe statenperiode en organiseert een startprogramma.

5.1 De provincie zorgt voor goed functionerende provinciale en regionale structuren voor het overleg over de opvang van vluchtelingen in Noord-Holland.

1.2 Werken aan gemeenten en sterke regio's

Provinciale rol

De provincie heeft als taak om de kwaliteit van het openbaar bestuur te verbeteren. Dat doen we door het functioneren van andere overheden, zoals gemeenten en waterschappen, te versterken en te borgen voor onze inwoners. De invulling van de provinciale rol is uitgewerkt in de 'Agenda 'Kwaliteit openbaar bestuur Noord-Holland'. Deze agenda verbindt de verschillende beleidsvelden en brengt samenhang in de ondersteuning van gemeenten. Gemeentelijke opgaven hebben steeds vaker een regionaal karakter. De provincie is daarmee medeverantwoordelijk voor de kwaliteit van het lokale bestuur en de regionale samenwerking.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Werken aan gemeenten en sterke regio's	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	4.483 N	5.109 N	4.212 N	4.402 N	4.401 N	4.401 N
Totaal baten	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Saldo van baten en lasten	4.483 N	5.109 N	4.212 N	4.402 N	4.401 N	4.401 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**4.483 N**	**5.109 N**	**4.212 N**	**4.402 N**	**4.401 N**	**4.401 N**

Financiële ontwikkelingen

1. Vanaf 2027 dalen de structurele lasten voor dit beleidsdoel door de centralisatie van de budgetten van het Interprovinciaal Overleg (IPO).

Wat willen we bereiken?

1. De provincie bevordert de bestuurskracht van gemeenten en regio's en de kwaliteit van het openbaar bestuur.

2. De provincie voert effectief beleid om de provinciale opgaven te realiseren, tussentijds bij te sturen en zich te verantwoorden op basis van actuele informatie en data.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 In alle Noord-Hollandse bestuurlijke regio's zet de provincie regiomanagement in.

1.2 De provincie draagt actief bij aan de Metropoolregio Amsterdam (MRA) door ambtelijke en bestuurlijke inzet. De MRA-agenda (2025–2028) vormt hiervoor de basis. Daarnaast draagt de provincie bij aan de ontwikkeling van de regionale samenwerking op Noord-Holland-Noord niveau.

1.3 De provincie voert de 'Agenda Kwaliteit openbaar bestuur Noord-Holland' uit.

1.4 De provincie houdt toezicht op andere overheden conform de beleidsnota 'Interbestuurlijk toezicht 2026-2029'. De jaarlijkse oordelen over de taakuitvoering van de gemeenten en waterschappen publiceert de provincie in een Jaarverslag IBT.

2.1 De provincie voert (vraaggestuurde) beleidsevaluaties uit voor robuuste besluitvorming over nieuw beleid en bijsturing van bestaand beleid. Provinciale subsidieregelingen worden eens per vier jaar op doeltreffendheid geëvalueerd, volgens het 'Evaluatiekader Subsidies' dat Provinciale Staten heeft vastgesteld.

2.2 De provincie zet actuele (geo)data in voor een goed onderbouwde besluitvorming. We verzamelen en analyseren data en maken beleidsdata en -informatie inzichtelijk, zowel geografisch als via dashboards. Dat gebeurt onder meer via het 'Portaal Kaart en Data'.

2.3 De provincie monitort beleid en ontwikkelt dashboards, zoals de 'Brede Basismonitor Profieltaart'.

1.3 Verzekeren van Openbare orde en veiligheid

Provinciale rol

De commissaris van de Koning is op basis van zijn ambtsinstructie belast met een aantal taken waarover hij verantwoording verschuldigd is aan de regering: de zogenaamde rijkstaken. De uitvoering van deze taken draagt bij aan de kwaliteit en de integriteit van het bestuur in Noord-Holland.

Voor de aanpak van ondermijning en het stimuleren van een weerbaar openbaar bestuur is de commissaris bestuurlijk opdrachtgever.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Verzekeren van openbare orde en veiligheid	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	1.057 N	1.208 N	1.105 N	1.063 N	1.063 N	846 N
Totaal baten	−5 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Saldo van baten en lasten	1.052 N	1.208 N	1.105 N	1.063 N	1.063 N	846 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**1.052 N**	**1.208 N**	**1.105 N**	**1.063 N**	**1.063 N**	**846 N**

Financiële ontwikkelingen

- De uitgaven binnen dit beleidsdoel zijn in de periode van 2024 tot en met 2027 hoger dan in andere jaren als gevolg van de ontvangen decentralisatie-uitkering 'Weerbaar bestuur kleine gemeenten' die de provincie bovenop het structurele provinciale budget voor de weerbaarheid inzet.
- In de capaciteitskosten zijn verwerkt: de kaderbriefmutatie als gevolg van een wettelijke wijziging van de definitie van overhead, het effect van de nieuwe provincie-cao en een actualisatie van de verdeelsleutel. Omdat deze wijzigingen beter in samenhang te beoordelen zijn, is in de paragraaf

'Bedrijfsvoering' een nadere toelichting capaciteitskosten opgenomen. Om deze redenen zijn de lasten voor beleidsdoel 1.3 hoger dan in eerdere ramingen.

Wat willen we bereiken?

Voor dit beleidsdoel staan de volgende doelstellingen in 2027 centraal:

1. De provincie leidt het proces rondom het selecteren van burgemeesters in goede banen.
2. De provincie houdt toezicht op en bevordert de bestuurlijke samenwerking in crisisbeheersing en veiligheidszorg.
3. De provincie geeft inwoners inzicht in de risico's in hun omgeving die kunnen leiden tot rampen en ongevallen.
4. De provincie onderhoudt goede bestuurlijke contacten met andere overheden.
5. De provincie gaat ondermijning tegen en stimuleert de eigen en de lokale weerbaarheid.
6. De provincie voert taken uit voor het Koninklijk Huis inclusief de uitreiking van koninklijke onderscheidingen.
7. De provincie verzekert de veiligheid van de provinciale tunnels, onafhankelijk van het regulier beheer. In onze provincie gaat het om de Waterwolftunnel en de Abdijtunnel.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De commissaris van de Koning is verantwoordelijk voor goede en zorgvuldige benoemingsprocedures voor burgemeesters. Daarnaast benoemt en ontslaat hij waarnemend burgemeesters. Samen met de burgemeesters draagt hij een bijzondere verantwoordelijkheid als hoeder van een integer bestuur.

2.1 De provincie werkt samen met veiligheidsregio's en gemeenten. Hierin is bijzondere aandacht voor de burgemeester die een wettelijke taak heeft op het gebied van openbare orde en veiligheid.

2.2 De commissaris van de Koning organiseert jaarlijks netwerkbijeenkomsten over veiligheidsthema's.

2.3 De provincie volgt de vergaderingen van de algemene besturen van de veiligheidsregio's.

3.1 Voor het actueel houden van de gegevens op de risicokaart werkt de provincie nauw samen met gemeenten en omgevingsdiensten. De risicokaart is afhankelijk van de input van deze organisaties. De productie gebeurt in IPO-verband.

4.1 De commissaris van de Koning legt reguliere bezoeken aan gemeenten af, bemiddelt, adviseert en intervenieert bij bestuurlijke problemen, en verbindt publieke partijen. Hij organiseert bestuurlijke bijeenkomsten, rapporteert over bestuurlijke problematiek en gaat in gesprek met publieke partijen.

5.1 De provincie streeft de doelen na en voert de afspraken uit die op dit punt zijn overeengekomen in de 'Noord-Hollandse Norm Weerbare Overheid'.

5.2 In de strijd tegen ondermijning zet de provincie het lopende weerbaarheidsprogramma voort, aangevuld met maatschappelijke weerbaarheid en veiligheid van ambtenaren en politieke ambtsdragers.

5.3 Met de inzet van een Coördinator Veilige Publieke taak werken we aan de ambtelijke weerbaarheid (zowel de weerbaarheid van onze eigen organisatie, als die van gemeenten en waterschappen in Noord-Holland). Dit doen we via trainingen, het delen van expertise en door in gesprek te gaan met melders en overlastgevers.

6.1 De koning en leden van het Koninklijk Huis worden in de provincie begeleid door de commissaris. Hij adviseert over organisaties en initiatieven die koninklijke aandacht verdienen en draagt bij aan de organisatie van bezoeken. Hij adviseert over voordrachten voor onderscheidingen en predicaten.

7.1 Jaarlijks doen externe deskundigen onderzoek naar de veiligheid van de tunnels in onze provincie.

1.4 Belangen van de provincie behartigen

Provinciale rol

Veel provinciale taken komen voort of worden sterk beïnvloed door wet- en regelgeving van het Rijk of de Europese Unie (EU). De provincie volgt daarom relevante Europese en landelijke (beleids)ontwikkelingen en signaleert de kansen en belemmeringen die daaruit voortkomen. Samen met partners behartigt de provincie de provinciale belangen in Den Haag en Brussel en stimuleert partijen om de kansen te benutten.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Belangen van de provincie behartigen	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	5.222 N	4.545 N	9.017 N	8.945 N	8.943 N	8.943 N
	Totaal baten	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	5.222 N	4.545 N	9.017 N	8.945 N	8.943 N	8.943 N
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
1.4	Reserve Cofinanciering Europese projecten	−1.415 V	−1.262 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**3.807 N**	**3.283 N**	**9.017 N**	**8.945 N**	**8.943 N**	**8.943 N**

Financiële ontwikkelingen

1. Vanaf 2027 worden de budgetten van het Interprovinciaal Overleg (IPO) centraal samengevoegd op basis van de geactualiseerde cijfers uit 2026, met uitzondering van het Faunafonds, Grondwater en het budget voor de Nationale Databank Flora en Fauna. Als gevolg hiervan nemen de lasten toe.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie is voorbereid op de gevolgen van wet- en regelgeving van het Rijk en de EU.
2. De provincie maakt het Rijk en de EU bewust van provinciale belangen, zodat hun wet- en regelgeving bijdraagt aan het bereiken van de doelen van ons coalitieakkoord.
3. De provincie benut kansen die voortkomen uit Europees of rijksbeleid.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 In Brussel werkt de provincie samen in het Huis van de Nederlandse Provincies (HNP) om op de hoogte te zijn van actuele voorstellen en wijzigingen van Europees beleid.

2.1 De provincie is lid van het Interprovinciaal Overleg (IPO) en werkt daarin samen om de belangen van de twaalf provincies bij het Rijk te behartigen.

2.2 De provincie werkt samen met diverse Europese organisaties en netwerken om de belangen in Brussel te vertegenwoordigen. De focus van de inzet van Noord-Holland voor het beïnvloeden van Europees beleid staat in de Europastrategie 2022–2030 Noord-Holland, die in 2026 is geactualiseerd.

3.1 De provincie stimuleert aanvragen voor regionaal beheerde Europese fondsen en is draagt financieel bij aan de uitvoering van de fondsen Kansen voor West en Just Transition Fund IJmond door het Programmabureau Kansen voor West.

Verbonden partijen

Programma 1 Bestuur

Verbonden partij	Doel
Huis van de Nederlandse Provincies	Belangenbehartiging provincies
Randstedelijke Rekenkamer	Rekenkamerfunctie
Interprovinciaal Overleg (IPO)	Belangenbehartiging provincies

*Verdere informatie vindt u in de paragraaf Verbonden partijen

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Doelen

2. Klimaat en gezonde leefomgeving
2.1 Bijdragen aan de energietransitie
2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Maatschappelijk doel

De provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, het Rijk, netbeheerders, bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen en het versterken van een duurzame energievoorziening. De provincie committeert zich aan de nationale en Europese klimaatdoelen: ten minste 55 procent reductie van CO_2-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990 en een klimaatneutrale samenleving in 2050. De energietransitie vormt hierbij een belangrijke, randvoorwaardelijke opgave.

De energietransitie vraagt om een ingrijpende verandering van het energiesysteem. Dit betekent een verschuiving van fossiele energiebronnen naar duurzame energie, zoals wind en zon, en een toenemende elektrificatie van mobiliteit, industrie en gebouwde omgeving. De provincie draagt hieraan bij door duurzame energieproductie te stimuleren, de energie-infrastructuur te versterken en samen met partners te werken aan oplossingen voor netcongestie en ruimtelijke inpassing van energievoorzieningen.

De veranderende geopolitieke en economische context vraagt daarbij om een energiesysteem dat robuust, betaalbaar en minder afhankelijk is van fossiele energie uit het buitenland. Daarom werkt de provincie samen met partners aan de ontwikkeling van een toekomstbestendig energiesysteem. Een systeem dat ervoor zorgt dat energie dichter bij de plek van gebruik wordt opgewekt of opgeslagen.

Tegelijkertijd komen er nieuwe energieoplossingen, zoals waterstof, energieopslag en duurzame warmte, en verandert het landelijke beleidskader, bijvoorbeeld met nieuwe warmtewetgeving. Deze ontwikkelingen vragen om een actieve rol van de provincie bij regionale samenwerking, ruimtelijke afwegingen, het versnellen van innovatieve energieoplossingen en het ontwikkelen van data- en monitoringsystemen. Het belang van het energiesysteem neemt toe. De samenhang tussen opwek, opslag, infrastructuur en energiegebruik wordt steeds bepalender voor een betrouwbaar en betaalbaar energiesysteem dat zich steeds meer ontwikkelt richting een meer decentraal en flexibel systeem.

Naast CO2-reductie werkt de provincie Noord-Holland aan een gezondere fysieke en veilige leefomgeving voor de inwoners. De provincie vindt dit een belangrijke opgave, omdat de uitstoot (onder meer door de zware industrie, drukke verkeerswegen en Schiphol) in een aantal gebieden plaatsvindt nabij (nieuwe) woonwijken. Inwoners staan hierdoor bloot aan schadelijke stoffen en/of ervaren hinder.

Daarnaast wil de provincie dat er ook (milieu)ruimte is voor bedrijvigheid en allerlei maatschappelijke opgaven, zoals de energietransitie en een circulaire economie. De provincie zet zich in voor een goede balans tussen de aanwezigheid van de verschillende functies. De bescherming van de gezondheid weegt volwaardig mee bij het maken van ruimtelijke afwegingen. De uitstoot van schadelijke stoffen en de aanwezigheid van hinderfactoren worden teruggedrongen.

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel
(Min is voordelig)

2.1	Bijdragen aan de energietransitie	23.017	N
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	63.077	N
	Totaal lasten	**86.094**	**N**
2.1	Bijdragen aan de energietransitie	-8.024	V
2.2	Bevorderen gezonde leefomgeving	-4.744	V
	Totaal baten	**-12.768**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**73.326**	**N**
	Stortingen	2.126	N
	Onttrekkingen	-4.077	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**71.375**	**N**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

Provinciale rol

De provincie heeft in de energietransitie meerdere rollen:

- Regisserend en verbindend: de provincie brengt overheden, netbeheerders, bedrijven en maatschappelijke organisaties samen en ondersteunt de uitvoering van de Regionale Energiestrategieën (RES'en).
- Ruimtelijk kaderstellend: de provincie zorgt voor ruimtelijke inpassing van energie-infrastructuur, duurzame energie-opwek en warmtevoorzieningen via de omgevingsvisie en omgevingsverordening. Bovendien is zij het bevoegd gezag voor grotere windprojecten (15–100 MW) en grondgebonden zonneparken van 50 MW tot 100 MW.
- Versnellend en faciliterend: de provincie ondersteunt gemeenten en partners met kennis, data- en monitoringssystemen, subsidies en programma's voor onder meer warmtetransitie, energie-opwek en energie-infrastructuur.
- Regionale coördinator energie-infrastructuur: via het 'provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat' (pMIEK) werkt de provincie samen met netbeheerders aan oplossingen voor netcongestie en toekomstige energie-infrastructuur. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenhang tussen energie-infrastructuur, energie-opwek, -opslag en -gebruik.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Bijdragen aan de energietransitie	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming

	Totaal lasten	19.761 N	27.374 N	23.017 N	23.348 N	13.921 N	13.321 N
	Totaal baten	-9.206 V	-9.858 V	-8.024 V	-175 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	10.555 N	17.516 N	14.993 N	23.173 N	13.921 N	13.321 N
	Stortingen						
2.1	Reserve Duurzame elektriciteit	-900 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
2.1	Reserve Energietransitie	100 N	840 N	2.000 N	0 V	0 V	0 V
2.1	Reserve Subsidie Warmtetransitie	0 V	2.000 N	0 V	0 V	0 V	0 V
2.1	Reserve Warmtetransitie	702 N	1.000 N	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
2.1	Reserve Energietransitie	451 N	-946 V	-2.000 V	-1.500 V	0 V	0 V
2.1	Reserve Warmtetransitie	-750 V	-4.136 V	-720 V	-262 V	0 V	0 V
2.1	Reserve Subsidie Warmtetransitie	-1.577 V	-2.610 V	-307 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**8.581 N**	**13.664 N**	**13.966 N**	**21.411 N**	**13.921 N**	**13.321 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten

- Het grootste deel van dit budget bestaat uit structurele middelen (€ 13,7 miljoen per jaar vanaf 2029). De middelen zetten we grotendeels in voor subsidieregelingen voor verduurzaming op verschillende terreinen, zoals de warmtetransitie.
- De lasten zijn in de jaren 2027 en 2028 hoger dan dit bedrag. Dat komt doordat hier ook uitgaven in zitten vanuit de verschillende SPUK's (specifieke uitkeringen) die de provincie ontvangt van het Rijk en die in 2027 of 2028 aflopen. Bovendien wordt in 2027 nog € 2 miljoen in de reserve Energietransitie gestort (volgens afspraken uit het coalitieakkoord). Op basis van de Kaderbrief wordt over de periode 2027 tot en met 2030 cumulatief € 4 miljoen beschikbaar gesteld voor het Energiebesparingsakkoord.
- Ook zijn er incidentele uitgaven in 2027 en 2028 voor verduurzaming van het Paviljoen Welgelegen, gedekt vanuit de reserve Energietransitie.
- Het budget wordt in 2027 t/m 2029 verhoogd met € 300.000 per jaar voor uitvoering van motie M81-2026 voor het Ontzorgingsprogramma maatschappelijk vastgoed, en met € 200.000 per jaar voor uitvoering van motie M83-2026 voor het stimuleren van geothermie in de gebouwde omgeving.

Baten

- De baten die de provincie ontvangt zijn verschillende SPUK's (specifieke uitkeringen; geld afkomstig van het Rijk) en Decentralisatieuitkeringen (DU's) vanuit het Rijk.
- De bijdragen van het Rijk die zeker zijn, zijn in deze begroting opgenomen. In toekomstige begrotingen worden de baten (en daaraan gekoppelde lasten) opgenomen zodra deze bijdragen van het Rijk zijn opgenomen in de provinciecirculaire of als een SPUK wordt toegekend (specifieke uitkeringen; geld afkomstig van het Rijk).

Wat willen we bereiken?

1. Minder uitstoot van broeikasgassen en een duurzaam energiesysteem vormen de kern van de klimaatopgave voor Noord-Holland. De provincie werkt daarom aan een forse verlaging van de uitstoot van koolstofdioxide (CO2) en aan een energiesysteem dat klaar is voor de toekomst.

2. De provincie zet in op een reductie van broeikasgassen van 55 procent ten opzichte van 1990. Tegelijk bouwt de provincie samen met haar partners aan een robuust en flexibel energiesysteem, waarin elektriciteit, warmte, waterstof, groen gas en andere duurzame energiebronnen elkaar aanvullen. Dit systeem ontwikkelt zich steeds meer richting een decentraal energiesysteem, waarin energie dichter bij de plek van gebruik wordt opgewekt, opgeslagen en uitgewisseld.

3. Daarnaast stimuleert de provincie een verdere groei van de duurzame energieproductie. Dit gebeurt onder meer via het transitiepad voor duurzame opwek.

4. Binnen het transitiepad voor de gebouwde omgeving draagt de provincie bij aan de warmtetransitie. De provincie ondersteunt de ontwikkeling en toepassing van duurzame warmtebronnen, zodat deze een groter aandeel krijgen in de energievoorziening.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Met de integrale klimaatbeleidscyclus houden we scherp in de gaten of we voldoende bijdragen aan het behalen van de doelstellingen uit de Noord-Hollandse Klimaataanpak.

1.2 Het behalen van de klimaatdoelen wordt ondersteund in de relevante transitiepaden en sectoren, waaronder de glastuinbouw, het energiebesparingsakkoord en de verduurzaming van de eigen organisatie.

1.3 De provincie stimuleert en verbindt dwarsdoorsnijdende thema's op het gebied van klimaat.

2.1 De provincie draagt bij aan een robuust energiesysteem dat de groeiende vraag naar elektriciteit kan faciliteren en oplossingen biedt voor netcongestie. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenhang tussen opwek, opslag, infrastructuur en energiegebruik.

2.2 Samen met netbeheerders en het Rijk werken we aan de uitvoering van het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK). Om actuele ontwikkelingen hierin mee te nemen, gaan we de pMIEK actualiseren.

2.3 De provincie maakt ruimtelijke reserveringen voor energie-infrastructuur mogelijk, bijvoorbeeld voor hoogspanningsstations en kabeltracés.

2.4 De provincie stimuleert oplossingen voor netcongestie, zoals energiehubs, opslag en vraagsturing. Deze oplossingen dragen bij aan een flexibeler en meer decentraal energiesysteem.

2.5 De provincie stimuleert innovatie en toepassing van nieuwe energiedragers, zoals waterstof en energieopslag, om het energiesysteem flexibel en toekomstbestendig te maken. Hiervoor ondersteunt de provincie pilotprojecten voor waterstofproductie, transport en toepassing van waterstof en nieuwe energiedragers in industrie en mobiliteit.

2.6 Projecten voor energieopslag en systeemintegratie krijgen ondersteuning van de provincie.

2.7 De provincie werkt samen met kennisinstellingen en bedrijven aan innovatieprogramma's voor nieuwe energiesystemen.

3.1 De provincie ondersteunt en draagt bij aan de uitvoering van de Regionale Energiestrategieën (RES'en) en monitort jaarlijks de voortgang van de afgesproken opwekdoelen.

3.2 De ontwikkeling van grootschalige duurzame energieprojecten, waaronder wind- en zonne-energie, worden met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en participatie gefaciliteerd. Daarbij blijft 50 procent lokaal eigendom het doel.

3.3 De provincie ondersteunt lokale energie-initiatieven en participatie van inwoners en bedrijven in energieprojecten.

3.4 De provincie stimuleert de ontwikkeling van duurzame energie, waaronder wind- en zonne-energie, in samenhang met de beschikbare netcapaciteit en de ontwikkeling van het energiesysteem. Zo bereiken we dat Noord-Holland bijdraagt aan de nationale klimaatdoelen en netcongestie beperken we netcongestie zoveel mogelijk.

4.1 De provincie ondersteunt gemeenten en partners bij de ontwikkeling van duurzame warmteoplossingen voor de gebouwde omgeving, in lijn met landelijke wetgeving en regionale warmteprogramma's.

4.2 Gemeenten krijgen via het Servicepunt Duurzame Energie ondersteuning bij het ontwikkelen en uitvoeren van warmteprogramma's.

4.3 De provincie ondersteunt de realisatie van duurzame warmtebronnen, zoals geothermie, aquathermie en restwarmte.

4.4 Regionale samenwerking rondom warmtenetten en warmte-infrastructuur worden door de provincie gefaciliteerd.

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

Provinciale rol

Op een aantal terreinen is de provincie voor bedrijven het bevoegd gezag. Op die terreinen is de provincie verantwoordelijk voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH). Denk aan de naleving van wet- en regelgeving in het fysieke domein (onder andere milieu, bodem, energie en natuur).

De provincie heeft ook een aantal andere formele taken. Zo is de provincie verantwoordelijk voor het bewaken van de geluidsbelasting die provinciale wegen en industrieterreinen van regionaal belang veroorzaken. De provincie is het bevoegd gezag voor het vaststellen en goedkeuren van (provinciale) plannen en projecten waarvoor een milieueffectrapport (MER) nodig is. De provincie kan ook in het kader van de vergunningverlening het bevoegd gezag voor een MER zijn. Bijvoorbeeld voor de vergunningen van Tata Steel bij de verduurzaming naar groen staal en voor windparken. Gezondheidseffecten hebben hierin nadrukkelijk een plek.

Daarnaast is de provincie beleidsmaker. Op basis van de Omgevingswet heeft de provincie ruimte om eigen regels te stellen die zijn opgenomen in de omgevingsverordening, en om een programma onder de Omgevingswet te maken.

Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de bodemkwaliteit en de provincie voor het grondwater. Daarnaast is de provincie het bevoegd gezag voor overgangsrechtlocaties en voor bodemkwaliteit bij complexe bedrijven.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Bevorderen gezonde leefomgeving	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming

	Totaal lasten	49.382 N	67.000 N	63.077 N	61.479 N	60.101 N	59.897 N
	Totaal baten	−14.850 V	−18.345 V	−4.744 V	−6.013 V	−6.114 V	−6.225 V
	Saldo van baten en lasten	34.531 N	48.656 N	58.333 N	55.466 N	53.987 N	53.672 N
	Stortingen						
2.2	Reserve Bodemsanering	126 N	126 N	126 N	126 N	126 N	126 N
	Onttrekkingen						
2.2	Reserve Bodemsanering	−607 V	−1.942 V	−1.050 V	−1.901 V	−525 V	−560 V
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	−33 V	−1.586 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**34.017 N**	**45.254 N**	**57.409 N**	**53.691 N**	**53.588 N**	**53.238 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten

De lasten nemen in 2027 af ten opzichte van 2026 vanwege de SPUK E94 Cluster 1 en 2 Bosa 2022 waaruit in 2026 nog € 5,8 miljoen aan lasten zijn opgenomen.

Daarnaast is er in de Kaderbrief 2026 een bezuiniging geweest bij de omgevingsdiensten, deze loopt op van € 1 miljoen in 2027 naar € 2 miljoen in 2028 en verder.

Baten

De verschillen ten opzichte van de eerdere raming worden voornamelijk verklaard door bijstellingen in de legesopbrengsten en ontwikkelingen binnen het budget voor bodemsanering

Reserves

De onttrekkingen uit de reserves nemen in 2027 af ten opzichte van 2026, doordat de reserve Gezonde leefomgeving is opgeheven. De onttrekking die zichtbaar is in 2026, is een vrijval vanuit de reserve Gezonde leefomgeving.

Wat willen we bereiken?

1. Het behalen van gezondheidswinst voor onze inwoners, waarbij we onze aandacht met name richten op die gebieden waar inwoners het meest worden blootgesteld aan schadelijke stoffen en hinder.

2. Een gezonde en veilige fysieke leefomgeving in Noord-Holland die voldoet aan de wettelijke normen, waarin de bescherming hiervan op basis van vergunningverlening, toezicht en handhaving geborgd is.

3. Instandhouding en verbetering van de kwaliteit van de bodem en ondergrond in Noord-Holland.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Vanaf 2027 loopt de uitvoering van het Programma Gezonde Leefomgeving, op basis van het beleidskader Gezonde Leefomgeving, dat in maart 2026 is vastgesteld. In dit programma staan de concrete

activiteiten die we de komende jaren uitvoeren en de maatregelen die de provincie treft om de gezonde leefomgeving beter te beschermen.

1.2 De provincie werkt verder aan het uitvoeren van de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord, het in stand houden van het regionaal luchtmeetnet en het uitvoeren van het project Hollandse Luchten. In 2027 moet de apparatuur voor het meten van koolmonoxide en zwaveldioxide vervangen worden.

1.3 De provincie maakte afspraken met de Omgevingsdienst NZKG over het toepassen van de regels op het gebied van zeer zorgwekkende stoffen. Bijvoorbeeld voor het beoordelen van vermijdings- en reductieprogramma's van de bedrijven waarvoor de provincie bevoegd gezag is. In 2027 vindt de verdere uitvoering plaats. Daarnaast heeft de provincie het voornemen om in 2027 vervolgonderzoek te doen naar de effecten van PFAS in natuur, milieu en de leefomgeving.

1.3 In 2027 implementeert de provincie nieuwe geluidregelgeving (SWUNG-2) voor provinciale wegen en industrieterreinen van regionaal belang.

1.4 In samenwerking met de gemeente Amsterdam en de Port of Amsterdam werkt de provincie aan beleid voor omgevingsveiligheid in Westpoort. Daarnaast stelt de provincie in 2027 groepsrisicobeleid vast.

1.6 Ook in 2027 zet de provincie in op het meten en monitoren rond Tata Steel. De exacte (onderzoeks)invulling is nu echter nog niet bekend. Het onderzoek naar de beleving van de leefomgeving rond Tata Steel door inwoners wordt in 2027 in elk geval opnieuw uitgevoerd.

1.7 De provincie werkt in 2027 verder aan het projectbesluit Heracless-Groen Staal. Hiervoor is met Tata Steel een anterieure overeenkomst gesloten waarbij Tata Steel de kosten die de provincie maakt bij het opstellen van het projectbesluit vergoedt. Deze anterieure overeenkomst wordt automatisch verlengd als het proces om tot een projectbesluit te komen langer duurt. Dit is het geval; de aanvullende kosten die daardoor voor de provincie ontstaan, worden door Tata Steel vergoedt.

2.1 In 2027 financiert de provincie de vier omgevingsdiensten in Noord-Holland, zodat zij hun VTH-taken slagvaardig kunnen uitvoeren en daarmee bijdragen aan een veilige, schone en gezonde leefomgeving. In de uitvoeringsprogramma’s wordt vastgelegd welke concrete activiteiten de omgevingsdiensten dat jaar uitvoeren.

2.2 In 2027 bouwen we verder aan een sterker VTH-stelsel. We zetten de implementatie van de uitkomsten van het ‘Interbestuurlijk Programma versterking VTH-stelsel’ voort en actualiseren de ‘Beleidsnota uitvoering en handhaving’. Ook versterken we de samenwerking tussen de omgevingsdiensten, met nadrukkelijke aandacht voor hun robuustheid en toekomstbestendigheid.

2.3 We gaan verder met de uitvoering van het ’Programma Tata Steel 2024–2030’, dat al loopt sinds 2020, waarbij we de inzet op VTH-taken intensiveren. Het programma Tata Steel 2024–2030 wordt in 2027 geactualiseerd. De Omgevingsdienst NZKG geeft in opdracht van de provincie in 2027 uitvoering aan de VTH-taken voor Tata Steel en krijgt hiervoor ook extra middelen. De provincie Noord-Holland beoordeelt samen met deze omgevingsdienst onder andere de vergunning voor de kooks- en gasfabrieken van Tata Steel. De uitwerking hiervan loopt ook in 2027 door. In 2027 vindt er ook veel VTH inzet van de Omgevingsdienst NZKG plaats voor het project Heracless-Groen Staal van Tata Steel.

3.1 Vanuit haar adviesrol kijkt de provincie naar de gevolgen van de winning van gas en aardwarmte (geothermie) voor onder andere het grondwater en de bovengrondse veiligheid.

3.2 De provincie voert ook in 2027 taken uit voor het gebiedsgericht beheer van grondwaterverontreinigingen (inclusief het beschermen van de drinkwatervoorziening en Natura 2000-gebieden). De bedoeling is het gebiedsbeheerplan hiervoor in 2027 te actualiseren.

3.3 Ook in 2027 loopt bodemsanering van spoedlocaties en nazorg en beheer van restverontreinigingen na sanering door. Ook start de provincie vervolgonderzoek naar locaties die mogelijk met PFAS verontreinigd zijn om na te gaan of sanering nodig is.

3.4 De provincie voert ook in 2027 op twee gesloten stortplaatsen nazorg uit. Twee open stortplaatsen worden in 2027 gesloten (Schoteroog en Hollandse Brug). Daarna voert de provincie ook op deze stortplaatsen nazorg uit.

Verbonden partijen

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

Verbonden partij	Doel
Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek	Vergunningverlening en handhaving milieutaken
Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.
Omgevingsdienst Noord-Holland Noord	Vergunningverlening en handhaving milieutaken
Omgevingsdienst IJmond	Vergunningverlening en handhaving milieutaken
Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland	Beheer fonds voor de nazorg stortplaatsen
Alliander N.V.	Energievoorziening
N.V. Afvalzorg Holding	Efficiënt gebruik stortplaatsen

*Verdere informatie vindt u in de paragraaf Verbonden partijen

Programma 3 Ruimte en Wonen

Doelen

3. Ruimte en Wonen
3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening
3.2 Versnellen en programmeren woningbouw
3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdrage aan klimaatadaptatie

Maatschappelijk doel

De Omgevingsvisie vormt het strategische langetermijnbeleid van de provincie Noord-Holland.

De druk op de ruimte is groot en de ruimte is schaars. Alle opgaven vragen om plek, zoals wonen, werken, water en energie. Tegelijkertijd spelen er uitdagingen zoals klimaatverandering, bodemdaling en de beschikbaarheid van zoetwater. . Dit vraagt om samenhangende en zorgvuldige keuzes in de inrichting van de ruimte en dus het voeren van regie op de ruimte

Als woningmarktregisseur zet de provincie zich actief in om de woonopgave te realiseren. Dit doen we via actualisatie van woondeals en provinciale en gemeentelijke volkshuisvestingsprogramma's (vaststelling in 2027). Hierin worden afspraken gemaakt over voldoende plancapaciteit, bouwlocaties, betaalbare huizen en doorstroming. Daarnaast stimuleert de provincie woningbouw op goed bereikbare locaties, zoals ov-knooppunten.

Met de actualisatie van de omgevingsvisie brengen we de verschillende opgaven in samenhang. Het gaat onder meer om woningbouw, energie-infrastructuur en de uitvoering van de Regionale Energiestrategieën (RES'en), maar ook om klimaatadaptatie en de belangen van landbouw, natuur en bedrijvigheid.

De provincie werkt samen met partners aan een veilige en klimaatbestendige leefomgeving en houdt bij ruimtelijke keuzes rekening met de kwaliteit en draagkracht van water en bodem. Op provinciale schaal maken we de integrale afweging: wat kan waar, en onder welke voorwaarden.

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel (Min is voordelig)			
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	8.200	N
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	14.486	N
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptie	4.013	N
	Totaal lasten	**26.699**	**N**
3.1	Regie voeren ruimtelijke ordening	-17	V
3.2	Versnellen en programmeren woningbouw	0	V
3.3	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptie	0	V
	Totaal baten	**-17**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**26.682**	**N**
	Stortingen	0	V
	Onttrekkingen	-10.901	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**15.781**	**N**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

3.1 Regie voeren ruimtelijke ordening

Provinciale rol

De rol van de provincies in de ruimtelijke ordening wordt steeds groter als het gaat om bovenlokale ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving en de consequenties daarvan. De provincie is verantwoordelijk voor het maken van integrale afwegingen bij het nemen van beslissingen over ruimtelijke ontwikkelingen. De provincie voert op regionaal niveau de regie in de verdeling van de ruimte. De provincie maakt beleid, stelt kaders, stimuleert en regisseert via provinciale instrumenten, zoals de omgevingsvisie, de Omgevingsverordening NH2022, regionale samenwerkingsagenda's en (integrale) programma's. De rol van de provincie ligt op het bovenlokale en provinciale schaalniveau en richt zich op het provinciaal belang. Gemeenten zijn er zelf voor verantwoordelijk dat hun ruimtelijke plannen in overeenstemming zijn met de Omgevingsverordening NH2022. Ook zijn ze verantwoordelijk voor een goede omgevingskwaliteit. Dat neemt niet weg dat de provincie de doorwerking en borging van haar belangen in de gemeentelijke ruimtelijke plannen monitort, gemeenten ondersteunt en adviseert en juridisch instrumentarium inzet als dat nodig is.

De provincie is bevoegd gezag voor de 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. Regionale luchthavens bereiden zich voor op de komst van innovatieve luchtvaarttoepassingen (elektrisch vliegen en drones). De provincie is voorzitter van de Bestuurlijke Regie Schiphol, een samenwerkingsverband van lokale en regionale overheden waarin ontwikkelingen aan de orde komen die hen raken met betrekking tot Schiphol.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Regie voeren ruimtelijke ordening	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	8.349 N	8.696 N	8.200 N	7.995 N	7.989 N	7.989 N
Totaal baten	-310 V	-678 V	-17 V	-17 V	-18 V	-18 V
Saldo van baten en lasten	8.040 N	8.018 N	8.183 N	7.978 N	7.971 N	7.971 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**8.040 N**	**8.018 N**	**8.183 N**	**7.978 N**	**7.971 N**	**7.971 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten en baten

De lasten nemen in 2027 af ten opzichte van 2026. Dat komt doordat de 'Uitvoeringsagenda Novex' en de samenwerkingsovereenkomst 'Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord' eind 2026 aflopen. Voor beide ontvangt de provincie een bijdrage van externe partijen, waardoor de lasten en baten hoger zijn in het jaar 2026.

Daarnaast ontvangt de provincie een SPUK (specifieke uitkering van het Rijk) voor luchtvaart die in 2026 voor het laatst gebruikt kan worden. Bovendien is in dit beleidsdoel in 2026 nog budget opgenomen voor de IPO-bijdrage. Deze bijdrage wordt vanaf 2027 centraal betaald en is dan niet meer zichtbaar in dit beleidsdoel.

Voor de uitvoering van motie M87-2026 (Arbeidsmigranten in Noord-Holland) wordt van 2027 t/m 2030 € 175.000 per jaar toegevoegd om een coördinerende rol te nemen bij het realiseren van huisvesting voor arbeidsmigranten.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie wil regie nemen in de ruimtelijke ordening, door het volgende na te streven:

- De provincie maakt keuzes als het gaat om de ruimtelijke inrichting in Noord-Holland, waarin de grote opgaven een plek krijgen. De gevolgen voor onder meer leefbaarheid, gezonde leefomgeving, water, energievoorziening en landschap weegt de provincie mee. Bij het verbinden van deze opgaven is het creëren van een betere omgevingskwaliteit het uitgangspunt. Bij grote ruimtelijke ingrepen is er oog voor de gevolgen en draagt de provincie zorg voor het versterken van de ruimtelijke kwaliteit en de lokale leefbaarheid. We zetten onze omgevingsverordening in om aan te geven wat we waar willen en onder welke voorwaarden.

- Onder voorwaarden biedt de provincie ruimte aan initiatieven – zoals woningbouw – aan de randen van de bebouwing, onder meer bij dorpen en kernen. Op deze manier wil de provincie de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau in de dorpen versterken.

- De provincie speelt in op veranderingen in het landelijk gebied en stimuleert nieuwe (passende) functies die bijdragen aan onze provinciale opgaven en die passend zijn in de omgeving. Zo versterkt de provincie de ruimtelijke kwaliteit en voorkomt zij leegstand van voormalige bedrijfsgebouwen.

2. Voor de luchtvaart streeft de provincie het volgende na:

- Het bereiken van een evenwicht tussen duurzame (internationale) bereikbaarheid én een gezonde leefomgeving in de regio Schiphol.
- Het zorgvuldig vervullen van de provinciale rol als bevoegd gezag voor de regionale luchthavens. Dit betekent dat de provincie besluit over de milieugebruiksruimte (geluid en externe veiligheid) en de ruimtelijke inpassing van deze vliegvelden.
- Kennis opbouwen over en experimenteerruimte bieden voor nieuwe technologische ontwikkelingen in de luchtvaart, waarbij in het bijzonder aandacht is voor de maatschappelijk toegevoegde waarde (schoner, stiller, efficiënter, veiliger) van ons mobiliteitssysteem en andere maatschappelijke functies.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie werkt aan de uitwerking van de omgevingsvisie in programma's, een ‘Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord’ en aan de uitvoering van het ‘Ruimtelijk Arrangement’ met het Rijk.

1.2 De uitvoeringsagenda’s voor de NOVEX-gebieden Schipholregio, MRA, Noordzeekanaalgebied (NZKG) en het Groene Hart voeren we uit.

1.3 De provincie geeft invulling aan de verbeterdoelen van de Omgevingswet en draagt bij aan het beheer en het doorontwikkelen van het ‘Digitaal Stelsel Omgevingswet’ (DSO) en het instrumentarium dat daarbij hoort.

1.4 De provincie actualiseert de inhoud van de Omgevingsverordening NH2022 volgens een vast, cyclisch proces. Dit proces en de inhoud van de omgevingsverordening worden in 2027 verbeterd naar aanleiding van evaluatie en monitoring. Als het nodig is, zet de provincie aanvullend (Omgevingswet-)instrumentarium in voor het veiligstellen van de provinciale belangen.

1.5 Voor provinciale projecten met een ruimtelijke impact stelt de provincie adviezen op. De provincie voert daarnaast diverse onderzoeken en projecten uit ter versterking van de ruimtelijke structuur van Noord-Holland.

1.6 De provincie adviseert desgevraagd gemeenten over de toepassing van provinciaal beleid en de Instructieregels in de Omgevingsverordening NH2022.

1.7 De provincie werkt aan het versterken en creëren van de omgevingskwaliteit, onder andere door de inzet van het ontwerpteam.

1.8 De provincie werkt in bijzondere gevallen mee aan de uitvoering van maatwerkoplossingen voor woningbouw in beschermd landschap die bijdragen aan de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau in kernen en dorpslinten.

1.9 De provincie monitort de werking van de regels in de Omgevingsverordening NH2022, bedoeld om meer ruimte voor wonen mogelijk te maken in beschermd landschap. Mocht deze monitoring daartoe aanleiding geven, dan nemen we actie.

1.10 De provincie brengt de ruimtelijke keuzes en consequenties voor de grote wateropgaven in beeld, zoals waterberging, waterveiligheid en zoetwaterbeschikbaarheid. Dit dient onder andere voor onze deelname in deltaprogramma's, zoals het 'Deltaprogramma Centraal Holland'.

2.1 De provincie werkt via de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) samen met het Rijk aan het versterken van de leefomgevingskwaliteit in de NOVEX-Schipholregio.

2.2 We werken samen met het Rijk aan een betere aansluiting tussen de Wet luchtvaart en de Omgevingswet. Daarbij betrekken we de belangen rond luchthaven Schiphol, regionale luchthavens en de opkomst van nieuwe vormen van luchtvaart.

2.3 De provincie herziet het provinciale luchtvaartbeleid om te kunnen inspelen op innovaties en nieuwe ontwikkelingen in de regionale luchtvaart.

2.4 De provincie is organisator van het provinciaal luchthavenoverleg. Hierin worden de regionale luchthavens uitgedaagd om na te denken over een duurzame toekomst.

2.5 De provincie werkt samen met de gebiedspartners van het Maritieme cluster Den Helder. Het doel is het versterken van de samenwerking tussen het civiel militaire ecosysteem van Vliegkamp en Luchthaven. En om onderwijs, kennis en maakindustrie te betrekken bij het maken van een toekomstbestendige haven en een leefbare stad.

2.6 Voor het vervullen van onze taak als bevoegd gezag voor burgerluchthavens van regionale betekenis beoordelen wij in voorkomende gevallen aanvragen voor nieuwe of aangepaste luchthavenbesluiten en -regelingen.

3.2 Versnellen en programmeren woningbouw

Provinciale rol

De provincie treedt vanuit de Wet versterking regie volkshuisvesting op als regisseur van de woningmarkt. Daarnaast vervullen wij een aanjagende en helpende rol, zodat er sneller woningen worden gebouwd en ov-knooppunten sneller tot ontwikkeling komen. Ook zorgen wij voor actuele informatie over woningbehoeftes, plancapaciteit, woonzorggegevens en woon-mobiliteitsgegevens in Noord-Holland.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Versnellen en programmeren woningbouw	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	10.219 N	14.676 N	14.486 N	11.400 N	7.122 N	2.918 N
	Totaal baten	-615 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	9.604 N	14.676 N	14.486 N	11.400 N	7.122 N	2.918 N
	Stortingen						
3.2	Reserve Verleende subsidies Woningbouw	25.000 N	5.750 N	0 V	0 V	0 V	0 V
3.2	Reserve Woningbouw	50 N	50 N	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
3.2	Reserve OV-fonds, incl. OV-knooppunten	-8.213 V	-350 V	0 V	0 V	0 V	0 V
3.2	Reserve Woningbouw	-19.398 V	-6.775 V	-1.769 V	0 V	0 V	0 V
3.2	Reserve Verleende subsidies Woningbouw	-1.328 V	-3.298 V	-5.994 V	-6.450 V	-4.098 V	0 V
3.2	Reserve subs. OD 3.4.1	-1.051 V	-1.811 V	-1.138 V	-853 V	-106 V	0 V
	Resultaat	**4.664 N**	**8.242 N**	**5.585 N**	**4.097 N**	**2.918 N**	**2.918 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten

In het coalitieakkoord 2023–2027 is budget toegekend voor Wonen. Tot en met 2027 zijn hiervoor uitgaven vanuit de reserve opgenomen in de begroting. De lasten die in 2028 en 2029 zijn opgenomen, zijn de lasten van subsidies die verleend zijn boven de € 1,5 miljoen. Het gaat om lasten die genomen moeten worden in het jaar dat de prestatie is geleverd en om de capaciteitskosten.

Daarnaast is een afname zichtbaar van de lasten door de bezuiniging die is opgenomen in de Kaderbrief 2026. In 2028 is dat € 1,5 miljoen en vanaf 2029 gaat het om € 3 miljoen. Deze bezuiniging heeft geen effect op ons beleid doordat gemeenten deze kosten kunnen verrekenen in de leges.

Voor de uitvoering van motie M75-2026 (Wonen boven winkels) wordt van 2027 t/m 2029 € 200.000 per jaar gereserveerd om bij te dragen aan het realiseren van meer woningen boven winkels. Dit wordt gedekt binnen dezelfde begrotingspost, waardoor het totale budget gelijk blijft.

Onttrekkingen reserves

In 2028 worden er alleen nog maar onttrekkingen gedaan vanuit de Reserve subsidie voor lastneming reserves boven de € 1,5 miljoen.

Wat willen we bereiken?

1. De prioriteit van de provincie in het wonen betreft het oplossen van de woningnood in Noord-Holland. De provincie maakt afspraken over voldoende plancapaciteit, concrete bouwlocaties en voldoende betaalbare woningen, conform de woondeals en de Wet versterking regie op de Volkshuisvesting.

2. De provincie helpt gemeenten waar nodig bij de uitvoering van de bouwplannen en gebiedsontwikkelingen. De provincie geeft een extra impuls aan kleinere woningbouwprojecten voor leefbare kernen.

3. De provincie ondersteunt gemeentelijke organisaties in capaciteit bij het versnellen van woningbouw. Nu zetten wij flexpoolmiddelen voor externe inhuur. De provincie heeft sinds juli 2026 een projectmanagementbureau (PMB) dat deze ondersteuning structureler zal maken en zorgen dat kennis behouden blijft.

4. De provincie geeft een impuls aan ov-knooppuntontwikkelingen die nodig zijn voor het behalen en bespoedigen van de woonopgave.

5. De provincie monitort woondoelstellingen en zorgt voor kennisuitwisseling tussen overheden, marktpartijen, corporaties en andere stakeholders.

6. De provincie stimuleert industrieel en toekomstbestendig bouwen.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie voert de ‘Actieagenda Wonen en Versnellen Woningbouw 2024–2028’ uit die Provinciale Staten hebben vastgesteld.

1.2 De provincie werkt samen met partners woondeals uit die geactualiseerd worden. Deze deals gaan onder meer over thema’s als betaalbaarheid, aandachtsgroepen en woningen voor jongeren, starters en ouderen. Het uitwerken van de woondeals gebeurt in provinciale, deel-regionale en lokale volkshuisvestingsprogramma’s die in 2027 worden vastgesteld.

1.3 Op basis van de actieagenda en de woondeals kunnen gemeenten subsidie aanvragen voor regionale projecten en onderzoek, met als doel het opstellen van een regionale woonzorgvisie of een regionaal volkshuisvestingsprogramma.

1.4 De provincie maakt via maatwerk – onder voorwaarden – woningbouw in beschermd landschap mogelijk ter versterking van de leefbaarheid van kleine dorpskernen.

2.1 De provincie stelt subsidie beschikbaar vanuit het ‘Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid’ voor gebiedsontwikkelingen, projecten en innovaties die ertoe bijdragen dat er sneller meer woningen worden gebouwd.

2.2 De provincie organiseert samen met marktpartijen, woningcorporaties en gemeenten regionale versnellingstafels. Met als doel knelpunten bij woningbouwprojecten vroegtijdig te signaleren, zo nodig te bespreken met het Rijk en ze (helpen) op te lossen.

2.3 De provincie beschikt over een team gebiedsontwikkelaars en een bouwambassadeur, zoals afgesproken in het coalitieakkoord. Verder verstrekken we extra financiële middelen (€ 3 miljoen), bovenop

de rijksregeling voor de zogenoemde flexibele schil. Gemeenten kunnen op kosten van de flexibele schil ontbrekende capaciteit voor het realiseren van woningbouwlocaties inhuren.

2.4 De provincie introduceert bij een aantal gemeenten zogeheten parallelplannen als nieuw instrument voor de versnelling van de woningbouw.

3.1 De provincie is gestart met een projectmanagementbureau dat gemeenten kan ondersteunen die problemen hebben met de ambtelijke capaciteit om voldoende woningbouwprojecten te realiseren. Meerdere gemeenten hebbem aangegeven hier graag gebruik van te maken. Na de opzet en inrichting van dit projectbureau zullen de middelen voor de flexibele schil afgebouwd worden. Doordat de gemeenten deze extra inzet van het projectmanagementbureau kunnen verrekenen met projectontwikkelaars heeft deze afbouw geen effect op de effectieviteit van het beleid.

4.1 De provincie werkt samen met partners aan de doorontwikkeling van bestaande ov-knooppunten in stedelijke gebieden; door de bereikbaarheid met het ov en de ketenmobiliteit (de overstap van de ene vervoersvorm op de andere) te verbeteren, worden woon- en werkomgevingen aantrekkelijker.

4.2 De provincie actualiseert waar nodig de data en bijbehorende duiding in de kennisproducten van ov-knooppunten (storymap, viewer en kennisportaal). Ook delen we kennis over onderwerpen, zoals parkeernormen, om in gebiedsontwikkelingen meer (betaalbare) woningen mogelijk te maken.

5.1 De provincie zorgt voor een actuele informatievoorziening over onder andere de woningbehoefte, de plancapaciteit en de woonzorggegevens. Deze informatie is op het dashboard te vinden. Ook werkt de provincie aan een betere aansluiting van de marktpartijen en corporaties door in de nieuwe monitor plancapaciteit de mogelijkheden voor publiek-private monitoring te implementeren.

5.2 Minimaal twee keer per jaar organiseert de provincie een klankbordbijeenkomst met marktpartijen in het woondomein.

6.1 De provincie werkt samen met gemeenten en corporaties aan de toepassing van industrieel bouwen om de woningbouw te kunnen versnellen.

6.2 De provincie stimuleert toekomstbestendig bouwen door kennisdelen over circulair en biobased bouwen.

3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

Provinciale rol

Het 'Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022–2027' (met de deelprogramma's overstromingsrisico's, oppervlaktewater en grondwater) beschrijft het provinciale beleid voor water en de maatregelen die de provincie zelf gaat uitvoeren. Het nieuwe 'Regionaal Water en Bodemprogramma 2028–2033' wordt eind 2027 ter besluitvorming behandeld door Provinciale staten.

De provincie is bevoegd gezag voor het goedkeuren van een projectbesluit 'Omgevingswet bij dijkversterkingsplannen' van waterschappen. Ook is de provincie bevoegd gezag voor het bijbehorende milieueffectrapport (mer-beoordeling) en de verlening van een natuur- en omgevingsvergunning bij dijkversterkingen. Het dijkversterkingsplan (projectbesluit) met de vergunningen wordt door de provincie gecoördineerd ter visie gelegd.

Daarnaast is de provincie bevoegd gezag voor het aanwijzen en normeren van regionale waterkeringen, door het stellen van de omgevingswaarden voor de veiligheid. Ook stelt de provincie de omgevingswaarden voor wateroverlast vast in de omgevingsverordening. Deze omgevingswaarden bepalen de gemiddelde kans op overstroming per jaar. Aan de hand daarvan moeten de waterschappen specifieke gebieden waterstaatkundig beheren. De provincie houdt toezicht op waterschappen op basis van jaarlijkse voortgangsrapportages. Deze gaan over de toetsing en verbetering van regionale waterkeringen en over de omgevingswaarden voor wateroverlast door waterschappen.
De Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) verplicht de provincie om data te verzamelen over overstromingsrisico's en om eens in de zes jaar overstromingsrisico- en gevaarkaarten vast te stellen en deze aan te leveren aan de Europese Commissie. Dit doet de provincie in samenwerking met de waterbeheerders en het Rijk.

Naast de wettelijke taken, heeft de provincie ook een rol bij klimaatadaptatie en 'Water en Bodem Sturend', twee opgaven die nauw verbonden zijn.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptie	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	4.032 N	4.018 N	4.013 N	1.896 N	1.895 N	1.895 N
	Totaal baten	−1.330 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	2.702 N	4.018 N	4.013 N	1.896 N	1.895 N	1.895 N
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkverst. en Kustontw.	−669 V	−2.000 V	−2.000 V	0 V	0 V	0 V
3.3	Reserve Klimaatadaptie	−892 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**1.142 N**	**2.018 N**	**2.013 N**	**1.896 N**	**1.895 N**	**1.895 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten

De lasten in 2026 en 2027 zijn de lasten voor afkoop voor het beheer van de dijkplaatsen en de realisatie van de uitvoeringskosten.

Onttrekking reserve

In 2026 en 2027 worden onttrekkingen gedaan vanuit de Reserve Meekoppelkansen voor afkoop voor het beheer van de dijkplaatsen en de realisatie van de uitvoeringskosten.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie staat voor de uitdaging om samen met de waterbeheerders de waterveiligheid te waarborgen. Dat vraagt soms om aanpassingen, omdat het klimaat verandert. De provincie koppelt deze opgave zoveel als mogelijk aan (andere) ruimtelijke opgaven. Ons doel is dat de

primaire waterkeringen in 2050 voldoen aan de wettelijke normen én een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit hebben.

2. Klimaatverandering leidt steeds vaker tot extreme weersomstandigheden met gevolgen voor water en bodem. Door in te zetten op klimaatadaptatie, zorgt de provincie ervoor dat we voldoende zijn voorbereid op wateroverlast, hittestress, verdroging, verzilting en de gevolgen van een overstroming. De provincie streeft naar een klimaatbestendig en waterrobuust Noord-Holland, waarin iedereen ook in 2050 veilig kan blijven wonen en werken.

3. De provincie zet zich er voor in om ons beter voor te bereiden op wateroverlast. Specifiek richten we onze aandacht op het beter voorbereid zijn op toenemende weersextremen, zoals die zich in 2021 in Limburgvoordeden. Zo willen we maatschappelijke ontwrichting zoveel mogelijk voorkomen.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Om als Noord-Hollanders droge voeten te houden, moeten we steeds opnieuw bepalen waar dijken moeten worden versterkt. Het werken aan de waterveiligheid van primaire waterkringen is een permanent proces. In 2027 bereiden de waterbeheersers en de provincie nieuwe rondes voor de versterking van primaire keringen voor.

1.2 Bij dijkversterkingen kiest de provincie voor een gebiedsgerichte aanpak. In 2027 ziet de provincie erop toe dat bij het opstellen van projectbesluiten voor primaire dijkversterkingen waterveiligheid wordt gecombineerd met andere functies.

1.4 In 2026 zal de provincie samen met Zuid-Holland en Utrecht nieuwe regels voor de inliggende waterschappen overeenkomen voor het toetsen en versterken van regionale waterkeringen en de jaarlijkse rapportage daarover. In 2027 nemen de provincies deze regels mee in de trajecten voor aanpassing van hun omgevingsverordeningen.

1.5 De provincie neemt ook in 2027 deel aan en behartigt ons belang in de thematische en gebiedsgerichte deltaprogramma's (Hollandse Kust, Wadden, IJsselmeergebied, Centraal Holland, Waterveiligheid, Zoetwater, Ruimtelijke Adaptatie) en het 'Kennisprogramma Zeespiegelstijging' (KPZSS).

1.6 De provincie voert de maatregelen (deelprogramma's overstromingsrisico's, oppervlaktewater en grondwater) uit die in het 'Regionaal Waterprogramma 2022–2027' zijn vastgesteld.

2.1 De provincie geeft uitvoering aan de 'Uitvoeringsagenda Klimaatadaptatie 2025–2027'. We werken daarbij samen met onze waterpartners en volgen de route die is vastgelegd in het 'Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie' (DPRA).

2.2 We geven uitvoering aan principes van 'Water en Bodem Sturend'. Dit gedachtengoed en onze rol daarbij staan beschreven in de omgevingsvisie van de provincie. Concreter en meer gebiedsgericht gebeurt dat in het 'Regionaal Water- en Bodemprogramma 2028–2033'. De provincie werkt hierbij samen met alle betrokken partners.

3.1 De provincie Noord-Holland is bij extreme weersomstandigheden gevoelig voor wateroverlast. In 2027 werken we aan nieuwe inzichten en handelingsperspectieven. Dat doen we in het 'Deltaprogramma Centraal-Holland' en in het kader van de bovenregionale stresstest, en met de impactanalyse wateroverlast. Zo zorgen we ervoor dat we op extreme weersomstandigheden zijn voorbereid.

Verbonden partijen

Programma 3 Ruimte en Wonen

Verbonden partij	Doel
Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.
N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer

*Verdere informatie vindt u in de paragraaf Verbonden partijen

Programma 4 Bereikbaarheid

Doelen

4. Bereikbaarheid
4.1 Realiseren perspectief mobiliteit
4.2 Openbaar vervoer waarborgen
4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken
4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Maatschappelijk doel

Iedere dag zijn in Noord-Holland mensen en goederen op weg naar hun bestemming. De provincie helpt ze die bestemming slim, schoon en veilig te bereiken. Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid zijn een belangrijke opgave voor de provincie Noord-Holland. Tot 2030 moeten in Noord-Holland ruim 174.000 woningen (waar dat kan) dicht bij voorzieningen worden gerealiseerd. Daarnaast moet ook groei van werkgelegenheid worden gefaciliteerd. De toename van het aantal inwoners, woningen en banen leidt tot groei van mobiliteit. Een goede ontsluiting van de stad en het platteland is een basisvoorwaarde voor de leefbaarheid. De provincie zorgt daarom dat het onderhoud van onze infrastructuur op orde is en investeert waar nodig in nieuwe infrastructuur, in het verbeteren van de verkeersveiligheid, in slimme en schone alternatieven, zoals doorfietsroutes en in goede openbaar vervoer voorzieningen.

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel (Min is voordelig)			
4.1	Realiseren perspectief mobiliteit	30.139	N
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	87.234	N
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	38.582	N
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	139.667	N
	Totaal lasten	**295.622**	**N**
4.1	Realiseren perspectief mobiliteit	100	N
4.2	Openbaar vervoer waarborgen	-325	V
4.3	Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	-1.963	V
4.4	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	-4.403	V
	Totaal baten	**-6.591**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**289.031**	**N**
	Stortingen	55.935	N
	Onttrekkingen	-63.486	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**281.480**	**N**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

4.1 Realiseren perspectief mobiliteit

Provinciale rol

In de rol van initiatiefnemer ontwikkelt de provincie beleid en investeert zij in kennisontwikkeling, innovatie, gedrag en infrastructuur. Om te beginnenbeheert en 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, als dit haalbaar is. Vanuit een regierol stimuleert de provincie daarnaast andere wegbeheerders te werken aan bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven in hun gebied. Bijvoorbeeld door kennisdeling en subsidies voor onder andere doorfietsroutes, verkeersveiligheid en ov-knooppunten. Ook heeft de provincie via de ov-concessies een belangrijke rol in (het stimuleren van) het regionale ov. De provincie stimuleert slim en duurzaam reizen en zet gemeenten aan om duurzame mobiliteitsmaatregelen te nemen.

Tenslotte geeft de provincie ruimte aan innovaties en past die waar mogelijk toe. Denk bijvoorbeeld aan het inzetten van slim verkeersmanagement of het inzetten van nieuwe vervoersvormen in het kader van publieke mobiliteit.

Investeringen in de infrastructuur volgen uit de 'investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur' (iNHi) 2024–2028. Daarbij zet de provincie onder andere in op het verbeteren van de doorstroming voor het wegverkeer in Noord-Holland-Noord en op de doorstroming van het (HOV-)busverkeer in Noord-Holland-Zuid. Deze investeringen worden geprogrammeerd in het 'integraal Meerjarenprogramma infrastructuur' (iMPI).

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Realiseren perspectief mobiliteit	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	32.846 N	50.883 N	30.139 N	17.449 N	22.593 N	24.025 N
	Totaal baten	−5.939 V	−4.315 V	100 N	100 N	100 N	100 N
	Saldo van baten en lasten	26.908 N	46.568 N	30.239 N	17.549 N	22.693 N	24.125 N
	Stortingen						
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	205 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
4.1	Reserve Uitvoeren mobiliteit	23.712 N	4.304 N	6.149 N	5.708 N	5.920 N	7.136 N
4.1	Reserve verleende subsidies	70.723 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
4.1	Reserve Mobiliteitsbeleid	−1.512 V	−490 V	0 V	0 V	0 V	0 V
4.1	Reserve Uitvoeren mobiliteit	−16.412 V	−9.717 V	−875 V	−375 V	−16.415 V	−17.847 V
4.1	Reserve verleende subsidies	−11.349 V	−26.272 V	−9.421 V	−1.005 V	−550 V	0 V
	Resultaat	**92.274 N**	**14.393 N**	**26.092 N**	**21.877 N**	**11.648 N**	**13.414 N**

Financiële ontwikkelingen

Een groot deel van de lasten in zijn gerelateerd aan projecten die onder mobiliteitsbeleid infrastructuur en onder verleende subsidies weg- en fietsinfra vallen. In 2026 zijn er veel projecten die verwacht worden opgeleverd te zijn, danwel significante bijdragen te hebben geleverd. Deze worden veelal zichtbaar op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling.

We verwachten dat we in 2027 een aanzienlijk deel van de investering in 'Weg om de Zuid' in Hoofddorp hebben gedaan (€ 9,4 miljoen). Voor overige investeringen die impact hebben op de begroting geldt dat ze opgenomen worden, zodra de uitgaven ook met een grote mate van zekerheid vast staan. Dit maakt dat er een duidelijk verschil zichtbaar is tussen 2026–2027 en verdere jaren.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie verdiept de samenwerking met het Rijk, gemeenten, regio en overige partijen, met het oog op de hoofdopgaven voor mobiliteit in Noord-Holland die zijn opgenomen in het 'Perspectief Mobiliteit Noord-Holland', dat in 2026 is geactualiseerd.

2. De provincie zet zich in voor een CO2 reductie veroorzaakt door mobiliteit in onze provincie van 55 procent in 2030, vergeleken met referentiejaar 1990. Zonder bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, circulariteit, inclusiviteit en gezondheid uit het oog te verliezen.

3. De provincie wil het aandeel fiets- en voetgangersverplaatsingen vergroten en zet in op een (grote) vermindering van het aantal verkeersslachtoffers.

4. De provincie zet zich middels de modal shiftaanpak in voor een verplaatsing van goederenvervoer over de weg naar het water en het spoor, en draagt hiermee bij aan CO_2-reductie, de leefbaarheid en het ontlasten van wegcorridors en andere mobiliteitsnetwerken.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie geeft nader invulling aan het geactualiseerde 'Perspectief Mobiliteit Noord-Holland', waarin geactualiseerde doelstellingen zijn bepaald en onder andere de onderwerpen publieke mobiliteit, deelmobiliteit en mobiliteitsrechtvaardigheid extra aandacht krijgen.

1.2 De provincie voert de 'investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur 2024–2028' (iNHi) uit, bereidt de iNHi 2028–2032 voor en gebruikt nieuwe inzichten uit onder andere vaarwegen, sociale veiligheid en weerbaarheid van het netwerk.

1.3 Samen met de regio's actualiseert de provincie de 'Regionale Agenda's Mobiliteit' (RAM's) en geeft uitvoering aan de prioritaire acties die hierin staan.

1.4 De provincie neemt deel aan samenwerkingsverbanden, zoals het Platform Mobiliteit MRA, het Platform Mobiliteit Noord-Holland Noord, het programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' (SBaB), de Provinciale Verkeer en Vervoer Beraden (PVVB-en) op deelregio-niveau, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in het kader van duurzame mobiliteit.

1.5 De provincie geeft samen met partners nadere invulling aan een handelingsperspectief voor gebiedsontwikkeling en mobiliteit, met de focus op alle modaliteiten. Hiermee geven wij invulling aan de bereikbaarheidsdoelstelling uit het geactualiseerde 'Perspectief Mobiliteit' (2026) en willen wij de doorstroming op het provinciale wegennet zo optimaal mogelijk houden.

1.6 De provincie neemt (bestuurlijk en ambtelijk) deel aan het project 'Openbaar Vervoer Verbinding Amsterdam Hoofddorp' (OVAH). Hierin wordt aan het einde van 2027 een besluit genomen over het voorkeurstracé van deze verbinding. Ook neemt de provincie (bestuurlijk) deel aan het project 'Zuidasdok'.

1.7 De provincie geeft verdere invulling aan de afspraken over woningbouw en infrastructuur (waaronder ov) die de afgelopen jaren zijn gemaakt met Rijk en regio. Dit in nauwe samenwerking met gemeenten, zowel binnen Noord-Holland Noord als binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het gaat vooral om afspraken die zijn gemaakt tijdens de bestuurlijke overleggen 'Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport' (MIRT) in 2022 en 2025 en die in 2026 de prioritering van het Rijk (een bezuinigingsronde) hebben doorstaan.

1.8 Om de provincie boven het Noordzeekanaal in de toekomst bereikbaar te houden, is het noodzakelijk om gezamenlijke studies uit te voeren én keuzes te maken met regionale partners en het Rijk. Het 'Perspectief Mobiliteit Noord-Holland' is daarvoor de leidraad. Daarin staat onder andere, dat wij voor gebieden met een lagere verstedelijking inzetten op álle vormen van vervoer. Alle modaliteiten (inclusief de auto) blijven in de hele provincie nodig.

1.9 De provincie houdt zich bezig met de ontwikkeling, implementatie en uitvoering van het 'Actieplan Geluid 2025–2029' en SWUNG II (samenwerken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid).

2.1 De provincie geeft uitvoering aan het transitiepad Mobiliteit uit de Noord-Hollandse Klimaataanpak met onder andere de volgende activiteiten:

- Het uitvoeren van het 'Regionaal Mobiliteitsprogramma' (RMP). Dat doen we onder andere door vijf regionale uitvoeringsagenda's (duurzame) mobiliteit op te stellen, samen met de gemeenten.
- Het ontwikkelen van een monitor (RMP monitor) die het effect van maatregelen in beeld brengt.
- Het uitvoeren van de Werkgeversaanpak en Bewonersaanpak (project onder 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid') bij bedrijven en instellingen in Noord-Holland en Flevoland.
- De uitvoering van de landelijke strategie 'Clean Energy Hubs Binnenvaart'.
- De uitvoering van de 'Agenda Slimme en Schone Logistiek'.

2.2 Binnen het project 'MRA-Elektrisch' werkt de provincie samen met Flevoland, gemeente Almere en de Vervoerregio Amsterdam en Utrecht om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren.

3.1 De provincie geeft uitvoering aan de actielijnen uit de 'Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027' en actualiseert deze voor de periode daarna. De prioriteit ligt bij de realisatie van de doorfietsroutes. Zowel op eigen areaal, als bij de gemeenten. Dit laatste stimuleren we via onze regierol, kennisdeling en subsidies. Vanaf 2025 subsidiëren we aan de hand van een meerjarige, geprioriteerde projectenlijst, in combinatie met verkeersveiligheidsprojecten. Om samen met de gemeenten vooruit te kunnen kijken, is in deze begroting vanaf 2028 structureel geld opgenomen voor doorfietsroutes.

3.2 De provincie voert het 'Regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid' uit, samen met gemeenten en andere belangrijke partners, zoals de politie. Dit programma richt zich zowel op infrastructuur als op verkeersveilig gedrag en de handhaving daarvan. Door gevaarlijke locaties en gedragingen met data en risicoanalyses in kaart te brengen, investeren we zo effectief mogelijk in veiligheid. Dit doen we zowel op onze eigen wegen als (via subsidies) op de infrastructuur van gemeenten. Daarnaast zorgt de provincie voor verkeerseducatie op basis- en middelbare

scholen, ondersteunen we landelijke verkeersveiligheidscampagnes en subsidiëren we voorlichting aan ouderen over veilig fietsen met het project ‘Doortrappen’.

4.1 De provincie neemt deel in programma's waarin we samenwerken met regionale, nationale en internationale partijen. Zoals, ‘Versterken binnenvaart’, ‘Vervoer gevaarlijke stoffen MRA’ en ‘Autonoom varen en rijden op goederenvervoercorridors’.

4.2 De provincie wil meer inzicht verkrijgen in logistieke stromen. Dat doen we door verrijkte datasets te genereren en visualisaties te maken om het inzicht in de logistieke stromen te vergroten. Dit vormt een onderdeel van het ‘Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026–2030’.

4.3 De provincie voert onderzoek uit naar mogelijkheden waarmee bedrijven en gemeenten transport van de weg naar water en spoor kunnen verplaatsen (modal shift). Dit gebeurt samen met partners, zoals in het samenwerkingsprogramma ‘Noord West Connect’.

4.4 De provincie zet samen met partners een realisatiepact op in de MIRT ‘Goederenvervoercorridor Zuid’, voor het Knooppunt Amsterdam en omstreken. Verschillende projectvoorstellen voor een betere, duurzame bereikbaarheid van de Greenport Aalsmeer, Schiphol en de haven van Amsterdam maken daar deel van uit. Dit doen we samen met onder andere het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Havenbedrijf Amsterdam.

4.5 De provincie geeft uitvoering aan projecten van het samenwerkingsverband Amsterdam Logistics en stelt een plan op voor de toekomst van dit samenwerkingsverband.

4.2 Openbaar vervoer waarborgen

Provinciale rol

De provincie heeft een belangrijke verantwoordelijkheid voor de regionale mobiliteit. Daaronder valt onder meer haar wettelijke taak als verlener van openbaarvervoerconcessies. Daarnaast treedt de provincie op als belangenbehartiger en regisseur van regionale samenwerking op het gebied van bereikbaarheid, verstedelijking en klimaatdoelstellingen. Openbaar vervoer speelt daarin een belangrijke rol. De provincie zet zich daarom samen met de Vervoerregio Amsterdam, andere ov-autoriteiten en regionale partners in voor beter en betaalbaar openbaar vervoer. De basis voor het ov-beleid in de komende jaren is de 'Visie Publieke Mobiliteit 2024–2034'.

Deze visie is een nadere uitwerking van het 'Perspectief Mobiliteit' en vormt het kader voor verschillende mobiliteitsvraagstukken. Binnen publieke mobiliteit schetsen we een helder beeld van de ambities van de provincie voor openbaar vervoer in verschillende vormen. Daarbij kijken we naar de volledige reis van inwoners: van deur tot deur. Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel gebruiken. Een uitwerking van de visie Publieke Mobiliteit 2024-2034 is de door GS vastgestelde Agenda Publieke Mobiliteit 2026 Structuur voor actie: Anders en beter reizen voor iedereen (Agenda Publieke Mobiliteit Noord-Holland 2026.pdf).

Pilots en onderzoeken worden binnen dit kader uitgevoerd. De financiële dekking voor de daadwerkelijke uitvoering van publieke mobiliteit op de langere termijn valt niet binnen onze bestaande ov-concessies.

Vanuit verschillende beleidsvelden werkt de provincie aan publieke mobiliteit. Als concessiebeheerder en opdrachtgever borgt de provincie de inzet van het regionale openbaar vervoer per bus in drie concessiegebieden: Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De Vervoerregio Amsterdam is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in de overige delen van Noord-Holland.

Voor de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord werkt de provincie aan de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland (NWNH). Deze concessie gaat in op 16 juli 2028. In het eerste kwartaal van 2027 begint de implementatie.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Openbaar vervoer waarborgen	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	71.158 N	82.608 N	87.234 N	87.033 N	86.726 N	86.741 N
Totaal baten	0 V	-325 V	-325 V	-325 V	0 V	0 V
Saldo van baten en lasten	71.158 N	82.283 N	86.909 N	86.708 N	86.726 N	86.741 N
Stortingen						
4.2 Reserve Openbaar Vervoer projecten	2.758 N	7.843 N	7.845 N	67 N	0 V	0 V
Onttrekkingen						
4.2 Reserve Openbaar Vervoer projecten	-4.100 V	-14.615 V	-8.559 V	0 V	0 V	0 V
Resultaat	**69.816 N**	**75.511 N**	**86.195 N**	**86.775 N**	**86.726 N**	**86.741 N**

Financiële ontwikkelingen

Financieel vormen alle initiatieven die verbonden zijn aan de drie concessies de grootste lasten. Er zijn ontwikkelingen die mogelijk nog impact hebben op deze cijfers: de uitvoering van de Grinwis-motie en de bijbehorende besteding van middelen om verschraling van het openbaar vervoer te voorkomen. Ook de aanbesteding van de nieuw te vormen concessie NoordWest Noord-Holland is een grote ontwikkeling die impact op de cijfers kan hebben.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie borgt een betrouwbaar en toekomstbestendig openbaar vervoer en voert goed concessiebeheer uit als onderdeel van de publieke mobiliteit.
2. De provincie zet vervolgstappen in de aanbesteding en implementatie van de toekomstbestendige ov-concessie NoordWest Noord-Holland.
3. De provincie onderzoekt en ontwikkelt maatregelen om het ov-lijnennet in de komende jaren stabiel en toekomstvast te houden.
4. De provincie versterkt ov-knooppunten en verbetert de aansluiting tussen verschillende vormen van mobiliteit.
5. De provincie houdt het openbaar vervoer betaalbaar en toegankelijk voor reizigers.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie besteedt ov-concessies aan met als doel beter ov voor inwoners. Daarnaast beheert de provincie de afgesloten contracten na een aanbesteding.

1.2 De provincie geeft uitvoering aan de Agenda Publieke Mobiliteit.

1.3 De provincie stelt een plan op voor de duurzame inrichting van vraag gestuurd openbaar vervoer binnen haar concessies.

1.4 De provincie zet Bikkergelden in om de bereikbaarheid van Noord-Holland zoveel mogelijk op peil te houden, in lijn met de uitgangspunten van publieke mobiliteit.

1.5 De provincie werkt de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam verder uit om het openbaar vervoer slimmer en efficiënter te organiseren, onder meer op het gebied van lijnvoering rond de concessie Haarlem-IJmond, de inkoop van reizigersinformatiesystemen, tarifering en toegankelijkheid.

1.6 De provincie geeft uitvoering aan het landelijke opgestelde convenant circulariteit.

2.1 De provincie start samen met de nieuwe concessiehouder de implementatie van de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland.

2.2 De provincie treft voorbereidingen voor de aanschaf van nieuwe buurtbussen voor de concessie NoordWest Noord-Holland.

2.3 De provincie werkt verder aan het vastleggen van strategische activa binnen de concessies, zoals stallingen, aansluitingen voor zero-emissie-infrastructuur en pauzelocaties.

3.1 De provincie stelt ov-vervoerplannen vast, met als uitgangspunt het borgen van een toekomstvast ov-netwerk (rekening houdend met chauffeurstekorten).

3.2 De provincie werkt samen met andere overheden aan het Toekomstbeeld OV.

3.3 De provincie levert samen met de Vervoerregio Amsterdam een vervolg op het onderzoek naar Bus Rapid Transit/Metrobus op de corridor Haarlem-Schiphol-Amsterdam, gericht op pilots en quick wins.

3.4 De provincie werkt verder aan innovaties in het openbaar vervoer vanuit het programma Innovatie Verkeer en Vervoer.

3.5 De provincie verkent welke stappen nodig zijn om de samenhang tussen bus en spoor verder te versterken.

4.1 De provincie gaat verder met de uitvoering van de Hubstrategie Noord-Holland en met de ontwikkeling van mobipunten in de Noordkop als netwerk voor hubs en deelmobiliteit.

4.2 De provincie biedt in de Noordkop met Nabogo een carpoolsysteem aan als aanvulling op het ov-systeem.

4.3 De provincie biedt als concessieverlener, in samenwerking met de regio Gooi en Vechtstreek en Amersfoort, een deelfietssysteem aan in deze gebieden.

4.4 De provincie stelt een handelingsperspectief op voor deelmobiliteit in Noord-Holland.

5.1 De provincie geeft uitvoering aan het convenant landelijke ov-toegankelijkheid door acties op te pakken uit het Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2024–2028.

6.1 De provincie zet de uitvoering van de Tarievenvisie OV voort, gericht op de betaalbaarheid van het openbaar vervoer, in samenhang met de invoering van het nieuwe ov-betalen (EMV), samen met de Vervoerregio Amsterdam.

4.3 Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken

Provinciale rol

De provincie draagt zorg voor het beheer en onderhoud van de provinciale infrastructuur en zorgt er daarnaast voor dat deze infrastructuur ook zo optimaal mogelijk gebruikt kan worden. Dat doen we bijvoorbeeld door de instellingen van verkeerslichten te optimaliseren, een snelle afhandeling van ongevallen en incidenten te organiseren en gebruikers goed te informeren over knelpunten en vertragingen. Dat geldt ook voor de vaarwegen. Dit betekent dat dagelijks vaarweg-inspecteurs op het water toezien op het goede en veilige gebruik van de vaarwegen. Het overgrote deel (42) van de vaarwegobjecten wordt bediend op afstand, vanuit de bediencentrale in Heerhugowaard. Op enkele plekken worden de sluizen en bruggen nog lokaal bediend.

Op de provinciale wegen worden de doorstroming en veiligheid vanuit de verkeerscentrale op afstand gemonitord (VMaaS). Weginspecteurs zorgen ervoor dat er bij knelpunten, evenementen, incidenten en ongevallen direct en adequaat kan worden gehandeld en het verkeer veilig zijn weg kan vervolgen. Daarnaast worden evenementen en werkzaamheden afgestemd met andere (weg)beheerders en zetten we (verkeers)scenario's in om overlast tot een minimum te beperken. Dit draagt bij aan een betere toegang tot mobiliteit, een robuuste en betrouwbare (digitale) infrastructuur en een grotere effectiviteit van de provinciale organisatie.

De provincie kent een groot aantal opgaven op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en een gezonde leefomgeving, waarbij een andere, innovatieve benadering noodzakelijk is. Ook wil de provincie goed voorbereid zijn op ontwikkelingen van buitenaf die bijvoorbeeld invloed hebben op infrastructuur, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Denk hierbij aan verdergaande digitalisering, de opkomst van deelmobiliteit, klimaatverandering en geopolitieke ontwikkelingen. In het ‘Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030’ onderzoeken we deze ontwikkelingen en kijken we welke effecten deze hebben op het provinciale mobiliteitssysteem. Ook beproeven we nieuwe technologische mogelijkheden om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken. Dit doet de provincie niet alleen. We werken op dit gebied samen met overheden, bedrijven en kennisinstellingen in de regio, in Nederland en internationaal.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel						(Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)
Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	44.251 N	45.319 N	38.582 N	37.114 N	35.883 N	35.787 N
Totaal baten	-1.877 V	-2.269 V	-1.963 V	-1.978 V	-1.993 V	-2.008 V
Saldo van baten en lasten	42.374 N	43.050 N	36.619 N	35.136 N	33.890 N	33.779 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**42.374 N**	**43.050 N**	**36.619 N**	**35.136 N**	**33.890 N**	**33.779 N**

Financiële ontwikkelingen

Het structurele budget binnen dit beleidsdoel besteden we hoofdzakelijk aan verkeersmanagement, het vaste onderhoud van wegen en vaarwegen en de kapitaallasten van bestaande infrastructuur.

Lasten

De lasten dalen in 2027 met circa € 3,9 miljoen ten opzichte van 2026. Dit komt vooral door de overheveling van het VMaas-budget naar beleidsdoel 4.4 en de bijstelling van de onderhoudsbudgetten op basis van de aangescherpte meerjarige bestedingsplannen. Daarnaast leveren de geactualiseerde afschrijvingslasten op de materiële vaste activa een beperkt voordeel op van circa € 168 duizend, dat ook in latere jaren terug te zien is.

In 2028 en 2029 dalen de lasten verder met respectievelijk € 1,5 miljoen en € 1,2 miljoen als gevolg van de geactualiseerde bestedingsplannen. Hierin is voor die jaren minder werk geraamd. In 2030 blijven de lasten op vrijwel hetzelfde niveau als 2029.

Baten

De baten dalen in 2027 met circa € 0,3 miljoen door lager geraamde inkomsten uit verkeersmanagement en leges. Vanaf 2028 lopen de baten weer geleidelijk op.

Wat willen we bereiken?

De provincie wil zo effectief mogelijk gebruikmaken van het provinciaal netwerk. Nu en in de toekomst. Hierbij staan bereikbaarheid en veiligheid voor de gebruiker voorop. Naast het zo slim mogelijk beheer en onderhoud, zetten we incidentmanagement in om bij calamiteiten snel en veilig verstoring op het netwerk te verhelpen. Hiermee willen wij bereiken dat de bereikbaarheid van de regio voor weg- en vaarweggebruikers veilig is en de reistijden betrouwbaar. Om dit te bereiken zijn afspraken gemaakt in de vorm van prestatie-eisen. Deze afspraken vormen de basis voor de benodigde inzet van de medewerkers op weg en vaarweg. Met het 'Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026-2030' kijken we naar de bijdragen van innovaties aan ons mobiliteitssysteem.

Wat gaan we daarvoor doen?

Met verkeersmanagementmaatregelen benut de provincie de beschikbare verkeersnetwerken zo goed mogelijk. We streven naar een optimale beschikbaarheid van de provinciale infrastructuur. We voeren onder meer de volgende activiteiten uit:

1. Verkeersmanagement op de (vaar)weg

1.1. De provincie zet verkeersmanagement in bij incidenten, zoals ongevallen of storingen. En bij geplande werkzaamheden aan de weg of vaarweg. Met regelscenario's en verkeersmaatregelen wordt het verkeer dan zo veilig mogelijk geleid en blijft de infrastructuur zo goed als mogelijk beschikbaar.

1.2. Gladheidsbestrijding

De provincie zorgt in de winterperiode voor een veilige en betrouwbare bereikbaarheid van de provinciale wegen door tijdige en doelmatige gladheidsbestrijding. Bij kans op gladheid worden preventief en curatief maatregelen ingezet, zoals strooien en sneeuwruimen. Hiermee beperken we risico's voor weggebruikers en dragen we bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming.

2. Brug- en sluisbediening

2.1. Bruggen en sluizen bedienen we op afstand vanuit de bediencentrale in Heerhugowaard.

2.2. Daar waar het nog nodig is, kiezen we in de zomermaanden voor lokale bediening van bruggen en sluizen, vanwege de veiligheid en om veiligheidsmaatregelen goed af te stemmen bij werkzaamheden en evenementen.

3. De provincie geeft uitvoering aan het 'Innovatieprogramma Verkeer en Vervoer 2026–2030'

3.1. De provincie voert onderzoeken en verkenningen uit en houdt pilots.

We zoeken en testen slimme toepassingen, technologie en data: kansrijke innovaties die bijdragen aan ons doel om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verbeteren en te zorgen voor een gezonde leefomgeving. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van data uit voertuigen waarmee we kunnen detecteren kan waar onderhoud aan de weg nodig is. Of aan innovaties die reizigers helpen om een goede en gezonde keuze voor een vervoermiddel te maken, bijvoorbeeld door te organiseren dat er adequate reisinformatie beschikbaar is voor het openbaar vervoer en deelmobiliteit.

Verder onderzoeken we innovaties die elders worden ontwikkeld die impact kunnen hebben op onze infrastructuur, zoals de ontwikkeling van automatische voertuigen en het gebruik van drones. Als provincie hebben we niet altijd invloed op deze ontwikkelingen, maar we kunnen als beleidsmaker, wegbeheerder of concessieverlener wel in overleg gaan of zelf maatregelen treffen om negatieve effecten te beperken.

3.2. Valideren en opschalen van beproefde innovaties

Het innovatieprogramma zorgt ervoor dat kansrijke innovaties zodanig getest en beproefd worden zijn dat de betreffende uitvoeringsorganisatie (zoals de provincie, gemeenten en bedrijven) ze kan oppakken en uitrollen. Het valideren van kansrijke innovaties gebeurt aan de hand van een aantal criteria. De belangrijkste zijn de mate waarin de innovatie bijdraagt aan de provinciale doelen, de uitvoerbaarheid en de kosten. De kennis van beproefde innovaties delen we met gemeenten en regionale en nationale samenwerkingsverbanden.

4. Vergunningverlening. De provincie verleent vergunningen en ontheffingen voor werkzaamheden, activiteiten of aanpassingen op, aan of langs (vaar)wegen. Naar verwachting neemt het aantal aanvragen verder toe, met name door de uitbreidingen en aanpassingen van het elektranetwerk. Het aantal beroep- en bezwaarprocedures stijgt naar verwachting, doordat burgers en bedrijven steeds sneller een juridische oplossing zoeken bij een conflict.

5. De provincie gaat verder met het doorvoeren van cybersecurity voor bruggen en sluizen, wegkantsystemen en bediencentrales. Hiervoor worden naast de sturingsactiviteiten (zoals pentesten, leren en ontwikkelen, rapportage en compliance, configuratiemanagement en monitoring) de maatregelen en ontwerpen bepaald voor alle provinciale assets met automatiseringscomponenten. Op de assetgroepen verkeersregelinstallaties, pompen en gemalen, bediencentrales, en tunnels intensiveren we het doorvoeren van beheersmaatregelen.

4.4 Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden

Provinciale rol

De provincie heeft de wettelijke zorgplicht voor de kapitaalgoederen. Hiertoe wordt vast en variabel onderhoud uitgevoerd. Verder ontwikkelt en verbetert de provincie waar nodig de infrastructuur om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te behouden dan wel te bevorderen.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	116.893 N	142.964 N	139.667 N	144.152 N	157.697 N	147.048 N
	Totaal baten	-4.702 V	-5.921 V	-4.403 V	-2.470 V	-7.075 V	-17.025 V
	Saldo van baten en lasten	112.191 N	137.043 N	135.264 N	141.682 N	150.622 N	130.023 N
	Stortingen						
4.4	Reserve Dekking Kapitaallasten OV-infras	-819 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
4.4	Reserve Dekking Kapitaallasten Weginfras	5.172 N	193 N	0 V	0 V	0 V	0 V
4.4	Reserve Groot Onderhoud vaarwegen	7.154 N	7.340 N	7.190 N	7.190 N	7.272 N	6.577 N
4.4	Reserve Groot onderhoud wegen	20.074 N	23.690 N	34.751 N	38.684 N	47.292 N	36.076 N
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	0 V	1.594 N	0 V	0 V	0 V	0 V
4.4	Reserve Kapitaallasten innovatieprojecten	7 N	9 N	0 V	0 V	0 V	0 V
4.4	Reserve Ontwikkeling prov infrastructuur	1.200 N	5.025 N	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
4.4	Reserve Dekking Kapitaallasten Weginfras	-589 V	-5.648 V	-637 V	-676 V	-676 V	-676 V
4.4	Reserve Dekking Kapitaallasten OV-infras	-68 V	-1.597 V	-1.680 V	-1.680 V	-1.680 V	-1.680 V
4.4	Reserve Ontwikkeling prov infrastructuur	-72.445 V	-37.526 V	0 V	0 V	0 V	0 V
4.4	Reserve Groot onderhoud wegen	-27.145 V	-35.089 V	-35.514 V	-37.914 V	-42.385 V	-15.264 V

4.4	Reserve Groot Onderhoud vaarwegen	−6.216 V	−5.769 V	−3.950 V	−7.950 V	−14.950 V	−2.950 V
4.4	Reserve Innovatieprojecten Mobiliteit	−1.498 V	−338 V	−2.177 V	−2.107 V	−2.000 V	−2.500 V
4.4	Reserve Kapitaallasten innovatieprojecten	−674 V	−672 V	−673 V	−673 V	−390 V	−390 V
	Resultaat	**36.344 N**	**88.254 N**	**132.574 N**	**136.556 N**	**143.106 N**	**149.216 N**

Financiële ontwikkelingen

Het structurele budget binnen dit beleidsdoel besteedt de provincie voornamelijk aan het groot onderhoud van wegen en vaarwegen, de gebiedscontracten, dynamisch verkeersmanagement en aan de stortingen in en onttrekkingen aan de reserves voor groot onderhoud en kapitaallasten.

Lasten

De lasten dalen in 2027 met circa € 19,0 miljoen ten opzichte van 2026. In 2026 stonden hoge bedragen geraamd voor werken door derden en grote infrastructuurprojecten waarvan een belangrijk deel pas later — vooral in 2030 — tot uitvoering komt; de ramingen voor 2027 zijn aangepast aan wat dat jaar daadwerkelijk wordt uitgevoerd. In de Kaderbrief 2027 is € 3,6 miljoen aanvullende dekking beschikbaar gesteld voor het project A9 Aansluiting Heiloo; de totale provinciale bijdrage komt daarmee op bijna € 20 miljoen.

Ook in 2028 en 2029 blijven de lasten lager dan in 2026. De lagere ramingen voor werken door derden en grote projecten werken in die jaren door. Daarnaast wordt de structurele onderbesteding op het exploitatiebudget voor beheer en onderhoud niet langer in de exploitatie verwerkt, maar in de reserve Groot Onderhoud gestort (zie Stortingen). De geactualiseerde afschrijvingslasten leveren in 2027 een voordeel op van circa € 2,2 miljoen. Dat zien we ook in latere jaren terug.

In 2030 lopen de lasten op met circa € 16,2 miljoen ten opzichte van 2029. Het zwaartepunt van een aantal grote infrastructuurprojecten en van het variabel wegonderhoud (onder de nieuwe tussencontracten gebied 2, 3 en 7) ligt in dat jaar. Kortom, er is geen sprake van meer projecten, maar van een concentratie van eerder geplande werkzaamheden in 2030.

Baten

De baten dalen in 2027 met circa € 1,5 miljoen ten opzichte van 2026, door minder bijdragen van gemeenten voor werken door derden. In 2029 en vooral 2030 lopen de baten weer op, aansluitend bij de uitvoering van die werken.

Stortingen

De storting in de reserve Groot Onderhoud wegen wordt in 2027 verhoogd met circa € 11,1 miljoen. Achtergrond is dat de huidige gebiedscontracten aflopen en worden vervangen door tussencontracten voor gebied 2, 3 en 7. De kosten daarvan vallen beduidend hoger uit door een krappere markt en een uitgebreider variabel onderhoud. Omdat het zwaartepunt van de uitgaven onder deze contracten in 2030 ligt, wordt in 2027–2029 binnen de bestaande financiële kaders ruimte gevonden en in de reserve gestort. Zo zorgen we ervoor dat de financiering op het moment van uitvoering beschikbaar is. De storting wordt gedekt uit de aframing van de stelpost ‘Vervangingen’ en uit onderbesteding op het B&U-exploitatiebudget voor beheer en onderhoud, in lijn met het structurele patroon van voorgaande jaren. Het betreft geen vrije ruimte en geen nieuwe projecten, maar een meerjarige financieringsopbouw binnen de bestaande kaders.

Onttrekkingen en vrijval

De totale onttrekkingen aan en vrijval uit de reserves nemen in 2027 met circa € 57,6 miljoen af ten opzichte van 2026. Deze afname wordt voornamelijk veroorzaakt door twee incidentele effecten in 2026. Ten eerste vond in dat jaar een vrijval plaats van circa € 38,8 miljoen uit de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur. Daarnaast werd in 2026 incidenteel meer onttrokken aan de reserve Groot Onderhoud Wegen ter dekking van hogere onderhoudsuitgaven.

Een aandachtspunt betreft de reserve Ontwikkeling Provinciale Infrastructuur. Op basis van de huidige meerjarige prognose komt de stand van deze reserve ultimo 2030 uit op circa € 1,3 miljoen negatief. Bij de verdere uitwerking van de begroting en het meerjarenperspectief wordt bezien op welke wijze dit financieel wordt verwerkt en opgelost.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie vervangt en verbetert de provinciale infrastructuur en breidt deze uit. We lossen verkeersveiligheidsknelpunten op en verbeteren openbaarvervoerhaltes. Dit binnen de opgestelde beleidskaders en kwaliteitseisen die zijn vastgelegd in de 'Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2024–2027' en de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) 2024–2028.

2. De provincie onderhoudt en beheert de provinciale infrastructuur op basis van een afweging (kosten, prestaties en risico's). Wij zijn daarbij een goede samenwerkingspartner die efficiënt omgaat met maatschappelijk geld.

3. We committeren ons aan het landelijke klimaatakkoord en de gemaakte afspraken voor het tegengaan van klimaatverandering. Gedurende de levenscyclus van onze assets bouwen we klimaatadaptief, dragen we bij aan het verminderen van CO2-uitstoot en het beperken van hinder, zoals stank- en geluidsoverlast.

4. De provincie werkt aan een efficiënter gebruik van het wegennet door innovatieprojecten, waaronder smart mobility-toepassingen in samenwerking met partners. Dit naast de lopende maatregelen, zoals incidentmanagement, verkeersmanagement en het optimaal bedienen van de (vaar)wegen.

5. Door goed beheer en onderhoud van ons areaal dragen we bij aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid en een veilige leefomgeving.

6. Als provincie hebben we veiligheid hoog in het vaandel staan. Naast het constant streven naar de optimale veiligheid op onze weg- en vaarwegnetwerk, besteden we ook veel aandacht aan het veilig werken.

Wat gaan we daarvoor doen?

De provincie geeft uitvoering aan het 'integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025–2029' (iMPI). Een actueel overzicht van de infraprojecten in studie-, plan- en realisatiefase staat in het iMPI, dat jaarlijks wordt opgesteld en halverwege de looptijd wordt geactualiseerd. Hieronder valt het uitvoeren van projecten in studie- en realisatiefase. Voor de komende jaren zijn in ieder geval enkele oevertrajecten, kunstwerken en remmingswerken voorzien voor het doorlopen van de studiefase. In 2027 bevinden zich meerdere projecten in de realisatiefase, waaronder diverse kunstwerken, oevertrajecten, HOV-verbindingen en wegreconstructies.

1.2. De beschikbaarheid van de provinciale infrastructuur hangt ook af van de beschikbaarheid van de infrastructuur van de omliggende wegbeheerders. Hierover voert de provincie dan ook met verschillende partijen gesprekken, met als doel deze beschikbaarheid te optimaliseren en te borgen.

2.1. Bij de uitvoering van projecten hanteert de provincie duurzaamheid en natuurinclusief bouwen als belangrijk criterium. Ook bevorderen we de biodiversiteit langs oevers en in bermen. Bijvoorbeeld door natuurvriendelijk maaibeheer en de aanleg en het beheer van natuurvriendelijke oevers.

2.2. Om de infrastructuur te beheren en in stand te houden, wordt vast en variabel onderhoud uitgevoerd. Dit werk besteden we uit aan aannemerscombinaties. In de periode 2027–2030 wordt geleidelijk overgegaan naar contracten per assetgroep. Hierbij kan nog worden gediversifieerd naar contracten voor vast en voor variabel onderhoud. Het programmeren en plannen van werkzaamheden wordt dan weer binnen de eigen organisatie uitgevoerd.

Een totaaloverzicht van de gebiedscontracten en de lopende variabele onderhoudsprojecten naar nieuwe onderhoudscontracten is opgenomen in het iMPI.

3.1. Om te kunnen voldoen aan de klimaat opgave zullen er projecten worden ingericht die op basis van Industrieel Flexibel en Demontabel (IFD) worden uitgevraagd. Daarvoor zal de regelgeving worden aangepast en met de markt gekeken worden op welke wijze dit in uitvoering kan worden opgenomen.

3.2. Bij onderhoud en vervanging streven we bij het opdragen van werkzaamheden naar een zo groot mogelijke bijdrage in het behalen van de klimaatdoelstellingen.

4.1. Voor slimme logistiek stimuleert de provincie goederenvervoer over water door de principes van het ‘metropolitaan hubsysteem’ toe te passen. Met inzet van data maken we de impact ervan zichtbaar.

4.2. Met een proef wil de provincie het in- en uitstappen in het ov versnellen. Dat doen we met slimme technieken en het verkennen van verdere automatisering voor zowel drukke lijnen als ontsluitingsgebieden.

4.3. De provincie stimuleert actieve mobiliteit en het eenvoudig overstappen op andere vervoersvormen door uitwerking te geven aan de hubstrategie. Dat doen we door het voorzieningenniveau van hubs aan te passen, gebruikersonderzoek te doen en samen met gemeenten pilots uit te voeren.

4.4. De provincie stimuleert duurzaam reizen door bij wegwerkzaamheden en bij evenementen maatregelen uit de toolbox ‘Smart Mobility in te zetten. We geven hier bekendheid aan, met als doel dat er gebruik wordt gemaakt van deze maatregelen.

4.5. In samenwerking met marktpartijen en wegbeheerders gebruikt de provincie data uit voertuigen om de verkeersveiligheid te verhogen.

4.6. De provincie toetst de toekomstvastheid van mobiliteitsontwikkelingen op basis van omgevingsscenario’s.

In omgeving scenario's zal met samenwerkende partijen gekekenn worden op welke wijze de toekomstvastheid kan worden vormgegeven. Hiervoor zal er overleg gevoerd worden om te komen tot langjarige oplossingen.

4.7. Met deelname aan het Nationale Groeifonds-project TBL (‘Toekomstbestendige Leefomgeving’) stimuleert de provincie innovaties op het gebied van standaardisatie, levensduurverlenging en datagedreven werken. We passen deze innovaties toe binnen verschillende projecten.

5.1. Het vast en variabel onderhoud is belegd bij gebiedscontractanten via Gebiedscontracten.

5.2. Onderhoudsaspecten die moeilijk passen in een gebiedscontract zijn omwille van efficiency centraal belegd. Denk aan de centrale brugbediening, dynamisch verkeersmanagement en gladheidscoördinatie.

5.3. In 2027 gaat de provincie verder met het aanbestedingstraject voor de nieuwe onderhoudscontracten die de huidige gebiedscontracten gaan vervangen. Voor de nieuwe onderhoudscontracten gaan we bekijken of het variabel onderhoud past binnen de nieuwe contracten.

6.1. Om de veiligheid te verbeteren en veilig werken te stimuleren is gedragsverandering nodig. Om die reden zetten we de Safety Culture Ladder (SCL) in. Ons doel is het behalen van de volgende stap op de veiligheidsladder binnen B&U: trede 3 (SCL3). Dat doen we in een periode van 3 jaar.

Om deze volgende stap te kunnen zetten, zijn trainingen, interne campagnes en begeleiding bij gedrags- en cultuurverandering nodig. Het aanpassen en borgen van de werkwijzen in de organisatie, het versterken van kennis en eigenaarschap binnen teams en de voorbereiding op en uitvoering van de certificeringsaudit zijn trajecten waar wij het komende jaar aandacht aan besteden. Op deze manier wordt niet alleen de invoering van SCL3 mogelijk, maar is er ook aandacht voor een zorgvuldige toetsing en duurzame verankering in de dagelijkse praktijk van B&U.

Verbonden partijen

Programma 4 Bereikbaarheid

Verbonden partij	Doel
Coöperatieve Vereniging Samenwerkingsverband DOVA U.A.	Ontwikkelen van een beter mobiliteitsbeleid van de leden en het realiseren van een doeltreffend en efficiënt openbaar vervoer.
Beheersregeling Amstel	Het beheer van de Amstel

*Verdere informatie vindt u in de paragraaf Verbonden partijen

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Doelen

5. Natuur en landelijk gebied
5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur
5.2 Beheren van natuur
5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen
5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water
5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied
5.6 Versterken kansrijke landbouw

Maatschappelijk doel

De provincie Noord-Holland bouwt aan een vitaal en leefbaar landelijk gebied met economisch toekomstperspectief. In dit landelijk gebied zijn natuur, bodem, water en landbouw in balans en kunnen mensen prettig wonen, werken en recreëren. De provincie zorgt voor voldoende en kwalitatief goed en gezond water, versterkt de biodiversiteit en draagt zorg voor de kwaliteit van het landschap. Dat doen we samen met de waterschappen, natuurbeheerders, agrariërs en andere partijen. Daar waar nodig maken we keuzes, in afstemming met de landelijke aanpak ‘Ruimte voor landbouw en natuur’.

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel
(Min is voordelig)

5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	93.967	N
5.2	Beheren van natuur	90.000	N
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	7.164	N
5.4	Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water	2.294	N
5.5	Regisseren Programma Landelijk Gebied	26.964	N
5.6	Versterken kansrijke landbouw	7.520	N
	Totaal lasten	**227.909**	**N**
5.1	Beschermen en ontwikkelen van natuur	-14.460	V
5.2	Beheren van natuur	-1.513	V
5.3	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	0	V
5.4	Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water	-1.446	V
5.5	Regisseren Programma Landelijk Gebied	-11.290	V
5.6	Versterken kansrijke landbouw	0	V
	Totaal baten	**-28.709**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**199.200**	**N**
	Stortingen	19.373	N
	Onttrekkingen	-107.536	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**111.037**	**N**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur

Provinciale rol

De provincie beschermt natuurgebieden en kwetsbare landschappen. Dit doen we op grond van landelijke en provinciale wet- en regelgeving, zoals de Omgevingswet en de Noord-Hollandse omgevingsvisie met bijbehorende omgevingsverordening. De provincie draagt bij aan de doelen voor natuur, water en klimaat. We hebben hierbij de taak natuurgebieden te ontwikkelen, te herstellen en te beheren, evenals het stimuleren van recreatieve mogelijkheden voor bewoners en bezoekers.

De provincie werkt al actief aan een eigen Programmamatische aanpak Natuurherstel en Stikstofreductie (wordt nog overwogen om een programma van te maken). Samen met sectoren en gebiedspartners werken we aan geborgd natuurherstel, geborgde vermindering van stikstofemissies, juridisch houdbare vergunningverlening en monitoring. Aan de basis van deze aanpak ligt een overeenkomst die de provincie Noord-Holland heeft gesloten met vier agrarische organisaties. Uiterlijk in 2035 moet de stikstofuitstoot uit de landbouw met 30 procent zijn verminderd. De overeenkomst is gericht op natuurherstel én op het behoud van toekomstperspectief voor boeren. De provinciale aanpak wordt verder uitgewerkt en

vastgesteld. De landelijke kaders en maatregelen sluiten aan op deze provinciale aanpak, waaronder de ‘Samenhangende aanpak Landbouw, Natuur en Stikstof’ (Kamerbrief 27 maart 2026) en ‘Weer ruimte voor boer, natuur en bouw' (Kamerbrief 26 juni 2026). We werken landelijke regelingen en beleidsontwikkeling nader uit, gericht op de doelen zoals genoemd in de Vogel- en Habitatrichtlijnen, de Natuurherstelverordening, de Kaderrichtlijn Water en de klimaatafspraken.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Beschermen en ontwikkelen van natuur	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	43.307 N	65.527 N	93.967 N	99.355 N	76.590 N	73.968 N
Totaal baten	−7.741 V	−18.591 V	−14.460 V	−14.001 V	−16.678 V	−13.448 V
Saldo van baten en lasten	35.566 N	46.936 N	79.507 N	85.354 N	59.912 N	60.520 N
Stortingen						
5.1 Reserve Groen	122.522 N	115.337 N	13.215 N	12.961 N	12.961 N	12.961 N
5.1 Reserve Groene Uitweg	3.797 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
5.1 Reserve Kapitaallasten Groen	−32 V	199 N	0 V	0 V	0 V	0 V
5.1 Reserve Oostelijke Vechtplassen	4.058 N	3.099 N	58 N	58 N	58 N	58 N
5.1 Reserve Subsidies Groene Uitweg	1.730 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
5.1 Reserve verleende subsidies 5.1.1	3.273 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Onttrekkingen						
5.1 Reserve Groen	−37.238 V	−42.036 V	−77.414 V	−89.484 V	−64.499 V	−74.734 V
5.1 Reserve Kapitaallasten Groen	−79 V	−69 V	−75 V	−75 V	−75 V	−75 V
5.1 Reserve Groene Uitweg	−6.397 V	−864 V	−2.862 V	0 V	0 V	0 V
5.1 Reserve Oostelijke Vechtplassen	−4.848 V	−2.798 V	−4.248 V	−3.876 V	−1.745 V	−2.174 V
5.1 Reserve Laag Holland	−97 V	−438 V	0 V	0 V	0 V	0 V
5.1 Reserve verleende subsidies 5.1.1	−6.392 V	−4.549 V	−2.968 V	0 V	0 V	0 V
5.1 Reserve Subsidies Groene Uitweg	−1.243 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Resultaat	**114.620 N**	**114.817 N**	**5.213 N**	**4.938 N**	**6.612 N**	**−3.445 V**

Financiële ontwikkelingen

Lasten:

De begrote lasten voor dit beleidsdoel volgen de programmering en de planning, zoals die zijn uitgewerkt voor het Programma Natuurnetwerk (PNN) 2027. Dit verklaart de verschillen tussen de jaren van de lasten en de begrote onttrekkingen aan de reserve Groen, de reserve Oostelijke Vechtplassen en de reserve Groene Uitweg.

Baten:

De grootste verschillen tussen de jaren aan de batenkant komen voor rekening van de SPUK's (specifieke uitkeringen; geld afkomstig van het Rijk) voor het Programma Natuur (L16 en L33). Ze hangen samen met de geraamde bestedingsritmes van de aangevraagde subsidies uit de uitvoeringsregelingen die voor deze SPUK's zijn opengesteld. Deze baten lopen gelijk op met de geraamde lasten voor deze SPUK's.

Stortingen:

Bij de Kaderbrief 2026 is besloten om € 200 miljoen te storten in de Reserve Groen. Deze extra stortingen zijn terug te zien in de jaren 2025 en 2026. Daartegenover zien we hogere uitgaven en onttrekkingen in de jaren daarna.

Wat willen we bereiken?

1. Het doel van de provincie is volledige realisatie van het Noord-Hollandse deel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in 2040, ter versterking van ecosystemen en biodiversiteit.

2. De provincie werkt aan het herstel van de natuur in de veertien Noord-Hollandse Natura 2000-gebieden, waarbij de effecten van drukfactoren zoals stikstofneerslag, invasieve exoten, bemesting en ongunstige hydrologische condities waaronder lage waterpeilen zijn verminderd. De twaalf meest stikstofgevoelige gebieden hebben prioriteit.

3. Met het Programmamatische aanpak Natuurherstel en Stikstofreductie werkt de provincie samen met landbouwpartijen, , natuurbeheerders, gemeenten, waterschappen , bouw en industrie aan een duurzame en aantoonbaar, geborgde vermindering van de stikstofuitstoot. Zo versterken we het natuurherstel En creëren we ruimte voor maatschappelijke en economische ontwikkelingen, zoals woningbouw en verduurzaming van bedrijven.

4. In veengebieden streeft de provincie naar een verminderde uitstoot van broeikasgassen, afgeremde bodemdaling en een klimaatbestendige en robuuste inrichting van het water- en bodemsysteem. Veenoxidatie is beperkt door vernatting, waardoor ook de biodiversiteit is verbeterd en het systeem beter aansluit bij de natuurlijke omstandigheden. Deze ontwikkeling draagt bij aan een duurzaam en toekomstbestendig landelijk gebied, waarin landbouw, natuur en water in balans zijn.

5. Het doel van de provincie is een toename van bomen en bos in Noord-Holland, waardoor de koolstofvastlegging is versterkt en wordt bijgedragen aan het tegengaan van klimaatverandering, een grotere biodiversiteit en meer recreatieruimte.

6. De provincie streeft naar voldoende ruimte voor recreatie in Noord-Holland, met een beleefbaar en toegankelijk landschap. Dit draagt bij aan een gezond en aantrekkelijk leefklimaat, een sterke natuur en een duurzame economie. De vrijetijdssector is vitaal en duurzaam, en agrotoerisme versterkt zowel het platteland als de landbouwsector.

7. Agrarisch natuurbeheer draagt bij aan ecologisch herstel in het landbouwgebied. Het doel van de provincie is een toename van het areaal en de effectiviteit van het beheer, waardoor overgangszones zijn versterkt, landschapselementen zijn gerealiseerd en de leefgebieden van weide- en akkervogels zijn verbeterd. Hiermee wordt ook bijgedragen aan het behalen van de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR)-doelen buiten natuurgebieden.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. De provincie realiseert het Natuurnetwerk Nederland (NNN) volgens de geactualiseerde Realisatiestrategie NNN (2025). We maken onderscheid tussen focusgebieden en buiten-focusgebieden. In de focusgebieden nemen we een actieve regierol en zetten we extra capaciteit en middelen in voor natuurrealisatie. In de buiten-focusgebieden faciliteren en stimuleren we andere partijen, onder andere door het benutten van kansen en het openstellen van subsidieregelingen.

2. Rond de Natura 2000-gebieden zorgt de provincie samen met beheerders en andere overheden voor de uitvoering van maatregelen voor natuurherstel, met prioriteit voor stikstofgevoelige natuur. Onderdeel daarvan zijn overlevingsmaatregelen om verslechtering te voorkomen, zoals maaien en plaggen. Dit gebeurt naast de systeemherstelmaatregelen, om de ecologische condities structureel te verbeteren, zoals ingrepen in de waterhuishouding en het graven van kerven in de duinen. Hiermee verminderen we de stikstofdepositie op kwetsbare natuur. De uitvoering sluit aan bij de Natura 2000-beheerplannen en natuurdoelanalyses. Zie verder paragraaf 5.6.

3. De provincie werkt de stikstofaanpak verder uit zoals beschreven in paragraaf 5.6. We realiseren de NNN-opgaven en zorgen voor uitvoering van natuurherstelmaatregelen zoals benoemd onder 1 en 2. Daarnaast verbeteren we de natuurkwaliteit in brede zin, onder andere via het stelsel Agrarisch Natuurbeheer.

4. De provincie streeft naar vermindering van de uitstoot van de broeikasgassen en remmen van de bodemdaling door maatregelen in veengebieden, zoals vernatting en aanpassing van het beheer. We combineren deze maatregelen met andere opgaven in het landelijk gebied, zoals versterking van weidevogelgebieden, verbetering van waterkwaliteit, aanleg van groenblauwe dooradering, vermindering van stikstofuitstoot en versterking van biodiversiteit. We werken gebiedsgericht en houden rekening met randvoorwaarden zoals zoetwaterbeschikbaarheid en wateroverlast. Daarbij ondersteunen we de transitie naar een duurzaam, water- en bodemrobuust en toekomstbestendig landelijk gebied en agrarische bedrijfsvoering.

5. Om de koolstofvastlegging in bomen en bos te bevorderen, voert de provincie ons aandeel in de landelijke Bossenstrategie uit. We werken samen met partners aan uitbreiding en versterking van bos en bomen. Met behulp van SPUK's vanuit het Rijk geven we subsidies voor boscompensatie en bosrevitalisering aan gemeenten, gemeenschappelijke regelingen en waterschappen. We zetten in op bosaanleg, boscompensatie, bosrevitalisering en het vergroten van het aantal bomen buiten het bos, bijvoorbeeld via agroforestry. Hiermee vergroten we de koolstofvastlegging en dragen we bij aan biodiversiteit en recreatieve waarde.

6. De provincie houdt natuurgebieden zo veel mogelijk toegankelijk voor recreatie, zoals wandelen en fietsen. Tegelijk beschermen we kwetsbare natuur door waar nodig maatregelen te nemen tegen overbelasting, bijvoorbeeld door voorzieningen elders te faciliteren. We stimuleren recreatieve toegankelijkheid en spreiding van bezoekers, onder andere via informatievoorziening over bestemmingen en routes, ondersteuning van agrotoerisme en onderhoud van het netwerk aan boerenlandpaden.

De provincie werkt het stelsel Agrarisch Natuurbeheer (ANB) uit in samenhang met het rijksbeleid. We combineren beheermaatregelen met inrichting, zodat het grondgebruik beter aansluit bij de natuurdoelen. Waar nodig zetten we herwaardering en ruiling van gronden in om dit financieel mogelijk te maken. Specifieke aandachtsgebieden zijn de leefgebieden voor de grutto en gebieden in en rond stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden.

5.2 Beheren van natuur

Provinciale rol

De provincie is op grond van de Omgevingswet verantwoordelijk voor de instandhouding en het herstel van in het wild levende planten en dieren en hun leefgebieden. Ook het treffen van maatregelen voor Natura 2000-gebieden is een wettelijke verantwoordelijkheid. Door goed beheer van gebieden, creëren we gunstige condities voor biodiversiteit en natuurbeleving, gaan we de ontwikkeling van ongewenste soorten tegen en voorkomen we schade.

De provincie voert hierbij de regie door koersbepaling en kaderstelling, De uitvoering ligt bij (gecertificeerde) beheerders, zoals terreinbeherende organisaties, natuur- en agrarische collectieven, recreatieschappen en wildbeheereenheden. Bij dit alles houdt de provincie rekening met ontwikkelingen van factoren zoals recreatie en beheer van de natuurgebieden.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Beheren van natuur	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	78.633 N	100.516 N	90.000 N	90.302 N	86.601 N	87.130 N
Totaal baten	-2.867 V	-1.373 V	-1.513 V	-1.523 V	-1.035 V	-1.045 V
Saldo van baten en lasten	75.766 N	99.143 N	88.487 N	88.779 N	85.566 N	86.085 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**75.766 N**	**99.143 N**	**88.487 N**	**88.779 N**	**85.566 N**	**86.085 N**

Financiële ontwikkelingen

De grootste uitgaven binnen dit budget betreffen de kosten voor faunaschade, natuurbeheer en de recreatieschappen.

Ten opzichte van 2026 stijgen de lasten vanaf 2027 structureel met € 1 miljoen per jaar door de overheveling van het budget van Waterrecreatie (BD 5.4) naar het budget voor de Recreatievoorziening. Zodat alle middelen voor recreatie voortaan onder het beleidsdoel 5.2 vallen.

Ten opzichte van 2026 dalen de lasten vanaf 2027 structureel met € 2,3 miljoen per jaar. De budgetten voor het Interprovinciaal Overleg (IPO) worden met ingang van 2027 centraal begroot in beleidsdoel 1.4.

Voor het budget voor Natuurbeheer is bij de Kaderbrief 2025 (Tabel 5.2 regel L) budget beschikbaar gesteld voor het oplossen van het tekort (agrarisch) natuurbeheer. Voor de jaren vanaf 2029 wordt een hoger bedrag dan de jaren daarvoor voorzien. Voor de jaren 2026 t/m 2028 hebben we via de Meicirculaire 2026 een Decentralisatie uitkering ontvangen van € 6,6 miljoen per jaar voor Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer.

Voor uitvoering van motie M80-2026 aangenomen bij de Kaderbrief 2027 (Taskforce tbv toerismespreiding en veiligheid versterken) wordt voor de jaren 2027 t/m 2030 een bedrag van € 100.000 per jaar toegevoegd aan het budget voor Recreatie.

Voor uitvoering van motie M88-2026 aangenomen bij de Kaderbrief 2027 (Natuurtoiletten) wordt voor 2027 een bedrag van € 50.000 toegevoegd aan het budget voor Recreatie.

In de Kaderbrief 2027 is vanaf het jaar 2027 extra budget beschikbaar gesteld voor 'Faunaschade op prijspeil 2026 brengen' (KB 2027, Tabel 4, regel Ta).

In de Kaderbrief 2027 is vanaf het jaar 2027 minder budget beschikbaar gesteld in verband met het 'niet vergoeden houtduiven' (KB 2027, Tabel 4, regel Tb). In 2026 is hiermee nog geen rekening gehouden. Dat is de voornaamste oorzaak van de hogere lasten in 2026 ten opzichte van 2027.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie faciliteert het beheer van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en agrarische natuurgebieden volgens de beleidsdoelen en criteria die landelijk zijn opgesteld.

2. We streven naar behoud en versterking van de weidevogelpopulatie zoals die van oudsher in Noord-Holland voorkomt.

3. De provincie stelt de beheerders van de Natura 2000-gebieden in staat om te voldoen aan de landelijke beleidsdoelen, volgens de afspraken die Rijk en provincies maken.

4. De provincie streeft naar de versterking van de biodiversiteit door bescherming en het herstel van bedreigde dier- en plantsoorten in Noord-Holland.

5. We streven naar de beperking van de negatieve effecten van invasieve exoten in Noord-Holland, ter bescherming van inheemse soorten en ecosystemen.

6. De provincie werkt samen met andere overheden en beheerders aan een gedragen aanpak voor het beperken van de risico's van natuurbranden.

7. De provincie draagt bij aan het beheer van voldoende passende en aantrekkelijke recreatiegebieden en recreatieve routes.

8. De waterrijke provincie Noord-Holland biedt veel mogelijkheden voor recreatie op of rondom het water, die goed benut worden.

9. Faunaschade in de provincie is zoveel mogelijk voorkomen en beperkt. Tegemoetkomingen voor resterende schade worden zorgvuldig en volgens geldend beleid afgehandeld. Faunabeheer vindt plaats met inachtneming van dierenwelzijn.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. De provincie stelt het 'Natuurbeheerplan (NBP)' vast en verstrekt subsidies via het Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL). Dit betreft zowel beheersubsidies voor natuurgebieden als subsidies voor het agrarisch natuur- en landschapsbeheer (ANLb).

2. De provincie voert het landelijke 'Aanvalsplan Grutto' uit en zorgt voor provinciale doorwerking hiervan, met een breed pakket aan maatregelen om de populaties van boerenlandvogels (weide- en akkervogels) stabiel te houden.

3. De provincie Noord-Holland stelt de beheerplannen vast voor veertien Natura 2000-gebieden. Samen met belanghebbenden uit de omgeving, zoals (agrarische) ondernemers, gemeenten en natuur-, recreatie- en waterbeheerders, monitoren we de kwaliteit van de natuur en de staat van instandhouding voor alle doelen van de beheerplannen.

4. Als het gaat om passieve soortenbescherming kunnen gemeenten in afstemming met de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord werken aan een soortenmanagementplan, als onderbouwing voor een gebiedsgerichte ontheffing. Voor de actieve soortenbescherming voeren we projecten uit om specifieke, kwetsbare soorten te beschermen. Dit doen we in samenwerking met onder meer natuurbeheerders en soortenorganisaties.

5. De provincie werkt samen met partners aan de aanpak van invasieve exoten, met inzet op bestrijding en beheersing van invasieve planten en dieren, samenwerking, monitoring, kennisuitwisseling en de ontwikkeling van handelingsperspectieven. De bestrijding van invasieve exoten focust op natuurgebieden en wordt gestimuleerd door jaarlijks een subsidieregeling voor invasieve exotische planten open te stellen en is onderdeel van de lopende subsidies voor natuurherstel. Voor beheer van invasieve vogelsoorten zoals de rosse stekelstaart en Nijlgans subsidieert de provincie de Faunabeheereenheid Noord-Holland (FBE).

6. De provincie stelt een Provinciaal Natuurbrandbeheersingsplan op en werkt samen met veiligheidsregio's, gemeenten en terreinbeheerders beheer- en inrichtingsmaatregelen uit voor gebieden met een verhoogd natuurbrandrisico. De maatregelen zijn gericht op preventie en mitigatie van natuurbranden.

7. De provincie neemt deel aan vijf recreatieschappen en draagt zo bij aan het beheer van natuurgebieden. Daarnaast zetten we ons in om vanuit de ‘Visie Recreatie & Toerisme Noord-Holland 2030’ en de ‘Visie Waterrecreatie Noord-Holland 2030’ inwoners en bezoekers optimaal te faciliteren.

8. De provincie stimuleert de ontwikkeling van waterrecreatie, ontwikkelt het vaarnetwerk voor de kleinere recreatievaart, ondersteunt voorzieningen en diensten (zoals cleanup-acties) en neemt deel aan het convenant ‘Varen doe je samen’, voor voorlichting over veiligheid op het water.

9. De provincie komt faunaschade tegemoet: de provincie heeft de wettelijke plicht om agrarische ondernemers een tegemoetkoming te geven voor schade aan gewassen door beschermde diersoorten. Dit geldt wanneer ondernemers de schade niet voldoende kunnen voorkomen of beperken, bijvoorbeeld omdat beschermde soorten niet mogen worden verjaagd of bestreden.

   De provincie faciliteert de uitvoering van het nieuwe 'Faunabeheerplan Ganzen 2025–2031', zoals is vastgesteld door de 'Faunabeheereenheid Noord-Holland' (FBE). We stellen extra middelen beschikbaar voor ganzenbeheer, versterken de regionale samenwerking en stimuleren en faciliteren gecoördineerd populatiebeheer en ondersteuning in het veld. In 2026 is de nieuwe werkwijze provinciebreed van start gegaan. In de eerste helft van het jaar is de beoogde aanpak van de populatie grauwe ganzen succesvol in uitvoering gebracht. Op Texel waar dit nieuwe beheer al langer in uitvoering is, is in de eerste helft van 2026 een reductie van de omvang van de faunaschade te zien. Zoals in het faunabeheerplan is aangegeven loopt deze aanpak door in 2027 en 2028. Naast de extra beheerinspanning wordt ook onderzoek uitgevoerd, onder andere naar schade veroorzaakt in de winter. Bij de uitvoering van het beheer en bij de onderbouwing van faunabeheerplannen borgen we dat rekening wordt gehouden met dierenwelzijn.

5.2.b Faunaschade

Faunaschade is onderdeel van beleidsdoel 5.2 en de doelstellingen zijn hierboven toegelicht. Om een goed beeld te geven van dit onderdeel van de begroting wordt in deze paragraaf duiding gegeven aan dit specifieke onderdeel van beleidsdoel ‘beheren van natuur’.

Wat willen we bereiken?

Faunaschade in de provincie is zoveel mogelijk voorkomen en beperkt. Tegemoetkomingen voor resterende schade worden zorgvuldig en volgens geldend beleid afgehandeld. Faunabeheer vindt plaats met inachtneming van dierenwelzijn.

Wat gaan we daarvoor doen?

De provincie komt faunaschade tegemoet: de provincie heeft de wettelijke plicht om agrarische ondernemers een tegemoetkoming te geven voor schade aan gewassen door beschermde diersoorten. Dit geldt wanneer ondernemers de schade niet voldoende kunnen voorkomen of beperken, bijvoorbeeld omdat beschermde soorten niet mogen worden verjaagd of bestreden.

De provincie faciliteert de uitvoering van het nieuwe 'Faunabeheerplan Ganzen 2025–2031', zoals is vastgesteld door de 'Faunabeheereenheid Noord-Holland' (FBE). We stellen extra middelen beschikbaar voor ganzenbeheer, versterken de regionale samenwerking en stimuleren en faciliteren gecoördineerd populatiebeheer en ondersteuning in het veld. In 2026 is de nieuwe werkwijze provinciebreed van start gegaan. In de eerste helft van het jaar is de beoogde aanpak van de populatie grauwe ganzen succesvol in uitvoering gebracht. Op Texel waar dit nieuwe beheer al langer in uitvoering is, is in de eerste helft van 2026 een reductie van de omvang van de faunaschade te zien. Zoals in het faunabeheerplan is aangegeven loopt deze aanpak door in 2027 en 2028. Naast de extra beheerinspanning wordt ook onderzoek uitgevoerd, onder andere naar schade veroorzaakt in de winter. Bij de uitvoering van het beheer en bij de onderbouwing van faunabeheerplannen borgen we dat rekening wordt gehouden met dierenwelzijn.

Wat gaat dat kosten?

Binnen de totale lasten van € 90 miljoen in 2027 voor beleidsdoel 5.2, is € 39 miljoen gereserveerd voor faunabeheer en faunaschade. Naast de vergoedingen voor schade, zit hier ook budget in voor aanvullend beheer. De verwachting is dat door de huidige maatregelen om schade te verminderen, de lasten de komende jaren gaan dalen. Indien er mee- of tegenvallers zijn binnen de posten voor faunabeheer en faunaschade heeft dit geen invloed op de andere taken en doelstellingen binnen beleidsdoel 5.2.

5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen

Provinciale rol

De provincie werkt in de regio’s samen met partners aan de integrale uitvoering van meerdere doelen. Daarbij vervult de provincie verschillende rollen, afhankelijk van de opgaven die voorliggen.
Als middenbestuur is de provincie toegerust om partijen te verbinden, kennis te genereren en te delen, en verschillende doelen en programma’s te integreren.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	14.705 N	21.616 N	7.164 N	3.306 N	3.182 N	2.715 N
	Totaal baten	−515 V	−2.567 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	14.190 N	19.049 N	7.164 N	3.306 N	3.182 N	2.715 N
	Stortingen						
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	1.000 N	1.000 N	1.000 N	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	−2.180 V	−4.455 V	−755 V	−300 V	−130 V	0 V
5.3	Reserve Subsidies Cofinanciering Waddenzee	−253 V	−3.413 V	−3.857 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**12.756 N**	**12.181 N**	**3.552 N**	**3.006 N**	**3.052 N**	**2.715 N**

Financiële ontwikkelingen

- De begrote lasten vanaf 2027 zijn lager dan in 2026, omdat 2026 het laatste jaar is van de Decentralisatie Uitkering Waddengebied (€ 9,6 miljoen).
- De storting in de reserve Cofinanciering Waddenzee is geraamd tot en met 2027, dit is gebaseerd op het 'Investeringskader Waddengebied 2017–2026' (Kaderbrief 2020, 5.2.1 regel R).
- De onttrekking uit de reserve Cofinanciering Waddenzee is in 2026 hoger ten opzichte van 2027. Deze onttrekking is vooral gebaseerd op het in 2026 opengestelde bedrag van € 3,1 miljoen voor de 'Uitvoeringsregeling subsidie cofinanciering Waddenfonds'.
- Ten opzichte van 2027 dalen de lasten vanaf 2028 met € 3,9 miljoen. Dit komt door lagere uitgaven en doordat er minder uit de reserve Cofinanciering Waddenzee wordt gehaald. In de jaren daarna nemen de onttrekkingen verder af, onder andere omdat het Waddenfonds per 1 januari 2030 stopt. In de aanloop daarnaartoe worden naar verwachting minder en kleinere projecten gestart. Tegelijk kan er juist behoefte zijn aan extra cofinanciering voor een beperkt aantal grotere gebiedsontwikkelingsprojecten. Dat kan er tijdelijk voor zorgen dat er meer middelen nodig zijn, ondanks de dalende trend op de langere termijn.
- Ten opzichte van 2026 dalen de lasten en baten vanaf 2027 met € 2,6 miljoen, dit heeft betrekking op de SPUK Impuls Veenweiden (L10) (SPUK staat voor: specifieke uitkeringen; geld afkomstig van het Rijk).
- In de Kaderbrief 2027 is vanaf het jaar 2026 extra budget beschikbaar gesteld voor 'Waddengebied' (Tabel 3.3 regel Y).

De grootste uitgaven betreffen de kosten voor het waddengebied en de subsidie voor de vrijwilligers in het groen.

Wat willen we bereiken?

1. Via de aanpak Groen Kapitaal streeft de provincie naar structurele versterking van natuur en biodiversiteit, door deze te integreren in ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Dit gaat

bijvoorbeeld om natuurinclusief bouwen en meer aandacht voor natuur bij de inpassing van zonnevelden en windparken.

2. Via het programma 'Betrekken bij Groen' worden zoveel mogelijk vrijwilligers actief betrokken bij natuur en landschapsbeheer. Deze vrijwilligers leveren een grote bijdrage aan het beheer van, de kennis over en betrokkenheid bij natuur en landschap.

3. Het gebied Groene Hart kent dusdanige complexe opgaven, dat het de status van NOVEX-gebied heeft. In een NOVEX-gebied werken Rijk en regio, waaronder de provincie, samen aan grote, complexe ruimtelijke opgaven en ontwikkelingen. Het streven is vermindering van broeikasgasuitstoot, vermindering van de bodemdaling, een toekomstbestendige agrarische sector, bescherming van landschap en een goed woon- en werkgebied.

4. De nationale parken Duinen van Texel en Zuid-Kennemerland richten zich op natuurbescherming en -ontwikkeling, landschappelijke beleving, recreatie (inclusief het beheersen van de recreatiedruk in natuurgebieden), educatie, promotie en onderzoek. De provincie heeft belang bij de ontwikkeling van de nationale parken tot robuuste, kwalitatief hoogstaande natuur- en recreatiegebieden.

5. Samen met de provincies Groningen en Fryslân streeft Noord-Holland naar een Waddengebied dat in 2050 veilig, vitaal en veerkrachtig is. De Waddenzee is duurzaam beschermd en ontwikkeld als natuurgebied, met behoud van het unieke open landschap. Er is een goede balans tussen ecologie en economie, waarbij natuurherstel, leefbaarheid en duurzame economische ontwikkeling elkaar versterken. Het Waddenecosysteem is hersteld en versterkt, en de kennis over klimaatverandering en natuur is vergroot.

Wat gaan we daarvoor doen?

1. De provincie investeert in het netwerk van Groen Kapitaal om de doelen van natuurinclusieve ontwikkeling te bereiken. We sluiten hiermee aan op de landelijke 'Agenda natuurinclusief'. We zetten in op vergroening van buiten naar binnen met inwoners, overheden en bedrijven om de leefomgeving te vergroenen. Concreet hebben we hiervoor projecten als de toekomstacademie, de toekomstmakers en het platform Groen Kapitaal opgezet.

2. De provincie subsidieert de uitvoering van het 'Meerjarenbeleidsplan Betrekken bij Groen 2025–2029'. Dit leidt tot kennisuitwisseling en vrijwilligersinzet bij projecten op het gebied van monitoring (bijv. weidevogels), landschapsbeheer en natuureducatie.

3. De provincie draagt bij aan de doelstellingen van NOVEX-gebied Groene Hart door de uitvoering van sleutelprojecten uit de vastgestelde ‘Regionale Investeringsagenda NOVEX Groene Hart’.

4. De provincie ondersteunt beide nationale parken bij de uitvoering van het nationale 'Beleidsprogramma Nationale Parken 2023-2030'.

5. De provincie stimuleert met de Gemeenschappelijke Regeling Waddenfonds en het Investeringskader Waddengebied projecten en programma’s die de natuur en duurzame economie in het Waddengebied versterken. Initiatiefnemers kunnen samenhangende en kansrijke projecten indienen bij het Waddenfonds. De provincie ondersteunt dit indien mogelijk met cofinanciering.

   In 2027 ligt de focus op de verdere uitwerking van een programmaplan voor het Noord-Hollandse Waddengebied, met initiatieven zoals Mee met de Zee in Den Helder en het recreatieve Rondje Waddenbaai. Daarnaast investeert de provincie in kennisontwikkeling en integraal beheer, en

versterken we onze samenwerking met partners om tot een duurzame balans tussen ecologie en economie te komen.

5.4 Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water

Provinciale rol

De provincie zorgt er – samen met de waterpartners – voor dat het watersysteem duurzaam kan worden gebruikt voor onder andere (drink)waterbereiding, landbouw, natuur en recreatie. De provincie heeft daarbij kaderstellende en uitvoerende taken.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	4.770 N	4.219 N	2.294 N	1.582 N	1.581 N	1.581 N
Totaal baten	-2.635 V	-2.441 V	-1.446 V	-846 V	-846 V	-846 V
Saldo van baten en lasten	2.135 N	1.778 N	848 N	736 N	735 N	735 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**2.135 N**	**1.778 N**	**848 N**	**736 N**	**735 N**	**735 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten en baten

Ten opzichte van 2026 dalen de lasten vanaf 2027 structureel met € 1 miljoen per jaar door de overheveling van het budget van Waterrecreatie naar het budget voor de Recreatievoorziening. Daarmee vallen alle middelen voor recreatie voortaan onder het beleidsdoel 5.2.

Van het Rijk ontvangt de provincie een specifieke uitkering voor de subsidie op de lijst buiten uitvoeringsregeling PWN, ondergrondse drinkwaterberging. De lasten en baten opgenomen in de begroting zijn in 2026 en 2027 daardoor € 600 duizend hoger dan in de latere jaren.

De 'Uitvoeringsregeling Kennisontwikkeling Bodem en water 2017' wordt jaarlijks opengesteld. Deze regeling wordt bekostigd door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (90 procent) en het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht (10 procent) voor een totaal bedrag van € 495 duizend. In 2026 wordt een deel van SPUK L35 (specifieke uitkeringen; geld afkomstig van het Rijk) als dekking toegevoegd (€ 500 duizend). De lasten en baten opgenomen in de begroting van 2026 zijn hierdoor in totaal € 995 duizend hoger ten opzichte van de lasten en baten vanaf 2027.

Wat willen we bereiken?

1. Doel van de provincie is schoon en voldoende grondwater. De ondergrond wordt duurzaam gebruikt, onder andere voor de drinkwater- en energievoorziening. Daarnaast is het grondwaterbeheer afgestemd op de bestemming van gebieden. Uitputting en verontreiniging van

grondwatervoorraden, en verdroging en verzilting van gebieden worden voorkomen. In 2027 voldoen de Noord-Hollandse grondwaterlichamen aan de doelen van de KRW.

2. De provincie streeft naar schoon oppervlaktewater. In 2027 moeten de oppervlaktewaterlichamen in Noord-Holland aan de doelen van de KRW voldoen.

3. Noord-Holland is in 2050 weerbaar als er een tekort aan water dreigt. Dit betekent dat bij verminderde waterbeschikbaarheid geen crisissituatie ontstaat waarbij de verdringingsreeks ingezet moet worden. De verdringingsreeks is een rangorde voor de verdeling van drinkwater bij schaarste.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie zorgt via vergunningverlening, toezicht en handhaving voor duurzaam gebruik van de ondergrond. We verlenen vergunningen voor grondwateronttrekking, voor drinkwatervoorziening, grote industrieën en bodemenergie. Het beleid en de maatregelen voor grondwater zijn vastgelegd in het deelprogramma 'Grondwater' van het 'Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022–2027'. Hiermee geven we invulling aan Europese verplichtingen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Grondwaterrichtlijn.

1.2 De provincie ondersteunt drinkwaterbedrijven bij het ontwikkelen en beschermen van nieuwe wingebieden in de Duinen, Gooi, Hoorn en de Horstermeerpolder, onder andere met subsidie. Verder stimuleren we het toepassen van nieuwe technologieën, zoals ondergrondse opslag van (drink)water en winning van brak water en zetten we in op drinkwaterbesparing, binnen onze bevoegdheden.

1.3 De provincie monitort de toestand van de kwaliteit van het grondwater met een provinciaal grondwatermeetnet en rapporteert hier één keer in de drie jaar over aan Provinciale Staten. In 2027 vindt een nieuwe meetronde plaats. Daarnaast voert de provincie verdiepend onderzoek uit naar de herkomst van de overschrijding van fosfaat in het grondwaterlichaam Deklaag Rijn West.

1.4 De provincie legt in 2027 de acties en maatregelen voor de planperiode 2028–2033 ter inzage als onderdeel van het Stroomgebiedbeheerplan 4. Ook leggen we de verantwoording over de realisatie van de KRW-doelen voor grondwater per 2027 ter inzage. Eind 2027 stellen Gedeputeerde Staten het KRW-deel voor grondwater vast als onderdeel van het Regionaal Waterbeheerprogramma (RWBP) 2028–2033.

2.1 De provincie stelt ecologische doelen voor het regionale oppervlaktewater vast in het kader van de KRW. Ook voeren we maatregelen uit van het Regionaal Waterprogramma (RWP), het deelprogramma Oppervlaktewater en de Tussenevaluatie Kaderrichtlijn Water in Noord-Holland. Daarnaast houden we toezicht op het behalen en behouden van een goede kwaliteit van het oppervlaktewater. In 2027 leggen we de acties en maatregelen voor de planperiode 2028–2033 ter inzage als onderdeel van het Stroomgebiedbeheerplan 4. Ook ligt de verantwoording over de realisatie van de KRW-doelen per 2027 ter inzage. Eind 2027 stellen Gedeputeerde Staten het KRW-deel over oppervlaktewater vast als onderdeel van het RWBP 2028–2033. 2.2 De provincie wijst officiële zwemlocaties aan, beoordeelt de veiligheid en informeert het publiek. Daarnaast stimuleren we het ontwikkelen van nieuwe zwemlocaties en het verbeteren van de waterkwaliteit met een subsidieregeling. In 2027 ronden we de vervanging van de zwemwaterborden af.

3.1 De provincie draagt bij aan de beschikbaarheid van voldoende zoetwater voor industrie, landbouw, natuur, recreatie en consumptie. Dit doen we via onze inbreng in het 'Deltaprogramma Zoetwater, IJsselmeergebied en Centraal Holland'. Daarnaast dragen we in 2027 bij aan onderzoek naar het omgaan met verzilting in landbouw en natuur.

5.5 Regisseren Programma Landelijk Gebied

Provinciale rol

De provincie geeft in haar rol van gebiedsregisseur de ontwikkeling naar een toekomstbestendig landelijk gebied vorm, samen met andere partijen. Hierbij gaat het vooral om die gebieden waar de opgaven het grootst zijn en er middelen en mogelijkheden zijn om gebiedsgericht samen te werken.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Regisseren Programma Landelijk Gebied	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	6.387 N	19.714 N	26.964 N	15.344 N	13.167 N	7.765 N
	Totaal baten	−885 V	−7.746 V	−11.290 V	−5.140 V	−6.393 V	−1.550 V
	Saldo van baten en lasten	5.502 N	11.968 N	15.674 N	10.204 N	6.774 N	6.215 N
	Stortingen						
5.5	Reserve PPLG incidentele middelen	4.900 N	19.200 N	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
5.5	Reserve PPLG incidentele middelen	−758 V	−5.907 V	−11.579 V	−5.255 V	−829 V	−270 V
	Resultaat	**9.643 N**	**25.261 N**	**4.095 N**	**4.949 N**	**5.945 N**	**5.945 N**

Financiële ontwikkelingen

- De projecten en maatregelen uit de 'Korte Termijn Agenda Landelijk Gebied 2025-2027' (KTA) zijn meerjarig in de begroting verwerkt. Ongeveer de helft van de KTA-projecten wordt gefinancierd uit rijksmiddelen (SPUK L35). Tegenover deze lasten is hetzelfde bedrag aan baten geraamd.

De KTA-projecten die uit de reserve PPLG worden gefinancierd, zijn meerjarig geraamd. Hier tegenover staan onttrekkingen aan de reserve begroot.

De begrote lasten van de KTA-projecten volgen de programmering en de planning zoals die zijn uitgewerkt in de Voortgangsrapportage 2026 Korte termijn agenda Landelijk Gebied Noord-Holland 2025-2027. Dit verklaart de verschillen tussen de jaren van de lasten, baten en de begrote onttrekkingen.

- Stortingen: in 2026 wordt het laatste deel van de € 35 miljoen uit de reserve Coalitieakkoord overgeheveld naar de reserve PPLG.

Wat willen we bereiken?

In het landelijk gebied van Noord-Holland worden opgaven voor natuur, stikstof, water en bodem, klimaat, landbouw, landschap, erfgoed en recreatie in samenhang gerealiseerd. Dit leidt tot natuurherstel, een gerealiseerd Natuurnetwerk Nederland (NNN), vermindering van stikstofuitstoot, een klimaatbestendig en robuust water- en bodemsysteem, toekomstbestendige kringlooplandbouw, versterkte biodiversiteit en een sociaaleconomisch vitaal landelijk gebied.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 Gezien de samenhang en complexiteit van de opgaven is een brede blik en een integrale aanpak nodig. De provincie voorziet hierin met het 'Programma Landelijk Gebied' (PLG). Het PLG is een vrijwillig

programma dat als uitwerking van de Noord-Hollandse omgevingsvisie is opgesteld. De omgevingsvisie bevat de strategisch beleidskeuzes van de provincie, ook voor het landelijk gebied. Het PLG scherpt deze keuzes aan en geeft een doorkijk naar de inzet van maatregelen door de provincie. In het PLG kiest de provincie waar zij zelf het voortouw neemt, waar er met partners wordt opgetrokken en waar partners leidend zijn. Deze prioritering zorgt ervoor dat de provincie haar inzet primair richt op die doelen waarvoor de provincie zowel hoofdverantwoordelijk is als waar sprake is van hoge urgentie. We voeren het PLG uit tot en met 2035 en actualiseren dit programma periodiek, afhankelijk van ontwikkelingen in het rijksbeleid.

1.2 De provincie voert de 'Korte Termijn Agenda Landelijk Gebied Noord-Holland 2025–2027' (KTA) uit. Dit is een onderdeel van het PLG. We realiseren uitvoeringsprojecten en -trajecten die bijdragen aan de PLG-doelen. Per thema bepalen we de inzet op basis van actuele beleidskaders en beschikbare middelen.

5.6 Versterken kansrijke landbouw

Provinciale rol

De provincie ondersteunt de ontwikkeling naar kringlooplandbouw en biedt ruimte voor een sterke en kansrijke sector. Wij stemmen af met het IPO, het Rijk en Europa, en ondersteunen het gemeenschappelijk (Europees) landbouwbeleid. Verder werken we aan ruimtelijke kaders en formuleren we binnen het 'Programma Landelijk Gebied' beleid om de ontwikkeling naar kringlooplandbouw mogelijk te maken. We werken een systematiek van gebiedsgerichte doelsturing uit om samen met de landbouw en andere partijen inhoud te geven aan alle doelen en kaders die op het boerenerf hun weerslag hebben.

De provincie levert met de 'Programmatische aanpak natuurherstel en stikstof in ontwikkeling' een stikstofaanpak die een structurele bijdrage levert aan geborgde stikstofreductie en geborgd natuurherstel in onze provincie. 'Geborgd' wil zeggen structureel, meetbaar, resultaatgericht, en zowel financieel als juridisch verankerd. Zowel stikstofreductie als natuurherstel zijn noodzakelijk: voor de natuur zelf, maar ook om vergunningverlening voor onder andere de woningbouw en economische activiteiten weer op gang te helpen. De nieuwe stikstofaanpak bouwt voort op de geleerde lessen uit de vorige stikstofaanpak van 2019.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Versterken kansrijke landbouw	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	12.656 N	10.455 N	7.520 N	6.714 N	4.576 N	3.613 N
	Totaal baten	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	12.656 N	10.455 N	7.520 N	6.714 N	4.576 N	3.613 N
	Stortingen						
5.6	Reserve Europese projecten Landbouwsubsidies	2.900 N	10.400 N	5.100 N	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
5.6	Reserve Europese projecten Landbouwsubsidies	-8.152 V	-6.705 V	-3.778 V	-3.035 V	-900 V	0 V
	Resultaat	**7.404 N**	**14.150 N**	**8.842 N**	**3.679 N**	**3.676 N**	**3.613 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten en onttrekking reserve

De landbouwsubsidies worden verstrekt voor de provincie door de RVO. Zodra de subsidie wordt aangevraagd vinden de volledige lasten van de subsidie in het jaar van de aanvraag. De meeste subsidies worden in 2025 tot en met 2027 aangevraagd, waardoor deze lasten hoger zijn dan in latere jaren. In de latere jaren zien de lasten vooral op de uitvoeringskosten van de RVO.

Voor de uitvoering van motie M79-2026 (Regiocertificering/verduurzaming bollenteelt) wordt van 2027 t/m 2030 € 200.000 per jaar toegevoegd om via regiocertificering bij te dragen aan de verdere verduurzaming van de bollensector.

Storting reserve

Verwachte uitgaven voor 2026 zijn hoger dan het beschikbare budget in de reserve. Daarom worden de stortingen in de reserve voor 2027 tot en met 2029 naar voren gehaald.

Kaderbrief

In de Kaderbrief 2027 is €5,1 miljoen extra budget begroot voor de landbouwsubsidies.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie biedt toekomstperspectief aan agrariërs en zet zich in voor de omslag naar kringlooplandbouw. Kringlooplandbouw kent zeven ontwikkelingssporen: hightech gesloten systemen, hightech open systemen, extensivering, biologische landbouw, natuurbeheer en -ontwikkeling, multifunctionele landbouw en stoppen Daarbij ontwikkelen en behouden we sterke, duurzame agroclusters.

2. De provincie realiseert een structurele bijdrage aan stikstofreductie en natuurherstel, in lijn met gemaakte afspraken met de industrie en de landbouw.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie zorgt voor de uitvoering van het 'Nationaal Strategisch Plan 2023–2027' en de afronding van het derde Plattelandsontwikkelingsprogramma (2015–2025) in het kader van het gemeenschappelijk (Europees) landbouwbeleid. Met het openstellen van subsidieregelingen ondersteunen we projecten en investeringen. Het gaat om regelingen die bijdragen aan onder meer innovatie, verduurzaming en concurrentiekracht in de landbouw, jonge boeren, LEADER (versterken landelijk gebied), klimaat, biodiversiteit en het verduurzamen van het watersysteem. De provincie doet de openstelling samen met het Rijk en de waterschappen. In IPO-verband werken we aan de voorbereidingen van het 'Gemeenschappelijke Landbouwbeleid 2028–2032'. Dat doen we onder andere via gebiedsgerichte doelsturing en het hanteren van prestatie-indicatoren. Hiervoor ontwikkelen we een ondersteunend pakket (we belonen prestaties, delen kennis, geven advies en bieden coaching en transitieondersteuning aan).

1.2 De provincie ondersteunt agrariërs met coaching en meerjarige projecten, onder andere gericht op doelsturing en key performance-indicatoren (KPI's), emissiereductie veehouderij, nutriëntenkringloop en mestverwerking. We zorgen voor afstemming met het IPO (interprovinciaal overleg), het Rijk en Europa over onder andere voedselzekerheid, ruimtelijk instrumentarium, kringlooplandbouw en doelsturing. Een duurzame, sterke en kansrijke landbouw in overgangszones en zoetwateropslag wordt nader vormgegeven. We zetten in op pilots, onder andere met gebieds-KPI's.

1.3 De uitvoering van de Voedselvisie richt zich dit jaar op het voortzetten van de deelname aan de Bean Deal 2.0 (eiwittransitie) in samenwerking met het Provinciaal Eiwitnetwerk NL. Daarnaast zet de provincie zich in IPO-verband in om de uitvoering van de Nationale Voedselagenda mede te faciliteren en de biologische productie én afzet te versterken. Ook in dit jaar wordt er een provinciaal streekdiner georganiseerd om banden tussen politici, boeren en burgers aan te halen. Daarnaast werkt de provincie in de Metropoolregio Amsterdam samen met het platform Voedsel Verbindt aan robuuste korte ketens en de verbinding tussen stad en platteland.

1.4 De provincie blijft zich inzetten voor samenwerking, het stimuleren van kennisdeling, data(deling) en innovatie in samenwerking met partners. Met subsidie aan de Greenports werken we aan klimaatdoelen via projecten gericht op duurzame en circulaire glastuinbouw met hergebruik van water en inzet van duurzame energie.

2.1 De provincie participeert samen met alle provincies en andere partijen in het 'Regieorgaan Versnellen innovatie emissiereductie duurzame veehouderij' en continueert de samenwerking met de gebiedspartners in het Fieldlab Groene Hart (toegekend koplopersproject).

2.2 De provincie werkt aan de 'Programmatische Aanpak Natuurherstel en Stikstofreductie'. Het gaat om reductiemaatregelen in alle sectoren.

Verbonden partijen

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

Verbonden partij	Doel
Recreatieschap Spaarnwoude	Beheer recreatiegebied
Recreatieschap Groengebied Amstelland	Beheer recreatiegebied
Recreatieschap Twiske-Waterland	Beheer recreatiegebied
Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer	Beheer recreatiegebied
Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.	Beheer recreatiegebied
Openbaar lichaam Waddenfonds	Beheren en besteden Waddenfonds
Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)	Beheer en onderhoud recreatiegebieden

*Verdere informatie vindt u in de paragraaf Verbonden partijen

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Doelen

6. Economie, leefbaarheid en cultuur
6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie
6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed
6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen

Maatschappelijk doel

De provincie streeft onder meer naar een goede balans tussen economie en ruimtelijke en sociale opgaven en draagt zo bij aan de brede welvaart, de kwaliteit van leven van haar inwoners nu en in de toekomst. Het provinciaal beleid bevordert brede welvaart door de transitie naar een duurzame, circulaire economie te versnellen en zorg te dragen voor goede omgevingskwaliteit door o.a. in te zetten op vitale dorpen en steden, met een veelzijdig en bereikbaar aanbod van sport-, culturele en maatschappelijke voorzieningen.

De provincie heeft de kerntaak om de regionale economie te stimuleren door het creëren van een gunstig vestigingsklimaat en wil de sterke economische positie van Noord-Holland behouden. De provincie streeft daarom naar een toekomstbestendige economie die weerbaar, duurzaam en circulair en concurrerend is. Zo'n economie draagt bij aan strategische autonomie en cruciale schakels in nationale en Europese (waarde)ketens en netwerken, werkt aan schone productie, is klimaatneutraal en benut grondstoffen optimaal. Ook versterkt zo'n economie de innovatiekracht van onze regio's wat bijdraagt aan de verhoging van de arbeidsproductiviteit. Deze economische activiteiten zijn op langere termijn houdbaar, gegeven de bestaande en verder verwachte schaarste aan (fysieke en milieu-) ruimte, energie, zoetwater en arbeid. Op die manier kunnen we er het beste voor zorgen dat mensen in Noord-Holland ook in de toekomst een goed inkomen kunnen blijven verwerven.

Tegelijkertijd heeft de provincie de wettelijke verplichting vanuit de Omgevingswet om zorg te dragen voor een goede Omgevingskwaliteit. De provincie zet hiervoor in op het behouden, verduurzamen en versterken van haar cultureel erfgoed en draagt bij aan een goed aanbod en samenhangend netwerk van culturele en maatschappelijke voorzieningen (cultuur, bibliotheken, sport en dorpshuizen). Zo versterken we de identiteit en leefkwaliteit van de regio's en dragen we bij aan het welzijn van onze inwoners.

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel (Min is voordelig)			
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	33.326	N
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	13.051	N
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit voor sport, cultuur en voorzieningen	8.092	N
	Totaal lasten	**54.469**	**N**
6.1	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	-267	V
6.2	Behouden kwaliteit van erfgoed	-300	V
6.3	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit voor sport, cultuur en voorzieningen	0	V
	Totaal baten	**-567**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**53.902**	**N**
	Stortingen	4.925	N
	Onttrekkingen	-15.945	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**42.882**	**N**

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Zie voor het wettelijk- en provinciaal beleidskader de bijlage van de begroting.

6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie

Provinciale rol

De provincie heeft zowel een opdrachtgevende, financiële als beleidsontwikkelende rol. De opdrachtgevende rol komt onder meer tot uitdrukking in het versterken van het innovatie-ecosysteem als opdrachtgever van het versnellingsprogramma voor ondernemers ‘GO!-NH’, het ‘Programma Investeringsgereed innovatief MKB’ (PIM Noord-Holland), maar ook van het programma voor verduurzaming van bedrijfsvastgoed. Daarnaast is de provincie aandeelhouder van onder ROM InWest en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord.

De financiële rol komt onder andere terug in het aandeelhouderschap van de regionale ontwikkelingsmaatschappij ROM InWest, maar bijvoorbeeld ook als aandeelhouder van het Innovatiefonds Noord-Holland. De beleidsontwikkelende rol wordt vooral zichtbaar in het ontwikkelen van een toekomstbeeld van de economie en het datacenterbeleid.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	30.374 N	31.114 N	33.326 N	20.883 N	19.457 N	19.539 N
	Totaal baten	-4.339 V	-4.516 V	-267 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	26.035 N	26.598 N	33.059 N	20.883 N	19.457 N	19.539 N
	Stortingen						
6.1	Reserve Circulaire economie	1.255 N	25 N	25 N	0 V	0 V	0 V
6.1	Reserve MKB	4.971 N	5.275 N	4.900 N	4.900 N	4.900 N	4.900 N
6.1	Reserve subsidies regionale economie	1.550 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
6.1	Reserve Circulaire economie	-611 V	-1.477 V	0 V	0 V	0 V	0 V
6.1	Reserve ontwikkeling Havencomplexen	-162 V	-1.276 V	-10.388 V	0 V	0 V	0 V
6.1	Reserve MKB	-4.041 V	-19.033 V	-5.330 V	-5.076 V	-4.924 V	-4.924 V
6.1	Reserve Herstructurering bedrijventerreinen	-43 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
6.1	Reserve subsidies regionale economie	0 V	-678 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**28.955 N**	**9.434 N**	**22.266 N**	**20.707 N**	**19.433 N**	**19.515 N**

Financiële ontwikkelingen

- In 2025, 2026 en 2027 is sprake van extra lasten voor havencomplexen van respectievelijk € 1,3 miljoen, € 1,1 miljoen en € 10,4 miljoen. Voor 2027 gaat het om kosten voor de Boerenverdrietsluis in Den Helder. Al deze lasten worden gedekt door onttrekkingen uit de reserve Ontwikkeling Havencomplexen.
- Afgelopen jaren maakten we ook gebruik van de SPUK Herstructurering bedrijventerreinen en SPUK-MKB. Daarnaast zijn lasten opgenomen voor de regiodeal Waddeneilanden. Daardoor is er in die jaren sprake van extra lasten en baten.
- In het kader van de doorlichting van de reserves zijn er in 2026 meer onttrekkingen dan in de jaren 2027 en verder.
- Na uitvoering van de laatste werkzaamheden in 2026 en een uitloop naar 2027 vinden er geen stortingen en onttrekkingen meer plaats na 2027.
- Het budget wordt voor 2027 t/m 2030 verhoogd met € 175.000 per jaar voor uitvoering van motie 77 voor economische verbindingszones.

Wat willen we bereiken?

De provincie helpt de juiste randvoorwaarden te creëren voor bedrijven en andere partijen om te kunnen ondernemen en verduurzamen. De provincie werkt aan vier speerpunten.

1. Duurzame en circulaire bedrijvigheid: de provincie stimuleert, faciliteert en ondersteunt bedrijven om te verduurzamen en de omschakeling naar een circulaire economie te maken.

2. Ruimte voor economie: de provincie werkt aan toekomstbestendige werklocaties met behoud van de bestaande ruimte voor bedrijven en industrie in de zware-milieucategorieën, zodat er ook voldoende ruimte blijft voor de energietransitie en de omschakeling naar een circulaire economie.

3. Innovatie: de provincie bevordert een missiegedreven, innovatief mkb en bevordert een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor het mkb.

4. Arbeidsmarkt en onderwijs: de provincie draagt bij aan het verbeteren van de aansluiting van het onderwijs op de (toekomstige) regionale vraag naar arbeidskrachten in de techniek en technologie.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 In samenwerking met het (internationale) bedrijfsleven, kennisinstellingen en inwoners stimuleert de provincie circulair ondernemerschap en het circulair maken van grondstofketens. Dat gebeurt via de 'Circulaire Deal Secundaire Bouwmaterialen NHN en MRA', een aanpak 'Biobased Bouwen' en een aanpak gericht op het aanjagen van circulariteit in de maakindustrie. Ook zetten we in op de verduurzaming van de industrie. Met het Programmabureau Noordzeekanaalgebied werkt de provincie aan de uitvoering van de circulaire grondstoffenstrategie.

2.1 Om het (internationale) vestigingsklimaat te versterken, stuurt de provincie op een goede balans tussen vraag naar en aanbod van werklocaties. Dat doen we via de omgevingsverordening en het maken van regionale afspraken over planning en programmering.

2.2 De provincie stimuleert het verduurzamen en toekomstbestendig maken van werklocaties, waaronder ruimte voor circulaire economie. Daarvoor zetten we subsidieregelingen in voor het versterken van de organisatiegraad en het uitvoeren van fysieke maatregelen. Ook ondersteunen we ondernemers via ontzorgingsprogramma's bij het verduurzamen van hun vastgoed. Daarnaast werken we aan het opstellen van een ruimtelijke strategie voor een circulaire economie.

2.3 Het Rijk en de regio werken gezamenlijk aan een actualisatie van het 'Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied'. Daarnaast wordt op basis van de nieuwe omgevingsvisie bekeken of in het Noordzeekanaalgebied uitbreiding van het Industrieterrein van Provinciaal Belang aan de orde is.

2.4 Het programma om het Maritiem Cluster in Den Helder te ontwikkelen, zet de provincie in 2026 voort. Dit programma is gericht op het versterken van de regionale economie en de economische kansen voor Den Helder en de Kop van Noord-Holland, de energietransitie en de versterkte focus op nationale veiligheid. De provincie Noord-Holland, de gemeente Den Helder en het ministerie van Defensie werken in deze fase gezamenlijk aan de realisatie van bereikbaarheidsmaatregelen die hieraan bijdragen. Daartoe wordt de gezamenlijke programma-organisatie versterkt.

3.1 De provincie ondersteunt (duurzame) innovatie in het mkb. Dat gebeurt via investeringsfondsen (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij ROM InWest en het Innovatiefonds Noord-Holland), via subsidieregelingen (zoals de 'MKB Innovatiestimulering Topsectoren') en via programma's ter ondersteuning van het innovatief mkb, zoals 'PIM' en 'GO!-NH'.

3.2 De provincie ondersteunt via de MRA de Amsterdam Economic Board, om zo de samenwerking tussen kennisinstellingen, bedrijfsleven (grootbedrijf en mkb) en overheden in de Metropoolregio

Amsterdam te versterken. De focus ligt op drie thema's tech & AI, life sciences & health, en circulair gebruik van grondstoffen en hernieuwbare energie.

3.3 De provincie geeft het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord opdracht om activiteiten uit te voeren voor de versterking van de economische structuur in Noord-Holland Noord. Onder meer door het collectief van ondernemers op bedrijventerreinen te begeleiden bij verduurzaming en het mkb te ondersteunen.

4.1 De provincie versterkt de publiek-private samenwerking tussen het beroepsonderwijs en het bedrijfsleven en coördineert het 'Manifest Werken en Ontwikkelen 2030 NH 2.0', inclusief het organiseren van een arbeidsmarktdashboard.

4.2 De provincie verstrekt subsidie aan het netwerk van twaalf regionale techniek- en technologie samenwerkingen van onderwijs, overheid en bedrijfsleven en drie bovenregionale samenwerkingen. Het gaat hier om de thema's agrifoodketen, bouw en mobiliteit en maak- en havenindustrie.

6.2 Behouden kwaliteit van erfgoed

Provinciale rol

De provincie heeft een stimulerende en autonome rol als het gaat om het behoud van het cultuurlandschap en het hierin gelegen erfgoed. De provincie stimuleert en ondersteunt restauratie, herbestemming en verduurzaming van monumenten. Daarnaast treedt de provincie waar mogelijk op als verbinder van erfgoed met gebiedsopgaven. De provincie heeft als site-houder een zorgtaak voor het behoud van het Noord-Hollandse deel van het UNESCO Werelderfgoed. Ook hebben we een wettelijke taak om een toegankelijk archeologisch depot te beheren. In het Archeologiemuseum Huis van Hilde worden de provinciale archeologische collecties beheerd.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Behouden kwaliteit van erfgoed	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	14.873 N	14.357 N	13.051 N	12.057 N	12.054 N	12.789 N
	Totaal baten	−360 V	−300 V	−300 V	−300 V	−300 V	−300 V
	Saldo van baten en lasten	14.513 N	14.057 N	12.751 N	11.757 N	11.754 N	12.489 N
	Stortingen						
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenborgfonds)	9.080 N	5.135 N	0 V	0 V	0 V	0 V
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	25 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
6.2	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenborgfonds)	−5.121 V	−11.436 V	0 V	0 V	0 V	0 V
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	−1.782 V	−1.835 V	0 V	0 V	0 V	0 V
6.2	Reserve Subsidie Stelling van Amsterdam/ NHW Werelderfgoed	−880 V	−1.033 V	−227 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**15.835 N**	**4.888 N**	**12.524 N**	**11.757 N**	**11.754 N**	**12.489 N**

Financiële ontwikkelingen

- De lasten nemen na 2026 af door het beëindigen van de reserve SvA/NHW Werelderfgoed. De reserve is per jaareinde 2025 beëindigd, maar een aantal subsidies buiten de uitvoeringsregeling loopt nog door.

- De grootste uitgavenpost binnen dit beleidsdoel is het monumentenbeleid. Conform het besluit van Gedeputeerde Staten bij de begroting over 2026 wordt het monumentenbeleid voortaan via de structurele begroting gefinancierd. Daarvoor wordt vanaf 1 januari 2027 de reserve Monumenten opgeheven. De beschikbare middelen worden vanaf dat moment direct beschikbaar gesteld aan het budget voor monumentenbeleid, in plaats van via de reserve. Op dit moment bekijken we wat de gevolgen zijn van de opheffing van de reserve op de uitvoering van de uitvoeringsregeling Rijksmonumenten. Voor de jaren 2027 tot en met 2030 neemt het monumentenbudget toe met € 1,1 miljoen per jaar als gevolg van de Kaderbrief 2027.

- De baten geven een stabiel beeld weer ten opzichte van 2026 en betreffen de inkomsten van Huis van Hilde.

Wat willen we bereiken?

1. Het versterken van de cultuurhistorische waarden van het landschap.

2. Het behoud en toegankelijk maken van archeologisch erfgoed.

3. Behouden, herbestemmen en verduurzamen van onze monumenten. Voor rijks- en provinciale monumenten streeft de provincie naar een restauratievolume van 10 procent in 2030.

4. Het behouden van de ‘Outstanding Universal Value’ van het Noord-Hollandse deel van het het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en het uitdragen van de waarde en betekenis van dit werelderfgoed.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie geeft het Steunpunt Cultureel Erfgoed opdracht om gemeenten te ondersteunen op het gebied van erfgoedbeleid en de Omgevingswet. En ook bij het onder de aandacht brengen van de cultuurhistorie in relatie tot ruimtelijke opgaven en beleidsvisies. Daarnaast ondersteunt de provincie activiteiten rond ruimtelijke opgaven in relatie tot archeologie en herbestemming. Zoals het organiseren van bijeenkomsten en het uitbrengen van publicaties voor kennisoverdracht.

1.2 De provincie versterkt de cultuurhistorische waarden van het landschap door het actualiseren van de 'Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018'. Deze leidraad geeft aan hoe initiatiefnemers van concrete ruimtelijke plannen in het landelijk gebied kunnen omgaan met het borgen en versterken van de cultuurhistorische waarden. Ook worden hiervoor bijeenkomsten georganiseerd en adviezen gegeven. De ruimtelijke kwaliteit, waaronder de cultuurhistorische waarden, is gewaarborgd in de omgevingsverordening.

2.1 Archeologische waarden zijn een belangrijk onderdeel van het waardevolle cultuurlandschap van de provincie Noord-Holland. In tien geselecteerde gebieden met een bovengemeentelijk archeologisch belang bieden we informatie en inspiratie aan gemeenten, gebruikers en beheerders van vindplaatsen. Met als doel ze aan te zetten tot een zorgvuldige omgang met deze waarden.

2.2 De provincie is eigenaar en beheerder van de collectie archeologische vondsten in het archeologisch depot. Via Huis van Hilde (depot en museum) maakt de provincie dit erfgoed zichtbaar en toegankelijk voor een breed publiek en bevordert zij kennis

3.2 De provincie ondersteunt eigenaren en initiatiefnemers van herbestemmingsopgaven van niet-rendabele monumenten.

4.1 Als mede site-houder voor het UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies coördineert de provincie het behoud van dit werelderfgoed binnen Noord-Holland, en draagt zij de betekenis ervan uit.

6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit voor sport, cultuur en voorzieningen

Provinciale rol

De provincie zet in op versterking van de culturele en sportinfrastructuur in Noord-Holland. De provincie heeft een wettelijke taak om via de provinciale ondersteuningsinstelling Probiblio het bibliotheeknetwerk in Noord-Holland te ondersteunen op de gebieden collectie-uitwisseling, innovatie en kennisontwikkeling. Daarnaast stimuleert de provincie cultuureducatie op scholen in Noord-Holland. Voor een toekomstbestendige Noord-Hollandse cultuursector is daarnaast talentontwikkeling van belang. Ook faciliteert de provincie talentontwikkeling in de sport, om zo een brug te slaan tussen top- en breedtesport. Op het gebied van cultuur en voorzieningen (sport, cultuur en dorpshuizen) vervult de provincie een verbindende rol voor gemeenten door regionale samenwerking en kennisuitwisseling te stimuleren.

Wat mag het kosten?

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit voor sport, cultuur en voorzieningen	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	8.088 N	7.015 N	8.092 N	8.054 N	8.050 N	8.050 N
	Totaal baten	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Saldo van baten en lasten	8.088 N	7.015 N	8.092 N	8.054 N	8.050 N	8.050 N
	Stortingen						
		0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen						
6.3	Reserve Verleende subsidies beleidsdoel bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen	−2.540 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**5.548 N**	**7.015 N**	**8.092 N**	**8.054 N**	**8.050 N**	**8.050 N**

Financiële ontwikkelingen

- De lasten zijn in 2027 en de jaren daarna stabiel. Ze komen voor een belangrijk deel ten goede aan het ondersteunen van culturele samenwerking, het verbeteren van sportvoorzieningen en de leefbaarheid in kleine kernen.

Wat willen we bereiken?

1. De provincie ondersteunt bibliotheken in hun ontwikkeling naar een bredere maatschappelijke en educatieve functie.

2. De provincie werkt aan goede cultuureducatie op zoveel mogelijk Noord-Hollandse scholen.

3. De provincie versterkt de regionale samenwerking in de cultuurregio's Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord.

4. De provincie versterkt de regionale samenwerking in de bestuurlijke regio's van Noord-Holland op het gebied van culturele voorzieningen, sportvoorzieningen en dorpshuizen.

5. De provincie stimuleert regionaal cultuur- en sporttalent.

Wat gaan we daarvoor doen?

1.1 De provincie verleent Probiblio subsidie om de Noord-Hollandse bibliotheken te ondersteunen en bij te staan op het gebied van de vijf opgaven: Geletterdheid, Meedoen met de Maatschappij, Digitale Geletterdheid, Strategie & Beleid en Effectieve Bibliotheek.

2.1 De provincie subsidieert (cofinanciering) het programma 'Cultuureducatie met Kwaliteit 2025–2028'.

3.1 De provincie draagt bij aan het MRA-programma 'Kunst, cultuur en erfgoed' en het programma vanuit het Cultuurprofiel Noord-Holland Noord.

4.1 De provincie gaat met gemeenten in gesprek om de onderlinge samenwerking en kennisdeling over voorzieningen te stimuleren, met de focus op sport, cultuur en dorpshuizen.

5.1 De provincie slaat een brug naar topcultuur via de ondersteuning van jonge professionals in het programma 'Startende Makers'.

5.2 De provincie ondersteunt talentontwikkeling in de brede basis van cultuur door de matchingsregeling (cofinanciering) 'Versterking Infrastructuur Amateurkunst'.

5.3 De provincie ondersteunt talentontwikkelingsactiviteiten cultuur via de subsidieregeling 'Bovenregionale Talentontwikkeling'.

5.4 De provincie ondersteunt talentontwikkeling cultuur via het crowdfundingsplatform 'Voordekunst'.

5.5 De provincie ondersteunt talentontwikkeling van Noord-Hollandse sporters via het crowdfundingsplatform 'Talentboek' van het Yvonne van Gennip Talent Fonds.

Verbonden partijen

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

Verbonden partij	Doel
Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie
Gemeenschappelijke Regeling Siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies	Behoud en uitdragen van de universele waarde van het UNESCO Werelderfgoed van de Hollandse Waterlinies.
Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden, marketing en acquisitie
Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)	Ontwikkeling economie
PolanenPark B.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
PolanenPark C.V.	Ontwikkeling bedrijventerrein
Zeehaven IJmuiden N.V.	Ontwikkeling haven en economie
Life Sciences Fund Amsterdam B.V.	Ontwikkeling economie
Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.	Stimuleren duurzame economie
Innovatiefonds Noord-Holland B.V.	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen om (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.
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 het gebied van energie en circulariteit. Dit doet deze vennootschap onder andere door het beschikbaar stellen van financiering, het adviseren en begeleiden van ondernemingen, en het stimuleren en faciliteren van innovatie.
ROM InWest B.V.	De vennootschap heeft ten doel het stimuleren van de economische ontwikkeling in de regio Noord-Holland, en hiermee het versterken van de positie en de internationale concurrentiekracht van de regio Noord-Holland en Nederland.

*Verdere informatie vindt u in de paragraaf Verbonden partijen

Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie

Doelen

7. Overzicht Algemene middelen en organisatie
7.1 Algemene dekkingsmiddelen
7.2 Overhead
7.3 Vennootschapsbelasting
7.4 Onvoorzien
7.5 Overige

Budgettabel

Budgettabel 2027 (x € 1.000)

Beleidsdoel Min is voordelig

7.1	Algemene dekkingsmiddelen	11.132	N
7.2	Overhead	118.163	N
7.3	Vennootschapsbelasting	2.519	N
7.4	Onvoorzien	0	N
7.5	Overige	15.443	N
	Totaal lasten	**147.256**	**N**
7.1	Algemene dekkingsmiddelen	-711.683	V
7.2	Overhead	-105	V
7.3	Vennootschapsbelasting	0	V
7.4	Onvoorzien	0	V
7.5	Overige	-6.100	V
	Totaal baten	**-717.888**	**V**
	Saldo van baten en lasten	**-570.632**	**V**
	Stortingen	22.372	N
	Onttrekkingen	-18.928	V
	Saldo t.l.v. algemene middelen	**-567.188**	**V**

Toelichting

Elk programma heeft in de begroting naast lasten ook baten die direct tot dat programma behoren, zoals specifieke uitkeringen van het Rijk of bijdragen uit reserves. Deze baten zijn meestal niet toereikend om de

lasten van het programma te dekken. Tegenover de nadelige saldi op de programma's staan de algemene dekkingsmiddelen. Onder 7.1 zijn deze opgenomen. De algemene dekkingsmiddelen dragen bij aan het sluitend maken van de begroting.

De begroting kent naast de zes programma's en de algemene dekkingsmiddelen nog een aantal andere centrale posten, zoals de overhead, de vennootschapsbelasting en de post onvoorzien. Deze zijn opgenomen onder 7.2 tot en met 7.4.

Het opnemen van de hierboven genoemde posten in een apart overzicht is een verplicht onderdeel van het Besluit begroting en verantwoording (BBV). Hierna volgt een korte toelichting bij de verschillende onderwerpen.

7.1 Algemene dekkingsmiddelen

Onder de algemene dekkingsmiddelen zijn de volgende posten opgenomen:

- Provinciale heffingen
- Uitkering uit het provinciefonds
- Dividenduitkeringen
- Financieringsfunctie (renteresultaat)
- Overige algemene dekkingsmiddelen

Provinciale heffingen

De provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting vormen na de uitkering uit het provinciefonds de grootste post binnen de structurele algemene dekkingsmiddelen. Een nadere toelichting op de opcenten op de motorrijtuigenbelasting vindt u in de paragraaf 'Lokale heffingen' van deze begroting.

Uitkering provinciefonds

De uitkering uit het provinciefonds is bij deze begroting aangepast op basis van de meicirculaire 2026.

Dividend

De dividenden worden behoedzaam geraamd. Een toelichting op de deelnemingen is opgenomen in de paragraaf 'Verbonden partijen' in deze begroting.

Financieringsfunctie

Onder de post financieringsfunctie wordt het renteresultaat van de provincie begroot. Een overzicht van het renteresultaat is opgenomen in de paragraaf 'Financiering' van deze begroting.

Overige algemene dekkingsmiddelen

Onder 'overige algemene dekkingsmiddelen' worden middelen verantwoord die niet bij één van de inhoudelijke programma's horen, maar wel dienen ter algemene dekking. Voorbeelden zijn het verhuren van onroerend goed, de facilitering van de dienstverlening voor het bedrijfsbureau voor de recreatieschappen en de externe detachering van provinciepersoneel. Bij het verhuren van onroerend goed gaat het om de verhuur van de parkeergarage onder de Dreef. De begroting houdt geen rekening met het extern detacheren van provinciepersoneel. De incidentele middelen die beschikbaar zijn gesteld in het

coalitieakkoord, zijn opgenomen in de ‘reserve Coalitieakkoord’. Deze reserve is onder de ‘overige algemene dekkingsmiddelen’ geplaatst. De gelden worden bij de komende planning- & control-momenten toebedeeld aan de juiste beleidsdoelen en bestemmingsreserves.

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Algemene dekkingsmiddelen	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	9.987 N	7.591 N	11.132 N	13.129 N	14.259 N	14.247 N
	Totaal baten	−674.442 V	−709.761 V	−711.683 V	−726.965 V	−736.652 V	−749.914 V
	Saldo van baten en lasten	−664.454 V	−702.170 V	−700.551 V	−713.836 V	−722.393 V	−735.667 V
	Stortingen						
7.1	Reserve Coalitieakkoord	14.177 N	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
7.1	Reserve Coalitieakkoord	−20.900 V	−20.794 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**−671.177 V**	**−722.964 V**	**−700.551 V**	**−713.836 V**	**−722.393 V**	**−735.667 V**

Financiële ontwikkelingen

Lasten:

- De stijging van de lasten wordt vooral veroorzaakt door het renteresultaat. Het gaat hierbij om een toename van de verwachte rentelasten van het vreemd vermogen. Dit komt vooral door toename van de schuld.

Baten:

- Het stijgende verloop van de baten wordt veroorzaakt door een verwachte jaarlijkse stijging van zowel de opbrengst aan opcenten als de provinciefonds uitkering. De toename van de opbrengst aan opcenten wordt verklaard door een verwachte jaarlijkse groei van 1% van de opbrengst. Het provinciefonds neemt toe door hogere verwachte accressen in de komende jaren.

Stortingen:

- Niet van toepassing

Onttrekkingen:

- De onttrekkingen in 2026 betreffen de laatste overheveling vanuit de reserve Coalitieakkoord. Deze worden in 2026 overgeheveld naar de reserve PPLG en de reserve Innovatieve Projecten Mobiliteit.

7.2 Overhead

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Overhead	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	101.856 N	114.558 N	118.163 N	112.681 N	106.923 N	107.914 N
	Totaal baten	-278 V	-205 V	-105 V	-108 V	-110 V	-113 V
	Saldo van baten en lasten	101.577 N	114.353 N	118.058 N	112.573 N	106.813 N	107.801 N
	Stortingen						
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	5.045 N	5.500 N	7.300 N	2.100 N	0 V	0 V
	Onttrekkingen						
7.2	Reserve Bedrijfsvoering	-4.598 V	-10.796 V	-10.622 V	-6.355 V	-100 V	0 V
7.2	Reserve Huisvesting	-762 V	-782 V	-782 V	-782 V	-782 V	-782 V
	Resultaat	**101.262 N**	**108.275 N**	**113.954 N**	**107.536 N**	**105.931 N**	**107.019 N**

Financiële ontwikkelingen

De lasten stijgen in 2027 structureel ten opzichte van 2025 in verband met drie Kaderbrief-voorstellen:

- stijgende ICT-kosten € 1,0 miljoen,

- stijgende huisvestingskosten € 0,4 miljoen voor 2027 en € 0,8 miljoen structureel vanaf 2028,

- extra kosten NH Archief € 0,3 miljoen.

In de begroting 2026 zijn eenmalige kosten opgenomen voor I-projecten (€ 2,1 miljoen) en huisvestingsprojecten (€ 0,9 miljoen) die gedekt worden door een onttrekking uit de reserve bedrijfsvoering.

Daarnaast zijn er voor de jaren 2026 tot en met 2028 incidentele kosten voor de uitvoering van programma BVS (het programma voor de vervanging van de belangrijkste bedrijfsvoeringssytemen): € 4,1 miljoen in 2026, € 7,5 miljoen in 2027 en € 3,6 miljoen in 2028.

De ICT-kosten die vanuit het IPO worden doorbelast (€ 1,2 miljoen) worden met ingang van 2027 niet meer onder Beleidsdoel 7.2 verantwoord, maar onder Beleidsdoel 1.1.

In 2026 en 2027 vallen bedragen vrij uit de reserve bedrijfsvoering, respectievelijk € 3,0 miljoen en € 2,0 miljoen.

7.3 Vennootschapsbelasting

Beleidsdoel

(Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Vennootschapsbelasting	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	52 N	40 N	2.519 N	-15 V	-15 V	-15 V
Totaal baten	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Saldo van baten en lasten	52 N	40 N	2.519 N	-15 V	-15 V	-15 V
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**52 N**	**40 N**	**2.519 N**	**-15 V**	**-15 V**	**-15 V**

Financiële ontwikkelingen

Lasten:

De hogere lasten in 2027 worden verklaard door afdracht van vennootschapsbelasting in verband met de verwachte fiscale winst van de CV Polanenpark. In de jaren na 2027 is sprake van een fiscaal compensabel verlies, waardoor sprake is van negatieve belasting.

7.4 Onvoorzien

Beleidsdoel

(Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

Onvoorzien	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Totaal lasten	0 V	0 V	0 N	0 N	0 N	0 N
Totaal baten	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Saldo van baten en lasten	0 V	0 V	0 N	0 N	0 N	0 N
Stortingen						
	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
	0	0	0	0	0	0
Resultaat	**0 V**	**0 V**	**0 N**	**0 N**	**0 N**	**0 N**

7.5 Overige

Beleidsdoel (Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

	Overige	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
	Totaal lasten	-3.306 V	6.024 N	15.443 N	29.889 N	45.511 N	59.013 N
	Totaal baten	-9.608 V	-13.512 V	-6.100 V	-6.100 V	-6.100 V	-6.100 V
	Saldo van baten en lasten	-12.914 V	-7.488 V	9.343 N	23.789 N	39.411 N	52.913 N
	Stortingen						
7.5	Algemene reserve	13.017 N	10.413 N	2.372 N	2.245 N	2.069 N	0 V
7.5	Reserve Waardevermindering grondaankopen Groen	7.777 N	3.878 N	12.700 N	12.700 N	12.700 N	22.987 N
	Onttrekkingen						
7.5	Algemene reserve	-118.207 V	-36.036 V	-7.524 V	-5.595 V	-2.000 V	-1.761 V
7.5	Reserve Waardevermindering grondaankopen Groen	-66 V	0 V	0 V	0 V	0 V	0 V
	Resultaat	**-110.393 V**	**-29.233 V**	**16.891 N**	**33.139 N**	**52.180 N**	**74.139 N**

Financiële ontwikkelingen

Lasten:

- De toename van de lasten wordt met name verklaard door de stelpost 'Indexeringen'. In de begroting zijn de budgetten vanuit de stelpost opgehoogd tot het prijspeil van het lopende jaar. Met deze stelpost wordt ook al rekening gehouden met toekomstige prijsstijgingen.

Baten:

- Het saldo van de baten bestaat vooral uit verkoopopbrengsten van gronden, huuropbrengsten en pachtopbrengsten. De hogere opbrengst in 2026 komt door een hogere verwachte opbrengst van grondverkopen.

Stortingen:

- De stortingen in de algemene reserve betreffen een aantal decentralisatie-uitkeringen uit de septembercirculaire 2025.

Onttrekkingen:

- De onttrekkingen aan de algemene reserve betreft vooral onttrekkingen die volgen uit de doorlichting van de bestemmingsreserves, zoals die bij de begroting in 2026 zijn verwerkt. Daarnaast worden middelen uit de algemene reserve onttrokken met betrekking tot decentralisatie-uitkeringen. Deze middelen zijn eerder gestort in de algemene reserve. Ze mogen aan de algemene reserve worden onttrokken als verwacht wordt dat deze middelen ook uitgegeven worden in het betreffende jaar.

3 Paragrafen

3.1 Financiering

Algemeen

De treasuryfunctie omvat alle activiteiten gericht op het sturen en beheersen van, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële stromen en de hieraan verbonden risico's.

Het treasurybeleid beslaat de doelstellingen, de richtlijnen en de limieten die voor het uitvoeren van de treasuryfunctie zijn vastgesteld. De wettelijke en provinciale kaders zijn vastgelegd in:

- Wet financiering decentrale overheden (Wet fido);
- Besluit leningsvoorwaarden decentrale overheden;
- Ministeriële regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden;
- Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV);
- Financiële verordening Noord-Holland 2023;
- Financieringsstatuut Provincie Noord-Holland 2024;
- Uitvoeringsrichtlijn Leningen en Garantstellingen Noord-Holland 2020.

De provincie moet altijd over voldoende geld beschikken om aan haar verplichtingen te voldoen zoals het betalen van facturen en subsidies. Omdat uitgaven en inkomsten, op de korte en lange termijn, niet synchroon lopen, is financiering als werkveld binnen de treasuryfunctie van groot belang. De wettelijke kaders van de treasuryfunctie worden bepaald door de Wet financiering decentrale overheden (Wet fido) en de onderliggende wetgeving. Belangrijk uitgangspunt van deze wet is dat voorzichtig omgegaan moet worden met publieke middelen. 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. De voorschriften richten zich op de tegenpartij (debiteurenrisico) en op het type instrument (marktrisico). De provincie Noord-Holland beschikt niet over uitzettingen en derivaten. Deze worden ook, gezien de financieringsbehoefte, in 2027 niet verwacht.

Om dit te bereiken dient de provincie Noord-Holland zich bij het uitvoeren van de treasuryfunctie aan de wettelijke kaders en provinciale regelgeving te houden. Met de keuze voor het integraal schatkistbankieren (besluit Provinciale Staten november 2009) heeft de provincie de risico's van de treasuryfunctie kunnen begrenzen. Hierbij worden de overtollige liquide middelen ondergebracht bij het Rijk waardoor het debiteurenrisico nihil is.

Uit bovenstaande wettelijk kaders vloeien onderstaande kwantitatieve normen voort:

Wettelijke normen	Norm	Prognose 2027
Kasgeldlimiet	7%	€ 68,1 miljoen
Renterisiconorm	20%	€ 194 miljoen
Drempelbedrag Schatkistbankieren	*	€ 10 miljoen

De wettelijk norm over de kasgeldlimiet en renterisiconorm worden berekend over het totale begrotingstotaal aan lasten inclusief toevoegingen reserves. Het drempelbedrag Schatkistbankieren wordt berekend op basis van een staffel. Het streven is erop gericht om binnen deze normen te opereren.

De belangrijkste doelstellingen van het provinciale treasurybeleid zijn:

- Duidelijke richtlijnen voor eenduidige behandeling van aanvragen voor geldleningen en garantstellingen (vanuit publieke taak);
- Zorgen voor de tijdige beschikbaarheid van de nodige financiële middelen;
- Beheersen van financiële risico's;
- Minimaliseren van de kosten bij het beheren van geldstromen en financiële posities.

Daarmee draagt Treasury bij aan de financiële continuïteit van de provincie op korte en lange termijn.

Liquiditeitsprognose en financieringstekort

Op basis van de actuele liquiditeitsprognoses verwacht de provincie in 2027 structureel nieuwe geldleningen te moeten aantrekken om de benodigde liquiditeit op peil te houden.

De provincie gaat pas over tot het daadwerkelijk aantrekken van langlopende geldleningen gedurende het jaar als het 100% zeker is dat deze ook nodig zijn. De omvang van de behoefte aan nieuwe (langlopende)leningen en het tijdstip van aantrekken worden daarom bepaald aan de hand van de regelmatig geactualiseerde liquiditeitsprognoses op korte, middellange en lange termijn. Met name de daadwerkelijke realisatie van de geraamde investeringen is daarbij bepalend. 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. Hierbij maakt de provincie gebruik van maandelijks actuele marktinformatie en verwachte ontwikkeling van de markt.

De provincie hanteert het systeem van totaalfinanciering. Dit houdt in dat niet voor iedere investering apart een lening wordt afgesloten. Investeringen worden gefinancierd uit het totaal van eigen vermogen en het lang vreemd vermogen (aangetrokken leningen). Er is dus geen directe relatie tussen een bepaald(e) investering/project en de rentelasten voor een afgesloten lening. De rentekosten worden aan de desbetreffende taakvelden met behulp van een (rente)omslag toegerekend. Hierdoor is er inzicht in de volledige kosten van de taakvelden.
Deze werkwijze is in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording (BBV), de Wet fido en het Financieringsstatuut provincie Noord-Holland 2024. De bevoegdheid voor het aantrekken van geldleningen met een looptijd langer dan 1 jaar ligt bij Gedeputeerde Staten. De bevoegdheid voor het afsluiten van geldleningen korter dan 1 jaar ligt bij de sectormanager financiën. In de paragraaf Financiering van de begroting en de jaarstukken worden Provinciale Staten jaarlijks geïnformeerd over de actuele ontwikkelingen in het financieringsbeleid.

Voor het begrotingsjaar 2027 gaat de provincie op basis van de actuele liquiditeitsprognoses uit van het aantrekken van middelen. Deze liquiditeitsprognoses zijn gebaseerd op de voorliggende begroting. De rentelast is gebaseerd op het huidige inzicht van de financieringsbehoefte en is met terughoudendheid begroot voor de jaren 2029 en verder. Dit gezien de onvoorspelbaarheid van de renteontwikkelingen en het verloop van onze lening portefeuille.

Voor het jaar 2027 en verder zal de liquiditeitsbehoefte toenemen. Er zal een concreet voorstel gedaan worden om in haar financieringsbehoefte te voorzien. Een tekort wordt in eerste instantie met

kasgeldleningen en waar dit structureel is met langlopende financiering gedekt. In de aanloop van het aantrekken van langlopende financiering zal conform het financieringsstatuut gehandeld worden. De liquiditeitsprognose 2026-2030 resulteert in onderstaande kasstroomoverzicht:

Bedragen * € 1.000	2026	2027	2028	2029	2030
Stand schatkistbankieren 1-1	+ 123.820	+ 19.816	+ 20.310	+ 20.199	+ 20.457
Kasstroom uit exploitatie	-/- 46.004	-/- 68.506	-/- 31.112	+ 10.259	+ 39.857
Kasstroom uit investeringen	-/- 130.000	-/- 130.000	-/- 130.000	-/- 130.000	-/- 130.000
Kasstroom financiering	+ 72.000	+ 199.000	+ 161.000	+ 120.000	+ 90.000
Stand schatkistbankieren 31-12	+ 19.816	+ 20.310	+ 20.199	+ 20.457	+ 20.314

In de komende jaren verwachten wij dat onze schuldpositie op zal lopen van 180 miljoen tot 822 miljoen in 2030. Door de stijgende schuld zal de rentelast toenemen in de komende jaren, deze hogere structurele lasten hebben we verwerkt in deze begroting. De stijgende schuldpositie heeft ook invloed op de diverse kengetallen en zijn verwerkt in de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing.

Lening verloop (bedragen * € 1.000)	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Stand leningen 01-01	180.000	252.000	451.000	612.000	733.000
Aflossing	- 90.000	- 45.000		- 45.000	
Nieuwe langlopende leningen	92.396	175.868	96.474	101.369	27.110
Kasgeldleningen (kort)	69.604	68.132	64.526	63.631	62.890
Stand leningen 31-12	252.000	451.000	612.000	732.000	822.000

Bovenstaande verloop van vreemd vermogen is gebaseerd op de voorliggende begroting. Bij het werkelijk aantrekken van vreemd vermogen wordt er gekeken naar de realisatie van de begroting en de investeringsraming om onze financieringsbehoefte te bepalen.

Schatkistbankieren

De Staat verzekert met schatkistbankieren dat met de middelen van de provincie geen onnodige financiële risico's worden gelopen. Schatkistbankieren biedt de 2 volgende hoofdactiviteiten:

Rekeningcourantverhouding met de Staat. Een positief saldo op de bankrekeningen van de provincie wordt dagelijks afgeroomd ten gunste van de rekening-courant. Andersom wordt een negatief saldo op de bankrekeningen dagelijks aangezuiverd vanaf deze rekening-courant. Deze saldoregulatie wordt gedaan door het Agentschap van de Generale Thesaurie van het ministerie van Financiën.

Plaatsing van deposito's bij genoemd Agentschap. Hierbij worden dagelijks onafhankelijk vastgestelde tarieven gehanteerd en aanvragen worden nooit geweigerd indien het saldo toereikend is. Vanwege de naar verwachting aflopende financiële ruimte wordt van het plaatsen van deposito's geen gebruik gemaakt.

Kasgeldlimiet / Renterisiconorm

Kasgeldlimiet

De Wet fido stelt normen voor de hoogte van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm. Bij het uitvoeren van het treasurybeleid blijft de provincie in 2027 binnen deze normen. Overschrijding van de kasgeldlimiet wordt beheerst door het aantrekken van langlopende leningen. De renterisiconorm is bedoeld om

(her)financiering en aflossing van die meerjarige leningen over de jaren te spreiden. De kasgeldlimiet bedraagt 7% van de lasten inclusief toevoegingen reserves vanuit de primaire begroting. Dit geeft het volgende financieringsoverzicht. Voor 2027 bedraagt de kasgeldlimiet € 68,1 miljoen

Renterisiconorm

Bij de structurering van de lange schuld moet de provincie rekening houden met de renterisiconorm. Deze norm heeft als doel het toekomstig renterisico te beperken door de aflossingen en renteherzieningen te spreiden. Voorkomen moet worden dat er in enig jaar een te grote concentratie plaatsvindt van aflossingen en renteherzieningen op lopende leningen. Het renterisicobedrag wordt volgens de Wet fido berekend als de som van de renteherzieningen en de aflossingen. Het totale renterisicobedrag mag niet groter zijn dan 20% van het begrotingstotaal van de voorliggende begroting. De omvang van de begroting 2027 geldt volgens de wet ook als grondslag voor de toetsing van de daaropvolgende jaren.

Bedragen * € 1.000	2026	2027	2028	2029	2030
Grondslag voor norm: omvang oorspronkelijke begroting	994.357	973.320	973.320	973.320	973.320
Renterisiconorm o.g.v. wet Fido: 20% van grondslag	198.871	194.664	194.664	194.664	194.664
Renteherzieningen	-	-	-	-	
Aflossing	90.000	45.000	-	45.000	
Risicobedrag	90.000	45.000	-	45.000	
In % van de begroting	9,1%	4,6%	0%	4,6%	0%
Ruimte (+) / overschrijding (-)	+ 108.871	+ 149.664	+ 194.664	+ 149.664	+ 194.664

Renteverwachting

Een tweede belangrijke basis is de renteverwachting en de daaruit voortkomende renteramingen in de begroting voor de nieuwe financieringsbehoefte en herfinanciering van leningen. Dit wordt iedere maand bijgesteld op basis van 2 rentevisies van verschillende banken. Volgens de renteverwachting verwacht de provincie dat de rente in 2027 nog licht zal stijgen. Voor de begroting 2027 gaan we uit van een verwachte rente van:

- 2,23 procent voor de nog aan te trekken kortlopende schuld.
- 3,5 procent voor de nog aan te trekken langlopende schuld

Deze rentes zijn gebaseerd op de marktrente van 3-maands kasgeldleningen (kort) en 10-jaarsleningen (lang) voor gemeenten.

Renteresultaat

De feitelijke realisatie van het treasurybeleid weerspiegelt het renteresultaat van de provincie. Het rente resultaat voor 2027 - 2030 geeft het volgende beeld:

	Renteresultaat (x € 1.000)	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
	De externe rentelasten over de korte en lange financiering				
A.	Financiering	7.096 N	9.211 N	10.348 N	10.341 N
B.	De externe rentebaten	-1.190 V	-1.190 V	-1.190 V	-1.057 V
	Totaal door te rekenen externe rente	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N
C.	De rente die aan de grondexploitatie moet worden doorberekend	-	-	-	-
	De rente van projectfinanciering die aan het betreffende taakveld moeten worden toegerekend	-	-	-	-
	Saldo door te rekenen externe rente	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N
D1.	Rente over eigen vermogen	-	-	-	-
D2.	Rente over voorzieningen	-	-	-	-
	De aan taakvelden (programma's inclusief overzicht Overhead) toegerekende rente (renteomslag)	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N
E.	De werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief overhead) toegerekende rente (renteomslag)	-	-	-	-
F.	Renteresultaat op het taakveld treasury	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N

De provincie Noord-Holland zal, op basis van de Financiële verordening Noord-Holland 2024, rente intern doorberekenen aan taakvelden. Voor 2027 zal deze omslagrente naar verwachting 0,35% zijn oplopend naar 0,45% in 2030. Bij de jaarrekening zal deze, op basis van de begroting, doorberekende rente herberekend worden op basis van het gerealiseerde renteresultaat en indien nodig gecorrigeerd worden. Het renteresultaat zal bij de 1e begrotingswijziging van 2027 worden doorbelast aan de taakvelden.

3.2 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Algemeen

De paragraaf 'Weerstandsvermogen en risicobeheersing' geeft inzicht in de mate waarin de provincie financiële gevolgen van risico's kan opvangen. Gedekte risico's, al dan niet via een voorziening of verzekering, zijn uitgesloten van de risico-inventarisatie. De paragraaf begint met de uitwerking van de door Provinciale Staten vastgestelde kengetallen, waaronder de verplichte BBV-kengetallen. Daarna worden de provinciale visie en het beleid op risicomanagement benoemd, gevolgd door een uitwerking van de relevante risico's. Het verloop en de benodigde weerstandscapaciteit voor één en vier jaar worden weergegeven en vergeleken met de beschikbare weerstandscapaciteit om het weerstandsvermogen te bepalen

Kengetallen

Conform het BBV (Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten) zijn de volgende 6 kengetallen opgenomen:

1. Netto-schuldquote
2. Netto-schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen
3. Solvabiliteitsratio
4. Kengetal grondexploitatie
5. Structurele exploitatieruimte
6. Opcenten (zie hiervoor de paragraaf 'Provinciale heffingen')

	Rekening 2025	Begroting 2026*	Begroting 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030
1. Netto schuldquote	68%	82%	112%	133%	141%	150%
2. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	47%	63%	99%	121%	133%	142%
3. Solvabiliteitsratio	58%	55%	47%	41%	39%	37%
4. Grondexploitatie	0%	0%	0%	0%	0%	0%
5. Structurele exploitatieruimte	14%	2%	8%	9%	8%	10%
6. Belastingcapaciteit	88,6%	92,5%	91,4%	91,4%	91,4%	91,4%

**2026 t/m tweede begrotingswijziging 2026*

1. Netto-schuldquote

De netto-schuld weerspiegelt het niveau van de schuldenlast van de provincie ten opzichte van de eigen middelen. De netto-schuldquote geeft een indicatie van de druk van de rentelasten en afschrijvingen op de exploitatie.

2. Gecorrigeerde netto schuldquote

Om te weten te komen 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 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.

3. Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de provincie in staat is om aan de financiële verplichtingen te voldoen. De solvabiliteitsratio is het eigen vermogen als percentage van het balanstotaal. Het eigen vermogen van een provincie bestaat volgens artikel 42 BBV uit de reserves (zowel de algemene reserve als de bestemmingsreserves) en het resultaat uit het overzicht van baten en lasten.

Hoe hoger de solvabiliteitsratio, des te hoger de weerbaarheid. De mate van weerbaarheid in combinatie met de andere kengetallen geeft een indicatie van de financiële positie van de provincie.

4. Grondexploitatie

De provincie beschikt niet over gronden die in exploitatie zijn genomen. Dit past bij het grondbeleid van de provincie.

5. Structurele exploitatieruimte

Voor de beoordeling van het structurele en reële evenwicht van de begroting wordt onderscheid gemaakt tussen structurele en incidentele lasten. Bij dit onderscheid is de aard van de activiteit leidend. Voorbeelden van structurele baten zijn de algemene uitkering uit het provinciefonds en eigen belastinginkomsten (motorrijtuigenbelasting). Bij structurele lasten zijn dat bijvoorbeeld de personeelslasten, kapitaallasten en bijdragen aan gemeenschappelijke regelingen. Het onderscheid tussen structureel en incidenteel is ook in een notitie van de commissie BBV vastgelegd.

Een 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.

6. Belastingcapaciteit

Een provincie heeft de mogelijkheid om het aantal opcenten te verhogen tot een bepaald maximaal. Dit wordt door het Rijk bepaald. De provincie Noord-Holland blijft onder het landelijk gemiddelde als het gaat om de heffing van opcenten; de provincie heeft het laagste opcententarief van alle provincies.

Signaleringswaarden

Voor een beoordeling van de kengetallen is het belangrijk om deze in relatie tot elkaar te bekijken en tegen een norm te houden. Bij de Kaderbrief 2026 zijn vrijwillige kengetallen en signaalwaarden door Provinciale Staten vastgesteld.

	Waarderingscijfer	Minst risicovol	Alert	Meest risicovol	JR 2024	JR 2025	BGR 2026*	BGR 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030
1a	NSQ	< 150%	150 - 200%	> 200%	62%	68%	82%	112%	133%	141%	150%
1b	NSQ (gecorr. verstrekte leningen)	< 150%	150 - 200%	> 200%	48%	47%	63%	99%	121%	133%	142%
2	Solvabiliteit	> 50%	20 - 50%	< 20%	61%	58%	55%	47%	41%	39%	37%
3	Grondexploitatie	< 20%	20 - 35%	> 35%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
4	Structurele begrotingsruimte	> 0%	0%	< 0%	6%	14%	2%	8%	9%	8%	10%
5	Belastingcapaciteit	< 95%	95 - 105%	> 105%	89%	89%	93%	91%	91%	91%	91%
6	Weerstandsratio 1 jaar	> 2,0	1,0 - 2,0	< 1	3,8	2,3	2,7	3,6	3,6	3,6	3,6
7	25% norm algemene reserve	> 25%	25%	< 25%	27%	27%	37%	39%	40%	43%	47%
8	Kapitaalslastenratio	< 10%	10 - 15%	> 15%	4%	4%	6%	7%	8%	10%	11%
9	Rente risiconorm	< 20%	20%	> 20%	0%	8%	9%	5%	0%	5%	0%
10	Kasgeldlimiet	< 7%	7%	> 7%	< 7%	< 7%	< 7%	< 7%	< 7%	< 7%	< 7%

**2026 t/m tweede begrotingswijziging 2026*

Voor de begroting 2027 zien we met uitzondering van de solvabiliteit dat alle cijfers positief zijn. Over de hele linie bezien stijgen de netto- schuldquote en de kapitaalslastenratio en daalt de solvabiliteit. Dit is te verklaren door de gewenste investeringen die de provincie de komende jaren voornemens is te doen met behulp van externe middelen. Doordat niet alle gewenste investeringen tot realisatie komen, blijkt bij de jaarrekening dat deze trend zich minder snel doorzet.

De norm voor de hoogte van de algemene reserve, zoals die is vastgelegd in de Financiële verordening, is 25% van de structurele algemene dekkingsmiddelen, zoals die zijn verantwoord in de laatst vastgestelde jaarrekening. De berekening van de norm in 2027 is dus gebaseerd op de gegevens uit de jaarrekening 2025. Het kengetal neemt in 2026 significant toe als gevolg van het hoge gerealiseerd resultaat bij de jaarrekening 2025 welke is toegevoegd aan de algemene reserve. Hiermee wordt een negatievere trend voor de NSQ en solvabiliteit voorkomen doordat de provincie minder hoeft te lenen.

Concluderend kan worden gesteld dat er voor de begroting 2027 sprake is van een gezonde financiële positie op basis van de door Provinciale Staten vastgestelde signaleringswaarden. Bij bovenstaande cijfers past de kanttekening dat als uitgangspunt geldt een volledige realisatie van de provinciale ambities.

Visie risicomanagement

De visie van de provincie op risicomanagement luidt als volgt: de provincie Noord-Holland streeft naar het systematisch inzichtelijk maken van alle significante risico's en kansen bij het realiseren van haar doelstellingen. Risicomanagement is daarmee onderdeel van het reguliere denken en doen. Het bewust verminderen, spreiden, vermijden, of accepteren van risico's draagt bij aan het 'in control zijn' van de organisatie. De provincie anticipeert actief op risico's en kansen om de doelstellingen te bereiken.

Beleid

Het risicobeleid is vastgelegd in de kadernota 'Risicomanagement en Weerstandsvermogen 2022–2025' en in de Financiële verordening. De kadernota bevat beleidsregels en normen over de wijze waarop de weerstandscapaciteit wordt opgebouwd en ingezet. De Financiële verordening is bepalend voor de minimale hoogte van de algemene reserve (minimaal 25 procent van de structurele algemene dekkingsmiddelen) en de hierin aan te houden risicoreservering (zie berekening weerstandsvermogen).

Risico's

De provincie doet continu aan risicomanagement. Twee keer per jaar worden de risico's geïnventariseerd en tegen de weerstandscapaciteit gehouden.

Alleen risico's met een risicoscore (gevolgklasse x kansklasse) van 4 of hoger staan in de risicotabel. Risico's met een lagere score worden wel meegenomen in de berekening van het weerstandsvermogen.

	Risico's	Risicobedrag	Risicoscore		Dekking
			Rekening 2025	Begroting 2027	
	Strategische risico's				
1.	Deelneming ROM	€ 11.900.000	8	8	Weerstandsvermogen
2.	UAV-GC 2025 aansprakelijkheid 'overige indirecte schade'	€ 5.000.000	8	8	Weerstandsvermogen
3.	Verkeerde procedures en/of fouten in uitvoering omgevingswet	€ 3.000.000	6	6	Weerstandsvermogen
4.	Lening Pallas	€ 43.984.173	4	4	Weerstandsvermogen
5.	Lening Nationaal Restauratiefonds	€ 9.100.000	4	4	Weerstandsvermogen
6.	Deelneming PDENH	€ 6.600.000	4	4	Weerstandsvermogen
7.	Wateroverlast: natuurontwikkeling Texel	€ 1.048.000	4	4	Weerstandsvermogen
8.	Kosten opruimen afvalinrichting	€ 1.000.000	4	4	Weerstandsvermogen
	Externe risico's				
9.	Dividenduitkering	€ 1.825.000	6	4	Weerstandsvermogen

Gekwantificeerde risico's

Strategische risico's

1. Deelneming ROM
ROM InWest investeert in duurzame en innovatieve bedrijven of initiatieven in Noord-Holland. Omdat de ROM deels wordt gefinancierd met provinciale middelen, leiden de investeringen ook tot een financieel risico voor de provincie. De provincie is voor € 40 miljoen aandeelhouder in ROM InWest. Het totaalkapitaal van de ROM is circa € 160 miljoen. Bij het besluit tot deelname in de ROM (18 mei 2021) is er een risicopercentage van 30 procent opgenomen. Dit komt neer op een risico van maximaal € 12 miljoen. De ROM hanteert een 'waarderingstemplate' en heeft een 'valuation committee' om de investeringen te monitoren.

2. UAV-GC 2025 aansprakelijkheid 'overige indirecte schade'
Voor aannemingsovereenkomsten waarbij de provincie Noord-Holland de uitvoering en het ontwerp van het werk geïntegreerd uitvraagt, hanteert de provincie de Uniforme Administratieve Voorwaarden voor Geïntegreerde Contractvormen (UAV-GC). In januari 2025 is de herziene UAV-GC (UAV-GC 2025) door het kenniscentrum CROW gepubliceerd. Op 1 oktober 2025 heeft de directie van de provincie besloten de UAV-GC 2025 te implementeren in de provinciale contractstandaard. Onder UAV-GC 2025 is de provincie als opdrachtgever aan te spreken voor ‘overige indirecte schade’ die door een opdrachtnemer is veroorzaakt en wordt geleden door een derde, als die schade de drempel van 10 procent van de aanneemsom overschrijdt.
Om dit risico zoveel mogelijk te beheersen, is in de provinciale contractstandaard een aanvullende verduidelijking opgenomen. Die verduidelijking beschrijft onder welke voorwaarden de provincie in haar rol als opdrachtgever van projecten onder de UAV-GC 2025 kan worden aangesproken voor dergelijke ‘overige indirecte schade’. Verder volgt de provincie de jurisprudentie en casuïstiek bij andere opdrachtgevers. Bovendien zal zij indien nodig gespecialiseerde capaciteit inschakelen om verweer te kunnen voeren tegen eventuele vorderingen.
Het risico van overige indirecte schade kan doorlopend optreden, terwijl de kans dat dit gebeurt en het risicobedrag lastig vooraf zijn in te schatten. Daarom gaat de provincie ervan uit dat dit risico eens in de vijf jaar optreedt, waarbij de overige indirecte schade € 5 miljoen per keer bedraagt.

3. 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 ligt bij de omgevingsdiensten. Als mandaatgever is en blijft de provincie verantwoordelijk voor de vermogensrechtelijke gevolgen van de besluiten die deze diensten namens de provincie nemen. Fouten in de procedures kunnen leiden tot schadeclaims van bedrijven bij de provincie. Dit doet afbreuk aan het imago van de provincie. Schadeclaims kunnen oplopen tot een bedrag van circa € 3 miljoen.
De provincie heeft privaatrechtelijke overeenkomsten gesloten met de omgevingsdiensten over de eisen waaraan de vergunningverlening, het toezicht en de handhaving moeten voldoen. De aansprakelijkheid voor tekortkomingen in de uitvoering van de VTH-taken ligt tot het bedrag van de betreffende dienstverlening bij de omgevingsdiensten. Zij moeten voldoen aan de Verordening Kwaliteit VTH Omgevingsrecht.

4. Lening Pallas
De provincie Noord-Holland heeft in 2015 een lening verstrekt aan de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor. De rechtsopvolger van deze stichting is vanaf medio 2025 de besloten vennootschap NRG Pallas B.V., een 100 procent staatsdeelneming. In een nog af te sluiten nieuwe leningovereenkomst wordt opgenomen dat de provincie in 2035 als eerste schuldeiser wordt afgelost. Er bestaat een risico dat de lening niet kan worden afgelost; dan wordt het openstaande bedrag niet terugbetaald.

De kans dat dit eenmalige risico optreedt, wordt gedurende de looptijd van de lening ingeschat op 20 procent. De beheersmaatregelen voor dit risico zijn:

- De provincie heeft een preferentie ten opzichte van andere schuldeisers.
- De Rijksoverheid heeft de financiering van de B.V. verzorgd.
- Er vindt periodiek overleg plaats met de enig aandeelhouder van de B.V., de minister van VWS.

5. Lening Nationaal Restauratiefonds
De provincie heeft geld uitgeleend aan het Nationaal Restauratiefonds (NRF) dat op zijn beurt geld leent aan eigenaren voor het herbestemmen, restaureren en verduurzamen van monumenten. Het risico bestaat dat de lening niet (volledig) wordt terugbetaald aan het NRF en in het verlengde daarvan aan de provincie. Om dit risico te beperken, toetst het NRF of de ontvangers van de leningen voldoende kredietwaardig zijn. Door hypothecaire leningen, met het monument als onderpand, verkrijgt het NRF voldoende zekerheid. Ook bekijkt het NRF in hoeverre daadwerkelijk voldoende zekerheid kan worden verkregen uit het te financieren onderpand. Het risico bedraagt maximaal € 9,1 miljoen.

6. Deelneming Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland B.V. (PDENH)
Het PDENH investeert in duurzame en innovatieve bedrijven of initiatieven in Noord-Holland. Omdat het PDENH wordt gefinancierd met provinciale middelen, leiden de investeringen ook tot een financieel risico voor de provincie. De financiële risico's zijn relatief beperkt, omdat wordt geïnvesteerd in bedrijven die al op de markt actief zijn. Verder wordt als beheersmaatregel voor iedere investering een uitgebreid boekenonderzoek uitgevoerd. Ondanks dat het risico relatief beperkt is, gaat het in absolute zin om grote bedragen. Het aantal investeringen en het uitgezette kapitaal door het PDENH neemt in de toekomst verder toe. Voor de zekerheid is bij de berekening van het benodigde risicobedrag voor het PDENH uitgegaan van 10 procent van het geïnvesteerde vermogen. Dit bedrag dient ter dekking van onvoorziene risico's, in de vorm van (onvoorziene) faillissementen van ondernemingen waarin het fonds heeft geïnvesteerd. Waardering van participatie aan dit fonds verloopt in de jaarrekening via de post 'Financiële vaste activa'.

7. Wateroverlast: natuurontwikkeling Texel
Wateroverlast in polder Waalenburg heeft allereerst gevolgen voor de agrarische productie. In periodes van droogte kan verzilting optreden. Daardoor is de kans op botulisme in warme, droge zomers gering. Daarnaast zijn er voorzieningen waarmee altijd water kan worden in- of uitgelaten. De provincie blijft het waterpeil in polder Waalenburg tot en met 2030 monitoren en de resultaten met het hoogheemraadschap delen. Treedt er ondanks alle onderzoeken en maatregelen toch waterschade op, dan wordt gekeken wat daarvan de oorzaak is. Eventuele schade die voortvloeit uit direct aan het project toerekenbare gevolgen, wordt vergoed. Schade die niet het gevolg is van het project of daar niet aan kan worden toegerekend, valt hier dus buiten.

8. Kosten opruimen afvalinrichting
De provincie is het bevoegd gezag voor majeure risicobedrijven. Als dergelijke bedrijven in continuïteitsproblemen komen, dan is het denkbaar dat het bevoegd gezag de eventuele opruim- en saneringskosten moet dragen. Deze problemen kunnen bijvoorbeeld ontstaan door brand of wijzigingen in regelgeving, mogelijk met faillissement als gevolg. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt het mogelijk bij dergelijke risicobedrijven een financiële zekerheidsstelling te eisen. Hiervoor moet wel na de inwerkingtreding van de Omgevingswet de vergunning van de betreffende bedrijven worden geactualiseerd. Tot dat moment is de provincie verantwoordelijk voor dit risico. Het gaat om zo'n 145 bedrijven.

Externe risico's

9. Dividenduitkeringen
Jaarlijks ramen we de dividendinkomsten van een aantal deelnemingen. Deze mogelijke inkomsten zijn een risicopost, doordat pas na afloop van een boekjaar bij een deelneming blijkt of het verwachte positieve resultaat is behaald. De dividendinkomsten maken deel uit van de structurele dekkingsmiddelen. Daarom reserveert de provincie volgens besluitvorming van Provinciale Staten 25% van de inkomsten die voor dat jaar zijn geraamd als onderdeel van de algemene reserve. Door hetzelfde bedrag op te nemen in de risico-inventarisatie, wordt het risico afgedekt dat 25% van de geraamde dividenden niet wordt uitgekeerd. De impact van het risico beperkt de provincie door de dividendontvangsten voorzichtig te ramen. Daarnaast vinden jaarlijks diverse overleggen met de deelnemingen plaats. Hierbij worden de mogelijke risico's binnen de bedrijfsvoering besproken. Eventueel worden maatregelen genomen. Tenslotte kan in bepaalde gevallen de keuze worden gemaakt om dividend uit te keren uit winsten die in het verleden zijn behaald.

Niet–gekwantificeerde risico's

De hierboven genoemde risico's zijn inherent aan het type instrument dat de provincie toepast om doelen te realiseren. Denk hierbij aan leningen, deelnemingen en fondsen. Daarnaast zijn er financiële afspraken gemaakt en/of geldt wet- en regeling rondom aansprakelijkheid. Deze risico's zijn goed kwantificeerbaar.

De provincie heeft ook te maken met risico's rondom het te voeren beleid en risico's die van buiten komen. Deze risico's zijn minder goed definieerbaar en daardoor lastiger te kwantificeren. Toch is het de moeite waard om hier kort bij stil te staan.

Extreme weersomstandigheden
Het ontwerp van onze infrastructuur is gebaseerd op uitgangspunten voor een klimaat dat minder extreme situaties kent. Deze extreme situaties kunnen gevolgen hebben voor onze (water)wegen, bruggen, viaducten en dijken. Door het monitoren van het provinciaal areaal houden we deze risico's in beeld.

Cybersecurity & Informatiebeveiliging
Het aantal informatiebeveiligingsincidenten neemt wereldwijd elk jaar toe. De provincie moet er rekening mee houden dat zij getroffen wordt. Daarom richt de organisatie zich zowel op het voorkomen van beveiligingsincidenten als op het beperken van de impact wanneer deze zich voordoen. Het is daarom belangrijk om te voldoen aan de gestelde wet- en regelgeving en daar proactief invulling aan te geven. Dit vermindert de kans op en mogelijke impact van digitale incidenten. Als een incident zich voordoet, kan dit leiden tot verstoring van bedrijfsprocessen, hoge (herstel)kosten, reputatieschade en inbreuk op het vertrouwen in de overheid.

Hogere kwaliteitseisen assets
Aanscherping van wet- en regelgeving kan zorgen voor hogere kwaliteitseisen aan assets. Dit leidt in het geval van vervanging en/of onderhoud tot hogere investeringen en/of lasten.

Indexering bijdragen gemeenschappelijke regelingen
De provincie neemt deel aan verschillende gemeenschappelijke regelingen. Wanneer de indexering van de bijdragen aan deze regelingen hoger uitvalt dan eerder in de begroting is opgenomen, kan dit leiden tot hogere kosten. Deze indexering is vaak gebaseerd op ontwikkelingen zoals loonstijgingen (bijvoorbeeld cao-ontwikkelingen) en prijsinflatie van materiële kosten.

De timing en hoogte van deze indexeringen sluiten niet altijd aan op de provinciale planning- en controlcyclus, waardoor onverwachte stijgingen kunnen optreden. Daarnaast hebben ook andere deelnemende partijen binnen de gemeenschappelijke regeling instemmingsrecht over de begroting. Hierdoor is de provincie ook van andere deelnemers in het algemeen bestuur van de gemeenschappelijke regeling afhankelijk bij de besluitvorming over de hoogte van de deelnemersbijdragen.

Gevaarlijke stoffen in de bodem
Bij civiele werken moet de grond worden onderzocht op de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen, zoals PFAS en andere verontreinigingen. Als de bodem meer schadelijke stoffen bevat dan de geldende normen toestaan, kan dit leiden tot extra maatregelen en vertraging in de uitvoering van projecten.

Verloop risico's

Om het verloop van de risico's inzichtelijk te maken, wordt het bruto-risicobedrag per categorie weergegeven in de volgorde van de begroting en jaarrekening.

Risico-inventarisatie (bruto x € 1.000)	Begroting 2025	Rekening 2024	Begroting 2026	Rekening 2025	Begroting 2027	Afname / toename*
Strategische risico's	€ 46.465	€ 90.171	€ 86.661	€ 89.799	€ 88.804	Afname
Externe risico's	€ 1.725	€ 4.642	€ 2.150	€ 3.375	€ 1.825	Afname
Overig niet-gekwantificeerd	PM	PM	PM	PM	PM	-
Bruto risicobedrag	€ 48.190	€ 94.813	€ 88.811	€ 93.174	€ 90.629	Afname

**ten opzichte van de meest recente inventarisatie bij de Jaarrekening 2025*

Ten opzichte van de jaarrekening 2025 (stand januari 2026) is het risicoprofiel bij de begroting 2027 (stand mei 2026) gedaald. Dit is met name toe te wijzen aan lagere geraamde dividendopbrengsten.

Berekening risico's

Bij de begroting en de jaarrekening wordt jaarlijks het actuele totale weerstandsvermogen (voor een periode van vier jaar) en het actuele incidentele weerstandsvermogen (voor een periode van één jaar) berekend. Om tot het weerstandsvermogen te komen, wordt de beschikbare weerstandscapaciteit vergeleken met de uitkomst van de simulatie van de risico's (benodigde weerstandscapaciteit). Het quotiënt van beide bedragen wordt het weerstandsvermogen genoemd. De totale bruto-omvang van deze risico's bedraagt € 90,6 miljoen (exclusief PM-posten). Op basis van de Monte-Carlosimulatie, een statistische rekenmethodiek, wordt een risicobedrag berekend waar de gevolgschade voor de termijn van één en vier jaar met 99 procent zekerheid onder zal vallen. Bij de begroting 2027 betreft dit risicobedrag € 66,4 miljoen (één jaar) en € 74,4 miljoen (vier jaar).

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 en structurele weerstandscapaciteit.

De incidentele weerstandscapaciteit kan de provincie eenmalig inzetten om financiële tegenvallers op te vangen. De structurele weerstandscapaciteit kan terugkerend worden ingezet om financiële tegenvallers op te vangen.

Toelichting weerstandsvermogen

Het kengetal weerstandsvermogen drukt uit in welke mate de provincie in staat is om met financiële reserves risico's op te vangen. Het kengetal weerstandsvermogen wordt berekend door de totale (huidige) weerstandscapaciteit te delen door de hoogte van de 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. Als ondanks genomen beheersmaatregelen het totale of het incidentele weerstandsvermogen lager wordt dan 1, dan doen Gedeputeerde Staten financiële voorstellen om het weerstandsvermogen weer terug te brengen tot het minimale niveau. Daarnaast kent de Financiële verordening de norm om de algemene reserve op minimaal 25 procent van de structurele algemene dekkingsmiddelen te houden. Deze structurele algemene dekkingsmiddelen worden verder toegelicht in beleidsdoel 7.1.

Incidenteel weerstandsvermogen

Berekening incidentele weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	Begroting 2027
Algemene reserve	238
Onvoorzien (huidig boekjaar)	–
Totaal incidentele capaciteit	**238**
Berekende risico's voor 1 jaar	66,4
Kengetal Weerstandsvermogen voor 1 jaar	**3,6**

Totale weerstandsvermogen

Berekening weerstandscapaciteit (in miljoenen €)	Begroting 2027	Raming 2028	Raming 2029	Raming 2030	Totaal
Algemene reserve	238				238
Onvoorzien (huidig boekjaar)	–				–
Totaal incidentele capaciteit	238	–	–	–	238
Onbenutte belastingcapaciteit		300,1	303,1	306,1	909,3
Onvoorzien (komend boekjaar)		–	–	–	–
Meerjarenbegrotingsruimte		–	–	–	–
Totale structurele capaciteit	–	**300,1**	**303,1**	**306,1**	**909,3**
Totale weerstandscapaciteit					1147,3
Berekende risico's voor 4 jaar					74,4
Kengetal Weerstandsvermogen voor 4 jaar					**15,4**

Uit voorgaand overzicht blijkt dat het berekende weerstandsvermogen op basis van de incidentele capaciteit 3,6 bedraagt (dit was 2,7 bij de jaarrekening 2025). Voor een periode van vier jaar bedraagt het weerstandsvermogen 15,4 (dit was 15,0 bij de jaarrekening 2025). Deze toename komt door de stortingen in de Algemene reserve. Zowel het incidentele als structurele weerstandsvermogen valt hoger uit dan 1. Dit betekent dat in beide gevallen het totale weerstandsvermogen groter is dan de hoogte van de risico's.

3.3 Onderhoud kapitaalgoederen

Algemeen

Het verbeteren en beheren van de (provinciale) infrastructuur zijn kerntaken van de provincie. De provincie is eigenaar en wegbeheerder van ongeveer 607 km wegen, 60 km busbanen en 253 km vaarwegen. Langs een groot deel van deze N-wegen liggen fietspaden (circa 351 km) die eigendom van de provincie zijn. Op deze infrastructuur beheert de provincie een groot deel van haar (ongeveer) 630 kunstwerken, zoals bruggen, sluizen, tunnels en ecoducten, DVM-systemen (dynamisch verkeersmanagement), 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 onderhoud en vervanging. Hiermee houdt de provincie de functionaliteit en de kwaliteit van deze kapitaalgoederen op peil en wordt kapitaalvernietiging voorkomen.

Infrastructuur

De instandhouding van de provinciale infrastructuur legt een groot beslag op de provinciale begroting. Hierdoor is de behoefte ontstaan om de infrastructuur professioneler, doelmatiger en efficiënter in stand te houden.

De provincie gaat in 2027 verder met de ontwikkeling van het assetmanagement. Het beheer van de provinciale assets wordt verder in lijn gebracht met de provinciebrede doelstellingen. Thema's die aandacht blijven krijgen, zijn duurzaamheid, biodiversiteit, klimaatverandering, stikstofproblematiek, energieverbruik, digitalisering en innovatie. Voor deze thema's wordt via pilotprojecten geleerd, bijgestuurd en gehandeld op basis van de opgedane ervaringen. We maken altijd een afweging tussen de prestaties, risico's en kosten.

Het bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau voor het functioneren van het areaal is leidend. De systematiek is gebaseerd op de landelijke afspraken. Dit alles is vastgelegd in de 'Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen' (NIKG).

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	D

Programmering Onderhoud

Alle maatregelen aan het infrastructurele areaal worden begroot en in de 'Provinciale Programmaplanning Infrastructuur' opgenomen, zodat gestuurd kan worden op de voortgang in de studiefase. Bestuurlijk wordt een doorkijk van het infrastructurele programma vastgelegd in het 'integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur' (iMPI).

Het iMPI geeft onder andere aan welke (vervangings)investeringen noodzakelijk zijn. De kredieten hiervan worden met de behandeling van de begroting aangevraagd en door Provinciale Staten beschikbaar gesteld.

Het vast en variabel onderhoud is in uitvoering bij een gebiedscontractant. Deze gebiedscontractant is zelf verantwoordelijk voor het inplannen van de uitvoering. Bijna al het variabel onderhoud voor de gebieden met een gebiedscontract wordt geprogrammeerd door de gebiedsaannemer binnen de vaste jaarlijkse contractprijs.

Het beheer wordt gebiedsgericht uitgevoerd. Een belangrijk instrument hierin zijn de gebiedscontracten, waarbij het vast en variabel onderhoud van het areaal naar de markt is gebracht. Daarnaast zijn er ook aspecten van het onderhoud die moeilijk passen in een gebiedscontract en waarvan het efficiënter is om deze centraal te beleggen, zoals centrale brugbediening, dynamisch verkeersmanagement (DVM) en gladheidscoördinatie.

In 2027 gaat de provincie verder met het aanbestedingstraject voor de nieuwe onderhoudscontracten die de huidige gebiedscontracten vervangen. Voor de nieuwe onderhoudscontracten wordt in de toekomst gekeken of het variabel onderhoud past binnen de nieuwe contracten. Naar verwachting zullen de kosten van het onderhoud (door veroudering van het areaal) in totaal duurder worden. Hiervoor zal in de toekomst ruimte in de begroting moeten worden gezocht om aan het kwaliteitsniveau te kunnen blijven handhaven.

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. Het onderhoud aan de panden voor 2027 kan als volgt worden ingedeeld.|

- Vast onderhoud; het contractueel afgesproken onderhoud
- Variabel onderhoud; niet geplande onderhoudswerkzaamheden
- Storingen; de kosten die samenhangen met het oplossen van storingen (niet gepland).

Voor al het onderhoud aan de panden Houtplein 33, Dreef 1 & 3, Paviljoen Welgelegen, huis van Hilde en de fractiehuizen is in 2023 een nieuw '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. De scoop van het contract is ook uitgebreid met keukentechniek en legionella beheer.

Vast onderhoud

Voor het vast onderhoud werken wij met contractuele afspraken en een meerjarenonderhoudsplan. Dit meerjarenonderhoudsplan bevat het planmatig onderhoud van de panden en het contractueel afgesproken onderhoud om de panden in stand te houden.

In 2027 zal onder andere onderhoud worden uitgevoerd aan de lucht behandelkasten, het schilderwerk aan Paviljoen Welgelegen in combinatie met de verduurzaming van het pand en de beveiligingsinstallatie Dreef 3.

Variabel onderhoud

Het variabel onderhoud beslaat het noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden die niet vooraf gepland zijn of contractueel zijn vastgelegd.

Storingen

Onder storingen vallen alle werkzaamheden voor het oplossen van storingen. Deze zijn niet gepland en worden opgelost binnen het maincontract. De kosten van storingen vallen onder het variabel onderhoud.

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (x € 1 miljoen)

Beheer en onderhoud meerjarig (wegen)	2027	2028	2029	2030
A. Groot onderhoud gepland	€ 22.552.000	€ 22.258.000	€ 18.526.000	€ 18.302.000
B. Projecten reserve kap. lasten VIK v/h Res. GO	€ 4.230.000	€ 4.589.000	€ 5.028.000	€ 5.031.000
C. Vast onderhoud wegen	€ 1.648.000	€ 1.648.000	€ 1.648.000	€ 1.648.000
D. Gebiedscontracten (GBC1 t/m GBC7)	€ 36.464.000	€ 36.805.750	€ 37.235.750	€ 37.621.500
E. Tunnels	€ 7.142.000	€ 7.142.000	€ 7.142.000	€ 7.443.000
F. DVM-areaal wegen	-€ 2.636.000	-€ 2.636.000	-€ 2.636.000	-€ 2.636.000
G. Planmatig onderhoud gebouwen	€ 1.067.386	€ 1.110.505	€ 1.155.780	€ 1.203.319
H. Correctief onderhoud gebouwen	€ 1.410.000	€ 2.668.000	€ 3.525.000	€ 1.725.000
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 71.877.386**	**€ 73.585.255**	**€ 71.624.530**	**€ 70.337.819**

Beheer en onderhoud meerjarig gepland (vaarwegen)	2027	2028	2029	2030
A. Variabel onderhoud vaarwegen	€ 2.600.000	€ 2.500.000	€ 2.500.000	€ 2.500.000
B. Beheer vaarwegen	€ 90.000	€ 1.060.000	€ 60.000	€ 60.000
C. Vast onderhoud vaarwegen	€ 1.211.000	€ 454.000	€ 554.000	€ 554.000
D. Gebiedscontracten (GBC1/GBC7)	€ 4.600.000	€ 4.650.000	€ 4.700.000	€ 4.750.000
E. DVM areaal vaarwegen	€ 5.066.849	€ 4.070.063	€ 3.223.372	€ 2.817.344
Totaal onderhoud kapitaalgoederen	**€ 13.567.849**	**€ 12.734.063**	**€ 11.037.372**	**€ 10.681.344**

3.4 Bedrijfsvoering

Personeel

De geraamde kosten voor capaciteit zijn gebaseerd op ramingen van de personele capaciteit (eigen personeel en inhuur) die nodig is om de opgaven uit te voeren, inclusief persoonsgebonden kosten, zoals reis- en opleidingskosten. De capaciteitskosten worden via een verdeelsleutel op basis van werkprogramma's toegerekend aan de programma's en aan de investeringskredieten.

Bedrijfsvoeringsprocessen

Het programma 'Bedrijfsvoeringssysteem' (BVS) vervangt SAP ECC en realiseert uiterlijk per 1 januari 2028 een modern, toekomstbestendig systeem voor onder andere HR, financiën en inkoop, gebaseerd op zoveel mogelijk standaard SaaS-oplossingen (software as a service).

De uitvoering ligt op koers. In 2027 staat de livegang van het HR- en salarissysteem centraal, evenals de verdere implementatie van de oplossingen voor financiën en inkoop richting de geplande livegang in 2028. Tegelijk vragen met name de realisatie van koppelingen en procesvernieuwing blijvende aandacht.

Het programma heeft grote impact op de organisatie en raakt kritieke processen, zoals salarisbetaling en factuurafhandeling. Daarom wordt strak gestuurd op continuïteit, standaardisatie en risicobeheersing.

De totale investeringskosten voor het programma bedragen circa € 17,6 miljoen (2025–2028) en zijn opgenomen in de meerjarenbegroting. Het programma ligt financieel op koers; uitgangspunt is dat de structurele kosten na implementatie niet toenemen, met tijdelijke dubbele kosten in de overgangsfase.

ICT

In de afgelopen jaren heeft de provincie Noord-Holland haar ICT-basisdiensten, waaronder de digitale werkplek, telefonie, samenwerkingsdiensten en het onderliggende ICT-beheer, vernieuwd en toekomstbestendig ingericht. In 2027 ligt de focus op het verder optimaliseren van deze dienstverlening en het borgen van een stabiele, veilige en betrouwbare digitale infrastructuur. De migratie van applicaties naar de nieuwe beheeromgeving is afgerond en de nieuwe beheer- en netwerkcontracten zijn volledig operationeel.

Daarnaast werkt de provincie verder aan het versterken van haar digitale autonomie. In 2027 wordt uitvoering gegeven aan de strategie om stapsgewijs minder afhankelijk te worden van individuele ICT-leveranciers en in het bijzonder van grote buitenlandse technologiebedrijven. Daarbij wordt ingezet op het vergroten van de regie op data, systemen en dienstverlening, zodat de provincie haar digitale weerbaarheid versterkt en meer flexibiliteit behoudt bij toekomstige keuzes in de ICT-voorziening.

E-dienstverlening

Vanuit Nederland en Europa komt er steeds meer wetgeving over digitale dienstverlening, waaraan de provincie moet voldoen. Bijvoorbeeld op het gebied van digitalisering, security en toegankelijkheid. Vanuit een programma e-Dienstverlening dragen we er zorg voor dat de provincie Noord-Holland voldoet aan deze wetgeving. In 2027 zal een aantal wetten verder worden geïmplementeerd.

AI- en datastrategie

Het document 'Werk maken van data en AI' benoemt de uitgangspunten voor verantwoorde inzet van data en artificiële intelligentie (AI) door de provincie Noord-Holland voor de periode 2026–2027. Het beschrijft

de waarden en wet- en regelgeving die richting geven aan de keuzes van de provincie, maakt duidelijk waarvoor data en AI wel en niet worden ingezet en schetst het fundament van mensen, data en IT dat daarvoor wordt gebouwd.

Concrete onderwerpen voor 2027 zijn onder meer de bouw van een veilige en flexibele data- en AI-infrastructuur, aansluiting op nationale datastandaarden en -initiatieven, de ontwikkeling van kennis en vaardigheden van medewerkers en het verminderen van leveranciersafhankelijkheid.

Informatiebeveiliging en privacy

Informatiebeveiliging en privacy blijven onverminderd essentieel voor een veilige, betrouwbare en weerbare organisatie. Door de groeiende afhankelijkheid van digitale systemen en gegevens neemt ook het belang van digitale weerbaarheid verder toe. Technologische en geopolitieke ontwikkelingen, een veranderend dreigingsbeeld en strengere eisen aan informatiebeheer vragen om een organisatie die informatiebeveiliging en privacy aantoonbaar op orde heeft.

In 2027 ligt de nadruk daarom op het verder versterken van het fundament van informatiebeveiliging en privacy. We investeren in de implementatie en doorontwikkeling van het Information Security Management System (ISMS), zodat risico's, beheersmaatregelen en opvolging structureel en organisatie breed inzichtelijk worden. Hiermee werken we aan een duurzaam en aantoonbaar volwassen beveiligingsniveau en brengen we ons digitale 'huis' op orde.

Daarnaast blijven we inzetten op bewustwording en preventieve maatregelen, zoals trainingen voor alle medewerkers en bestuur, en het versterken van basisbeveiliging. Tegelijkertijd besteden we nadrukkelijk aandacht aan de situatie waarin ondanks alle maatregelen toch incidenten ontstaan. We versterken daarom de inrichting van processen rondom incidentmanagement, continuïteit en herstel, zodat de organisatie ook in geval van verstoringen snel en beheerst kan handelen en de continuïteit van dienstverlening geborgd blijft.

Rechtmatigheidsverklaring

Sinds de jaarstukken 2023 geeft het college van Gedeputeerde Staten zelfstandig een rechtmatigheidsverantwoording af. De organisatie is hiervoor toegerust met een goed ingerichte en werkende (verbijzonderde) interne controlefunctie. Naast deze interne controle voor de rechtmatigheidsverantwoording bij de jaarstukken, vinden in 2027 ook tussentijdse planmatige periodieke controle plaats.

Het afleggen van een rechtmatigheidsverantwoording door het college bij de jaarstukken is conform landelijke regelgeving. Deze rechtmatigheidsverantwoording geeft aan in hoeverre de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties, rechtmatig tot stand zijn gekomen. Dit houdt in dat deze in overeenstemming zijn met de door de Provinciale Staten vastgestelde kaders, zoals de begroting en provinciale verordeningen, en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. De externe accountant controleert de jaarrekening en geeft daar door de controleverklaring een oordeel over. Op 8 december 2025 hebben Provinciale Staten de 'Beleidsnota rechtmatigheid 2023–2026', inclusief tweede wijziging, vastgesteld.

In het kader van de rechtmatigheidsverantwoording dient het college ook een uitspraak te doen in hoeverre misbruik en oneigenlijk gebruik wordt voorkomen en bestreden en of de getroffen maatregelen werken.

Sturing en beheersing

De provincie Noord-Holland werkt continu aan een effectieve en transparante sturing en beheersing van haar organisatie. Door middel van de Planning- en Controlcyclus, risicomanagement, capaciteitssturing en periodieke monitoring van prestaties en middelen wordt gestuurd op het realiseren van bestuurlijke doelen

binnen de beschikbare financiële en personele kaders. In 2027 wordt verder gewerkt aan het versterken van de samenhang tussen beleidsdoelen, capaciteit, financiën en resultaten, zodat de organisatie beter in staat is om tijdig bij te sturen en verantwoording af te leggen over de bereikte maatschappelijke effecten.

Kosten bedrijfsvoering en actualisatie capaciteitskosten

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 en Bedrijfsvoering.

Deze kosten worden toegelicht in de programmabegroting onder programma 7, onderdeel overhead. Daar zijn ook de kosten die gerekend worden tot overhead toegelicht.

Kosten van overhead

Bedragen * € 1 miljoen	2026	2027	2028	2029	2030
Capaciteit	70,3	72,8	68,8	68,9	68,9
Materiële kosten	44,5	45,4	43,8	38,1	39,0
Totaal	114,8	118,2	112,7	106,9	107,9

Van deze kosten wordt een deel gedekt uit de reserves bedrijfsvoering en huisvesting. Zie hiervoor ook de toelichting onder programma 7.2.

Toerekening van capaciteitskosten aan programma's en investeringen

Bedragen in € miljoen	2026		2027		2028		2029		2030	
	€	%	€	%	€	%	€	%	€	%
1. Bestuur	11,2	6,4%	12,0	6,9%	11,4	6,8%	11,4	6,8%	11,4	6,8%
2. Klimaat en gezonde leefomgeving	9,9	5,7%	7,5	4,3%	7,3	4,4%	7,3	4,4%	7,3	4,4%
3. Ruimte en Wonen	10,2	5,8%	10,5	6,1%	10,1	6,1%	10,1	6,1%	10,1	6,1%
4. Bereikbaarheid	34,6	19,8%	33,5	19,4%	33,2	19,9%	33,2	19,9%	33,2	19,9%
5. Natuur en landelijk gebied	15,2	8,7%	15,0	8,7%	14,7	8,8%	14,7	8,8%	14,7	8,8%
6. Economie, leefbaarheid en cultuur	6,0	3,4%	6,5	3,8%	6,3	3,8%	6,3	3,8%	6,3	3,8%
7. Algemene middelen en organisatie	74,8	42,8%	76,3	44,2%	72,3	43,4%	72,3	43,4%	72,3	43,4%
Investeringen (kredieten)	13,0	7,4%	11,5	6,7%	11,4	6,8%	11,4	6,8%	11,4	6,8%
Totaal capaciteitskosten	**174,9**	**100%**	**172,8**	**100%**	**166,7**	**100%**	**166,7**	**100%**	**166,7**	**100%**

Verschilverklaring met de begroting 2025, jaarschijf 2026

Bedragen in € 1.000	Jaarschijf 2027 in de begroting 2026	Indexering (cao)	Verhoging capaciteit uit programmabudget	Kaderbrief	Actualisatie toerekening	Begroting 2027
1. Bestuur	10.696	0	248	81	975	12.000
2. Klimaat en gezonde leefomgeving	7.592	0	2137	117	-2.313	7.533
3. Ruimte en Wonen	9.669	0	0	79	713	10.461
4. Bereikbaarheid	33.248	0	0	1.264	-1.068	33.444
5. Natuur en landelijk gebied	12.853	0	1398	1.659	-864	15.046
6. Economie, leefbaarheid en cultuur	5.810	0	0	48	655	6.513
7. Algemene middelen en organisatie	67.659	2.973	340	3.472	1902	76.346
Investeringen (kredieten)	12.982	0		0	-1513	11.469
Eindtotaal	160.509	2.973	4.123	6.720	-1.513	172.812

3.5 Wet open overheid

Algemeen

De provincie zet in 2027 de verdere implementatie en borging van de Wet open overheid (Woo) voort. De processen voor actieve en passieve openbaarmaking zijn in de afgelopen jaren verder ontwikkeld en worden in 2027 bestendigd en waar nodig geoptimaliseerd. De uitvoering van de Woo vraagt blijvende aandacht voor een robuuste informatievoorziening, juridische zorgvuldigheid en digitale toegankelijkheid.

In 2027 blijft de capaciteit gelijk en wordt kennis op peil gehouden via trainingen, met blijvende focus op goed contact met verzoekers voor een passende, waar mogelijk een informele afhandeling.

De gefaseerde invoering van de verplichte openbaarmaking van Woo-informatiecategorieën (in tranches) staat onder druk door technische uitdagingen bij de generieke Woo-voorziening (GWV), de landelijke voorziening. Deze hebben invloed op de planning van tweede tranche en de volgende tranches. Omdat de GWV nog niet gereed is en er een vertraging is in de ontwikkeling, is de inwerkingtreding van de volgende tranche van de Woo uitgesteld. Ondanks de vertraging blijft de provincie zich in 2027 inzetten om zoveel mogelijk verplichte documenten en informatie uit eigen beweging actief openbaar te maken via de eigen kanalen. Het Rijk stelt hiervoor voorlopig middelen beschikbaar.

Om informatie voor iedereen digitaal toegankelijk te maken, werkt het Woo-team samen met de adviseur digitale toegankelijkheid. Dit is belangrijk voor mensen met een visuele, auditieve, motorische of cognitieve beperking, maar ook voor mensen met een tijdelijke beperking, zoals een gebroken arm of slecht internet.

Daarnaast blijft de provincie investeren in goed informatiebeheer als randvoorwaarde voor een transparante overheid. In 2027 ligt de focus op het verder verbeteren van de kwaliteit van dossiervorming en archivering, onder andere binnen SharePoint-omgevingen. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn de kwaliteit van metadata op documenten en trainingen over informatiebeheer. Informatie wordt hierdoor beter vindbaar, volledig, betrouwbaar en toegankelijk.

Ter ondersteuning van de uitvoering van de Woo zet de provincie in op de verdere toepassing van slimme technologieën, zoals het geautomatiseerd doorzoeken en analyseren van documentverzamelingen. Dit draagt bij aan een efficiëntere afhandeling van Woo-verzoeken en een verdere verlaging van de doorlooptijden.

3.6 Verbonden partijen

Algemeen

Verbonden partijen zijn privaat- of publiekrechtelijke organisaties waarin de provincie een bestuurlijk en financieel belang heeft. Een financieel belang bestaat uit een bedrag dat de provincie ter beschikking heeft gesteld en niet kan verhalen als de verbonden partij failliet gaat. Het kan ook gaan om een bedrag waarvoor de provincie aansprakelijk is als de verbonden partij de verplichtingen niet nakomt. Onder een bestuurlijk belang wordt verstaan: zeggenschap door vertegenwoordiging in het bestuur of door stemrecht.

De verbonden partijen van de provincie Noord-Holland bestaan uit de provinciale deelnemingen (A), de gemeenschappelijke regelingen waaraan de provincie deelneemt (B) en een aantal overige rechtspersonen met een voor de provincie financieel en bestuurlijk belang (C).

A. Deelnemingen

Naar hun aard kunnen deelnemingen worden onderscheiden in de categorieën: (voormalige) nutsbedrijven, regionale ontwikkelingsmaatschappijen, beleggingen en overige.

De deelnemingen in de (voormalige) nutsbedrijven (PWN, Alliander, Afvalzorg) zijn historisch ontstaan. Regelmatig beoordeelt de provincie of aanhouding ervan nog een provinciaal belang dient.

Voor de participaties in ontwikkelingsvennootschappen (SADC en PolanenPark) gelden sociaaleconomische redenen en motieven vanuit ruimtelijke ordening. Zolang de doelstelling van de betreffende ontwikkelingsmaatschappij actueel is, blijft de provincie in principe deelnemen. Tenzij nieuwe ontwikkelingen tot andere keuzes leiden.

De deelnemingen met een beleggingskarakter in de Bank Nederlandse Gemeenten en de Nederlandse Waterschapsbank dienen geen direct provinciaal belang, maar worden aangehouden vanwege het geringe risico en het hoge rendement.

Recreatie Noord-Holland is een uitvoeringsorganisatie waarin de provincie deelneemt. Deze organisatie beheert en onderhoudt gebieden van een aantal recreatieschappen.

De provincie neemt deel in vier fondsen (PDENH, INH, ROM InWest en LSFA). Deze fondsen zijn actief op het gebied van duurzaamheid, innovatieve bedrijven en life sciences.

B. Gemeenschappelijke regelingen

De provincie is actief in een aantal recreatieschappen in het kader van landschapsbeheer en het creëren van recreatievoorzieningen.

De Randstedelijke Rekenkamer is een gemeenschappelijke regeling en oefent voor de provincies Flevoland, Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Holland de wettelijk verplichte rekenkamerfunctie uit.

Het openbaar lichaam Waddenfonds is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincies Noord-Holland, Groningen en Fryslân.

De gemeenschappelijke regeling siteholderschap werelderfgoed Hollandse Waterlinies is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincies Noord-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant.

De provincie neemt deel in vier omgevingsdiensten. Dat betreft gemeenschappelijke regelingen tussen de provincie en een aantal gemeenten in Noord-Holland. De Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en

Vechtstreek is een gemeenschappelijke regeling tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland en een aantal gemeenten in beide provincies.

C. Overige verbonden partijen

De provincie is lid van de vereniging Interprovinciaal Overleg (IPO). Deze samenwerking optimaliseert de condities waaronder provincies werken en stimuleert provinciale vernieuwingsprocessen.

De provincie is lid van de coöperatieve vereniging samenwerkingsverband DOVA. Deze vereniging behartigt de belangen op het gebied van openbaar vervoer.

De provincie is betrokken bij een tweetal stichtingen. Deze worden als verbonden partij opgenomen als door de provincie een bestuurder wordt benoemd en er sprake is van jaarlijkse financiële bijdragen. Daarmee wordt een ruime invulling gegeven aan de definitie van verbonden partijen.

Het gaat hierbij om de volgende stichtingen:

- Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied,
- Stichting Administratiekantoor Aandelen Zeehaven IJmuiden.

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. Hiermee betalen we 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 voortzetting van participatie in bestaande verbonden partijen wenselijk is, komt aan de orde bij de vierjaarlijkse evaluatie van de verbonden partij. Naast (her)definiëring van het publieke belang wordt voor elke verbonden partij getoetst of deze bijdraagt aan de provinciale beleidsdoelstellingen. Dit gebeurt zowel bij het aangaan van de verbintenis als bij de periodieke evaluatie. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief wordt beoordeeld of de bedrijfsvoering van de verbonden partij voldoende zakelijk is. In alle gevallen maakt de provincie periodiek de beleidsmatige afweging om betrokken te blijven of te zijn bij activiteiten van de verbonden partij.

Invulling aandeelhouders- en commissarisrol

De belangen van de provincie bij de deelnemingen worden primair via de aandeelhoudersrol behartigd. Deze rol is geplaatst in de portefeuille van de gedeputeerde die ook belast is met het beleidsveld. Voor het benodigde contact met de belangrijkste deelnemingen houden de portefeuillehouder en bestuurders van de onderneming elk jaar verschillende afstemmingsoverleggen.

Informatie over de overige aspecten van de invulling van de aandeelhoudersrol vindt u in de ‘Kadernota Verbonden partijen 2020’.

Relevante ontwikkelingen verbonden partijen

De volgende wijzigingen vonden de afgelopen periode plaats op het gebied van de verbonden partijen:

- Bij het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer vond in 2019 een duikongeval plaats. Hieruit volgde een schadeclaim. Bij de jaarrekening 2025 van de provincie is er een voorziening opgenomen om de provinciale bijdrage verplichting bij eventuele tekorten als gevolg van deze claim te kunnen voldoen. De afhandeling van de schadeclaim loopt nog door.

- Daarnaast heeft het bestuur van het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer op 16 april 2025 besloten te onderzoeken wat de effecten zijn van het opheffen van het recreatieschap. Wanneer het bestuur daadwerkelijk het voorgenomen besluit neemt tot opheffing, worden de raden en staten van haar deelnemers gevraagd om een zienswijze.

- De evaluatie van de verbonden partijen is afgerond en wordt er gewerkt aan een nieuwe 'Kadernota Verbonden Partijen' waarin de voorgestelde aanpassingen uit de evaluatie worden overgenomen die in het najaar van 2026 worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Lasten

De lasten voor de verbonden partijen staan in de verschillende programma's. De lasten (rentelasten) voor de deelnemingen in SADC en Zeehaven IJmuiden staan in programma 6 'Economie, leefbaarheid en cultuur' onder beleidsdoel 6.3.

De bijdragen aan de recreatieschappen zijn opgenomen in programma 5 onder beleidsdoel 5.2. De bijdragen aan de omgevingsdiensten staan onder beleidsdoel 2.2. De bijdragen van de provincie aan het Interprovinciaal Overleg (IPO) zijn verdeeld over de programma's op basis van de kerntaak waarvoor het IPO deze middelen inzet.

Inkomsten

In 2025 heeft de provincie Noord-Holland tot op heden € 11,2 miljoen aan dividend ontvangen. Zie hiervoor het overzicht van de ontvangen bedragen per deelneming. In 2026 verwacht de provincie € 10,8 miljoen aan dividenden. Voor 2027 raamt de provincie de te ontvangen dividenden op circa € 7,3 miljoen. De ontvangen dividenden gebruikt de provincie als algemeen dekkingsmiddel.

Leningen en garantstellingen verstrekt aan verbonden partijen

Aan een aantal provinciale verbonden partijen heeft de provincie bij oprichting of bij een latere financieringsbehoefte leningen dan wel garanties verstrekt. Hier volgt een overzicht:

- Voor het Polanenpark staat de provincie garant voor het rekeningcourantsaldo bij de BNG (€ 0,3 miljoen). De provincie is 50 procent aandeelhouder, hetgeen betekent een garantstelling van afgerond maximaal € 0,2 miljoen. In 2025 is hier geen aanspraak op gemaakt.

- Aan Zeehaven IJmuiden heeft de provincie in 2011 een lening verstrekt van € 0,6 miljoen. Deze lening is in 2021 verlengd tot 2026.

- Aan de Stichting Voorbereiding Pallas-reactor verleende de provincie een subsidie in de vorm van een rentedragende geldlening van € 40 miljoen voor de activiteiten in de voorbereidingsfase van de Pallas-reactor.

- De provincie verstrekte in december 2021 een converteerbare lening van € 55 miljoen aan Alliander voor de oplopende investeringen in de energietransitie.

- De provincie verstrekte in december 2023 een lening van € 5 miljoen aan Het Innovatiefonds Noord-Holland B.V. voor de uitvoering van de Vroege Fase Financiering Noord-Holland. In 2025 is de derde en laatste tranche verstrekt aan het fonds.

- In maart 2026 heeft de provincie een lening van € 2,5 miljoen verstrekt aan het Innovatiefonds Noord-Holland B.V. voor de uitvoering van de Vroege Fase Financiering Noord-Holland deel II.

Risico's verbonden aan verbonden partijen

De financiële risico’s gerelateerd aan verbonden partijen zijn als volgt (zie ook de paragraaf 'Weerstandsvermogen en risicobeheersing'):

Gestort aandelenkapitaal bij deelnemingen

Een aandeelhouder in een vennootschap (deelneming) heeft een bedrag betaald voor de aandelen. Als de vennootschap slechte resultaten behaalt, kan sprake zijn van (gedeeltelijk) verlies van dit bedrag. Dit moet dan op de provinciale balans worden gecorrigeerd.

Dividendopbrengsten van deelnemingen

Als een deelneming winst behaalt, kan een deel ervan als dividend worden uitgekeerd aan de aandeelhouders. Deze 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 procent van het verwachte dividend niet wordt uitgekeerd. Dit risico is in de paragraaf 'Weerstandsvermogen en risicobeheersing' opgenomen als ‘risico’s verbonden partijen’.

Overzicht verbonden partijen

Deelneming

1	Alliander N.V.			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Arnhem	Eigen vermogen	€ 6.038.000.000	€ 6.203.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 62.654.400	Vreemd vermogen	€ 6.908.000.000	€ 7.960.000.000
% belang	9,16	Resultaat	€ 976.000.000	€ 289.000.000
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Dividend	€ 15.872.000	€ 8.717.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Energievoorziening			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	In december 2021 is door de PNH een lening van € 55 miljoen verstrekt aan Alliander.			

2	N.V. Afvalzorg Holding			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 73.717.000	€ 55.465.000
Nominale waarde aandelen	€ 12.600.000	Vreemd vermogen	€ 171.425.000	€ 200.935.000
% belang	90	Resultaat	-€ 2.779.000	-€ 16.758.000
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Dividend	€ 1.125.000	€1.350.000
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Efficiënt gebruik stortplaatsen			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	De solvabiliteit van Afvalzorg bedraagt over 2025 22%, dit is minder dan de vereiste ondergrens van 30% voor het uitkeren van dividend waardoor er over 2025 geen dividend wordt uitgekeerd.			

3	N.V. Provinciaal Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Velserbroek	Eigen vermogen	€ 289.548.000	€ 328.748.000
Nominale waarde aandelen	€ 6.806.703	Vreemd vermogen	€ 643.859.000	€ 700.842.000
% belang	100	Resultaat	€ 3.887.000	€ 39.199.000
Programma	Ruimte en Wonen	Dividend	€ 0	€ 0

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Drinkwatervoorziening en natuurbeheer
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Er is geen dividend uitgekeerd in 2026 over het boekjaar 2025, het resultaat is toegevoegd aan het eigen vermogen. Dit is gedaan vanwege het perspectief van de investeringsagenda van PWN, die nodig is voor de leveringszekerheid van drinkwater. De verwachting is dat dit de komende jaren zo blijft.

4	Recreatie Noord-Holland N.V. (RNH)			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 3.275.939	€ 3.658.003
Nominale waarde aandelen	€ 370.000	Vreemd vermogen	€ 1.576.087	€ 1.661.734
% belang	100	Resultaat	€ 577.873	€ 382.063
Programma	Natuur en landelijk gebied	Dividend	€ 0	€ 0

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	Beheer en onderhoud recreatiegebieden
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

5	Schiphol Area Development Company N.V. (SADC)			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	€ 129.288.000	€ 144.474.000
Nominale waarde aandelen	€ 3.424.680	Vreemd vermogen	€ 21.018.000	€ 8.012.000
% belang	25	Resultaat	€ 6.080.000	€ 2.410.000
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht lid RvC
Publiek doel	Gebiedsontwikkeling en uitgifte gronden, marketing en acquisitie
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

6	Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord N.V. (NHN)			
			2024	**2025**
Vestigingsplaats	Alkmaar	Eigen vermogen	€ 1.225.055	€1.621.755
Nominale waarde aandelen	€ 26.460	Vreemd vermogen	€ 4.252.334	€2.751.133
% belang	49	Resultaat	€ 21.432	€396.700
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA, Voordracht voorzitter RvC			
Publiek doel	Ontwikkeling economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

7	PolanenPark B.V.			
			2024	**2025**
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 461.300	
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	€ 1.321.390	
% belang	50	Resultaat	€ 35.894	
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

8	PolanenPark C.V.			
			2024	**2025**
Vestigingsplaats	Schiphol	Eigen vermogen	€ 5.724.072	
Nominale waarde aandelen	€ 7.200	Vreemd vermogen	€ 5.497.774	
% belang	50	Resultaat	€ 0	
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	
Bestuurlijk belang	Stemrecht VvV			
Publiek doel	Ontwikkeling bedrijventerrein			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

9	Zeehaven IJmuiden N.V.			
			2024	2025
Vestigingsplaats	IJmuiden	Eigen vermogen	€ 34.672.000	€ 36.740.000
Nominale waarde aandelen	€ 408.402	Vreemd vermogen	€ 32.805.000	€ 32.283.000
% belang	8,40	Resultaat	€ 2.600.000	€ 2.248.000
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 24.500	€ 24.500
Bestuurlijk belang	Benoeming bestuurslid beherende stichting.			
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

12	N.V. Bank Nederlandse Gemeenten (BNG)			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€4.777.000.000	€4.863.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 1.525.875	Vreemd vermogen	€123.164.000.000	€110.701.000.000
% belang	1,10	Resultaat	€ 294.000.000	€172.000.000
Programma	Overzicht algemene middelen en organisatie	Dividend	€ 1.318.356	€ 1.531.978
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Belegging			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

13	Nederlandse Waterschapsbank N.V. (NWB)			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Den Haag	Eigen vermogen	€2.094.000.000	€2.157.000.000
Nominale waarde aandelen	€ 11.845	Vreemd vermogen	€76.674.000.000	€70.711.000.000
% belang	0,2	Resultaat	€94.000.000	€113.000.000
Programma	Overzicht algemene middelen en organisatie	Dividend	€ 106.591	€ 88.826
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Belegging			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

14	Life Sciences Fund Amsterdam B.V.			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€ 5.445.516	€ 6.544.518
Nominale waarde aandelen	€ 36.038	Vreemd vermogen	€ 46.040	€ 32.001
% belang	20	Resultaat	-€ 204.871	€ 7.810.615
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 243.026	€ 1.819.793
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Ontwikkeling economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100% Fondsomvang: €10 miljoen			

15	Participatiefonds Duurzame Economie Provincie Noord-Holland B.V.			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Haarlem	Eigen vermogen	€ 65.031.600	€ 65.031.600
Nominale waarde aandelen	€ 1	Vreemd vermogen	€ 278.852	€ 278.852
% belang	100	Resultaat	-€ 1.381.939	-€ 1.381.939
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Stimuleren duurzame economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100% Fondsomvang: €85 miljoen In 2023 is de beheerfase van het fonds ingegaan. Er worden geen nieuwe participaties/leningen aangegaan. In 2025 is het door de provincie Noord-Holland ter beschikking gestelde fondsvermogen (€ 85 miljoen) volledig gebruikt voor investeringen in de portefeuille. Vervolginvesteringen worden sinds het derde kwartaal 2025 gefinancierd met de opbrengsten uit rente, aflossingen en verkoopopbrengsten.			

16	Innovatiefonds Noord-Holland B.V.			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€ 12.613.863	€ 14.375.751
Nominale waarde aandelen	€ 8.000	Vreemd vermogen	€ 7.016.406	€ 9.937.458
% belang	50	Resultaat	€ 296.591	-€ 363.112
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA			
Publiek doel	Het beschikbaar stellen van financiering aan kleine en middelgrote ondernemingen om (innovatieve) projecten te stimuleren binnen de provincie.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Mate van revolverendheid: 100%			

17	InWest Regio B.V. (ROM)			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€ 41.579.147	€ 53.574.979
Nominale waarde aandelen	€ 40.000	Vreemd vermogen	€ 386.742	€ 141.293
% belang	33,25	Resultaat	-€ 1.853.809	-€ 1.239.062
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0

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 het gebied van energie en circulariteit. Dit doet deze vennootschap onder andere door het beschikbaar stellen van financiering, het adviseren en begeleiden van ondernemingen, en het stimuleren en faciliteren van innovatie.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

18	ROM InWest B.V.			
			2024	2025
Vestigingsplaats	Amsterdam	Eigen vermogen	€ 37.202.572	€ 56.851.097
Nominale waarde aandelen	€ 9.996	Vreemd vermogen	€ 2.800.255	€ 5.561.344
% belang	16,66	Resultaat	-€ 2.070.777	€ 796.235
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Dividend	€ 0	€ 0

Bestuurlijk belang	Stemrecht AvA
Publiek doel	De vennootschap heeft ten doel het stimuleren van de economische ontwikkeling in de regio Noord-Holland, en hiermee het versterken van de positie en de internationale concurrentiekracht van de regio Noord-Holland en Nederland.
Eventuele ontwikkelingen/risico's	

Gemeenschappelijke regelingen

1	Recreatieschap Spaarnwoude			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 3.582.770	€ 3.698.852
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33		**2024**	**2025**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 14.033.832	€ 15.024.466
		Vreemd vermogen	€ 5.660.195	€ 9.295.995
		Resultaat	€ 305.794	€ 990.635
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Eén lid van Provinciale Staten is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Per 1 juli 2024 is de gemeenschappelijke regeling gewijzigd en is deze conform de per 1 juli 2022 gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen.			

2	Recreatieschap Groengebied Amstelland			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Amstelveen	Bijdrage Provincie NH	€ 1.213.020	€ 1.252.322
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	14,28		**2024**	**2025**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 2.303.402	€ 2.699.561
		Vreemd vermogen	€ 3.092.551	€ 3.669.507
		Resultaat	€ 148.769	€ 396.159
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3	Recreatieschap Twiske-Waterland			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 1.757.461	€ 1.821.635
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	21,5		**2024**	**2025**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 5.417.155	€ 5.365.672
		Vreemd vermogen	€ 755.886	€ 676.376
		Resultaat	€ 213.370	-€ 51.483
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Per 1 juli 2024 is de gemeenschappelijke regeling gewijzigd en conform de per 1 juli 2022 gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen.			

4	Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH	€ 1.273.702	€ 1.367.908
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	12,5		**2024**	**2025**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 1.452.448	€ 1.505.764
		Vreemd vermogen	€ 1.634.332	€ 6.174.910
		Resultaat	€ 26.345	€ 53.315
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied			
Eventuele ontwikkelingen/risico's	Op maandag 15 april 2025 heeft het algemeen bestuur besloten voornemens te zijn het recreatieschap op te heffen.			

5	Recreatieschap Plassenschap Loosdrecht e.o.			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 817.968	€ 892.918
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	25		**2024**	**2025**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 1.465.886	€ 1.916.491
		Vreemd vermogen	€ 4.963.578	€ 7.330.776
		Resultaat	€ 428.864	€ 453.850
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Recreatie en Toerisme is lid van het bestuur van het Plassenschap.			
Publiek doel	Beheer recreatiegebied			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

6	Beheersregeling Amstel			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	n.v.t.	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2024**	**2025**
Programma	Bereikbaarheid	Eigen vermogen	€ 0	€ 0
		Vreemd vermogen	€ 0	€ 0
		Resultaat	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	Door de beheerregeling is het beheer bij één provincie belegd: de provincie Noord-Holland.			
Publiek doel	Het beheer van de Amstel			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

7 Randstedelijke Rekenkamer

			2026	2027
Vestigingsplaats	Amsterdam	Bijdrage Provincie NH	€ 513.945	
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	25		**2024**	**2025**
Programma	Bestuur	Eigen vermogen	€ 416.433	€ 230.151
		Vreemd vermogen	€ 685.287	€ 1.093.352
		Resultaat	€ 0	€ 0
Bestuurlijk belang	De gemeenschappelijke regeling is aangegaan om gezamenlijk op een effectieve en efficiënte wijze de wettelijke opdracht voor het instellen van een rekenkamer vorm en inhoud te kunnen geven.			
Publiek doel	Rekenkamerfunctie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

8 Openbaar lichaam Waddenfonds

			2026	2027
Vestigingsplaats	Leeuwarden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	33,33		**2024**	**2025**
Programma	Natuur en landelijk gebied	Eigen vermogen	€ 51.917.239	€ 66.448.021
		Vreemd vermogen	€ 159.202.222	€ 138.737.515
		Resultaat	-€ 78.557.738	€ 763.882
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Water is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Twee leden van Provinciale Staten nemen deel aan het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Beheren en besteden Waddenfonds			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

9 Omgevingsdienst Flevoland & Gooi en Vechtstreek

			2026	2027
Vestigingsplaats	Lelystad	Bijdrage Provincie NH	€ 289.696	€ 306.210
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	4,24		**2024**	**2025**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 2.781.502	€ 2.014.893
		Vreemd vermogen	€ 3.695.465	€ 3.078.795
		Resultaat	€ 144.369	€ 15.579
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Eigenaarsrol Omgevingsdiensten is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

10	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Zaandam	Bijdrage Provincie NH	€ 38.775.000	€ 40.428.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	20		**2024**	**2025**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 9.357.000	€ 5.056.000
		Vreemd vermogen	€ 40.341.000	€ 35.260.000
		Resultaat	€ 4.486.000	€ 412.000
Bestuurlijk belang	De gedeputeerde Milieu is lid van het algemeen bestuur. De gedeputeerde Omgevingsdiensten is lid van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

11	Omgevingsdienst Noord-Holland Noord			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Hoorn	Bijdrage Provincie NH	€ 12.080.000	€ 15.180.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30		**2024**	**2025**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 3.566.000	€ 2.461.000
		Vreemd vermogen	€ 6.759.000	€ 5.133.000
		Resultaat	€ 1.690.000	€ 184.000
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Eigenaarsrol Omgevingsdiensten is lid van het algemeen bestuur en dagelijks bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

12	Omgevingsdienst IJmond			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Beverwijk	Bijdrage Provincie NH	€ 529.000	€ 581.718
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	13		**2024**	**2025**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 742.091	€ 1.604.528
		Vreemd vermogen	€ 13.348.423	€ 13.447.364
		Resultaat	€ 124.232	€ -7.305
Bestuurlijk belang	De gedeputeerde Omgevingsdiensten is lid van het algemeen bestuur.			
Publiek doel	Vergunningverlening en handhaving milieutaken			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

13	Gemeenschappelijke Regeling Siteholderschap Werelderfgoed Hollandse Waterlinies			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 300.000	€ 300.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	30		**2024**	**2025**
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Eigen vermogen	€ 613.000	
		Vreemd vermogen	€ 0	
		Resultaat	-€ 219.543	
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder Cultureel erfgoed is lid van het bestuur 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 (IPO)			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Den Haag	Bijdrage Provincie NH	€ 7.108.000	€ 7.338.000
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	8,33		**2024**	**2025**
Programma	Bestuur	Eigen vermogen	€ 2.808.088	€ 3.34.237
		Vreemd vermogen	€ 53.222.050	€ 45.463.034
		Resultaat	€ 1.472.000	€ 2.314.237
Bestuurlijk belang	De portefeuillehouder IPO-bestuur is lid van het bestuur van het IPO. Twee 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.			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Utrecht	Bijdrage Provincie NH	€ 290.576	€ 260.462
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2024**	**2025**
Programma	Bereikbaarheid	Eigen vermogen	€ 1.114.496	€ 2.144.312
		Vreemd vermogen	€ 3.688.950	€ 6.738.212
		Resultaat	€ 288.777	€ 1.029.816
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.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

18	Stichting Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2024**	**2025**
Programma	Ruimte en Wonen	Eigen vermogen	€ 541.412	
		Vreemd vermogen	€ 2.260.263	
		Resultaat	€ 225.215	
Bestuurlijk belang	De gedeputeerde Havens is voorzitter van het Bestuursplatform NZKG.			
Publiek doel	Versterken van de internationale concurrentiepositie van het gebied.			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

19	Stichting Administratiekantoor aandelen Zeehaven IJmuiden N.V.			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	IJmuiden	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2024**	**2025**
Programma	Economie, leefbaarheid en cultuur	Eigen vermogen	€ 34.672.000	€ 36.740.000
		Vreemd vermogen	€ 32.805.000	€ 32.283.000
		Resultaat	€ 2.600.000	€ 2.248.000
Bestuurlijk belang	Lidmaatschap van het bestuur van de Stichting			
Publiek doel	Ontwikkeling haven en economie			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

22	Huis van de Nederlandse Provincies			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Brussel	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)	7,69%		**2024**	**2025**
Programma	Bestuur	Eigen vermogen		
		Vreemd vermogen		
		Resultaat		
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Esther Rommel neemt deel aan het bestuur.			
Publiek doel	Belangenbehartiging provincies			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

Publiekrechtelijk rechtspersoon

21	Fonds Nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland			
			2026	**2027**
Vestigingsplaats	Haarlem	Bijdrage Provincie NH		
Eigenaars-/ deelnemersbelang NH (%)			**2024**	**2025**
Programma	Klimaat en gezonde leefomgeving	Eigen vermogen	€ 59.143.288	
		Vreemd vermogen	€ 252.384	
		Resultaat	€ 2.588.298	
Bestuurlijk belang	Gedeputeerde Staten zijn beheerder van het Fonds.			
Publiek doel	Beheer fonds voor de nazorg stortplaatsen			
Eventuele ontwikkelingen/risico's				

3.7 Grondbeleid

Algemeen

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 'Vijfde Nota Grondbeleid'. Belangrijkste uitgangspunten hierin zijn: rechtmatigheid, transparantie, marktconformiteit en duurzaamheid. De aankoop van gronden gebeurt in beginsel op basis van onafhankelijke taxaties. De verkoop van gronden is in beginsel openbaar. Hiermee voldoen we aan het gelijkheidsbeginsel (arrest Didam) en waarborgen we de marktconformiteit. Als overheid mag de provincie namelijk geen verstorende werking op de grondmarkt hebben en geen onrechtmatige staatssteun verlenen. Ook moet zij als overheid iedereen gelijk behandelen. Bij de verhuur, verpachting en verkoop van gronden heeft dan ook iedereen dezelfde positie. Hiervan kan, op basis van een integrale afweging met inachtneming van het zorgvuldigheidsbeginsel, worden afgeweken als een provinciaal doel aan de orde is. Aankoop van gronden voor de verschillende beleidsdoelen gebeurt zoveel mogelijk op minnelijke (vrijwillige) basis. Indien noodzakelijk wordt een onteigeningsprocedure gestart.

Natuur

Grond vormt een essentiële schakel in de transitie van het landelijk gebied, in bijzonder de afronding van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Voor die transitie zetten we verschillende instrumenten in, zoals de vestiging van kwalitatieve verplichtingen en kavelruilen. Ook wordt grond binnen de NNN-begrenzing of daarbuiten aangekocht om in te zetten als ruilgrond. 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.

In 2025 heeft Provinciale Staten de werkwijze uit de realisatiestrategie NNN 2020 herbevestigd en besloten om voor de NNN-realisatie in focusgebieden zo nodig het onteigeningsinstrument in te zetten. Hiermee is het mogelijk om op basis van volledige schadeloosstelling de benodigde gronden minnelijk aan te kopen. Het onteigeningsproces wordt pas opgestart als de minnelijke verwerving niet gelukt is na een zorgvuldig doorlopen proces.

Conform het 'Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten' (BBV) worden de aankopen voor het NNN op de balans opgenomen tegen de verwervingskosten (inclusief eventuele schadeloosstelling en aanvullende kosten). De aankoop van (meestal) agrarische gronden voor het NNN leidt tot een forse waardedaling. Dit geldt zeker voor de extra kosten ten gevolge van de aankoop van opstallen en de schadeloosstelling. Hierdoor is de balanswaarde van de NNN-gronden fors hoger dan de daadwerkelijke waarde. Dit vormt een risico voor het moment dat deze grond, zijnde natuurgrond, weer verkocht wordt. Daarom is in 2020 een reserve voor de toekomstige afwaardering NNN-gronden aangelegd. Deze reserve wordt, ten laste van de reserve Groen, steeds bij de tweede begrotingswijziging van het opvolgende jaar aangevuld met het verschil tussen de verwervingskosten van de NNN-gronden die in het vorige jaar zijn aangekocht en de potentiële verkoopopbrengsten van NNN-gronden. Dit is gestandaardiseerd op € 1 per vierkante meter.

Een bijzondere vorm van activering zijn aankopen in het kader van de zogenaamde SPUK-regelingen (specieke uitkeringen; geld afkomstig van het Rijk). Zo heeft het Rijk met een SPUK-regeling budget beschikbaar gesteld voor de verwerving van gronden, om deze vervolgens in te zetten voor de bodemdalingsopgave.

Gronden die we in dit kader aankopen, komen voor de verwervingsprijs op de balans. En direct daarna met de SPUK-rijksbijdrage (zijnde: bijdrage derde) afgewaardeerd tot € 1. Hiermee blijven deze aankopen wel zichtbaar op de balans.

De provincie heeft in het verleden een grote grondportefeuille gekregen van het Rijk voor de afronding van het NNN. Deze Strategische Gronden Groen worden in eerste instantie ingezet als ruilgrond voor de NNN-realisatie. Voor de Strategische Gronden Groen is in 2025 een nadere analyse uitgevoerd en hieruit komt naar voren dat een deel van de gronden overtollig is. Overtollige percelen worden verkocht, waarbij de opbrengst ten goede kwam van de reserve Groen. De ervaring leert dat grondpositie hét vliegwiel is voor gebiedsprocessen in het landelijk gebied.

Infrastructuur

Projecten waar grondverwerving aan de orde is, zijn de aanpassingen aan meerdere provinciale wegen (N-wegen) en de realisatie van enkele HOV-verbindingen. Grootschalige, projectmatige verwervingen zijn niet aan de orde. Het gaat om diverse kleinere projecten, waarbij bijvoorbeeld sprake is van verwerving voor onderhoud, veiligheid en uitbreiding van wegen en fietspaden, en de aanleg van rotondes. Deze taakgebonden verwervingen vallen onder het budget dat Provinciale Staten beschikbaar hebben gesteld voor het desbetreffende project. Vaak lopen die budgetten via een projectkrediet in het kader van het ‘integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur’ (iMPI). De rol van de grondverwerving binnen deze projecten heeft een faciliterend karakter, waarbij tegelijkertijd de wettelijke kaders en de kaders in de ‘Vijfde Nota Grondbeleid’ worden bewaakt.

Grondbanken

Niet van toepassing.

Strategische grondaankopen

Met het krediet Strategische grondaankopen hebben Provinciale Staten het mogelijk gemaakt om anticiperend op mogelijke ontwikkelingen voor provinciale doelen in brede zin, gronden aan te kopen. Met de PS-voordracht 2023-12 (6 maart 2023) is het krediet € 60 miljoen. Hiervan zit per 31 december 2025 circa € 39,2 miljoen ‘vast’ in de (grond)eigendommen, zoals vermeld in onderstaande tabel ‘materiële vaste activa (strategische grondaankopen)’.

Beheer en verkoop

De provincie Noord-Holland bezit in totaal circa 13.500 hectare grond, ongeveer 5 procent van de gehele provincie Noord-Holland. Circa 3.100 hectare van deze grond valt binnen de beheergrenzen van de provinciale (vaar)wegen en circa 7.250 hectare grond is in beheer gegeven aan het Waterleidingbedrijf Noord-Holland en 100 hectare grond aan Staatsbosbeheer via beheerovereenkomsten. Van de resterende 3.050 hectare grond wordt circa 2.300 hectare verpacht aan in totaal circa 300 agrariërs. Het overige deel van 750 hectare bestaat uit water, kleine incourante percelen, bermen en overhoeken.

De provincie verhuurt meer dan 1.005 ligplaatsen en steigerplekken en de grond onder 25 tankstations langs provinciale wegen. Ligplaatsen en tankstations zijn in permanent beheer uitgegeven. Het overige vastgoed wordt tijdelijk beheerd, in afwachting van een definitieve bestemming, verkoop, ontwikkeling of sloop.

De percelen binnen de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en/of met een weidevogeldoelstelling worden verpacht met gebruiksbeperkingen. Deze beperkingen dragen bij aan doelstellingen voor natuur, duurzame landbouw en biodiversiteit. Eind 2025 bedroeg het areaal NNN-eigendommen circa 525 ha.

De afgelopen jaren is het in eigen bezit houden van grond een belangrijke schakel geweest in de prioritaire gebieden voor het realiseren van de opgave en dat zal zo blijven, wel zal er goed afgewogen worden of buiten deze gebieden het eigen grondbezit nog wel een provinciaal doel dient. Gronden die geen beleidsdoel meer dienen en om strategische redenen niet behouden hoeven te worden, kunnen worden verkocht. Het vestigen van het aantal opstalrechten of het verkopen van grond voor de energietransitie is gestegen. Deze trend zet zich de komende jaren voort.

Verantwoording GS aan PS

De provincie streeft naar maximale transparantie als het gaat om grondtransacties. In de begroting worden kosten en opbrengsten in enig jaar zo goed mogelijk geraamd. Hierbij gelden enkele kanttekeningen:

- Aan- en verkoop van grond is vaak een grillig proces dat sterk gekoppeld is aan de actuele economische situatie. Het is dan ook niet altijd goed te plannen of te voorspellen. Daarom wijkt de realisatie altijd af van de raming. Dit verschil wordt achteraf altijd verklaard.
- Zolang er onderhandeld wordt over aan- en verkoop van gronden kan vrijgeven van informatie (bijvoorbeeld over taxaties) de onderhandelingspositie van de provincie of derde partijen schaden. Er wordt daarom zo nodig een beroep gedaan op geheimhouding.

Overzicht provinciale gronden op balans

Perceel	Boekwaarde per 31-12-2025	Oppervlakte (m2)
1. Zonneweide Jaagweg, Koggenland	€7.300.000,00	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	48.050
7. Aankoop Gansoord 30 en Turfspoor 47 Lissebroek	€ 5.075.985	149.208
8. perceel grond aan de Horndijk, Loosdrecht	€ 170.000	705
9. Grasland Parallelweg, Burgerbrug	€ 981.492	170.077
10. Bollengrond Kolonel Sneepweg, Bergen	€ 1.071.708	67.880
11. Percelen kavelruil Zonnevanck, Starnmeer/Bergen	€ 2.112.405	378.839
12. Percelen fietspad Wierdijk, Wieringen	€ 390.846	72.875
13. Percelen kavelruil Schoorldam, Schoorl	€ 347.590	63.768
14. Jaagweg 1, Broek in Waterland	€ 1.087.698	768
15. Percelen Burgerweg 2, Hippolytushoef	€ 1.671.920	232.872
16. Balgweg 105 te Breezand	€ 6.704.724	277.665
17. Aankopen Strategische Grond Weesp, Keverdijk	€ 198	166
18. Aankopen Strategische Grond Overschenseweg 3b, Naarden	€ 316.768	13.385
Subtotaal	**€ 39.192.316**	**3.825.786**
19. Percelen voormalig Wieringerrandmeer	€ 4.703.504	2.182.570
20. Percelen voormalige beheergrondbank Laag-Holland	€ 936.040	859.265
21. Strategische Gronden Groen (samenvoeging BBL & PASO per 31.12.2019)	€ 22.080.096	11.653.407
22. NNN eigendom	€ 47.208.870	6.175.073
23. Ronde Hoep Bodemdaling	€ 1	4.720.879
24. Renovatie Houtplein Grond	€ 7.700.000	
25. Grond archeoligisch depot te Casticum	€ 1.308.715	
Subtotaal	**€ 83.937.226**	**25.591.194**
Totalen	**€ 123.129.542**	**29.416.980**

VOORRAAD jaarrekening 2025

Omschrijving	Categorie	Boekwaarde per 31-12-2025	Oppervlakte (m2)
Voorraad gronden		€ 0	0

3.8 Provinciale heffingen

Algemeen

Algemeen

De provinciale belastingen en heffingen zijn inkomsten van de provincie. Ze worden betaald door de inwoners en ondernemers in Noord-Holland. Met de provinciale belastingen en heffingen, aangevuld met onder meer de uitkering uit het provinciefonds, financiert de provincie collectieve voorzieningen. Deze zijn in de verschillende programma's opgenomen. Bij het heffen gaat de provincie uit van het profijtbeginsel. Uitgangspunt is dat degene die profiteert van een voorziening voor die voorziening betaalt. Het profijtbeginsel doet zich sterker voor bij heffingen (bijvoorbeeld leges) dan bij belastingen (bijvoorbeeld opcenten motorrijtuigenbelasting). In de paragraaf Provinciale heffingen worden de beleidslijnen die Provinciale Staten hebben vastgesteld en de te realiseren belastingopbrengsten weergegeven. Bij het heffen houden we rekening met interne en externe kaders en wet- en regelgeving, waaronder verschillende artikelen uit de Provinciewet (artikel 222 t/m 226).

Lastendruk

Provinciale belastingen en heffingen bepalen, zij het in geringe mate, de collectieve lastendruk. Zij zijn dus mede bepalend voor de omvang van het besteedbaar inkomen van de inwoners van Noord-Holland. Wettelijk mag het bedrag van provinciale belastingen en heffingen niet afhankelijk worden gesteld van het inkomen, de winst of het vermogen van de belastingplichtige.

Provinciale heffingen moeten overheidsoptreden legitimeren

Wat krijgen burgers en bedrijven terug voor de belastingen en heffingen die zij betalen aan de provincie? De provincie streeft naar evenwicht tussen de mate waarin burgers en bedrijven het optreden door de provincie ervaren en de hoogte van de bijdrage die ze betalen. De Provinciewet stelt een grens aan de hoogte van de provinciale opcenten. Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat de provinciale heffingen maximaal kostendekkend mogen zijn. Bij overtreding van deze regels kan de belastingrechter bij een bezwaar- en/of beroepsprocedure de legesverordening onverbindend verklaren.

Structurele uitgaven moeten structureel gedekt worden. Voor een aanpassing van de leges- en belastingtarieven 2026 moest Provinciale Staten vóór 31 december 2025 een besluit nemen. Een wijziging van het tarief opcenten motorrijtuigenbelastingen moet eveneens door Provinciale Staten worden vastgesteld. De wijziging van het tarief opcenten 2027 moet vóór 1 december 2026 kenbaar worden gemaakt bij het ministerie van Financiën.

Kwijtscheldingsbeleid (artikel 10 BBV)

Gezien het karakter van de heffingen past de provincie Noord-Holland geen kwijtschelding toe.

Onderbouwing per heffing

De provincie Noord-Holland kent de volgende provinciale belastingen en heffingen:

- Belastingen: betalingen voor het uitvoeren van collectieve vormen van dienstverlening met een algemeen belang. De provincie kent provinciale opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting. De opbrengst van deze belasting is een algemeen dekkingsmiddel.
- Heffingen: betalingen voor de uitvoering van publiekrechtelijke dienstverlening, die verband houden met collectieve voorzieningen. In de provincie Noord-Holland is dit de grondwateronttrekkingsheffing.
- 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.

Onderbouwing per heffing

Belastingen: opcenten motorrijtuigenbelasting

De motorrijtuigenbelasting wordt geheven over het bezit van een motorvoertuig. De heffing en inning van de motorrijtuigenbelasting, waarop de provinciale opcenten meeliften, verzorgt de Belastingdienst. Bovenop de motorrijtuigenbelasting betalen houders van personenauto's en motoren provinciale opcenten. De provincies stellen het opcententarief vast. Zij zijn daarbij gehouden aan een wettelijk maximum dat het Rijk bepaalt. Het huidige wettelijk maximum bedraagt voor 2026 144,0% (Provinciewet artikel 222, tweede lid). Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met het inflatiecorrectiecijfer. Het maximum opcententarief voor 2027 wordt in september van dit jaar bekendgemaakt

De provincie Noord-Holland heeft sinds 2001 het laagste opcententarief. Onderstaand overzicht geeft inzicht in de tarieven per provincie. Let wel, de tarieven voor 2027 zijn voorlopig en gebaseerd op de beschikbare informatie per ultimo juni 2026. In het onderstaand overzicht is ervan uitgegaan dat de provincie Noord-Holland de opcenten in 2027 ongewijzigd laat.

Provincie	2027	2026
Noord-Holland	82,1	82,1
Overijssel	82,2	82,2
Flevoland	85,5	84,7
Utrecht	86,4	86,4
Zeeland	84,4	84,4
Limburg	88,5	88,5
Noord-Brabant	89,2	87,0
Drenthe	92,0	92,0
Friesland	92,1	92,1
Groningen	95,7	95,7
Gelderland	101,5	98,3
Zuid-Holland	104,4	104,4
Gemiddeld	90,3	89,8

Maximum tarief	-	144,0

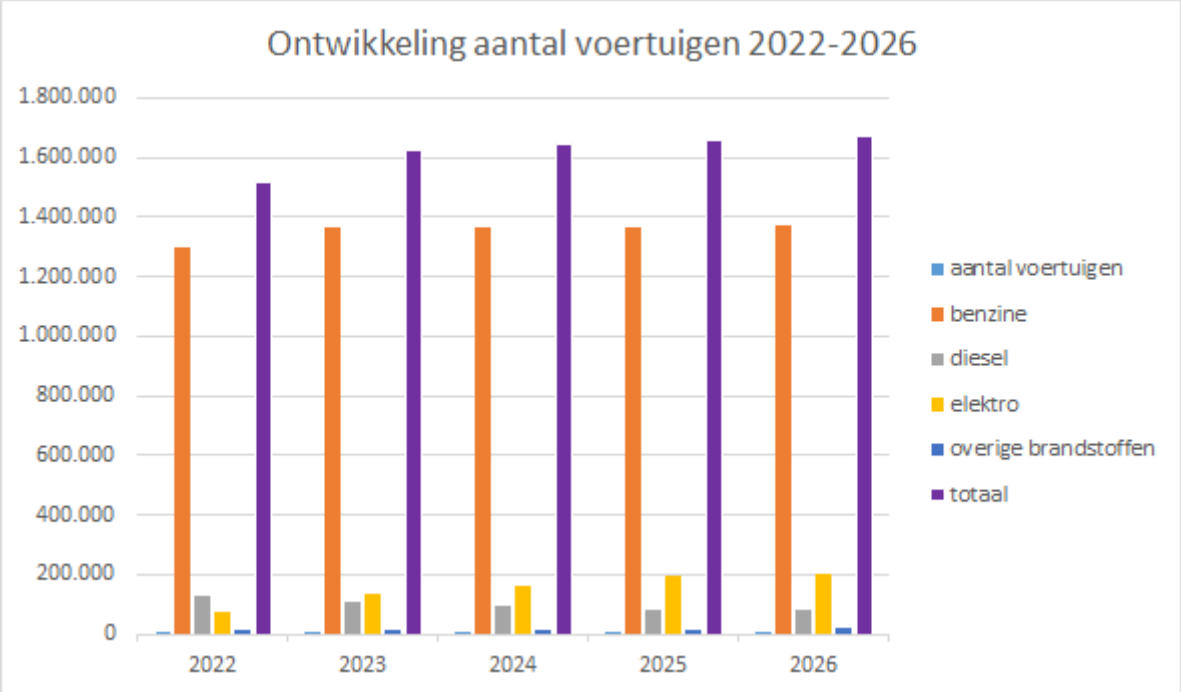
Ontwikkeling van aantal voertuigen per brandstofsoort

De tabellen hieronder tonen voor de jaren 2022 tot en met 2026* de samenstelling van de voertuigen die in Noord-Holland zijn geregistreerd. Ze laten een jaarlijks stijgende trend zien. Daarnaast valt op dat het aandeel van zowel benzine- als elektrische voertuigen blijft stijgen. Het aantal dieselvoertuigen daalt de laatste jaren.

*2026 naar de stand van 01-04-2026

Aantal voertuigen	2022	2023	2024	2025	2026*
Benzine	1.300.845	1.364.231	1.367.942	1.368.923	1.372.570
Diesel	128.338	111.306	94.683	83.235	79.444
Elektro	73.488	133.801	163.643	192.260	202.794
Overige brandstoffen	17.141	17.030	15.989	15.588	18.995
Totaal	**1.519.812**	**1.626.368**	**1.642.257**	**1.660.006**	**1.673.803**

% Brandstofverbruik	2022	2023	2024	2025	2026*
Benzine	85,6%	83,9%	83,3%	82,5%	82,0%
Diesel	8,4%	6,8%	5,8%	5,0%	4,7%
Elektro	4,8%	8,2%	10,0%	11,6%	12,1%
Overige brandstoffen	1,1%	1,0%	1,0%	0,9%	1,1%
Totaal	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**



Overzicht gerealiseerde en geraamde opbrengsten opcenten motorrijtuigenbelasting

Uit de meicirculaire 2026 van het provinciefonds blijkt dat de verwachting van de opbrengst aan opcenten in 2026 €367,9 miljoen bedraagt. Voor 2027 en verder houden we rekening met een jaarlijkse stijging van 1%. We volgen hierbij de groeipercentages van de opcenten zoals ze ook zijn verwerkt in het

provinciefonds. Op deze wijze wordt bereikt dat de raming van de opcenten meerjarig gelijk is aan het bedrag aan opcenten waarmee meerjarig gerekend wordt voor aftrek in het provinciefonds.

Voorgesteld wordt om voor 2026 tot en met 2030 rekening te houden met een structurele opbrengst, zoals in de tabel hieronder is opgenomen.

De huidige meerjarenraming van de opcenten is structureel ongeveer €3,8 miljoen lager dan eerder werd verwacht. Dit wordt vooral verklaard door het feit dat de opcenten vanaf 2026 zijn gewijzigd in 2026. Een dergelijke wijziging geldt niet meteen voor alle auto's op 1 januari maar is afhankelijk van moment van betalen. Hier was geen rekening mee gehouden in de voorgaande raming.

Opbrengsten opcenten MRB	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Jaarrekening	-272,1 V	-297,4 V	-	-	-	-	-
Begroting	-	-	-367,9 V	-371,7 V	-375,4 V	-379,1 V	-382,9 V

Onbenutte belastingcapaciteit

Het maximum aantal opcenten dat provincies mogen heffen wordt wettelijk vastgesteld. Dit wordt jaarlijks in de septembercirculaire van het provinciefonds gepubliceerd. Voor 2026 ligt het maximum op 144 opcenten. Uitgaande van de verwachte opbrengstraming voor 2026 van € 367,9 miljoen en het huidige opcententarief (82,1) is de opbrengst per opcent €4,48 miljoen. Uitgaande van het maximumtarief opcenten 2026 (144) zijn 61,9 opcenten onbenut. De theoretische (meer)opbrengst vanwege onbenutte belastingcapaciteit bedraagt afgerond € 277,2 miljoen.

overzicht onbenutte belastingcapaciteit

Opbrengst opcenten (*€ 1 mln.)	Opcenten tarief 2026	Opbrengst per opcent (*€ 1 mln.)	Maximum opcenten tarief 2026	Maximale opbrengst 2026 (*€ 1 mln.	Onbenutte belastingcapaciteit 2026 (*€1 mln.)
-367,9 V	82,10	-4,48 V	144,00	-645,12 V	-277,2 V

Grondwater(ontrekkings)heffing

Sinds 1 januari 2010 werd de grondwaterheffing geregeld via de Waterwet. Met de invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2024 is de grondslag van deze heffing opgenomen in de nieuwe wetgeving. Vanaf dat moment wordt de heffing aangeduid als grondwateronttrekkingsheffing. De opbrengsten van deze heffing zijn bedoeld voor het bekostigen van het grondwaterbeheer waarvoor de provincie verantwoordelijk is. In 2025 bedroeg de opbrengst € 818.203 (afgerond). Om grote schommelingen in het tarief te voorkomen, is een financiële voorziening getroffen. Deze voorziening kan worden gebruikt bij onverwachte en niet-verhaalbare schade. De heffing geldt voor gebruikers die jaarlijks 25.000 m³ of meer grondwater onttrekken. Het tarief is vastgesteld op € 0,0085 per onttrokken kubieke meter grondwater. Voor het jaar 2027 wordt een opbrengst van € 846.000 geraamd.

Leges

Provincies hebben een aantal taken die leiden tot de afname van individuele diensten door bewoners of bedrijven. De afnemers van zo'n dienst betalen leges om de kosten te dekken (zoals personeels-, huisvestings- en materiaalkosten). In de tarieventabel die hoort bij de legesverordening zijn de provinciale legestarieven opgenomen voor onder andere het verstrekken van vergunningen in het kader van de bouwactiviteiten, wateractiviteiten, ontgrondingsactiviteiten, flora- en fauna-activiteiten en milieubelastende activiteiten.

Uitgangspunt van Provinciale Staten is dat leges voor een vergunningsaanvraag kostendekkend zijn of worden. Dat wordt in eerste instantie bereikt door het optimaliseren van efficiency en in tweede instantie door het verhogen van de tarieven. Dit beleid vereist inzicht in de kostenstructuur, -beheersing en -toerekening. Om te berekenen of de leges de kosten dekken, gaan we uit van een gemiddelde tijdsbesteding per vergunningsaanvraag. Deze wordt jaarlijks met de vergunningverlenende organisaties (waaronder de omgevingsdiensten) afgestemd. Het uurtarief van de omgevingsdienst en provincie wordt gehanteerd om de hoogte van de leges te berekenen. De legesverordening 2027 (met de daarbij behorende legestabel 2027) wordt gelijktijdig met de behandeling van de begroting 2027 ter vaststelling aangeboden aan Provinciale Staten.

Kostendekkendheid leges in 2027

De uitvoering van de vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH- taken) is gemandateerd aan de omgevingsdiensten: Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG), Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (OD NHN), Omgevingsdienst IJmond (OD IJmond) en Omgevingsdienst Flevoland & Gooi- en Vechtstreek (OFGV). De integrale kosten voor de uitvoering van de VTH- taken worden per omgevingsdienst, op basis van hun eigen opgestelde dienstverleningsovereenkomst, betaald.

Bij de berekening van de leges en de kostendekkendheid mogen alleen de kosten van de vergunningverlening worden doorberekend. Toezicht en handhaving worden dus niet doorberekend in de kostendekkendheid.

Het onderstaande overzicht geeft enig inzicht in de mate waarin de leges de kosten dekken. De te realiseren opbrengsten voor 2027 zijn gebaseerd op de kostendekkende tarieven en het aantal vergunningsaanvragen dat naar verwachting het komende jaar wordt ingediend.

Kostprijsberekening methode

Om de kostprijs van de diverse vergunningsaanvragen te berekenen, maken we gebruik van de Activity Based Costing method (ABC-methode). Deze methode wordt 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. Met ingang van 2020 maakt de provincie gebruik van de Rijkstarieven. Voor het uurtarief van de provincie wordt gerekend met schaal 9.

Volgens artikel 10 van het besluit begroting en verantwoording provincies en gemeente (BBV) mogen de geraamde baten niet de geraamde lasten overschrijven. De kostendekkendheid mag maximaal 100 procent zijn. Eventueel kruis subsidiëren is wel toegestaan.

De geraamde baten, zoals zijn opgenomen in de begroting 2027, zijn al volgt berekend:
'het aantal verwachte aanvragen vermenigvuldigd met de in de tarieventabel 2027 opgenomen tarieven behorende bij het in behandeling nemen van de vergunningsaanvraag'.

De geraamde lasten, zoals zijn opgenomen in de begroting 2027, zijn als volgt berekend:
'het verwachte aantal uren dat door de medewerker wordt besteed aan het afhandelen van de aanvraag vermenigvuldigd met het uurtarief van de omgevingsdienst en het aantal verwachte aanvragen in 2027'.

Overzicht kostendekkendheid leges

Tarieventabel leges	Uitvoerende organisatie	Baten begroot 2027	Lasten begroot 2027	Kostendekkendheid begroot 2027
Bouw activiteiten	OD NZKG	€ 2.300.000	€ 1.067.857	215,4%
Milieubelastende activiteiten	OD NZKG ODIJ	€ 1.500.000	€ 3.620.302	41,4%
Wegen/waterwegen	PNH	€ 736.000	€ 726.000	101,4%
Wateractiviteiten	OD NZKG	€ 200.000	€ 534.706	37,4%
Baden en zwemmen	OD NHN	€ 10.000	€ 26.183	38,2%
Ontgrondingswet	OD NZKG	€ 32.000	€ 158.767	19,0%
Natura 2000 activiteiten	OD NHN	€ 660.000	€ 2.494.847	26,5%
Luchtvaartwet	OD NZKG en PNH	€ 17.000	€ 18.648	91,2%
Overige	PNH	€ 5.000	€ 9.712	51,5%
Grondwaterbeschermingsgebied	OD NZKG	€ 20.000	€ 21.109	94,7%
Wadlopen*	Provincie Friesland	€ 3.882	€ 28.663	13,6%
Schadevergoeding*	BIJ12/ Faunaschade	€ 408.000	€ 1.070.000	38,1%
Totaal provinciale heffingen		**€ 5.891.882**	**€ 9.776.794**	**60,3%**

* De leges voor faunaschade (BIJ12) en het wadlopen (provincie Friesland) worden geïnd door de uitvoerende organisaties zelf. Deze opbrengsten worden verrekend met de bijdragen die de provincie Noord-Holland verschuldigd is aan BIJ12 en de provincie Friesland. De betreffende legesbaten lopen daarom niet via de begroting van de provincie.

Ontwikkelingen met betrekking tot leges

De verruimde reikwijdte van de Omgevingswet en de ervaringen in 2024 en 2025 hebben ertoe geleid dat in 2025 en 2026, in IPO-verband, een werkgroep is ingesteld om de tarieventabel voor milieubelastende activiteiten te vereenvoudigen. Het streven is om deze aangepaste tarieventabel met ingang van de legesverordening 2027 in werking te laten treden.

Als gevolg van achterstanden bij het opleggen van legesaanslagen door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, in 2025, zijn de eerste ervaringen met milieuleges nog beperkt. Op basis van de voorlopige inzichten bestaat het beeld dat de huidige tarieven nog niet volledig kostendekkend zijn en dat er ruimte is om de legesinkomsten de komende jaren te verhogen door meer kostendekkende tarieven te hanteren.

Voor een gedegen onderbouwing is echter aanvullende informatie nodig, die naar verwachting in de periode 2026–2027 beschikbaar komt. De aanpassingen in de legesverordening en de tarieventabel 2027 (en de berekening van de legestarieven) worden aan Provinciale Staten ter besluitvorming voorgelegd.

In aansluiting op het in de kaderbrief 2026 opgenomen voorstel tot verhoging van de legesopbrengsten, zijn deze opbrengsten verwerkt als een ophoging van de milieuleges in de begroting 2027. Dit verklaart het verschil in opbrengsten tussen 2027 en de voorgaande jaren.

Nazorgheffing gesloten stortplaatsen

De nazorgregeling Wet milieubeheer geldt sinds 1 april 1998. Deze geldt voor stortplaatsen waarop of na 1 september 1996 afval is gestort.
De stortplaatsen mogen na sluiting geen nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaken. Daartoe moet

eeuwigdurende nazorg plaatsvinden waarvoor de provincie verantwoordelijk is.
De provincie moet maatregelen nemen om bode beschermende voorzieningen op gesloten stortplaatsen in stand te houden, te onderhouden, te herstellen en eventueel te vervangen. Ook moeten deze voorzieningen regelmatig worden geïnspecteerd en moet de bodem onder de stortplaats worden onderzocht. Ter bestrijding van deze kosten is een nazorgheffing ingesteld, die wordt geheven bij de exploitanten van de operationele stortplaatsen. De jaarlijkse heffing wordt vastgelegd in een door Provinciale Staten vast te stellen tarieventabel en berekend aan de hand van het doelvermogen dat aanwezig moet zijn bij sluiting van de stortplaats en het opgebouwde kapitaal in het Nazorgfonds. De heffingen worden in het uitsluitend voor nazorg bestemde Nazorgfonds gestort. Het Nazorgfonds is een bij wet vastgestelde rechtspersoon. In dit fonds wordt een zodanig kapitaal opgebouwd, dat uit het rendement daarvan de eeuwigdurende nazorg gefinancierd kan worden.

Voor het begrotingsjaar 2027 wordt vooralsnog geen opbrengst geraamd. In het derde kwartaal van 2026 wordt het voorstel tot vaststelling van de tarieventabel 2027 (nazorgheffing) van het Fonds nazorg gesloten stortplaatsen Provincie Noord-Holland en het besluit tot het vaststellen van de begroting 2027 van dit Fonds voorgelegd aan Provinciale Staten.

Opbrengst belastingen en lokale heffingen x € 1 mln.

Belasting / Heffing	Jaarrekening 2024	Jaarrekening 2025		Begroot 2026		Begroot 2027	
Opcenten motorrijtuigenbelasting	-€ 272,1	-€ 297,4	V	-€ 367,9	V	-€ 371,7	V
Grondwaterheffing	-€ 0,8	-€ 0,8	V	-€ 0,8	V	-€ 0,9	V
Leges							
* Bouwactiviteiten	-€ 2,4	-€ 2,1	V	€ 2,2	V	€ 2,3	V
* Overige leges	-€ 1,8	-€ 2,6	V	€ 1,8	V	€ 3,1	V
Totaal	**-€ 277,1**	**-€ 302,9**	**V**	**-€ 364,7**	**V**	**-€ 367,2**	**V**

4 Financiële begroting

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan diverse uitsplitsingen van de meerjarenraming. De uitsplitsingen zijn op exploitatiekosten als op opbrengstenniveau en geven een overzicht van de meerjarige ontwikkeling van de begrotingssaldo's van de provincie. Het hoofdstuk is conform de wettelijke eisen zoals opgenomen in artikel 3 en de artikelen 17 tot en met 23 van het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Over het algemeen is in dit hoofdstuk de volgorde van de wetsartikelen aangehouden. Om de leesbaarheid en de verbanden tussen jaren zo goed mogelijk in beeld te brengen, is gekozen om de tabellen en toelichtingen voor het begrotingsjaar 2027 en de meerjarenraming 2027-2030 te integreren in 1 hoofdstuk. Daarnaast is er op programmaniveau, in hoofdstuk 2, ook een uitsplitsing van de financiën. Hierdoor ontstaat een compleet meerjarig beeld.

4.2 Meerjarenraming

4.2.1 Meerjarenraming 2027-2030

Bestuur (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	27.514 N	29.009 N	30.540 N	29.912 N	29.855 N	29.678 N
Baten	-71 V	-59 V	-59 V	-59 V	-59 V	-59 V
Saldo van baten en lasten	27.443 N	28.950 N	30.481 N	29.853 N	29.796 N	29.619 N
Stortingen						
Storting reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	-1.415 V	-1.262 V	0 V	0 V	0 V	0 V
Resultaat	**26.029 N**	**27.688 N**	**30.481 N**	**29.853 N**	**29.796 N**	**29.619 N**

Klimaat en gezonde leefomgeving (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	69.143 N	94.374 N	86.094 N	84.827 N	74.022 N	73.218 N
Baten	-24.057 V	-28.203 V	-12.768 V	-6.188 V	-6.114 V	-6.225 V
Saldo van baten en lasten	45.087 N	66.172 N	73.326 N	78.639 N	67.908 N	66.993 N
Stortingen						
Storting reserves	28 N	3.966 N	2.126 N	126 N	126 N	126 N
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	-2.516 V	-11.220 V	-4.077 V	-3.663 V	-525 V	-560 V
Resultaat	**42.599 N**	**58.918 N**	**71.375 N**	**75.102 N**	**67.509 N**	**66.559 N**

Ruimte en Wonen (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	22.601 N	27.390 N	26.699 N	21.291 N	17.006 N	12.802 N
Baten	-2.255 V	-678 V	-17 V	-17 V	-18 V	-18 V
Saldo van baten en lasten	20.346 N	26.712 N	26.682 N	21.274 N	16.988 N	12.784 N
Stortingen						
Storting reserves	25.050 N	5.800 N	0 V	0 V	0 V	0 V
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	-31.550 V	-14.234 V	-10.901 V	-7.303 V	-4.204 V	0 V

Resultaat	**13.846 N**	**18.278 N**	**15.781 N**	**13.971 N**	**12.784 N**	**12.784 N**

Bereikbaarheid (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	265.149 N	321.774 N	295.622 N	285.749 N	302.900 N	293.601 N
Baten	−12.517 V	−12.830 V	−6.591 V	−4.673 V	−8.968 V	−18.933 V
Saldo van baten en lasten	252.631 N	308.944 N	289.031 N	281.076 N	293.932 N	274.668 N
Stortingen						
Storting reserves	130.187 N	49.998 N	55.935 N	51.649 N	60.484 N	49.789 N
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	−142.009 V	−137.733 V	−63.486 V	−52.380 V	−79.046 V	−41.307 V
Resultaat	**240.809 N**	**221.208 N**	**281.480 N**	**280.344 N**	**275.370 N**	**283.150 N**

Natuur en landelijk gebied (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	160.457 N	222.047 N	227.909 N	216.603 N	185.697 N	176.772 N
Baten	−14.643 V	−32.718 V	−28.709 V	−21.510 V	−24.952 V	−16.889 V
Saldo van baten en lasten	145.814 N	189.329 N	199.200 N	195.093 N	160.745 N	159.883 N
Stortingen						
Storting reserves	144.148 N	149.235 N	19.373 N	13.019 N	13.019 N	13.019 N
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	−67.638 V	−71.234 V	−107.536 V	−102.025 V	−68.178 V	−77.253 V
Resultaat	**222.324 N**	**267.330 N**	**111.037 N**	**106.087 N**	**105.586 N**	**95.649 N**

Economie, leefbaarheid en cultuur (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	53.335 N	52.486 N	54.469 N	40.994 N	39.561 N	40.378 N
Baten	−4.698 V	−4.816 V	−567 V	−300 V	−300 V	−300 V
Saldo van baten en lasten	48.636 N	47.670 N	53.902 N	40.694 N	39.261 N	40.078 N
Stortingen						
Storting reserves	16.881 N	10.435 N	4.925 N	4.900 N	4.900 N	4.900 N
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	−15.180 V	−36.768 V	−15.945 V	−5.076 V	−4.924 V	−4.924 V
Resultaat	**50.338 N**	**21.337 N**	**42.882 N**	**40.518 N**	**39.237 N**	**40.054 N**

Overzicht Algemene middelen en organisatie (x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	108.588 N	128.213 N	147.256 N	155.684 N	166.678 N	181.159 N
Baten	-684.328 V	-723.478 V	-717.888 V	-733.173 V	-742.862 V	-756.127 V
Saldo van baten en lasten	-575.740 V	-595.265 V	-570.632 V	-577.488 V	-576.184 V	-574.967 V
Stortingen						
Storting reserves	42.016 N	19.791 N	22.372 N	17.045 N	14.769 N	22.987 N
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	-146.465 V	-70.698 V	-18.928 V	-12.732 V	-2.882 V	-2.543 V
Resultaat	**-680.189 V**	**-646.172 V**	**-567.188 V**	**-573.175 V**	**-564.297 V**	**-554.523 V**

Totaal 2027 tot en met 2030 (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	2025 Rekening	2026 t/m TBW	2027 Begroting	2028 Raming	2029 Raming	2030 Raming
Lasten	706.787 N	875.292 N	868.589 N	835.059 N	815.718 N	807.608 N
Baten	-742.569 V	-802.781 V	-766.599 V	-765.920 V	-783.273 V	-798.551 V
Saldo van baten en lasten	-35.782 V	72.511 N	101.990 N	69.140 N	32.445 N	9.057 N
Stortingen						
Storting reserves	358.310 N	239.225 N	104.731 N	86.739 N	93.298 N	90.821 N
Onttrekkingen						
Onttrekking reserves	-406.773 V	-343.149 V	-220.873 V	-183.179 V	-159.759 V	-126.587 V
Resultaat	**-84.246 V**	**-31.413 V**	**-14.152 V**	**-27.301 V**	**-34.015 V**	**-26.709 V**

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 2027 bestaat uit de oorspronkelijke ramingen van ongewijzigd beleid met daarbij de effecten van de door Provinciale Staten vastgestelde kaderbrief 2027 en de onvermijdelijke ontwikkelingen meegenomen. Daarnaast zijn in de begroting 2027 de ambities uit het coalitieakkoord 'Verbindend voorruit!' verwerkt.

Verantwoording subsidies

Subsidies worden geraamd in het jaar dat deze worden toegekend. Voor meerjarige lopende projectsubsidies zijn binnen IPO-verband afspraken gemaakt met BBV en de accountants. Deze afspraken houden in dat wanneer de subsidies niet voor het eind van het jaar zijn afgerond, het restantbedrag in een reserve 'Subsidieverplichtingen' beschikbaar blijft voor de restant uitbetalingen de komende jaren. Omdat de provincie werkt met één doel per reserve, worden daarvoor zo nodig meerdere reserves ingesteld. Op die manier blijven per doel de lopende subsidieverplichtingen inzichtelijk.

Materiële vaste activa

Materiële vaste activa met economisch nut worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs, vermeerderd met bijkomende kosten en verminderd met bijdragen van derden en cumulatieve afschrijvingen. De activa worden lineair afgeschreven. Als basis voor de berekening van de afschrijving wordt de netto aanschafwaarde gehanteerd. Na afstoting van materiële vaste activa worden boekwinsten of verliezen ten gunste of ten laste van de exploitatie verantwoord. Deze activa worden lineair afgeschreven met inachtneming van de volgende afschrijvingstermijnen (in jaren):

Gronden en terreinen	n.v.t.
Woonruimten	40
Bedrijfsgebouwen	40
Renovatie bedrijfsgebouwen	25
Machines, apparaten en installaties	15
Overige materiële vaste activa	3/10

Investeringen in de openbare ruimte met maatschappelijk nut betreffen voornamelijk infrastructurele werken in de openbare ruimte, zoals de aanleg en reconstructie van wegen, vaarwegen, bruggen, viaducten, groen en kunstwerken. Deze worden vermeerderd met bijkomende kosten en onder aftrek van bijdragen van derden geactiveerd. De ondergrond van deze werken wordt daarbij als integraal onderdeel van het werk beschouwd. Deze activa worden lineair afgeschreven in maximaal (in jaren):

Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	50
Vaarwegen	40/80
Wegen	50
Technische installaties	5/8/15

Financiële vaste activa

Kapitaalverstrekkingen aan gemeenschappelijke regelingen en overige verbonden partijen, (overige) leningen u/g en (overige) uitzettingen worden –tenzij anders wordt vermeld – opgenomen tegen nominale waarde. Zo nodig wordt een voorziening voor verwachte oninbaarheid in mindering gebracht.

De onder de financiële vaste activa opgenomen deelnemingen worden tegen nominale en/of aanschafwaarde opgenomen tenzij blijkt dat de marktwaarde lager is dan de nominale c.q. verkrijgingsprijs ofwel nihil is.

Reserves en voorzieningen

Reserves en voorzieningen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. Uitzondering hierop is de Voorziening pensioenen (oud-) leden Gedeputeerde Staten die tegen contante waarde van de pensioenaanspraken wordt gewaardeerd.

Rente

De kapitaallasten van investeringen komen ten laste van de exploitatie en maken daarmee onderdeel uit van de uitgaven in de begroting. De kapitaallasten bestaan uit rente en afschrijving. De doorbelasting van de totale rentelasten gebeurt op basis van een (voorcalculatorisch) omslagpercentage. Dit omslagpercentage wordt berekend door de totale rentelast te delen door de totale boekwaarde van de vaste activa op 1 januari.

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 2026.

4.2.3 Verklaring van aanmerkelijke verschillen

Overzicht aanmerkelijke verschillen lasten (x 1.000 euro/ Min is voordelig)

Nr	Lasten per programma	Rekening 2025	Begroot 2026	Begroot 2027	Verschil t.o.v. jaarrekening 2025	Verschil t.o.v. begroting 2026
1	Bestuur	27.514 N	29.009 N	30.540 N	3.025 N	1.531 N
2	Klimaat en gezonde leefomgeving	69.143 N	94.374 N	86.094 N	16.951 N	-8.280 V
3	Ruimte en Wonen	22.601 N	27.390 N	26.699 N	4.098 N	-691 V
4	Bereikbaarheid	265.149 N	321.774 N	295.622 N	30.473 N	-26.151 V
5	Natuur en landelijk gebied	160.457 N	222.047 N	227.909 N	67.451 N	5.862 N
6	Economie, leefbaarheid en cultuur	53.335 N	52.486 N	54.469 N	1.134 N	1.983 N
7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	108.588 N	128.213 N	147.256 N	38.668 N	19.043 N
	Totaal van de lasten	706.787 N	875.292 N	868.589 N	161.802 N	-6.703 V

Overzicht aanmerkelijke verschillen baten (x 1.000 euro/ Min is voordelig)

Nr	Baten per programma	Rekening 2025	Begroot 2026	Begroot 2027	Verschil t.o.v. jaarrekening 2025	Verschil t.o.v. begroting 2026
1	Bestuur	-71 V	-59 V	-59 V	12 N	N
2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-24.057 V	-28.203 V	-12.768 V	11.289 N	15.435 N
3	Ruimte en Wonen	-2.255 V	-678 V	-17 V	2.238 N	661 N
4	Bereikbaarheid	-12.517 V	-12.830 V	-6.591 V	5.926 N	6.239 N
5	Natuur en landelijk gebied	-14.643 V	-32.718 V	-28.709 V	-14.066 V	4.009 N
6	Economie, leefbaarheid en cultuur	-4.698 V	-4.816 V	-567 V	4.131 N	4.249 N
7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-684.328 V	-723.478 V	-717.888 V	-33.560 V	5.590 N
	Totaal van de baten	-742.569 V	-802.781 V	-766.599 V	-24.030 V	36.182 N

Algemene oorzaken van verschillen

Veel verschillen tussen de jaarschijven heeft als oorzaak de variaties in uitvoering van projecten en subsidies. Deze zijn ongelijkmatig over de jaren verdeeld. Het ene jaar gebeurt een voorbereiding, terwijl in het volgende jaar de uitvoering van start gaat. Veel van deze projecten dekt de provincie vanuit de reserves. Het overzicht van stortingen en onttrekkingen in de financiële tabellen geeft hier op hoofdlijnen een inzicht. De afspraken uit de kaderbrief 2027 is een andere belangrijke verklaring voor de veranderingen in de jaarschijven. in hoofdstuk 1 is dit in 'Overzicht financiële ontwikkelingen' in de tabel 'Totaaloverzicht nieuwe niet begrotingsneutrale mutaties begroting' weergegeven en in het kort verklaard. De belangrijkste

verschillen worden hieronder per programma weergegeven. In hoofdstuk 2 staat per programma een nadere verklaring op beleidsdoelniveau.

4.2.4 Presentatie van het structureel begrotingssaldo

Presentatie van het structureel begrotingssaldo (bedragen x € 1.000)

Min is voordelig	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
Saldo van baten en lasten	101.990 N	69.140 N	32.445 N	9.057 N
Toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-116.142 V	-96.440 V	-66.461 V	-35.766 V
Begrotingssaldo na bestemming	**-14.152 V**	**-27.301 V**	**-34.015 V**	**-26.709 V**
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	6.444 N	-1.472 V	-13.506 V	10.494 N
Structureel begrotingssaldo	**-20.596 V**	**-25.829 V**	**-20.510 V**	**-37.203 V**

4.2.5 Structureel en reëel evenwicht

Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig

2027	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie		**144.154**	**-42.164**	**101.990**
Baten		-35.557	-731.042	-766.599
	1 Bestuur	0	-59	-59
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	-3.987	-8.781	-12.768
	3 Ruimte en Wonen	0	-17	-17
	4 Bereikbaarheid	-3.098	-3.493	-6.591
	5 Natuur en landelijk gebied	-26.715	-1.994	-28.709
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	-157	-410	-567
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-716.288	-717.888
Lasten		179.711	688.878	868.589
	1 Bestuur	-473	31.013	30.540
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	8.848	77.246	86.094
	3 Ruimte en Wonen	10.987	15.712	26.699
	4 Bereikbaarheid	19.305	276.317	295.622
	5 Natuur en landelijk gebied	119.192	108.717	227.909
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	12.846	41.623	54.469
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	9.006	138.250	147.256

Totaal Reserves		**-137.710**	**21.568**	**-116.142**
Baten		-217.026	-3.847	-220.873
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	-4.077	0	-4.077
	3 Ruimte en Wonen	-10.901	0	-10.901
	4 Bereikbaarheid	-60.496	-2.990	-63.486
	5 Natuur en landelijk gebied	-107.461	-75	-107.536
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	-15.945	0	-15.945
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-18.146	-782	-18.928
Lasten		79.316	25.415	104.731
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	2.126	0	2.126
	3 Ruimte en Wonen	0	0	0
	4 Bereikbaarheid	55.935	0	55.935
	5 Natuur en landelijk gebied	6.158	13.215	19.373
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	25	4.900	4.925
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	15.072	7.300	22.372
Eindtotaal		**6.444**	**-20.596**	**-14.152**

Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig

2028	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie		**111.043**	**-41.904**	**69.140**
Baten		-22.416	-743.504	-765.920
	1 Bestuur	0	-59	-59
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	-145	-6.043	-6.188
	3 Ruimte en Wonen	0	-17	-17
	4 Bereikbaarheid	-1.165	-3.508	-4.673
	5 Natuur en landelijk gebied	-19.506	-2.004	-21.510
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	-300	-300
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-731.573	-733.173
Lasten		133.459	701.600	835.059
	1 Bestuur	-473	30.385	29.912
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	4.796	80.031	84.827
	3 Ruimte en Wonen	7.414	13.877	21.291
	4 Bereikbaarheid	8.203	277.545	285.749
	5 Natuur en landelijk gebied	106.520	110.083	216.603

	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	40.994	40.994
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	6.999	148.685	155.684
Totaal Reserves		**-112.515**	**16.075**	**-96.440**
Baten		-179.293	-3.886	-183.179
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	-3.663	0	-3.663
	3 Ruimte en Wonen	-7.303	0	-7.303
	4 Bereikbaarheid	-49.351	-3.029	-52.380
	5 Natuur en landelijk gebied	-101.950	-75	-102.025
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	-5.076	0	-5.076
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-11.950	-782	-12.732
Lasten		66.778	19.961	86.739
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	126	0	126
	3 Ruimte en Wonen	0	0	0
	4 Bereikbaarheid	51.649	0	51.649
	5 Natuur en landelijk gebied	58	12.961	13.019
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	4.900	4.900
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	14.945	2.100	17.045
Eindtotaal		**-1.472**	**-25.829**	**-27.301**

Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig

2029	Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie		**67.213**	**-34.768**	**32.445**
Baten		-30.481	-752.792	-783.273
	1 Bestuur	0	-59	-59
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	0	-6.114	-6.114
	3 Ruimte en Wonen	0	-18	-18
	4 Bereikbaarheid	-5.445	-3.523	-8.968
	5 Natuur en landelijk gebied	-23.436	-1.516	-24.952
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	-300	-300
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-741.262	-742.862
Lasten		97.694	718.024	815.718
	1 Bestuur	-473	30.328	29.855
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	1.575	72.447	74.022
	3 Ruimte en Wonen	4.315	12.691	17.006

	4	Bereikbaarheid	13.146	289.754	302.900
	5	Natuur en landelijk gebied	78.281	107.416	185.697
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	39.561	39.561
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	850	165.828	166.678
Totaal Reserves			**-80.719**	**14.258**	**-66.461**
Baten			-156.156	-3.603	-159.759
	1	Bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	-525	0	-525
	3	Ruimte en Wonen	-4.204	0	-4.204
	4	Bereikbaarheid	-76.300	-2.746	-79.046
	5	Natuur en landelijk gebied	-68.103	-75	-68.178
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	-4.924	0	-4.924
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-2.100	-782	-2.882
Lasten			75.437	17.861	93.298
	1	Bestuur	0	0	0
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	126	0	126
	3	Ruimte en Wonen	0	0	0
	4	Bereikbaarheid	60.484	0	60.484
	5	Natuur en landelijk gebied	58	12.961	13.019
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	4.900	4.900
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	14.769	0	14.769
Eindtotaal			**-13.506**	**-20.510**	**-34.015**

Bedragen x € 1.000/ Min is voordelig

2030		Programma	Incidenteel	Structureel	Eindtotaal
Totaal Exploitatie			**60.518**	**-51.461**	**9.057**
Baten			-32.358	-766.193	-798.551
	1	Bestuur	0	-59	-59
	2	Klimaat en gezonde leefomgeving	0	-6.225	-6.225
	3	Ruimte en Wonen	0	-18	-18
	4	Bereikbaarheid	-15.395	-3.538	-18.933
	5	Natuur en landelijk gebied	-15.363	-1.526	-16.889
	6	Economie, leefbaarheid en cultuur	0	-300	-300
	7	Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.600	-754.527	-756.127
Lasten			92.876	714.732	807.608
	1	Bestuur	-473	30.151	29.678

	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	1.010	72.208	73.218
	3 Ruimte en Wonen	111	12.691	12.802
	4 Bereikbaarheid	22.251	271.350	293.601
	5 Natuur en landelijk gebied	69.227	107.545	176.772
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	40.378	40.378
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	750	180.409	181.159
Totaal Reserves		**-50.024**	**14.258**	**-35.766**
Baten		-122.984	-3.603	-126.587
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	-560	0	-560
	3 Ruimte en Wonen	0	0	0
	4 Bereikbaarheid	-38.561	-2.746	-41.307
	5 Natuur en landelijk gebied	-77.178	-75	-77.253
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	-4.924	0	-4.924
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	-1.761	-782	-2.543
Lasten		72.960	17.861	90.821
	1 Bestuur	0	0	0
	2 Klimaat en gezonde leefomgeving	126	0	126
	3 Ruimte en Wonen	0	0	0
	4 Bereikbaarheid	49.789	0	49.789
	5 Natuur en landelijk gebied	58	12.961	13.019
	6 Economie, leefbaarheid en cultuur	0	4.900	4.900
	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	22.987	0	22.987
Eindtotaal		**10.494**	**-37.203**	**-26.709**

Incidentele baten (bedragen x € 1.000 / Min is voordelig)

BD	Toelichting	Saldo 2027	Saldo 2028	Saldo 2029	Saldo 2030
2.1	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. verduurzamen Paviljoen Welgelegen	-500 V	0 V	0 V	0 V
2.1	Onttrekking aan de reserve Energietransitie t.b.v. verduurzamen Paviljoen Welgelegen	-1.746 V	-1.500 V	0 V	0 V
2.1	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. CDOKE-regeling	-2.824 V	0 V	0 V	0 V
2.2	Onttrekking aan de reserve Bodemsanering t.b.v. dekking capaciteit en div. projectlasten	-927 V	-1.778 V	0 V	0 V
3.2	Onttrekking aan de reserve Woningbouw voor (subsidies) versnellen woningbouw en duurzame bereikbaarheid	-1.000 V	0 V	0 V	0 V

3.2	Onttrekkingen aan de reserve Woningbouw subsidies voor de verleende subsidie aan de Poort van Hoorn	-1.138 V	-938 V	0 V	0 V
3.2	Onttrekkingen aan de reserve subsidie OV-fonds voor de verleende subsidie Haarlem knooppunt Nieuw-Zuid	-5.730 V	-6.300 V	-3.820 V	0 V
3.3	Onttrekkingen aan de reserve Meekoppelkansen t.b.v. diverse projecten cf. samenwerkingsovereenkomst	-2.000 V	0 V	0 V	0 V
4.1	Onttrekking aan reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden voor o.a. lasten kleine infrastructuur en gedragsbeïnvloeding, evenals voor de subsidieregeling fietsvoorzieningen en doorstroming openbaar vervoer	-360 V	100 N	-15.940 V	-17.372 V
4.1	Onttrekking aan reserve verleende subsidies OD 4.1 t.b.v. subsidie Weg om Zuid	-8.600 V	-1.005 V	-550 V	0 V
4.2	Onttrekking aan de reserve OV projecten ter dekking van activiteiten vallend onder Bikkergelden en voor OV concessies	-8.559 V	134 N	0 V	0 V
4.4	Onttrekking aan de reserve Ontwikkeling provinciale infrastructuur t.b.v. studiekosten voor het aanleggen en verbeteren van infrastructurele projecten	950 N	950 N	200 N	0 V
4.4	Onttrekking aan de reserve Groot onderhoud wegen ter dekking van lopende projecten	-35.634 V	-38.167 V	-42.894 V	-15.012 V
4.4	Baten uit bijdragen van derden t.b.v. project verbinding A9 Heiloo	-1.740 V	-628 V	-5.445 V	-15.395 V
4.4	Onttrekking aan de reserve Groot onderhoud vaarwegen i.v.m. indexatie voor invulling taakstelling	-4.343 V	-7.965 V	-14.965 V	-2.500 V
4.4	Onttrekking aan de reserve Innovatieprojecten Mobiliteit t.b.v. de lasten voor uitvoeren Innovatieprogramma verkeer- en vervoer 2026-2030	-2.000 V	-2.000 V	-2.000 V	-2.500 V
5.1	Onttrekking aan reserve Groen voor diverse projecten zoals Programma Natuurnetwerk Nederland, Kaderrichtlijn Water en Masterplan Biodiversiteit en overhevelen van middelen i.v.m. waardevermindering NNN gronden	-77.038 V	-89.326 V	-64.400 V	-74.734 V
5.1	Onttrekking aan de reserve Groene Uitweg t.b.v. lasten van uitvoeringsprogramma	-2.862 V	0 V	0 V	0 V
5.1	Onttrekking aan de reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP) t.b.v. lasten projecten Natuurnetwerk en natuurontwikkeling OVP	-4.000 V	-3.628 V	-1.555 V	-2.116 V
5.1	Baten uit bijdragen derden t.b.v. groenprojecten B&U	0 V	-805 V	0 V	0 V
5.1	Onttrekking aan reserve verleende subsidies Groen voor het programma natuurnetwerk	-2.968 V	0 V	0 V	0 V
5.1	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. SPUK L33 Programma Natuur fase II	-14.365 V	-13.196 V	-16.583 V	-13.448 V
5.3	Onttrekking aan de reserve Cofinanciering Waddenzee t.b.v. project- en proceskosInveteringskader Waddengebied	-755 V	0 V	0 V	0 V

5.3	Onttrekking aan de reserve subsidies Cofinanciering Waddenzee o.a. voor dekking van de kosten project Ruim baan voor Vissen II	-3.857 V	0 V	0 V	0 V
5.4	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. projecten BUVR PWN - ondergrondse drinkwaterberging	-600 V	0 V	0 V	0 V
5.5	Onttrekking aan de reserve PPLG t.b.v. lasten KTA recreatiemaatregelen	-11.440 V	-4.420 V	0 V	0 V
5.5	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. SPUK L35 Provinciale maatregelen landelijk gebied - uitvoering koplopers	-8.776 V	-3.610 V	-5.093 V	0 V
5.5	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. SPUK L35 Provinciale maatregelen landelijk gebied - verleggen fietspad Blijdensteinsweg	-788 V	0 V	0 V	0 V
5.5	Baten uit bijdragen van het Rijk t.b.v. SPUK L35 Provinciale maatregelen landelijk gebied - SPA pachtafkoop Laag Holland	-1.000 V	-1.250 V	-1.250 V	-1.500 V
5.6	Onttrekking aan de reserve Europese landbouwprojecten voor t.b.v. cofinanciering en uitvoeringskosten RVO van landbouwsubsidies cf. convenant	-3.725 V	-3.035 V	-900 V	0 V
6.1	Onttrekking aan de reserve Ontwikkeling havencomplexen ter dekking van de lasten projecten toekomstbestendige ontwikkeling	-10.388 V	0 V	0 V	0 V
6.1	Onttrekking aan de reserve MKB voor haalbaarheid en uitvoeringskosten i.h.k.v. MIT regelingen R&D	-4.462 V	-4.462 V	-4.462 V	-4.462 V
7.2	Onttrekking aan de reserve Bedrijfsvoering ter dekking van kosten aanschaf ICT-apparatuur, voor het Programma Bedrijfsvoeringssysteem en voor diverse huisvestingsprojecten	-9.468 V	-6.218 V	-412 V	-512 V
7.5	Baten uit grondverkopen	-1.500 V	-1.500 V	-1.500 V	-1.500 V
7.5	Baten specifiek uit verkoop BBL- en PASO-gronden	-25 V	-25 V	-25 V	-25 V
7.5	Onttrekking aan de Algemene reserve ter dekking van lasten vallend onder DU uitkeringen zoals Toekomstige bedrijfsterreinen, CDOKE-regeling en Versterking vergunningverlening maatwerk	-5.928 V	-4.448 V	-2.000 V	-1.761 V
	Overige mutaties <€500.000	-12.487 V	-6.689 V	-3.043 V	-2.505 V
Eindtotaal		**-252.583 V**	**-201.709 V**	**-186.637 V**	**-155.342 V**

Incidentele lasten (bedragen x € 1.000 / Min is voordelig)

BD	Toelichting	Saldo 2027	Saldo 2028	Saldo 2029	Saldo 2030
2.1	Lasten i.h.k.v. verduurzamen Paviljoen Welgelegen	2.246 N	1.500 N	0 V	0 V
2.1	Lasten i.h.k.v. energiebesparingsakkoord	1.200 N	1.100 N	900 N	800 N
2.1	Lasten i.h.k.v. CDOKE-regeling	2.678 N	0 V	0 V	0 V
2.1	Storting aan de reserve Energietransitie t.b.v. project Energieneutraal Paviljoen Welgelegen	1.900 N	0 V	0 V	0 V

2.2	Lasten a.g.v. aanpassing kasritme projecten voor bodemsanering B&U	927 N	1.778 N	0 V	0 V
3.2	Lasten i.h.k.v. subsidie Haarlem knooppunt Nieuw-Zuid	6.730 N	6.300 N	3.820 N	0 V
3.2	Lasten i.h.k.v. subsidie Poort van Hoorn voor versnellen woningbouw en duurzame bereikbaarheid	1.138 N	938 N	0 V	0 V
3.3	Lasten i.h.k.v. Meekoppelkansen o.a. voor fiets-/wandelverbinding	2.000 N	0 V	0 V	0 V
4.1	Lasten i.h.k.v. subsidie Weg om Zuid	7.595 N	0 V	0 V	0 V
4.1	Storting aan de reserve Mobiliteitsbeleid i.h.k.v. verkeersveiligheid, voor projecten doorfietsroutes, verbinding A9 Heiloo en lasten i.v.m. correctie budget	5.019 N	4.373 N	4.585 N	5.801 N
4.2	Storting aan de reserve OV projecten i.v.m. indexering budgetten Bikkergelden en voor OV concessies	7.845 N	67 N	67 N	0 V
4.4	Uitgaven voor ontwikkeling en studiekosten van provinciale infrastructuur	2.600 N	2.600 N	3.350 N	4.100 N
4.4	Lasten i.v.m. project verbinding A9 Heiloo en voor het beheer en in stand houden infrastructuur	3.622 N	1.519 N	6.658 N	16.658 N
4.4	Lasten i.h.k.v. Innovatieprogramma verkeer- en vervoer 2026-2030	2.000 N	2.000 N	2.000 N	2.500 N
4.4	Storting aan de reserve Groot onderhoud wegen i.v.m. indexering en voor areaaluitbreiding variabele onderhoud	34.351 N	38.562 N	46.664 N	36.186 N
4.4	Storting aan de reserve Groot onderhoud vaarwegen i.v.m. indexatie voor invulling taakstelling	7.025 N	7.025 N	7.152 N	5.112 N
5.1	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor opdrachten en subsidies binnen Programma Natuurnetwerk Nederland incl. Masterplan Biodiversiteit	52.571 N	69.984 N	49.394 N	50.542 N
5.1	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor Kaderrichtlijn Water	2.580 N	0 V	0 V	0 V
5.1	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor herprogrammering en maatregelen groenprojecten B&U	7.721 N	5.746 N	2.401 N	1.205 N
5.1	Uitgaven i.v.m. verleende subsidies Programma Natuurnetwerk Nederland	2.968 N	0 V	0 V	0 V
5.1	Lasten i.v.m. SPUK L33 Programma Natuur fase II	14.365 N	13.196 N	16.583 N	13.448 N
5.1	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor maatregelen Programma Groene Uitweg	2.862 N	0 V	0 V	0 V

5.1	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme Programma Natuurnetwerk en Natuurontwikkeling OVP	4.000 N	3.628 N	1.555 N	2.116 N
5.3	Storting aan de reserve Cofinanciering Waddenzee i.v.m. Investeringskader Waddengebied	1.000 N	0 V	0 V	0 V
5.3	Lasten i.v.m. verleende subsidies Waddenzee o.a. voor project Ruim baan voor Vissen II	755 N	0 V	0 V	0 V
5.3	Lasten i.h.k.v. UVR Cofinanciering Waddenfonds NH en voor het Investeringskader Waddengebied incl. proceskosten	3.857 N	0 V	0 V	0 V
5.4	Storting aan de reserve Waterrecreatie i.v.m. indexering budgetten	600 N	0 V	0 V	0 V
5.5	Uitgaven voor SPUK L35 Provinciale maatregelen landelijk gebied - uitvoering koplopers	8.776 N	3.610 N	5.093 N	0 V
5.5	Uitgaven voor SPUK L35 Provinciale maatregelen landelijk gebied - verleggen fietspad Blijdensteinsweg	788 N	0 V	0 V	0 V
5.5	Uitgaven voor SPUK L35 Provinciale maatregelen landelijk gebied - SPA pachtafkoop Laag Holland	1.000 N	1.250 N	1.250 N	1.500 N
5.5	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor projectmaatregelen landbouw en stikstof cf. KTA Landelijk Gebied	2.673 N	0 V	0 V	0 V
5.5	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor projectmaatregelen water en klimaat cf. KTA Landelijk Gebied	3.750 N	0 V	0 V	0 V
5.5	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor projectmaatregelen recreatieve voorzieningen cf. KTA Landelijk Gebied	711 N	647 N	0 V	0 V
5.5	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme m.b.t. KTA NNN Binnenduinrand	2.550 N	3.100 N	0 V	0 V
5.5	Lasten i.v.m. bijstelling kasritme voor stikstofreductie	665 N	623 N	0 V	0 V
5.6	Storting aan de reserve Europese landbouwprojecten voor uitvoeringskosten RVO landbouwsubsidies	5.100 N	0 V	0 V	0 V
5.6	Lasten i.h.k.v. Cofinanciering NSP en Uitvoeringskosten RVO	3.725 N	3.035 N	900 N	0 V
6.1	Lasten i.h.k.v. bijstellen kasritme toekomstbestendig ontwikkelen van havencomplexen	10.262 N	0 V	0 V	0 V
6.1	Uitgaven voor diverse projecten i.v.m. toekomstbestendig ontwikkelen van bedrijfsterreinen	2.200 N	0 V	0 V	0 V
7.2	Uitgaven voor Programma Bedrijfsvoeringssysteem en diverse huisvestingsprojecten binnen de ambtelijke organisatie	7.029 N	5.777 N	0 V	0 V

7.5	Storting aan de Algemene reserve i.h.k.v. DU Versterking vergunningverlening maatwerk cf. septembercirculaire 2025	2.069 N	2.069 N	2.069 N	0 V
7.5	Lasten i.h.k.v. de meerjarige afwaardering van de verkoop gronden	500 N	500 N	500 N	500 N
7.5	Overheveling de reserve Waardevermindering grond Groen i.v.m. NNN gronden	12.700 N	12.700 N	12.700 N	22.987 N
	Overige mutaties <€500.000	12.374 N	6.610 N	5.490 N	2.381 N
Eindtotaal		**259.027 N**	**200.237 N**	**173.131 N**	**165.836 N**

Structurele stortingen aan de reserves (bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

BD	Onderwerp	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
5.1	Resv. Groen	13.215 N	12.961 N	12.961 N	12.961 N
6.1	Resv. MKB	4.900 N	4.900 N	4.900 N	4.900 N
7.2	Resv. Bedrijfsvoering	7.300 N	2.100 N	0 V	0 V
Eindtotaal		**25.415 N**	**19.961 N**	**17.861 N**	**17.861 N**

Structurele onttrekkingen aan de reserves (bedragen x € 1.000/ Min is voordelig)

BD	Onderwerp	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029	Begroot 2030
4.4	Resv. Kaplst. Wegen	-637 V	-676 V	-676 V	-676 V
4.4	Resv. Kaplst. OV	-1.680 V	-1.680 V	-1.680 V	-1.680 V
4.4	Resv. Kaplst. Innov	-673 V	-673 V	-390 V	-390 V
5.1	Resv. Kaplst. Groen	-75 V	-75 V	-75 V	-75 V
7.2	Resv. huisvesting	-782 V	-782 V	-782 V	-782 V
Eindtotaal		**-3.847 V**	**-3.886 V**	**-3.603 V**	**-3.603 V**

4.2.6 EMU-saldo

	Omschrijving	Begroting 2026*	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
	Min is nadelig	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)	-72.511 N	-101.990 N	-69.140 N	-32.445 N	-9.057 N
(1)	Mutatie (im)materiële vaste activa	105.104	98.197	93.653	88.977	82.767
(2)	Mutatie voorzieningen	1.681	1.681	1.681	1.681	1.681
(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**	**-175.934**	**-198.506**	**-161.112**	**-119.741**	**-90.143**

* t/m tweede begrotingswijziging 2026

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 het gevolg van de verwerking van de financiële kaders en de voorstellen zoals geschetst in de Kaderbrief 2027. Deze begroting bevat echter ook een aantal nieuwe ontwikkelingen. De mutaties die nieuw zijn, worden hieronder gespecificeerd en kort toegelicht.

Opbouw exploitatie

Financieel kader (x € 1.000)	Saldo 2027		Saldo 2028		Saldo 2029		Saldo 2030	
Saldo voor begroting 2027	-11.500	V	-30.349	V	-20.764	V	-16.162	V
Technische bijstellingen	-4.150	V	2.359	N	-13.926	V	-10.554	V
Autonome ontwikkelingen	297	N	-461	V	-476	V	-643	V
Beleidsvoorstellen	1.200	N	1.150	N	1.150	N	650	N
Eindstand Begroting 2027	**-14.152**	**V**	**-27.301**	**V**	**-34.015**	**V**	**-26.709**	**V**

4.3.1.2 Geprognotiseerde balans

Geprognosticeerde balans (bedragen x € 1.000		31-12-2026	31-12-2027	31-12-2028	31-12-2029	31-12-2030
Activa						
	Immateriële activa	–	–	–	–	–
	Materiële activa (investeringen)	1.355.609	1.453.806	1.547.459	1.636.436	1.719.203
	Economisch nut	*178.112*	*174.926*	*170.853*	*166.780*	*162.707*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.177.497*	*1.278.880*	*1.376.606*	*1.469.656*	*1.556.496*
	Financiële vaste activa	360.509	361.179	361.179	327.979	327.979
	Kapitaalverstrekkingen	*210.181*	*265.135*	*265.135*	*265.135*	*265.135*
	Verstrekte langlopende leningen	*150.328*	*96.044*	*94.044*	*62.844*	*62.844*
	Vlottende activa					
	Voorraden	40	40	40	40	40
	Uitzettingen met een looptijd < 1 jaar	125.544	126.038	125.927	126.185	126.042
	Liquide middelen	954	1.004	1.054	1.104	1.154
	Overlopende activa	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
	Activa	**1.867.656**	**1.967.067**	**2.060.659**	**2.116.744**	**2.199.418**
Passiva						
	Algemene reserves	211.838	238.099	248.901	276.270	308.524
	Begroot resultaat (cumulatief)	31.413	14.152	27.301	34.015	26.709
	Bestemmingsreserves	780.238	669.248	576.157	509.628	475.623
	Voorzieningen	33.899	35.580	37.261	38.942	40.623
	Vaste Schuld (looptijd> dan 1 jaar)	182.396	382.868	547.474	668.369	759.110
	Netto-vlottende schulden	134.604	133.132	129.526	128.631	127.890
	Overlopende passiva	493.268	493.988	494.039	460.889	460.939
	Passiva	**1.867.656**	**1.967.067**	**2.060.659**	**2.116.744**	**2.199.418**

4.3.2 Arbeidskosten gerelateerde verplichtingen

Jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen (bedragen x €1.000)	2026	2027	2028	2029
Vakantiedagen	–	–	–	–
Wachtgelden en aanvullende uitkeringen invaliditeit	–	–	–	–
Werkloosheidsuitkeringen				
* Overige werkloosheidsuitkeringen	€ 200	€ 180	€ 175	€ 175
Totaal	**€ 200**	**€ 180**	**€ 175**	**€ 175**

4.3.3 Investeringen

Bedragen x € 1.000	Overzicht van netto investeringen per programma	2027	2028	2029	2030
Programma	**Lopende investeringen:**				
	Materiële vaste activa				
	Investeringen met een economisch nut				
	nvt	500	–	–	–
	Investeringen in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut				
4	Investeringen provinciale infrastructuur	19.156	37.378	52.231	577
4	Groenprojecten	943	885	–	–
4	Investeringen Openbaar Vervoer	13.684	9.146	15.562	5.705
4	Vervangingsinvesteringen wegen PMO	29.954	32.583	28.596	15.186
4	Vervangingsinvesteringen vaarwegen PMO	16.430			
4	PMO kunstwerken	16.238	6.951	1.244	25.673
	netto investeringen studie- en planfase	33.095	43.057	32.367	82.859
	Totaal materiële vaste activa	**130.000**	**130.000**	**130.000**	**130.000**
	Financiële vaste activa				
6	Begrote investeringen in financiele vaste activa*	54.954	–	–	–
	Totaal financiële vaste activa	**54.954**	**–**	**–**	**–**
	Totaal netto investeringen	**184.954**	**130.000**	**130.000**	**130.000**

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 01-01-2027	Netto investeringen 2027	Desinvesteringen 2027	Afwaarderingen 2027	Afschrijving 2027		Boekwaarde per 31-12-2027
1. Immateriële activa							
Bijdragen aan activa in eigendom van derden	-	-	-	-	-		-
Totaal immateriële activa	-	-	-	-	-		-
2. materiële vaste activa							
A. Investeringen met een economisch nut	**178.111**	**500**	**-**	**-**	**3.686**	**N**	**174.925**
- Gronden en terreinen	123.130		-	-	-		123.130
- Bedrijfsgebouwen	52.453		-	-	3.686	N	48.767
- Machines en gebouwen	2.528	500	-	-	-		3.028
B. Investeringen in openbare ruimte met een maatschappelijk nut	**1.177.497**	**129.500**	**-**	**-**	**28.117**	**N**	**1.278.880**
- Grond-, weg- en waterbouwkundige werken	1.177.497	129.500	-	-	28.117	N	1.278.880
Totaal materiële vaste activa	**1.355.608**	**130.000**	**-**	**-**	**31.803**	**N**	**1.453.805**
Totaal geactiveerde investeringen	**1.355.608**	**130.000**	**-**	**-**	**31.803**	**N**	**1.453.805**

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 01-01-2027	Investeringen in 2027	Desinvesteringen in 2027	Herwaarderingen in 2027	Afschrijvingen in 2027	Boekwaarde per 31-12-2027
A.	**Kapitaalverstrekkingen aan:**						
	- Deelnemingen	210.181	54.954	-	-	-	265.135
B.	**Leningen aan:**						
	- Openbare lichamen	33.200	-	-	-	-	33.200
	- Deelnemingen	59.897	-	-54.954	-		4.943
C.	**Overige langlopende leningen**	57.231	670,00	-	-		57.901
	Totaal financiële vaste activa	**360.509**	**55.624**	**54.954-**	**-**	**0**	**361.179**

4.3.5 Kapitaallasten

Omschrijving	2027		2028		2029		2030	
A. Capaciteitskosten								
Grond Houtplein	–		–		–		–	
Renovatie Houtplein	1.643	N	1.643	N	1.643	N	1.643	N
Nieuwbouw Dreef	557	N	557	N	557	N	557	N
Totaal A	2.200	N	2.200	N	2.200	N	2.200	N
B. Directe kosten								
Parkeergarage Dreef	407	N	407	N	407	N	407	N
Aanleg van provinciale wegen	10.884	N	11.168	N	11.250	N	12.047	N
Projecten gedekt uit de reserve kapitaallasten wegen	637	N	676	N	676	N	676	N
Vervangingsinvesteringen wegen PMO	3.952	N	3.993	N	3.994	N	6.204	N
Vervangingsinvesteringen kunstwerken	4.230	N	4.589	N	5.028	N	5.031	N
DVM (intelligente verkeerslichten)	35	N	35	N	35	N	35	N
Duurzame infrastructuur	673	N	673	N	390	N	390	N
Steunpunten B&U	800	N	800	N	800	N	800	N
Vervangingsinvesteringen vaarwegen PMO	2.782	N	3.583	N	3.608	N	3.608	N
Investeringen OV	1.085	N	1.865	N	1.872	N	2.666	N
Vast onderhoud wegen	28	N	28	N	28	N	28	N
Onderhoud tunnels/aquaducten	113	N	113	N	113	N	113	N
Projecten gedekt uit de reserve kapitaallasten OV	1.680	N	1.680	N	1.680	N	1.680	N
Investeringen groen (reserve kapitaallasten)	75	N	75	N	75	N	75	N
CIO - I-portfolio	305	N	305	N	305	N	305	N
Vervanging en onderhoud zwemwaterborden	30	N	63	N	63	N	63	N
Archeologie opdrachten	279	N	279	N	279	N	279	N
Totaal B	27.995	N	30.332	N	30.603	N	34.407	N
C. Stelposten								
Stelpost Vervangingsinvesteringen	0	N	1.100	N	4.600	N	6.100	N
Stelpost Verbeter- en Uitbreidingsinvesteringen	1.608	N	2.715	N	3.620	N	4.526	N
Totaal C	1.608	N	3.815	N	8.220	N	10.626	N
Totaal A + B + C	**31.803**	**N**	**36.347**	**N**	**41.023**	**N**	**47.233**	**N**

4.3.6 Financiering

4.3.6.1 Overzicht van het renteresultaat

	Renteresultaat (x € 1.000)	2027	2028	2029	2030
	De externe rentelasten over de korte en lange financiering				
A.	Financiering	7.096 N	9.211 N	10.348 N	10.341 N
B.	De externe rentebaten	-1.190 V	-1.190 V	-1.190 V	-1.057 V
	Totaal door te rekenen externe rente	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N
C.	De rente die aan de grondexploitatie moet worden doorberekend	-	-	-	-
	De rente van projectfinanciering die aan het betreffende taakveld moeten worden toegerekend	-	-	-	-
	Saldo door te rekenen externe rente	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N
D1.	Rente over eigen vermogen	-	-	-	-
D2.	Rente over voorzieningen	-	-	-	-
	De aan taakvelden (programma's inclusief overzicht Overhead) toegerekende rente (renteomslag)	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N
E.	De werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief overhead) toegerekende rente (renteomslag)	-	-	-	-
F.	Renteresultaat op het taakveld treasury	5.906 N	8.021 N	9.158 N	9.284 N

4.3.6.2 Staat van investeringen en financiering

Bedragen x € 1.000		Begin 2027	Vermeerderingen 2027	Verminderingen 2027	Afschrijvingen 2027		Eind 2027
Activa							
	Immateriële activa	–	–	–	–		–
	Materiële activa (investeringen)						
	Economisch nut	*178.112*	*500*	–	*3.686*	*N*	*174.926*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.177.497*	*129.500*	–	*28.117*	*N*	*1.278.880*
	Financiële vaste activa						
	Deelnemingen	*210.181*	*54.954*	–	–		*265.135*
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	–	–	–	–		–
	Verstrekte langlopende leningen	150.293	–	54.954		N	*95.339*
	Activa	**1.716.083**	**184.954**	**54.954**	**31.803**	**N**	**1.814.280**
Passiva							
	Algemene reserves	211.838	33.785	7.524	–		238.099
	Bestemmingsreserves	780.238	102.359	213.348	–		669.249
	Voorzieningen	33.899	1.681		–		35.580
	Vreemd vermogen	182.396	200.472	–	–		382.868
	Passiva	**1.208.371**	**338.297**	**220.872**	**–**		**1.325.796**
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-507.712**					**-488.484**

Bedragen x € 1.000		Begin 2028	Vermeerderingen 2028	Verminderingen 2028	Afschrijvingen 2028		Eind 2028
Activa							
	Immateriële activa	–	–	–	–		–
	Materiële activa (investeringen)						
	Economisch nut	*174.926*	–	–	*4.073*	*N*	*170.853*
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.278.880*	*130.000*	–	*32.274*	*N*	*1.376.606*
	Financiële vaste activa						
	Deelnemingen	*265.135*	–	–	–		*265.135*
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	–	–	–	–		–
	Verstrekte langlopende leningen	95.339	–	–	–		*95.339*
	Activa	1.814.280	130.000	–	36.347	N	1.907.933
Passiva							
	Algemene reserves	238.099	16.397	5.595	–		248.901
	Bestemmingsreserves	669.249	84.494	177.584	–		576.159
	Voorzieningen	35.580	1.681		–		37.261
	Vreemd vermogen	382.868	164.606		–		547.474
	Passiva	1.325.796	267.178	183.179	–		1.409.795
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-488.484**					**-498.138**

Bedragen x € 1.000		Begin 2029	Vermeerderingen 2029	Verminderingen 2029	Afschrijvingen 2029		Eind 2029
Activa							
	Immateriële activa	–	–	–	–		–
	Materiële activa (investeringen)						
	Economisch nut	*170.853*		–	*4.073*	*N*	166.780
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.376.606*	*130.000*	–	*36.950*	*N*	1.469.656
	Financiële vaste activa						
	Deelnemingen	*265.135*	–	–	–		265.135
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	–					–
	Verstrekte langlopende leningen	95.339	–	33.200	–		62.139
	Activa	1.907.933	130.000	33.200	41.023	N	1.963.710
Passiva							
	Algemene reserves	248.901	29.369	2.000	–		276.270
	Bestemmingsreserves	576.159	91.229	157.759	–		509.629
	Voorzieningen	37.261	1681		0		38.942
	Vreemd vermogen	547.474	120.895		–		668.369
	Passiva	1.409.795	243.174	159.759	–		1.493.210
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-498.138**	**113.174**	**126.559**	**-41.023**	**N**	**-470.500**

Bedragen x € 1.000		Begin 2030	Vermeerderingen 2030	Verminderingen 2030	Afschrijvingen 2030		Eind 2030
Activa							
	Immateriële activa	–	–	–	–		–
	Materiële activa (investeringen)						
	Economisch nut	*166.780*			*4.073*	*N*	162.707
	Openbare ruimte met maatschappelijk nut	*1.469.656*	*130.000*		*43.160*	*N*	1.556.496
	Financiële vaste activa						
	Deelnemingen	*265.135*	–	–	–		265.135
	Bijdrage aan activa in eigendom van derden	–	–	–	–		–
	Verstrekte langlopende leningen	62.139			–		62.139
	Activa	1.963.710	130.000	–	47.233	N	2.046.477
Passiva							
	Algemene reserves	276.270	34.015	1.761	–		308.524
	Bestemmingsreserves	509.629	90.821	124.826	–		475.624
	Voorzieningen	38.942	1.681		–		40.623
	Vreemd Vermogen	668.369	90.741		–		759.110
	Passiva	1.493.210	217.258	126.587	–		1.583.881
	Tekort aan financieringsmiddelen	**-470.500**					**-462.596**

4.3.7 Stand en mutaties van reserves

4.3.7.1 Staat van het verloop van de reserves (art. 54)

2027

BD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaat bestemming 2026	Storting	Over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	Over-heveling naar andere reserve	Vrijval ten gunste van rekening van lasten en baten	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	211.838	31.413	2.372	–	-7.524	–	–	238.099
	Totaal algemene reserves	**211.838**	**31.413**	**2.372**	**–**	**-7.524**	**–**	**–**	**238.099**
	Programma 1 Bestuur								
	nvt	–	–	–	–	–	–	–	–
	Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving								
2.2	Reserve Bodemsanering	18.564		126		-1.050	–	–	17.640
2.1	Reserve energietransitie	4.369		2.000		-2.000	–	–	4.369
2.2	Reserve gezonde leefomgeving	677	–	–	–	–	–	–	677
2.1	Reserve Warmtetransitie	1.064				-720			344
2.1	Reserve Subsidie warmtetransitie	356	–	–	–	-307	–	–	49
									–
	Programma 3 Ruimte en Wonen								
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkverst. en Kustontw.	3.152	–	–	–	-2.000	–	–	1.152
3.2	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten	7.104	–	–	–	–	–	–	7.104
3.2	Reserve woningbouw	55.175	–	–	–	-1.744	-25	–	53.406
3.2	Reserve Subsidie OV-fonds	2.097	–	–	–	-1.138	–	–	959
3.2	Reserve Woningbouw subsidies	29.118	–	–	–	-5.994	–	–	23.124
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve Uitvoeren mobiliteit	73.399	–	6.149	–	-875	–	–	78.673

4.4	Reserve Groot onderhoud wegen	1.565		34.751		-35.514			802
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	8.937	-	7.190		-3.950	-	-	12.177
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	10.353	-	-	-	-2.177	-	-	8.176
4.2	Reserve Openbaar vervoer projecten	9.697	-	7.845	-	-8.559	-	-	8.983
4.1	Reserve Verleende subsidies OD 4.1.2	37.692	-	-	-	-9.421	-	-	28.271
	Programma 5 Natuur en landelijk gebied								-
5.1	Reserve Groen	254.309	-	13.215	-	-64.714	-12.700	-	190.110
5.1	Reserve Groene Uitweg	4.418	-	-	-	-2.862	-	-	1.556
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP)	19.169	-	58	-	-4.248	-	-	14.979
5.3	Reserve Cofinanciering Waddenzee	185	-	1.000	-	-755	-	-	430
5.1	Reserve Subsidies >1,5 miljoen Groen, OD 5.1.1	5.241	-	-	-	-2.968	-	-	2.273
5.3	Reserve Subsidies Cofinanciering Waddenzee	3.856	-	-	-	-3.856	-	-	-
5.1	Reserve Subsidies Groene Uitweg	1.684	-	-	-	-	-	-	1.684
5.5	Reserve PPLG incidentele middelen Coalitieakkoord 2023	27.926	-	-	-	-11.579	-	-	16.347
5.6	Reserve Europese landbouwprojecten	3.695	-	5.100	-	-3.778	-	-	5.017
	Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur								
	Reserve Circulaire economie	53	-	0	25	0	-	-	78
6.1	Reserve Ontwikkeling havencomplexen	11.379	-	-	-	-10.388	-	-	991
6.1	Reserve MKB	1.952	-	4.900	-	-5.330	-	-	1.522
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	658	-	-	-	-	-	-	658
6.2	Reserve subsidie SvA/NHW Werelderfgoed	227	-	-	-	-227	-	-	-
6.1	Reserve subsidie Regionale economie	872	-	-	-	-	-	-	872
	Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie								

7.1	Reserve Waardevermindering grond groen	41.703	–	–	12.700	–	–	–	54.403
7.2	Reserve huisvesting	9.128	–	–	–	–782	–	–	8.346
7.2	Reserve bedrijfsvoering	8.251	–	7.300	–	–8.599	–	–2.023	4.929
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten wegen (programma: 4)	29.634	–	–	–	–637	–	–	28.997
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma: 4)	83.839	–	–	–	–1.680	–	–	82.159
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	4.865	–	–	–	–673			4.192
5.1	Reserve kapitaallasten groen (programma: 5)	3.875	–	–	–	–75	–	–	3.800
	Totaal bestemmingsreserves	**780.238**	**–**	**89.634**	**12.725**	**–198.600**	**–12.725**	**–2.023**	**669.249**
	Totaal reserves	**992.076**	**31.413**	**92.006**	**12.725**	**–206.124**	**–12.725**	**–2.023**	**907.348**

2028

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaatbestemming 2027	Storting	over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	238.099	14.152	2.245	–	–5.595	–	–	248.901
	Totaal algemene reserves	**238.099**	**14.152**	**2.245**	**–**	**–5.595**	**–**	**–**	**248.901**
	Programma 1 Bestuur								
	nvt	–	–	–	–	–	–	–	–
	Programma 2 Klimaat en gezonde leegomgeving								
2.2	Reserve Bodemsanering	17.640	–	126	–	–1.901	–	–	15.865
2.1	Rerserve energietransitie	4.369	–	–	–	–1.500	–	–	2.869
2.1	Reserve duurzame elektriciteit	677	–	–	–	–	–	–	677
2.1	Reserve warmtetransitie	344	–	–	–	–262	–	–	82
2.1	Reserve Subsidie warmtetransitie	49	–	–	–	–	–	–	49

	Programma 3 Ruimte en Wonen								
3.3	Reserve meekoppelkansen bij dijkversterkingen en kustontwikkeling	1.152	–	–	–	–	–	0	1.152
3.2	Reserve OV-fonds, inclusief OV-knooppunten	7.104	–	–	–	–	–	–	7.104
3.2	Reserve woningbouw	53.406	–	–	–	–	–	–	53.406
3.2	Reserve Subsidie OV-fonds	959	–	–	–	-853	–	–	106
3.2	Reserve woningbouwsubsidies	23.124	–	–	–	-6.450	–	–	16.674
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve Uitvoeren mobiliteit	78.673	–	5.708	–	-375	–	–	84.006
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	802	–	33.684	5.000	-37.914	–	–	1.572
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	12.177	–	7.190	–	-2.950	-5.000	–	11.417
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	8.176	–	–	–	-2.107	–	–	6.069
4.2	Reserve openbaarvervoerprojecten	8.983	–	67	–	–	–	–	9.050
4.1	Reserve Verleende subsidies OD 4.1.2	28.271	–	–	–	-1.005	–	–	27.266
	Programma 5 Natuur en landelijk gebied								
5.1	Reserve groen	190.110	–	12.961	–	-76.784	-12.700		113.587
5.1	Reserve Groene Uitweg	1.556	–	–	–	–	–	–	1.556
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	14.979	–	58	–	-3.876	–	–	11.161
5.3	Reserve cofinanciering Waddenzee	430	–	–	–	-300	–	–	130
5.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen groen, OD 5.1.1	2.273	–	–	–	–	–	–	2.273
5.1	Reserve subsidie Groene Uitweg	1.684	–	–	–	–	–	–	1.684
5.5	Reserve PPLG incidentele middelen CA2023	16.347	–	–	–	-5.255	–	–	11.092
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	5.017	–	–	–	-3.035	–	–	1.982
	Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur								
6.1	Reserve circulaire economie	78	–	–	–	–	–	0	78
6.1	Reserve Ontwikkeling havencomplexen	991	–	–	–	–	–	–	991

6.1	Reserve MKB	1.522	–	4.900	–	–5.076	–	–	1.346
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	658	–	–	–	–	–	–	658
6.1	Reserve subsidie Regionale economie	872	–	–	–	–	–	–	872
	Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie								
7.2	Reserve huisvesting	8.346	–	–	–	–782	–	–	7.564
7.2	Reserve bedrijfsvoering	4.929	–	2.100	–	–6.355	–	–	674
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	54.403	–	–	12.700	–	–	–	67.103
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten Wegen (programma 4)	28.997	–	–	–	–676	–	–	28.321
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma 4)	82.159	–	–	–	–1.680	–	–	80.479
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	4.192	–	–	–	–673	–	–	3.519
5.1	Reserve Kapitaallasten groen (programma 5)	3.800	–	–	–	–75	–	–	3.725
	Totaal bestemmingsreserves	**669.249**	**–**	**66.794**	**17.700**	**–159.884**	**–17.700**	**–**	**576.159**
	Totaal reserves	**907.348**	**14.152**	**69.039**	**17.700**	**–165.479**	**–17.700**	**–**	**825.060**

2029

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaat bestemming 2028	Storting	over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	248.901	27.300	2.069	–	–2.000	–	–	276.270
	Totaal algemene reserves	**248.901**	**27.300**	**2.069**	**–**	**–2.000**	**–**	**–**	**276.270**
	Programma 1 Bestuur								
	nvt	–	–	–	–	–	–	–	0

	Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving								
2.2	Reserve bodemsanering	15.868	–	126	–	-525	–	0	15.469
2.1	Reserve energietransitie	2.869	–	–	–	–	–	0	2.869
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	677	–	–	–	–	–	0	677
2.1	Reserve warmtetransitie	82	–	–	–	–	–	0	82
2.1	Reserve subsidie warmtetransitie	49	–	–	–	–	–	–	49
	Programma 3 Ruimte en Wonen								
	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkversterking en Kustontw	1.152	–	–	–	–	–	0	1.152
3.2	Reserve OV-fonds, inclusief OV-knooppunten	7.104	–	–	–	–	–	–	7.104
3.2	Reserve woningbouw	53.406	–	–	–	–	–	–	53.406
3.2	Reserve Subsidie OV-fonds	106	–	–	–	-106	–	–	0
3.2	Reserve woningbouwsubsidies	16.674	–	–	–	-4.098	–	–	12.576
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve Uitvoeren van mobiliteit	84.006	–	5.920	–	-16.415	–	–	73.511
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	1.572	–	35.292	12.000	-42.385			6.479
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	11.417	–	7.272	–	-2.950	-12.000	–	3.739
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	6.069	–	–	–	-2.000	–	–	4.069
4.2	Reserve openbaarvervoerprojecten	9.050	–	–	–	–	–	–	9.050
4.1	Reserve verleende subsidies 4.1.2	27.266	–	–	–	-550	–	–	26.716
	Programma 5 Natuur en landelijk gebied								
5.1	Reserve groen	113.584	–	12.961	–	-51.799	-12.700	–	62.046
5.1	Reserve Groene Uitweg	1.556	–	–	–	–	–	–	1.556
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	11.161	–	58	–	-1.745	–	–	9.474
5.3	Reserve cofinanciering Waddenzee	130	–	–	–	-130	–	–	0
5.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen Groen, OD 5.1.1	2.273	–	–	–	–	–	–	2.273

5.1	Reserve subs. Groene Uitweg	1.684	–	–	–	–	–	–	1.684
5.5	Reserve PPLG incidentele middelen CA2023	11.092	–	–	–	-829	–	–	10.263
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.982	–	–	–	-900	–	–	1.082
	Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur								
6.1	Reserve Circulaire economie	78	–	–	–	–	–	0	78
6.1	Reserve ontwikkeling havencomplexen	991	–	–	–	–	–	0	991
6.1	Reserve MKB	1.346	–	4.900	–	-4.924	–	–	1.322
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	658	–	–	–	–	–	–	658
6.1	Resv. subs. regionale economie	872	–	–	–	–	–	–	872
	Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie								
7.1	Reserve coalitieakkoord								0
7.1	Reserve waardevermindering grond groen	67.103	–	–	12.700	–	–	–	79.803
7.2	Reserve huisvesting	7.564	–	–	–	-782	–	–	6.782
7.2	Reserve bedrijfsvoering	674	–	–	–	-100	–	0	574
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten wegen (programma 4)	28.321	–	–	–	-676	–	–	27.645
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma 4)	80.479	–	–	–	-1.680	–	–	78.799
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	3.519	–	–	–	-390	–	–	3.129
5.1	Reserve kapitaallasten groen (programma 5)	3.725	–	–	–	-75	–	–	3.650
	Totaal bestemmingsreserves	**576.159**		**66.529**	**24.700**	**-133.059**	**-24.700**	**–**	**509.629**
	Totaal reserves	**825.060**		**68.598**	**24.700**	**-135.059**	**-24.700**	**–**	**785.899**

2030

OD	Reserve (bedragen x € 1.000)	Beginsaldo	Resultaat bestemming 2029	Storting	over-heveling vanuit andere reserve	Bestedingen	over-heveling naar andere reserve	Vrijval	Eindsaldo
	Algemene reserves								
7.2	Algemene reserve	276.270	34.015	–	–	1.761–	–	–	308.524
	Totaal algemene reserves	**276.270**	**34.015**	**–**	**–**	**–1.761**	**–**	**–**	**308.524**
	Programma 1 Bestuur								
	nvt	–	–	–	–	–	–	–	0
	Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving								
2.2	Reserve bodemsanering	15.466	–	126	–	–560	–	–	15.032
2.1	Reserve energietransitie	2.869	–	–	–	–	–	–	2.869
2.2	Reserve Gezonde leefomgeving	677	–	–	–	–	–	–	677
2.1	Reserve warmtetransitie	82	–	–	–	–	–	–	82
2.1	Reserve subsidie warmtetransitie	49	–	–	–	–	–	–	49
	Programma 3 Ruimte en Wonen								
3.3	Reserve Meekoppelkansen bij Dijkverst. en Kustontw.	1.152	–	–	–	–	–	0	1.152
3.2	Reserve OV-fonds, inclusief OV-knooppunten	7.104	–	–	–	–	–	–	7.104
3.2	Reserve woningbouw	53.406	–	–	–	–	–	–	53.406
3.2	Reserve woningbouwsubsidies	12.576	–	–	–	–	–	–	12.576
	Programma 4 Bereikbaarheid								
4.1	Reserve Uitvoeren mobiliteit	73.511	–	7.136	–	–17.847	–	–	62.800
4.4	Reserve groot onderhoud wegen	6.479	–	36.076	–	–15.264	–	–	27.291
4.4	Reserve groot onderhoud vaarwegen	3.739	–	6.577	–	–2.950	–	–	7.366
4.4	Reserve innovatieprojecten mobiliteit	4.069	–	–	–	–2.500	–	–	1.569
4.2	Reserve Openbaar Vervoer projecten	9.050	–	–	–	–	–	–	9.050

4.1	Reserve verleende subsidies 4.1	26.716	–	–	–	–	–	–	26.716
	Programma 5 Natuur en landelijk gebied								
5.1	Reserve groen	62.049	–	12.961	–	-51.747	-22.987	–	276
5.1	Reserve Groene Uitweg	1.556	–	–	–	–	–	–	1.556
5.1	Reserve Oostelijke Vechtplassen	9.474	–	58	–	-2.174	–	–	7.358
5.1	Resverve subsidies > € 1,5 miljoen Groen, OD 5.1.1	2.273	–	–	–	–	–	–	2.273
5.1	Reserve subsidie Groene Uitweg	1.684	–	–	–	–	–	–	1.684
5.5	Reserve PPLG incidentele middelen CA2023	10.263	–	–	–	-270	–	–	9.993
5.6	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies	1.082	–	–	–	–	–	–	1.082
	Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur								
6.1	Reserve Circulaire economie	78	–	–	–	–	–	0	78
6.1	Reserve herstructurering bedrijventerreinen	991	–	–	–	–	–	–	991
6.1	Reserve MKB	1.322	–	4.900	–	-4.924	–	–	1.298
6.2	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed	658	–	–	–	–	–	–	658
6.1	Resv. subs. regionale economie	872	–	–	–	–	–	–	872
	Programma 7 Overzicht Algemene middelen en organisatie								
7.1	Reserve waardevermindering grond Groen	79.803	–	–	22.987	–	–	–	102.790
7.2	Reserve huisvesting	6.782	–	–	–	-782	–	–	6.000
7.2	Reserve bedrijfsvoering	574	–	–	–	–	–	–	574
	Reserves ter dekking van kapitaallasten								
4.4	Reserve kapitaallasten wegen (programma 4)	27.645	–	–	–	-676	–	–	26.969
4.4	Reserve kapitaallasten OV (programma 4)	78.799	–	–	–	-1.680	–	–	77.119
4.4	Reserve kapitaallasten innovatieve projecten	3.129	–	–	–	-390	–	–	2.739

5.1	Reserve kapitaallasten groen (programma 5)	3.650	–	–	–	–75	–	–	3.575
	Totaal bestemmingsreserves	**509.629**	**–**	**67.834**	**22.987**	**–101.839**	**–22.987**	**–**	**475.624**
	Totaal reserves	**785.899**		**67.834**	**22.987**	**–103.600**	**–22.987**	**–**	**784.148**

4.3.7.2 Toelichting op de reserves

	Reserve Bodemsanering
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige bodemsaneringskosten te dekken op basis van de landelijke Bestuurlijke afspraken bodem en ondergrond 2023–2030, die aansluiten op het bodemconvenant 2016–2020 en de afspraken voor de tussenjaren 2021 en 2022. Deze afspraken beschrijven de bodemdoelen die de provincie Noord-Holland realiseert en de rijksmiddelen die het Rijk daarvoor beschikbaar stelt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Energietransitie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	t/m 2030

	Reserve Gezonde leefomgeving
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Om de ambities op het gebied van de leefbaarheid waar te kunnen maken, is 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. Momenteel is er geen bestedingsplan meer bij deze reserve.
Instellingsbesluit	Begroting 2020
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	t/m 2026

	Reserve Warmtetransitie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van activiteiten op het gebied van het stimuleren van de warmtetransitie die bijdragen aan de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze activiteiten geven invulling aan de rol van provincies zoals deze is afgesproken in het Energieakkoord voor duurzame groei (2013) en haar opvolger het Klimaat- en energieakkoord (2018).
Instellingsbesluit	Begroting 2022
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	2030

	Reserve Subsidies Warmtetransitie
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2022
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Onbepaald

	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.
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	De reserve loopt t/m 31 december 2027. Dijkversterkingen zijn zowel qua voorbereiding als uitvoering langlopende projecten. Meekoppelkansen kunnen vaak pas worden uitgevoerd als de waterkering is versterkt.

	Reserve OV-fonds inclusief OV-knooppunten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel om de kosten te dekken van cofinanciering van projecten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de ov-bereikbaarheid, het optimaliseren van de ketenreis (deur-tot-deur reis), efficiënt ruimtegebruik door het clusteren van functies rondom OV-knooppunten en/of het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in het (bus- of trein) stationsgebied. In het Bestedingsplan OV-fonds (PS-besluit 14 september 2020, nr. 1413429/1413431) zijn hiervoor uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald. Het betreft veelal langjarige integrale projecten met meerdere (co)financiers. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de aanvraag.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Woningbouw
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel door versnelling van de woningbouw en binnenstedelijk bouwen bij te dragen aan voldoende woningen en passende kwaliteit en aan een aantrekkelijk woonmilieu.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	3 Ruimte en Wonen
Looptijd	t/m 2031

	Reserve Subsidie OV-fonds
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2021

Programma	3 Ruimte en Water
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Verleende subsidies woningbouw
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	
Instellingsbesluit	Tweede begrotingswijziging 2022
Programma	3 Ruimte en Wonen
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 Groot Onderhoud Wegen
Functie	Egalisatiereserve
Doel	Reservering van middelen voor beheer en onderhoud van de provinciale wegen, waarvan de activiteiten zijn opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), binnen de kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG).
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 het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), binnen de kwalitatieve kaders van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG).
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2017
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	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 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 Verleende subsidies OD 4.1.2
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de juridische verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2021
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Groen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel: • het realiseren van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), inclusief de daarvoor benodigde natuurverbindingen, • het uitvoeren van natuurcompensatieprojecten, • het uitvoeren van Natura2000 Herstelmaatregelen, • het uitvoeren van maatregelen in het kader van het Programma Stikstofreductie en Natuurverbetering en • het realiseren van recreatieve verbindingen. De uitvoering wordt geprogrammeerd in het jaarlijks door PS vast te stellen geactualiseerde Programma Natuurnetwerk (PNN), dat mogelijk per begrotingsjaar 2024 wordt geïntegreerd in het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG). De Reserve Groen is niet bedoeld voor het financieren van het beheer van groengebieden.

Instellingsbesluit	Zomernota 2013, vastgesteld door PS op 23 september 2013, punt 10 bij voordracht 44.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Vanaf: 23 september 2013 Eindigt op: 31 december 2030

	Reserve Groene Uitweg
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het uitvoeren van het programma De Groene Uitweg. Dit programma heeft tot doel om de landschappelijke kwaliteiten van de Vechtstreek te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Het programma maakt onderdeel uit van het pakket van Groen Blauwe investeringen die zijn gekoppeld aan de uitvoering van het Stroomlijnalternatief Schiphol Amsterdam Almere (SAA). Diverse projecten vallen onder de zes thema's, zoals beschreven in de Noordvleugelbrief uit 2006. De thema's zijn: Natuurboulevard/Waterberging Horstermeer/Recreatieve vaarverbindingen/Fietspaden en -bruggen/Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie/Behoud weidelandschap.
Instellingsbesluit	Zomernota 2013, vastgesteld door PS op 23 september 2013, punt 10 bij voordracht 44.
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Vanaf: 23 september 2013 Eindigt op: eind 2027

	Reserve Oostelijke Vechtplassen
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel de uitgaven voor uit het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen te dekken. In december 2017 wordt het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen getekend. Hierin participeren naast Provincie Noord-Holland ook andere overheden, ondernemers, watersportverbond, bewonersverenigingen, recreantenverenigingen en natuur- en milieuorganisaties. Het gebiedsakkoord geeft invulling aan verschillende beleidsopgaven: Natuur (Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000), Waterkwaliteitsverbetering (Kaderrichtlijn Water (KRW)), Visie Waterrecreatie en Recreatieve verbindingen.
Instellingsbesluit	Begroting 2018
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Afronding van de opgaven uit het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen is vooralsnog voorzien in 2027.

	Reserve Cofinanciering Waddenzee
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Provinciale cofinanciering realiseren van projecten in het kader van het Investeringskader Waddengebied 2016-2026 en Waddenfonds.
Instellingsbesluit	Zomernota 2011, vastgesteld door PS op 26 september 2011, punt 10 bij voordracht 70.

Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Vanaf: 26 september 2011 Eindigt op: 31 december 2030

	Reserve Verleende subsidies OD 5.1.1
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2021
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Verleende cofinanciering Waddenzee
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de juridische verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2022
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Subsidies Groene Uitweg
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Tweede begrotingswijziging 2023
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Onbepaald

	Reserve PPLG
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het doel van de reserve is het doorontwikkelen van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) en het opstarten van de uitvoering. De nieuwe coalitie heeft € 35 miljoen beschikbaar gesteld om te voorkomen dat de voortgang wordt vertraagd of beperkt door externe of financiële factoren. De reserve kan worden ingezet voor extra capaciteit, voor voorfinanciering van maatregelen waarvoor Rijksmiddelen worden verwacht, om in cofinancieringsconstructies te kunnen deelnemen en voor andere incidentele initiatieven. Voor deze bestemmingsreserve zijn kaders vastgesteld waar binnen bestedingsvoorstellen door GS kunnen worden goedgekeurd. Overige bestedingen worden ter goedkeuring aan PS voorgelegd.
Instellingsbesluit	Eerste begrotingswijziging 2024
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2027

	Reserve Europese projecten landbouwsubsidies
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Cofinanciering en uitvoeringskosten Europees Landbouwfonds voor Plattelandsontwikkeling (ELFPO-POP3) en Europees Fonds Maritieme Zaken en Visserij (EFMZV). Naast dat de middelen uit de reserve worden ingezet voor realiseren van provinciaal beleid voor met name landbouw en visserij, zijn ze ook bestemd voor de uitvoeringskosten van RVO die de functie vervult van beheersautoriteit en betaalorgaan om de Europese bijdrage aan de subsidie EU-conform uit te voeren.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2029 is vastgesteld in Doorlichting bestemmingsreserves

	Reserve Circulaire Economie
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel uitvoering te geven aan de Uitvoeringsagenda Circulaire Economie, zoals vastgesteld in 2017, voor het uitvoeringsjaar 2019. De Uitvoeringsagenda geeft concrete invulling aan de Ontwikkelagenda circulaire economie “We maken het rond” uit 2017.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	2019 t/m 2027

	Reserve Ontwikkeling Havencomplexen
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Reserve voor versterken van de rol van havencomplexen in de Noord-Hollandse economie.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2028

	Reserve MKB innovatie-instrumenten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel financiële dekking te bieden aan de MKB innovatie-instrumenten.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	Onbepaald

	Reserve SvA/NHW Werelderfgoed
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve heeft als doel het behoud van de Outstanding Universal Value (OUV) van het UNESCO werelderfgoed Stelling van Amsterdam, het uitdragen en breed bekend maken van deze waarde en de restauratie in combinatie met herontwikkeling van forten en andere geschikte gebouwen langs de Stelling.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2026

	Reserve Subsidies regionale economie
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve

Doel	De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.
Instellingsbesluit	Laatste begrotingswijziging 2025
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
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	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Huisvesting
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve is bestemd voor het dekken van de kapitaallasten die volgen uit de recente investeringen in de huisvesting van de provincie.
Instellingsbesluit	Lentenota 2009, vastgesteld door PS op 22 juni 2009, punt 10
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Vanaf: 22 juni 2009 Eindigt op: 2038

	Reserve Bedrijfsvoering
Functie	Doelgerichte bestemmingsreserve
Doel	De reserve is bestemd voor het egaliseren van de bedrijfsvoeringskosten en strategische ICT-investeringen (Impulsbudget).
Instellingsbesluit	Zomernota 2016
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Kapitaallasten Wegen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in de provinciale infrastructuur binnen het programma Bereikbaarheid te dekken.
Instellingsbesluit	Begroting 2017
Programma	4 Bereikbaarheid

Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Kapitaallasten OV
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in de provinciale infrastructuur binnen het programma Bereikbaarheid te dekken.
Instellingsbesluit	Begroting 2018
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Kapitaallasten Innovatieprojecten
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	Deze reserve heeft als doel kapitaallasten van investeringen in de provinciale infrastructuur binnen het programma Bereikbaarheid te dekken.
Instellingsbesluit	Tweede Begrotingswijziging 2020
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Onbepaald

	Reserve Kapitaallasten Groen
Functie	Bestemmingsreserve voor Kapitaallasten
Doel	De reserve heeft als doel toekomstige kapitaallasten van investeringen in Groen binnen programma Groen te dekken. In 2016 is het BBV (Begroting, Besluitvorming en Verantwoording) gewijzigd. Een van de wijzigingen is het met ingang van 2017 verplicht activeren van activa met een maatschappelijk nut. Daarom is het vanaf 2017 niet langer toegestaan om bijdragen aan een investering ten laste van een reserve in één keer af te schrijven. In dit kader zijn bij de Begroting 2017 (inclusief meerjarenraming) de begrote investeringsbijdragen ten laste van betreffende reserves afgeraamd en zijn deze bijdragen (zover reeds in de betreffende reserve aanwezig) aan de reserves onttrokken en gestort in de reserve Kapitaallasten Groen. Vanuit deze reserve worden de uitgaven in een periode van 25 jaar afgeschreven (zijnde 1/25 jaarlijks). Indien na afronding van de investering blijkt dat de investeringsbijdrage vanuit de oorspronkelijke reserve lager uitvalt, zal het verschil (tussen de overhevelde en werkelijke bestede bijdrage) worden teruggeboekt.
Instellingsbesluit	Zomernota 2017
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	De looptijd is gelet op het BBV onbepaald.

	Reserve Cofinanciering Europese projecten
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Ambitie: De provincie Noord-Holland benut ‘met verstand’ optimaal de Europese subsidiemogelijkheden voor het realiseren van haar eigen doelstellingen.

Instellingsbesluit	Nota Reserves en Voorzieningen 2004 d.d. 14 juni 2004, nummer 48.
Programma	1 Bestuur
Looptijd	Vanaf: 14 juni 2004 Eindigt op: 31 december 2027 Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

	Reserve Monumenten (Mr. F.J. Kranenburgfonds)
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	a. verstrekken van onderhouds- en restauratiesubsidies ten behoeve van provinciale monumenten; b. verstrekken van een onderhoudssubsidie voor molens in Noord-Holland.
Instellingsbesluit	Instellingsbesluit van het fonds stamt van voor 1989.
Programma	6 Economie, leefbaarheid en cultuur
Looptijd	t/m 2026. De resterende middelen worden bij de begroting 2027 overgeheveld naar het programmabudget. Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

	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	t/m 2026 Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

	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. De reserve bevat eind 2026 geen middelen meer.
Instellingsbesluit	Begroting 2019
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	t/m 2026 Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

	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. De reserve bevat eind 2026 geen middelen meer.
Instellingsbesluit	Zomernota 2015
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2026 Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

	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. De reserve bevat eind 2026 geen middelen meer.
Instellingsbesluit	Laatste Begrotingswijziging 2020
Programma	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	t/m 2026 Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

	Reserve Coalitieakkoord
Functie	Budgetgerichte bestemmingsreserve
Doel	Het doel van de reserve coalitieakkoord is het realiseren van de ambities uit het coalitieakkoord. Wanneer in het akkoord incidentele middelen beschikbaar zijn gesteld voor een specifieke ambitie worden deze in de reserve coalitieakkoord gereserveerd voor deze ambitie. Wanneer voor de ambitie een uitvoeringsgereed plan is vastgesteld worden de incidentele middelen overgeheveld naar de inhoudelijke bestemmingsreserve waar vanuit de daadwerkelijke bestedingen plaatsvinden.
Instellingsbesluit	Begroting 2024
Programma	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie
Looptijd	t/m 2027 Deze reserve zal waarschijnlijk worden opgeheven na 2026; hiertoe zal dan bij Jaarrekening 2026 een formeel voorstel worden gedaan. Daarom is deze reserve niet in de tabel van de verloopstaat opgenomen, maar wel in dit overzicht.

4.3.8 Stand en mutaties van de voorzieningen

2027

2027	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	3.400	0	0	0	3.400
2. Pensioenen leden GS	12.604	586 N	0	0	13.190
3. Grondwaterheffing	2.338	0	0	0	2.338
4. Bodembeheertaken	636	0	0	0	636
6. Voorziening Agriport	5.000	0	0	0	5.000
7. Voorziening bovenwettelijk verlof	9.921	1095 N	0	0	11.016
Totaal voorzieningen	**33.899**	**1.681 N**	**0**	**0**	**35.580**

2028

2028	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	3.400	–	–	–	3.400
2. Pensioenen leden GS	13.190	586 N	–	–	13.776
3. Grondwaterheffing	2.338	–	–	–	2.338
4. Bodembeheertaken	636	–	0	–	636
6. Voorziening Agriport	5.000	–	0	–	5.000
7. Voorziening bovenwettelijk verlof	11.016	1.095 N	0	–	12.111
Totaal voorzieningen	**35.580**	**1.681 N**	**0**	**0**	**37.261**

2029

2029	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	3.400		–	–	3.400
2. Pensioenen leden GS	13.776	586 N	–	–	14.362
3. Grondwaterheffing	2.338		–	–	2.338
4. Bodembeheertaken	636		0	–	636
6. Voorziening Agriport	5.000		0	–	5.000
7. Voorziening bovenwettelijk verlof	12.111	1.095 N			13.206
Totaal voorzieningen	**37.261**	**1.681 N**	**0**	**0**	**38.942**

2030

2030	Beginsaldo	Storting	Onttrekking	Vrijval	Eindsaldo
1. Financiële risico's	3.400	–	–	–	3.400
2. Pensioenen leden GS	14.362	586 N	0	–	14.948
3. Grondwaterheffing	2.338	–	0	–	2.338
4. Bodembeheertaken	636	–	0	–	636
6. Voorziening Agriport	5.000	–	–	–	5.000

7. Voorziening bovenwettelijk verlof	13.206	1.095	N	–	–	14.301
Totaal voorzieningen	**38.942**	**1.681**	**N**	**0**	**0**	**40.623**

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. Hierna zijn er twee opvolgende convenanten getekend te weten 2014-2020 en het huidig geldende 2021-2030.
Instellingsbesluit	Bodemsaneringstrategie en uitvoeringsprogramma bodemsanering 2010-2014 (GS dd. 26 januari 2010)
Programma	2 Klimaat en gezonde leefomgeving
Looptijd	Ingesteld op: 26 januari 2010 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Financiële Risico's
Doel	De voorziening dient als buffer voor de opvang van concrete financiële risico's, waarvan de kans groot is dat deze binnen afzienbare tijd daadwerkelijk tot verplichting zullen leiden.
Instellingsbesluit	Najaarsbericht 2005
Programma	8 Overzicht 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	5 Natuur en landelijk gebied
Looptijd	Ingesteld op: Juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Pensioenen Leden GS
Doel	Het zeker stellen van de opgebouwde pensioenrechten van (ex)gedeputeerden.
Instellingsbesluit	Volgens het BBV (artikel 44) dient een voorziening te worden ingesteld voor verplichtingen waarvan de omvang redelijkerwijs is vast te stellen. Daarom is besloten een voorziening in te stellen voor de pensioenen van (oud) leden van GS.

Programma	1 Bestuur
Looptijd	Ingesteld op: 1 juni 2005 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Bovenwettelijk verlof
Doel	Voorziening is gevormd ter dekking van de toekomstige opname van (gespaard) bovenwettelijk verlof.
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2022. Op basis van uitspraken van de commissie BBV, in aanvulling op de Notitie-Arbeidsgerelateerde verplichtingen 2013, moet een voorziening worden gevormd voor bovenwettelijk verlof die een niet voorspelbare opbouw en daarmee ook onvoorspelbare afbouw kennen.
Programma	7 Economisch herstel en duurzaamheid
Looptijd	Ingesteld op: December 2022 Eindigt op: Geen einddatum

	Voorziening Agriport
Doel	Herinrichten van een kruispunt A7 met de N239. Provincie Noord-Holland ontvangt hiervoor gelden van derden, welke besteed moeten worden voor dit specifieke doel.
Instellingsbesluit	Jaarrekening 2021. Op basis van het BBV (artikel 44 lid 2) moet een voorziening worden ingesteld voor van derden verkregen middelen die specifiek besteed moeten worden.
Programma	4 Bereikbaarheid
Looptijd	Ingesteld op: Juni 2021 Eindigt op: Geen einddatum (bij besteding middelen)

4.4 Overige financiële overzichten

4.4.1 Langlopende leningen

Bedragen x € 1.000	Oorspronkelijk bedrag geldlening	Rente	Restant bedrag per 01-01-2027	Te verstrekken leningen in 2027	Totaal van de rente in 2027	Aflossing in 2027	Restant schuld per 31-12-2027	Laatste jaar van aflossing
Leningen aan openbare lichamen								
Gemeente Hilversum (1)	18.681	variabel	16.081	-	-64	-	16.081	2029
Gemeente Laren (1)	10.011	variabel	8.617	-	-35	-	8.617	2029
Gemeente Gooische Meren (1)	9.877	variabel	8.502	-	-34	-	8.502	2029
Leningen aan openbare lichamen	38.569	-	33.200	-	-133	-	33.200	
Leningen aan deelnemingen								
Alliander (3)	54.954	1,98%	54.954	-	-369	54.954,00	-	2081
Innovatiefonds Noord-Holland B.V. (4)	3.400		4.943	-	-4	-	4.943	2036
Leningen aan deelnemingen	58.354		59.897	-	-373	54.954	4.943	
Overige langlopende leningen								
Nationaal Restauratiefonds (5)	9.100		9.100	-	-	-	9.100	2060
CPO (Collectief Particuloer Opdrachtgeverschap) (6)	1.380		220				220	
Villa Nieuwland (9)	123		97				97	2030
Stichting Voorbereiding Pallas reactor (7)	40.000	1,50%	45.314	670	-670	-	45.984	2035
Stichting Cultuur + ondernemen (8)	3.000		2.500				2.500	2035
Overige langlopende leningen	53.603		57.231	670	-670	-	57.901	
Totaal	**150.526**		**150.328**	**670**	**-1.176**	**54.954**	**96.044**	

Organisatie/instelling	Datum & nummer besluit PS of GS
Gemeente Hilversum (1)	976112/1013313
Gemeente Laren (1)	976112/1013313
Gemeente Gooische Meren (1)	976112/1013313
Alliander (3)	GS 30-11-2021/1553143
Innovatiefonds Noord-Holland B.V. (4)	2131983
Nationaal Restauratiefonds (5)	21-06-2011;27350
CPO (6)	GS 2012-6149 20-03-2012
Stichting voorbereiding Pallas reactor (7)	GS 309599/340912
Villa Nieuwland (9)	226465/561131
Stichting Cultuur + ondernemen (8)	GS 1753324/1753428

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 1-1-2026	Verwachte boekwaarde 31-12-2026
nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Totaal		**nvt**		**nvt**	**nvt**

#	Naam rechtspersoon	Inhoud garantieverplichting	Garantiebedrag per 31-12-2027 (x € 1.000)
	BNG Bank	(Her-) financiering van PolanenPark CV	2.000
	Totaal		**2.000**

4.5 Overzicht van lasten en baten per taakveld

Taakvelden (x € 1.000)		Begroting 2027			Begroting 2028			Begroting 2029			Begroting 2030		
		Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo	Lasten	Baten	Saldo
0	**Algemene dekkingsmiddelen**	**246.149**	**-932.645**	**-686.496 V**	**236.699**	**-910.235**	**-673.536 V**	**254.256**	**-896.504**	**-642.248 V**	**266.259**	**-876.596**	**-610.337 V**
0.1	Uitkering provinciefonds	0	-330.563	-330.563 V	0	-343.114	-343.114 V	0	-349.035	-349.035 V	0	-358.624	-358.624 V
0.2	Opbrengst Provinciale belastingen	0	-371.652	-371.652 V	0	-375.369	-375.369 V	0	-379.122	-379.122 V	0	-382.913	-382.913 V
0.3	Geldleningen en uitzettingen	7.096	-1.190	5.906 N	9.211	-1.190	8.021 V	10.348	-1.190	9.158 V	10.341	-1.057	9.284 V
0.4	Deelnemingen	0	-7.325	-7.325 V	0	-6.325	-6.325 V	0	-6.325	-6.325 V	0	-6.325	-6.325 V
0.5	Algemene dekkingsmiddelen, overige b	13.641	-937	12.704 N	28.083	-950	27.133 V	43.701	-963	42.738 V	57.198	-977	56.221 V
0.6	Overhead	118.163	-105	118.058 N	112.681	-108	112.573 V	106.923	-110	106.813 V	107.914	-113	107.801 V
0.7	Vennootschapsbelasting	2.519	0	2.519 N	-15	0	-15 V	-15	0	-15 V	-15	0	-15 V
0.8	Mutaties reserves	104.731	-220.873	-116.142 V	86.739	-183.179	-96.440 V	93.298	-159.759	-66.461 V	90.821	-126.587	-35.766 V
1	**Bestuur**	**31.890**	**-75**	**31.815 N**	**31.219**	**-76**	**31.143 N**	**31.161**	**-76**	**31.085 N**	**30.984**	**-77**	**30.907 N**
1.1	Provinciale Staten	5.929	0	5.929 N	5.727	0	5.727 N	5.637	0	5.637 N	5.677	0	5.677 N
1.2	Gedeputeerde Staten	5.015	0	5.015 N	4.647	0	4.647 N	4.686	0	4.686 N	4.686	0	4.686 N
1.3	Kabinetszaken	1.859	-43	1.816 N	2.055	-43	2.012 N	2.055	-43	2.012 N	2.055	-43	2.012 N
1.4	Bestuurlijke organisatie	7.950	0	7.950 N	7.799	0	7.799 N	7.795	0	7.795 N	7.795	0	7.795 N
1.5	Interbestuurlijk toezicht op de regi	1.814	0	1.814 N	1.761	0	1.761 N	1.760	0	1.760 N	1.760	0	1.760 N
1.6	Openbare orde en veiligheid	1.149	-16	1.133 N	1.107	-16	1.091 N	1.107	-16	1.091 N	890	-16	874 N
1.9	Bestuur, overige baten en lasten	8.174	-16	8.158 N	8.123	-17	8.107 N	8.121	-17	8.104 N	8.121	-18	8.104 N
2	**Verkeer en vervoer**	**296.109**	**-6.591**	**289.518 N**	**286.235**	**-4.673**	**281.562 N**	**303.386**	**-8.968**	**294.418 N**	**294.088**	**-18.933**	**275.155 N**

2.1	Landwegen	174.259	-4.998	169.261 N	165.410	-3.075	162.335 N	180.039	-7.690	172.349 N	168.788	-17.650	151.138 N
2.2	Waterwegen	28.268	-1.268	27.000 N	26.366	-1.273	25.093 N	25.694	-1.278	24.416 N	25.338	-1.283	24.055 N
2.3	Openbaar vervoer	90.256	-325	89.931 N	90.084	-325	89.759 N	89.778	0	89.778 N	90.587	0	90.587 N
2.9	Verkeer en vervoer, overige baten en	3.326	0	3.326 N	4.375	0	4.375 N	7.874	0	7.874 N	9.374	0	9.374 N
3	**Water**	**12.170**	**-1.931**	**10.239 N**	**6.907**	**-1.341**	**5.566 N**	**6.765**	**-1.341**	**5.424 N**	**6.765**	**-1.351**	**5.414 N**
3.1	Waterkeringen	3.188	0	3.188 N	1.097	0	1.097 N	1.097	0	1.097 N	1.097	0	1.097 N
3.2	Kwantiteit oppervlaktewater	336	0	336 N	336	0	336 N	336	0	336 N	336	0	336 N
3.3	Kwantiteit grondwater	2.288	-1.046	1.242 N	2.288	-1.056	1.232 N	2.288	-1.056	1.232 N	2.288	-1.066	1.222 N
3.4	Kwaliteit oppervlaktewater	4.826	-600	4.226 N	1.686	0	1.686 N	1.546	0	1.546 N	1.546	0	1.546 N
3.5	Kwaliteit grondwater	722	-285	437 N	716	-285	431 N	715	-285	430 N	715	-285	430 N
3.9	Water, overige baten en lasten	810	0	810 N	784	0	784 N	783	0	783 N	783	0	783 N
4	**Milieu**	**73.733**	**-12.283**	**61.450 N**	**72.453**	**-5.693**	**66.760 N**	**61.644**	**-5.619**	**56.025 N**	**60.840**	**-5.720**	**55.120 N**
4.1	Bodembescherming	1.983	0	1.983 N	2.821	0	2.821 N	1.445	0	1.445 N	1.480	0	1.480 N
4.2	Luchtverontreiniging	145	0	145 N	142	0	142 N	142	0	142 N	142	0	142 N
4.3	Geluidhinder	408	0	408 N	402	0	402 N	402	0	402 N	402	0	402 N
4.4	Vergunningverlening en handhaving	43.268	-3.885	39.383 N	41.218	-5.486	35.732 N	41.217	-5.587	35.630 N	40.978	-5.688	35.290 N
4.5	Ontgrondingen	0	-32	-32 V	0	-32	-32 N	0	-32	-32 N	0	-32	-32 N
4.6	Duurzaamheid	25.111	-8.366	16.745 N	25.087	-175	24.912 N	15.656	0	15.656 N	15.056	0	15.056 N
4.9	Milieu, overige baten en lasten	2.818	0	2.818 N	2.783	0	2.783 N	2.782	0	2.782 N	2.782	0	2.782 N
5	**Natuur**	**209.847**	**-27.263**	**182.584 N**	**202.384**	**-20.664**	**181.720 N**	**173.165**	**-24.106**	**149.059 N**	**165.237**	**-16.043**	**149.194 N**
5.1	Natuurontwikkeling	106.832	-15.460	91.372 N	110.597	-15.251	95.346 N	87.802	-17.928	69.874 N	85.300	-14.948	70.352 N
5.2	Beheer natuurgebieden	59.882	-10.542	49.340 N	48.703	-4.258	44.445 N	44.353	-5.143	39.210 N	38.927	-50	38.877 N
5.3	Beheer flora en fauna	42.789	-1.015	41.774 N	42.859	-1.025	41.834 N	40.915	-1.035	39.880 N	40.915	-1.045	39.870 N

5.9	Natuur, overige baten en lasten	344	−246	98 N	225	−130	95 N	95	0	95 N	95	0	95 N
6	**Regionale economie**	**51.413**	**−284**	**51.129 N**	**38.407**	**−17**	**38.390 N**	**35.424**	**−18**	**35.406 N**	**34.846**	**−18**	**34.828 N**
6.1	Agrarische aangelegenheden	6.536	0	6.536 N	5.762	0	5.762 N	3.625	0	3.625 N	2.662	0	2.662 N
6.2	Logistiek	19.718	−284	19.434 N	7.028	−17	7.011 N	7.099	−18	7.081 N	7.174	−18	7.156 N
6.3	Kennis en innovatie	10.234	0	10.234 N	10.646	0	10.646 N	9.152	0	9.152 N	9.159	0	9.159 N
6.4	Recreatie en toerisme	12.172	0	12.172 N	12.384	0	12.384 N	12.962	0	12.962 N	13.265	0	13.265 N
6.9	Regionale economie, overige baten en	2.753	0	2.753 N	2.587	0	2.587 N	2.586	0	2.586 N	2.586	0	2.586 N
7	**Cultuur en maatschappij**	**20.605**	**−300**	**20.305 N**	**19.587**	**−300**	**19.287 N**	**19.582**	**−300**	**19.282 N**	**20.317**	**−300**	**20.017 N**
7.1	Cultuur	14.307	−300	14.007 N	13.306	−300	13.006 N	13.302	−300	13.002 N	14.037	−300	13.737 N
7.2	Maatschappij	6.298	0	6.298 N	6.281	0	6.281 N	6.280	0	6.280 N	6.280	0	6.280 N
8	**Ruimte**	**31.405**	**−6.100**	**25.305 N**	**27.908**	**−6.100**	**21.808 N**	**23.635**	**−6.100**	**17.535 N**	**19.094**	**−6.100**	**12.994 N**
8.1	Ruimtelijke ordening	16.919	−6.100	10.819 N	16.508	−6.100	10.408 N	16.513	−6.100	10.413 N	16.176	−6.100	10.076 N
8.2	Volkshuisvesting	13.237	0	13.237 N	10.436	0	10.436 N	6.905	0	6.905 N	2.807	0	2.807 N
8.3	Stedelijke vernieuwing	1.249	0	1.249 N	964	0	964 N	217	0	217 N	111	0	111 N
	Totaal taakvelden	**973.320**	**−987.472**	**−14.152 V**	**921.798**	**−949.099**	**−27.301 V**	**909.017**	**−943.032**	**−34.015 V**	**898.429**	**−925.138**	**−26.709 V**

5 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

Programma 1 Bestuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2027
1.1	Gemeente Schagen (voor regio Noord-Holland Noord). Toelichting: In de septembercirculaire heeft de provincie budget ontvangen voor het uitvoeren van de provinciale regie asielzaken (PRT-gelden Spreidingswet). Dit budget wordt deels door middel van een subsidie doorgezet ten behoeve van de regionale regietafels en thematische plannen in dit kader.	€ 100.000
1.1	Gemeente Zaanstad (voor regio Zaanstreek). Toelichting: In de septembercirculaire heeft de provincie budget ontvangen voor het uitvoeren van de provinciale regie asielzaken (PRT-gelden Spreidingswet). Dit budget wordt deels door middel van een subsidie doorgezet ten behoeve van de regionale regietafels en thematische plannen in dit kader.	€ 100.000
1.1	Gemeente Haarlem (voor regio Kennemerland). Toelichting: In de septembercirculaire heeft de provincie budget ontvangen voor het uitvoeren van de provinciale regie asielzaken (PRT-gelden Spreidingswet). Dit budget wordt deels door middel van een subsidie doorgezet ten behoeve van de regionale regietafels en thematische plannen in dit kader.	€ 170.000
1.1	Regio Gooi en Vechtstreek. Toelichting: In de septembercirculaire heeft de provincie budget ontvangen voor het uitvoeren van de provinciale regie asielzaken (PRT-gelden Spreidingswet). Dit budget wordt deels door middel van een subsidie doorgezet ten behoeve van de regionale regietafels en thematische plannen in dit kader.	€ 100.000
1.1	Gemeente Amstelveen (voor regio Amsterdam-Amstelland). Toelichting: In de septembercirculaire heeft de provincie budget ontvangen voor het uitvoeren van de provinciale regie asielzaken (PRT-gelden Spreidingswet). Dit budget wordt deels door middel van een subsidie doorgezet ten behoeve van de regionale regietafels en thematische plannen in dit kader.	€ 50.000

1.1	Gemeente Amsterdam (voor regio Amsterdam-Amstelland). Toelichting: In de septembercirculaire heeft de provincie budget ontvangen voor het uitvoeren van de provinciale regie asielzaken (PRT-gelden Spreidingswet). Dit budget wordt deels door middel van een subsidie doorgezet ten behoeve van de regionale regietafels en thematische plannen in dit kader.	€ 50.000
1.2	Amsterdam InChange (voormalig Amsterdam SmartCity) onder Amsterdam Economic Board Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam InChange).	€ 80.000
1.3	Ondermijningscentrum Midden Nederland (RIEC Midden Nederland) Toelichting: Oprichting van een gezamenlijke trainingslocatie waar de expertise op de aanpak van ondermijning vergroot kan worden.	€ 75.000
1.3	Bestuurlijk Interventie Team West-Friesland (Gem.Hoorn) Toelichting: Oprichting van een bestuurlijk interventie team (BIT). In dit team werken de 6 West-Friese gemeenten samen aan complex integraal toezicht en handhaving op ondermijnende criminaliteit en complexe handhavingsvraagstukken.	€ 100.000

Programma 2 Klimaat en gezonde leefomgeving

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2027
2.1	Greenport Aalsmeer Energieconsultant Greenport.	€ 150.000
2.1	Natuur en milieufederatie Noord-Holland, Participatie coalitie, energieregio's.	€ 150.000
2.1	New Energy Coalition (NEC), Aanjagen waterstofontwikkelingen in Noord-Holland	€ 150.000
2.1	Energie Samen Noord-Holland (ESNH), Verbinden en kennis ontwikkelen voor energiegemeenschappen en gemeenten.	€ 120.000
2.1	Staatsbosbeheer, Project Bokashi.	€ 315.000
2.1	Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied, Impuls toezicht en handhaving energiebesparingsplicht bedrijven in Noord-Holland 2027. Toelichting:	€ 855.000

	In het kader van de verlenging van het Energiebesparingsakkoord Noord-Hollandse bedrijven geven provincie en gemeenten een impuls aan toezicht en handhaving energiebesparingsplicht Noord-Hollandse bedrijven. De vier omgevingsdiensten voeren deze taak uit. De Provincie heeft in de Kaderbrief 2027 hiervoor extra middelen vrijgemaakt. Beleidsregel toetsingscriteria begrotingssubsidies Noord-Holland 2026: artikel 2, lid 2, onder a en c (i en v) De taak 'toezicht en handhaving bij energiebesparingsplichtige bedrijven' is een wettelijke basistaak die in Nederland is belegd bij de omgevingsdiensten. De bevoegde gezagen hebben deze taak aan de omgevingsdiensten gemandateerd. Hierdoor kan de uitvoering op een kwalitatief hoog niveau plaatsvinden. Omgevingsdiensten beschikken over de benodigde specialistische kennis, deskundigheid en een passende governancestructuur om deze taak effectief en consistent uit te voeren.	
2.1	Omgevingsdienst IJmond, Impuls toezicht en handhaving energiebesparingsplicht bedrijven in Noord-Holland 2027. Toelichting: In het kader van de verlenging van het Energiebesparingsakkoord Noord-Hollandse bedrijven geven provincie en gemeenten een impuls aan toezicht en handhaving energiebesparingsplicht Noord-Hollandse bedrijven. De vier omgevingsdiensten voeren deze taak uit. De Provincie heeft in de Kaderbrief 2027 hiervoor extra middelen vrijgemaakt. Beleidsregel toetsingscriteria begrotingssubsidies Noord-Holland 2026: artikel 2, lid 2, onder a en c (i en v) De taak 'toezicht en handhaving bij energiebesparingsplichtige bedrijven' is een wettelijke basistaak die in Nederland is belegd bij de omgevingsdiensten. De bevoegde gezagen hebben deze taak aan de omgevingsdiensten gemandateerd. Hierdoor kan de uitvoering op een kwalitatief hoog niveau plaatsvinden. Omgevingsdiensten beschikken over de benodigde specialistische kennis, deskundigheid en een passende governancestructuur om deze taak effectief en consistent uit te voeren.	€ 240.000
2.1	Omgevingsdienst Noord-Holland-Noord, Impuls toezicht en handhaving energiebesparingsplicht bedrijven in Noord-Holland 2027. Toelichting:	€ 315.000

	In het kader van de verlenging van het Energiebesparingsakkoord Noord-Hollandse bedrijven geven provincie en gemeenten een impuls aan toezicht en handhaving energiebesparingsplicht Noord-Hollandse bedrijven. De vier omgevingsdiensten voeren deze taak uit. De Provincie heeft in de Kaderbrief 2027 hiervoor extra middelen vrijgemaakt. Beleidsregel toetsingscriteria begrotingssubsidies Noord-Holland 2026: artikel 2, lid 2, onder a en c (i en v) De taak 'toezicht en handhaving bij energiebesparingsplichtige bedrijven' is een wettelijke basistaak die in Nederland is belegd bij de omgevingsdiensten. De bevoegde gezagen hebben deze taak aan de omgevingsdiensten gemandateerd. Hierdoor kan de uitvoering op een kwalitatief hoog niveau plaatsvinden. Omgevingsdiensten beschikken over de benodigde specialistische kennis, deskundigheid en een passende governancestructuur om deze taak effectief en consistent uit te voeren.	
2.1	Omgevingsdienst Flevoland, Gooi- en Vechtstreek, Impuls toezicht en handhaving energiebesparingsplicht bedrijven in Noord-Holland 2027. Toelichting: In het kader van de verlenging van het Energiebesparingsakkoord Noord-Hollandse bedrijven geven provincie en gemeenten een impuls aan toezicht en handhaving energiebesparingsplicht Noord-Hollandse bedrijven. De vier omgevingsdiensten voeren deze taak uit. De Provincie heeft in de Kaderbrief 2027 hiervoor extra middelen vrijgemaakt. Beleidsregel toetsingscriteria begrotingssubsidies Noord-Holland 2026: artikel 2, lid 2, onder a en c (i en v) De taak 'toezicht en handhaving bij energiebesparingsplichtige bedrijven' is een wettelijke basistaak die in Nederland is belegd bij de omgevingsdiensten. De bevoegde gezagen hebben deze taak aan de omgevingsdiensten gemandateerd. Hierdoor kan de uitvoering op een kwalitatief hoog niveau plaatsvinden. Omgevingsdiensten beschikken over de benodigde specialistische kennis, deskundigheid en een passende governancestructuur om deze taak effectief en consistent uit te voeren.	€ 90.000
2.2	Gemeente Hilversum – Huydecopersweg, aanleg pijpleiding voor afvoer van overtollig water bij piekbelasting. Vanwege tegenvallers in de uitvoering is met samenwerkingspartners afgesproken de kosten naar rato te verdelen. Toelichting:	€ 235.000

In het kader van de verlenging van het Energiebesparingsakkoord Noord-Hollandse bedrijven geven provincie en gemeenten een impuls aan toezicht en handhaving energiebesparingsplicht Noord-Hollandse bedrijven. De vier omgevingsdiensten voeren deze taak uit. De Provincie heeft in de Kaderbrief 2027 hiervoor extra middelen vrijgemaakt.

Beleidsregel toetsingscriteria begrotingssubsidies Noord-Holland 2026:

artikel 2, lid 2, onder a en c (i en v)

De taak 'toezicht en handhaving bij energiebesparingsplichtige bedrijven' is een wettelijke basistaak die in Nederland is belegd bij de omgevingsdiensten. De bevoegde gezagen hebben deze taak aan de omgevingsdiensten gemandateerd. Hierdoor kan de uitvoering op een kwalitatief hoog niveau plaatsvinden. Omgevingsdiensten beschikken over de benodigde specialistische kennis, deskundigheid en een passende governancestructuur om deze taak effectief en consistent uit te voeren.

2.2	Hoogheemraadschap Rijnland, - Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout fase 2.	€ 2.195.600

Programma 3 Ruimte en Wonen

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2027
3.2	Gemeente Dijk en Waard Investeringskader, OV knooppunt Heerhugowaard	€ 12.000.000
3.2	Gemeente Drechterland, Hoogkaspel Zuid	€ 2.750.000
3.2	Schagen, ketenreismiddelen.	€ 75.000
3.2	Gemeente Amsterdam namens MRA, huisvesting aandachtsgroepen.	€65.000
3.2	Gemeente Velsen, inhuur versnelling woningbouw	€ 240.000
3.2	Gemeente Hilversum, inhuur versnelling woningbouw	€ 350.000
3.2	Uitvoeringsorganisatie Building Balance, biobased bouwmateriaal	€ 100.000
3.2	C-creators bouwprogramma	€ 100.000
3.2	Vervoerregio, planuitwerkingsfase Guisweg	€ 510.000
3.3	HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK.	€ 44.000

3.3	Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Waterveiligheidslandschappen).	€ 120.000

Programma 4 Bereikbaarheid

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2027
4.1	Cosun Beet company: Bijdrage modal shift van weg naar water Toelichting: Subsidie als bijdrage voor het mogelijk maken van modal shift bietentransport over water ipv weg door Cosun Beet Company van Noord-Holland naar de fabriek in Groningen. Motivatie: Cosun Beet Company is de enige opdrachtgever in het gebied, met werkzaamheden, op- en overslaglocaties en verwerking in de fabriek in het gebied. Zij zijn de enige partij die bietenverwerking en -transport in de regio organiseren. De modalshift van bietentransport over water ipv over de weg, past bij het beleid van PNH. Criteria: 2ci, 2cii, 2ciii en 2cv, 2fi en 2fii, 2g.	€ 100.000
4.1	Vervoerregio Amsterdam: Doorbeschikken van rijkssubsidie t.b.v. werkgeversaanpak Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) Toelichting: In 2025 heeft de provincie een SPUK vanuit het Ministerie van I&W ontvangen voor de uitvoering van de werkgeversaanpak, hierin was een reservebedrag opgenomen. Dit reservebedrag wordt in 2027 doorbeschikt aan de Vervoerregio, penvoerder van de nieuwe werkgeversaanpak organisatie in naam van SBaB Motivatie: Het Rijk heeft bepaald dat de VRA de subsidieontvanger is, als penvoerder van de nieuwe werkgeversaanpak Criteria: 2.e	€ 300.000
4.1	Gemeente Hollands Kroon: Stimuleren om op duurzame wijze richting het dierenpark Hoenderdaell te reizen Toelichting: Subsidie aan gemeente voor de inzet van een pendelbus van station Anna Paulowna naar het dierenpark Hoenderdaell Motivatie: De provincie werkt al meerdere jaren met betrokken gemeenten samen aan de besteding van hiervoor beschikbaar gestelde middelen. In regionaal verband is een projectenlijst opgesteld en is ingestemd met het project voor promotie van dierenpark Hoenderdaell (i.e. stimuleren om per OV in plaats van de auto naar het dierenpark te reizen). Gelet op deze bestuurlijke inbedding, de regionale afstemming en de bijzondere binding van gemeente Hollands Kroon met dit project en het betrokken gebied, is gemeente Hollands Kroon de enige serieuze gegadigde. Criteria: 2.f sub II	€ 100.000

4.1	Gemeente Landsmeer: Bijdrage Pont Ilpendam 2027 Toelichting: Subsidie aan gemeente voor het expoiteren van de pont bij Ilpendam volgens bestuurlijke afspraken uit 2023. Motivatie: Alleen de gemeenten Landmeer en Waterland zijn bevoegd deze pont aan te besteden. Waterland en Landsmeer hebben afspraken gemaakt dat Landsmeer de penvoerder is Criteria: 2b	€ 102.000
4.1	Gemeente Uitgeest: Fietsonderdoorgang Station Uitgeest Toelichting: Opknappen en op doorfietsroute kwaliteit brengen van de fietstunnel onder station Uitgeest. Motivatie: Gemeente Uitgeest is beheerder van de openbare ruimte hier Criteria: 2b	€ 1.641.000
4.2	Gemeente Gooise Meren: Kortetermijnmaatregelen P+R Muiden Toelichting: fietsenstallingen, (sociale)veiligheid, ruimtelijke kwaliteit Motivatie: Gemeente Gooise Meren is uitvoerende partij en beheerder Criteria: 2b	€ 300.000
4.2	Gemeente Schagen: Kustbus Toelichting: Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van de kustbus in de zomervakantie Motivatie: Gemeente Schagen is al vele jaren opdrachtgever van deze activiteit. Bij deze activiteit wordt nauw samengewerkt met regionale partners. Criteria: 2.f sub II	€ 40.000
4.2	Gemeente Bergen: Kustbus Toelichting: Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van de kustbus in de zomervakantie Motivatie: Gemeente Bergen is al vele jaren opdrachtgever van deze activiteit. Bij deze activiteit wordt nauw samengewerkt met regionale partners. Criteria 2.f sub II	€ 40.000

4.2	Gemeente Castricum: Kustbus Toelichting: Subsidie aan gemeente voor het laten rijden van de kustbus in de zomervakantie Motivatie: Gemeente Castricum is al vele jaren opdrachtgever van deze activiteit. Bij deze activiteit wordt nauw samengewerkt met regionale partners. Criteria: 2.f sub II	€ 40.000
4.1	Gemeente Haarlem: Fiets Filevrij - Stimuleren gebruik fietsroute F200 (Amsterdam-Haarlem) Toelichting: Subsidie voor evaluatie, monitoring en/of fietsstimulering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Motivatie: Specifiek wordt gedacht aan het aanbrengen van bebording en andere attenties op het fietspad dat in eigendom is van de gemeente Haarlem, Haarlemmermeer en Amsterdam. Criteria: Artikel 2, tweede lid, sub b	€ 159.441
4.2	Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV): Bijdrage 2027 Toelichting: Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris. Motivatie: ROCOV is de officiele adviesraad voor consumentenorganisaties welke opkomt voor reizigersbelangen Criteria: 2c1, 2fii	€ 60.000
4.2	Gemeente Hilversum: Bijdrage Vechtplasexpress Toelichting: Subsidie aan gemeenten voor het laten rijden van een busje naar de vechtplassen. Motivatie: Gemeente Hilversum is opdrachtgever van deze activiteit Criteria: 2c, 2f	€ 50.000
4.4	Stichting CROW, Kennisprogramma Beheer en Bouw Infrastructuur (KpBBI).	€ 95.000

Programma 5 Natuur en landelijk gebied

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2027

5.1	Gemeente Gooise Meren, ontsnippering 't Gooi (GV53) Toelichting: Ontsnipperingsmaatregelen en faunapassages in de vrijgevallen schootsvelden bij de A1.	€ 150.000
5.1	Gemeente Den Helder, Streepjesberg (NHN14) Toelichting: Realisatie NNN	€ 235.000
5.1	Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving.	€ 63.910
5.1	Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem	€ 188.000
5.1	Regio Gooi en Vechtstreek, strategie veenweidegebied. Toelichting: Opstellen van een strategie die leidraad vormt voor de diverse opgaven in het veengebied, zoals vitale landbouw, bodemdaling, natuurontwikkeling	€ 80.000
5.1	Staatsbosbeheer, Opperwoud-Zuid (Waterland Oost/project PON) Toelichting: Het project Opperwoud-Zuid betreft de eerste fase van de uitvoering van het Inrichtingsplan Peereboom-Opperwoud-De Nes. Het project behelst een kwaliteitsverbetering van het bestaande NNN/weidevogelgebied in Waterland-Oost. De maatregelen bestaan uit het verbeteren van het watersysteem, het aanleggen van een beheerpad en het verbreden van de greppels op de percelen van Staatsbosbeheer om het functioneren van het gebied voor de weidevogels te verbeteren.	€ 3.000.000
5.1	Landschap Noord-Holland:Project ‘Innovatie Programma Veen’, terugbrengen van de onderzoekslocatie in de oorspronkelijke staat. Toelichting: Het ontmantelen van de onderzoekslocatie en het terugbrengen van het onderzoeksterrein naar zijn oorspronkelijke staat (natuurfunctie).	€ 50.000
5.1	Stichting Waternet, Bosrevitalisering Amsterdamse Waterleidingduinen. Toelichting: Het gaat om 100 ha bosrevitalisering op basis van een decentralisatie uitkering van het Rijk gericht op dit project. Het draagt bij aan het doel bosrevitalisering van de Bossenstrategie en natuurherstel in dit N2000 gebied.	€ 50.000
5.1	Gebiedscoorperatie de Hoge Berg Texel, Resterende NNN realiseren op de Hoge Berg. Toelichting: Subsidie aan de Gebiedscoöperatie De Hoge Berg Texel, ten behoeve van de realisatie van de resterende NNN	€ 500.000

	Motivering: Er is voor gekozen de subsidie te verlenen aan Gebiedscoöperatie De Hoge Berg Texel, omdat deze organisatie is opgericht ter vertegenwoordiging van de agrariërs op de Hoge Berg, de betrokken partijen bijeenbrengt en daarmee de meest aangewezen partij is voor de uitvoering en coördinatie van het initiatief.	
5.2	Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000
5.2	Unie van Bosgroepen, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000
5.2	Natuurcollectief Water, Land en Dijken, begeleiding kleine natuurbeheerders	€ 10.000
5.2	Agrarische Natuur- en Landschapsvereniging De Lieuw, beheer tuinwallen Texel Toelichting: In afwachting van een toegesneden Anlb-pakket wordt het tuinwallenbeheer tijdelijk via de BUVR vergoed.	€ 221.000
5.2	Faunabeheereenheid, faunabeleid van de Provincie Noord-Holland. Toelichting: Uitvoering Faunabeleid van de Provincie Noord-Holland.	€ 2.270.000
5.2	Faunabeheereenheid, uitvoering gecoördineerd beheer, door de FBE Noord-Holland Toelichting: : Uitvoering en voorbereiding gecoördineerd beheer, en uitvoering ganzenplan.	€ 2.000.000
5.2	Stichting Wandelnet, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken wandelen 2026-2027	€ 51.000
5.2	Stichting Fietsplatform, coördinatie en systeembeheer van de landelijke routenetwerken fietsen 2026-2027	€ 49.000
5.2	LTO, Pilot houtduiven verjaging Toelichting: De subsidie is bedoeld voor een project van de LTO in Noord-Holland waarmee boeren schade veroorzaakt door fauna in het algemeen en houtduiven in het bijzonder kunnen bestrijden. Het project heeft als doel dat de bestrijding door de grondgebruikers op een efficiënte en effectieve manier uitgevoerd kan worden door een goede samenwerking tussen telers en jagers.	€ 300.000
5.3	Veenweide innovatiecentrum, JUMP; Innovatie voor nieuwe business concepten voor veen (aanvulling)	€ 312.000
5.3	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren jaarlijks activiteitenplan	€ 160.789
5.3	Nationaal Park Zuid-Kennemerland, project Beleidsprogramma Nationale Parken	€ 214.500

5.3	Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren jaarlijks activiteitenplan	€ 166.530
5.3	Nationaal Park Duinen van Texel, project Beleidsprogramma Nationale Parken	€ 214.500
5.3	Landschap Noord-Holland, Betrekken bij Groen	€ 658.000
5.3	Landschap Noord-Holland Natuurlijke Zaken. Veenweiden Innovatie Programma Nederland. Toelichting: Project 'Veen aan Zee'	€ 440.000
5.3	Stichting FieldLab Bol, FieldLab Bol op klei. Toelichting: Stichting FieldLab Bol is de aanjager van verduurzaming in de bollensector met groepen telers en experimenten op verschillende locaties. Onder meer leren van biologische teeltwijzen en praktijktoepassingen in gangbare teelt. Focus op bodem, water, biodiversiteit. De projectleider zorgt voor begeleiding en delen van best practices en benchmarking. Het FieldLab Bol uit het Noordelijk zandgebied gaat uitbreiden met nieuwe groepen telers. De subsidie ondersteunt deze uitbreiding. Motivering: FieldLab Bol is een stichting zonder winstoogmerk die ondermeer is opgericht om met name kennis van biologische teelt toe te passen in gangbare teelt en meerjarige proeven opzet en begeleidt. De kracht van FieldLab Bol is open source, transparantie over proeven, delen van successen en mislukkingen. Praktijkproeven bij deelnemers worden na het FieldLab opgeschaald naar andere telers. Daarmee is FieldLab Bol een belangrijke schakel in innovatie en verduurzaming, verbinden van koplopers met het peloton. Het is van belang de werkwijze die de afgelopen drie jaar is ontwikkeld door te zetten en meer telers en meer hectares bollengrond te bereiken. Daardoor komen er ook meer data beschikbaar voor benchmarking. FieldLab Bol heeft een groot draagvalk bij telers en in het FieldLab Bol werken ketenpartijen samen. Het FieldLab Bol met experimenteerlocaties en op individuele bedrijven proeven, is een belangrijk voorportaal voor groepen telers die meedoen aan regiocertificering, de innovaties van Het FieldLab Bol worden benut in de regiocerticering, waar in gebied telers samenwerken. Het Fieldlab is gevestigd en gericht op bollenteelt in Noord-Holland met deelnemers in Noord-Holland.	€ 250.000
5.4	Gemeente Hollands Kroon, Versterking belevingsroute IJsselmeerdijk Oude Zeug - Wieringen.	€ 100.000
5.5	Natuurcollectief Water, Land en Dijken, Coaches en Studiegroepen (PPLG10) Toelichting: In de stikstofaanpak van de provincie Noord-Holland staat het vakmanschap van de boer centraal. Met dit project worden 200 boeren ondersteund om in studiegroepen gezamenlijk aan de slag te gaan, gericht op het opbouwen van kennis en het zetten van verdere stappen richting een emissiearme bedrijfsvoering.	€ 200.000
5.5	Agrarisch Collectief Noord-Holland Zuid, Versnellingsproject De Ronde Hoep (VRSN01)	€ 129.512

	Toelichting: De maatregel en het verbonden gebiedsproces hebben de doelen: vitale landbouw, stikstofreductie, verminderen bodemdaling en CO2-uitstoot, verbeteren waterkwaliteit-, en kwantiteit en versterken biodiversiteit.	
5.5	WUR of Wing, Pilot KPI-vorming op gebiedsniveau. Toelichting: In dit project werken we gebiedskpi's uit voor een pilotgebied in Noord-Holland. We willen gebiedskpi's ontwikkelen om tussentijds inzicht te geven in de voortgang richting natuurherstel en andere gebiedsdoelen.	€ 178.000
5.5	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier Landbouwportaal, onderdeel investeringen. Toelichting: Vervolg van de samenwerking met het waterschap HHNK in het kader van het landbouwportaal Noord-Holland. Financiering o.a. ten behoeve van investeringen die bijdragen aan het verbeteren van de bodem- en waterkwaliteit op agrarische bedrijven. Het volledige bedrag wordt gedekt uit de Koplopersgelden (SPUK L35).	€ 1.400.000
5.6	Greenport Aalsmeer/programmabureau. Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer.	€ 177.000
5.6	Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma. Projecten op gebied van ruimtelijke clustering, versterking en verduurzaming glastuinbouw.	€ 100.000
5.6	Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau. Samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord.	€ 165.000
5.6	Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma: Projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector.	€ 100.000
5.6	Greenports Nederland/programma, landelijk samenwerkingsverband agrosector. Toelichting: bedrag verlaagd	~~€ 95.000~~ € 75.000
5.6	KAVB (Koninklijke Algemeene Vereeniging voor Bloembollencultuur) Toelichting: Regioaanpak zorgt voor een leerproces waarbij kwekers hun maatregelen in de bedrijfsvoering én hun gemeten emissies spiegelen aan hun collega's en daarbij worden begeleid door adviseurs uit de praktijk. Op deze wijze maken de kwekers voortdurend stappen in de verduurzaming via een meerjarige aanpak.	€ 250.000
5.6	Stichting Voedsel Verbindt, bijdrage aan het programmabureau. Toelichting: Bijdrage aan het programmabureau op het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken.	€ 75.000

5.6	Stivas, Gebiedsproces Noordelijke Vechtstreek (GV13) Toelichting: Grootschalige Kavelruil in het kader van Agrarische structuurverbetering en versterking natuur bij het Naardermeer ten behoeve van behoud open veenweidelandschap.	€ 266.589
5.6	Stichting Vertify, Digitalisering en AI in de groenteteelt in Noord-Holland. Toelichting: Digitalisering en A in de groenteteelt gaan helpen om met minder arbeidskrachten en minder bestrijdingsmiddelen groente te telen. De vollegrondsgroenteteelt in Noord-Holland is toonaangevend en innovatief, vanwege gunstige condities bodem en klimaat en ondernemerschap. Digitalisering en AI draagt bij aan verduurzaming. Motivering: Stichting Vertify is een regionaal onderzoekscentrum in Noord-Holland, met ervaring om meerjarige innovatieve projecten te zetten en uit te voeren op locaties in Noord-Holland in samenwerking met telers. Vertify beschikt over specialistische kennis, certificaten, eigen onderzoekslocaties in Noord-Holland en langdurige samenwerkingsverbanden met o.a. InHolland en Greenport Noord-Holland Noord en groentetelers en het samenwerkingsverband van groentetelers in Noord-Holland.	€ 100.000

Programma 6 Economie, leefbaarheid en cultuur

BD	Naam subsidie aanvrager	Max subsidie 2027
6.1	Greenport NHN / HIP Greenchain: versterking bovenregionale samenwerking Toelichting: t.b.v. veerkrachtige arbeidsmarkt rondom agrifoodsector	€ 270.000
6.1	Techlands, Restauratie Opleiding Projecten Toelichting: t.b.v. restauratie-opleidingen en vakmanschapsbevordering regio midden west	€ 17.000
6.1	Gemeente Ameland / Regio Deal De Waddeneilanden 2023-2027 Toelichting: Bijdrage aan de uitvoering van de Regio Deal De Waddeneilanden “Waardevol leven in een kwetsbare omgeving”.	€ 2.325.000
6.1	Gemeente Den-Helder, regionale detailhandelsvisie Kop van NH Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Kop van NH.	€ 10.000
6.1	Gemeente Alkmaar, regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie omgeving Alkmaar.	€ 10.000

6.1	Gemeente Haarlem, regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland. Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zuid-Kennemerland.	€ 10.000
6.1	Gemeente Hilversum, regionale detailhandelsvisie omgeving Hilversum Toelichting: bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie omgeving Hilversum.	€10.000
6.1	Gemeente Velsen, binnenvaartkade Grote Hout vervangen door Zeekade Toelichting: de Grote Hout is een havengebonden en deels kadegebonden bedrijventerrein in Velsen Noord met 2 kades: een zeekade en een binnenvaartkade. De binnenvaartkade is in slechte staat en buiten gebruik gesteld. De gemeente Velsen is voornemens de binnenvaartkade te vervangen door een zeekade zodat kan worden ingespeeld worden op de vraag naar kaderuimte voor het onderhouden van windparken op zee.	€ 1.000.000
6.1	Gemeente Den Helder, Boerenverdrietsluis Subsidie aan de gemeente Den Helder voor het renoveren van de Boerenverdrietsluit, voortkomend uit een Overeenkomst met de gemeente van 11 juli 2023.	€ 10.262.000
6.1	Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds-NR2 eenmalig voor de jaren 2026-2027-2028	€ 2.500.000
6.1	Gemeente Alkmaar: namens Regio Alkmaar, Toelichting: actualisatie regionale strategie en convenant werklocaties	€ 30.000
6.1	Gemeente Hoorn: namens Westfriesland, Toelichting: actualisatie regionale strategie en convenant werklocaties	€ 30.000
6.1	Gemeente Den Helder: namens de Kop van NH, Toelichting: actualisatie regionale strategie en convenant werklocaties	€ 30.000
6.1	Stichting Centrum voor Verduurzaming Regio Alkmaar Toelichting: Nadere opstartwerkzaamheden	€ 80.000
6.1	Route Circulair: Circulaire Routekaart Toelichting: Uitvoering van het programma Circulaire Routekaart in 2026 tot en met 2028 gericht op ondersteunen van MKB bij Circulair ondernemen	€ 300.000
6.1	Impact Hub Amsterdam: Ketenincubator Toelichting: Uitvoering Ketenincubator Maak-NH Circulair gericht op ketensamenwerking in de maakindustrie	€ 165.000

6.1	Circular Plastics Foundation: Circulair Plastic Toelichting: Samenwerking stimuleren circulair plastic voor periode 2026-2028	€ 150.000
6.1	Groene Chemie, Nieuwe Economie Toelichting: deelname provincie aan het netwerk Groene Chemie Nieuwe Economie (GCNE) en financiële bijdrage aan het programma 2027 Het platform GCNE richt zich op het versnellen van de duurzame en circulaire transitie in de chemische maakindustrie Onderbouwing: GCNE is een onafhankelijke stichting die de afgelopen jaren is ondersteund door 7 provincies, Investnl, ROMS, wetenschapsinstituut TNO en het bedrijfsleven. Het platform GCNE richt zich op het versnellen van de duurzame transitie in de chemische-, recycling- en bio-based industrie. Het platform wil bijdragen aan het verbeteren van het innovatie- en ondernemersklimaat in samenwerking met de regio's. De missie van GCNE is om barrières rondom opschaling weg te nemen. GCNE is uniek in haar expertise, de focus op gamechangers en de rol in samenwerking met de regio’s. Het voorkomt dat de regio’s en andere partners zelfstandig en versnippert gaan werken op dit belangrijke dossier. Criteria: C-i	€37.500 Nieuw
6.1	Projectbureau NZKG, Novex Toelichting: het projectbureau NZKG ondersteunt activiteiten binnen NOVEX die bijdragen aan een veerkrachtige en circulaire economie in de havencomplexen.	€ 30.000
6.2	Recreatieschap Spaarnwoude, Fort benoorden Spaarndam Voor restauratie en herontwikkeling van het Fort.	€ 1.000.000
6.2	Fort Pampus, nieuw entreegebouw/paviljoen Pampus Een reservering van extra € 250.000 voor de bouw van een duurzaam nieuw entreegebouw van Pampus.	€ 250.000
6.2	Gemeente Haarlemmermeer, Geniepark Toelichting: doelstelling is deze groepsschuilplaats en kazemat zichtbaar te maken en een unieke beleving te geven voor bezoekers aan Haarlemmermeer.	€ 829.000
6.2	Molenfederatie Toelichting: projectsubsidie voor het organiseren van onder andere Molencontactdag.	€ 15.000
6.3	Plein C Toelichting: uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2025-2028.	€ 800.000

6.3	Probiblio Toelichting: uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel.	€ 4.273.000
6.3	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.	€ 110.000
6.3	Plein C Toelichting: De Provincie stimuleert talent-ontwikkeling binnen cultuur. Via Plein C worden bovenregionale activiteiten in NH ondersteund voor versterking van de infrastructuur en kennisdeling rond cultuurbeoefening.	€ 350.000
6.3	ST. Sportservice Noord-Holland Toelichting: De Provincie gestimuleerd kennisdeling binnen Sport tussen gemeente.	€ 300.000
6.3	Stichting Voor de Kunst, Crowdfundingsplatform Toelichting: ia crowdfundingsplatform voordekunst.nl kunnen makers en instellingen hun cultuurprojecten realiseren door een crowdfundingscampagr in te zamelen bij het publiek en bij fondsen. Stichting Voordekunst adviseert en begeleidt de campagnetrajecten en koppelt via een matchfunding-syste fondsen en overheden, wat de kans op succes aanzienlijk vergroot en een breder publiek betrekt bij kunst en culturele initiatieven. Onderbouwing: Stichting voordekunst is een bewezen en gespecialiseerde organisatie voor crowdfunding voor makers en instellingen binnen de kunst- oprichting in 2010, waarbij de provincie Noord-Holland betrokken was, zijn via het platform meer dan 9.100 campagnes gerealiseerd en ruim 66 miljoe opgehaald voor meer dan 8.200 makers en culturele initiatieven door heel Nederland. Stichting voordekunst begeleidt startende initiatieven, kunstena diverse kunstdisciplines en biedt middelen aan om het ondernemerschap in gang te zetten door hen een podium te bieden, hun projecten te realiseren publiek aan zich te verbinden. Criteria: 2ci; 2fii	€70.000 Nieuw
6.3	Stichting Veilig Sportklimaat, Nu Niet Nooit Niet Toelichting: Stichting Veilig Sportklimaat biedt met het programma Nu Niet Nooit Niet! een concreet en effectief programma om bij te dragen aan een veilig sportklimaat voor ieder kind, ongeacht achtergrond, identiteit of persoonlijke ontwikkeling. Onderbouwing: De Stichting Veilig Sportklimaat heeft met Nu Niet Nooit Niet een programma ontwikkeld dat ondersteund wordt door de lokale adviseurs sport van NOC*NSF en de KNVB. De methodiek sluit aan bij de landelijke richtlijnen en voldoet aan de kwaliteitseisen voor sociale veiligheid in de sport, zoals de 4 V's voor Veiligheid van NOC*NSF. Zij begeleiden sportverenigingen om een sociaal veilige sportomgeving te creëren zodat iedereen zich veilig en welkom voelt. Criteria: 2Ci, 2f ii	€100.000 Nieuw

Bijlagen

Wettelijk- en provinciaal beleidskader

Programma 1. Bestuur

Wettelijk beleidskader

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

Provinciaal beleidskader

- Evaluatiekader Subsidies 2018
- MRA-agenda 2025-2028
- Europastrategie 2022-2030 Noord-Holland - Provincie Noord-Holland
- 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 Noord-Holland 2012
- Regeling gedragscode ambtelijke integriteit
- Regeling melden vermoeden misstand
- Agenda toekomst van het toezicht

Programma 2. Klimaat en gezonde leefomgeving

Wettelijk beleidskader

- Klimaatwet
- Warmtewet
- Ontwikkelingsperspectief Circulaire Economie
- Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening
- Verkenning ondergrondvisie
- Beleidsregel geurhinder
- Actieplan geluid
- Actieprogramma klimaat
- Plan van aanpak waterstof
- Ontwikkelingsperspectief Circulaire Economie
- Actieagenda Circulaire Economie 2021-2025

Programma 3. Ruimte en Wonen

Wettelijk beleidskader

- Woningwet
- Wet versterking regie op de Volkshuisvesting
- Omgevingswet
- Wet luchtvaart
- Luchthavenverkeersbesluit (LVB) Schiphol
- Luchthaven Indelingsbesluit (LIB) Schiphol
- Wijzigingswet Wet luchtvaart (regelgeving burgerluchtvaart en militaire luchthavens (RBML))
- Waterwet
- Waterschapswet
- Drinkwaterwet
- Europese Richtlijn Overstromingsrisico's
- Europese Kaderrichtlijn Water
- (Ontwerpbesluit) versterking regie volkshuisvesting

Provinciaal beleidskader

- Provinciale Omgevingsvisie NH2050
- Omgevingsverordening Noord-Holland
- Actieagenda Wonen 2024-2028
- Actieagenda Wonen
- Visie Noordzeekanaalgebied 2040
- 5e Nota Grondbeleid
- Water, bron van recreatie, Visie op de waterrecreatie 2030
- Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens
- Visie publieke mobiliteit (2024-2034)
- Regionaal waterprogramma 2022–2027

Programma 4. Bereikbaarheid

Wettelijk beleidskader

- Omgevingswet (in werking januari 2024)
- Wet Personenvervoer 2000
- Wegenverkeerswet (1994)
- Wegenwet (1930)

Provinciaal beleidskader

- Omgevingsvisie NH2050
- Perspectief Mobiliteit
- Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi)
- Focus Smart Mobility 2022-2025
- Actieagenda Actieve Mobiliteit
- Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Programma 5. Natuur en landelijk gebied

Wettelijk beleidskader

- Omgevingswet

Provinciaal beleidskader

- Programma Natuurnetwerk 2025
- Masterplan Biodiversiteit
- Visie Recreatie & Toerisme
- Groen Kapitaal
- Betrekken bij Groen
- Gebiedsakkoord Oostelijke-Vechtplassen
- Agenda Natuurinclusief

Programma 6. Economie, leefbaarheid en cultuur

Wettelijk beleidskader

- Erfgoedwet
- Wet kenbaarheid publiekrechtelijke beperkingen onroerende zaken
- Besluit Kwaliteit Leefomgeving
- Omgevingswet
- Wet op de archeologische monumentenzorg
- Wet op het specifiek cultuurbeleid
- Wet stelsel openbare bibliotheekvoorzieningen

Provinciaal beleidskader

- Beleidskader Erfgoed en Cultuur 2022
- Omgevingsverordening NH2022
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018
- Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen
- Datacenterstrategie
- Uitvoeringsagenda Economie 2021-2023
- Uitvoeringsagenda Arbeidsmarkt en Onderwijs 2021-2023

Brede basismonitor

De Brede Basismonitor geeft inzicht in de ontwikkeling van de brede welvaart in de provincie Noord-Holland. Hierbij wordt welvaart opgevat in brede zin: naast materiële welvaart (zoals economie) omvat dit onder meer welzijn, gezondheid, werkgelegenheid, bereikbaarheid, ruimte, wonen, samenleving, natuur, milieu en klimaat. Deze brede welvaartsbenadering sluit aan bij de provinciale ambitie om de balans tussen economische groei en leefbaarheid in de toekomst te versterken.

Met de Brede Basismonitor Noord-Holland worden belangrijke trends in de provincie op overzichtelijke en systematische wijze gevolgd. De monitor voorziet Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten en de provinciale organisatie van actuele en feitelijke, datagedreven informatie. De Brede Basismonitor vervult een signalerende en agenderende functie en ondersteunt zo de integrale bespreking van grotere beleidsvraagstukken binnen de provincie.

De sector Onderzoek & Informatie van de provincie is verantwoordelijk voor de inhoudelijke invulling, visuele presentatie en actualisatie van de monitor. Hierbij wordt samengewerkt met ABF Research, dat het databeheer verzorgt. Het onderzoeksbureau PON & Telos was betrokken bij de initiële ontwikkeling van de monitor.

Aanleiding voor de ontwikkeling van deze monitor waren meerdere trendmonitoringvragen vanuit het provinciaal bestuur en vanuit de politiek. Deze vragen vertoonden veel onderlinge samenhang. In de Brede Basismonitor zijn deze trendmonitoringvragen daarom samengevoegd tot één samenhangend geheel.

Deze toelichting beschrijft de zesde editie van de Brede Basismonitor Noord-Holland. De volgende onderwerpen komen aan bod:

- Opzet en gebruik van de Brede Basismonitor
- Belangrijkste trends in de provincie Noord-Holland
- Koppeling tussen de begroting en de Brede Basismonitor
- Beschrijving en ontwikkeling van indicatoren
- Samenhang met landelijke monitoring van brede welvaart

De Brede Basismonitor Noord-Holland is hier te bekijken:

https://cijfers.noord-holland.nl/content/bredebasismonitor

Bestuur en directie

Provinciale Staten

Zetelverdeling Provinciale Staten	Aantal zetels
VVD	9
BBB	7
GroenLinks	7
PvdA	7
D66	4
Partij voor de Dieren	4
JA21	3
PVV	3
CDA	2
Forum voor Democratie	2
SP	2
50Plus	2
Volt	1
ChristenUnie	1
Fractie De Weerdt	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

Miriam van Kuijk	Algemeen directeur/ Provinciesecretaris
Saskia van der Haagen	Directeur Concernzaken
Herman Schartman	Directeur Beleid
Lindy Molenkamp	Directeur Beheer en Uitvoering

Noord-Holland in feiten en cijfers

Voor informatie over Noord-Holland in feiten en cijfers kunt u zich wenden tot de provinciale website: klik hier. Hier kunt u zelf tabellen, grafieken en kaarten samenstellen.

Waar zijn wij te bereiken

Bezoekadres

Provinciaal Bestuur van Noord-Holland

Dreef 3,2012 HR Haarlem

Ambtelijke organisatie van Noord-Holland

Houtplein 33, 2012 DE Haarlem

Postadres

Postbus 3007, 2001 DA Haarlem

Algemene telefoonnummer

023-5143143

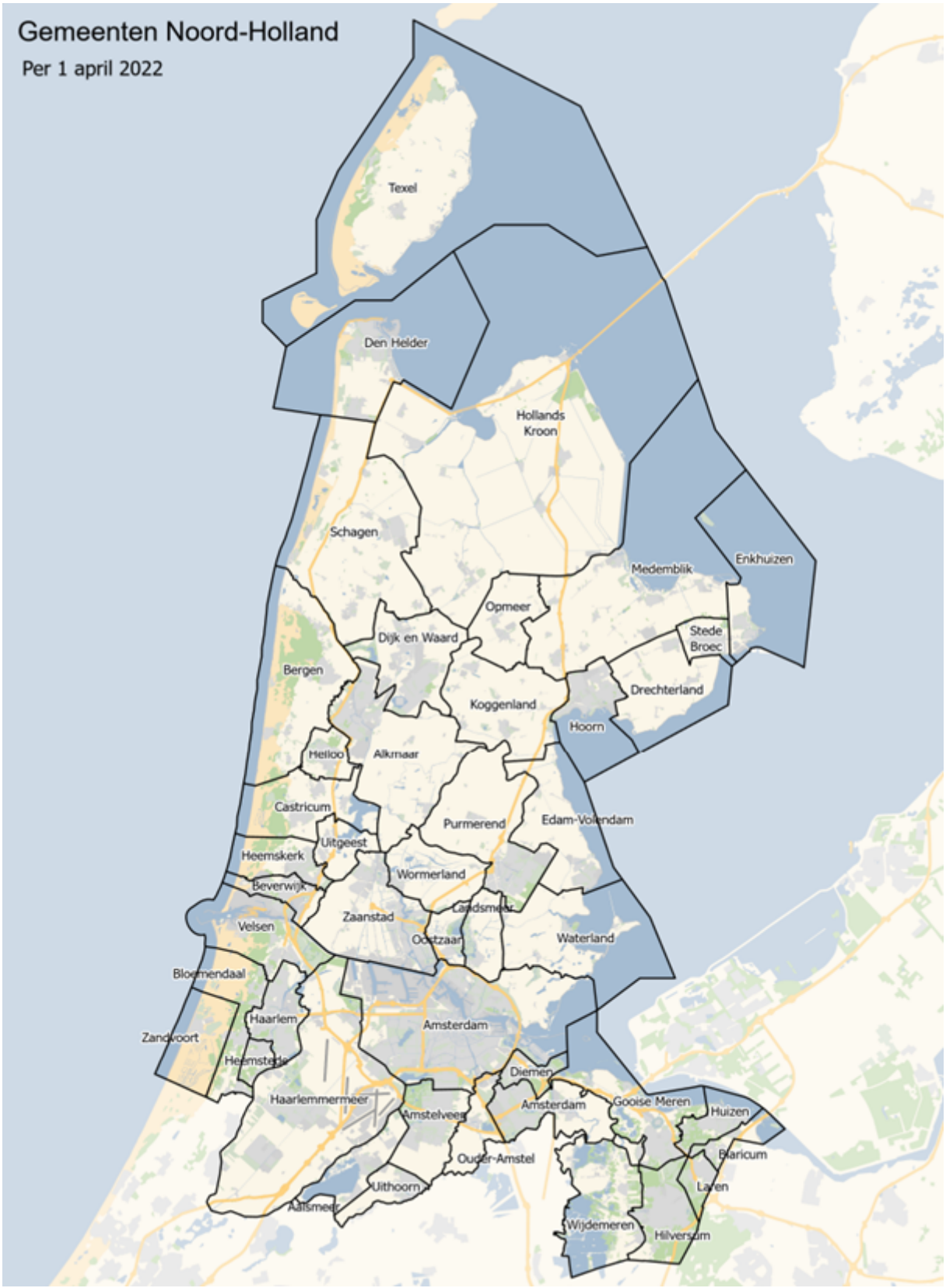
Website

www.noord-holland.nl

Algemene email

post@noord-holland.nl

Lijst met gemeenten



A	**K**
Aalsmeer	Koggenland
Alkmaar	**L**
Amstelveen	Landsmeer
Amsterdam	Laren
B	**M**
Bergen (NH.)	Medemblik
Beverwijk	**O**
Blaricum	Oostzaan
Bloemendaal	Opmeer
C	Ouder-Amstel
Castricum	**P**
D	Purmerend
Den Helder	**S**
Diemen	Schagen
Dijk en Waard	Stede Broec
Drechterland	**T**
E	Texel
Edam-Volendam	**U**
Enkhuizen	Uitgeest
G	Uithoorn
Gooise Meren	**V**
H	Velsen
Haarlem	**W**
Haarlemmermeer	Waterland
Heemskerk	Wijdemeren
Heemstede	Wormerland
Heiloo	**Z**
Hilversum	Zaanstad
Hollands Kroon	Zandvoort
Hoorn	
Huizen	

Klimaatbijlage bij de begroting 2027

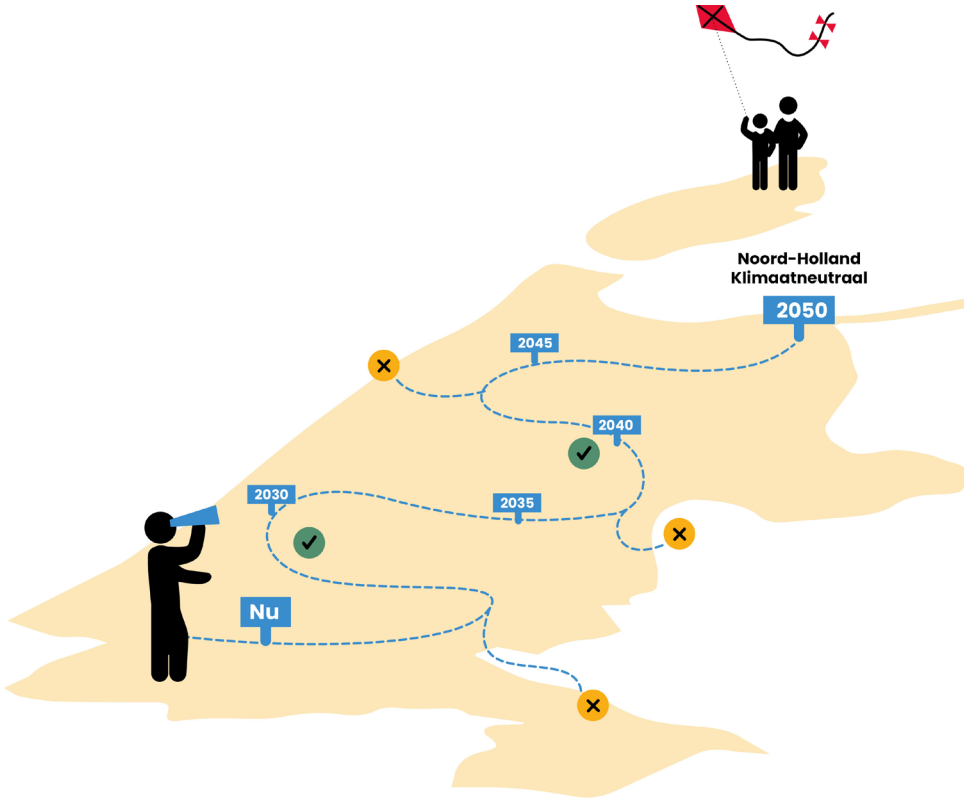
Provincie Noord-Holland



Provincie
Noord-Holland

Inhoud

1.	**Inleiding**	**3**
2.	**Klimaatbeleidcyclus**	**4**
3.	**Opgavegericht werken**	**5**
4.	**Monitoring & indicatoren**	**6**
5.	**Verantwoordelijkheden**	**8**
6.	**Maatregelen en activiteiten per transitiepad**	**9**
	Leeswijzer	10
	Klimaatdoelen en acties	11
	Coördinatie en sturing	12
	Energie-infrastructuur	14
	Duurzame opwek	17
	Gebouwde omgeving	20
	Industrie en bedrijven	23
	Landbouw en landgebruik	26
	Mobiliteit	29
	Eigen organisatie	35



1. Inleiding

Klimaatambitie

Eén van de speerpunten van het coalitieakkoord *Verbindend Vooruit! 2023-2027* is het tegengaan van klimaatverandering. De provincie committeert zich aan het landelijke Klimaatakkoord van 2019 en de daarna gemaakte afspraken. In de Noord-Hollandse Klimaataanpak (NHK) heeft de provincie haar klimaatbeleid vastgelegd: in 2030 moet de uitstoot van broeikasgassen 55% lager zijn dan in 1990, en de provincie streeft ernaar om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn.

Klimaatbijlage bij de begroting 2027

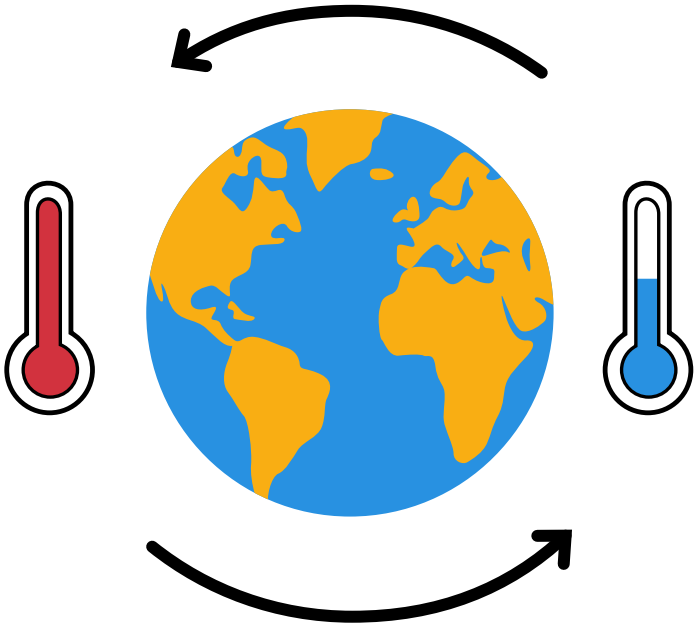
Met de Klimaatbijlage bij de begroting sturen we strategisch op CO2-reductie. De Klimaatbijlage dient om klimaatbeleid te benaderen als integraal onderdeel van breder beleid, en niet als een opzichzelfstaande opgave. We beoordelen systematisch of en hoe uitgaven bijdragen aan broeikasgasreductie en andere klimaatdoelen. De Klimaatbijlage bij de begroting is verweven met de provinciale beleidscyclus en wordt jaarlijks up-to-date gemaakt. Daarnaast geeft de bijlage inzicht in de voortgang per transitiepad, en is klimaatbeleid onderdeel van beleid en uitvoering in alle portefeuilles. De aanleiding om de Klimaatbijlage te ontwikkelen en de invulling ervan in de Klimaatbegroting, is motie 200-2022.

Verdieping ten opzichte van vorig jaar

Vergeleken met de vorige Klimaatbijlage koppelen we voor meer transitiepaden de uitgaven en middelen aan doelen. Zo wordt de Klimaatbijlage een beter instrument om te sturen, transparanter te zijn, prioriteiten te stellen en verantwoording af te leggen.

Realistische keuzes

Om de klimaatdoelen te bereiken hebben we een datagedreven, cyclisch proces ingericht van plannen, uitvoeren, controleren en bijsturen. Zo ontstaat een steeds completer en effectiever instrument. Tegelijkertijd hebben we te maken met beperkte middelen, bevoegdheden en ruimte. Om onze klimaatdoelen te halen zijn we grotendeels afhankelijk van het Rijk en andere partners. De uitvoering staat onder druk door onder meer inconsistent Rijksbeleid, forse bezuinigingen op de Rijksmiddelen voor medeoverheden en het volle stroomnet. Dit alles vraagt om realistische keuzes en inzet.



2. Klimaatbeleidcyclus

Doel

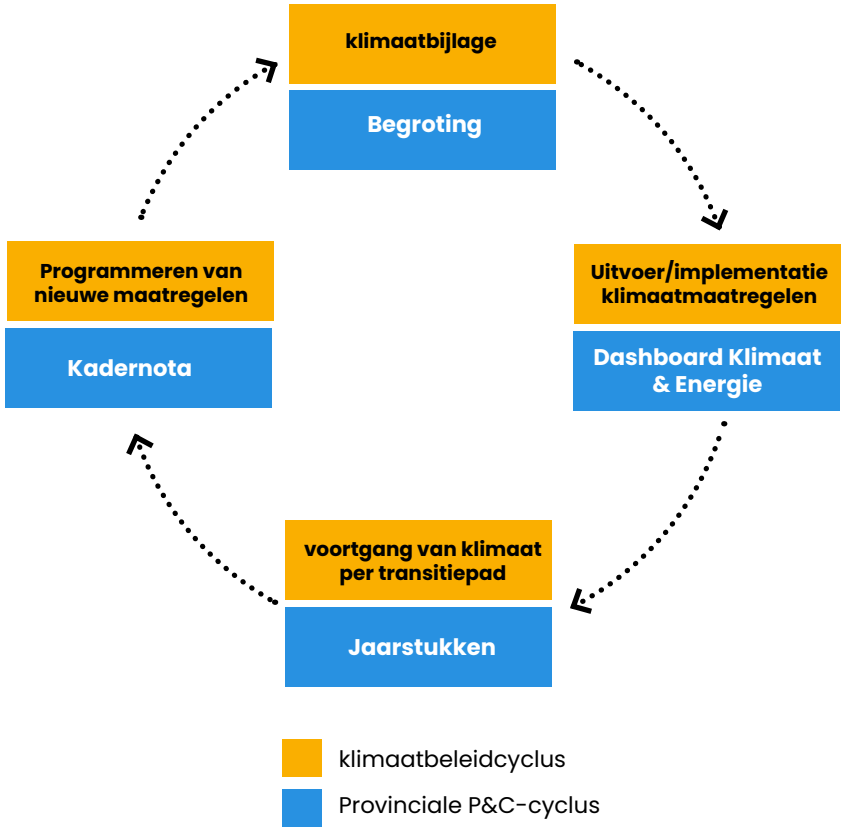
De Klimaatbijlage koppelt klimaatdoelstellingen aan de financiële planning en besluitvorming. Onderstaand figuur laat zien hoe de klimaatopgave structureel is verweven met de provinciale Planning & Control (P&C)-cyclus. Zo wordt de opgave integraal onderdeel van ons bredere beleid. Plan-Do-Check-Act is een cyclische aanpak voor sturing en monitoring.

Sturing

In de planfase is de Klimaatbijlage het vertrekpunt: we koppelen beschikbare middelen en doelstellingen expliciet aan klimaatmaatregelen. Naast de bestaande inzet zijn er aanvullende maatregelen uit de Voortgangsrapportage Klimaat.

Monitoring

Jaarlijks monitoren we de effecten van de maatregelen in de transitiepaden. De indicatoren komen uit de interbestuurlijke kerndataset Klimaat & Energie en de Handreiking duurzaamheidsrapportage van de Coalition of the Willing, bestaande uit onder andere een groot aantal (decentrale) overheden (zie hoofdstuk 4). De uitkomsten verwerken we in de jaarstukken en zijn basis om nieuwe activiteiten te programmeren. Zo ontstaat een cyclisch proces van Plan-Do-Check-Act: plannen, uitvoeren, controleren en bijsturen.



3. Opgavegericht werken & sturen

Verschil overbruggen

Voor 2030 is een helder klimaatdoel vastgesteld. Daartegenover staat een prognose van de broeikasgasuitstoot op basis van het huidige beleid. Het verschil daartussen is de resterende opgave. De Klimaatbegroting helpt om dit verschil te overbruggen: we kunnen doelgericht sturen op aanvullende maatregelen die aantoonbaar broeikasgassen verminderen.

Integraal en samenhangend

We werken dan ook opgavegericht: we beginnen bij het doel en bepalen daarna welke acties, inzet en middelen nodig zijn om dat doel te bereiken. Dit betekent dat we middelen, maatregelen, resultaten én risico's in samenhang en integraal afwegen. Zo is de Klimaatbijlage niet alleen een financieel document, maar ook een strategisch sturingsinstrument dat richting geeft aan complexe transities, zoals de weg naar klimaatneutraliteit.

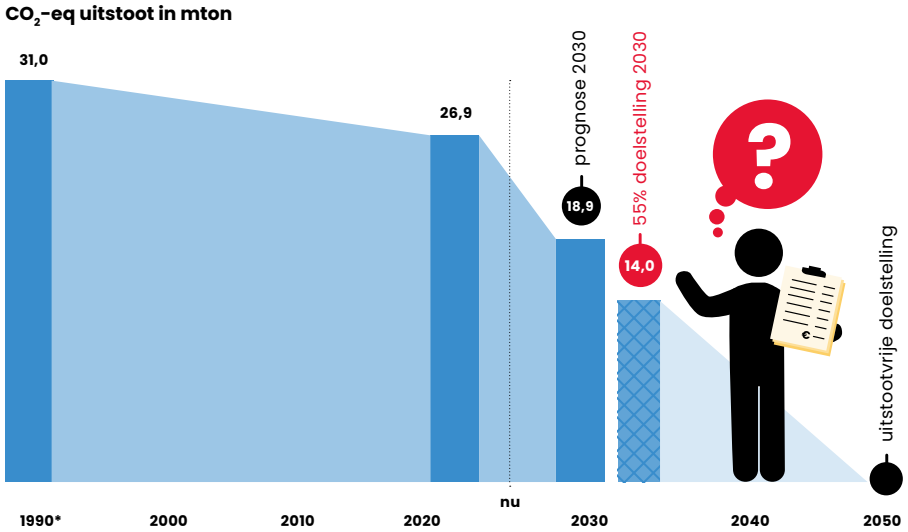
Inzicht per transitiepad

Opgavegericht werken betekent ook: kunnen bijsturen als omstandigheden veranderen of doelen niet haalbaar blijken. In dit document vertaalt zich dat naar tabellen per transitiepad: daarin maken we de samenhang tussen doelen, inzet, voortgang en verwachte effecten inzichtelijk.

Extra reductie nodig

Het doel is dat in Noord-Holland in 2030, vergeleken met 1990, 55% minder CO_2-eq wordt uitgestoten en om in 2050 klimaatneutraal te zijn.

In 1990 werd in Noord-Holland 31 megaton CO_2-eq uitgestoten. Om het doel van 55% reductie te halen, mag de uitstoot in 2030 niet hoger zijn dan 14 megaton CO_2-eq. Met het huidige beleid komt Noord-Holland uit op een reductie van zo'n 40% in 2030. Er is nog een extra reductie van 4,9 megaton CO_2-eq nodig om de doelen te halen.



4. Monitoring & indicatoren

Combinatie van indicatoren

Om op onze klimaatdoelen te sturen en de Klimaatbijlage verder te ontwikkelen, gebruiken we een combinatie van indicatoren. Deze zijn gebaseerd op de kerndataset Klimaat & Energie van gezamenlijke overheden en de Handreiking Duurzaamheidsrapportage en -verantwoording voor decentrale overheden (2024).

De kerndataset bevat per transitiepad actuele informatie over doelen, maatregelen, middelen en verwachte CO_2-effecten. De set is ontwikkeld op basis van het Gemeenschappelijk Functioneel Ontwerp Monitoring Klimaatbeleid (2022).

Met de handreiking kunnen decentrale overheden op een vergelijkbare manier monitoren en rapporteren binnen hun P&C-cyclus. Het kader is opgesteld door een brede coalitie en sluit aan bij de Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD).

Per transitiepad

Per transitiepad kijken we primair naar de afname van de broeikasgasuitstoot en het energieverbruik (plus de bronnen). Aanvullende indicatoren geven inzicht in activiteiten die hieraan bijdragen. We kiezen bewust voor een beperkte, bestuurlijk relevante set indicatoren. Binnen de transitiepaden monitoren we meer gedetailleerd.

Brede Basismonitor

De Brede Basismonitor Noord-Holland (BBM) volgt en presenteert indicatoren over thema's als economie, werk, welzijn, milieu en klimaat. De Klimaatbijlage en de BBM versterken elkaar: deze bijlage maakt keuzes transparant en stuurbaar, de BBM legt de focus op monitoring.

In de BBM scoren de klimaatindicatoren voor energieverbruik, hernieuwbare energie en CO_2-uitstoot (licht) negatief: de gestelde doelen nog niet zijn bereikt. Wel is er een positieve trend bij hernieuwbare energie en de daling van de CO_2-eq-uitstoot.

Transitiepad/onderdeel	Primaire indicatoren	Aanvullend
Klimaat algemeen	· Uitstoot · Energieverbruik + % verbruik duurzame energie	
Energie-infrastructuur		· X procedures voor netuitbreidingen · X energiehubs zijn gerealiseerd
Duurzame opwek	· Totale hernieuwbare elektriciteitsproductie	· % lokaal eigendom bij energieprojecten
Gebouwde omgeving	· Uitstoot gebouwde omgeving NH · Energieverbruik + % verbruik duurzame energie gebouwde omgeving NH	· Isolatie koopwoningen (uitfasering E, F, G-labels) · Isolatie huurwoningen · Isolatie utiliteitsbouw · Aansluiting op duurzame warmtebron
Industrie en bedrijven	· Uitstoot Industrie en bedrijven · Energieverbruik + % verbruik duurzame energie Industrie en bedrijven	· % Energie-efficiëntie datacenters
Mobiliteit	· Uitstoot Mobiliteit · Energieverbruik + % verbruik duurzame energie Mobiliteit	· Aantal kilometer auto/fiets/trein/bus · % toename elektrische auto’s
Landbouw en landgebruik	· Uitstoot Landbouw en landgebruik · Energieverbruik + % verbruik duurzame energie Landbouw en landgebruik	· % uitstoot uit veengebied · % kringlooplandbouw
Eigen organisatie	· Uitstoot eigen organisatie · Energieverbruik + % verbruik duurzame energie	· % gebruik secundaire materialen

5. Verantwoordelijkheden

Klimaatverandering tegengaan is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Elke gedeputeerde van de provincie Noord-Holland levert een bijdrage vanuit het eigen beleidsterrein. De uitvoering gebeurt via bestaande programma's en wordt gefinancierd uit reguliere provinciale budgetten, vaak aangevuld met rijksmiddelen.

Programma 2.1 'Bijdragen aan de energietransitie' vormt het kader voor het coördinerende klimaatbeleid. Het is gericht op energie-infrastructuur en de transitiepaden duurzame opwek en gebouwde omgeving.

De coördinerend gedeputeerde Klimaat en Energie stuurt op samenhang, CO_2-reductie, monitoring, rapportage, innovatie en onderzoek. De basis hiervoor is de Noord-Hollandse Klimaataanpak.

De Klimaatbijlage bij de begroting laat zien hoe alle portefeuilles gezamenlijk bijdragen aan de klimaatopgave. Binnen de bestaande middelen en bevoegdheden gebeurt al veel. Tegelijkertijd vraagt het behalen van de doelstellingen om een gezamenlijke inspanning. Veel maatregelen binnen de transitiepaden kunnen alleen samen met partners zoals het Rijk, gemeenten en netbeheerders worden uitgevoerd. Daarom gaat het om inspanningsverplichtingen en niet om resultaatsverplichtingen

Onderwerp	Relevante portefeuilleonderdelen	Verantwoordelijke GS-lid
Klimaat en Energie	Coördinatie Noord-Hollandse Klimaataanpak	A. Gielen
Transitiepaden		
Duurzame opwek	Energietransitie	A. Gielen
Gebouwde omgeving	Energietransitie	A. Gielen
	Bestaande bouw	J.C.J. Beemsterboer
	Nieuwbouw	
Mobiliteit	Mobiliteit	J. Olthof
	(Regionale) Luchtvaart (excl. Schiphol)	J. Olthof
Industrie en bedrijven (incl. datacenters)	Industrie en circulaire economie NZKG	E.A.S. Rommel & A. Gielen (besparing) J. Olthof
	Tata Steel	
Landbouw en Landgebruik	Landbouw	J.C.J. Beemsterboer
	Landgebruik	J.C.J. Beemsterboer
Energie-infrastructuur	Energietransitie	A. Gielen
Eigen organisatie	Verduurzamen eigen organisatie	E.A.S. Rommel & A.Th.H van Dijk
Klimaat en Ruimte	Ruimtelijke ordening	E.A.S. Rommel

6. Maatregelen en activiteiten per transitiepad

De klimaatdoelen in de Noord-Hollandse Klimaataanpak zijn uitgewerkt in transitiepaden: energie-infrastructuur, duurzame opwek, gebouwde omgeving, industrie en bedrijven, landbouw en landgebruik, mobiliteit en de eigen organisatie. Energie-infrastructuur is voor alle paden een randvoorwaarde. Voor de eigen organisatie committeren we ons expliciet aan het behalen van het resultaat.

De Klimaatbijlage bij de begroting geeft een integraal overzicht van wat de provincie doet om de klimaatdoelen te halen en hoe de voortgang per transitiepad verloopt.



Leeswijzer

Een korte uitleg om de tabellen en toelichtingen makkelijker te lezen en te interpreteren

- Elk transitiepad heeft een eigen hoofdstuk met een inleiding waarin onder meer doelen, voortgang, trends en concrete maatregelen staan.
- Per transitiepad is een tabel opgenomen met: de provinciale doelen voor 2030 en de bijbehorende beleidsmaatregelen, gekoppeld aan de provinciale activiteiten en een indicatie van de jaarlijkse inzet van middelen.
- Waar mogelijk is de beoogde reductie van CO_2-eq geschat met behulp van het EnergyTransition-Model (ETM) en bijbehorende indicatoren, gebaseerd op actuele data en prognoses.

Generieke maatregel
Categorieën van interventies die in de hele provincie worden uitgevoerd door gezamenlijke inspanningen van diverse stakeholders

Indicatoren en vermeden CO_2
Elementen die de voortgang en effectiviteit van maatregelen meten en de hoeveelheid CO_2-uitstoot die door gezamenlijke inspanningen in de provincie is vermeden als de maatregel is uitgevoerd.

IN de provincie				ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1 en 3.2	Generieke maatregel in de provincie	Operationaliserings-doel 2030	Vermeden CO_2 in 2030	Hoofdstuk programma-begroting	Hoofdactiviteiten van de provincie	Begroting 2027*

Maatschappelijk doel
Het overkoepelende doel dat de hele provincie nastreeft, gericht op het verminderen van CO_2-uitstoot in de regio.

Operationaliseringsdoel
Specifieke, meetbare doelstellingen die in de gehele provincie zijn vastgesteld om de voortgang naar het maatschappelijk doel te evalueren en sturen.

Hoofdactiviteiten
Wijze waarop de provincie zelf haar middelen aanwendt om bij te dragen aan het maatschappelijke doel en operationaliseringsdoel

Budgetten
De geplande uitgaven die de provincie als organisatie nodig heeft voor de uitvoering van haar activiteiten en maatregelen, gericht op het behalen van het maatschappelijke doel en operationaliseringsdoel

!

De Klimaatbijlage is een groeimodel. Dit betekent dat de inhoud gaandeweg meegroeit. In deze versie is – vergeleken met de vorige versie - een verdiepingsslag gemaakt met landbouw en landgebruik en mobiliteit, naast de transitiepaden voor de energiesector. Voor deze onderdelen zijn de doelen en maatregelen uitgewerkt, onder meer door de middelen te koppelen aan het begrotingsonderdeel en waar mogelijk de CO_2-reductie in te schatten. **Voor industrie en bedrijven is dit nog niet op deze manier uitgewerkt.** De komende jaren doen we dit stapsgewijs voor alle transitiepaden. Zo ontstaat een steeds completer en effectiever instrument dat inzicht geeft in de bijdrage aan onze klimaatdoelen.

Klimaatdoelen en acties





Ambitie 2050

In 2050 is Noord-Holland een klimaatneutrale, gezonde en schone provincie, waarin we leven binnen de grenzen van de planeet, met duurzame gebouwen, een rechtvaardige energievoorziening en groene, leefbare steden en dorpen. Industrie, landbouw en mobiliteit zijn vrijwel emissievrij en circulair ingericht, met aandacht voor natuurherstel, biodiversiteit en sociale rechtvaardigheid. **Noord-Holland streeft ernaar om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn: netto nul uitstoot van CO_2-eq**.

Doelen voor 2030



De provincie Noord-Holland streeft naar **55% minder uitstoot van CO_2-eq** in 2030, vergeleken met 1990.

Trends en ontwikkelingen

- De tijdelijke SPUK-regeling CDOKE is vervangen door een decentralisatie-uitkering, en met structureel 10% minder geld.
- De Raad voor het Openbaar Bestuur berekende dat er € 68.000.000,- nodig is voor provinciale capaciteit – landelijk wordt er slechts € 37.300.000,- beschikbaar gesteld.
- Noord-Holland kreeg via de SPUK CDOKE in totaal € 17.300.000,- voor klimaat- en energie-uitvoering. Een vol stroomnet zet alle provinciale opgaven onder druk.

Prognose 2030

Volgens de meest recente prognose wordt een reductie van circa 40% verwacht in 2030, wat resulteert in een uitstoot van 18,9 Mton CO_2-eq in 2030. Om het doel van 55% reductie te behalen in 2030 moet de provincie naar een maximale uitstoot van 14 Mton CO_2-eq. Er is dus nog een gat te dichten van 4,9 Mton CO_2-eq tot 2030. Dit betekent extra inspanningen per transitiepad.

Welke indicatoren gebruiken wij hier onder meer voor?

- Totaal emissies Noord-Holland
- Totaal energieverbruik Noord-Holland



Een greep uit onze maatregelen

- De integrale klimaatbeleidscyclus wordt gemonitord op het bijdragen aan het behalen van de doelstellingen uit de Noord-Hollandse Klimaataanpak.
- Het behalen van de klimaatdoelen wordt ondersteund in de relevante transitiepaden en sectoren, waaronder de glastuinbouw, het energiebesparingsakkoord en de verduurzaming van de eigen organisatie.
- De provincie stimuleert en verbindt dwarsdoorsnijdende thema's op het gebied van klimaat.

Coördinatie en sturing

De overkoepelende coördinatie van het klimaatbeleid is erop gericht doelen, maatregelen en middelen te verbinden, voortgang te monitoren en klimaatdoelen in beleid, uitvoering en besluitvorming te borgen.

Nu is het nog niet altijd mogelijk om maatregelen één-op-één te vergelijken op effectiviteit (zoals CO_2-reductie per euro).

De Klimaatbijlage helpt om gerichter het gesprek te voeren over welke middelen waar het meeste effectief zijn en waar het nodig is om bij te sturen, andere prioriteiten te stellen of andere keuzes te maken.

> Programmabegroting Programmadoel 2 > Klimaat en gezonde leefomgeving en Beleidsdoel 2.1 > Bijdragen aan de energietransitie

IN provincie			ALS provincie	
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten van de provincie 2026**	**Begroting 2027***
55% reductie in 2030	Effectieve beleidscyclus	2.1	· Doorontwikkeling van het dashboard Klimaat & Energie · Doorontwikkeling Klimaatbijlage bij de begroting · Provinciale Klimaat- en Energieverkenning CO_2-eq 2027 opstellen · pKEV beschikbaar maken voor (pilot)gemeenten	€ 200.000
	Integratie van de klimaardoelen in de transitiepaden	2.1	· Verdere ontwikkeling van de provinciale Klimaat- en Energieverkenning (pKEV) om klimaatmaatregelen uit te werken, nieuwe reductiekansen te verkennen en broeikasgassen af te vangen en op te slaan · Doorontwikkeling van de klimaatmonitor en strategische onderzoeks- en evaluatieagenda · Inventarisatie van belemmerend provinciaal beleid voor klimaatdoelen in 2030	€ 300.000
	De dwarsdoorsnijdende thema's stimuleren	2.1	· TNO-aanbevelingen vertalen naar beleid en inzet provinciale sectoren · Inzet van SPDE op energierechtvaardigheid · Rechtvaardigheid binnen provinciale trajecten borgen · Expertpanel en klimaatburgemeesters betrekken · Uitwerken van een multi-criteria analyse voor klimaatbeleid · Samenwerken met hogescholen en universiteiten · Met andere provincies een gezamenlijke aanpak op koolstofverwijdering	€ 500.000

Door klimaatdoelen te integreren in de P&C-cyclus sturen we in het klimaatbeleid structureel op voortgang. Onze rapportages zijn jaarlijks via de Klimaatbijlage en het dashboard maakt trendanalyse en gerichte bijsturing mogelijk. Daarnaast actualiseren we de prognoses voor 2030 elke twee jaar in de provinciale Klimaat- en Energieverkenningen (pKEV).

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Een greep uit onze maatregelen

- Binnen de klimaatbeleidscyclus wordt de voortgang van de doelen uit de Noord-Hollandse Klimaataanpak gemonitord o.a. door updaten van data, dashboards en de pKEV en wordt dit waar mogelijk op gemeentelijk niveau beschikbaar gesteld.
- De provincie stimuleert en verbindt dwarsdoorsnijdende thema's in klimaat zoals rechtvaardigheid en koolstofverwijdering.

Trends en ontwikkelingen

- De tijdelijke SPUK-regeling CDOKE is vervangen door een decentralisatie-uitkering, met structureel 10% minder geld. Dit vraagt om een scherpe en gerichte inzet op middelen.
- De Raad voor het Openbaar Bestuur berekende dat er € 68.000.000,- nodig is voor provinciale capaciteit – landelijk wordt er slechts € 37.300.000,- beschikbaar gesteld. Dit betekent dat er realistisch moet worden bijgestuurd. De nationale kaders en financiële kaders bepalen de speelruimte, maar niet de ambitie.
- De opgave voor 2030 vraagt om blijvende focus op continuïteit in de uitvoering binnen de bevoegdheden en afhankelijkheden. Daarbij ligt de prioriteit op netcongestie en de programmering in alle transitiepaden.

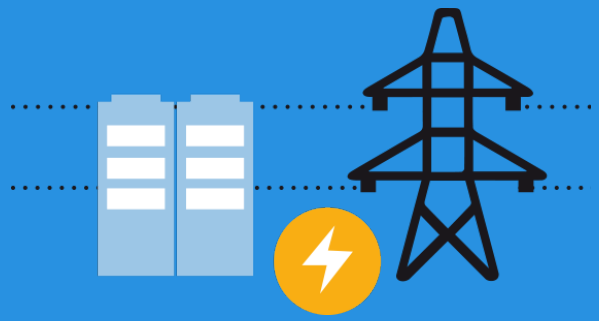
Energie-infrastructuur

Het transitiepad energie-infrastructuur omvat de aanleg, uitbreiding en verduurzaming van infrastructuur voor elektriciteit, warmte, gas en waterstof. De energie-infrastructuur voor mobiliteit, zoals laadinfrastructuur voor vervoer, valt hier niet onder en wordt binnen het transitiepad mobiliteit ontwikkeld.

Randvoorwaarde – De infrastructuur is geen directe bron van CO_2-reductie, maar is sterk randvoorwaardelijk om de doelen in de andere transitiepaden te halen.

Focus – Dankzij een robuust en toekomstbestendig netwerk kunnen woningen, bedrijven en mobiliteit overstappen op schone energie. Het transitiepad is erop gericht om de netcongestie op te lossen, energiehubs te ontwikkelen en een toekomstbestendig energiesysteem te realiseren dat vraag en aanbod betrouwbaar verbindt.

Duurzaam – De energie-infrastructuur in Noord-Holland is in 2050 volledig toegerust op een klimaatneutraal energiesysteem. Alle energiestromen worden duurzaam opgewekt, efficiënt vervoerd en flexibel opgeslagen. Met deze toekomstbestendige infrastructuur komen vraag en aanbod van duurzame energie in balans, ook wanneer deze sterk schommelen.



Voortgang en prognose

De uitbreiding van de energie-infrastructuur houdt de ambities om te verduurzamen in Noord-Holland niet bij. De vraag naar en aanbod van duurzame energie is groter dan de infrastructuur kan voorzien. Met netcongestie tot gevolg. Netcongestie zet de verduurzaming, economische ontwikkeling en woningbouw onder druk.

Trends en ontwikkelingen

- Snellere ruimtelijke procedures zijn nodig voor netuitbreidingen.
- Het sneller vinden van geschikte locaties voor netuitbreidingen zijn nodig om te kunnen versnellen.
- De AmvB bij de Energiewet is cruciaal om te kunnen sturen en vraag en aanbod van energie bij elkaar te kunnen brengen.
- TenneT en Liander kunnen de groeiende vraag naar en aanbod van energie niet bijhouden met de netuitbreidingen.
- Goede data en samenwerking zijn nodig om netcongestie aan te pakken, en om energiehubs en waterstofinfrastructuur versneld te realiseren.



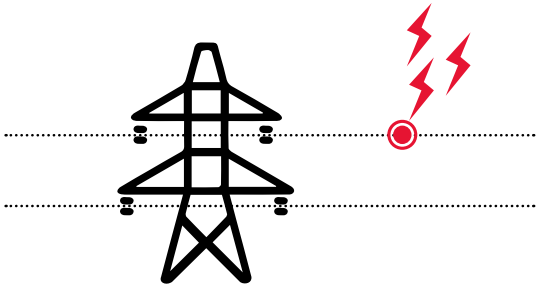
2050
klimaatneutraal

Ambitie 2050

In 2050 is een betrouwbaar en duurzaam energiesysteem nodig dat bijdraagt aan het behalen van de klimaatdoelstellingen in Noord-Holland

Doelen voor 2030

Noord-Holland streeft naar een geïntegreerd, hybride energiesysteem waarin elektriciteit, warmte, waterstof, groen gas en overige duurzame brandstoffen elkaar aanvullen en deels kunnen vervangen.



IN provincie				ALS provincie	
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Operationaliseringsdoel 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten 2026 van de provincie**	**Begroting 2027***
Een geïntegreerd, hybride energiesysteem waarin elektriciteit, warmte, waterstof, groen gas en overige duurzame brandstoffen elkaar aanvullen en deels kunnen vervangen	(Sneller) bouwen van nieuwe energie-infrastructuur	Procedures voor netuitbreidingen zijn samen met netbeheerders en gemeenten goed georganiseerd	2.1	· Versnelling geplande energie-infrastructuur in investeringsplannen van TenneT en Liander · Afspraken Rijk en gemeenten over bevoegd gezag van de aanleg van energie-infrastructuur (A9 Zuid, regionale waterstofinfra) · Gemeenten ondersteunen bij ruimtelijke procedures voor energie-infrastructuur en onderstations · Versnelling vergunningsprocedures door overnemen bevoegd gezag en grondbeleid	€1.900.000
	Samenwerken aan het energiesysteem van de toekomst	Een integrale visie op een hybride regionaal energiesysteem is ontwikkeld		· Grootschalige warmtenetten en energieopslag onderzoeken en stimuleren (zoals batterijen), inclusief beleidsontwikkeling · Regionale energieschetsen maken en lokale energyhubs en slimme netoplossingen ondersteunen · Energiebeleid verankeren in de Omgevingsvisie en datatools verder ontwikkelen, zoals de pMIEK-tool	€1.700.000
	Bestaande net efficiënter benutten	30 energiehubs zijn gerealiseerd		· Slimme netoplossingen sneller opschalen door kennisontwikkeling en kennisdeling · Subsidieregeling voor het verkrijgen van inzicht in energieverbruik · Verkennen ondersteuning kleine MKB'ers die vanaf 1 juli geen aansluiting meer krijgen · Energiehubs stimuleren	€1.000.000
	Aanlanding wind op zee ondersteunen	Aanlanding van 2,1 GW wind op zee bij Wijk aan Zee is gerealiseerd		· Het Rijksprogramma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (VAWOZ) 2031 – 2040 is opgesteld en wordt vastgesteld door de ministerraad	-
	Waterstof-infrastructuur aanleggen	NZKG en Den Helder zijn aangehaakt op het nationale waterstofnetwerk		· Investeren in regionale waterstofinfrastructuur / Aansluiten focusgebieden op landelijk waterstofnetwerk · Bijdragen aan de realisatie van elektrolysecapaciteit in de Amsterdamse haven · Ontwikkeling Clean Energy Hubs met tanklocaties voor zwaar transport op waterstof · Voorbereiden vergunningskaders voor veilige opslag, productie en toepassing van waterstof(-dragers) · De subsidieregeling voor duurzame waterstofprojecten is in 2025 opengesteld en staat tot oktober 2026 open · Ondersteunen van pilots en demonstratieprojecten · Versterken van H2-hub Noord-Holland voor kennisdeling en samenwerking · Internationale lobby en samenwerking gericht op Europese wetgeving en grensoverschrijdende infrastructuur	€350.000

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Duurzame opwek

Het transitiepad duurzame opwek omvat de grootschalige productie van hernieuwbare energie uit bronnen als zon, wind, aardwarmte en (duurzame) biomassa, in samenhang met energie-infrastructuur, opslag en gebruik binnen het bredere energiesysteem.

Cruciaal – De opwek van hernieuwbare energie vormt de kern van het toekomstige energiesysteem en is cruciaal om de klimaatdoelen in alle sectoren te behalen. Wel staat het doel van 6,3TWh in 2030 onder druk. Zonder versnelling wordt hoogstens driekwart van het doel behaald.

Focus – De provincie werkt aan een forse opschaling van hernieuwbare energiebronnen als zon en wind, in balans met beschikbare ruimte, natuur en netcapaciteit. Dit doen we in nauwe samenhang met energie-infrastructuur, opslag en flexibiliteit in vraag en aanbod. De focus ligt op maatregelen met relatief veel potentie binnen bestaand ruimtebeslag: zoals windprojecten versnellen, grote daken en eigen gronden benutten, innovaties in opwek toepassen zoals Agri-PV. Daarnaast stimuleren we lokale initiatieven en beter gebruik van bestaande netcapaciteit en combinaties van opwek met opslag en slimme energiesystemen (zoals energiehubs). Zo dragen we bij aan een schone, betaalbare en betrouwbare energievoorziening voor inwoners, bedrijven en toekomstige generaties.

Uitstootvrij – In 2050 is de energievoorziening in Noord-Holland volledig CO_2-neutraal. Al in 2035 is de elektriciteitsproductie uitstootvrij, aangedreven door een robuuste mix van zonne- en windenergie, aangevuld met opslag, conversie (zoals waterstof) en andere duurzame technologieën.

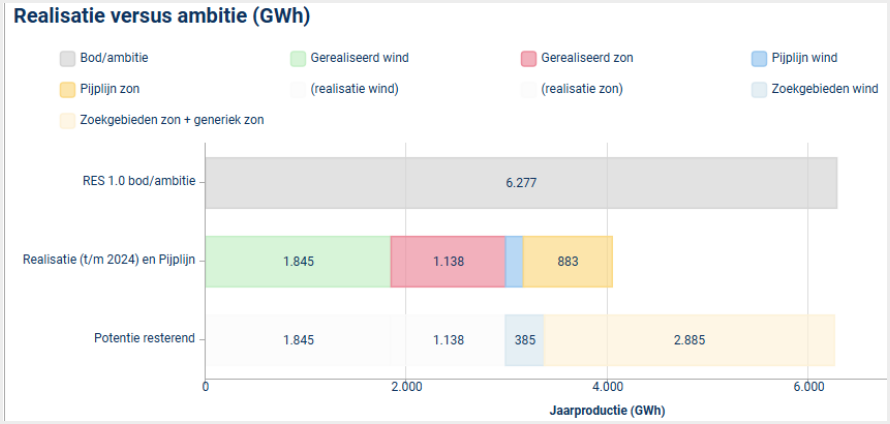


Doelen voor 2030

Voor 2030 is het doel om in totaal 6,3 TWh duurzame energie op te wekken: 3,6 TWh in Noord-Holland Noord en 2,7 TWh in Noord-Holland Zuid.

Voortgang en prognose

Het doel van 6,3 TWh in 2030 staat onder druk; zonder versnelling, met name bij windenergie, wordt hoogstens driekwart van het doel gehaald. 2050 als moment van behalen van de doelen blijft haalbaar bij tijdige structurele keuzes. Stimulering van lokale initiatieven, investeringen in innovatieve technieken, zoals Agri-PV, en het daadwerkelijk ontwikkelen van de herijkte RES-zoekgebieden zijn cruciaal om het opwekkingspotentieel te versterken.



Trends en ontwikkelingen

- Toenemende druk op energie-infrastructuur door groei hernieuwbare energie.
- Netcongestie belemmert de realisatie van duurzame opwek en vraagt om slimme oplossingen zoals opslag, vraagsturing en energiehubs.
- Urgentie neemt toe voor waterstofinfrastructuur en energiehubs.
- Focus op maatregelen met relatief veel potentie binnen bestaand ruimtebeslag.
- De provincie heeft gewerkt aan een escalatieproces om partners aan hun bod te houden en uitvoering te versnellen.
- De provinciale handelingsruimte wordt in belangrijke mate bepaald door het Rijk.
- De uitvoerbaarheid hangt daarbij sterk af van netcapaciteit, ruimtelijke inpassing en bestuurlijke samenwerking.
- Toenemende noodzaak tot integrale afstemming tussen opwek, opslag, infrastructuur en energiegebruik.



Ambitie 2050

In 2050 is de energievoorziening (bijna) volledig duurzaam en CO_2-neutraal. Het energiesysteem is robuust, weerbaar en betaalbaar en draait volledig op duurzaam opgewekte energie, met een mix van zonne- en windenergie en andere technologieën. Het systeem is ingericht op opwekking, gebruik, transport en opslag van energie, waarbij vraag en aanbod flexibel op elkaar worden afgestemd.

De energievoorziening is rechtvaardig, met een eerlijke verdeling van lasten en lusten tussen arm en rijk, bedrijven en burgers, stad en platteland, en tussen huidige en toekomstige generaties.

IN provincie				ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Operationaliseringsdoel 2030**	**Vermeden CO_2-eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten 2026 van de provincie**	**Begroting 2027***
6,3 TWh, waarvan 3,6 TWh in Noord-Holland Noord en 2,7 TWh in Noord-Holland Zuid	Zonne-energie op land (incl. parkeerplaatsen, geluidschermen)	NHZ 1005 GWh extra (672 hectare) NHN 456 GWh extra (453 hectare)	0,75 Mton	2.1	· UVR Agri-PV Regeling. Agri-Pv is een nieuwe vorm van meervoudig ruimtegebruik. Om agrariërs hiermee ervaring op te laten doen zijn we pilotprojecten gestart · De provincie stimuleert meervoudig ruimtegebruik via een subsidieregeling voor de ontwkkeling van o.a. solar carports · De provincie stimuleert via bovenstaande subsidieregeling en onderzoek ook het gebruik van circulaire zonnepanelen	€1.000.000
	Zonne-energie op dak	NHZ 1043 GWh extra (899 hectare) NHN 716 GWh extra (617 hectare)	0,90 Mton		· Nog lang niet alle geschikte daken zijn voorzien van zonnepanelen. De provincie wil erop inzetten om zo veel mogelijk daken van zonnepanelen te voorzien. We zetten daarom in op een subsdie voor de ontwikkeling van grote zonnedaken op bedrijventerreinen	€300.000
	Windenergie	NHZ 260 GWh extra (13 windturbines) NHN 120 GWh extra (13 windturbines)	0,15 Mton		· De provincie is bevoegd gezag voor windturbineprojecten boven de 15 MW. Voor windturbineprojecten moeten sinds de invoering van de Omgevingswet projectbesluiten worden verleend. Er is een aantal projectbesluiten in voorbereiding · Repoweren van windturbines is onder bepaalde voorwaarden mogelijk, maar beperkt uitvoerbaar we onderzoeken of de voorwaarden verruimd kunnen worden	€500.000
	Uitvoer van de Regionale Energie Strategieën	-	Niet uit te drukken in CO_2		· Voor de ondersteuningsregeling bij uitvoering RES: De provincie ondersteunt gemeenten, waterschappen en initiatiefnemers bij de verdere uitwerking van RES-zoekgebieden via verschillende ondersteuningsregelingen gericht op onder meer haalbaarheidsstudies, ruimtelijke inpassing, participatieprocessen en tijdelijke projectcapaciteit · 2027 ligt de focus op de uitvoering van de RES-afspraken, in samenhang met de Interbestuurlijke Samenwerkingsagenda Energiesysteem (ISA). De provincie werkt samen met partners aan het realiseren van projecten, het oplossen van knelpunten en het versterken van de samenhang tussen opwek en energie-infrastructuur	€1.800.000
	Draagvlak	Stimuleren 50% lokaal eigendom bij energieprojecten	Narratief		· Voor het stimuleren van 50% lokaal eigendom ondersteunt de provincie lokale initiatieven voor duurzaamheid en energie van burgercollectieven met een financiële ondersteuningsregeling · De provincie Noord-Holland draagt bij aan het landelijke Ontwikkelfonds voor energiecooperaties en ondersteunt daarmee lokaal eigendom door energiecoöperaties financieel te helpen bij de ontwikkeling van grootschalige wind- en zonneprojecten, met als uitgangspunt dat zij minimaal 50% eigenaar worden van het project. Dit is een revolverend fonds	€500.000
	Opwek Energie op Rijksgronden (OER)	NHZ 145 GWh extra (92 hectare) NHN 18 GWh extra (11 hectare)	0,05 Mton		· Alle rijkswegen in Noord-Holland zijn aangemeld voor het OER. De OER-projecten bevinden zich in verschillende fasen van uitvoering. Onderzocht wordt of ook provinciale wegen in het OER-traject ingebracht kunnen worden. Een proef is gestart bij de N307	€500.000

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Gebouwde omgeving

Het transitiepad gebouwde omgeving omvat de verduurzaming van woningen, kantoren en maatschappelijk vastgoed.

Cruciaal – De doelen voor 2030 worden met het huidige beleid niet gehaald. De realistische reductie ligt rond 40%. De resterende 0,4 Mton CO_2-eq vereist forse versnelling in isolatie en verduurzaming van de warmtevoorziening.

Focus – De focus bij het verduurzamen van de gebouwde omgeving ligt op isolatie, energiebesparing en gebouwen aardgasvrij maken door alternatieve warmtebronnen zoals warmtepompen, warmtenetten. Dit doen we door gemeenten, bedrijven en particulieren te stimuleren via het Servicepunt Duurzame Energie, het Energiebesparingsakkoord en diverse regelingen voor isolatie en elektrische warmtepompen. De provincie ziet via gemeenten toe op de energiebesparingsplichten van bedrijven. Ook brengt de provincie kansen over nieuwe warmtebronnen, zoals geothermie en restwarmte uit datacenters, in beeld via de Warmteviewer.



Klimaatneutraal – De provincie, een mix van landelijke en dichte stedelijke gebieden, is in 2050 volledig klimaatneutraal, met volledig uitstootvrije gebouwde omgevingen met een CO_2-arme vastgoedportefeuille. In de steden en de landelijke gebieden wordt er uitsluitend uitstootvrij gebouwd en met betaalbare, duurzame warmte worden huizen en kantoren en andere utiliteiten verwarmd.

Trends en ontwikkelingen

- Wegens netcongestie is er beperkte ruimte voor elektrificatie en warmtepompen.
- Toename gebruik warmtepompen en focus op isolatie en warmtenetten dankzij stimulerende regelingen.
- Samenwerking met gemeenten essentieel om warmtetransitie te versnellen en projecten van de grond te krijgen. Gemeenten kampen met beperkte capaciteit en het ontbreekt hen aan de benodigde kennis/middelen/aandacht voor vlotte implementatie van warmtenetten
- Afhankelijk van politiek draagvlak binnen GS/PS en voldoende gemeenten die aansluiten bij het warmtebedrijf.
- Juridische spanning tussen isolatie en soortenbescherming.
- Inconsistent en onduidelijk Rijksbeleid, bijvoorbeeld een duidelijk omschrijving van een klimaatneutrale gebouwde omgeving ontbreekt.

Ambitie 2050

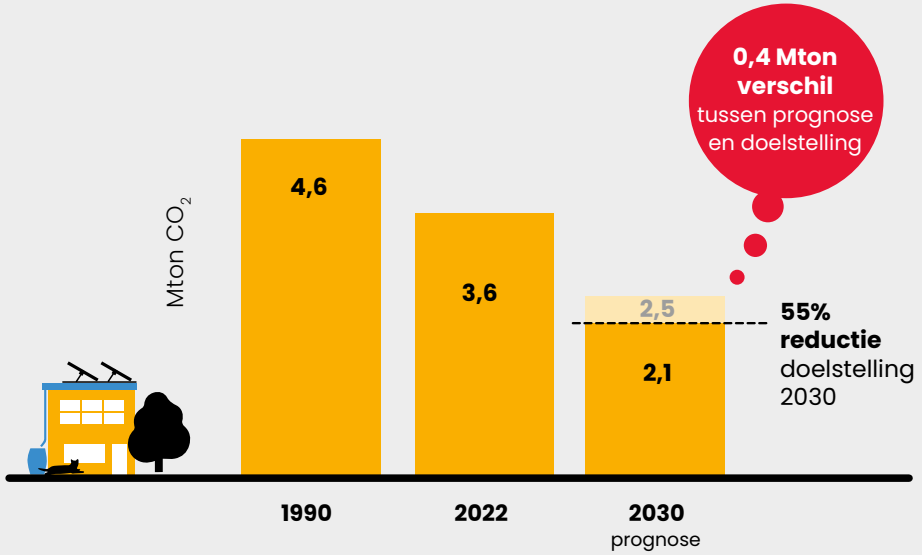
De provincie, een mix van landelijke- en dichte stedelijke gebieden, is in 2050 volledig klimaatneutraal, met volledig uitstootvrije gebouwde omgevingen met een CO_2-arme vastgoedportefeuille. In de steden en de landelijke gebieden wordt er uitsluitend uitstootvrij gebouwd en met betaalbare, duurzame warmte worden huizen en kantoren en andere utiliteiten verwarmd.

Doelen voor 2030

De gebouwde omgeving veroorzaakt in Noord-Holland circa 3,6 Mton CO_2-eq (2022) aan uitstoot. Met het huidige beleid wordt verwacht dat de gebouwde omgeving in Noord-Holland 2,5 Mton CO_2-eq uitstoot in 2030. Om in dit transitiepad dezelfde 55% reductie op uitstoot te bereiken, mag deze maximaal 2,1 Mton CO_2-eq zijn. Dit betekent een extra reductie van 0,4 Mton CO_2-eq.

Voortgang en prognose

De gebouwde omgeving veroorzaakt in Noord-Holland circa 3,6 Mton CO_2-eq (2022) aan uitstoot. Met het huidige beleid wordt verwacht dat de gebouwde omgeving in Noord-Holland 2,5 Mton CO_2-eq uitstoot in 2030. Om in dit transitiepad 55% reductie op uitstoot te bereiken, mag deze maximaal 2,1 Mton CO_2-eq zijn. Dit betekent een extra reductie van 0,4 Mton CO_2-eq.



IN provincie				ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1 en 3.2	**Generieke maatregel in de provincie**	**Operationaliseringsdoel 2030**	**Vermeden CO_2-eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten 2026 van de provincie**	**Begroting 2027***
Uitstoot van CO_2-eq terugbrengen tot maximaal 3,7 Mton CO_2-eq	Samenwerking en ondersteuning warmtetransitie in NH	Geen	-	2.1	· Servicepunt Duurzame Energie ondersteunt gemeenten bij versnellen warmtetransitie door kennisontwikkeling en advisering · Gemeenten ondersteunen bij de aanleg van warmtenetten (bronzijde, transport en afnamezijde) met regionaal warmtebedrijf	€3.100.000
	Provinciale invulling en rol t.a.v. effectieve uitvoering transitievisie warmte	Aansluiting van 172.000 bestaande woningen op een (hybride) warmtepomp Aansluiting 86.000 woningequivalenten op een warmtenet	0,1 - 0,3 Mton		· Aansluitingen op warmtenetten sneller realiseren · Snellere groei individuele warmtepompen (t.o.v. cv-ketels) · Uitrol en verduurzaming van de warmtenetten versnellen · Energieloketten	€600.000
	Duurzame opwek/ warmtebronnen.	Geen	-		· Onder meer data verzamelen van duurzame warmtebronnen zoals geothermie en datathermie (restwarmte uit datacenters). Dit onder de aandacht brengen en actief promoten via de warmteviewer · Met subsidie aanvullend onderzoek naar de potentie van geothermie ondersteunen · Toetsen en adviseren warmtekavels en onderzoek naar potentie van warmtebronnen · Inzet op verduurzaming warmtebronnen Diemercentrale	€300.000
	Isolatie woningbouw en gebouwen	Isolatie van 226.000 koopwoningen (uitfasering van E-, F- en G-labels) 128.000 sociale huurwoningen, 72.000 particuliere huurwoningen en utiliteitsbouw (label C verplichting kantoren (> 100 m²) per 1 januari, 10.600 utiliteit in 2027 naar label C en 10.600 utiliteit in 2030 naar label C)	0,1 - 0,5 Mton		· Subsidieprogramma energiebesparing woningen · Ontwikkelen pilot contigentenaanpak · Stimuleren natuurinclusief isoleren · Provinciale inzet Inzet verduurzaming van het mkb ·	€400.000
	Energiebesparings-akkoord	Nader te bepalen	-		· Samen met gemeenten en Omgevingsdiensten wordt er ingezet op energiebesparing bij bedrijven	€1.200.000

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Industrie & Bedrijven

Het transitiepad Industrie & Bedrijven omvat de verduurzaming van industriële productieprocessen en bedrijventerreinen.



Focus – De provincie stimuleert innovatieve technieken om de industrie te verduurzamen: CO_2-afvang en -opslag (CCS) en waterstofproductie via elektrolyse. Daarnaast ziet ze toe op de naleving van de energiebesparingsplicht bij bedrijven. Hier ligt 4,18 Mton CO_2-eq aan potentiële besparing. Met grote industriële uitstoters zoals Tata Steel maakt de provincie specifieke klimaatafspraken. Ook heeft bijvoorbeeld de gemeente Amsterdam maatwerkafspraken gemaakt met sleutelbedrijven als het Afval Energie Bedrijf in Amsterdam (AEB). Veel van de gemaakte afspraken met bedrijven zullen pas na 2030 hun volledige effect hebben. Daarnaast zorgen netcongestie, stikstofregels en ontbrekende cruciale infrastructuur voor vertraging. Het is daarom realistischer om dit transitiepad voorbij 2030 te trekken.

Klimaatneutraal en circulair – Industrie en bedrijven zijn in 2050 klimaatneutraal (netto nul CO_2-uitstoot) en dragen bij aan een volledig circulaire economie. Onder meer door zuinig energiegebruik, hergebruik van grondstoffen en groene waterstof in plaats van fossiele brandstoffen. Ook hebben de industrie en bedrijven fors minder negatieve impact op de leefomgeving. De provinciale warmtevoorziening komt deels van industriële restwarmte. Een flexibele vraag naar elektriciteit helpt vraag en aanbod van hernieuwbare elektriciteit op het net in balans te houden. Kritieke industriële functies kunnen de gevolgen van klimaatverandering aan. En het zoetwaterverbruik is tot een minimum beperkt.

Trends en ontwikkelingen

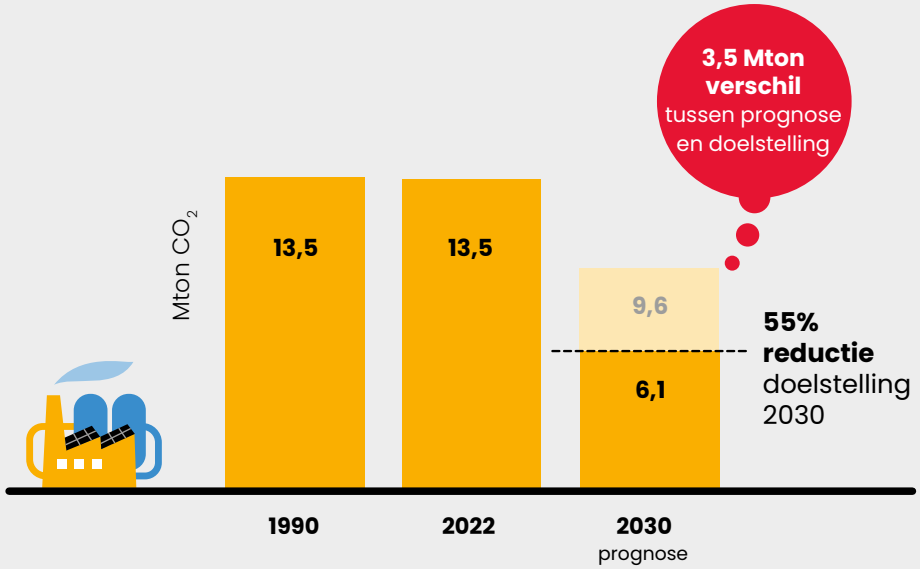
- Netcongestie remt elektrificatie en vertraagt investeringen in verduurzaming van de industrie. Partijen wachten op elkaar met investeringen.
- Toenemende focus op circulariteit, maar barrières zoals lage vraag en verouderde wetgeving belemmeren opschaling.
- Belang van maatwerkafspraken met sleutelbedrijven zoals Tata Steel en AEB voor CO_2-reductie.
- Nieuwe technologieën zoals CCS en elektrolyse vragen om stevige financiële ondersteuning en beleid (Rijksoverheid). Ook ontbreekt cruciale infrastructuur.
- Toezicht en handhaving onder druk, door gebrek aan capaciteit bij omgevingsdiensten.

Ambitie 2050

Industrie en bedrijven zijn in 2050 klimaatneutraal (netto nul CO_2-uitstoot) en dragen bij aan een volledig circulaire economie. Onder meer door zuinig energiegebruik, hergebruik van grondstoffen en groene waterstof in plaats van fossiele brandstoffen. Ook hebben de industrie en bedrijven fors minder negatieve impact op de leefomgeving. De provinciale warmtevoorziening komt deels van industriële restwarmte. Een flexibele vraag naar elektriciteit helpt vraag en aanbod van hernieuwbare elektriciteit op het net in balans te houden. Kritieke industriële functies kunnen de gevolgen van klimaatverandering aan. En het zoetwaterverbruik is tot een minimum beperkt.

Voortgang en prognose

In 2022 was de uitstoot van de industrie en bedrijven 13,5 Mton CO_2-eq. De prognose voor 2030 verwacht een reductie naar 9,6 Mton CO_2-eq, een vermindering van ongeveer 29%. Maatregelen voor industrie en bedrijven zijn vooral indirecte maatregelen. Bovendien zullen veel gemaakte afspraken met bedrijven pas na 2030 hun volledige effect hebben. De volledige impact hiervan is op de langere termijn (na 2030) zichtbaar.



Doelen voor 2030

Tegen 2030 moet de CO_2-uitstoot in Noord-Holland met 55% zijn verminderd. Dit betekent dat de uitstoot maximaal 6,1 Mton CO_2-eq mag bedragen, terwijl de huidige prognose (inclusief Tata Steel) op 9,6 Mton ligt. Dit creëert een aanvullende reductieopgave van 3,5 Mton voor 2030.

IN provincie			ALS provincie	
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Vermeden CO2eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten van de provincie in 2026**
CO_2-uitstoot terugbrengen tot maximaal 6,7 Mton CO_2-eq	Verduurzamen Industrie	6,8 Mton CO_2-eq reductie voor NZKG en 40% CO_2-reductie voor CES6	2.1	· DIVIT · CO_2-afvang AEB · Inzet elektrolyser · Gebruik restwarmte, waterstof en elektrificatie · Onderzoeken knelpunten verspreide industrie
	Verduurzamen bedrijventerreinen	In de Uitvoerings-agenda Duurzame en Circulaire Economie staat hoe we bedrij-venterreinen helpen verduurzamen, met nadruk op de ener-gietransitie	6.1	· De subsidie Toekomstbestendige Bedrijventerreinen ondersteunt gemeenten bij de realisatie van fysieke maat-regelen ten behoeve van de verduurzaming van bedrijventerreinen · Subsidie OTW stimuleert onderzoek, procesbegeleiding en samenwerking voor verduurzaming van werklocaties · Programma Verduurzaming Bedrijventerreinen (PVB) zet 'aanjagers' in die samenwerking stimuleren en be-drijven begeleiden bij energiemaatregelen. Looptijd van het programma wordt verlengd van medio 2027 naar medio 2028 (zonder extra financiële middelen) · Ondersteuning via kennisbijeenkomsten en hulp bij subsidieaanvragen · Het Ontzorgingsprogramma Verduurzaming MKB (OMKB) heeft als doel om tot mei 2028 1130 ondernemers te helpen bij het verduurzamen van hun bedrijfspand of -proces
	Stimuleren circu-laire economie	De transitie naar een circulaire econo-mie draagt bij aan CO_2-reductie door grondstofgebruik te beperken	6.1	· Stimuleren circulair bouwen: uitvoering van de Circulaire Deal Secundaire Bouwmaterialen in Noord-Holland Noord en de MRA · Stimulering circulariteit MKB: uitvoering van 2 programma's (Circulaire Routekaart en Ketenincubator) gericht op ondersteuning van MKB bij ontwikkelen van circulaire producten en innovaties · Aanpak Biobased Bouwen: stimuleren van vraag naar biobased materialen · Circulaire grondstoffenstrategie NZKG: in samenwerking met het programmabureau NZKG is een strategie opgesteld om het grondstofgebruik te verminderen. In 2026 wordt een uitvoeringsagenda voor de strategie opgesteld
	Energiebesparing	4,18 Mton CO_2-eq besparing	2.2	· Het Energiebesparingsakkoord versterkt tijdelijk het toezicht op bedrijven, onder zowel gemeentelijk als pro-vinciaal bevoegd gezag, op de energiebesparings- en informatieplicht, en biedt ondersteuning via energiescans en dataloggers (zie Gebouwde Omgeving) · Bijna 70% van de gecontroleerde bedrijven voldoet inmiddels aan de wettelijke verplichtingen, boven het lande-lijk gemiddelde · Omgevingsdiensten stellen dan een plan op om uiterlijk in 2030 nagenoeg volledige naleving te bereiken. · Van de 112 provinciale bedrijven zijn 46 rapportages ingediend, goed voor 4,18 Mton CO_2-besparing
	Groenstaal Tata	5,4 Mton CO_2-eq reductie	2.2	· Voor het project HeraCless-Groen Staal (onderdeel CES NZKG, zie ook hierboven) zijn wij bevoegd gezag en faciliteren we een zorgvuldige en versnelde vergunningprocedure · Volgens de planning stellen GS in 2027 het benodigde projectbesluit op en stelt de Omgevingsdienst NZKG namens provincie de eerste vergunningen op. Deze worden in ontwerp ter inzage gelegd voor eenieder om zienswijzen in te dienen. De zienswijzen worden betrokken voor de definitieve besluitvorming · Conform Joint Letter of Intent van september 2025 (en brief aan PS erover) is de CO_2-reductie niet 5 Mton maar 5,4. En deze loopt verder op tot 7,2 Mton in 2037
	Datacenterstra-tegie	Geen	6.1	· Datacenters >500 kW moeten energiebesparingsmaatregelen onderzoeken en rapporteren. Toezicht hierop ligt bij de Omgevingsdienst via de meerjarenafspraken energie-efficiëntie · Er is op dit moment geen nieuwe groei mogelijk van datacenters in de bestaande clusters. Onder strenge voorwaarden is solitaire datacenterontwikkeling mogelijk buiten de bestaande clusters. De toename van AI en rekenkracht kan leiden tot extra CO_2

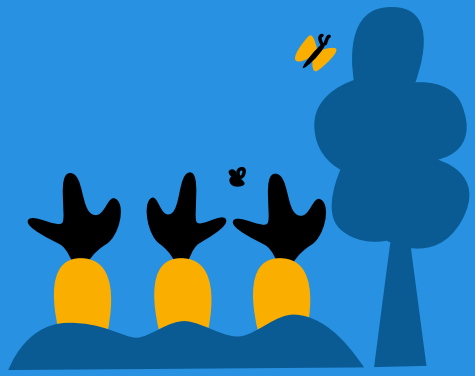
* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Landbouw & landgebruik

Het transitiepad Landbouw & Landgebruik omvat alle activiteiten in landbouw, veehouderij en landgebruik voor bijvoorbeeld natuur, bos en veenweiden.

Kansen – Deze sector is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de landelijke broeikasgasuitstoot (zoals methaan en lachgas). maar biedt ook kansen voor CO_2-opslag (bijvoorbeeld via bodembeheer, bosaanplant en veenherstel).

Circulair en productief – In 2050 levert de landbouw in Noord-Holland gezond voedsel met respect voor klimaat, natuur en landschap. Het systeem van landbouw en landgebruik is klimaatneutraal. Boeren werken circulair, natuurvriendelijk en toekomstgericht, met zorg voor bodemkwaliteit, waterbeheer en biodiversiteit. Het landelijk gebied is productief, leefbaar en veerkrachtig – een groene long voor de provincie en een belangrijke schakel in de klimaatopgave.



Trends en ontwikkelingen

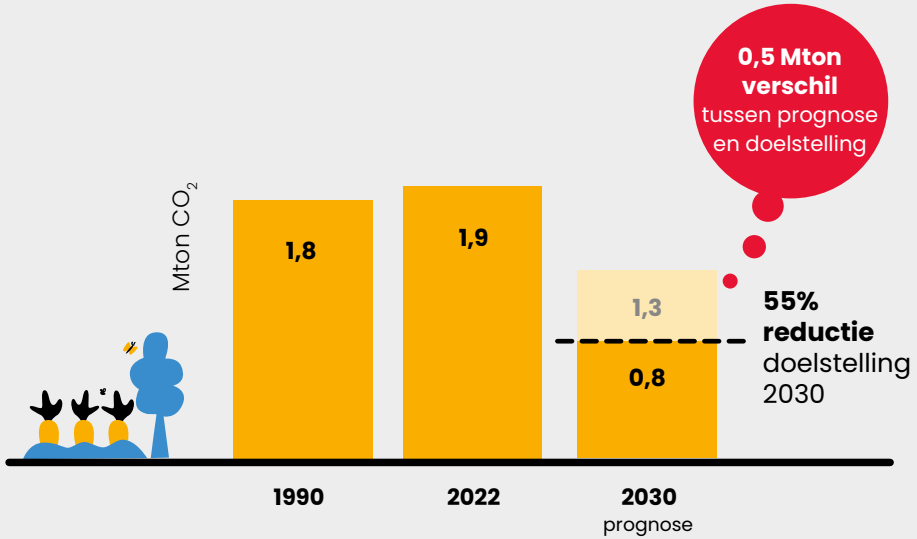
- Gebrekkige datatoegang en monitoring belemmeren sturing op CO_2-reductie in glastuinbouw.
- Onzekerheid over nationale veehouderij- en mestregelgeving
- Financieringstekort voor wettelijke doelen landelijk gebied, ondanks brandbrief aan het Rijk.
- Toenemende aandacht voor kringlooplandbouw en agroforestry, maar uitvoering stuit op ruimte- en financieringsproblemen.
- Onzekerheid over het nieuwe landbouwbudget vanaf 2028 (GLB).
- Ruimtelijke beperkingen en trage vergunningprocedures voor warmtenetten, mestverwerking en bosaanplant.
- Verkenning en herprioritering binnen bossenstrategie, met focus op revitalisering en koppelkansen in de ruimte.
- Uitvoeringscapaciteit bij gemeenten en agrarische ondernemers is beperkt.
- (Collectieve) mestverwerking biedt kansen maar ruimtelijke inpassing is nog niet uitgewerkt.
- Onderzoeken naar de effecten van lopend beleid en verkenning behoefte aanvullende maatregelen.

Doelen voor 2030

Tegen 2030 streeft Noord-Holland ernaar de landbouwsector en het landgebruik aanzienlijk te verduurzamen. Dit omvat een jaarlijkse reductie van 0,35 Mton CO_2-eq voor de glastuinbouw en een totale reductie van 0,3 Mton CO_2-eq voor de bredere landbouwsector. Daarnaast hebben we volledige kringlooplandbouw in 2040 als doelstelling. Voor landgebruik streeft de provincie naar een reductie van 0,09 Mton CO_2-eq uit veenweidegebieden en een koolstofopslag van 0,049 Mton CO_2-eq in minerale landbouwbodems.

Voortgang en prognose

In 2022 was de uitstoot van landbouw en landgebruik 1,9 Mton CO_2-eq. De prognose voor 2030 voorziet een reductie naar 1,3 Mton CO_2-eq, wat een vermindering van ongeveer 32% betekent. Om de 55% reductiedoelstelling te behalen, moet de uitstoot verder dalen naar 0,8 Mton CO_2-eq, wat inhoudt dat er nog een extra reductie van 0,5 Mton CO_2-eq nodig is.



Ambitie 2050

In 2050 moet het systeem van landbouw en landgebruik netto klimaatneutraal zijn. Dit houdt in dat de landbouwsector en landgebruik geen netto broeikasgassen meer produceren, dankzij duurzame landbouwmethoden, verbeterd bodemgebruik en toegenomen koolstofvastlegging.

> Programmabegroting Beleidsdoel: 5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur, Beleidsdoel: 5.2 Beheren van natuur, Beleidsdoel: 5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen, Beleidsdoel: 5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water, Beleidsdoel: 5.5 Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied en Beleidsdoel: 5.6 Versterken kansrijke landbouw

IN provincie			ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Vermeden CO_2eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten van de provincie in 2026**	**Begroting 2027***
Landbouw: 0,35 Mton CO2-eq reductie voor glastuinbouw; 0,3 Mton CO2-eq reductie in de bredere landbouw. Landgebruik: 0,09 Mton CO2-eq reductie in veen-weidegebieden; 0,053 Mton CO2-eq koolstofop-slag in minerale land-bouwbodems.	Verduurzamen glastuinbouw	0,35 Mton CO_2-eq	5.6	· Uitrol van geothermie · Gebiedsgerichte energiecoöperaties en warmtenetten · Ruimtelijke clustering en verduurzaming van glastuinbouwbedrijven · Actieve rol in Netwerken Greenports	€150.000 €100.000
	Verduurzamen landbouw	0,3 Mton CO_2-eq	5.6	· Pilots (KPI-Kringlooplandbouw en REMAS) · Voedselvisie · LandbouwPortaal & Ondernemerscoaches · GLB:NSP · Versnellingsproject de Ronde Hoep	€75.000 €275.000 €129.512
	Verduurzamen veenweide	0,09 Mton CO_2-eq	5.1 & 5.3	· Gebiedsgerichte verhoging grondwaterpeil · Subsidiëring van innovatieve drainagesystemen · Regionale Veenweide Strategie · Natte Teelten · Jump, Base programma's	€100.000 €100.000 €150.000 €312.000
	Melkveehouderij	Mton CO_2-eq : N.T.B. 30% van drijfmest bewerkt 15% reductie veestapel	5.6	· FieldLab Groene Hart en andere experimenteerlocaties · ActiePlanMest · Stimulering van mestbewerking middels kwartermaker mest en aan-passing van de omgevingsverordening · Extensivering via NNN-realisatie en stikstofaanpak · Onderzoek Effecten Lopend Beleid · Handreiking Mestverwerking	€900.000 €125.000 €100.000
	Innovatie & Onderzoek	Geen	5.6	· Aeres Hogeschool samenwerking · Experimenteerlocaties (Assendelft) · Pilot KringloopLandbouw · VIP-NL samenwerking	€30.000 €500.000 €75.000 €500.000
	Koolstof-Opslag	0,053 Mton CO_2-eq Vergroten Bosareaal 10%	2.1	· Stimulering koolstof-opslag in minerale landbouwbodems · Pilot Koolstofvastlegging op Veen · Pilot Bokashi Waterland	 €10.000 €30.000
	Bossenstrategie	Landelijke doelstellingen	5.1	· Stimuleren Agroforestry · Compensatie SubsidieRegeling · Stimuleren groenstroken · Duurzaam Bosbeheer · Biobased Bouwmateriaal gebruik stimuleren	

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Mobiliteit

Het transitiepad Mobiliteit omvat het verduurzamen van vervoer van mensen en goederen.

Focus - Het transitiepad is erop gericht om duurzame modaliteiten (zoals OV, fietsen en elektrisch rijden) en logistieke efficiëntie te bevorderen, en fossiele brandstoffen in de transportsector terug te dringen. Daarbij is het besef van belang dat er grenzen zijn aan wat de provincie wel en niet kan doen. De provincie kan aanvullende inspanningen leveren om de klimaatdoelen te realiseren, maar deze inzet is begrensd. Daar waar andere partijen primair verantwoordelijk zijn, wordt van hen verwacht dat zij verantwoordelijkheid volledig nemen en hun bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelen.



Schoon en toegankelijk - In 2050 is mobiliteit in Noord-Holland schoon, efficiënt en voor iedereen toegankelijk. Vervoer stoot dan geen CO_2 of andere broeikasgassen meer uit, met uitzondering van zee- en luchtvaart. In stedelijke gebieden ligt de nadruk op lopen, fietsen en openbaar vervoer. In het landelijk gebied gaat het om een slimme mix van auto, fiets en ov. Tussen steden zorgen trein, bus en auto met hoge bezettingsgraad voor verbinding. Zo benutten we ruimte, energie en grondstoffen optimaal en verbeteren we de bereikbaarheid.

De opgave in Mobiliteit is aanzienlijk. Vooral omdat publieke en private actoren wederzijds sterk afhankelijk zijn. De provincie richt zich vooral op coördinatie en samenwerking, vanuit een sturende en ondersteunende rol. We sturen op maatregelen die CO2-reductie realiseren. We realiseren randvoorwaarden voor de mobiliteitstransitie.

Speerpunten

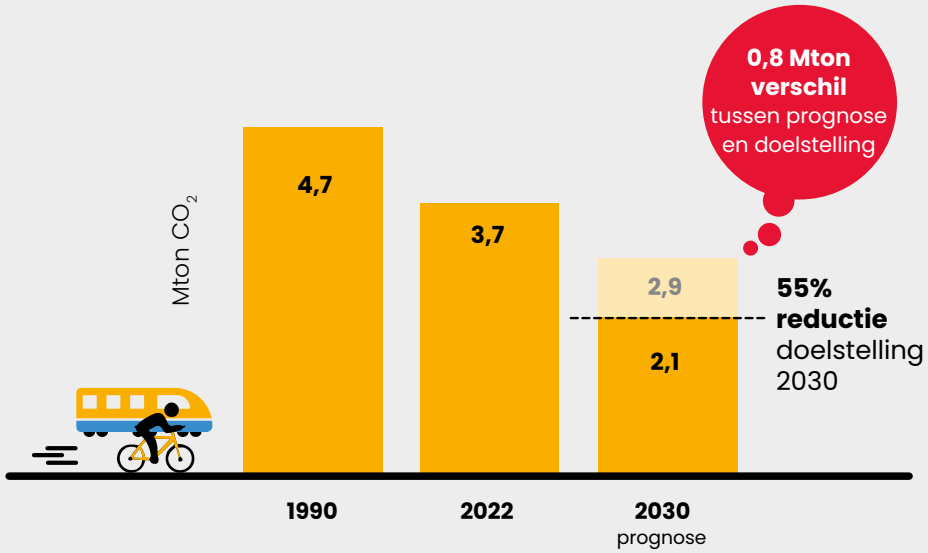
- Alle bussen in 2030 emissievrij.
- Dekkend netwerk van laad- en tankinfrastructuur voor voer- en vaartuigen realiseren met aantrekkelijk prijspeil, conform de Nationale Agenda Laadinfrastructuur en Clean Energy Hubs.
- Werkgeversaanpak uitvoeren en ontwikkelen naar gedragsaanpak.
- Uitvoeren visie Publieke Mobiliteit 2024-2034.
- Opstellen regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit binnen Regionaal Mobiliteitsprogramma.
- Verbeteren (door)fiets- en wandelinfrastructuur en uitvoeren Actieagenda Actieve Mobiliteit.
- Stimuleren bundelen goederentransport via spoor, water en hubs.
- Stimuleren mobiliteitstransitie door nabijheid, passende infrastructuur en OV-Knooppunten.

Trends en ontwikkelingen

- Totale levensduurkosten van elektrische voertuigen regelmatig al lager dan van fossiele brandstofvoertuigen. Trend is dat voor 2030 in de meeste segmenten elektrisch het goedkoopst is.
- Uitstoot mobiliteit groeit door de groei van de bevolking, het aantal huishoudens en de welvaart.
- Fietsgebruik en wandelen in aandeel vervoersbewegingen groeit.
- Elektrificatie groeit, maar netcongestie vormt een knelpunt.
- Beperkte capaciteit en middelen bij overheden remmen uitvoering.
- Draagvlak voor effectieve regulerende maatregelen als ZE-zones staat onder druk.
- De uitdaging ligt niet alleen in het bedenken van extra maatregelen, maar vooral om binnen de gegeven situatie maatregelen tot uitvoering laten komen.
- Innovatie via Smart Mobility en deelmobiliteit biedt kansen. Opschaling is een uitdaging.
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur beweegt naar vraaggestuurd aanleggen laadinfrastructuur.
- Ontwikkeling Duurzame Stedelijke Mobiliteitsplannen (SUMP) vanuit Europees beleid.
- Terugtrekkende beweging beleid vanuit de Rijksoverheid m.b.t. duurzame mobiliteit.

Voortgang en prognose

De uitstoot van de mobilteitssector bedroeg in 2022 3,7 Mton CO_2-eq . Met het huidige beleid wordt verwacht dat de mobiliteit in Noord-Holland 2,9 Mton CO_2-eq uitstoot in 2030. Om 55% reductie te bereiken, mag de uitstoot maximaal 2,1 Mton CO_2-eq zijn. Dit betekent een extra reductie van 0,8 Mton CO_2-eq. Ondanks de verhoogde inzet van de provincie worden de 2030 doelen met het huidige beleid niet gehaald. De reductie voor mobiliteit in de provincie blijft steken rond 40%.



Inzet 2027

- Voortzetten beleid openbaar vervoer, deelvervoer, werkgeversaanpak, OV-Knooppunten, actieve mobiliteit, duurzame mobiliteit en logistiek.
- Behouden en versterken laadinfrastructuur voor elektrisch busvervoer in de concessiegebieden.
- Vraaggestuurd publieke laadinfrastructuur toevoegen aan het dekkende netwerk.
- Laadwerk faciliteert en stimuleert het plaatsen van laadinfrastructuur. Verder ontwikkelen inzet aanpak bedrijventerreinen. Daarnaast wordt met overheden, netbeheerders en brancheorganisaties gewerkt aan mitigerende maatregelen tbv netcongestie zoals netbewust laden.
- Versterken regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit met additionele maatregelpakketten.
- Ondersteunen gemeenten met kleinschalige maar (bestuurlijk) zichtbare klimaatmaatregelen.
- Subsidieregelingen Clean Energy Hubs, buurtbussen, OV-Knooppunten, doorfietsroutes en verkeersveiligheid, doortrappen, deelfietshubs, en toegankelijke bushaltes.
- Start modal shift programma Noordwest Connect 3.0.
- Ontwikkelen actualisatie Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 en voortzetten ontwikkeling doorfietsroutes en verkeersveiligheidsverbetering.
- Ontwikkelen pilot besloten autonoom busvervoer.
- Verbeteren doorstroming op kruispunten op logistieke corridors.
- Onderzoeken en bepalen vervolginzet verduurzaming regionale luchthavens en regionale luchtvaart, incl. totale kosten en onderverdeling van de kosten.

IN provincie				ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Operationaliseringsdoel 2030**	**Vermeden CO2-eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten van de provincie in 2026**	**Begroting 2027***
2,3 Mton CO_2-eq reductie (55% minder uitstoot t.o.v. 1990)	Samen met gemeenten regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit opstellen aan de hand van drie maatregelpakketten	· Streven naar 2,2 megaton uitstoot in Noord--Holland en Flevoland in 2030 · Alle regio's in Noord-Holland hebben een Uitvoeringsagenda Duurzame Mobiliteit met meerdere maatregelenpakketten	· Kan bij maximale inzet op alle maatregel- · pakketten in alle regio's de reductieopgave voor 2030 nagenoeg behalen. Dat is echter niet de verwachting. Inzet van gemeenten is bekend in 2e helft 2026 en zal geringer zijn dan rond 1 megaton (doorrekening 2024)	4.1.B1	· Aanjagen, ondersteunen en stimuleren van de uitvoering van duurzame mobiliteitsmaatregelen bij gemeenten door samen met de gemeenten regionale uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit op te stellen en tot uitvoering te brengen · In 2027 wordt de aanpak versterkt met regionale doorontwikkeling van extra maatregelpakketten · Aanvullen van gemeentelijke maatregelen binnen de uitvoeringsagenda's duurzame mobiliteit met provinciale maatregelen	€ 390.000
	Verduurzamen woonwerk verkeer en zakelijk verkeer door inzet op: Modal shift Personenvervoer & Verminderen personenvervoer	· Werkgeversaanpak in heel Noord-Holland · Aanvulling werkgeversaanpak met algemene gedragsaanpak bewoners · Maatregelen Coalitie Anders Reizen · Samen Reizen NHN	· Bandbreedte 0 tot 0,3 megaton reductie	4.1.B1	· Werkgeversaanpak MRA en Noord-Holland Noord uitvoeren · Maatregelen Coalitie Anders Reizen uitvoeren · Deelnemen aan Samen Reizen NHN	€ 200.000
	Clean Energy Hubs	· Dekkend netwerk Clean Energy Hubs · Succesvolle uitvoering subsidieregeling Clean Energy Hubs	· Randvoorwaarde voor verduurzaming	4.1.B1	· Uitvoering geven aan de landelijke strategie Clean Energy Hubs via Learning Community samenwerking van alle provincies · Identificatie van gewenste locaties voor Clean Energy Hubs (CEH) · Uitvoeren subsidieregeling Clean Energy Hubs voor wegtransport en binnenvaart	€35.000 €300.000
	Modal shift en bundelen goederenstromen	· 300 TEU per dag verplaatst van weg naar water en spoor	· 4,34 kiloton reductie voor modal shift	4.1.B1	· Uitvoeren Agenda Slimme en Schone Logistiek · Uitvoeren Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek (RUAS) incl. uitrollen Mobiliteitsprogramma van Eisen voor bedrijventerreinen en uitvoeringsplan logistieke hubs · Uitvoeren modal shiftprogramma Noord West Connect incl. ondersteunen gemeentelijke havenontwikkeling t.b.v. overslag van weg naar water · Samenwerkingsprojecten MIRT Goederenvervoercorridors	€60.000 €20,000 €400,000 €100,000
	Verduurzamen binnenvaart	· Voldoen aan vereisten AFIR voor waterstof · Realisatie basisnetwerk waterstof en walstroom in havens en bij ligplaatsen	· Randvoorwaarde voor verduurzaming	4.1.B2 en 2.1	· Continueren deelname aan de programma's RH2INE en CONDOR voor technische ontwikkeling en standaardisatie waterstofgebruik in binnenvaart · Uitrol walstroom via Regionale Agenda Laadinfrastructuur	Zie energie-infrastructuur
	Verschonen personenvervoer en goederenvervoer	· Laadwerk probeert te voorzien in de verwachtte groeiende behoefte aan meer laadpalen. · Er worden maximaal 600 snellaadlocaties gerealiseerd door Laadwerk. · Geprofessionaliseerd concessiebeheer laadinfrastructuur	· Randvoorwaarde voor verduurzaming	4.1.B3	· Binnen het Laadwerk werken we met Flevoland en Utrecht samen om elektrisch vervoer te stimuleren en een netwerk van publieke oplaadpunten te realiseren · Advisering laadinfrastructuur bij vve's en deelvervoer door Laadwerk · Uitvoeren door Laadwerk van de Regionale Agenda Laadinfrastructuur met daaronder Concessie publieke laadinfrastructuur en Concessie snellaadinfrastructuur · Uitrollen Programma Slim Laden door Laadwerk	€5.600.000

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

IN provincie				ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Operationaliseringsdoel 2030**	**Vermeden CO2-eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten van de provincie in 2026**	**Begroting 2027***
2,3 Mton CO_2-eq reductie (55% minder uitstoot t.o.v. 1990)	Meer actieve mobiliteit en verminderen behoefte autogebruik	· 75% actieve verplaatsingen tot 7,5 km in 2027 · 25% actieve verplaatsingen tot 15 km in 2027	· Realisatie ambitie kan leiden tot 0,2 tot 0,4 megaton reductie	4.1	· Uitvoeren Actieagenda Actieve Mobiliteit · (Financieel) ondersteunen van gemeenten in de aanleg van fietsinfrastructuur incl. realiseren van doorfietsroutes · Verbeteren verkeersveiligheid fiets- en wandelnetwerken · Verbeteren van de fietsinfrastructuur langs provinciale infrastructuur	€200.000 €4 miljoen €5.100.000 (dit is 50% van de verkeersveiligheidsmiddelen In verschillende verkeersprojecten worden ook fietsmaatregelen genomen. Informatie daarover is te vinden in het iMPi en voert te ver voor deze bijlage
	Studietrajecten naar verkeersknelpunten op provinciale infrastructuur	· Identificeren oplossingen voor de knelpunten door het uitvoeren van de mobiliteitstransitie via 3V's (Verminderen, Veranderen, Verbeteren)	· Randvoorwaarde, kan uitstoot verhogen	4.1	· In opdrachtverlening voor studieprojecten ten behoeve van een knelpunt op provinciale infrastructuur wordt verkend welke maatregelen een oplossend vermogen hebben waarbij de 3V's uitgangspunt zijn	€400.000
	Bouwen extra mobiliteitsnetwerken in Noord-Holland	· Versterken bereikbaarheid Noord-Holland door o.a.: · Afspraken over doortrekken Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp · Financiële dekking Zuidasdok en Amsterdam-Hoorn · Afspraken onderhoudsproblemen Rijksinfrastructuur · Afspraken woningbouw en bereikbaarheid, o.a. ring Alkmaar	· Randvoorwaarde, kan uitstoot verhogen	4.1	· Het organiseren en mede-investeren in grootschalige (Rijks)-infrastructuur om de duurzame bereikbaarheid van de provincie te verbeteren	Afhankelijk van onderhandelingen met het Rijk en besluitvorming in het BO-MIRT

* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

IN provincie				ALS provincie		
Doelen 2030 OP 2.1	**Generieke maatregel in de provincie**	**Operationaliseringsdoel 2030**	**Vermeden CO2-eq in 2030**	**Programma**	**Hoofdactiviteiten van de provincie in 2026**	**Begroting 2027***
2,3 Mton CO_2-eq reductie (55% minder uitstoot t.o.v. 1990)	Concessieverlening openbaar vervoer en verduurzamen concessies openbaar vervoer	· Zero-emissie busvervoer in 2030 · Basisbereikbaarheid via openbaar vervoer en P&R netwerk in 2030 · Convenant circulair openbaar vervoer	Randvoorwaarde. 0,1 megaton met huidig reizigersaantal	4.2	· Uitvoeren concessiebeheer openbaar vervoer · Verduurzamen openbaar vervoer waaronder aanbesteding zero-emissie concessies · Organiseren van laadvoorzieningen openbaar vervoer · Deelfietsen Gooicorridor	€67.300.000 (prijspeil 2026) *Dit is het totale bedrag. Verduurzaming is een indirect resultaat Overige OV lasten: €8.300.000 waarvan €300.000 voor deelfietsen Gooicorridor
	OV-Knooppunten, realiseren van nabijheid en deelmobiliteit met als doel het realiseren van wonen, werken en voorzieningen rondom of in de nabijheid van OV-Knooppunten	· Verminderde behoefte aan autogebruik door goede alternatieven en nabijheid van voorzieningen · Verhoging van het aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer in de modal split van het aantal vervoersbewegingen en de afgelegde reizigersafstand	Randvoorwaarde Rond 0,1-0,5 megaton potentie in Noord-Holland	3.2	· Het optimaliseren van de deur-tot deur reis (de ketenreis) · Het beter benutten van de ruimte rond stationsgebieden voor wonen, werken en voorzieningen · Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond bus- en treinstations · Versterken van bewust mobiliteitsgedrag en verminderen van autobezit door het uitvoeren van het OV-knooppuntenbeleid, het stimuleren van deelmobiliteit, en het ondersteunen van mobiliteitshubs · Versterken van de P&R structuur in de provincie	€850.000 (Ketenreis, specifiek voor kleinere projecten € 600.000 (ondersteunen mobiliteitshubs € 12 miljoen (OV-knooppuntontwikkeling, indicatief bedrag)
	De markt stimuleren duurzaam te werken	· Duurzaam aanbesteden gemeen goed	15 kiloton reductie afhankelijk van deelname gemeenten	4.3	· Ondersteuning gemeenten voor duurzame aanleg en beheer van infrastructuur via de provinciale werkwijze duurzaam aanbesteden · In subsidieregelingen zo duurzaam mogelijk uitvoeren als voorwaarde opnemen	€50.000 €10.000
	De markt stimuleren duurzamere vliegtuigen en urban air mobility te gebruiken	· Eerste toepassingen van elektrisch vliegen in Noord-Holland zijn geïntroduceerd. · Drones hebben een grotere rol in het beleveren van kritieke goederen in Noord-Holland	Voor 2030 zeer beperkt.	3.1	· Uitvoeren en herzien provinciaal luchtvaartbeleid · Onderzoeken en bepalen vervolginzet verduurzaming regionale luchthavens en regionale luchtvaart, incl. totale kosten en onderverdeling van de kosten · Gerichte ondersteuning ontwikkeling van de markt voor drones en elektrisch vliegen in Noord-Holland	€150.000

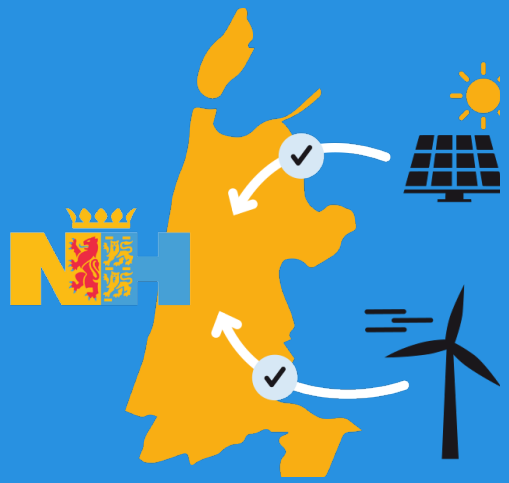
* Indicatie van uitgaven per jaar. Door het jaar heen kunnen binnen het beleidsdoel verschuivingen optreden, die leiden niet tot financiële begrotingswijzigingen.
* Bovenstaand overzicht geeft inzicht in de doelen van de provincie en de maatregelen om aan deze doelen bij te dragen

Eigen organisatie

Het onderdeel eigen organisatie omvat de verduurzaming van de eigen provinciale organisatie. Denk aan vastgoed, mobiliteit en inkoop verduurzamen, minder CO_2-uitstoot binnen bedrijfsvoering, en voorbeeldgedrag laten zien aan inwoners en partners.

Focus – De eigen organisatie ligt op dit moment op koers voor de klimaatdoelstellingen van 2030. De voortgang van de circulaire doelstellingen loopt wel achter op de verwachtingen. Dit komt vooral doordat er minder gerecycled asfalt is toegepast in wegverhardingen dan verwacht. Gerecycled asfalt kan de kwaliteit van wegverhardingen niet waarborgen bij externe factoren zoals slecht weer. De verwachting is wel dat we de circulaire doelstelling voor 2030 behalen, ook gelet op de nieuwe verhardingscontract waar duurzaamheid een belangrijke aspect in is.

Volledig klimaatneutraal en circulair – In 2050 is de eigen organisatie van de provincie volledig klimaatneutraal en circulair. Dit is een ambitieus, maar theoretisch haalbaar doel. Gebouwen zijn aardgasvrij, het wagenpark is uitstootvrij en gebruikte materialen zijn hergebruikt of biobased. De provincie wekt zelf voldoende schone energie op en koopt uitstootvrij in. Zo geven we het goede voorbeeld en dragen we bij aan een gezonde leefomgeving, met meer biodiversiteit en schonere lucht.



Doelen voor 2030

- **55% CO_2-reductie in inkoop- en afvalketen** De reductie t.o.v. 1990 is nu al 52%. De uitstoot daalde van ca. 34.000 ton CO_2-eq in 1990 naar ca 16.000 ton in 2025. Het doel voor 2030 is 15.000 ton en dat doel lijkt haalbaar.
- **Energieneutraal in 2030** Al onze energie is duurzaam, via groene stroom en eigen opwek. Sinds 2018 wordt alleen Nederlandse windstroom ingekocht. De CO_2-footprint elektriciteit is daardoor ~95% lager, en het verbruik is ~30% gedaald t.o.v. 2018.
- **De ambitie is om in 2030 50% circulair materiaalgebruik** te realiseren voor de gehele organisatie en 60% voor de provinciale infrastructuur. In 2025 bedraagt het aandeel secundaire materialen 37%, waarbij asfalt het grootste deel bepaalt. In 2025 is minder circulair asfalt toegepast dan vooraf was geprognotiseerd. De verwachting is dat dit aandeel de komende jaren toeneemt en dat onze doelstelling voor 2030 kunnen behalen, mede door de inzet van het nieuwe duurzame assetcontract voor verhardingen.
- **Gebouwen** Isolatie, aardgasvrij maken, duurzame installaties en vervanging verlichting. Doel: vrijwel gasloos in 2030.
- Provinciale Wagenpark en vaartuigen in 2030 uitstootvrij.
- **Inkoop** Duurzaamheid als vaste voorwaarde bij aanbestedingen en contracten, met focus op CO_2-reductie in asfalt, beton, staal, materieel en ook in de logistiek rondom onze inkopen.
- **Duurzaam eten en afval** Vanaf 2025 is dit structureel onderdeel van het cateringbeleid van de provincie.
- **Paviljoen Welgelegen** Hiervoor is een zwaardere energieaansluiting nodig om volledig gasvrij te worden. Deze aansluiting is pas rond 2034 beschikbaar. Tot die tijd zal voor piekbelasting nog een van de drie gasketels gebruikt worden.
- **Aandachtspunten** zijn de vergunningsverlening voor zonneweides, netcongestie en de energieprijs. Daarnaast zijn intern draagvlak en structurele borging van financiering cruciaal.



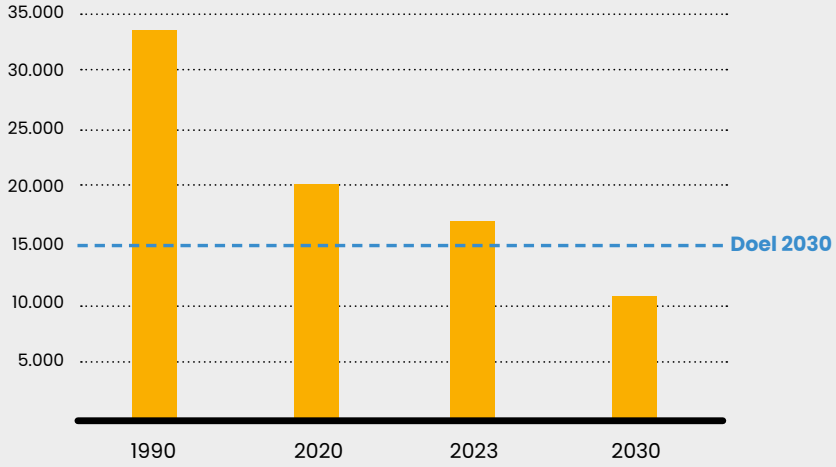
Randvoorwaarde

De provincie ligt op dit moment op schema in de reductie van CO_2-eq uitstoot voor 2030. Op dit moment ervaren wij geen structurele keuzes of dilemma's hierbij. Wel is het cruciaal dat de randvoorwaarden (financieel, en intern draagvlak) blijven doorgaan.

Voortgang en prognose

De provincie ligt op koers bij het behalen van de klimaatdoelstellingen van de eigen organisatie. De verwachting is dat de provincie in 2030 zelf vrijwel geen fossiele brandstoffen gebruikt. Een duurzame bedrijfsvoering ondersteunt diverse doelen, zoals klimaatmitigatie en -adaptatie, biodiversiteit en eerlijke sociale ketens. Met haar eigen bedrijfsvoering wil de provincie Noord-Holland bijdragen aan de verduurzaming van Nederland.

Totale emissie eigen organisatie PNH
ton CO_2eq



ALS provincie				
Doelen 2030	**Generieke maatregel in de provincie**	**Programma**	**Operationaliserings-doel 2030**	**Hoofdactiviteiten van de provincie in 2026**
55% minder CO_2-uitstoot door inkoop t.o.v. 1990 60% minder gebruik van primaire grondstoffen in de provinciale infrastructuur, 50% organisatie breed en volledig circulair in 2050 75% minder gezondheidsschade (fijnstof) door werktuigen en 60% minder stikstofuitstoot door werktuigen	Verduurzamen eigen organisatie (infrastructuur, energie, facilitair, catering) door middel van duurzaam inkopen Verduurzamen infrastructuur door middel van duurzaam inkopen (incl. inkoopeisen uitstootloos materieel)	7.2 en 4.4. 7.2. en 4.4. 4.4	CO_2-footprint van de inkoopactiviteiten van PNH in 2030 met 55% gedaald is ten opzichte van 1990. De reductie t.o.v. 1990 is nu 52%. De uitstoot daalde van ca. 34.000 ton CO_2-eq in 1990 naar ca 16.000 ton in 2025 60% secundair materiaalgebruik: Gebruik van secundair materiaal is in 2025 37%; dit loopt achter op de verwachtingen, maar doel voor 2030 blijft haalbaar Door de routekaart Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB) uit het convenant SEB uit te voeren zijn de doelen voor reductie uitstoot fijnstof en stikstof werktuigen haalbaar	· Duurzaam Inkoop (leveringen, diensten en werken): Duurzaamheid, waaronder CO2-reductie, wordt bij vrijwel alle inkoopactiviteiten als volwaardig thema meegenomen in het gehele inkooptraject. Dit resulteert in: · Het afwegen van duurzaamheidscriteria bij de studiefase naar verschillende typen producten (of diensten) bij een inkoopopdracht; · Het stellen van duurzame eisen en criteria bij aanbestedingen; · Het meenemen van duurzaamheid bij langjarige lopende contracten · Algemene duurzaamheid bij subsidieregelingen meewegen · Implementatie duurzaamheid in het assetmanagentproces (van beleid tot uitvoering) met het programma Duurzame Infrastructuur
				· Uitvoeren van duurzame maatregelen · Toepassen van circulair en gerefurbished kantoormeubilair en bouwmaterialen bij verbouwing van panden · verlengen levensduur (verjongen asfalt, epoxy asfalt, versterken bruggen, etc). · Lagere temperatuur en biobased asfalt · Hergebruik materiaal (asfalt, staal en beton) · Hergebruik elementen zoals damwanden en liggers · Demontabel bouwen (IFD) · Inzet elektrisch en waterstofmaterieel en -transport (SEB) · Duurzamere wegmarkering en bebording · Natuurinclusief bouwen (natuurvriendelijk berm- en oeverbeheer, aanleg faunapassages, aanleg natuurvriendelijke oevers, etc) · Ondersteuning gemeenten voor duurzame aanleg en beheer van infrastructuur t.b.v. mobiliteit
Verduurzaming inkoop catering	Gezond eten en afvalscheiding in samenwerking met cateringbedrijf	7.2	Bijdrage aan de eiwittransitie: minimaal 60% plantaardig in 2030	· Verduurzaming catering · Reductie afval en betere scheiding · Duurzame criteria bij onder meer meubilair, printen en beplanting
Volledig over op duurzame energie; energieneutraal in 2030	55% reductie van CO2-eq uitstoot in de inkoop- en afvalverwerkingsketen	4.4 en 7.2	Ca 4.500 ton CO2-eq ten opzichte van 1990 (schatting), incl. overgang van grijze stroom naar windstroom	· Invoering van led en dimmen bij openbare verlichting · Energiezuinig objecten (bruggen, verkeersregel installaties) · Isolatie panden · Elektrificeren van eigen voer- en vaartuigen · Zonnepanelen · Warmtepompen · Groene stroomcontract · Aanvullend onderzoek naar meervoudige aansluitingen
	De provincie is energieneutraal én gebruikt alleen nog groene stroom	2.1, 4.4 en 7.2		

Provincie Noord-Holland
2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 3143
www.noord-holland.nl
klimaat@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Gedeputeerde Staten

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Houtplein 33
2012 DE Haarlem

Verzenddatum	08 OKT. 2026
Ons kenmerk	MvA - Begroting 2027
Uw kenmerk	
Uw contactpersoon	J. Zweers CZ/FIN
Telefoonnummer	+31235143573
E-mailadres	jeroen.zweers@noord-holland.nl
Betreft	Memorie van Antwoord (MvA) - Begroting 2027

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter kennisgeving de Memorie van Antwoord over de door u gestelde vragen met betrekking tot de Begroting 2027.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

- Memorie van Antwoord Begroting 2027

ID	Fractie	Naam vragensteller PS-of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
1	GroenLinks	Peter Korzelius	41	3 Ruimte en wonen	Naast de opgave voor het bouwen van nieuwbouw woningen is de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad minstens zo belangrijk. Kan het college aangeven welke wijze dit aandacht heeft gekregen in de regionale volkshuisvestingsprogramma's?	Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om iets op te nemen in hun lokale volkshuisvestingsprogramma's over de verduurzaming van de bestaande woningvoorraad. We werken aan een handreiking voor gemeenten over (o.a.) dit onderwerp.	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
2	GroenLinks	Peter Korzelius	43	3 Ruimte en wonen	Het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2028-2033 wordt eind 2027 door PS behandeld. Ziet het college aanleiding en mogelijkheden, gelet op de grote droogte van deze zomer en de te verwachte droogte in de nabije toekomst, de totstandkoming van het waterprogramma te versnellen?	De planning van het Regionaal Water- en Bodemprogramma is afgestemd op de tijdlijn van het Nationaal Waterprogramma en waterbeheerprogramma's van waterschappen en we doorlopen een zorgvuldig proces van afstemming met ketenpartners en een ter-inzage-procedure. Deze planning passen wij niet aan. Tegelijkertijd is de provincie in gesprek met partners in de waterketen om af te stemmen hoe we ook op korte termijn kunnen inspelen op droogte en voeren we het staande beleid uit (o.a. zoetwaterregio's vanuit het Deltaprogramma).	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
3	GroenLinks	Peter Korzelius	90	7 Overzicht Algemene middelen en organisatie	De uitkering uit het provinciefonds is bij deze begroting aangepast op basis van de meicirculaire 2026. Kan het college PS informeren over de gevolgen van de septembercirculaire voor de financiën van de provincie zodra deze is verschenen?	De financiele effecten van de septembercirculaire zullen in een apart memo (actualiteitenbrief) toegelicht worden en dit memo zal gedeeld worden met PS.	Wouter Kegel	Esther Rommel	Bestuur	
4	GroenLinks	Peter Korzelius	111	3.3 Onderhoud kapitaalgoederen	Het bestuurlijk vastgesteld kwaliteitsniveau voor vaarwegen/oevers is D. Is dat voldoende om de kwaliteit daarvan te waarborgen?	Bij vaarwegen en oevers wordt een risicogestuurde aanpak gehanteerd waarbij gekeken wordt welke risico's de degradatie met zich meebrengt. Onder het vastgestelde beleid (kwaliteitsniveau D) voeren we technische inspecties uit, waarbij het areaal veilig blijft en de kwaliteit voldoende wordt gewaarborgd.	Han Roebers	Jeroen Olthof	Ruimte	
5	GroenLinks	Peter Korzelius	142	3.8 Provinciale heffingen	Op deze pagina is een overzicht opgenomen van de opcenten motorrijtuigenbelasting van de verschillende provincies. Deze informatie is gebaseerd op de informatie per ultimo juni 2026. Geeft recentere informatie aanleiding om het overzicht aan te passen?	Ja. In de bijlage is een overzicht opgenomen met de verschillen tussen de tabel die gebruikt is in de Begroting 2027 en de tabel op basis van de laatste informatie. Bij een aantal provincies is het tarief nog gewijzigd (zie bijlage MvA). Let wel: de tarieven zijn pas op 1 december defnitief bekend.	Wouter Kegel	Esther Rommel	Bestuur	
6	GroenLinks	Peter Korzelius	16	2.1 Beleidsdoel	Op de PS vergadering van 29 juni 2026 is motie 81 aangenomen voor het Ontzorgingsprogramma verduurzaming maatschappelijk vastgoed om € 300.000 daarvoor beschikbaar te stellen. Waar staat dat in de begroting 2027?	Motie 81 wordt genoemd in het hoofdstuk 'Overzicht financiële ontwikkelingen' (blz. 16) in het overzicht van de aangenomen moties bij de kaderbrief 2027, en is verwerkt in beleidsdoel 2.1 (blz. 30).	Wouter Kegel	Esther Rommel	Bestuur	
7	BBB	Dorien Sijbenga	68	4 Natuur en Landelijk Gebied, maatregelen in veengebieden	Ondersteunt u deze transitie nog steeds in samenspraak met de agrarische ondernemers?	Ja, dat gaat in samenspraak met de agrariërs.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
8	BBB	Dorien Sijbenga	68	5 Natuur en Landelijk Gebied	Onze fractie was van mening dat het aantal bomen buiten het bos zou worden aangesloten bij het bos. Welke mogelijkheden ziet u om het aantal bomen buiten het bos te vergroten?	Vanuit de Klimaataanpak verkennen we mogelijkheden voor meer bomen buiten het bos, samen met gemeenten als recreatief groen, op bedrijventerreinen of agroforestry (op vrijwillige basis).	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
9	BBB	Dorien Sijbenga	68	5 Natuur en Landelijk Gebied	Wat bedoelt u precies met herwaardering en ruiling van gronden en hoe moet dit agrarisch natuurbeheer financieel mogelijk maken?	Onder het vorige kabinet is begonnen met het effectiever maken van het Agrarisch Natuur- en Landschapsbeheer (Anlb) tot het bredere Agrarisch Natuurbeheer. Dit naar aanleiding van de ecologische evaluatie van het Anlb, waaruit bleek dat een hoger aandeel zwaar beheer met meer gecontreerde inzet nodig is. Daarom zijn instrumenten toegevoegd zoals herwaardering gronden en kavelruil, waarmee belemmeringen worden aangepakt die het Anlb zelf niet oplost. Voor herwaardering gronden komt een (landelijk ontwikkelde) subsidieregeling beschikbaar, waarmee via een kwalitatieve verplichting landbouwgrond wordt geëxtensiveerd (maar wel de landbouwfunctie behoudt, dit wordt dus geen natuur). De waardedaling wordt vergoed aan de eigenaar. Dit maakt het makkelijker voor de boer om zwaar Anlb-beheer in te passen in de bedrijfsvoering. Kavelruil kan ervoor zorgen dat de gronden van Anlb-boeren beter aaneengesloten liggen. Dat zorgt voor beheer in grotere samenhangende gebieden en draagt bij aan de (financiële) uitvoerbaarheid door individuele ondernemers. Met de extra (vrijwillige) instrumenten worden agrarische ondernemers beter in staat gesteld om structureel bij te dragen aan de Europese natuurdoelen.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
10	BBB	Dorien Sijbenga	77-78	5 Natuur en Landelijk Gebied	Verwacht het college dat het Rijk op korte termijn komt met een nieuw nationaal Programma Landelijk Gebied? En welke gevolgen kan dit hebben voor de huidige Korte Termijn Agenda en het programma Landelijk Gebied van de Provincie NH?	Nee, wij verwachten geen nieuw nationaal programma landelijk gebied. Het rijk geeft met de taskforce Landbouw natuur en stikstof richting. Voor zover nu is te beoordelen heeft dit geen gevolgen voor de Korte Termijn Agenda en het programma Landelijk Gebied.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
11	D66	Krista Jansen	74	5.4 Verbetering kwaliteit water	Op de TB RWBP van 14 september werd vanuit Landelijk Gebied aangegeven dat Gedeputeerde Staten zichzelf een stevige ambitie stelt voor het behalen van de KRW-doelen. Voor 2026 is hiervoor echter geen budget beschikbaar gesteld. Hoe wordt deze ambitie financieel vertaald in de begroting voor 2027? Welk bedrag wordt hiervoor in de begroting opgenomen en voor welke maatregelen of activiteiten wordt dit budget ingezet?	De financiële vertaling van de ambitie voor de KRW wordt meegenomen in het totale benodigde budget voor het ontwerp Regionale Water- en Bodemprogramma (RWBP). Het ontwerp RWBP en inclusief financiële vertaling zal een onderwerp van onderhandeling in de coalitiebesprekingen volgend jaar worden. De nieuwe coalitie neemt dus een besluit over de financiële consequenties van het RWBP en dus ook over de ambities voor de Kaderrichtlijn Water.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS-of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
12	PvdA	Tim Wagelaar	8	1 Inleiding	De inleiding van de begroting noemt een aantal prioriteiten voor het aankomende jaar: "stikstofaanpak, netcongestie, natuurontwikkeling, water, ruimtelijke visie en omgevingsverordeningen, duurzame economie, woningbouw, bereikbaarheid en gezonde organisatie". Bepaalde belangrijke thema's in het coalitieakkoord (bijvoorbeeld gezonde leefomgeving) ontbreken in dit rijtje prioriteiten. Waar zijn deze prioriteiten op gebaseerd? En hoe verhouden deze zich tot de prioriteiten die in het coalitieakkoord geformuleerd zijn?	De genoemde onderwerpen zullen in het komend jaar allemaal substantiële inzet en richting vragen komend jaar. In 2026 is het Beleidskader Gezonde Leefomgeving vastgesteld. Daarmee is op dat onderwerp richting bepaald en gaat het om uitvoering. Deze prioriteiten zijn specifiek genoemd, omdat ze niet alleen voorkomen in ons eigen provinciale coalitieakkoord, maar ook (a) van belang zijn in politiek Den Haag (zie bijvoorbeeld de tekst van het regeerakkoord van het kabinet-Jetten en de begrotingsstukken zoals ze deze week met Prinsjesdag zijn gepresenteerd), maar ook (b) uitdrukkelijk terug komen in veel van de nieuwe coalitieakkoorden van Noord-Hollandse gemeenten, die recentelijk zijn verschenen na de afgelopen gemeenteraadsverkiezingen.	Miriam van Kuijk	Esther Rommel	Bestuur	
13	PvdA	Tim Wagelaar	35	2.3 Gezonde leefomgeving	In 2.3 op pagina 35 van de begroting staat vermeld dat er in 2027 veel inzet nodig is van de OD NZKG voor het Project Heracless-Groen Staal en de vergunning voor de kooksgasfabrieken. In hoeverre volstaan de huidige middelen voor deze extra inzet, zonder dat de OD NZKG andere prioriteiten hoeft af te schalen?	In de kaderbrief 2027 en in de begroting 2027 is rekening gehouden met deze extra werkzaamheden van de OD NZKG in het dossier Tata Steel. Het is dus niet de verwachting dat vanwege activiteiten bij Tata Steel de OD NZKG andere prioriteiten moet afschalen.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
14	Groenlinks	Paul Laport	31	Leefomgeving, reductie co2	Met de integrale klimaatbeleidscyclus wordt in de gaten gehouden of we de klimaatdoelen in 2030 en 2050 behalen. De doelen lijken op dit moment ver uit zicht. Welke middelen (behalve financiële) kan de provincie inzetten om partners hier een bijdrage aan te laten leveren? En welke middelen worden ingezet om te versnellen?	In de Voortgangsrapportage 2026 is per transitiepad een overzicht opgenomen waar de provincie al op inzet en waar nog mogelijkheden liggen. Dit is aanvullend op de kansen die inzichtelijk gemaakt zijn in de Provinciale Klimaat- en Energieverkenning 2025 (pKEV), waar ook per transitiepad aanvullende kansen in kaart zijn gebracht. Richting de doelen van 2030 en 2050 volgt er bij de volgende pKEV een nieuw overzicht per transitiepad waar nog mogelijkheden liggen, dit gaat ook om inzet zonder financiële consequentie. Deze pKEV verschijnt in Q2 2027 op basis van de Klimaat- en Energieverkenning die afgelopen Prinsjesdag door PBL is gepubliceerd.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
15	Groenlinks	Paul Laport	87	Cultuur	"De provincie subsidieert kunsteducatie op zo veel mogelijk Noord-Hollandse scholen." Wat is het totaalbereik van het programma?	Het programma Cultuureducatie met Kwaliteit (CmK) Noord-Holland, uitgevoerd door Plein C heeft een deelname van 23 kleine/middelgrote gemeenten en een provinciaal programma. In totaal bereiken we hiermee 246 Primair onderwijs en speciaal onderwijs basisscholen (totaal van 330 in het verzorgingsgebied Plein C), 9 voortgezet onderwijs en speciaal voortgezet onderwijs. (totaal van 50), 3 VMBO scholen (totaal van 25) en 4 MBO scholen (totaal van 6). Voor Primair onderwijs en speciaal onderwijs basisscholen zijn we sinds 2013 bezig met CmK, daarom is hier het bereik ook het hoogst. Voortgezet onderwijs, VMBO en MBO zijn we pas sinds 2021 mee gestart binnen CmK Noord-Holland. Daarnaast bereikt Plein C met CmK activiteiten ook 20 scholen die buiten het eigen verzorgingsgebied liggen (maar onder primaire verantwoordelijkheid vallen van kunsteducatie-instellingen in de grote gemeenten boven 90.000 inwoners).	Daphne Rigter	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
16	GroenLinks	Paul de Graaf	51	4.1 Realiseren perspectief mobiliteit	1.3 RAM's: welke RAM's zijn eren wanneer wordt welke RAM geactualiseerd?	Er zijn RAM's voor de deelregio's Kop NH, Westfriesland, Alkmaar, Zuid-Kennemerland/IJmond, Zaanstreek-Waterland, Amstelland-Meerlanden en Gooi en Vechtstreek. Deze worden iedere 2 à 4 jaar geactualiseerd. Op dit moment wordt gewerkt aan de actualisatie van de RAM's voor Kop NH en Alkmaar. In 2027 volgt de actualisatie van de RAM Zuid-Kennemerland/IJmond en daarna die van de overige RAM's. De meest actuele RAM's staan op de website van de provincie (zie hyperlink).	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit
17	GroenLinks	Paul de Graaf	53	4.2 Openbaar vervoer waarborgen	Dekking publieke mobiliteit niet uit OV-concessies. Waaruit dan wel?	Zoals aangegeven worden momenteel pilots en onderzoeken met betrekking tot publieke mobiliteit, die officeel buiten de ov-concessies vallen, gedekt vanuit de ov-reserve. Dit gaat om incidentele pilots en onderzoeken. Naast de voortzetting van bestaande programma's vraagt inzet vanuit de provincie op publieke mobiliteit om structurele middelen, deze zijn er niet.In Q4 2026 wordt u nader geïnformeerd door middel van een handelingsperspectief deelmobiliteit.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
18	GroenLinks	Paul de Graaf	55	4.2 Openbaar vervoer waarborgen	2.2 nieuwe buurtbussen: zullen dit elektrische voertuigen zijn en zijn deze op dezelfde manier te gebruiken als de huidige (8 passagiers, chauffeur met rijbewijs B)?	De insteek is dat nieuwe voertuigen op dezelfde manier te gebruiken zijn als de huidige voertuigen (8 passagiers, chauffeur met rijbewijs B). Er zijn op dit moment nog geen achtpersoonsvoertuigen die zowel elektrisch zijn alsook toegankelijk. De ontwikkelingen op deze markt worden in de gaten gehouden. Als de markt deze ontwikkeling de komende tijd niet oppakt, dan zal er met de vervanging een keuze gemaakt moeten worden tussen ofwel toegankelijke buurtbussen ofwel elektrische buurtbussen.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS-of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
19a	D66	Nina Sophie Vroom	85	6.2 Wat willen we bereiken	Er wordt genoemd dat het restauratiedoel 10 procent in 2030 is voor rijks- en provinciale monumenten - waarom is er gekozen voor dit percentage, en hoe wordt de keuze gemaakt welke eerst worden gerestaureerd?	De restauratieopgave is de opgave om de monumenten dusdanig te herstellen dat ze via regulier onderhoud duurzaam in stand gehouden kunnen worden. Monumenten zijn op gezette tijden weer toe aan onderhoud of restauratie, maar kunnen niet allemaal tegelijk worden gerestaureerd. De belangrijkste factoren: 1. restaureren is ingrijpend voor eigenaren en vraagt vaak om een aanzienlijke investering van hen; 2. de bestaande subsidieregelingen kunnnen vanwege de beschikbare middelen niet in de jaarlijkse vraag voorzien; 3. er zijn niet voldoende vakmensen in de restauratiesector beschikbaar om in alle vraag te kunnen voorzien. Om deze redenen wordt sinds 1994 landelijk (op basis van het strategisch plan voor de monumentenzorg 'Monumenten goed gefundeerd') beleidsmatig uitgegaan van – en toegewerkt naar – een dynamische restauratieopgave van 10% van de totale voorraad, waarmee een 'werkvoorraad' op een min of meer gelijkblijvend niveau resteert. NB Alle provincies monitoren jaarlijks de stand (zeer slecht - heel goed) van de restauratieopgave voor niet-woonhuis rijksmonumenten en Noord-Holland ook voor alle provinciale monumenten. We spreken over restauratie wanneer een rijks- of provinciaal monument dat in een matige of slechte staat verkeert, weer in een redelijke tot goede staat wordt gebracht. Werkzaamheden die plaatsvinden om een monument in redelijke tot goede staat te houden noemen we onderhoud. De provincie heeft drie aparte subsidieregelingen voor restauratie van rijksmonumenten en provinciale monumenten, met elk een andere manier van selecteren:	Daphne Rigter	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
19b						Restauratie rijksmonumenten Noord-Holland, subsidie: Deze gedecentraliseerde subsidie dient in de basis voor de restauratie van rijksmonumenten die in oorsprong niet als woonhuis zijn gebouwd, of voor meer dan 50% niet als zodanig gebruikt worden. Aanvragen worden middels een tender behandeld, waarbij alle aanvragen inhoudelijk worden beoordeeld en geprioriteerd op basis van een puntentelling zoals vastgesteld in de uitvoeringsregeling. De provincie heeft een aantal beleidsmatige voorwaarden in de regeling opgenomen, waarvoor extra punten te behalen vallen en probeert op die manier via de regeling de beleidsdoelen bij de subsidieaanvragers te stimuleren en voorrang te verlenen aan aanvragen die zoveel mogelijk aan onze beleidsdoelen bijdragen. Restauratie provinciale monumenten Noord-Holland, subsidie: Deze subsidie dient voor de restauratie van alle provinciale monumenten in Noord-Holland. Aanvragen worden op volgorde van binnenkomst behandeld en dienen te voldoen aan de indieningsvereisten/weigeringsgronden zoals vastgesteld in de uitvoeringsregeling. Herbestemming, restauratie en verduurzaming monumenten Noord-Holland, subsidie Deze subsidie dient o.a. voor de restauratie (en/of herbestemming of verduurzaming) van cultureel erfgoed dat is beschermd als provinciaal monument.* Aanvragen worden op volgorde van binnenkomst behandeld en dienen te voldoen aan de indieningsvereisten/weigeringsgronden zoals vastgesteld in de uitvoeringsregeling. Subsidies worden verstrekt in de vorm van een laagrentedragende lening uit het Noord-Hollands Fonds voor Monumenten, ondergebracht bij het Nationaal Restauratiefonds. *Voor restauratie komen ook gemeentelijke monumenten die in oorsprong behoren tot het industrieel, religieus of agrarisch erfgoed van die gemeente en beeldbepalende of karakteristieke panden die in oorsprong behoren tot het agrarisch erfgoed van die gemeente in aanmerking.	Daphne Rigter	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
20	GroenLinks	Nicole van der Waart	122	3.7 Grondbeleid	Er wordt ingegaan op het grondbeleid om provinciale doelen t.a.v. natuur of infra te realiseren. Vraag: klopt het dat dit instrument ook ingezet kan worden om de realisatie van energienetwerken te versnellen?	Ja, maar dat vraagt om een nieuwe en nadere samenwerking met de netbeheerders. Op dit moment zijn de netbeheerders zelf verantwoordelijk voor de uitvoering van hun investeringsprogramma's. Wij kunnen elkaar echter wel helpen en een versnelling mogelijk maken, die mogelijkheden worden de komende periode verder verkend.	Pauline Kreuwel	Esther Rommel	Bestuur	
21	GroenLinks	Nicole van der Waart	190	Reserve energietransitie	Hier staat genoemd de opgave broeikasuitstoot terug te dringen met 49% in 2030 tov 1990), Waarom staat hier niet de doelstelling van 55% genoemd? En is het dat toch niet zuiver dit te herzien?	De doelstelling van 55% staat niet genoemd omdat het ten tijde van het instellingsbesluit nog niet was verhoogd. We zetten ons in voor de doelstelling van 55% reductie in 2030.	Marco Berkhout	Anouk Gielen	Leefomgeving	
22	D66	Nina Sophie Vroom	86	6.3 Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit voor sport, cultuur en voorzieningen	Onder welk beleidsdoel valt het de pilot met de kennismakelaar kunst en cultuur/kenniscoordinator?	Beleidsdoel 6.3 Versterken culturele infrastructuur (Kennisdeling gemeenten)	Daphne Rigter	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
23	GroenLinks	Nicole van der waart	222	Bijlage Klimaatbegroting pagina 10	Voor industrie en bedrijven is weer geen uitwerking gegeven, is bekend of dit uiterlijk voor de begroting 2028 mogelijk is?	Voor de Klimaatbijlage 2028 zetten we ons in een verdiepingsslag te maken binnen dit transitiepad. We zullen dan waar mogelijk de koppeling maken tussen middelen, maatregelen en de emissiereductie.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS-of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
24	GroenLinks	Nicole van der Waart	222	Bijlage Klimaatbegroting pagina 27	Bij trends en ontwikkelingen worden belemmeringen genoemd, zoals Gebrekkige datatoegang en monitoring bij glastuinbouw / ruimtelijke beperkingen en trage vergunningsproceduren. Wat doet de provincie er aan hier meer sturing aan te kunnen geven? Dit zie ik niet terug in de activiteiten ALS provincie.	Wat betreft data en monitoring wordt gewerkt aan betere afspraken op gebiedsniveau via gebiedsakkoorden. Zo ontstaat meer inzicht in de voortgang van de verduurzaming, zonder dat bedrijfsgevoelige informatie openbaar wordt. Het gebiedsakkoord het Grootslag is hiervan een voorbeeld. Binnen deze aanpak houdt een onafhankelijke partij jaarlijks de voortgang bij van de CO_2-reductie in het betreffende glastuinbouwgebied. We willen deze werkwijze, waar passend, uitbreiden. Voor de warmtenetten stimuleren we collectieve warmtenetten o.a. via de Greenports. Om beperkingen weg te nemen onderzoeken we de haalbaarheid van een regionaal warmtebedrijf, waarmee ook warmtenetten sneller aangelegd kunnen worden. Aan de bronzijde onderzoeken we of een stimuleringsprogramma voor geothermie mogelijk is.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
25	PvdD	Henrice Vonck	29	2.1 Bijdragen aan de energietransitie	Uit welk programma en kostenpost wordt de motie M93-2026 AANGENOMEN PvdD-D66-GL-PvdA-CU-Volt-CDA motie Wind op bedrijventerreinen verkennen en faciliteren in 2027 bekostigd? En waar in dit programma is dit terug te vinden?	De kosten voor de verkenning worden gedekt uit programma 2.1 Bijdragen aan de energietransitie. Dit is terug te vinden binnen de activiteit: Wat gaan we daar voor doen? - 2.1 De provincie draagt bij aan een robuust energiesysteem dat de groeiende vraag naar elektriciteit kan faciliteren en oplossingen biedt voor netcongestie. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de samenhang tussen opwek, opslag, infrastructuur en energiegebruik.	Marco Berkhout	Anouk Gielen	Leefomgeving	
26	PvdD	Henrice Vonck	62	5 Natuur en landelijk gebied	Op welke wijze is motie 126-2025 ‘dierenwelzijn in de begroting’ in programma 5 (Natuur en landelijk gebied) van de de begroting gerealiseerd? Voor zover wij zien wordt ‘dierenwelzijn’ voornamelijk genoemd in combinatie met faunabeheer. Welke nieuwe doelen en programma’s, passend bij het coalitieakkoord, zijn hiervoor in de begroting opgenomen? [dictum: ‘met ingang van de Begroting 2027 een aantal doelen voor dierenwelzijn, passend bij het coalitieakkoord, op te nemen met een bijbehorende toelichting over het behalen hiervan.’]	De motie roept GS op om op de onderwerpen uit het coalitieakkoord waarin dieren(welzijn) is benoemd, ook te benoemen in de begroting. Dit zijn achtereenvolgens 'Kansrijke landbouw', Dierenwelzijn ('wildopvang en faunapassages) en Faunabeheer. Dierenwelzijn in de veehouderij is een Rijksaangelegenheid waarop wij geen aanvullende doelen stellen, die dus ook niet kunnen doorwerken in de begroting. Voor de steun aan de wildopvang ligt het voorstel voor om budget toe te voegen aan de begroting 2026. Faunapassages maken impliciet onderdeel uit van programma 4 omdat deze worden meegenomen in de uitvoering van het integraal Meerjarenprogramma infrastructuur. In deze programmering zijn de faunavoorzieningen terug te vinden. Faunabeheer maakt onderdeel uit van programma 5. Bij het onderdeel faunabeheer is dierenwelzijn expliciet toegevoegd. Dit aspect maakt onderdeel uit van de uitvoering van het faunabeheerplan ganzen.	Karen Jongsma	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
27	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting	Wat is de verhouding tussen deze 3 factoren in NH in 2027: duurzaam opgewekte energie VS energiebesparing in huishoudens, bedrijven en mobiliteit VS energieverbruik van datacenters?	Voor de verhouding van het energieverbruik in cijfers verwijzen we u door naar het Dashboard Klimaat & Energie (zie hyperlink). Een duiding in broeikasgassen en reductie kunt u per transitiepad verwachten bij de nieuwe Provinciale Klimaat- en Energieverkenning 2027.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	https://energietransitie-nh.incijfers.nl/mosaic/klimaat-en-energie
28	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting, pagina 10	In het transitiepad industrie en bedrijven valt relatief veel CO2 en energie te besparen. In welk jaar denken GS eenzelfde verdiepingsslag in de begroting te kunnen maken voor dit pad als voor landbouw en landgebruik en mobiliteit?	Voor de Klimaatbijlage 2028 zetten we ons in een verdiepingsslag te maken binnen dit transitiepad. We zullen dan proberen waar mogelijk de koppeling te maken tussen middelen, maatregelen en de emissiereductie.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
29	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting, pagina 11	Het te dichten gat van 4,9 Mton is nog hetzelfde als vorig jaar, ondanks het feit dat m.i.v. 2027 extra wordt ingezet op het EnergieBesparingsakkoord. Op welke besparing wordt gerekend met deze extra inzet, en waarom is die afname niet zichtbaar, cq meegerekend in het nog te dichten gat tot aan 2030?	De maatregelen worden allemaal doorgerekend en zichtbaar in de nieuwe Provinciale Klimaat- en Energieverkenning 2027. Deze wordt op dit moment opgesteld op basis van de onlangs verschenen Klimaat- en Energieverkenning van het PBL en aanvullende maatregelen die de provincie neemt. Deze nieuwe prognose laat de afname zien. We verwachten de pKEV op te leveren in Q2 2027.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
30	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting, pagina 19	Waarom is de Opwek Energie op Rijksgronden (OER) verminderd van 0,07 naar 0,05 Mton?	Dit komt door een bijstelling in het EnergieTransitieModel waardoor de verwachte reductie is bijgesteld. Hier is op basis van de plaatsing van de zonnepanelen in combinatie met nieuwe rekenregels de inschatting op aangepast.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
31	D66	Nina Sophie Vroom	49	4.1 Mobiliteit	Op welke manier wordt de investeringsstrategie uitgebreid met nieuwe inzichten in sociale veiligheid? Welk deel hiervan is bestemd voor maatregelen rondom vrouwenveiligheid?	Ter voorbereiding van de besluitvorming van de nieuwe investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) door de nieuwe Staten in 2028, is begonnen met de ontwikkeling van deze nieuwe iNHi 2028-2032. Hiervoor wordt de indicator sociale veiligheid ontwikkeld waarbij vrouwenveiligheid expliciet is ingebed. De specifieke invulling is in onderzoek. De invulling van het afweegkader van de iNHi 2028-2032 met daarin alle informatie, waaronder sociale veiligheid, wordt voorgelegd aan de nieuwe Staten in 2027. In de iNHi worden geen budgetten toegekend aan indicatoren, knelpunten of wegtrajecten. Dit vindt plaats bij programmering in het iMPI.	Frans van der Linden	Jeroen Olthof	Ruimte	
32	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting, pagina 19	Waarom is onder ‘Draagvlak’ het Stimuleren 50% lokaal eigendom bij energieprojecten verminderd met 1 miljoen? Is € 500.000 genoeg voor een revolverend fonds? Graag toelichting.	Het bedrag van vorig jaar is in één keer gestoken in het revolverend fonds. Omdat het revolverend is, is deze eenmalige bijdrage genoeg geweest om het fonds op te zetten en beschikbaar te stellen. Daarom is er nu geen jaarlijkse bijdrage meer nodig.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS- of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
33	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting, pagina 22	Mbt Energiebesparingsakkoord | a/Waarom staat deze post (ook) onder bebouwde omgeving? b/Wat is de reden dat onder 'Energiebesparings-akkoord' het blijkbaar niet 'nader te bepalen' is wat deze besparing oplevert? Op p.23 staat immers 'Hier ligt 4,18 Mton CO_2-eq aan potentiële besparing.' c/En hoe ligt de verhouding tussen inspanning van gemeenten VS Omgevingsdiensten? Graag een overzicht op basis van bedrijven.	De potentiële besparing is niet gelijk aan de werkelijke besparing. Omdat het Energiebesparingsakkoord zowel effect heeft voor het transitiepad gebouwde omgeving, als het transitiepad industrie is gekozen het bij beide op te nemen. Wat betreft de verhouding is dat gemeenten opdrachtgever en financierder en de Omgevingsdienst uitvoerder. Een overzicht kan pas worden gegeven als het Enerigebesparingsakkoord wordt uitgevoerd.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
34	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting, pagina 24	'Ambities 2050: En het zoetwaterverbruik is tot een minimum beperkt.' Hoe staat dit in verhouding tot het recent bekend geworden zoetwaterverbruik van het Equinix data center in Amsterdam?	Dit valt buiten de scope van de klimaatbijlage.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
35	PvdD	Henrice Vonck	222	Bijlage Klimaatbegroting pagina 25	Er staat geen CO2 reductie bij de Datacenterstrategie. Is er dan soms sprake van toename, en hoeveel bedraagt die voor de data centers die nu in de pijplijn zitten in NHN en NHZ?	Het transitiepad industrie en bedrijven is nu niet volledig uitgewerkt. Of er sprake is van een toename in CO2-uitstoot en wat het effect is van nieuwe ontwikkelingen wordt inzichtelijk gemaakt in de Provinciale Klimaat- en Energieverkenning 2027. Deze nieuwe prognose laat ook de toenname in elektriciteitsverbruik van datacenters zien.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
36	Volt	Julia Schneemann	70	5.2 Beheren van natuur	Binnen de totale lasten van € 90 miljoen in 2027 voor beleidsdoel 5.2, is € 39 miljoen gereserveerd voor faunabeheer en faunaschade. Naast de vergoedingen voor schade, zit hier ook budget in voor aanvullend beheer. De verwachting is dat door de huidige maatregelen om schade te verminderen, de lasten de komende jaren gaan dalen. Indien er mee- of tegenvallers zijn binnen de posten voor faunabeheer en faunaschade heeft dit geen invloed op de andere taken en doelstellingen binnen beleidsdoel 5.2. Ten laste van welke post vallen eventuele tegenvallers?	Eventuele hogere lasten voor faunaschade zullen ten laste van de algemene middelen gebracht worden, bij eventuele lagere lasten zal het verschil terugvloeien naar de algemene middelen.	Karen Jongsma	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
37	Volt	Julia Schneemann	43, 73	3.3 Onderhoud kapitaal goederen & 5.4 Verbetering kwaliteit water	3.3 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie: "Het 'Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027' (met de deelprogramma's overstromingsrisico's, oppervlaktewater en grondwater) beschrijft het provinciale beleid voor water en de maatregelen die de provincie zelf gaat uitvoeren." 5.4 Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water: "De provincie zorgt er – samen met de waterpartners – voor dat het watersysteem duurzaam kan worden gebruikt voor onder andere (drink)waterbereiding, landbouw, natuur en recreatie. De provincie heeft daarbij kaderstellende en uitvoerende taken." Hoe zorgt de provincie ervoor dat deze twee beleidsdoelen met gescheiden begrotingen, die beide betrekking hebben op ons water (te veel, te weinig, schoon en drinkbaar), elkaar versterken en er geen inefficiënties optreden?	Het verbeteren van de kwaliteit van het water en benutten en beheren van water maakt ook onderdeel uit van het nieuwe Regionale Water- en Bodemprogramma waar GS eind 2027 een besluit over gaan nemen. Dus alhoewel de budgetten in verschillende programma's in de begroting staan vindt de uitvoering van ons waterbeleid integraal en in afstemming met elkaar plaats.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Leefomgeving	
38a	Volt	Julia Schneemann	75-78	5.5. Regisseren programma landelijk gebied & 5.6 Versterken kansrijke landbouw	5.5 Regisseren Programma Landelijk Gebied: "Provinciale rol De provincie geeft in haar rol van gebiedsregisseur de ontwikkeling naar een toekomstbestendig landelijk gebied vorm, samen met andere partijen. Hierbij gaat het vooral om die gebieden waar de opgaven het grootst zijn en er middelen en mogelijkheden zijn om gebiedsgericht samen te werken. ' Wat willen we bereiken? In het landelijk gebied van Noord-Holland worden opgaven voor natuur, stikstof, water en bodem, klimaat, landbouw, landschap, erfgoed en recreatie in samenhang gerealiseerd. Dit leidt tot natuurherstel, een gerealiseerd Natuurnetwerk Nederland (NNN), vermindering van stikstofuitstoot, een klimaatbestendig en robuust water- en bodemsysteem, toekomstbestendige kringlooplandbouw, versterkte biodiversiteit en een sociaaleconomisch vitaal landelijk gebied." 5.6 Versterken kansrijke landbouw "Provinciale rol De provincie ondersteunt de ontwikkeling naar kringlooplandbouw en biedt ruimte voor een sterke en kansrijke sector. Wij stemmen af met het IPO, het Rijk en Europa, en ondersteunen het gemeenschappelijk (Europees) landbouwbeleid. Verder werken we aan ruimtelijke kaders en formuleren we binnen het 'Programma Landelijk Gebied' beleid om de ontwikkeling naar kringlooplandbouw mogelijk te maken.	GS beschouwt het Programma Landelijk Gebied als het overkoepelende kader voor de integrale gebiedsaanpak. Het versterken van kansrijke landbouw is daarbinnen een afzonderlijk beleidsdoel en een onmisbare voorwaarde voor een toekomstbestendig landelijk gebied. De begrotingen blijven afzonderlijk herkenbaar voor de sturing door PS. GS programmeert de middelen, maatregelen en gebiedsprocessen echter in samenhang. Per maatregel maakt GS inzichtelijk welk doel primair wordt gediend en uit welk budget deze wordt gefinancierd.	Shirin Jaffri	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS- of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
38b					We werken een systematiek van gebiedsgerichte doelsturing uit om samen met de landbouw en andere partijen inhoud te geven aan alle doelen en kaders die op het boerenerf hun weerslag hebben." Wat willen we bereiken? 1. De provincie biedt toekomstperspectief aan agrariërs en zet zich in voor de omslag naar kringlooplandbouw. [..] 2. De provincie realiseert een structurele bijdrage aan stikstofreductie en natuurherstel, in lijn met gemaakte afspraken met de industrie en de landbouw. Hoe gaat GS deze twee aparte beleidsdoelen met ieder een eigen begroting, op elkaar afstemmen, dan wel van elkaar scheiden zodat er geen overlap plaatsvindt of inefficiënties optreden?	(vraag in twee delen gesplitst omdat vraag te lang is) zie antwoord vraag 38a.	Shirin Jaffri	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
39	Volt	Julia Schneemann	13-14	1 Financiele Ontwikkelingen	Waarom nemen de afschrijvingslasten vanaf 2030 ineens sterk toe?	Op basis van de huidige planning wordt een aantal omvangrijke projecten, waaronder vervanging VRI's, in 2029 opgeleverd waardoor vanaf het jaar daarop -2030- de afschrijvingslasten voor die projecten start. De meeste van die projecten hebben een afschrijvingstermijn van 50 jaar, maar de afschrijving van VRI gebeurt in 15 jaar. Dat heeft een relatief groot effect op de afschrijvingslasten vanaf 2030. Dit project zou oorspronkelijk in 2028 worden opgeleverd waardoor de afschrijvingslasten nu van 2029 naar 2030 zijn opgeschoven.	Wouter Kegel	Jeroen Olthof	Ruimte	
40	Volt	Julia Schneemann	30, 161	2 Klimaat en energie	Is de verduurzaming van Paviljoen Welgelegen na 2028 voltooid? Zo nee, welke kosten kunnen er de komende jaren nog verwacht worden?	De isolerende aanpassingen zijn eind 2028 voltooid, de installatietechnische aanpassingen eind 2030. De kosten voor alle werkzaamheden zijn geraamd op 4,6 miljoen euro. Hiervan is 1,1 miljoen gedekt door een subsidie van DUMAVA en de rest is gedekt vanuit de reserve energietransitie. Er worden geen extra kosten verwacht.	Rob Tresoor	Arthur van Dijk	Bestuur	
41	Volt	Julia Schneemann	70	5.2b	Welk bedrag is er binnen programma 5.2 specifiek bestemd voor faunaschade?	In de Begroting 2027 is een bedrag van € 37,2 miljoen geraamd voor tegemoetkoming faunaschade, inclusief alle daarmee samenhangende kosten. De raming is voor het laatst aangepast bij de Kaderbrief 2027 (onderdeel T op pagina's 12, 22 en 23 van de Kaderbrief). Dit bedrag maakt deel uit van de in totaal € 39 (€ 39,2) miljoen genoemd op pagina 70 van de Begroting 2027, waarin tevens het aanvullend beheer is opgenomen.	Karen Jongsma	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
42	Volt	Julia Schneemann	10 & 97-98	1 Financiële begroting & 3.1 Financiering - Bestuur	Op welke investeringsplanning is de jaarlijks geraamde kasuitgave van €130 miljoen gebaseerd, en hoe zijn verwachte vertragingen door stikstof en netcongestie in deze planning verwerkt?	De investeringsplanning van € 130 miljoen is een inschatting, gebaseerd op enerzijds de lopende en toekomstige investeringsplannen en anderzijds het behaalde investeringsvolume uit het verleden. In de opbouw van dit bedrag is niet specifiek rekening gehouden met het vertragend effect van netcongestie en stikstof. In de praktijk kunnen dit belangrijke knelpunten zijn bij investeringen, zoals bijvoorbeeld ook de Impactanalyse laat zien die op 27 augustus met u is gedeeld. Dit onderschrijft het belang van een realistische investeringsplanning. We zullen het investeringsvolume de komende jaren blijven monitoren en in toekomstige begrotingen bijstellen als dat noodzakelijk is.	Wouter Kegel	Esther Rommel	Bestuur	
43	Volt	Julia Schneemann	41-43	3.2 Versnellen en programmeren woningbouw - Ruimte	Kan voor de activiteiten binnen beleidsdoel 3.2 worden aangegeven welke financiering tijdelijk en welke structureel is, en welke activiteiten vanaf 2030 nog worden bekostigd uit het resterende budget van €2,918 miljoen?	Dit betreft de middelen voor de zogenoemde "flexibele schil", een subsidieregeling die gemeenten kunnen benutten voor het inhuren van capaciteit voor woningbouw. Vanwege bezuiningen vervalt dit budget miv 2028.	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS- of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
44	Volt	Julia Schneemann	82-84	6.1 Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie - Bestuur	Welke bedragen zijn binnen beleidsdoel 6.1 in 2027-2030 specifiek beschikbaar voor circulaire economie, uit welke begrotingsposten worden deze betaald en welke meetbare prestaties zijn daarbij voorzien?	Binnen beleidsdoel 6.1 is voor circulaire economie in 2027-2030 jaarlijks € 1,047 miljoen beschikbaar, exclusief de inzet van ambtelijke capaciteit. De middelen worden, zoals vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Duurzame en Circulaire Economie 2025-2028, ingezet op het stimuleren van circulaire ketensamenwerking en circulair ondernemerschap, het bevorderen van circulaire industrie, het behouden en ontwikkelen van de ruimte voor circulaire economie en het ondersteunen van het circulair maken van bedrijventerreinen en circulaire innovatie in het midden- en kleinbedrijf. De provinciale inzet is gericht op het in beweging brengen van partijen, het versterken van samenwerking en het creëren van de juiste randvoorwaarden. Daarom zijn niet alle prestaties meetbaar te maken. Enkele belangrijke voorbeelden van activiteiten met meetbare prestaties, die zijn voorzien in de periode 2027-2030, zijn het stimuleren van alle Noord-Hollandse gemeenten om circulaire sloopvoorschriften toe te passen via de Circulaire Deal Secundaire Bouwmaterialen, ondersteuning van minimaal 50 midden- en kleinbedrijven via het Circulaire Routekaart MKB programma en de ondersteuning van ten minste 30% van de deelnemende bedrijven aan het GO!-NH Versnellingsprogramma en PIM Noord-Holland bij het opschalen van circulaire innovaties. De Provinciale Circulaire Economie Monitor 2027, die begin volgend jaar aan PS wordt toegestuurd, rapporteert over de voortgang van de provinciale inzet en resultaten.	Suzanne van den Noort	Esther Rommel	Bestuur	
45	PvdA	Timothy Veenboer	63, 64	Stikstof	op pagina 63 staat de zin 'Uiterlijk in 2035 moet de stikstofuitstoot uit de landbouw met 30 procent zijn verminderd.' en de pagina daarna staat 'De landelijke kaders en maatregelen sluiten aan op deze provinciale aanpak, waaronder ..... 'Weer ruimte voor boer, natuur en bouw' (Kamerbrief 26 juni 2026).' de kamerbrief van 26 juni heeft doelen van 42 en 46%. dat is dus hoger dan de 30% van de pagina er voor. Hoe zorgt provincie dat het ruimte houdt om van die 30% af te wijken nu dat door het Rijk gevraagd wordt?	Een belangrijk doel van de door partijen ondertekende overeenkomst is het door de agrariërs realiseren van 30% generieke emissiereductie in de provincie Noord-Holland in 2035 ten opzichte van 2019. De provincie heeft € 1,6 miljoen beschikbaar gesteld voor het ondersteunen van agrariërs bij de implementatie van (management)maatregelen voor het behalen van het reductiedoel van 30%. Dit gaat nadrukkelijk om generieke emissiereductie. In de overeenkomst staat dat de maatregelen voor de aanvullende gebiedsspecifieke emissiereductie rond en in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet zijn meegerekend in de genoemde 30%. In het Programma Natuurherstel en Stikstofvermindering bepalen we per gebied welke begrenzing, maatregelen en ondersteuning nodig zijn voor natuurherstel en weer mogelijk maken van vergunningverlening, zo gericht en passend mogelijk. Deze gebiedsspecifieke emissiereductie telt op bij de 30% generieke emissiereductie.	Shirin Jaffri	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
46	PvdA	Timothy Veenboer	65	5 Doelen	de zeven doelen die zijn beschreven zijn -er doelen. De provincie wil 'minder' of 'meer' of 'beter'. Welk kwantitatieve cijfers (kpi) horen bij deze doelen?	De vraag wordt niet begrepen, op pagina 65 staat beschreven wat we willen bereiken, niet alleen in de vorm van -er doelen. Niet voor alle doelen is het mogelijk kpi's te kwantificeren. Rapportage over doelbereik gebeurt op verschillende manieren. U wordt in een volgende vergadering geinformeerd over het PNN, de KTA, de natuurherstelmaatregelen en bossenstrategie. NNN en Anlb komen aan bod in de jaarlijkse Voortgangsrapportage Natuur van BIJ12. Gebiedsgerichte informatie over natuurkwaliteit is te vinden in de Natuurdoelanalyses.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
47	PvdD	Henrice Vonck	41	3.2 Versnellen en programmeren woningbouw	Is uitvoeren van de ‘Agenda Natuurinclusief’ een ambitie van de provincie? Deze gaat namelijk ook over het domein Bouwen. Zie ook de Omgevingsvisie: nieuwe ontwikkelingen natuurinclusief. Maar over natuurinclusief bouwen is in Programma 3 niets terug te vinden. Klopt dat? Is er, en zo ja hoeveel, geld beschikbaar voor het natuurinclusief inrichten van de openbare ruimte in het algemeen en nieuwe woonwijken specifiek?	Ja, het uitvoeren van de Agenda Natuurinclusief is een ambitie van de provincie. Er is inderdaad geen budget hiervoor gelabeld op de begroting van programma 3. Het is wel onderdeel van onze algemene inzet op het stimuleren van toekomstbestendig bouwen, waarbij (in lijn met de Actieagenda wonen) het uitgangspunt is dat dit niet ten koste mag gaan van de snelheid en betaalbaarheid van de woningbouw. Kennisdeling gebeurd via de aanpak Groen Kapitaal	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
48	PvdD	Henrice Vonck	43	3.2 Versnellen en programmeren woningbouw	“De provincie stimuleert toekomstbestendig bouwen door kennisdelen over circulair en biobased bouwen.” Stimuleert de provincie ook marktontwikkelingen, zoals de teelt van biobased materialen via landbouwtransitie bevorderen, en korte ketens met bouwers en projectontwikkelaars van de grond krijgen?	We stimuleren biobased bouwen in samenwerking met de Uitvoeringsorganisatie Building Balance. We werken volgens een aanpak op basis van vastgestelde uitgangspunten. Zie brief aan PS (kenmerk nummer 2410334/2410338). Een uitgangspunt is dat we niet actief de productie van biobased teelt in Noord-Holland stimuleren. Dat betekent dat we inzetten op het koppelen van de vraag naar biobased bouwmaterialen in Noord-Holland aan het aanbod van teelt van buiten de provincie. Het ontbreekt in Noord-Holland aan ruimte om op grote oppervlakte biobased gewassen te telen, waardoor het verdienmodel lastig is in Noord-Holland. We leggen in onze aanpak de focus op het aanjagen van de vraag naar biobased bouwmaterialen (nieuwbouw, renovatie, utiliteitsbouw), waarbij dit moet bijdragen aan de snelheid en betaalbaarheid van de woningbouw.	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS-of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
49	PvdD	Angeline Egbers	34	2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving	"Wat willen we bereiken? Instandhouding en verbetering van de kwaliteit van de bodem en ondergrond in Noord-Holland." Betekent dit dat de provincie het gebruik van landbouwbestrijdingsmiddelen zowel in grondwaterbeschermingsgebieden als in drinkwaterwingebieden niet toestaat?	geen technische vraag	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Leefomgeving	
50	PvdD	Angeline Egbers	34	2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving	1.3 Daarnaast heeft de provincie het voornemen om in 2027 vervolgonderzoek te doen naar de effecten van PFAS in natuur, milieu en de leefomgeving. a) Welke effecten worden onderzocht, die nog niet genoeg bekend zijn via andere kanalen? b) Naar welke uitstoot wordt gekeken? Industrie, landbouw, of anders? c) Wie voert dit onderzoek uit namens de provincie?	a)Het voornemen is om samen met onder andere het ministerie van IenW onderzoek te doen naar het effect van PFAS in seaspray en de effecten daarvan op de kuststrook. Dit in verband met drinkwaterwinning in de kustgebieden. b)PFAS is sinds 2024 een Zeer Zorgwekkende Stof. In dat kader wordt er gekeken naar PFAS uitstoot in de industrie. Dit gebeurt via de vermijdings- en reductieprogramma's die bedrijven aanleveren bij het bevoegd gezag. Daarnaast doen we als provincie ook vervolgonderzoek naar het gebruik van PFAS-pesticiden in de land- en tuinbouw en naar het gebruik van mogelijke alternatieve middelen. c)Voor het seaspray onderzoek zijn we in gesprek met IenW, de provincies Zeeland en Zuid-Holland, het RIVM en enkele wetenschappelijke instellingen. Het onderzoek naar alternatieven voor PFAS-pesticiden wordt uitgevoerd door bureau CLM.	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
51	PvdD	Angeline Egbers	34	2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving	1.6 Ook in 2027 zet de provincie in op het meten en monitoren rond Tata Steel. De exacte (onderzoeks)invulling is nu echter nog niet bekend. Wanneer is de exacte (onderzoeks)invulling bekend van het meten en monitoren rond Tata Steel?	Voor een deel is dit reeds ingevuld met de geplande depositiemeting eind 2026 waarvoor het rapport in 2027 uitkomt. Het RIVM stelt in opdracht van IenW een advies op over monitoring bij en rondom Tata Steel. Dit advies wordt in 2026 verwacht. Op basis daarvan kan de verdere invulling van onderzoeken het beste worden bepaald. We verwachten hier in de loop van 2027 meer zicht op te hebben.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
52	PvdD	Angeline Egbers	34	2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving	2.1 In de uitvoeringsprogramma's wordt vastgelegd welke concrete activiteiten de omgevingsdiensten dat jaar uitvoeren. Wordt er prioritering in deze taken aangegeven, bv voor achterstallige, of tot nu toe niet uitgevoerde handhaving? Hebben PS hier invloed in?	Die werkt meestal risico gestuurd. De omgevingsdienst beoordeelt risico's per activiteit, branche of gebied. Zij kijkt onder meer naar mogelijke schade voor veiligheid, gezondheid, milieu en leefomgeving, én naar de kans dat regels worden overtreden. Activiteiten met het hoogste risico krijgen vaker toezicht, snellere opvolging en meer handhavingscapaciteit. De uitkomst wordt vastgelegd in een uitvoerings- en handhavingsstrategie en jaarlijks uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Nieuwe signalen, incidenten, klachten en bestuurlijke prioriteiten kunnen de volgorde tussentijds veranderen.	Tom Smeelen	Jeroen Olthof	Leefomgeving	
53	PvdD	Angeline Egbers	35	2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving	3.1 Hoe past het kijken naar de gevolgen van de winning van gas met de provinciale ambitie om in 2050 CO2 neutraal te zijn?	geen technische vraag	Tom Smeelen	Anouk Gielen	Leefomgeving	
54	PvdD	Melchior Mattens	69	5.2 Beheren van natuur	In hoeverre worden gelden ter bevordering voor de pleziervaart ingezet om schade aan de natuur en andere vormen van vaaroverlast tegen te gaan? Het aantal meldingen van vaaroverlast is op veel plekken in de provincie de laatste jaren sterk gestegen (snelvarende bootjes bijvoorbeeld) en via controlesystemen zoals vignetten of het afsluiten van bepaalde watergangen proberen gemeenten grip te krijgen. Welke rol pakt de provincie hierin? Zie hoofdstuk ' beheren van natuur' waar de stimulering van kleine recreatievaart in genoemd wordt.	De gelden die PNH beschikbaar stelt zijn voor de uitbreiding van recreatieve vaarnetwerken, oplossen van knelpunten in recreatieve vaarwegen. Maar ook het ondersteunen van initiatieven die een duurzame watersportsector bevorderen en activiteiten die leiden tot het verbeteren van de kleine infrastructuur op het gebied van waterrecreatie. Bij deze regelingen speelt duurzaamheid een grote rol. Schade aan de natuur en ander vormen van wateroverlast is een regelgevende taak en valt onder toezicht en handhaving. PNH draagt hier aan bij via de recreatieschappen waaraan zij deelneemt en op haar eigen vaarwegen.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
55	PvdD	Melchior Mattens	69	5.2 Beheren van natuur	Invasieve exoten: de provincie subsidieert de FBE om invasieve exoten te bestrijden, waaronder vogelsoorten als de Nijlgans en de rosse stekelstaart. In hoeverre worden budgetten van de FBE automatisch aangepast wanneer bestrijdingsprogramma's worden uitgebreid? In hoeverre heeft PS grip op deze programma's en in welke mate kan er bijgestuurd worden voor diervriendelijke methoden in de omgang met invasieve exoten?	De subsidiering aan de FBE voor de bestrijding van de invasieve exoten wordt niet automatisch aangepast. Er is momenteel sprake van een subsidie voor de bestrijding van rosse stekelstaart. Nijlgans wordt meegenomen in de uitvoering van het ganzenbeheer. Indien er aanvullende financiering voor reeds bekende of nieuwe exoten nodig is, zal dat via de PenC cyclus verlopen, zoals tot nu toe ook is gebeurd.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
56	PvdD	Melchior Mattens	73	5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	Binnen het stuk 'verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water' wordt gesproken over het stimuleren van drinkwaterbedrijven bij de ontwikkeling van nieuwe waterwingebieden voor schoon drinkwater. Zijn de genoemde drinkwaterprojecten adequaat gefinancierd en zijn er vanuit de drinkwaterbedrijven voor de komende jaren nog meer projecten met de provincie gedeeld die moeten bijdragen aan de doelstelling om de weerbaarheid tegen (drink)watertekorten in 2050 te verhogen? Is daar al voor gereserveerd binnen dit programma?	De financiering van de drinkwaterprojecten is geen taak van de provincie. De drinkwaterbedrijven zijn zelf verantwoordelijk om financiering hiervoor te regelen. Dit geldt ook komende nieuwe projecten.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS- of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
57	PvdD	Melchior Mattens	74	5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	In hoeverre kan het niet behalen van de KRW eisen in de komende jaren een significante invloed hebben op de voorgestelde begroting? Zijn daar al scenario's voor in beeld gebracht?	Er is geen aanleiding om ervan uit te gaan dat het niet halen van de KRW doelen een significante invloed heeft op de begroting. Een mogelijke boete uit Europa omdat we de doelen niet hebben gehaald komt bij de Rijksoverheid terecht als systeemverantwoordelijke.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
58	PvdD	Angeline Egbers	63	5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur	Onder welk programma, of doel, en met welke activiteiten wordt aandacht besteed aan de Basiskwaliteit Natuur?	Het concept Basiskwaliteit Natuur sluit aan bij natuurincusief werken wat vanuit diverse programma's wordt gestimuleerd en waar we zelf invulling aan geven via inkoopbeleid en in ons eigen areaal. We verwachten dat het concept Basiskwaliteit natuur aan bod zal komen in de nadere uitwerking van de Natuurherstelverordening waarover we met het Rijk en andere overheden zullen afstemmen.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
59	PvdD	Angeline Egbers	13	1 Structureel en reëel evenwicht	Financieel kader: Europese landbouwprojecten Om welke Europese landbouwprojecten' gaat het hier en hoe dragen die bij aan de PLG-doelen, vanuit een integrale aanpak (klimaat, water, natuur, stikstof, dierenwelzijn)?	Het gaat hier om de projecten die we financieren via de openstellingen van het GLB-NSP. Voorbeelden hiervan zijn o.a. de regelingen samenwerking integrale gebiedsontwikkelingen en niet productieve investeringen voor landschapselementen en inrichtingsmaatregelen voor Agrarische Natuur- en Landschapsbeheer. De doelen van het NSP zijn o.a. Klimaat, water, biodiversiteit. In de genoemde openstellingen zijn ook de beleidsdoelen van het PLG meegenomen.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
60	PvdD	Angeline Egbers	72	5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen	"De provincie investeert in het netwerk van Groen Kapitaal om de doelen van natuurinclusieve ontwikkeling te bereiken. We sluiten hiermee aan op de landelijke 'Agenda natuurinclusief'. We zetten in op vergroening van buiten naar binnen met inwoners, overheden en bedrijven om de leefomgeving te vergroenen. Concreet hebben we hiervoor projecten als de toekomstacademie, de toekomstmakers en het platform Groen Kapitaal opgezet." Wat is er in 2027 begroot voor Groen Kapitaal. Hoeveel fte is dat? Hoeveel was dat in 2026 en 2025?	Er is 200.000 euro begroot, evenveel als in 2026 en 2025. De inzet van fte's per project maken we niet inzichtelijk.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
61	PvdD	Angeline Egbers	72	5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	Samen met de provincies Groningen en Fryslân streeft Noord-Holland naar een Waddengebied dat in 2050 veilig, vitaal en veerkrachtig is. De Waddenzee is duurzaam beschermd en ontwikkeld als natuurgebied, met behoud van het unieke open landschap. Er is een goede balans tussen ecologie en economie, waarbij natuurherstel, leefbaarheid en duurzame economische ontwikkeling elkaar versterken. Het Waddenecosysteem is hersteld en versterkt, en de kennis over klimaatverandering en natuur is vergroot. " Welke concrete acties voor natuurherstel zijn gepland voor 2027?	Dit jaar start het opstellen van het nieuwe Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2027-2032. De verwachting is dat het Bestuurlijk Overleg Waddengebied het programma in juni 2027 vaststelt. De Agenda voor het Waddengebied 2050 is daarbij het uitgangspunt. Bij het opstellen van het nieuwe uitvoeringsprogramma worden de Waddenoverheden en maatschappelijke partners nauw betrokken. In dit nieuwe programma zullen de vervolgstappen voor natuurherstel worden beschreven.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
62	PvdD	Angeline Egbers	74	5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	Onder: 'wat willen we bereiken?' "Doel van de provincie is schoon en voldoende grondwater. De ondergrond wordt duurzaam gebruikt, onder andere voor de drinkwater- en energievoorziening. Daarnaast is het grondwaterbeheer afgestemd op de bestemming van gebieden. Uitputting en verontreiniging van grondwatervoorraden, en verdroging en verzilting van gebieden worden voorkomen. In 2027 voldoen de Noord-Hollandse grondwaterlichamen aan de doelen van de KRW." Hoeveel van Noord-Hollandse grondwaterlichamen voldoen aan de doelen van de KRW? Welke concrete acties gaat de provincie in 2027 uitvoeren om een grote slag te maken in verbetering van de waterkwaliteit, voor zowel oppervlaktewater, grondwater als drinkwater?	Op moment voldoen drie van de vier grondwaterlichamen aan de doelen van de KRW. Voor de acties in 2027 voor de verbetering van de waterkwaliteit verwijzen we naar het vigerende Regionale Waterprogramma en de Tussen evaluatie KRW in Noord-Holland uit 2025. Voor de acties in de periode 2028 - 2033 verwijzen bij naar het concept Regionale Water- en Bodemprogramma dat in oktober 2026 met uw Staten besproken wordt.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
63	PvdD	Angeline Egbers	74	5.4 Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water	Integrale aanpak: Wij zien een integrale aanpak niet terug in de begrotingsstructuur. Zo wordt bij een gezonde leefomgeving niets begroot dat hiervoor zal zorgen door bijv. de biologische bollenteelt te stimuleren met een programma. Waarom is dit niet terug te zien? Hoe wordt de integraliteit bewaakt?	De integrale aanpak ziet men terug in de beleidsprogramma's voor de verschillende opgaven zoals het Regionale Waterprogramma en het Programma Gezonde Leefomgeving. Met andere woorden de begroting is hier niet het juiste document voor.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS-of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
64	PvdD	Angeline Egbers	78	5.6 Versterken kansrijke landbouw	"1.2 De provincie ondersteunt agrariërs met coaching en meerjarige projecten, onder andere gericht op doelsturing en key performance-indicatoren (KPI's), emissiereductie veehouderij, nutriëntenkringloop en mestverwerking. We zorgen voor afstemming met het IPO (interprovinciaal overleg), het Rijk en Europa over onder andere voedselzekerheid, ruimtelijk instrumentarium, kringlooplandbouw en doelsturing. Een duurzame, sterke en kansrijke landbouw in overgangszones en zoetwateropslag wordt nader vormgegeven. We zetten in op pilots, onder andere met gebieds-KPI's. " Graag een uitsplitsing van deze ondersteuning naar de 7 transitiepaden: hightech gesloten systemen, hightech open systemen, extensivering, biologische landbouw, natuurbeheer en -ontwikkeling, multifunctionele landbouw en stoppen.	In de begroting wordt geen uitsplitsing gemaakt per transitiepad. Sommige beleidsinstrumenten zijn heel specifiek per transitiepad inzetbaar, bijvoorbeeld voor de glastuinbouw. En andere beleidsinstrumenten voor alle transitiepaden, zoals het ruimtelijk instrumentarium, of het Gemeenschappelijk landbouw Beleid.	Shirin Jaffri	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
65	PvdD	Henrice Vonck	78	5.6 Versterken kansrijke landbouw	"1.3 De uitvoering van de Voedselvisie richt zich dit jaar op het voortzetten van de deelname aan de Bean Deal 2.0 (eiwittransitie) in samenwerking met het Provinciaal Eiwitnetwerk NL. Daarnaast zet de provincie zich in IPO-verband in om de uitvoering van de Nationale Voedselagenda mede te faciliteren en de biologische productie én afzet te versterken. Ook in dit jaar wordt er een provinciaal streekdiner georganiseerd om banden tussen politici, boeren en burgers aan te halen. Daarnaast werkt de provincie in de Metropoolregio Amsterdam samen met het platform Voedsel Verbindt aan robuuste korte ketens en de verbinding tussen stad en platteland." Wat zijn concreet te verwachten resultaten hieruit? Hoeveel geld is hiervoor beschikbaar in 2027? Kunnen we een Technische briefing krijgen hierover voor zowel de commissie als de betreffende gedeputeerde?	Op 12 januari 2026 zijn in de Css LG de stukken van de Tussentijdsebeleidsevaluatie Voedselvisie 2020-2030 geagendeerd en op 2 feb 2026 in PS als onderdeel van het PLG vastgesteld. De financiële bijlage is hier te vinden: zie hyperlink. Er is een verschuiving op de inzet van capaciteit voor de uitvoering van de Voedselvisie doorgevoerd naar de inzet op Stikstof. Hierdoor is een aantal activiteiten en capaciteitsinzet tot nader order opgeschort. Een technische briefing over de te verwachten resultaten ligt daarom minder voor de hand. Via de website: zie hyperlink en de monitor van de Voedselvisie via: zie hyperlink. zijn de resulaten van de activiteiten te volgen.	Shirin Jaffri	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	https://noordholland.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/ae574f90-17eb-4914-a953-a4cf59c4939f?documentId=36acd59d-7ad4-4574-8f55-5e82e223e727&agendaltemId=8ea3c86f-515d-462d-862b-48136bc7ba21
66	PvdA	Amar Karar	42	3 Ruimte en Wonen	In hoeverre leidt de inwerkingtreding van de Wet versterking regie volkshuisvesting tot extra taken en kosten voor de provincie? Waar zijn de hiervoor benodigde middelen en capaciteit in de begroting opgenomen?	De inwerking treding leidt tot extra taken (opstellen provinciaal volkshuisvestingsprogramma, ondersteuning gemeenten, interbestuurlijk toezicht) het ministerie van VRO stelt hiervoor 1,2 mln per jaar beschikbaar (vooralsnog), dit is voldoende om de extra taken te kunnen uitvoeren.	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
67	PvdA	Amar Karar	38	3 Ruimte en Wonen	Wanneer kan Provinciale Staten, rekening houdend met de benodigde opstarttijd, in 2027 de eerste terugkoppeling verwachten over de uitvoering van motie M87-2026 'Arbeidsmigranten in Noord-Holland'?	De voorbereidingen voor de aanpak zijn opgestart, het uitwerken van de opdracht en afstemming met andere partijen vraagt tijd. Wij verwachten u in het eerste kwartaal een afdoeningsvoorstel te doen voor M87 en u te informeren over de voortgang. Ondertussen zijn arbeidsmigranten als 1 van de aandachtsgroepen onderdeel van de volkshuisvestingsprogramma's (gemeente en provincie) die momenteel worden opgesteld. Wij coördineren wij dat gemeenten in hun volkshuisvestingsprogramma afspraken over aandachtsgroepen, waaronder arbeidsmigranten, opnemen.	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
68	PvdD	Angeline Egbers	63	5.1 Beschermen en ontwikkelen van natuur	In de Tweede Kamer is d.d. 03 jul. 2025 het amendement Middelen voor wildopvang en dierenambulances aangenomen over financiering middelen. Is het Rijk in 2025 of 2026 al begonnen met uitbetaling van deze gelden (30%) naar de wildopvangcentra? (Zie hyperlink)	Het Rijk heeft in 2025 het eerste subsidiebedrag overgeboekt naar de Spreekbuis Wildopvang en Dierenambulances, die belast zijn met de uitvoering en verdeling van deze middelen onder wildopvangcentra die aan de voorwaarden voldoen. Wij hebben geen inzicht in de manier waarop de Spreekbuis het geld vervolgens verdeelt onder de wildopvangcentra.	Karen Jongsma	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	https://www.partijvoordedieren.nl/moties/amendement-kostic-over
69	PvdA	Amar Karar	42	3 Ruimte en Wonen	Uit hoeveel fte bestaat het projectmanagementbureau momenteel en wat is de beoogde bezetting?	Het projectmanagementbureau is in juli gestart. Op dit moment is 1 persoon uitgeleend aan Beverwijk en zijn er gesprekken met Haarlemmermeer en Alkmaar. De beoogde bezetting tijdens de opbouwfase is 5 fte. Voor de langere termijn geldt dat de insteek van het PMB is dat de inzet wordt betaald en daarmee revolverend is. De omvang van het PMB kan mede daardoor - en tevens afhankelijk van de vraag vanuit gemeenten - in de toekomst verder groeien.	Coby Riensema	Jelle Beemsterboer	Ruimte	
70	PvdA	Timothy Veenboer	72	5.3	doel 4 gaat over de twee nationale parken. Richt de inzet van provincie zich op het versterken van de organisaties/netwerk rond die parken of direct op het versterken van die parken? het eerste is een indirect doel voor het tweede. maar als het direct gaat over het versterken van die parken, waarom zit het dan niet in programma 5.2?	Gezien de aard van de activiteiten past het beter in hoofdstuk 5.3. We verlenen subsidie aan de parken, waarmee zij werken aan de realisatie van het beleidsprogramma Nationale Parken 2023-2030.	Karen Jongsma	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
71	PvdA	Timothy Veenboer	70	Faunabeheer	In de TBW zagen we dat uitvoering van beheer naar voren is gehaald. Dus de hele 4 miljoen in 1 jaar. Gaat de provincie er dan ook vanuit dat het terugverdienen van die investering (dus minder ganzen is minder schade is minder kosten) eerder te zien zal zijn (dus in lagere kosten per jaar) dan de provincie dacht bij het vaststellen van faunabeheerplan?	Nee, dat is niet het uitgangspunt. De reden voor deze verschuiving van de middelen in de tijd, is dat op deze manier onderzoeksprojecten die over meerdere jaren zullen lopen, eerder van start kunnen gaan.	Karen Jongsma	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	

ID	Fractie	Naam vragensteller PS- of duo-lid (voor- en achternaam)	Paginanummer van de begroting 2027	Over welk programma, beleidsdoel en/of hoofdstuk gaat de vraag?	Vraag	Antwoord	Naam Budgethouder	Portefeuillehouder	Commissie	Hyperlink
72	PvdA	Timothy Veenboer	77	5.6	Met de plannen van het kabinet aangaande stikstof zal er in 2027 veel inzet van de provincie nodig zijn. De lasten van programma 5.6 nemen echter af in 2027 ten opzichte van 2026. Heeft provincie wel genoeg capaciteit/budget in 2027 om te kunnen werken aan die stikstofplannen van het Rijk?	Dit is onderdeel van de Rijksaanpak gericht op Naturrherstel en Stikstofvermindering wat samen met overheden kijkt naar de nodige uitvoeringskracht. Het Rijk heeft het voornemen de provincies hierin te ondersteunen via een vereenvoudigde SPUK met een lage verantwoordingsplicht.	Shirin Jaffri	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	
73	PvdA	Tino Wallaart	86-87	Behouden kwaliteit van erfgoed	Hoe kan het dat het monumentenbudget met 1,1 miljoen per jaar toeneemt voor de jaren 2027 tot en met 2030, maar dat de lasten dalen (14,4 miljoen in 2026, 13,1 miljoen in 2027, 12,1 miljoen in 2028 en 2029, 12,8 in 2030). Waarom is het batig saldo uit de reserve monumenten niet aan het structurele budget toegevoegd?	Het klopt dat het monumentenbudget bij de Kaderbrief in de jaren 2027 t/m 2030 is verhoogd met € 1,1 mln. Dit is ook verwerkt in de begroting. Hier tegenover staat echter een afname van de uitgaven aan de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hiervoor zijn in 2026 nog substantiële uitgaven geraamd, maar in 2027 en verder niet. Deze uitgaven komen in 2026 onder andere ten goede aan subsidie voor de vesting Muiden, Fort Pampus en Spaarnwoude. Onder de streep nemen de totale lasten van dit beleidsdoel daarom af. Het saldo van de reserve Monumenten, dat eind 2026 resteert, wordt bij de begroting 2027 toegevoegd aan het monumentenbudget. Dit heeft echter geen gevolgen voor de totale beschikbare middelen, omdat ook in de vorige begroting al was voorzien dat deze middelen in de jaren vanaf 2027 zouden worden uitgegeven. Het verschil is dat voor deze uitgaven dan geen storting of onttrekking uit de reserve meer nodig is.	Daphne Rigter	Jelle Beemsterboer	Landelijk Gebied	
74	PvdA	Tino Wallaart	93	Algemene dekkingsmiddelen	Met betrekking tot de (voornamelijk rente-) lasten: wat is het verschil in de meerjarige reeks ten opzichte van de (oorspronkelijke) vastgestelde Begroting 2026? Volgens eigen berekeningen is het voordeel in 2027 8,0 miljoen, in 2028 8,3 miljoen en in 2029 8,3 miljoen. Hoe is dit voordeel te verklaren?	De verschillen tov de vastgestelde begroting bedragen voor 2027:7,7 miljoen en voor 2028 en 2029: 8 miljoen. Bij de oorspronkelijke begroting 2026 is er uit gegaan van een verwachte opbouw van de lening portefeuille (en dus bijbehorende rentelast). Deze opbouw is gebaseerd op de begroting 2026 met de daarbij behorende meerjarenraming. De opbouw van de lening portefeuille is lager dan in de begroting 2026 werd verwacht, hierdoor zijn de toekomstige rentelasten voor 2027 tot en met 2029 naar beneden bijgesteld.	Wouter Kegel	Esther Rommel	Bestuur	
75	PvdA	Tino Wallaart	96	Tabel 7.5 Overige	De stortingen in de reserve waardevermindering groen nemen af ten opzichte van de (oorspronkelijke) vastgestelde begroting 2026: voor de periode 2027 - 2029 gaat het om respectievelijk 0,8 miljoen, 15,2 miljoen en 28,2 miljoen. Hoe valt deze scherpe daling te verklaren?	De cijfers uit de begroting 2026 waren gebaseerd op de cijfers van mei 2025. In oktober 2025 is de realisatiestrategie NNN vastgesteld, opgevolgd door de programmering realisatie NNN. De cijfers uit de voorliggende begroting 2027 zijn hier nu op aangepast. Deze wijzigingen zijn nu doorgevoerd en verklaren de scherpe daling in de begroting nu.	Wouter Kegel	Anouk Gielen	Landelijk Gebied	

Bijlage bij ID 5:

Provincie	**2027 (Geactualiseerd)**	**2027 (Begroting 2027)**	**Verschil**
Noord-Holland	82,1	82,1	0
Overijssel	84,4	82,2	2,2
Zeeland	84,4	84,4	0
Flevoland	85,5	85,5	0
Utrecht	88,2	86,4	1,8
Noord-Brabant	89,2	89,2	0
Limburg	92,0	88,5	3,5
Drenthe	92,0	92,0	0
Friesland	94,4	92,1	2,3
Groningen	95,7	95,7	0
Gelderland	101,5	101,5	0
Zuid-Holland	106,6	104,4	2,2
Gemiddeld	**91,3**	**90,3**	

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
G.P. Hellburg
BEL/GLK

Telefoonnummer +31235145370
gerard.hellburg@noord-holland.nl

Verzenddatum

Betreft: Intrekken CRO Hilversum en Texel

Kenmerk
BEL/GLK/LV/CRO-H&T

Uw kenmerk

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over Intrekken Verordening CRO Hilversum en CRO Texel

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

voorzitter

4 bijlage(n)

Statenvoordracht Intrekken CRO Hilversum en Texel

Bijlage 1 bij Statenvoordracht Intrekken CRO Hilversum en Texel

Bijlage 2 bij Statenvoordracht Intrekken CRO Hilversum en Texel

Bijlage 3 bij Statenvoordracht Intrekken CRO Hilversum en Texel

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

2026 | 59

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 8 september 2026

Onderwerp: Intrekken verordeningen CRO Luchthavens Texel en Hilversum,

Kenmerk: UAXHW4KDD5JW-288393102-12056

Bijlagen:

- Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum[1]

- Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel[2]

- Conceptverslag Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Hilversum, bestuurlijke vergadering van 19 november 2025 van 13:00 uur tot 14.30 uur

1. Inleiding

In november 2009 is via de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) het bevoegd gezag voor burgerluchthavens van regionale betekenis van het Rijk naar provincies overgegaan. Daarmee heeft de provincie de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid gekregen om de ruimtelijke effecten van deze luchthavens in te passen. Daarbij moet de provincie een luchthavenbesluit vaststellen wanneer de beperkingsgebieden voor geluid en externe veiligheid van een luchthaven ook effect hebben op de gebieden buiten het luchthaventerrein. Als de operatie van de luchthaven voor die beperkingengebieden niet leidt tot effecten buiten het luchthaventerrein, kan een luchthavenregeling worden vastgesteld.

Voor een luchthaven met een luchthavenbesluit gold tot februari 2018 de verplichting om een Commissie Regionaal Overleg (CRO) in te stellen. De commissie heeft tot taak het overleg tussen belanghebbende partijen te faciliteren. Dat zijn partijen zoals de luchthaven, omwonenden, gemeenten, natuur- en milieuorganisaties. Dat overleg heeft als doel om het gebruik van de luchthaven te bevorderen en daarbij zoveel mogelijk recht te doen aan de belangen van die betrokken partijen. Bij een wetswijziging van februari 2018 is deze verplichting omgezet in een mogelijkheid tot het instellen van een CRO.

[1] Link naar verordening CRO Hilversum
[2] Link naar verordening CRO Texel

De Luchthavens op Texel en in Hilversum zijn in Noord-Holland de enige twee regionale luchthavens met een CRO. De huidige vorm van de CRO's is ongeschikt als participatie-instrument. Die ongeschiktheid heeft 2 oorzaken:

- De Omgevingswet vraagt van ons een zorgvuldige participatie bij de afgifte van vergunningen. De samenstelling van de CRO is hiervoor te smal en geeft geen compleet beeld van de beleving over de luchthaven in de omgeving.
- Van de CRO's zijn zowel mede-overheden (met een brede belangenafweging) als belangengroeperingen (leden met een eenzijdig belang, zoals natuurorganisaties en omwonendenvertegenwoordigingen) lid. Daardoor zijn de gespreksverhoudingen niet in balans en kan de nuance, die in het kader van een brede belangenafweging noodzakelijk is, verloren gaan.

Dezelfde afwegingen speelden ook eerder bij het besluit om onze deelname aan de Omgevingsraad Schiphol (ORS) stop te zetten.

Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet (Ow) hebben vergunninghouders meer verantwoordelijkheden gekregen voor het omgevingsmanagement van hun activiteiten. Beide luchthavens richten hun omgevingsmanagement op een andere manier in. Bij vliegveld Hilversum is de CRO volledig ingericht, terwijl bij de luchthaven Texel het aantal betrokken partijen beperkt is (1 gemeente, 1 vertegenwoordiger van de omwonenden en 1 vertegenwoordiger van een milieuorganisatie). Omdat deze organisaties regelmatig informeel met elkaar overleggen over de ontwikkelingen op de luchthaven, is voor de luchthaven Texel de toegevoegde waarde van de CRO nihil. Bij deze partijen is er draagvlak om de CRO op te heffen.

In de praktijk hebben de luchthavens Hilversum en Texel een duidelijke behoefte om de omgeving bij hun activiteiten te betrekken. Een goede relatie met de omgeving heeft directe meerwaarde en stelt het vliegveld in staat om in te spelen op wat er leeft in de omgeving van het vliegveld en hierdoor te zorgen voor een reductie van het aantal klachten en meldingen over het vliegverkeer.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Op basis van de Omgevingswet gaan de luchthavens Texel en Hilversum hun omgevingsmanagement anders vormgeven. Wij blijven middels participatie in de overleggen betrokken, we volgen of de participatie op een juiste manier verloopt en staan waar nodig de luchthaven bij om (de voorwaarden uit) het luchthavenbesluit toe te lichten.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

Het voorstel is tijdens de CRO-H bijeenkomst op 19 november 2025 voorgelegd aan de leden van de CRO Hilversum. Het verslag van deze bijeenkomst is bijgevoegd bij deze voordracht. Dit gesprek heeft niet geleid tot aanpassing van het voornemen. De luchthaven Hilversum neemt de verantwoordelijkheid om een omgevingsoverleg te organiseren. Het gespreksverslag is bij deze voordracht gevoegd.

Ook heeft de gedeputeerde gesproken met de kern van de CRO-Luchthaven Texel (CRO-LT). De meerwaarde van de CRO Texel werd al als minimaal ervaren dus ook hier zijn geen bezwaren.

4. Proces en procedure

Na vaststelling van het besluit informeren we de bestaande leden van de CRO-H en de CRO-LT. Hierna geven de luchthavens Hilversum en Texel het omgevingsmanagement voor hun activiteiten opnieuw vorm.

Participatie verloopt conform de omgevingswet onder verantwoordelijkheid van de vergunningshouder, in dit geval de luchthaven. Dat betekent niet dat de provincie slechts een participant is bij de bijeenkomsten die door de luchthavens georganiseerd worden. Primair stelt de Provincie de beleidskaders waarbinnen de luchthavens moeten opereren en zijn wij als bevoegd gezag de vergunning verlenende partij. Daarnaast toetst de provincie of de participatie goed functioneert. Bij voorstellen vanuit de luchthavens aan de provincie zal de luchthaven moeten aantonen dat de omgeving op de juiste manier is betrokken bij de planvorming. Indien nodig kan de provincie besluiten om meer regie te voeren en zal altijd verantwoordelijk en initiatiefnemer zijn voor het (inter) bestuurlijke overleg.

5. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr. 59-2026

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 8 september 2026;

gelet op Artikel 8.58 Wet Luchtvaart,

besluiten:

1. De Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel in te trekken.

2. De Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum in te trekken.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter, statengriffier,

Overheid.nl
Lokale wet- en regelgeving

Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland houdende regels omtrent overleg (Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum)

Geldend van 28-03-2019 t/m heden

Intitulé

Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland houdende regels omtrent overleg (Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum)

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Besluiten vast te stellen:

De verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum

Artikel 1. Instelling en taak

1. Er is een Commissie regionaal overleg luchthaven Hilversum. Deze commissie fungeert als commissie als bedoeld in artikel 8.58 en 8.59 van bovengenoemde wet.

2. De commissie heeft de taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Tot deze taak behoort ten minste:

- het uitwisselen van informatie tussen de leden over het feitelijke en voorziene gebruik van de luchthaven;
- het in ontvangst nemen, registreren en analyseren van klachten over het gebruik van de luchthaven;
- het geven van advies aan betrokken partijen over het voorkomen van en omgaan met klachten over het gebruik van de luchthaven;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag over het (ontwerp-) Luchthavenbesluit;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag, gevraagd of ongevraagd, over wijziging van het Luchthavenbesluit;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag over de wijze van uitoefening van toezicht op de uitvoering van het Luchthavenbesluit.

3. De CRO treedt niet in de bevoegdheden en rechten van de in haar vertegenwoordigde organen en organisaties.

Artikel 2. Commissie

1. De commissie bestaat uit een onafhankelijk voorzitter en de volgende leden:

- 1 lid namens b. en w. van Hilversum;
- 1 lid namens b. en w. van Wijdemeren;
- 1 lid namens b. en w. van De Bilt;
- 1 lid namens b. en w. van Maarssen;

- 1 lid namens de luchthavendirectie;
- 1 lid namens de rechtspersoonlijkheid bezittende gebruikersorganisaties;
- 1 lid namens de omwonenden van de luchthaven, op voordracht van b. en w. van Hilversum;
- 1 lid namens de omwonenden van de luchthaven, op voordracht van b. en w. van Wijdemeren;
- 1 lid namens de omwonenden van de luchthaven, op voordracht van b. en w. van De Bilt;
- 1 lid namens de omwonenden van de luchthaven, op voordracht van b. en w. van Maarssen;
- 1 lid namens de plaatselijke milieugroepen, op voordracht van de Milieufederatie Noord-Holland.

2. De voorzitter benoemt een lid overeenkomstig de voordracht van het orgaan of de organisatie die het vertegenwoordigt, tenzij dringende redenen aanleiding zijn om te verzoeken de voordracht te heroverwegen.

3. Een lid wordt benoemd voor een periode van 4 jaar.

4. Herbenoeming van een lid is mogelijk op voordracht van het orgaan of de organisatie die het in de commissie vertegenwoordigt

5. Het lidmaatschap eindigt van rechtswege op de dag dat de grond van het lidmaatschap komt te vervallen of door opzegging door het lid.

6. Een voordragende instantie kan de voorzitter met redenen omkleed verzoeken een lid, dat op haar voordracht is aangewezen, te ontslaan. De voorzitter kan een lid schorsen of ontslaan indien het overleg in de commissie naar zijn oordeel niet is gediend met voortzetting van het lidmaatschap.

7. De leden ontvangen voor hun werkzaamheden per vergadering een bedrag overeenkomstig het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers.

Artikel 3. Voorzitterschap

1. De voorzitter van de commissie wordt door ons benoemd, geschorst en ontslagen, op voordracht van Gedeputeerde Staten.

2. Aan de voorzitter wordt een vergoeding toegekend overeenkomstig het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers.

3. De commissie wijst uit haar midden een lid aan dat bij afwezigheid van de voorzitter diens taken waarneemt.

4. De voorzitter wordt benoemd voor een termijn van vier jaar en is 1 keer herbenoembaar. Deze benoeming gaat in zodra deze verordening in werking is getreden.

Artikel 4. Secretaris

1. Gedeputeerde Staten voorzien in het secretariaat van de commissie. Hiertoe benoemen zij een secretaris en één of meer plaatsvervangend secretarissen. De secretaris en diens plaatsvervangers zijn geen lid van de commissie.

2. De provincie stelt aan de CRO een budget beschikbaar ten behoeve van het secretariaat van de CRO.

3. De secretaris heeft tot taak:

- het zorg dragen voor een goede inhoudelijke en logistieke voorbereiding van vergaderingen van de CRO;
- het zorg dragen voor de uitvoering van de beslissingen van de CRO, waaronder het opstellen van adviezen en correspondentie.

Artikel 5. Frequentie vergaderingen

1. De CRO vergadert ten minste 2 keer per jaar, op een door haar te bepalen locatie.

2. Indien ten minste een derde van de zitting hebbende leden van de CRO de wens tot een vergadering aan de voorzitter kenbaar maakt, schrijft de voorzitter binnen 4 weken een vergadering uit.

3. De voorzitter bepaalt, na raadpleging van de leden, de datum en het tijdstip van de vergaderingen.

4. De secretaris draagt zorg voor de oproeping van de leden voor de vergadering. De oproeping vermeldt datum, plaats en tijd van de vergadering en wordt ten minste 2 weken vóór de datum van de vergadering aan de leden toegezonden. Bij de oproeping worden de onderwerpen vermeld die in de vergadering besproken zullen worden en worden de benodigde stukken toegezonden. De secretaris draagt er zorg voor dat belangstellenden op de hoogte kunnen zijn van de vergadering.

Artikel 6. Vergaderingen

1. De vergaderingen van de commissie zijn openbaar.

2. Een vergadering of een gedeelte daarvan is niet openbaar, in gevallen waarin de in artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur genoemde belangen op de in dat artikel genoemde wijze kunnen worden geschaad.

3. Een vergadering of een gedeelte daarvan is evenmin openbaar, indien tenminste de helft van de aanwezige leden van oordeel is dat openbare behandeling van een bepaald onderwerp niet wenselijk is. Een gemotiveerd voorstel hiertoe kan zowel afkomstig zijn van de voorzitter als van een lid van de commissie.

4. De voorzitter kan leden van Gedeputeerde Staten uitnodigen om een vergadering van de commissie bij te wonen.

Artikel 7. Werkplan

1. De CRO stelt jaarlijks voor 15 november een werkplan en begroting voor het komende kalenderjaar vast en zendt deze stukken naar gedeputeerde staten.

2. Op basis van de in het vorige lid bedoelde stukken stellen gedeputeerde staten de vergoeding voor de CRO vast.

Artikel 8. Nadere regels door Provinciale Staten

Provinciale Staten zijn bevoegd nadere regels te stellen betreffende de taken en de werkwijze van de commissie.

Artikel 9. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Hilversum.

Artikel 10. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Ondertekening

Haarlem, 14 februari 2011
Provinciale Staten van Noord-Holland
J.W. Remkes, voorzitter.
I.J.M. Speekenbrink, griffier.

Toelichting

Algemeen

Door een wijziging van de Wet luchtvaart worden bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur gedecentraliseerd. De provincie wordt het bevoegd gezag bij inwerkingtreding van het door de minister van verkeer en waterstaat vast te stellen omzettingsbesluit. Voor burgerluchthavens van regionale betekenis moeten Provinciale Staten een luchthavenbesluit, dat doorwerking heeft naar het bestemmingsplan, vaststellen en een commissie regionaal overleg luchthaven instellen. In Noord-Holland is dit alleen verplicht voor de luchthavens Hilversum en Texel. Deze verordening regelt de instelling en samenstelling van de CRO voor vliegveld Hilversum en is vastgesteld door Provinciale Staten.

Artikelsgewijs

Artikel 1

De CRO komt in de plaats van de huidige commissie van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond een luchtvaartterrein, de zogeheten artikel 28-commissie. De CRO heeft de taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Het gaat daarbij om alle belangen, dus ook om de betekenis van de luchthaven voor economie, werkgelegenheid en recreatie, en niet alleen om de milieubelangen.

De CRO heeft geen formele bevoegdheden en neemt geen bevoegdheden over van één van de leden van de commissie. Ieder lid blijft verantwoordelijk voor zijn eigen taken en bevoegdheden. De CRO heeft wel een platform- en adviesfunctie. Voor de bevoegdheden, rechten en plichten inzake het gebruik van de luchthaven zijn onder andere de gebruiksvergunning en het luchthavenbesluit bepalend.

Artikel 2, eerste lid

Bij de samenstelling van de commissie is gestreefd naar een evenwichtige vertegenwoordiging van alle belangen (zowel van de “lusten” als van de “lasten”). Hoewel de Wet luchtvaart (in artikel 8.58, derde lid) een vertegenwoordiging van milieuorganisaties in een CRO facultatief stelt, vindt de provincie Noord-Holland het uit een oogpunt van duurzaamheid van belang dat milieuorganisaties in een CRO vertegenwoordigd zijn.

Artikel 2, zevende lid

De leden van de CRO ontvangen een vergoeding per bijgewoonde vergadering, met dien verstande dat leden die uit hoofde van hun functie lid zijn van een adviescommissie, of daar primair als belangenbehartiger in zitten, geen recht hebben op een vergoeding per vergadering.

Artikel 3

Voor de CRO is een onafhankelijk voorzitter voorgeschreven (art 8.58, tweede lid). De CRO-voorzitter wordt bij afzonderlijk besluit door ons benoemd en is dus geen vertegenwoordiger van één van de instanties die in de CRO vertegenwoordigd zijn.

Artikel 4

Behoudens benoeming, schorsing en ontslag van de voorzitter en secretariële en financiële ondersteuning houdt de bemoeienis van het provinciaal bestuur met de CRO op nadat de verordening en het luchthavenbesluit tot stand zijn gekomen.

Artikel 6, vierde lid

Om de overlegfunctie van de commissie goed te benutten, kunnen leden van Gedeputeerde Staten voor vergaderingen van de commissie worden uitgenodigd. Het doen van een uitnodiging is niet imperatief geformuleerd. Uiteraard kan de voorzitter ook vertegenwoordigers uitnodigen van andere organisaties die niet in de commissie vertegenwoordigd zijn.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl

Overheid.nl
Lokale wet- en regelgeving

Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland houdende regels omtrent overleg (Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel)

Geldend van 28-03-2019 t/m heden

Intitulé

Verordening van Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland houdende regels omtrent overleg (Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel)

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Besluiten vast te stellen:

Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel

Artikel 1. Instelling en taak

1. Er is een Commissie regionaal overleg luchthaven Texel. Deze commissie fungeert als commissie als bedoeld in artikel 8.58 en 8.59 van bovengenoemde wet.

2. De commissie heeft de taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Tot deze taak behoort ten minste:

- het uitwisselen van informatie tussen de leden over het feitelijke en voorziene gebruik van de luchthaven;
- het in ontvangst nemen, registreren en analyseren van klachten over het gebruik van de luchthaven;
- het geven van advies aan betrokken partijen over het voorkomen van en omgaan met klachten over het gebruik van de luchthaven;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag over het (ontwerp-) Luchthavenbesluit;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag, gevraagd of ongevraagd, over wijziging van het Luchthavenbesluit;
- het geven van advies aan het bevoegd gezag over de wijze van uitoefening van toezicht op de uitvoering van het Luchthavenbesluit.

3. De CRO treedt niet in de bevoegdheden en rechten van de in haar vertegenwoordigde organen en organisaties.

Artikel 2. Commissie

1. De commissie bestaat uit een onafhankelijk voorzitter en de volgende leden:

- 1 lid namens b. en w. van Texel;
- 1 lid namens de luchthavendirectie;
- 1 lid namens de rechtspersoonlijkheid bezittende gebruikersorganisaties;
- 1 lid namens de omwonenden van de luchthaven, op voordracht van b. en w. van Texel;

- 1 lid namens de plaatselijke milieugroepen, op voordracht van de Milieufederatie Noord-Holland.

2. De voorzitter benoemt een lid overeenkomstig de voordracht van het orgaan of de organisatie die het vertegenwoordigt, tenzij dringende redenen aanleiding zijn om te verzoeken de voordracht te heroverwegen.

3. Een lid wordt benoemd voor een periode van 4 jaar.

4. Herbenoeming van een lid is mogelijk op voordracht van het orgaan of de organisatie die het in de commissie vertegenwoordigt

5. Het lidmaatschap eindigt van rechtswege op de dag dat de grond van het lidmaatschap komt te vervallen of door opzegging door het lid.

6. Een voordragende instantie kan de voorzitter met redenen omkleed verzoeken een lid, dat op haar voordracht is aangewezen, te ontslaan. De voorzitter kan een lid schorsen of ontslaan indien het overleg in de commissie naar zijn oordeel niet is gediend met voortzetting van het lidmaatschap.

7. De leden ontvangen voor hun werkzaamheden per vergadering een bedrag overeenkomstig het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers.

Artikel 3. Voorzitterschap

1. De voorzitter van de commissie wordt door ons benoemd, geschorst en ontslagen, op voordracht van Gedeputeerde Staten.

2. Aan de voorzitter wordt een vergoeding toegekend overeenkomstig het Rechtspositiebesluit decentrale politieke ambtsdragers.

3. De commissie wijst uit haar midden een lid aan dat bij afwezigheid van de voorzitter diens taken waarneemt.

4. De voorzitter wordt benoemd voor een termijn van vier jaar en is 1 keer herbenoembaar. Deze benoeming gaat in zodra deze verordening in werking is getreden.

Artikel 4. Secretaris

1. B. en w. van Texel voorzien in het secretariaat van de commissie. Hiertoe benoemen zij een secretaris en één of meer plaatsvervangend secretarissen. De secretaris en diens plaatsvervangers zijn geen lid van de commissie.

2. De provincie stelt aan de CRO een budget beschikbaar ten behoeve van het secretariaat van de CRO.

3. De secretaris heeft tot taak:

- het zorg dragen voor een goede inhoudelijke en logistieke voorbereiding van vergaderingen van de CRO;
- het zorg dragen voor de uitvoering van de beslissingen van de CRO, waaronder het opstellen van adviezen en correspondentie.

Artikel 5. Frequentie vergaderingen

1. De CRO vergadert ten minste 2 keer per jaar, op een door haar te bepalen locatie.

2. Indien ten minste een derde van de zitting hebbende leden van de CRO de wens tot een vergadering aan de voorzitter kenbaar maakt, schrijft de voorzitter binnen 4 weken een vergadering uit.

3. De voorzitter bepaalt, na raadpleging van de leden, de datum en het tijdstip van de vergaderingen.

4. De secretaris draagt zorg voor de oproeping van de leden voor de vergadering. De oproeping vermeldt datum, plaats en tijd van de vergadering en wordt ten minste 2 weken vóór de datum van de vergadering aan de leden toegezonden. Bij de oproeping worden de onderwerpen vermeld die in de vergadering

besproken zullen worden en worden de benodigde stukken toegezonden. De secretaris draagt er zorg voor dat belangstellenden op de hoogte kunnen zijn van de vergadering.

Artikel 6. Vergaderingen

1. De vergaderingen van de commissie zijn openbaar.

2. Een vergadering of een gedeelte daarvan is niet openbaar, in gevallen waarin de in artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur genoemde belangen op de in dat artikel genoemde wijze kunnen worden geschaad.

3. Een vergadering of een gedeelte daarvan is evenmin openbaar, indien tenminste de helft van de aanwezige leden van oordeel is dat openbare behandeling van een bepaald onderwerp niet wenselijk is. Een gemotiveerd voorstel hiertoe kan zowel afkomstig zijn van de voorzitter als van een lid van de commissie.

4. De voorzitter kan leden van Gedeputeerde Staten uitnodigen om een vergadering van de commissie bij te wonen.

Artikel 7. Werkplan

1. De CRO stelt jaarlijks voor 15 november een werkplan en begroting voor het komende kalenderjaar vast en zendt deze stukken naar gedeputeerde staten.

2. Op basis van de in het vorige lid bedoelde stukken stellen gedeputeerde staten de vergoeding voor de CRO vast.

Artikel 8. Nadere regels door Provinciale Staten

1. Provinciale Staten zijn bevoegd nadere regels te stellen betreffende de taken en de werkwijze van de commissie.

2. Provinciale Staten kunnen in afwijking van het gestelde in artikel 2, lid 1, besluiten dat een lid van het college van b. en w. van Texel kan worden benoemd als voorzitter. De leden van de CRO-T doen in dat geval aan ons een voordracht in die zin.

3. Provinciale Staten kunnen aan een besluit en een benoeming als bedoeld in lid 2 voorwaarden verbinden.

4. Aan de ingevolge het bepaalde in lid 2 benoemde voorzitter wordt geen vergoeding als bedoeld in artikel 3, lid 2, toegekend. De benoeming geldt – in afwijking van het bepaalde in artikel 3, lid 4 – voor de periode waarin de op grond van het bepaalde in lid 2 benoemde voorzitter kan gelden als lid van het college van b. en w. van Texel.

5. Provinciale Staten kunnen in afwijking van het gestelde in artikel 3, lid 4, en artikel 8, lid 4, besluiten dat de voorzitter te schorsen of te ontslaan indien de onafhankelijk van de voorzitter in het geding is.

Artikel 9. Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Verordening Commissie Regionaal Overleg Luchthaven Texel.

Artikel 10. Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het Provinciaal Blad waarin zij wordt geplaatst.

Ondertekening

Haarlem, 14 februari 2011
Provinciale Staten van Noord-Holland

J.W. Remkes, voorzitter.
I.J.M. Speekenbrink, griffier.

Toelichting

Algemeen

Door een wijziging van de Wet luchtvaart worden bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur gedecentraliseerd. De provincie wordt het bevoegd gezag bij inwerkingtreding van het door de minister van verkeer en waterstaat vast te stellen omzettingsbesluit. Voor burgerluchthavens van regionale betekenis moeten Provinciale Staten een luchthavenbesluit, dat doorwerking heeft naar het bestemmingsplan, vaststellen en een commissie regionaal overleg luchthaven instellen. In Noord-Holland is dit alleen verplicht voor de luchthavens Hilversum en Texel. Deze verordening regelt de instelling en samenstelling van de CRO voor vliegveld Texel en is vastgesteld door Provinciale Staten.

Artikelsgewijs

Artikel 1

De CRO komt in de plaats van de huidige commissie van overleg en voorlichting omtrent de milieuhygiëne rond een luchtvaartterrein, de zogeheten artikel 28-commissie. De CRO heeft de taak om door overleg van diverse betrokkenen een gebruik van de luchthaven te bevorderen dat zoveel mogelijk recht doet aan de belangen van die betrokkenen. Het gaat daarbij om alle belangen, dus ook om de betekenis van de luchthaven voor economie, werkgelegenheid en recreatie, en niet alleen om de milieubelangen.

De CRO heeft geen formele bevoegdheden en neemt geen bevoegdheden over van één van de leden van de commissie. Ieder lid blijft verantwoordelijk voor zijn eigen taken en bevoegdheden. De CRO heeft wel een platform- en adviesfunctie. Voor de bevoegdheden, rechten en plichten inzake het gebruik van de luchthaven zijn onder andere de gebruiksvergunning en het luchthavenbesluit bepalend.

Artikel 2, eerste lid

Bij de samenstelling van de commissie is gestreefd naar een evenwichtige vertegenwoordiging van alle belangen (zowel van de “lusten” als van de “lasten”). Hoewel de Wet luchtvaart (in artikel 8.58, derde lid) een vertegenwoordiging van milieuorganisaties in een CRO facultatief stelt, vindt de provincie Noord-Holland het uit een oogpunt van duurzaamheid van belang dat milieuorganisaties in een CRO vertegenwoordigd zijn.

Artikel 2, zevende lid

De leden van de CRO ontvangen een vergoeding per bijgewoonde vergadering, met dien verstande dat leden die uit hoofde van hun functie lid zijn van een adviescommissie, of daar primair als belangenbehartiger in zitten, geen recht hebben op een vergoeding per vergadering.

Artikel 3

Voor de CRO is een onafhankelijk voorzitter voorgeschreven (art 8.58, tweede lid). De CRO-voorzitter wordt bij afzonderlijk besluit door ons benoemd en is dus geen vertegenwoordiger van één van de instanties die in de CRO vertegenwoordigd zijn.

Artikel 4

Behoudens benoeming, schorsing en ontslag van de voorzitter en secretariële en financiële ondersteuning houdt de bemoeienis van het provinciaal bestuur met de CRO op nadat de verordening en het luchthavenbesluit tot stand zijn gekomen.

Artikel 6, vierde lid

Om de overlegfunctie van de commissie goed te benutten, kunnen leden van Gedeputeerde Staten voor vergaderingen van de commissie worden uitgenodigd. Het doen van een uitnodiging is niet imperatief geformuleerd. Uiteraard kan de voorzitter ook vertegenwoordigers uitnodigen van andere organisaties die niet in de commissie vertegenwoordigd zijn.

Artikel 8

De artikel 28-commissie had een wethouder van de gemeente Texel als voorzitter. Voor de CRO is een onafhankelijk voorzitter voorgeschreven. Voor de CRO-T vinden wij deze verplichting te zwaar ingezet. Daarnaast heeft de huidige artikel 28- commissie aangegeven dat met een wethouder als voorzitter de

onafhankelijkheid niet in het geding is. Daarom kan PS, op voordracht van de partijen in de CRO-T, een lid van het college b. en w. Texel benoemen als voorzitter van de CRO-T. In afwijking van artikel 3 vervalt het voorzitterschap indien deze geen lid is van het college en kan PS de voorzitter schorsen of ontslaan indien de onafhankelijkheid in het geding is.

Ziet u een fout in deze regeling?

Bent u van mening dat de inhoud niet juist is? Neem dan contact op met de organisatie die de regelgeving heeft gepubliceerd. Deze organisatie is namelijk zelf verantwoordelijk voor de inhoud van de regelgeving. De naam van de organisatie ziet u bovenaan de regelgeving. De contactgegevens van de organisatie kunt u hier opzoeken: organisaties.overheid.nl.

Werkt de website of een link niet goed? Stuur dan een e-mail naar regelgeving@overheid.nl

Commissie Regionaal Overleg (CRO) luchthaven Hilversum, bestuurlijk
Conceptverslag vergadering van 19 november 2025 van 13:00 uur tot 14.30 uur

Aanwezige leden:

Harry Michels	gespreksleider/voorzitter
Richard Hermans	beleidsadviseur regionale luchtvaart Provincie Noord-Holland (PNH)
Anthony Boudreau	ambtelijke ondersteuning gemeente Wijdemeren
Jerome Guillot	havenmeester vliegveld Hilversum
Mike Hänseler	plv. havenmeester luchthaven Hilversum
Bart Heller	gemeente Hilversum
Vincent Kager	secretaris bestuur stichting luchthaven Hilversum
Rob Klaassen	vertegenwoordiger natuur- en milieuorganisaties
Jeroen Olthof	gedeputeerde luchtvaart provincie Noord-Holland
Jos Oude Elferink	vertegenwoordiger natuur- en milieuorganisaties
Sjoerd Seckel	vertegenwoordiger omwonenden Wijdemeren, zweefvlieger
Risa Smit	bestuursadviseur provincie Noord-Holland
Sander Steenhart	beleidsmedewerker geluid bij Provincie Utrecht
Pim van de Veerdonk	wethouder gemeente De Bilt
Oot Verharen-Van Erp	vertegenwoordiger omwonenden De Bilt/Holl. Rading
Chris van der Vliet	vertegenwoordiger omwonenden Stichtse Vecht
Gert Zagt	wethouder gemeente Wijdemeren

Verslag:

Wilma de Jong	notulist, Vi.a.Vi Office Management

1. **Opening en mededelingen**
   De heer Michels opent de vergadering om 13.00 uur en heet alle aanwezigen welkom. Hij kondigt aan dat hij gevraagd is om eenmalig bij deze vergadering op te treden als onafhankelijk gespreksleider.

2. **Overwegingen toekomst CRO-Hilversum – Jeroen Olthof, gedeputeerde luchtvaart provincie Noord-Holland**
   De provincie Noord-Holland overweegt om het omgevingsmanagement van Vliegveld Hilversum niet meer via een CRO maar op een andere manier vorm te geven. Vanuit de nieuwe Omgevingswet ligt er een grotere verantwoordelijkheid bij het vliegveld zelf. Verder is de ervaring dat in het CRO-H ook regelmatig zaken worden geagendeerd die niet direct te maken hebben met klachten over het vliegveld en/of de operatie van het vliegveld. Het gaat dan bijvoorbeeld om woningbouw of andere ruimtelijke vraagstukken. Voor dergelijke vraagstukken zijn andere participatieprocessen ingericht. De provincie blijft het belangrijk vinden dat er participatie plaatsvindt met de omgeving van het vliegveld. Daarom zal de gedeputeerde een voorstel inbrengen in de Provinciale Staten om als provincie uit het CRO te stappen en Vliegveld Hilversum de ruimte te geven om een andere overlegvorm in te richten. Hij verwacht dat Vliegveld Hilversum dit, als vergunninghouder, zorgvuldig inricht. Daar ziet de provincie, als bevoegd gezag, op toe.

   Reacties van vertegenwoordigers van omwonenden en natuurorganisaties:
   De heer Seckel heeft het overleg in de CRO-H in de loop der jaren wel wat zien veranderen, maar hij vindt het heel nuttig om informatie uit te wisselen. Daarnaast is het prettig dat er korte lijnen zijn met lokaal bestuur en het vliegveld.
   De heer Oude Elferink zou het erg jammer vinden als dit overlegplatform verdwijnt, maar hij heeft begrip voor de overwegingen van de provincie.
   De heer Klaassen vindt dat het overleg met het vliegveld via dit CRO goed functioneert. De laatste decennia is het overleg sterk verbeterd en worden de rechten van omwonenden beter gehoord, onder andere door een betere verstandhouding met de mensen van het vliegveld. De heer Klaassen vindt het overleg zeer nuttig. Hij vindt het ook belangrijk om zaken die misschien buiten de orde van het overleg vallen te kunnen bespreken zodat vertegenwoordigers van de omwonenden aan hun achterbannen duidelijk kunnen maken wat er speelt. Dit is vooral belangrijk omdat Vliegveld Hilversum in een dichtbevolkte omgeving ligt met veel woonkernen op redelijk korte afstand. Je kan het vliegveld niet lostrekken van ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening. Daarom zou de heer Klaassen het betreuren als de provincie zich terugtrekt uit dit overleg.
   Mevrouw Verharen wijst op de taakomschrijving van het CRO-H waarin staat dat het CRO-H advies kan geven aan partijen over het omgaan met en het voorkomen van klachten. Daarom worden hier ook plannen voor woningbouw besproken, omdat dat misschien zou kunnen leiden tot meer klachten. Verder ziet mevrouw Verharen een grote meerwaarde in het feit dat hier bestuurders van vier gemeenten aan tafel zitten.

De heer Van der Vliet sluit zich aan bij de vorige sprekers. Als vertegenwoordiger van een bewonersvereniging zit hij hier aan tafel om goed te luisteren naar welke ontwikkelingen er zijn, bijvoorbeeld qua woningbouw en wijzigingen in de banen, maar ook waar het meeste overlast is en wat daaraan gedaan wordt. Dit overleg is daarvoor zeer waardevol en op deze manier kan hij de mensen in zijn woonplaats informeren.

De heer Olthof voegt toe dat het CRO-H een specifiek kader heeft waarin staat dat alleen het reilen en zeilen van de luchthaven in dit overleg besproken kan worden. Ruimtelijke ontwikkelingen horen hier niet thuis. Als er vragen zijn bijvoorbeeld over geplande woningbouw in de nabije omgeving, moeten de project-ontwikkelaar en de gemeente hierop aangesproken worden.

Reactie vanuit Vliegveld Hilversum:
De heer Kager dankt Rob Klaassen voor zijn warme woorden over de goede samenwerking. Vanuit het vliegveld is er begrip voor de positie van de provincie. Het strakke kader van het CRO-H zorgt ervoor dat sommige zaken niet besproken kunnen worden en dat niet altijd alle informatie waarover het vliegveld beschikt, gedeeld kan worden met de deelnemers. Vliegveld Hilversum hecht veel waarde aan afstemming met de participanten (burgers, natuurorganisaties en gemeentebestuurders) en wil daarbij ook van gedachten wisselen over zaken rond ruimtelijke ordening, omdat deze invloed kunnen hebben op het vliegveld. Daarom zou er, als de CRO-H in deze vorm ophoudt te bestaan, een overlegplatform terug moeten komen. En omdat het strakke kader van de CRO-H wegvalt, zouden daarin naast de klachten ook bredere thema's zoals ruimtelijke ordening, economie, recreatie en werkgelegenheid besproken kunnen worden.

Reacties vanuit vertegenwoordigers van de gemeenten:
De heer Zagt vindt dat de lokale overheden zeker een rol hebben in de participatie met het vliegveld en hij ziet de meerwaarde hiervan in. Graag ziet hij dan ook een andere overlegvorm terugkomen.

De heer Heller vindt dat het CRO-H gebruikt moet worden voor klachten en voor de directe ontwikkelingen op het vliegveld. Gesprekken over ruimtelijke ordening horen naar zijn mening niet thuis aan deze tafel, ook niet als het zou kunnen bijdragen aan het voorkomen van klachten. Tegelijkertijd vindt hij het belangrijk dat er wel een nieuw overleg terugkomt en hij is bereid om daar aan te schuiven als de agenda daartoe aanleiding geeft.

De heer Van de Veerdonk vindt het goed dat dat er een discussie gevoerd wordt over de afbakening van onderwerpen naar aanleiding van de nieuwe Omgevingswet. Ook hij is bereid om als wethouder aan te schuiven als er bepaalde thema's worden besproken bij een eventueel nieuw overleg.

De heer Steenhart verwijst naar de schriftelijke reactie van gedeputeerde Huib van Essen van de provincie Utrecht, waarin staat dat de provincie Utrecht het omgevingsmanagement en de goede behandeling van klachten door het vliegveld erg belangrijk vindt. Het standpunt van de provincie Utrecht is, dat er ruimte moet zijn voor een vorm van overleg waarbij de ruimtelijke impact van het vliegveld op bestuurlijk niveau kan worden besproken.

De heer Boudreau verwijst naar de discussies die regelmatig gevoerd zijn over wat het CRO-H wel en niet kan doen. Het CRO-H is vooral bedoeld om informatie uit te wisselen; het is dus geen besluitvormingsplatform. Wel kun je als gemeente inspraak of nuttige reacties ophalen uit dit overleg als je bijvoorbeeld een nieuw plan ter inzage hebt gelegd.

Samenvatting:
De gespreksleider vat samen dat er behoefte blijft aan een platform waar partijen elkaar kunnen spreken over klachten en andere zaken rond het vliegveld. Er is ook behoefte aan contact om over ruimtelijke vraagstukken rondom het vliegveld te spreken. Als dat niet meer past binnen het CRO-H, dan is een nieuw platform hiervoor het meest geschikt.

De heer Klaassen spreekt zijn zorgen uit over deze ontwikkeling. Hij is bang dat de noodzaak om te overleggen gaat vervallen en dat er meer afstand komt tussen bewoners en bestuurders.

De heer Kager denkt dat het nieuwe platform de rol van het CRO-H op een goede manier kan overnemen.
De klachten over het vliegveld worden behandeld, maar er is ook ruimte voor bewoners of natuurorganisaties om onderwerpen te agenderen. Het platform kan nog steeds adviezen geven of zijn zorgen uitspreken of aandacht vragen bij overheden voor bepaalde onderwerpen. Hij vindt het wel belangrijk dat er contact blijft met de provincie en dat wethouders bereid zijn om de bijeenkomsten te bezoeken.

De heer Olthof voegt toe dat de Omgevingswet voorschrijft dat het omgevingsmanagement door de vergunninghouder in casu het vliegveld georganiseerd moet worden. Daarom is hij blij dat het vliegveld het initiatief wil nemen om een nieuw overlegplatform op te zetten. De provincie kan hierbij de rol van linking pin vervullen.

Conclusie:
De heer Olthof zal de Provinciale Staten Noord-Holland voorstellen om het omgevingsmanagement rond het Vliegveld Hilversum voortaan te laten organiseren door Vliegveld Hilversum. Er komen twee bijeenkomsten per jaar en het Vliegveld Hilversum wordt hierbij ondersteund door gemeenten en diverse andere organisaties. De provincies blijven hun verantwoordelijkheid nemen als bevoegd gezag op het gebied van ruimtelijke ordening. Dit alles betekent dat het CRO-H in zijn huidige vorm ophoudt te bestaan als de Provinciale Staten besluiten akkoord te gaan met het voorstel van de gedeputeerde.

Vliegveld Hilversum maakt voor 1 april a.s. een voorstel voor een nieuw overlegplatform waarin het vliegveld, vertegenwoordigers van omwonenden en natuurorganisaties en bestuurders uit de regio met elkaar kunnen praten over het vliegveld, ingekomen klachten en andere zaken die rondom het vliegveld spelen. Het voorstel omvat ook een kostenplaatje. De huidige deelnemers aan het CRO-H worden hierbij betrokken door middel van een enquête. Het voorstel wordt afgestemd met de gemeente Hilversum en de provincie Noord-Holland.

3. Verslag CRO-H bestuurlijk 2 april 2025 en actielijst
Het verslag van de vergadering van 2 april 2025 wordt doorgenomen. Er zijn geen vragen. Het verslag van 2 april 2025 is hiermee vastgesteld.

Naar aanleiding van pagina 2, agendapunt 2, verslag CRO-H bestuurlijk 20-11-2024 en actielijst, merkt mevrouw Verharen op dat de heer Kager in april bij een dorpsavond in Hollandse Rading een presentatie heeft gegeven over het vliegveld, zoals in de vorige vergadering was afgesproken. Mevrouw Verharen dankt de heer Kager hiervoor. Het was een interessante presentatie en de aanwezigen waren erg enthousiast.

Actielijst:
2024-01:
Reactie ministerie I&W op brief provincies RBML-evaluatie delen met CRO-H. Wegens een wisseling van het afdelingshoofd op het ministerie is een reactie op de brief uitgebleven. Inmiddels heeft de provincie contact met de verantwoordelijk ambtenaar op het ministerie, die een reactie gaat formuleren op de brief. Actiepunt blijft staan.
Verder meldt de heer Hermans dat er op korte termijn een brainstormsessie plaatsvindt met het ministerie en een vertegenwoordiger van de provincie Limburg over het afhandelen van klachten over vliegen. In Limburg hebben ze hiervoor een alternatief systeem opgezet dat goed lijkt te werken.
2024-02:
Notulen binnen maand na vergadering opsturen. Deelnemers kunnen binnen maand na ontvangst notulen hun wensen voor wijzigingen doorgeven aan secretaris CRO-H. De notulen zijn helaas niet binnen een maand na de vergadering opgestuurd. Wel hebben aanwezigen hun wijzigingen kunnen doorgeven. De secretaris zal proberen om de notulen in het vervolg sneller op te sturen. Blijft staan.
2024-03:
Verslagen CRO-H publiceren op website provincie. Wegens personele problemen binnen het team luchtvaart van de provincie zijn de notulen nog niet op de website gepubliceerd. Blijft staan.
2025-01:
Uitzoeken wat de getallen (in het groen) achter de handhavingspunten op de afbeelding in Jaarrapportages 2023 en 2024 betekenen. De groene waarden geven aan dat er nog ruimte is binnen het maximum aanvaardbare aantal decibellen. Afgehandeld.
2025-02:
Uitleg geven over procedure vervolg CRO-H – zie agendapunt 2. Afgehandeld.

4. Voorlopige klachtenrapportage 2025 Vliegveld Hilversum en Provincie Noord-Holland
In de klachtenrapportage staan meerdere klachten over geluidsoverlast van een vliegtuig waarmee parachutisten de lucht in gaan. Omdat het vliegtuig dat normaal gesproken door parachutisten gebruikt wordt kapot was, moest er tijdelijk een ander toestel worden ingehuurd. Helaas produceerde dit toestel veel meer decibellen. Inmiddels wordt het oorspronkelijke vliegtuig weer ingezet. De luchthaven heeft contact gehad met iedereen die over dit specifieke vliegtuig heeft geklaagd en uitleg gegeven. Dit werd erg op prijs gesteld. Vliegveld Hilversum gaat

nadenken of het een volgende keer in een soortgelijke situatie een bericht kan delen met bijvoorbeeld organisaties van omwonenden over wat er aan de hand is.

Helaas zorgde dit incident met het ingehuurde vliegtuig wel voor een stijging van het aantal klachten van 13 in 2024 naar 18 in 2025, maar als het overzicht geschoond wordt van deze specifieke klachten over dit toestel, is er geen sprake van een klachtenstijging. Er zijn geen verdere vragen. Daarmee is de integrale klachtenrapportage 2025 van Vliegveld Hilversum en Provincie Noord-Holland vastgesteld.

5. Rondvraag

Mevrouw Verharen vindt het erg jammer dat ze pas maandag 17 november in de agenda van deze bijeenkomst las dat het CRO-H in deze vorm waarschijnlijk opgeheven zal worden. Ze had deze informatie graag eerder ontvangen. De betrokken partijen erkennen dat deze informatie laat is gedeeld met de betrokkenen.

De heer Guillot meldt dat in de Omgevingsverordening 2022 staat dat helikoptervluchten met een maatschappelijk belang niet meegeteld worden in het quotum van toegestane aantal helikoptervluchten. (Ze tellen wel mee in de geluidscontouren). Dat betekent dat er in 2022 geen overschrijding was, zoals eerder werd gedacht, maar dat het vliegveld binnen het quotum is gebleven.

De heer Kager meldt blij te zijn met het nieuwe huurcontract van de gemeente Hilversum voor 25 jaar met de optie op een verlenging met 15 jaar. Verder heeft het vliegveld met de gemeente een green deal gesloten om verder te werken aan duurzaamheid.

6. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering om 14.30 uur.

ACTIES

	Openstaande acties na vergadering van 19 november '25		
2024 - 01	Reactie ministerie I&W op brief provincies RBML-evaluatie delen met CRO-H	Hermans	Volgende vergadering
2024 - 02	Notulen binnen maand na vergadering opsturen.	Hermans	z.s.m.
2024-03	Verslagen CRO-H publiceren op website provincie	Hermans	z.s.m.
2025-01	Voorstel maken voor nieuw overlegplatform	Kager	1 april 2026

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

H.E. Hugenholtz
B&U/BSP/STUD

Telefoonnummer +31235145727
henriette.hugenholtz@noord-holland.nl

Verzenddatum

10 SEP. 2026

Kenmerk

N203-19_1400_B_GS2600908

Uw kenmerk

Betreft: Voorgenomen besluit voorkeursvariant Variantenstudie N203 Krommenie

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 19 oktober 2026 te plaatsen.

Wat is de reden?

De N203 Krommenie is een drukke verkeersader met circa 43.000 motorvoertuigen per etmaal. De weg staat in de top 10 van knelpunten op het gebied van in gezonde leefomgeving én doorstroming wegverkeer in de investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi). De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar een Verbinding A8-A9. Het laatste onderzoek is in mei 2025 afgerond. De eindconclusie van dat onderzoek is dat de aanleg van een Verbinding A8-A9 niet haalbaar is binnen de huidige wet- en regelgeving. Daarnaast kennen het Golfbaanalternatief met landschapsplan en alternatief 7 negatieve effecten op de doorstroming en leefbaarheid in, met name, Assendelft. Daarom is gestopt met de verdere uitwerking van het Landschapsplan (Golfbaanalternatief) en alternatief 7 (weg langs Kreekrijk). Alternatief 2, de verdiepte ligging, heeft geen oplossend vermogen voor de regionale bereikbaarheid en kent uitdagingen met betrekking tot de stikstof- en milieueffecten. Wel biedt dit alternatief aanknopingspunten voor het verbeteren van de leefbaarheid en de lokale bereikbaarheid. Deze aanknopingspunten vormden de aanleiding om een variantenstudie voor de N203 Krommenie/Assendelft te starten.

Hiermee is de problematiek nog niet opgelost. De groei van het verkeer - in combinatie met de sterk toegenomen woningbouwplannen - zet de bereikbaarheid van heel Noord-Holland boven het Noordzeekanaal richting 2040 onder druk. Het aanleggen van een Verbinding A8-A9 gaat dit probleem niet oplossen zonder een combinatie met andere maatregelen. Dit vraagt om een breder onderzoek naar de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord door het Rijk samen met de regio, waar een directe verbinding tussen de A8 en de A9 dan onderdeel van is. Dit wordt, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten, bij het Rijk aangekaart.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

De Variantenstudie N203 Krommenie heeft als doel de overlast van het verkeer te beperken en de lokale bereikbaarheid te verbeteren door een andere inrichting van de N203. In onze brief van 13 mei 2026 met kenmerk N203-19/1400/260512 hebben wij u geïnformeerd over de aanpak en de varianten.

Advies- en ingenieursbureau Arcadis voerde deze studie uit. In de bijlage is een Notitie voorkeursvariant opgenomen over de conclusies van dit onderzoek en wat de voorkeursvariant is. De uitgebreide rapportage is beschikbaar op www.noord-holland.nl/N203. Hieronder gaan we in op de belangrijkste conclusies.

Resultaten per variant

Vijf varianten zijn onderzocht op leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid, haalbaarheid en ruimtelijke kansen:

1. Variant *Huidige ligging 2x2 rijstroken*
2. Variant *Huidige ligging 2x1 rijstroken*
3. Variant *Naast het spoor 2x2 rijstroken*
4. Variant *Naast het spoor 2x1 rijstroken*
5. Variant *Verdiepte ligging*

Een gedeeld uitgangspunt bij alle varianten is de verlaging van de maximumsnelheid van 80 naar 50 km/h. Dit betekent dat er langzamer gereden gaat worden, wat minder geluidsoverlast geeft in de wijk Zuiderham. Geen enkele variant zorgt voor een echte verbetering van de luchtkwaliteit. Wel voldoet de luchtkwaliteit langs de N203 in Krommenie bij alle varianten aan de nieuwe strengere Europese normen voor luchtkwaliteit die vanaf 2030 van kracht gaan.

Tot slot is onderzocht of met verkeersmanagement (dosering) de lokale bereikbaarheid kan worden verbeterd en de overlast verminderd kan worden.

Bij de varianten 1 en 3 (2x2 rijstroken, maaiveld) blijft de bereikbaarheid op peil. Bij variant 1 verandert de ligging van de weg niet en biedt daardoor beperkte leefbaarheidswinst voor woningen direct aan de N203. In variant 3 verschuift de rijbaan richting het spoor, waardoor meer ruimte ontstaat tussen de woningen en de weg. Deze ruimte biedt kansen om de leefbaarheid te verbeteren, bijvoorbeeld met aanvullende maatregelen zoals het toevoegen van geluidschermen en de creatie van extra verblijfskwaliteit en ecologische waarden. Een aandachtspunt bij variant 3 is het stationsgebied: de verlegging doorsnijdt dit gebied in het huidige ontwerp, wat de functionaliteit onder druk zet. Door optimalisaties van het ontwerp, zoals het opschuiven van de slinger richting het spoor, is dit op te lossen. Dosering van verkeer bij de beide varianten is mogelijk door op de kruispunten aan de randen van het projectgebied de verkeerslichten korter op groen te zetten. Dit leidt tot wachtrijen buiten het stedelijk gebied in plaats van wachtrijen binnen Krommenie. Ook is sprake van minder lokale uitstoot, maar brengt ook risico's met zich mee zoals langere reistijden, sluipverkeer en een grotere kans op door rood rijden.

Varianten 2 en 4 (2x1 rijstroken, maaiveld) brengen het aantal rijstroken terug naar één per richting. Dit leidt tot een afname van het verkeer op de N203 met ongeveer 25%. Dit veroorzaakt tegelijkertijd

een sterke toename van de reistijden. Het verkeer wijkt uit naar sluiproutes, waaronder de al overbelaste Communicatieweg. Door de versmalling van 2 naar 1 rijstroken is in deze varianten al een vorm van dosering van verkeer toegepast. Hierdoor is extra dosering via verkeerslichten of verkeersmanagement overbodig en weinig kansrijk.

Variant 5 (verdiepte ligging) scheidt het doorgaande verkeer (verdiept) van het lokale verkeer (maaiveld). Hierdoor rijdt er minder verkeer op maaiveld, wat gunstig is voor de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. De variant heeft ook nadelen. Het is een variant die toekomstige ontwikkelingen op slot zet. Denk bijvoorbeeld aan de versterking van het stationsgebied en het maken van een ongelijkvloerse kruising van de Dorpsstraat en het spoor. Ook brengt het grote uitvoeringsrisico's met zich mee en is het moeilijk maakbaar, met name op het smalste stuk bij het Vlietsend en het spoor. Daarnaast duurt de aanleg meerdere jaren en zorgt dit voor veel overlast. Dosering is bij deze variant in principe niet nodig, de scheiding van het verkeer zorgt voor voldoende capaciteit. Alleen bij specifieke situaties kan dosering wenselijk zijn: tijdens een brugopening (om veiligheidsredenen), bij eventuele capaciteitstekorten na 2040, of bij tijdelijke drukte door bijvoorbeeld een afsluiting van de A9 of evenementen.

Investeringskosten

Variant	**Investeringskosten in euro's***
Variant 1: Huidige ligging 2x2	55 miljoen
Variant 2: Huidige ligging 2x1	50 miljoen
Variant 3: Naast het spoor 2x2	60 miljoen
Variant 4: Naast het spoor 2x1	55 miljoen
Variant 5: Verdiepte ligging	380 miljoen

**de kosten zijn geschat met een bekende rekenmethode (SSK), met een extra marge van 30% voor onzekerheden. Zo ontstaat een realistischer beeld van de verwachte kosten.*

Conclusie en voorkeursvariant

Varianten 2 en 4 (de beide 2x1 varianten) vallen af vanwege de grote negatieve effecten op de lokale bereikbaarheid. Variant 5 (de verdiepte ligging) draagt het meest bij aan de doelstelling, maar kent grote uitvoeringsrisico's, beperkt de gebiedsontwikkeling en vraagt een grote investering.

De varianten 1 en 3 (beide 2x2 rijstroken) bieden een goede balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Variant 3 heeft de voorkeur. Door de weg te verschuiven richting het spoor, ontstaat meer ruimte tussen de woningen langs de N203 en de weg. Dit maakt extra maatregelen mogelijk, zoals geluidsmaatregelen en het toevoegen van groen. Daarmee draagt variant 3 meer bij aan de doelstelling dan variant 1.

De omgeving is overwegend positief, maar niet enthousiast over de voorgenomen voorkeursvariant 2x2 naast het spoor. De klankbordgroep ziet het als een werkbaar compromis: de verkeerscapaciteit blijft behouden en er ontstaat meer afstand tot woningen, al lost het de verkeersproblematiek maar deels op. De verdiepte ligging spreekt meer aan als ideaalbeeld in de omgeving,

maar er zijn twijfels over kosten en uitvoerbaarheid. De verdiepte ligging roept ook meer discussie en verdeeldheid op. De 2x1-varianten scoren laag, omdat de meeste inwoners zorgen hebben over de gevolgen voor bereikbaarheid. Het draagvlak voor de voorkeursvariant berust dus op bredere acceptatie voor een realistische, evenwichtige oplossing.

De voorgenomen voorkeursvariant is variant 3: naast het spoor 2x2 rijstroken. Randvoorwaarde is dat het stationsgebied in zijn geheel opnieuw wordt ontworpen, zodat er genoeg ruimte overblijft voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied met behoud van alle voorzieningen. Dit vraagt om intensieve samenwerking met gemeente Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail. Ook kan met geluidmaatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) de geluidsbelasting verder verlaagd worden. Hiervoor is ruimte door de verlegging van de rijbaan richting het spoor.

In de Notitie Voorkeursvariant is een uitgebreidere toelichting opgenomen over waarom gekozen is voor deze variant. De notitie vindt u in de bijlage.

Wat vragen wij aan de commissie?

Uit de variantenstudie blijkt, alles overwegende, dat variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken), het beste aansluit bij de doelen van de studie. Wij vragen van de commissie Ruimte om advies aan GS over het voorgenomen besluit om variant 3 aan te wijzen als voorkeursvariant voor de herinrichting van de N203 Krommenie.

Om welk GS-besluit gaat het?

Op 8 september 2026 hebben GS een voorgenomen besluit genomen om variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken) als voorkeursvariant aan te wijzen voor de herinrichting van de N203 Krommenie en deze verder uit te werken met als doel het beperken van de overlast van het verkeer.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

GS hebben op 20 mei 2025 het besluit genomen te starten met de Variantenstudie N203 Krommenie als gevolg van het stoppen met het zoeken naar een robuuste oplossing A8-A9. Dit is in de 'Voordracht 46 2025' door uw staten vastgesteld op 3 november 2025 in het iMPI 2026. Daarnaast is het project 'Herinrichting N203 Krommenie (variantenstudie)' onderdeel van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) met maatregelcode N203-19. In het iMPI wordt de voortgang van het project bijgehouden. Het iMPI wordt jaarlijks vastgesteld door PS.

Ook in de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHI) wordt de N203 bij Krommenie als project benoemd. Het is onderdeel van de lijst van grootste knelpunten als het gaat om gezonde leefomgeving en een van de belangrijkste locaties voor de provincie om op te blijven investeren.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

Nee, er is geen eerdere behandeling geweest van dit voorstel in een commissie of PS. Wel zijn eerdere fasen van het project besproken in de commissie.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Het voorgenomen besluit wijst variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken) aan als voorkeursvariant. Deze variant heeft de volgende effecten:

- De variant draagt voor een klein deel bij aan de doelstelling van het project (verbeteren van de leefbaarheid en lokale bereikbaarheid). Het resulteert in een nauwelijkse verbetering van de lokale bereikbaarheid en een kleine verbetering van de leefbaarheid.
- Doordat de rijbaan tussen de Rosariumlaan en het Vlietsend richting het spoor verschuift, profiteren de woningen direct aan de N203 van de ruimte die daardoor ontstaat. Dit biedt kansen voor het verbeteren van de leefbaarheid door bijvoorbeeld aanvullende geluidsmaatregelen en de creatie van extra verblijfskwaliteit en ecologische waarden.
- De verlaging van de snelheid leidt tot minder doorgaand verkeer op de N203, waardoor het aantal ernstig geluidgehinderden afneemt en de doorstroming op wegvakniveau licht verbeterd. Het verleggen van de weg richting het spoor draagt ook positief bij aan het verminderen van de ernstig geluidgehinderden.
- Een negatief neveneffect van de variant is de doorsnijding van het huidige stationsgebied. Dit gaat ten koste van de functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Optimalisaties en een integraal herontwerp van het stationsgebied zijn nodig om een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied te realiseren met behoud van alle voorzieningen.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

De investeringskosten voor variant 3 schatten we in op circa 60 miljoen euro (exclusief btw, inclusief een onzekerheidsmarge van 30%, prijspeil 2026). Een meer precieze raming van de voorkeursvariant wordt vastgesteld in de nadere uitwerking van het ontwerp. In onze brief van 13 mei 2026 (kenmerk BSP260402SB01) hebben wij u geïnformeerd over de (toekomstige) financiering van infrastructurele projecten uit het iMPI. De N203 is één van de vijf omvangrijke studieprojecten met hoge prioriteit. In de brief gingen wij uit van een investering van circa € 300 miljoen, afhankelijk van de te kiezen voorkeursvariant. De nu voorgestelde voorkeursvariant gaat uit van een investering van € 60 miljoen. Hiermee wordt de druk op de investeringsruimte voor infrastructurele projecten lager.

Met wie is dit (extern) afgestemd?

De variantenstudie is uitgevoerd in samenwerking en afstemming met de gemeente Zaanstad, de Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail. Op 24 augustus 2026 is het voorgenomen besluit besproken in de Stuurgroep met vertegenwoordigers van deze partijen. De conclusie dat de varianten 2x1 rijstroken en verdiepte ligging afvallen wordt onderschreven. Wel constateert de Stuurgroep dat een nadere

uitwerking van de varianten met 2x2 rijstroken nodig is om een goede definitieve keuze te maken. Vooral vanuit NS en ProRail wordt aangegeven behoefte te hebben aan zekerheid voor het behoud van een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied met alle bijbehorende voorzieningen. Dat is wat hen betreft randvoorwaardelijk.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Ja, er heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden op de volgende manieren:

- Een klankbordgroep met vertegenwoordigers van belangen(organisaties) en direct aanwonenden;
- Een brede informatiemarkt voor alle geïnteresseerden;
- Een online peiling om een breed publiek te betrekken.

De uitkomsten van de participatie zijn meegenomen in de variantenstudie en de afweging van de voorkeursvariant. Draagvlak is één van de beoordelingscriteria geweest en elke variant is beoordeeld op draagvlak van de omgeving, de klankbordgroep en professionele stakeholders.

Klankbordgroep

De huidige ligging met 2x2 rijstroken (variant 1) wordt gezien als realistisch en weinig risicovol, maar roept weinig enthousiasme op bij deelnemers voor wie luchtkwaliteit, geluid en leefbaarheid centraal staan. De 2x1-varianten (variant 2 en 4) kennen weinig draagvlak: belanghebbenden die doorstroming belangrijk vinden wijzen deze optie grotendeels af vanwege de vrees voor files en sluipverkeer. Van de twee zijn over de 2x1 naast het spoor sommige bewonersorganisaties positief vanwege een rustiger straatbeeld en meer groen, terwijl andere organisaties vasthouden aan zorgen over bereikbaarheid en sluipverkeer. Variant 3 (2x2 naast het spoor) wordt overwegend gezien als een pragmatische en uitvoerbare oplossing. De steun is niet onvoorwaardelijk: sommige deelnemers noemen de variant "minimaal oplossend" en benadrukken dat aanvullende maatregelen nodig blijven. De verdiepte ligging (variant 5) wordt door meerdere vertegenwoordigers gezien als de variant met het grootste oplossend vermogen op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en scheiding van verkeersstromen, maar de haalbaarheid staat sterk ter discussie vanwege hoge kosten, lange bouwtijd, uitvoeringsrisico's en zorgen over bereikbaarheid tijdens de aanleg.

Online peiling

De online publiekspeiling geeft een beeld van hoe de omgeving aankijkt tegen de vijf onderzochte varianten voor de N203. De huidige ligging met 2x2 rijstroken (variant 1) krijgt weinig steun: een grote groep vindt de variant (beetje) onwenselijk, vooral omdat leefbaarheidsproblemen zoals geluid en luchtkwaliteit nauwelijks verbeteren. Nog minder draagvlak is er voor de 2x1 op de huidige ligging (variant 2). Respondenten zien hierin vooral de nadelen van filevorming zonder noemenswaardige winst voor leefbaarheid. De 2x1 naast het spoor (variant 4) spreekt een specifieke groep aan, met name direct aanwonenden die verbetering van hun leefomgeving belangrijk vinden, maar een grotere groep respondenten vreest ernstige gevolgen voor de

doorstroming. De verdiepte ligging (variant 5) wordt door bijna de helft van de respondenten als eerste keuze genoemd en geldt als de variant met het grootste potentieel om de problematiek structureel op te lossen, al gaat dit gepaard met zorgen over kosten, bouwtijd en risico's zoals verzakkingen, waardoor het draagvlak onder direct aanwonenden lager ligt.

De voorkeursvariant, variant 3 (2x2 naast het spoor), wordt door veel respondenten gezien als een pragmatisch compromis tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. Doordat de weg verder van de woningen komt te liggen terwijl de verkeerscapaciteit behouden blijft, verwachten respondenten een verbetering van de leefomgeving zonder dat de regionale verkeersfunctie wordt aangetast. Dit is de enige variant die door een heel klein deel als laatste keuze wordt genoemd, terwijl iets minder dan de helft deze als tweede keuze aanmerkt. De belangrijkste kritiek is dat de variant weinig verandert aan de onderliggende verkeersdruk en eerder het probleem verplaatst dan oplost, waardoor uitgesproken enthousiasme vaak ontbreekt. Toch wordt variant 3 breed geaccepteerd en kent deze weinig uitgesproken tegenstanders. Ook al wordt ze door velen niet gezien als de definitieve oplossing voor de bredere leefbaarheids- en verkeersproblematiek.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Op 10 juni 2026 zijn de eerste resultaten van het onderzoek gepresenteerd aan Statenleden en raadsleden van de gemeente Zaanstad.

Op 1 juli 2026 vond een informatieavond plaats voor omwonenden en belangstellenden.

Over het voorgenomen besluit voor een voorkeursvariant wordt gecommuniceerd met de klankbordgroep en met de brede omgeving via onder andere een persbericht en een bericht op de provinciale website en sociaal mediakanalen.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Nee

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

De besluitvorming over de voorkeursvariant verloopt in twee stappen:

1. Voorgenomen besluit: GS hebben op 8 september 2026 een voorgenomen besluit genomen. De PS-commissie Ruimte geeft op 19 oktober 2026 hierover een advies aan GS.
2. Definitief besluit: op 18 november 2026 bespreekt de Stuurgroep (PNH, Zaanstad, VRA, NS en ProRail) het definitief te nemen besluit. GS nemen op 1 december 2026 het definitieve besluit voorkeursvariant.

3. PS-besluit: de PS-commissie Ruimte behandelt het voorstel op 11 januari 2027. PS nemen op 1 februari 2027 een definitief besluit over de voorkeursvariant.

Ondertussen worden delen van de N203 verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp. Deze delen kunnen promoveren naar de planfase eind 2027. Daarnaast starten we met Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail een integrale ontwerpopgave voor het stationsgebied van Krommenie. Daar is meer tijd voor nodig. Promotie naar de planfase is voor dat deel voorzien in 2029. Dit zal via het iMPI aan u voorgelegd worden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

bijlage(n)

1. Notitie Voorkeursvariant (concept)

Provincie Noord-Holland

N203-19 Herinrichting N203 Krommenie

Notitie Voorkeursvariant

CONCEPT

Colofon	
Versie	2.1
Status	Concept
Datum	31 augustus 2026
Documentkenmerk	N203-19/1400/D603
Auteur(s)	H. Hugenholtz, V. Evers
Opdrachtgever	M. Buis
Projectmanager	V. Evers
Projectleider	H. Hugenholtz
Projectsecretaris	R. Veldman
Ketenadviseur BEL/MOB	L. Kleiterp
Ketenadviseur BU/INFRA	T. v/d Giesen
Ketenadviseur BU/BHR	C. van Zwol

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
1.1 Aanleiding 2
1.2 Doel van het project 3
1.3 Leeswijzer 4
2. Beschrijving varianten 5
2.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken 5
2.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken 6
2.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken 7
2.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken 8
2.5 Variant 5: Verdiepte ligging 9
3. Participatie omgeving 12
4. Resultaten 13
4.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken 14
4.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken 14
4.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken 15
4.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken 16
4.5 Variant 5: Verdiepte ligging 18
4.6 Investeringskosten 19
4.7 Draagvlak omgeving 20
5. Voorkeursvariant 22
6. Vervolg 26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De N203 in Krommenie is een drukke verkeersader met ongeveer 43.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze drukte zorgt voor overlast in de directe omgeving. In de iNHi[1] staat de N203 in de top 10 van knelpunten voor een gezonde leefomgeving. Daarnaast staat de N203 op plek 10 in de knelpunten voor doorstroming wegverkeer. De omgeving kijkt al lange tijd uit naar een passende oplossing en een verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid rond de N203. De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar een Verbinding A8-A9. Het laatste onderzoek, naar een robuuste oplossing voor een verbinding tussen de A8 en de A9, is in mei 2025 afgerond.

Onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9

De eindconclusie van dat onderzoek is dat de aanleg van een Verbinding A8-A9 binnen de huidige wet- en regelgeving niet haalbaar is. Daarnaast kennen het Golfbaanalternatief met landschapsplan en alternatief 7 negatieve effecten op de doorstroming en leefbaarheid in, met name, Assendelft. Daarom is gestopt met de verdere uitwerking van het Landschapsplan (Golfbaanalternatief) en alternatief 7 (weg langs Kreekrijk). Alternatief 2, de verdiepte ligging, heeft geen oplossend vermogen voor de regionale bereikbaarheid. Wel biedt dit alternatief aanknopingspunten voor het verbeteren van de leefbaarheid. Hiermee is de problematiek nog niet opgelost.

Regionale bereikbaarheid boven het Noordzeekanaal

De groei van het verkeer - in combinatie met de sterk toegenomen woningbouwplannen - zet de bereikbaarheid van heel Noord-Holland boven het Noordzeekanaal richting 2040 onder druk. Het aanleggen van een Verbinding A8-A9 gaat dit niet oplossen zonder een combinatie met andere maatregelen. Dit vraagt om een breder onderzoek naar de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord door het Rijk samen met de regio, waar een directe verbinding tussen de A8 en de A9 dan onderdeel van is. Dit wordt, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de betrokken gemeenten, bij het Rijk aangekaart.

[1] iNHi: investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur.



Afbeelding 1: overzicht onderzochte alternatieven in onderzoek Robuuste oplossing Verbinding A8-A9. De rode stippellijn is het Golfbaanalternatief, de groene stippellijn is alternatief 7 en de blauwe stippellijn alternatief 2.

Verdiepte ligging

Alternatief 2, verdiepte ligging van de N203, was onderdeel van het onderzoek naar een robuuste oplossing Verbinding A8-A9. Het alternatief heeft nauwelijks effect op de regionale bereikbaarheid en kent een uitdaging met betrekking tot de stikstof- en milieueffecten. Uit de onderzoeksresultaten naar alternatief 2 kwamen wel een aantal mogelijk positieve effecten op de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid naar voren. Deze aanknopingspunten vormen de aanleiding om een variantenstudie voor de N203 Krommenie/Assendelft te starten.

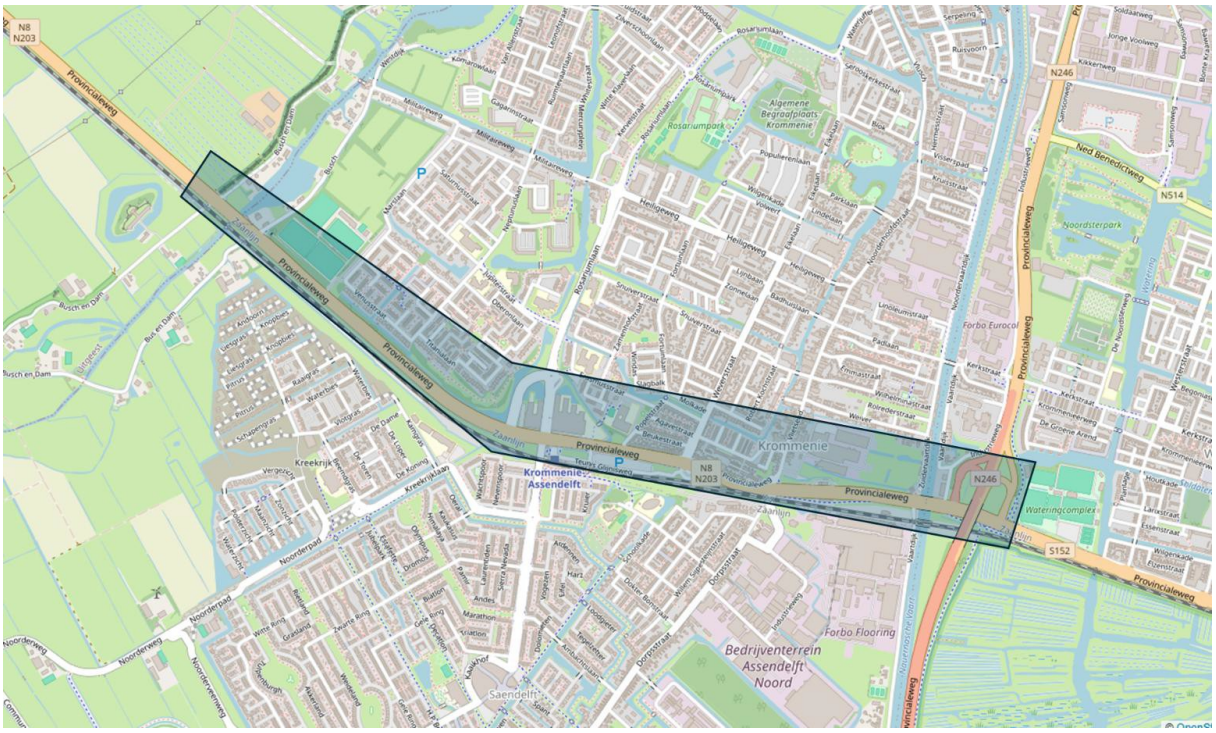
1.2 Doel van het project

Het doel van het project is het **beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie**. Met overlast wordt bedoeld: geluidsbelasting, luchtkwaliteit, verkeersdruk en verkeersveiligheid. Met lokale bereikbaarheid wordt bedoeld een goede afwikkeling van het verkeer binnen Krommenie en Assendelft-Noord.

Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid is geen onderdeel van de doelstelling van het project. In het voorgaande onderzoek naar een robuuste oplossing is gebleken dat daar meer voor nodig is. Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid is onderdeel van gesprek met het Rijk.

Het projectgebied voor de variantenstudie N203 Krommenie/Assendelft loopt van de kruising van Busch en Dam tot en met de kruising met de N246, inclusief beide kruispunten (van hectometer 49,7

tot en met hectometer 52,7). Binnen het projectgebied worden alle aansluitingen op de N203 meegenomen, inclusief de aantakkende wegen en het stationsgebied in Krommenie. In de onderstaande afbeelding is het projectgebied weergegeven. De grens is niet hard daar waar het gaat om de aantakkende wegen.



Afbeelding 2: scope van de variantenstudie N203.

Het beoogde resultaat van de variantenstudie is een **Voorkeursvariant voor het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie**. Advies- en ingenieursbureau Arcadis heeft de variantenstudie uitgevoerd. Zij hebben een uitgebreide rapportage opgesteld. Deze is te raadplegen op de website van de provincie (www.noord-holland.nl/N203). Deze voorliggende notitie beschrijft de keuze voor de Voorkeursvariant.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de verschillende varianten beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op hoe de omgeving betrokken is geweest bij de variantenstudie. De resultaten van de onderzoeken naar de effecten van de varianten, zijn beschreven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt uitgelegd welke variant de voorkeursvariant is. Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 het vervolg beschreven.

2. Beschrijving varianten

Tijdens de variantenstudie zijn vijf infrastructurele varianten onderzocht. De varianten hebben een aantal gezamenlijke uitgangspunten:

- De snelheid op de N203 tussen Busch en Dam en Rosariumlaan wordt teruggebracht van 80 naar 50 km/h.
- De inrichting van de N203 wordt aangepast volgens de richtlijnen van een 50 km/h weg.
- De kruispunten op de N203 (van Busch en Dam t/m de N246) worden verbeterd voor alle modaliteiten (snelverkeer en langzaam verkeer).
- De doorfietsroute langs de N203 wordt beter ingericht.
- Er wordt zoveel mogelijk ruimte gezocht voor het verbeteren van de groenstructuur.
- Bij elke variant wordt geïnventariseerd wat de kansen zijn van het doseren van het doorgaand verkeer.

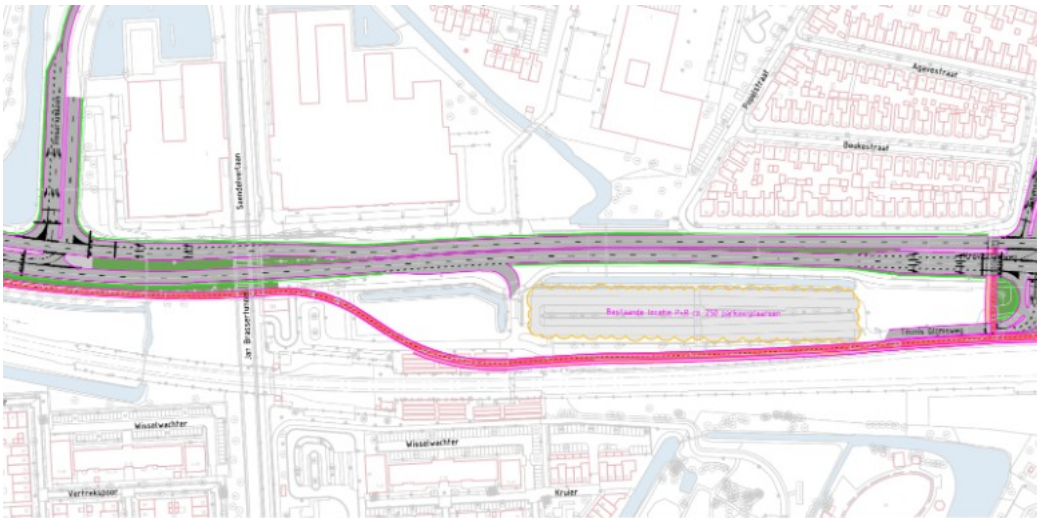
De vijf basisvarianten onderscheiden zich door het gebruik van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Variant *Huidige ligging 2x2 rijstroken* – de bestaande weg inrichten volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
2. Variant *Huidige ligging 2x1 rijstroken* – het profiel versmald naar 2x1 rijstroken en een inrichting volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
3. Variant *Naast het spoor 2x2 rijstroken* – de weg zoveel mogelijk langs het spoor verplaatsen om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten en een inrichting volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
4. Variant *Naast het spoor 2x1 rijstroken* – de weg zoveel mogelijk langs het spoor verplaatsen met 2x1 rijstroken om de afstand tussen de N203 en de bebouwing te vergroten en een inrichting volgens de richtlijnen van een 50 km/u inrichting;
5. Variant *Verdiepte ligging* – het bestaande Alternatief 2 uit het project Verbinding A8-A9, met een verdiepte ligging voor het doorgaande verkeer.

Deze vijf basisvarianten liggen niet vast. Dat wil zeggen dat na de keuze voor een voorkeursvariant het mogelijk is om het ontwerp nog verder te optimaliseren. In de volgende paragrafen worden de verschillende varianten beknopt beschreven. In de rapportage van Arcadis is een uitgebreidere beschrijving van de varianten opgenomen.

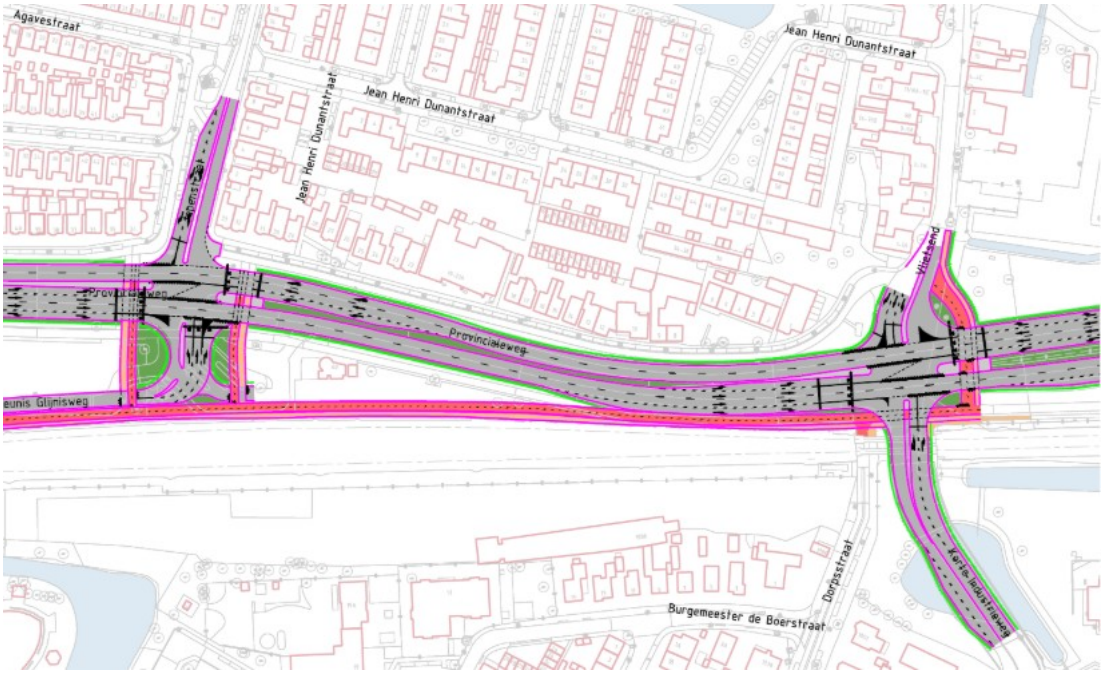
2.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken

Bij deze variant verandert er weinig aan het wegprofiel. De weg wordt ingericht volgens de richtlijnen van een 50 km/h weg. Dat betekent dat de weg iets versmald wordt. Daarnaast wordt uitgegaan van het verplaatsen van het fietspad richting het spoor ter hoogte van het stationsgebied. Dit om het conflict tussen het autoverkeer richting de P+R en de kruisende doorfietsroute te vermijden. In onderstaande afbeelding is het schetsontwerp voor dat gedeelte weergegeven.



Afbeelding 3: schetsontwerp van variant 1 ter hoogte van het stationsgebied. De roze lijn geeft de verplaatsing van de doorfietsroute weer.

Het oude busstation bij Café de Remise verdwijnt. Hierdoor kan het kruispunt met de Iepenstraat beter en veiliger worden ingericht. Café de Remise blijft in deze variant behouden.



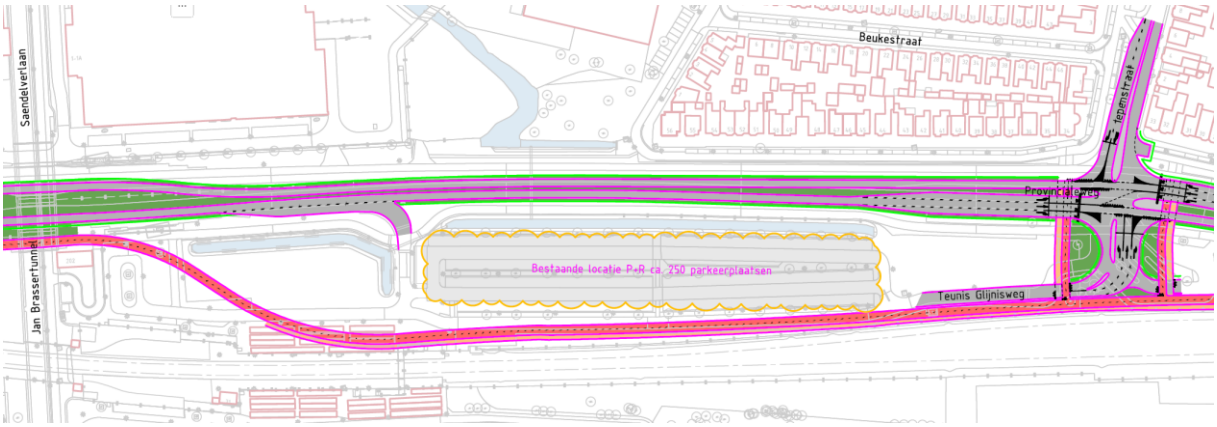
Afbeelding 4: schetsontwerp van variant 1 ter hoogte van de Iepenstraat en Vlietsend.

De kruising met het Vlietsend en de N203 ten oosten van het kruispunt wijzigen verder niet. Op de afrit van de N246 (van Amsterdam richting Krommenie) wordt een extra opstelvak gerealiseerd.

2.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken

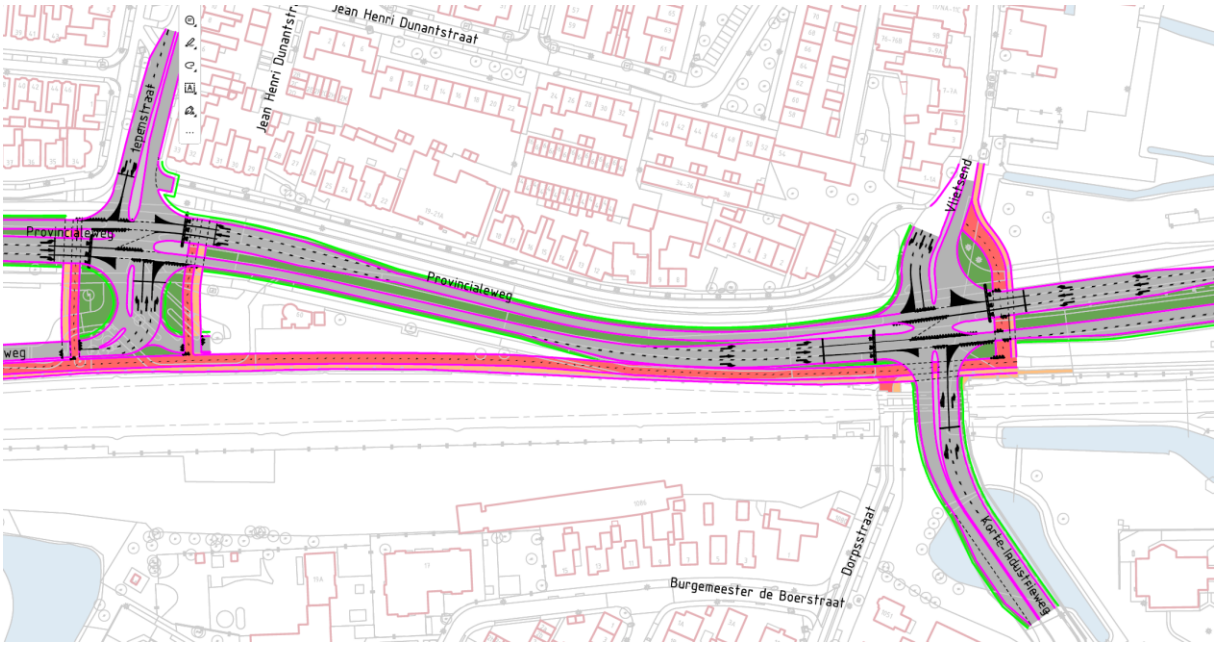
Het aantal rijstroken wordt teruggebracht van twee rijstroken per richting naar 1 rijstrook per richting. Ook hierbij wordt de N203 tussen Busch en Dam en de N246 ingericht volgens de richtlijnen van een 50 km/h weg. Daarnaast wordt de doorfietsroute verlegd richting het spoor zoals bij variant

1. De ruimte tussen de woningen langs de N203 en de rijbaan wordt groter door het versmallen naar 2x1 rijstroken.



Afbeelding 5: schetsontwerp variant 2 ter hoogte van het stationsgebied.

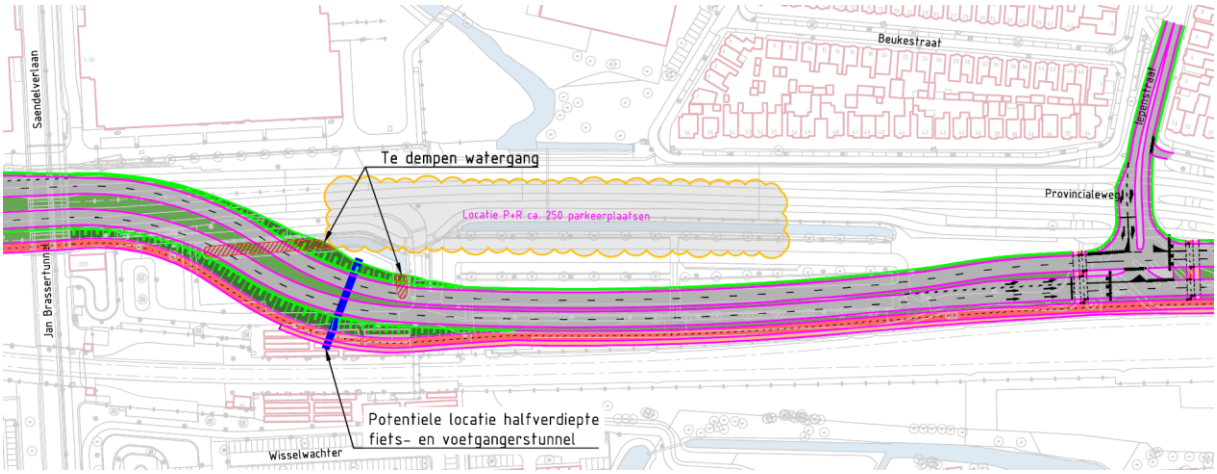
Ook bij deze variant wordt het kruispunt met de Iepenstraat aangepakt en blijft het café de Remise behouden. Door de ruimte die ontstaat tussen de woningen en de N203 kan een groenere inrichting gemaakt worden. Daarnaast kunnen eventueel geluidwerende maatregelen ingepast worden. Ten oosten van het kruispunt met het Vlietsend wordt de 2x1 doorgetrokken tot vlak voor de brug over de Nauernasche Vaart.



Afbeelding 6: schetsontwerp variant 2 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.

2.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken

Deze variant is grotendeels gelijk aan variant 1, huidige ligging 2x2 rijstroken. Het verschil zit in het tracé tussen de Rosariumlaan en het Vlietsend. Daar buigt in deze variant de weg richting het spoor om zo maximaal ruimte te maken tussen de woningen en de N203.



Afbeelding 7: schetsontwerp variant 3 ter hoogte van het stationsgebied.

Een belangrijk aandachtspunt is het functioneren van het stationsgebied. In deze variant kruist de N203 het huidige stationsgebied. Dit zorgt ervoor dat er naast het ontwerp van de weg ook een nieuw ontwerp gemaakt moet worden voor het stationsgebied. Dit volgt in een latere fase. Door de verlegging van de N203 wordt het kruispunt met de Iepenstraat verschoven richting het spoor. Hierdoor kan de parallelweg langs de woningen beter aangesloten worden op de Iepenstraat. Wel betekent dit dat Café de Remise verplaatst moet worden naar een andere locatie in het stationsgebied.

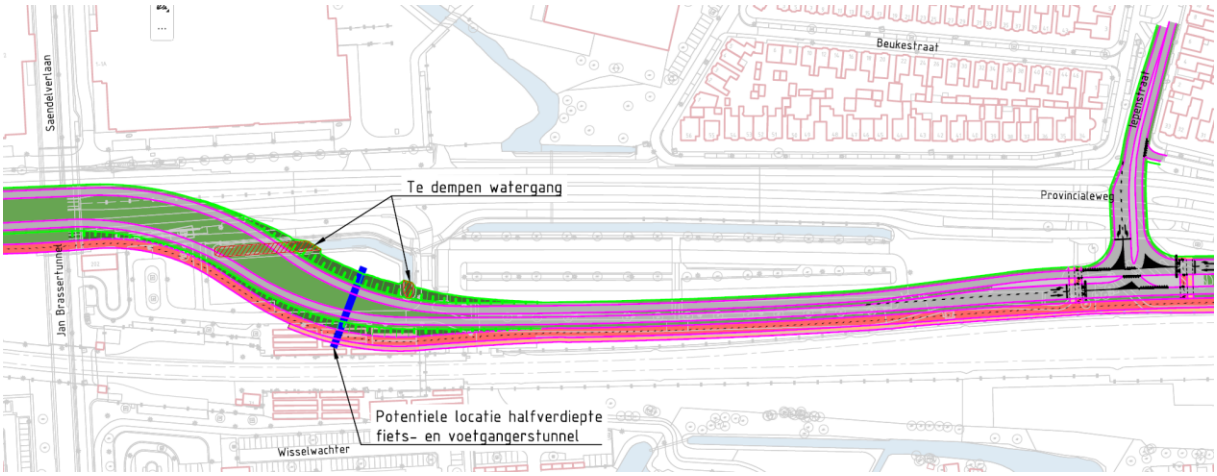
De rest van het tracé wijkt niet af van variant 1.



Afbeelding 8: schetsontwerp variant 3 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.

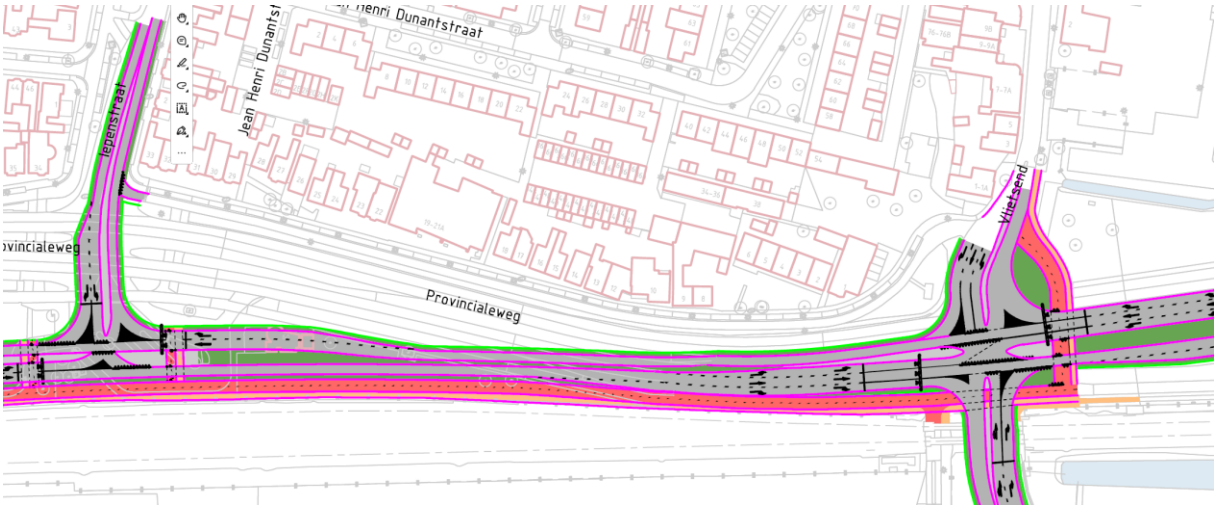
2.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken

Deze variant is grotendeels gelijk aan variant 3. Bij variant 4 wordt het aantal rijstroken teruggebracht van 2x2 naar 2x1 rijstroken. De ruimte tussen de woningen en de N203 wordt hiermee groter dan bij variant 3 met 2x2 rijstroken. Wel gelden dezelfde aandachtspunten rond het stationsgebied.



Afbeelding 9: schetsontwerp variant 4 ter hoogte van het stationsgebied.

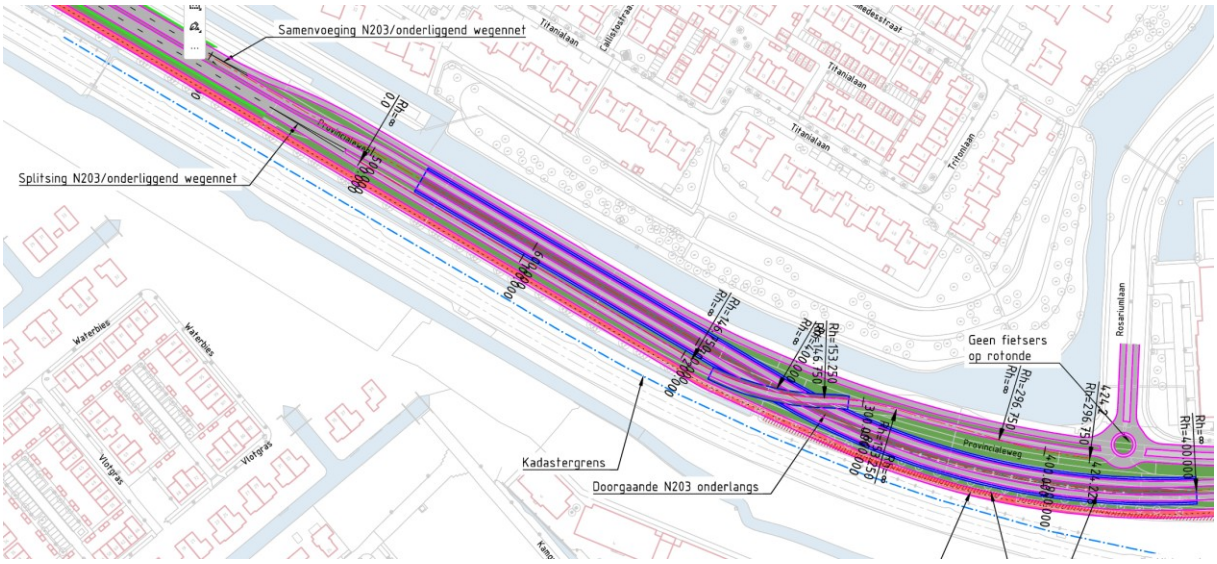
Bij de kruising met het Vlietsend ontstaat meer ruimte tussen de woningen en de N203. Deze nieuwe ruimte biedt kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Net als in variant 2 kunnen er eventueel geluidsmaatregelen ingepast worden.



Afbeelding 10: schetsontwerp variant 4 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.

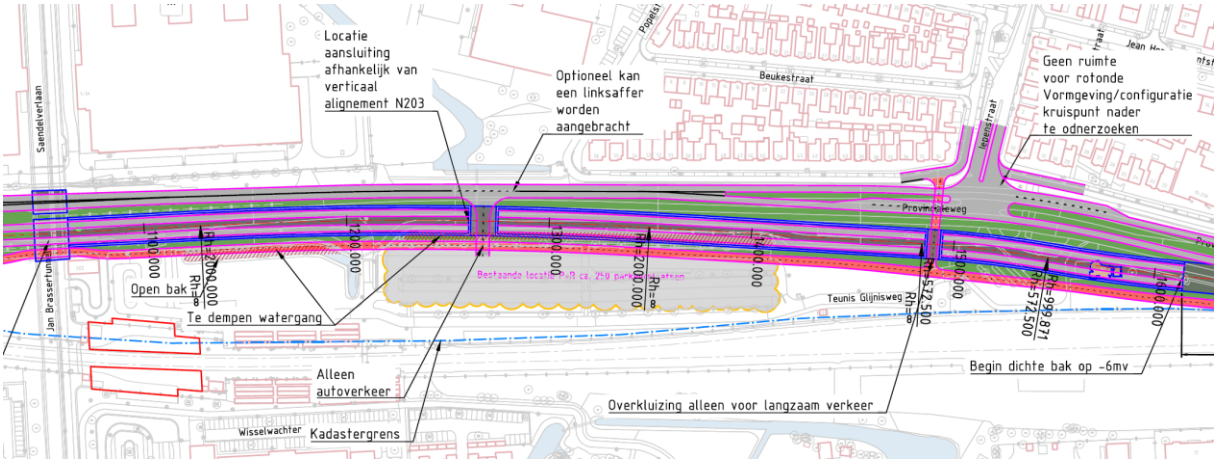
2.5 Variant 5: Verdiepte ligging

De vijfde variant is de verdiepte ligging uit het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9. Bij deze variant wordt het doorgaande verkeer gescheiden van het lokale verkeer. Het doorgaande verkeer wordt waar mogelijk verdiept afgewikkeld. Het lokale verkeer blijft op maaiveld rijden.



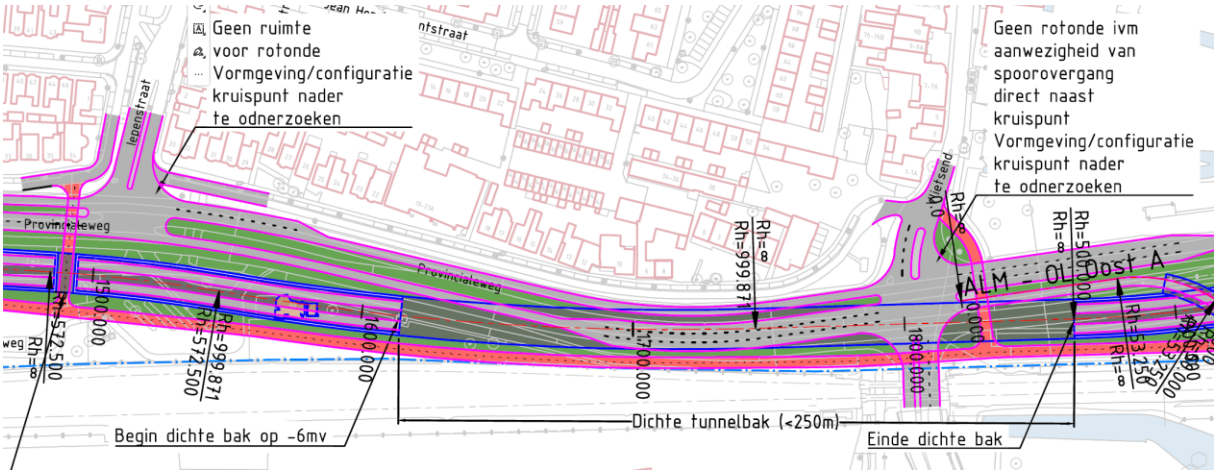
Afbeelding 11: schetsontwerp variant 5 ten westen van de Rosariumlaan met de splitsing van doorgaand en lokaal verkeer.

Tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan wordt het verkeer gesplitst. Het doorgaande verkeer zakt naar beneden en het lokale verkeer gaat over de verdiepte ligging heen richting de kruising met de Rosariumlaan. Het doorgaande verkeer komt weer omhoog om over de Jan Brassertunnel heen te gaan. Daarna zakt het doorgaande verkeer naar beneden onder maaiveld. Ter hoogte van het Vlietsend gaat het doorgaande verkeer door een onderdoorgang. Het lokale verkeer en het kruispunt met het Vlietsend komen boven op het dak van de onderdoorgang te liggen. Na het kruispunt met het Vlietsend voegen het doorgaande verkeer en het lokale verkeer samen voor de brug over de Nauernasche Vaart.

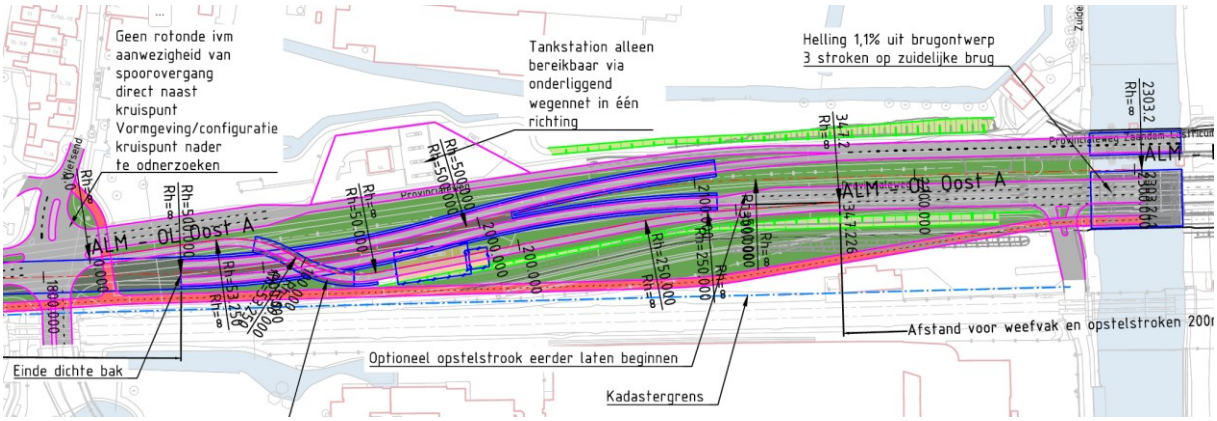


Afbeelding 12: schetsontwerp variant 5 ter hoogte van het stationsgebied.

Het kruispunt met de Rosariumlaan kan aangepast worden naar een rotonde. Door de verdiepte ligging van het doorgaande verkeer wordt het stationsgebied anders ingericht. Het kruispunt met de Iepenstraat wordt compacter. Café de Remise kan niet op de huidige locatie blijven en moet worden verplaatst. De kruising met het Vlietsend wordt iets compacter. Het tankstation aan de zuidzijde van de N203 verdwijnt om ruimte te maken voor het samenvoegen van het doorgaande en lokale verkeer.



Afbeelding 13: schetsontwerp variant 5 ter hoogte van de Iepenstraat en het Vlietsend.



Afbeelding 14: schetsontwerp variant 5 tussen Vlietsend en brug over Nauernasche Vaart.

3. Participatie omgeving

Tijdens de variantenstudie is de omgeving betrokken om ervaringen, ideeën en meningen op te halen. Daarnaast is de gemeente Zaanstad nauw betrokken geweest vanuit verschillende disciplines bij de variantenstudie. De Vervoerregio Amsterdam, NS en ProRail hebben gedurende de studie op verschillende momenten inhoudelijk meegekeken. Naast betrokkenheid op ambtelijk niveau is er ook op bestuurlijk niveau betrokkenheid geweest tussen de verschillende projectpartners. Er is o.a. een informatiebijeenkomst georganiseerd voor raadsleden van de gemeente Zaanstad en Statenleden van de provincie Noord-Holland.

De omgeving is op drie verschillende manieren benaderd. Zo is er een klankbordgroep ingesteld met vertegenwoordigers van bewoners(groepen), bedrijvengroepen en belangenorganisaties zoals de Fietsersbond en ANWB. De klankbordgroep is op twee momenten bij elkaar gekomen. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn de concepten van de schetsontwerpen besproken. Daarna heeft adviesbureau Arcadis de schetsontwerpen verder aangescherpt. In de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep zijn de effecten van de verschillende varianten toegelicht en besproken. Daarnaast is de mening van de deelnemers opgehaald over welke variant de meeste voorkeur heeft en welke variant de minste.

In de periode van 22 juni t/m 12 juli is een online peiling geweest onder bewoners van Krommenie/Assendelft en gebruikers van de N203. In deze peiling werden de varianten met de bijbehorende effecten gepresenteerd. Vervolgens heeft men een rangschikking van de varianten kunnen opgeven. Doordat de postcode is uitgevraagd kan geanalyseerd worden welke doelgroep welke voorkeur heeft.

Tenslotte is op 1 juli 2026 een informatiemarkt georganiseerd over de verschillende projecten rond de N203 in Zaanstad. Tijdens de informatiemarkt konden aanwezigen informatie ophalen bij de stand over de variantenstudie. Daarnaast kon men via een QR-code rechtstreeks naar de online peiling toe om deze in te vullen.

In paragraaf 4.7 wordt ingegaan hoe de omgeving kijkt naar de verschillende varianten en de effecten daarvan.

4. Resultaten

De varianten uit hoofdstuk 2 zijn onderzocht op een groot aantal aspecten. De belangrijkste aspecten gaan over het doelbereik: het verbeteren van de leefbaarheid en lokale bereikbaarheid. In onderstaande tabel zijn alle aspecten en de beoordeling weergegeven. In de volgende paragrafen wordt per variant uitgelegd wat de voor- en nadelen zijn van de variant.

Thema	Subthema	Autonome situatie	Huidige ligging 2x2 rijstroken	Huidige ligging 2x1 rijstroken	Naast het spoor 2x2 rijstroken	Naast het spoor 2x1 rijstroken	Verdiepte ligging
Leefbaarheid	Geluid	-	+	+	+	+	++
	Luchtkwaliteit PM2,5	-	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit PM10	-	0	0	0	0	0
	Luchtkwaliteit NO2	-	0	0	0	0	0/+
Bereikbaarheid	Doorstroming wegvak	0	++	-	++	-	++
	Doorstroming kruispunt	-	0	--	0	--	+
	Sluipverkeer	-	0	--	0	--	0
	Reistijden doorgaand verkeer	-	-	--	-	--	++
	Reistijden lokaal verkeer	-	+	--	+	--	++
	Barierèwerking	--	0	-	0/+	0/-	+
Veiligheid	Sociale veiligheid	-	+	+	+	+	-
	Verkeersveiligheid	--	0	0	0	0	++
	Omgevingsveiligheid	0	0	0	0	0	0
Landschap	Stedelijke inpassing	-	0/-	++	-	-	--
	Kansen ruimtelijke ontwikkeling	0	0/-	++	-	-	--
	Beschermd landschap	0	0	0	0	0	0
	Cultuurhistorie	0	0	0	0	0	0
	Meekoppelkansen	0	+	++	++	++	+
Natuur	NNN	0	0	0	0	0	0
	Natura 2000	0	0	0	0	0	0
	Effect op beschermde diersoorten	0	0	0	-	-	-
	Stikstofdepositie - aanlegfase	n.v.t.	-	-	-	-	--
	Stikstofdepositie - gebruiksfase	0	+	+	+	+	+
Bodem en water	Waterhuishouding	0	0	+	+	++	-
	Klimaatverandering	-	0	+	0	+	--
	Kabels & leidingen	n.v.t.	--	--	--	--	--
	Archeologie	n.v.t.	0	0	0	0	0
	Ontplofbare oorlogsresten	n.v.t.	0	0	-	-	--
Draagvlak	Omgeving	-	0/-	-	0/+	0/-	0/+
	Professionele stakeholders	n.v.t.	PM	PM	PM	PM	PM
	Projectpartners	n.v.t.	PM	PM	PM	PM	PM
Haalbaarheid	Grondverwerving	n.v.t.	-	-	-	-	-
	Vergunningen	n.v.t.	0	0	-	-	--
Financieel	Investeringskosten (€)	n.v.t.	49 mln	45 mln.	56 mln	49 mln	354 mln
Milieukosten	MKI	n.v.t.	☣☣☣	☣☣☣	☣☣	☣☣☣	☣

Afbeelding 15: Tabel met totaalbeoordeling varianten uit onderzoek Arcadis.

4.1 Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken

Leefbaarheid
Door het verlagen van de snelheid tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan verbetert de geluidsbelasting op de woningen in de wijk Zuiderham. Dit geldt voor elke variant. Doordat de ligging van de N203 verder niet verandert, is er ook geen positief of negatief effect op de geluidsbelasting op de woningen direct aan de N203.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. Dit komt doordat het aandeel verkeer iets stijgt en door de verlaging van de snelheid de uitstoot van die hoeveelheid voertuigen iets afneemt.

Bereikbaarheid
De verlaging van de snelheid op de N203 leidt tot minder (doorgaand) verkeer. Andere routes, waaronder via de A9, N246/N244 en de Communicatieweg, worden aantrekkelijker. Hier is dan ook een toename te zien van het verkeer. De reistijden voor het doorgaand verkeer nemen iets toe door de verlaging van de snelheid. De reistijden voor het lokale verkeer (van Krommenie naar Assendelft en andersom) nemen iets af doordat minder (doorgaand) verkeer rijdt over de N203. Een aandachtspunt blijft de (sluip)route via de Noorderveenweg en Communicatieweg. De Communicatieweg krijgt meer verkeer te verwerken dan volgens de richtlijnen wenselijk is, zowel in de autonome situatie als bij deze variant.

Overige aspecten
In deze variant wordt de doorfietsroute verlegd richting het spoor. Vooral deze ingreep heeft invloed op een aantal aspecten. De fietsers kruisen niet meer het verkeer van/naar het P+R terrein. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid voor de fietsers. De sociale veiligheid verbetert in combinatie met de aanpassing van het kruispunt bij de Iepenstraat. Daar staat tegenover dat het verplaatsen van het fietspad het stationsgebied doorsnijdt. Dit is onacceptabel vanuit een functioneel stationsgebied. Randvoorwaardelijk is een ander ontwerp nodig om voldoende ruimte te garanderen voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied.

Kansen
Bij deze variant liggen de kansen vooral in het versterken van het stationsgebied. Het is dan wel nodig om de verplaatsing van het fietspad te heroverwegen of anders vorm te geven zodat de functionaliteit van het stationsgebied behouden blijft. De functionaliteit van het stationsgebied is voorwaardelijk. Daarnaast ligt er bij deze variant de kans om de nieuwbouw Eilanden van Hain direct te ontsluiten op de N203. Tenslotte kan door het doseren van doorgaand verkeer buiten de kern Krommenie, het (lokale) verkeer binnen Krommenie beter afgewikkeld worden.

4.2 Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken

Leefbaarheid
Door het verlagen van de snelheid tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan verbetert de geluidsbelasting op de woningen in de wijk Zuiderham. Dit geldt voor elke variant. Het terugbrengen van het aantal rijstroken van 2 naar 1 per richting heeft ook een positief effect op de

geluidsbelasting. Dit komt doordat de hoeveelheid verkeer over de N203 afneemt. De woningen direct aan de N203 krijgen hierdoor een lagere geluidsbelasting.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. De bijdrage van het verkeer van de N203 op de luchtkwaliteit is beperkt. Ondanks de afname van verkeer is wel sprake van meer filevorming waardoor de verandering van luchtkwaliteit nauwelijks is.

Bereikbaarheid

Het terugbrengen van de capaciteit van 2 rijstroken naar 1 rijstrook per richting heeft een grotere impact op de verkeersstromen. De hoeveelheid verkeer op de N203 neemt met circa 25% af. Het verkeer gaat andere routes zoeken, waaronder de bekende sluiproutes. De reistijden voor het doorgaande verkeer nemen sterk toe waardoor de reistijdfactor boven de 1,5 uitkomt. De reistijdfactor laat zien hoeveel keer langer je doet in de spitsperiode ten opzichte van filevrij doorrijden. Ook voor het lokale verkeer neemt de reistijd toe en komt de reistijdfactor boven de 1,5 uit. Dit komt met name door de kruispunten het verkeer niet goed kunnen verwerken met 1 rijstrook per richting.

Bij deze variant neemt het verkeer op de sluiproutes toe. Dit komt niet alleen door het doorgaande verkeer dat de N203 gebruikt en bij vertraging een andere weg zoekt. Een effect van de 2x1 is ook dat bewoners uit Krommenie en Assendelft andere routes kiezen waardoor lokale wegen drukker worden. Op de Communicatieweg neemt het verkeer toe met 22% terwijl daar in de autonome situatie al meer verkeer rijdt dan wenselijk is. Ook op de Vaartbrug en de Dorpsstraat in Assendelft neemt de hoeveelheid verkeer toe.

Overige aspecten

Deze variant scoort goed op stedelijke inpassing en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Door het verminderen van het aantal rijstroken ontstaan mogelijkheden om de weg meer in de omgeving in te laten passen. Daarnaast kan de ruimte gebruikt worden om het stationsgebied te versterken. Ook voor de waterhuishouding en klimaatadaptatie liggen kansen om de vrijgekomen ruimte te benutten voor waterberging.

Kansen

Naast kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen en waterberging kan bij deze variant de extra ruimte gebruikt worden voor aanvullende geluidmaatregelen. Waar nu nauwelijks ruimte is voor een (laag) geluidscherm, is daar bij deze variant voldoende ruimte voor. Het verder doseren van het doorgaand verkeer is bij deze variant geen kans. Het terugbrengen naar 1 rijstrook per richting zorgt voor het doseren van verkeer.

4.3 Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken

Leefbaarheid

Deze variant heeft vergelijkbare effecten op de leefbaarheid als bij variant 1. Bij deze variant geldt wel dat de woningen direct aan de N203 profiteren van de ruimte die ontstaat tussen de woningen en de weg. Hiermee heeft deze variant meer positief effect dan variant 1. De woningen dichtbij het

Vlietsend krijgen niet meer ruimte tussen de woningen en de N203. Daar wijzigt de geluidsbelasting niet.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. Dit komt doordat het aandeel verkeer iets stijgt en door de verlaging van de snelheid de uitstoot van die hoeveelheid voertuigen iets afneemt.

Bereikbaarheid

Deze variant kent dezelfde effecten als variant 1 op bereikbaarheid. De verlaging van de snelheid op de N203 leidt ook tot minder (doorgaand) verkeer. Andere routes, waaronder via de A9, N246/N244 en de Communicatieweg, worden aantrekkelijker. Hier is dan ook een toename te zien van het verkeer. De reistijden voor het doorgaand verkeer nemen iets toe door de verlaging van de snelheid. De reistijden voor het lokale verkeer nemen iets af doordat minder (doorgaand) verkeer rijdt over de N203. Een aandachtspunt blijft de (sluip)route via de Noorderveenweg en Communicatieweg. De Communicatieweg krijgt meer verkeer te verwerken dan volgens de richtlijnen wenselijk is, zowel in de autonome situatie als bij deze variant.

Overige aspecten

Het verplaatsen van de rijbaan richting het spoor heeft een groot effect op het stationsgebied. Het huidige ontwerp van deze variant doorsnijdt het stationsgebied. Dit is onacceptabel vanuit een functioneel stationsgebied. In deze variant is een nieuw integraal ontwerp van de N203 en het stationsgebied noodzakelijk. Alhoewel de weg verder van de woningen af komt te liggen zorgt de nog te bepalen inpassing van P+R ervoor dat deze variant slechter scoort op stedelijke inpassing en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kent deze variant een aantal uitvoeringsrisico's door de verplaatsing van de rijbaan. Het grondgebied waar de weg overloopt is niet in eigendom van de provincie. Tevens zijn er bij het verleggen van de weg meer vergunningen nodig voor o.a. het afwijken van het omgevingsplan. Ten slotte moeten kabels en leidingen verlegd worden en is op dit moment niet bekend of er oorlogsresten aanwezig zijn in het gebied.

Kansen

De ruimte die ontstaat tussen de woningen en de N203 kan benut worden voor waterberging. Daarnaast zijn aanvullende geluidsmaatregelen (bijvoorbeeld een laag geluidscherm) mogelijk waar dat nu nauwelijks het geval is. Optimalisatie van het ontwerp kan ertoe leiden dat de negatieve impact op het stationsgebied teniet wordt gedaan. Bijvoorbeeld door de slinger richting het spoor op te schuiven. Dit vraagt om een integraal ontwerp van de weg en het stationsgebied, waarbij de functionaliteit van het stationsgebied gewaarborgd blijft of zelfs versterkt kan worden. Deze optimalisatie is randvoorwaardelijk om een goed functionerend station te borgen. Tenslotte kan door het doseren van doorgaand verkeer buiten de kern Krommenie, het (lokale) verkeer binnen Krommenie beter afgewikkeld worden.

4.4 Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken

Leefbaarheid

Deze variant kent grotendeels dezelfde effecten op de leefbaarheid als variant 2. Daar komt bij dat de verplaatsing van de rijbaan richting het spoor een groter positief effect heeft op de

geluidsbelasting op de woningen direct aan de N203. Ook de woningen bij het Vlietsend kennen een lagere geluidsbelasting door de ruimte die ontstaat tussen de woningen en de N203.

De effecten op de luchtkwaliteit bij deze variant zijn onderzocht en zijn neutraal. De bijdrage van het verkeer van de N203 op de luchtkwaliteit is beperkt. Ondanks de afname van verkeer is wel sprake van meer filevorming waardoor de verandering van luchtkwaliteit nauwelijks is.

Bereikbaarheid

Qua bereikbaarheid kent deze variant dezelfde effecten als variant 2. Het terugbrengen van de capaciteit van 2 rijstroken naar 1 rijstrook per richting heeft een grotere impact op de verkeersstromen. De hoeveelheid verkeer op de N203 neemt met circa 25% af. Het verkeer gaat andere routes zoeken, waaronder de bekende sluiproutes. De reistijden voor het doorgaande verkeer nemen sterk toe waardoor de reistijdfactor boven de 1,5 uitkomt. De reistijdfactor laat zien hoeveel keer langer je doet in de spitsperiode ten opzichte van filevrij doorrijden. Ook voor het lokale verkeer neemt de reistijd toe en komt de reistijdfactor boven de 1,5 uit. Dit komt met name door de kruispunten het verkeer niet goed kunnen verwerken met 1 rijstrook per richting.

Bij deze variant neemt het verkeer op de sluiproutes toe. Dit komt niet alleen door het doorgaande verkeer dat de N203 gebruikt en bij vertraging een andere weg zoekt. Een effect van de 2x1 is ook dat bewoners uit Krommenie en Assendelft andere routes kiezen waardoor lokale wegen drukker worden. Op de Communicatieweg neemt het verkeer toe met 22% terwijl daar in de autonome situatie al meer verkeer rijdt dan wenselijk is. Ook op de Vaartbrug en de Dorpsstraat in Assendelft neemt de hoeveelheid verkeer toe.

Overige aspecten

Ook voor deze variant geldt dat de verplaatsing van de rijbaan richting het spoor een groot effect heeft op het stationsgebied. Het huidige ontwerp van deze variant doorsnijdt het stationsgebied. Dit is onacceptabel vanuit een functioneel stationsgebied. In deze variant is een nieuw integraal ontwerp van de N203 en het stationsgebied noodzakelijk. Alhoewel de weg verder van de woningen af komt te liggen zorgt de nog te bepalen inpassing van P+R ervoor dat deze variant slechter scoort op stedelijke inpassing en kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast kent deze variant een aantal uitvoeringsrisico's door de verplaatsing van de rijbaan. Het grondgebied waar de weg overloopt is niet in eigendom van de provincie. Tevens zijn er bij het verleggen van de weg meer vergunningen nodig voor o.a. het afwijken van het omgevingsplan. Ten slotte moeten kabels en leidingen verlegd worden en is op dit moment niet bekend of er oorlogsresten aanwezig zijn in het gebied.

Kansen

Naast kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen en waterberging kan bij deze variant de extra ruimte gebruikt worden voor aanvullende geluidmaatregelen. Waar nu nauwelijks ruimte is voor een (laag) geluidscherm, is daar bij deze variant voldoende ruimte voor. Het verder doseren van het doorgaand verkeer is bij deze variant geen kans. Het terugbrengen naar 1 rijstrook per richting zorgt voor het doseren van verkeer.

4.5 Variant 5: Verdiepte ligging

Leefbaarheid

Bij de verdiepte ligging neemt de geluidsbelasting het sterkst af bij de woningen direct aan de N203. Het doorgaande verkeer rijdt daar in een, deels overdekte, bak onder maaiveld. Daarnaast neemt de geluidsbelasting af in de wijk Zuiderham, zoals bij de andere varianten, door het verlagen van de snelheid tussen de Rosariumlaan en Busch en Dam.

De effect op (zeer)fijnstof is beperkt. De wijzigingen in de verkeersstromen leiden tot een neutrale beoordeling. Wel is er een effect merkbaar bij stikstofdioxide (NO_2). De luchtkwaliteit verbetert door de verdiepte ligging en betere doorstroming van het verkeer op de N203 in Krommenie.

Bereikbaarheid

De verlaging van de snelheid op de N203 leidt tot minder (doorgaand) verkeer. Andere routes, waaronder via de A9, N246/N244 en de Communicatieweg, worden aantrekkelijker. Hier is dan ook een toename te zien van het verkeer. De reistijden voor het doorgaande verkeer nemen af in de ochtendspits en toe in de avondspits. In beide spitsen blijft de reistijdfactor onder de 1,5.[2] De reistijden voor het lokale verkeer nemen af en blijven onder de reistijdfactor van 1,5. Het verkeer op de bekende sluiproutes wijzigt nauwelijks. De Communicatieweg blijft een aandachtspunt door een hogere verkeersbelasting dan wenselijk voor dit type weg.

Overige aspecten

Op het gebied van verkeersveiligheid scoort deze variant positief door het scheiden van doorgaand verkeer en lokaal verkeer. Het aantal conflicten tussen langzaam verkeer en snelverkeer neemt sterk af. Het ruimtebeslag van de verdiepte ligging is wel groter dan bij de andere varianten. In het stationsgebied komt het verkeer uit de verdiepte ligging weer naar boven om over de Jan Brassertunnel heen te gaan. Dit zorgt ervoor dat de functionaliteit van het stationsgebied verslechtert. Er blijft weinig ruimte over om dit gebied te versterken en te ontwikkelen en wordt door de verdiepte ligging de mogelijkheid tot aanpassingen van de weg in de toekomst teniet gedaan. Op basis van het schetsontwerp zijn verschillende uitvoeringsrisico's te benoemen die te maken hebben met de beoordeling op haalbaarheid. Ter hoogte van het Vlietsend is weinig ruimte beschikbaar om de verdiepte ligging aan te leggen. De bak komt in het beperkingengebied spoorwegen te liggen. Dat wil zeggen dat de aanleg van de verdiepte ligging effect kan hebben op het spoor. Het spoor mag tijdens de werkzaamheden niet verzakken.

Kansen

De kansen bij deze variant zijn beperkt. De verbindingen voor langzaam verkeer tussen Krommenie en het stationsgebied kunnen in de variant verbeterd worden. Het doseren van doorgaand verkeer kan voorkomen dat in de verdiepte ligging filevorming ontstaat in oostelijke richting, voor de aansluiting met de N246.

[2] Een verbetering van de reistijd voor doorgaand verkeer betekent niet direct een verbetering voor de regionale bereikbaarheid. Een verbetering van de regionale bereikbaarheid vraagt bijvoorbeeld om extra capaciteit en betere doorstroming. Alleen een lokale verbetering van de reistijd voor doorgaand verkeer is niet voldoende.

4.6 Investeringskosten

In onderstaande tabel zijn de investeringskosten (exclusief BTW, inclusief onzekerheidsmarge van 30%) opgenomen. Hieruit blijkt dat de varianten op maaiveld tussen de 50 en 60 miljoen euro kosten. De verdiepte ligging komt hoger uit op een investering van circa 380 miljoen euro.

Variant	Investeringskosten
Variant 1: Huidige ligging 2x2 rijstroken	55 miljoen
Variant 2: Huidige ligging 2x1 rijstroken	50 miljoen
Variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken	60 miljoen
Variant 4: Naast het spoor 2x1 rijstroken	55 miljoen
Variant 5: Verdiepte ligging	380 miljoen

Kosten per variant

De verschillen in kosten bij de varianten 1 t/m 4 zijn relatief beperkt. In alle varianten wordt het bestaande asfalt weggehaald en wordt nieuw asfalt teruggebracht. Daarnaast is bij alle varianten sprake van het verleggen van kabels en leidingen. Bij de varianten met huidige ligging heeft dat te maken met het verleggen van het fietspad richting het spoor waarbij kabels en leidingen verplaatst moeten worden. De varianten naast het spoor hebben als extra kostenpost een ongelijkvloerse verbinding tussen de noordzijde en zuidzijde van de N203 ter hoogte van het stationsgebied. Tenslotte is bij elke variant rekening gehouden met een aanpassing van het stationsgebied van € 5 miljoen.

Investeringen grote projecten

Binnen het integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) zijn vijf infrastructurele projecten aangewezen als prioritaire projecten. De herinrichting van de N203 Krommenie is daar onderdeel van. Voor de realisatie van studieprojecten is vanaf 2033 (en waarvan de afschrijving in 2034 start) geen dekking meer in de stelpost. Dit tekort loopt de daaropvolgende jaren op en wordt veroorzaakt door de grootte van de projectenportefeuille van de studieprojecten, die circa € 1,175 miljard bedraagt. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele bijdragen van derden.

De 5 omvangrijke studieprojecten (N203-17 Herinrichting N203 Uitgeest-Limmen, N203-19 Herinrichting N203 Krommenie, N242-29 Maatregelen N242, gedeelte A9-N241, N247-22 Onderdoorgang Broek in Waterland en N250-06 Ravelijnbrug Den Helder) nemen het grootste deel van deze investeringsomvang voor hun rekening (€ 925 mln). Ondanks de extra middelen die bij het Coalitieakkoord 2023-2027 beschikbaar zijn gesteld en die jaarlijks een extra investeringsruimte van € 50 mln opleveren, is dit niet voldoende om alle studieprojecten de komende jaren te kunnen realiseren. Binnen de looptijd van het iMPI 2027-2034 kan € 400 mln (8 jaar x € 50 mln) extra worden geïnvesteerd.

Er moeten zorgvuldige keuzes worden gemaakt over de realisatie van de studieprojecten qua prioritering, fasering en financiering. Hieruit blijkt ook dat onder andere bijdragen van derden essentieel blijven om omvangrijke projecten te kunnen financieren.

Voor het project N203 Krommenie is in het iMPI 2027 rekening gehouden met een investering van € 300 miljoen. Varianten 1 t/m 4 zitten ruim onder de investering van € 300 miljoen, terwijl variant 5 (verdiepte ligging) nu een prognose kent van € 380 miljoen.

4.7 Draagvlak omgeving

Klankbordgroep
Binnen de klankbordgroep wordt de variant 2x2 naast het spoor door verschillende vertegenwoordigers gezien als een pragmatische middenweg tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. De variant behoudt de verkeerscapaciteit van de route, wat voor organisaties die waarde hechten aan bereikbaarheid, doorstroming en economische vitaliteit een belangrijk voordeel is. Tegelijkertijd ontstaat meer afstand tussen de weg en de bestaande bebouwing. Hierdoor wordt ook tegemoetgekomen aan zorgen over geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Als gevolg komt de variant in de klankbordgroep regelmatig naar voren als een werkbaar compromis tussen uiteenlopende belangen.

Tegelijkertijd is er binnen de klankbordgroep beperkt enthousiasme voor deze variant als eindoplossing. Verschillende deelnemers wijzen erop dat de verkeersdruk grotendeels in stand blijft en dat de variant de onderliggende problematiek slechts gedeeltelijk aanpakt. De waardering lijkt daarom meer te komen uit de verwachting dat deze variant een evenwicht biedt tussen effectiviteit, uitvoerbaarheid, kosten en risico's. Wel valt te verwachten dat rondom deze keuze niet snel weerstand zal ontstaan, omdat het de enige variant is die niet tot grote discussie leidt, zoals dat wel het geval is bij de 2x1 varianten en de verdiepte ligging.

Online peiling
Van 22 juni t/m 12 juli konden belanghebbenden online een enquête invullen over de vijf varianten. In totaal zijn 388 reacties ingediend. Er is op twee manieren gevraagd naar de voorkeur per variant. Enerzijds konden respondenten per variant aangeven hoe wenselijk zij die achten en anderzijds is respondenten gevraagd de varianten op rangorde te zetten van meest naar minst wenselijk. Daarnaast is gevraagd naar de belangrijkste motivatie om iets aan de huidige situatie te willen veranderen.

De verdiepte ligging is het vaakst aangemerkt als eerste keuze (48%). Tegelijkertijd blijkt uit de toelichtingen dat een aanzienlijk deel van deze respondenten twijfels heeft over de kosten, uitvoerbaarheid, bouwduur en risico's voor de omgeving. 22% heeft de verdiepte ligging als laatste keuze ingevuld.

De variant 2x2 naast het spoor variant levert minder uitgesproken enthousiasme op: uit de peiling blijkt dat deze variant niet de uitgesproken voorkeur geniet (22% eerste keus, 40% tweede keus), maar dat er ook geen grote afkeer is tegen deze optie (3% als laatste keuze). Hieruit valt te concluderen dat een brede groep respondenten dit als een relatief acceptabele oplossing beschouwt. De variant huidige ligging met 2x2 rijstroken is voor 16% een eerste keuze en voor 22% een tweede keuze. Hiermee heeft deze variant minder voorkeur dan de verdiepte ligging of de variant langs het spoor met 2x2 rijstroken. 17% van de respondenten heeft aangegeven de variant huidige ligging met 2x2 rijstroken als laatste keuze te zien. Veel respondenten waarderen dat de capaciteit van de weg

niet verminderd, maar zien ook dat er door het behoud van de huidige ligging weinig aan de problematiek verandert.

Bij de 2x1-varianten staan leefbaarheidsargumenten en doorstromingsargumenten vaak tegenover elkaar. Het blijft echter wel zo dat voor de meeste inwoners minder files en vertraging veruit het belangrijkste argument is om iets aan de verkeerssituatie te veranderen (69%). Dit uit zich dan ook in relatief lage scores met betrekking tot wenselijkheid voor beide 2x1 varianten.

De open antwoorden laten zien dat veel respondenten de variant 2x2 naast het spoor waarderen omdat deze een balans biedt tussen verschillende belangen. Enerzijds blijft de verkeerscapaciteit behouden, wat belangrijk wordt gevonden voor de regionale bereikbaarheid en het voorkomen van extra filevorming of sluipverkeer. Anderzijds ontstaat meer afstand tussen de weg en bestaande woningen, waardoor een verbetering van de leefomgeving mogelijk wordt geacht. Respondenten beschrijven deze variant daarom vaak niet als de ideale oplossing, maar wel als een realistische. Het draagvlak lijkt daarmee vooral te berusten op acceptatie: relatief veel mensen kunnen zich in voldoende in deze variant vinden om niet ‘tegen’ te zijn, ook wanneer het niet hun persoonlijke voorkeursvariant is.

5. Voorkeursvariant

Om een keuze te maken voor een voorkeursvariant wordt eerst gekeken in hoeverre de varianten bijdragen aan de doelstelling: het beperken van de overlast van het verkeer en het verbeteren van de lokale bereikbaarheid door een andere inrichting van de N203 in Krommenie. Met overlast wordt bedoeld: geluidsbelasting, luchtkwaliteit, verkeersdruk en verkeersveiligheid. Met lokale bereikbaarheid wordt bedoeld een goede afwikkeling van het verkeer binnen Krommenie en Assendelft-Noord.

Thema	Variant 1: 2x2 huidig	Variant 2: 2x1 huidig	Variant 3: 2x2 spoor	Variant 4: 2x1 spoor	Variant 5: Verdiept
Leefbaarheid	0/+	0/+	0/+	0/+	+
Bereikbaarheid	0	--	0	--	+
Verkeersveiligheid	0	0	0	0	++
Haalbaarheid	0	0	-	-	--
Meekoppelkansen	+	++	++	++	+

Tabel 1: Samenvattende tabel resultaten variantenstudie per thema.

Alle varianten hebben een positief effect op de geluidsbelasting, waarbij de ene variant meer effect heeft dan de andere variant. Op het gebied van luchtkwaliteit heeft geen enkele variant een noemenswaardig effect. Alleen de verdiepte ligging heeft een positief effect op de uitstoot van stikstofdioxide (NO_2). De varianten waarbij het aantal rijstroken wordt teruggebracht naar 1 rijstrook per richting hebben een negatief effect op de verkeersdruk en de lokale bereikbaarheid. Bij deze varianten zijn er geen kansen om de negatieve effecten om te buigen. De varianten 2 (huidige ligging 2x1 rijstroken) en 4 (naast het spoor 2x1 rijstroken) vallen daarmee af.

Variant 5 (verdiepte ligging)

Variant 5, de verdiepte ligging, draag het meest bij aan de doelstelling van het project. Zowel de overlast van het verkeer wordt beperkt en de lokale bereikbaarheid wordt verbeterd. Daar staat tegenover dat de verdiepte ligging een aantal uitvoeringsrisico's kent. Naast de lange bouwduur van enkele jaren bestaat het risico dat het spoor en/of woningen verzakken tijdens de bouw. Dit kan leiden tot hogere kosten en langere bouwduur om dit risico te voorkomen. Door de beperkte ruimte zijn weinig optimalisaties mogelijk in het ontwerp. Daarnaast zet deze variant verdere ontwikkelingen van het gebied op slot. Bijvoorbeeld het toevoegen van een ongelijkvloerse kruising van het spoor ter hoogte van het Vlietsend om de spoorwegovergang te vervangen. Maar ook een versterking van het stationsgebied is door het ruimtebeslag van de verdiepte ligging nauwelijks haalbaar. Tenslotte vraagt deze variant een investering van circa 380 miljoen euro.

Variant 1 (huidige ligging 2x2 rijstroken) en variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken)

De beide varianten met 2x2 rijstroken op maaiveld dragen bij aan de doelstelling van het project, zij het in mindere mate dan de verdiepte ligging. Beide varianten hebben hetzelfde (beperkte) effect op de bereikbaarheid en luchtkwaliteit. Daarin zijn beide varianten niet onderscheidend van elkaar. Bij variant 3 (naast het spoor 2x2 rijstroken) ontstaat meer ruimte tussen de woningen en de N203 waardoor daar aanvullende maatregelen mogelijk zijn om de leefbaarheid te verbeteren. Ook is er

ruimte voor toekomstige ontwikkelingen. Hier liggen kansen om de geluidsbelasting op de woningen direct aan de N203 verder te verlagen. Bij de variant huidige ligging is die ruimte er niet.

Het grootste verschil zit in het stationsgebied. Bij variant 1 (huidige ligging) blijft de ruimte in het stationsgebied intact om daar een kwaliteitsslag te maken. Bij variant 3 (naast het spoor) is het huidige ontwerp zo gemaakt dat de N203 het stationsgebied doorsnijdt om maximale ruimte tussen de woningen en de N203 te realiseren. Dit gaat echter ten koste van de functionaliteit van het stationsgebied wat onacceptabel is. Randvoorwaarde is wel dat het ontwerp in het stationsgebied aangepast moet worden. Er moet voldoende ruimte overblijven voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied.

Onafhankelijk advies Arcadis

Het advies- en ingenieursbureau Arcadis heeft een onafhankelijk advies opgenomen in het eindrapport:

“Alle voor- en nadelen overwegende, gaat de voorkeur uit naar de variant ‘2x2 rijstroken naast het spoor’. De redenatie voor deze voorkeur is als volgt:

- *Het is een oplossing die de problemen allerminst oplost, maar lokaal wel verlichting brengt op vlak van geluid en luchtverontreiniging.*
- *De lokale bereikbaarheid blijft op peil waarbij de nieuwe ligging mogelijkheden biedt voor een extra ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers.*
- *Het is een adaptieve oplossing die mogelijkheden biedt om in te spelen op toekomstige ontwikkelingen.*
- *De enige andere variant met oplossend vermogen is de verdiepte ligging, maar de kosten zijn hoog en de negatieve neveneffecten aanzienlijk. Met name de technische complexiteit bij de bouw en de ruimtelijke impact van de verdiepte ligging zijn significante aandachtspunten.*
- ***Belangrijke kanttekening:** De variant wordt idealiter in samenhang met het stationsgebied ontworpen. Enerzijds omdat de grond in bezit is van NS. Anderzijds omdat de samenhang met het gebied groot is en er sprake is van een integrale gebiedsopgave met als grootste aandachtspunten (lokale) bereikbaarheid, sociale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.*

De N203 door Krommenie vormt de belangrijkste verbinding tussen de A8 en de A9. Tegelijkertijd is het ook een belangrijke ontsluiting voor Krommenie en Assendelft zelf; de N203 heeft daarmee meerdere verkeerskundige functies. Voor alle varianten geldt de functie, vorm en gebruik niet goed in balans zijn. De grote hoeveelheid verkeer over de corridor doorgaande functie én ontsluitende functie van de weg en overstekende fietsers en voetgangers zorgen voor een suboptimaal verkeerskundig functioneren. Daarnaast zorgen de hoge verkeersintensiteiten ervoor dat een verbetering van de leefbaarheid en beperking van de overlast beperkt mogelijk is.”

Advies Stuurgroep

De provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Zaanstad, NS en ProRail hebben zitting in de Stuurgroep. Op 24 augustus 2026 heeft de Stuurgroep zich gebogen over de resultaten van de variantenstudie. De Stuurgroep heeft kennisgenomen van de resultaten van de variantenstudie. De conclusie dat de varianten 2x1 rijstroken en verdiepte ligging afvallen wordt onderschreven. Wel constateert de Stuurgroep dat een nadere uitwerking van de varianten met 2x2

rijstroken nodig is om een goede definitieve keuze te maken. Vooral vanuit NS en ProRail wordt aangegeven behoefte te hebben aan zekerheid voor het behoud van een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied met alle bijbehorende voorzieningen. Dat is wat hen betreft randvoorwaardelijk. De Stuurgroep heeft begrip voor de wens om nu een richtinggevende keuze te maken om meer duidelijkheid te scheppen richting omgeving en politiek. Wel roept de Stuurgroep op om voor een definitief besluit meer comfort te bieden aan NS en ProRail. Tenslotte spreekt de Stuurgroep de wens uit om een permanente aansluiting van de Marslaan op de N203 mee te nemen in de verdere uitwerking.

Voorkeursvariant

Gelet op de resultaten van de variantenstudie, de mening uit de omgeving, het onafhankelijk advies van Arcadis én het advies van de Stuurgroep is de voorkeursvariant variant 3: Naast het spoor 2x2 rijstroken. Doorslaggevend is dat bij deze variant de meeste ruimte ontstaat tussen de woningen en de N203 om aanvullende maatregelen te nemen. Randvoorwaarde is wel dat het ontwerp in het stationsgebied aangepast moet worden. Er moet voldoende ruimte overblijven voor een goed functionerend en sociaal veilig stationsgebied. Daarnaast moet voldoende ruimte gecreëerd worden tussen de woningen en de N203. Dit vraagt om een integrale ontwerpopgave voor de N203 en het stationsgebied in samenwerking met gemeente Zaanstad, NS, ProRail en Vervoerregio Amsterdam.

Naast bovenstaande randvoorwaarden zijn de volgende aandachtspunten van belang bij de verdere uitwerking:

- Het verlagen van de snelheid tussen Busch en Dam en de Rosariumlaan is een aandachtspunt. De weg heeft geen uitstraling van een weg binnen de bebouwde kom. Een goede weginrichting, inclusief snelheidsbeperkende maatregelen is essentieel om de lagere snelheid geloofwaardig te maken. Te denken valt aan 50 km/h drempels voor de kruisingen en het toevoegen van een permanente ontsluiting voor Eilanden van Hain.
- Het stationsgebied vraagt om een integrale ontwerpopgave. De slinger in het schetsontwerp doorsnijdt het stationsgebied en zet de functionaliteit onder druk. Door de slinger naar het oosten te verplaatsen kan zowel de functionaliteit van het stationsgebied een impuls krijgen als de afstand tussen de woningen en de N203 worden vergroot. Aandachtspunt is de voorgestelde halfverdiepte fiets- en voetgangerstunnel. Deze zorgt voor een knelpunt in de sociale veiligheid. In plaats van de halfverdiepte tunnel kan nagedacht worden over het (half)verdiepen van de N203 zodat het langzaam verkeer sociaal veilig de N203 kan overbruggen.
- De ruimte tussen de woningen en de N203 kan benut worden voor een groenere inrichting, in combinatie met de P+R voor het station en geluidsmaatregelen.
- Door de wijziging van het eenrichtingsverkeer op het Vlietsend kan het kruispunt N203/Vlietsend compacter worden. De linkafstrook vanuit het westen en de rechtsafstrook vanuit het oosten kunnen vervallen. Hierdoor ontstaat ruimte om de fiets meer ruimte te geven en meer ruimte te maken tussen de woningen en de N203, precies op het smalste gedeelte.
- Met het doseren van het verkeer aan de randen van Krommenie kan de hoeveelheid doorgaand verkeer beperkt worden. Dit komt zowel de leefbaarheid als de doorstroming van het lokale verkeer ten goede. Doseren kan bij de kruising met Busch en Dam en bij de

kruising met de N246. Belangrijk aandachtspunt is de verkeersveiligheid (negeren van rood licht omdat men langer moet wachten).

6. Vervolg

Wat houdt een 'voorkeursvariant' in?

Met het besluit om een voorkeursvariant vast te stellen, wordt richting gegeven welke kant het project op zou moeten gaan. Het schetsontwerp van de betreffende variant is niet hét ontwerp wat uitgevoerd gaat worden. Daarvoor zijn nog te veel onzekerheden, onmogelijkheden én kansen om het ontwerp beter te maken. Het zijn vooral de kerneigenschappen van de variant waarvoor gekozen wordt. In dit geval is dat: meer ruimte tussen de woningen en de N203 voor betere geluidsbelasting met behoud en/of versterking van een functioneel stationsgebied.

Van conceptnotitie naar definitieve Notitie Voorkeursvariant

Dit is een concept van de Notitie Voorkeursvariant, bedoeld om een voorgenomen besluit te nemen. Na het voorgenomen besluit wordt zowel de omgeving als de politiek geïnformeerd. Vervolgens wordt de mening opgehaald bij zowel de Statencommissie Ruimte als de gemeenteraad van Zaanstad. Daarnaast wordt verder gesproken met belanghebbenden en betrokken partijen om wensen en bedenkingen op te halen voor het vervolg. In november wordt deze concept notitie omgevormd tot een definitieve Notitie Voorkeursvariant en ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten. Naar verwachting nemen Provinciale Staten in februari 2027 een besluit.

Verdere uitwerking van de voorkeursvariant

Het project wordt opgedeeld in twee delen. Het stationsgebied tussen Rosariumlaan en Vlietsend wordt apart opgepakt in een integrale ontwerpopgave. Samen met de gemeente Zaanstad, NS, ProRail en Vervoerregio Amsterdam wordt dan gewerkt aan een integraal ontwerp voor een goed functionerend stationsgebied, kwalitatieve openbare ruimte en de inpassing van de N203. De eerste stap is om gezamenlijk tot een plan van aanpak te komen om invulling te geven aan deze integrale ontwerpopgave. In onderstaande tabel is een globale planning opgenomen van dit traject.

Fase	Planning	Resultaat
Opstartfase	Q4 2026 – Q1 2027	Plan van Aanpak; Samenwerkingsovereenkomst
Integrale ontwerpopgave	Q2 2027 – Q1 2028	Voorkeursvariant op SO-niveau
Uitwerking voorkeursvariant	Q2 2028 – Q1 2029	Voorlopig Ontwerp; Realisatieovereenkomst
Planfase / voorbereiding realisatie	Q2 2029 – Q1 2031	Definitief Ontwerp; Aannemer voor realisatie
Realisatiefase	Q2 2031 – Q1 2034	Oplevering stationsgebied en N203

Tabel 1: Globale planning integrale ontwerpopgave stationsgebied Krommenie/N203.

Daarnaast wordt het tracé van de N203 tussen Rosariumlaan en Busch en Dam en tussen Vlietsend en de N246 verder uitgewerkt in een voorlopig ontwerp, conform het eerdere plan van aanpak. Beide tracédelen kunnen dan sneller tot uitvoering gebracht worden dan het stationsgebied. In onderstaande tabel is een globale planning opgenomen van dit traject.

Fase	Planning	Resultaat
Uitwerking voorkeursvariant	Q1 2027 – Q4 2027	Voorlopig Ontwerp
Planfase / voorbereiding realisatie	Q1 2028 – Q4 2029	Definitief Ontwerp; Aannemer voor realisatie
Realisatiefase	Q1 2030 – Q4 2031	Oplevering N203

Tabel 2: Globale planning uitwerking N203 Rosariumlaan – Busch en Dam en Vlietsend – N246.

ZNSTD

gemeente Zaanstad

Provincie Noord-Holland
t.a.v. College van Gedeputeerde Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Stadhuisplein 100
1506 MZ Zaandam
Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Telefoon 14 075
www.zaanstad.nl

DATUM	6 oktober 2026
UW KENMERK/UW BRIEF VAN	N203-19_1400_B_GS2600908
ONS KENMERK	10660289
ONDERWERP	Voorgenomen besluit voorkeursvariant Variantenstudie N203 Krommenie

Geacht college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

Het college van burgemeester en wethouders van Zaanstad heeft kennisgenomen van uw voorgenomen besluit om als uitkomst van de 'Variantenstudie N203 Krommenie' variant 3 (2x2 rijstroken naast het spoor) aan te wijzen als voorkeursvariant voor de herinrichting van de N203.

Oost-west verbinding tussen A8 en A9 blijft de structurele oplossing voor de lokale leefbaarheid en regionale bereikbaarheid
De provincie Noord-Holland en de gemeente Zaanstad werken op diverse dossiers constructief samen om Zaanstad en de regio bereikbaar en leefbaar te houden.

De forse regionale verstedelijkingsopgave met een sterke toename van het aantal woningen en de daarmee gepaard gaande groei van het autoverkeer zet de bereikbaarheid van heel Noord-Holland boven het Noordzeekanaal richting 2040 steeds verder onder druk. De omvang van het doorgaand verkeer door Zaanstad en de impact daarvan op de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft zal alleen maar toenemen. Dit is voor de leefbaarheid in Zaanstad Noord onacceptabel. Zaanstad en Haarlem zijn de enige gemeenten in Noord-Holland waar 'snelwegwaardig' doorgaand verkeer door dicht bewoond gebied gaat.

Zaanstad blijft dan ook benadrukken dat de herinrichting van de N203 geen structurele oplossing is voor de regionale bereikbaarheidsproblematiek en voor de verkeersoverlast en leefbaarheidsproblemen op en rond de N203 in Krommenie en Assendelft. Voor een duurzame verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid blijft een oost-west verbinding tussen de A8 en de A9 in het netwerk de oplossing. Op basis van het onderzoek naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9 heeft u geconcludeerd dat de Verbinding A8-A9 binnen de huidige wet- en regelgeving niet haalbaar is en als eigenstandige maatregel geen oplossing biedt voor de regionale bereikbaarheidsopgave doordat nieuwe knelpunten in het netwerk ontstaan.

Een en ander onderstreept het belang van een breder onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal dat het rijk samen met de regio zal moeten uitvoeren. Een oost-west verbinding tussen de A8 en de A9 dient nadrukkelijk onderdeel uit te maken van deze

verkenning. Zaanstad roept de provincie nogmaals op dit daadkrachtig en in samenwerking met rijk en regio op te pakken. Met Den Helder als belangrijkste marinebasis en grootste marinehaven van Nederland is een oost-west verbinding ook voor de nationale militaire bereikbaarheid van belang. Daarom vraagt Zaanstad om bij de lobby voor deze verbinding de link te leggen met het Nationale Veiligheidsplan (Defensie) en de NAVO. Vanuit het Ministerie van Defensie en de NAVO zijn immers mogelijk gelden beschikbaar voor maatregelen die bijdragen aan de nationale verdediging en de bondgenootschappelijke paraatheid.

Totdat er een structurele oplossing is, draagt variant 3 het meest bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft
Zaanstad waardeert uw poging om bij het voorlopig uitblijven van een oost-west verbinding tussen de A8 en de A9 de lokale leefbaarheid en bereikbaarheid van Krommenie en Assendelft zoveel mogelijk te verbeteren. Temeer omdat veel van de eerder afgesproken provinciale leefbaarheidsmaatregelen lastig realiseerbaar blijken te zijn. Een gebiedsgerichte aanpak van de N203 en haar omgeving met een groter budget kan daarvoor een belangrijke basis zijn.

Zaanstad herkent dat van de vijf onderzochte varianten een herinrichting van de N203 met de 2x2 variant langs het spoor (variant 3) de grootste bijdrage kan leveren aan de lokale leefbaarheid. De reistijd voor doorgaand verkeer zal daarbij iets toenemen waardoor omrijden via de A9 wordt gestimuleerd.

Zaanstad dringt erop aan zoveel mogelijk meerwaarde te behalen met aanvullende maatregelen
Tegelijkertijd zien wij enkele aandachts- en verbeterpunten die onderdeel dienen te zijn van de verdere uitwerking van variant 3 om echt meerwaarde te behalen. Zaanstad verzoekt u dan ook onderstaande punten mee te nemen en te benoemen in uw verdere besluitvorming naar een definitief besluit. Zaanstad gaat er daarbij vanuit dat de herinrichting van de N203 zelf en de benodigde aanvullende maatregelen rondom de N203 door de provincie gefinancierd worden.

Verdere verbetering van de lokale bereikbaarheid
De lokale bereikbaarheid van Krommenie en Assendelft wordt gelimiteerd door de beperkte aansluitingen op de huidige N203 en de instandhouding van de N203 als barrière voor overstekend verkeer tussen beide kernen. In de voorgestelde voorkeursvariant wordt slechts in beperkte mate invulling gegeven aan het verbeteren van de lokale verbindingen en het verminderen van de barrièrewerking. Zaanstad verzoekt u daarom om in de definitieve besluitvorming de volgende maatregelen een plek te geven.

Permanente aansluiting Marslaan
De uitgangspunten in alle varianten op het deel tussen de Krokodil en de Rosariumlaan geven de mogelijkheid om de tijdelijke bouwaansluiting Marslaan volledig en permanent te maken. Deze maatregel vergroot de lokale bereikbaarheid en beperkt de groeiende overlast van verkeer binnen de bebouwde kom van Krommenie.

Vergroten capaciteit Rosariumlaan en wijzigen verkeerscirculatie Krommenie
Zaanstad werkt aan een ontwerp om de capaciteit van de Rosariumlaan tussen de N203 en de kruising met de Jupiterstraat te vergroten. Dit biedt niet alleen mogelijkheden voor een aangepaste verkeerscirculatie tijdens het provinciale project *Vervangen Bruggen Krommenie*, maar draagt ook structureel bij aan een betere ontsluiting van Krommenie en Assendelft-Noord. Het vergroten van de capaciteit van de Rosariumlaan zorgt ervoor dat autoverkeer sneller op de N203 komt. Het circulatieplan is tegelijkertijd een goede verkeersmaatregel om de overlast van sluipverkeer tijdens de vervanging van de bruggen in Krommenie te beperken. De Rosariumlaan zal in de toekomst een steeds belangrijkere aansluiting worden voor de afwikkeling van verkeer vanuit Krommenie en

Assendelft-Noord. Zaanstad vraagt de provincie om in de volgende fase de scope van ontwerpopgave te verbreden van de N203 naar de kruising van de Rosariumlaan met de Jupiterstraat, zodat het mogelijk wordt om de lokale bereikbaarheidsproblemen op een integrale wijze te verbeteren en de overlast zoveel mogelijk te beperken. Dit sluit ook aan bij het streven van de provincie om snel over te gaan op de uitvoering van een aantal verkeerskundige maatregelen van variant 3 en zo werk met werk te maken tijdens of voorafgaand aan de werkzaamheden met betrekking tot het vervangen van de bruggen Krommenie.

Verkeersmaatregelen tegen sluipverkeer als pilot meenemen in 'Vervangen bruggen Krommenie'
Zaanstad ziet sluipverkeer in het gebied tussen de A8 en de A9 steeds meer toenemen. Het wijzigen van de verkeerscirculatie in Krommenie is een effectieve maatregel die met de aankomende vervanging van de bruggen in Krommenie zeer urgent is geworden. Aanvullende permanente maatregelen zijn niet eenvoudig, maar de route via de Communicatieweg zal meer gebruikt worden, zowel tijdens de realisatie van het bruggenproject als met een heringerichte N203. Het project *Vervangen bruggen Krommenie* biedt de mogelijkheid om met pilots verschillende maatregelen te testen die na een positieve evaluatie van een permanent karakter zijn te voorzien.

Onderzoek naar onderdoorgang Vlietsend voor auto- en fietsverkeer
Voor het noord-zuid verkeer tussen Krommenie en Assendelft is de oversteek Vlietsend – Dorpsstraat een belangrijk aandachtspunt. Op deze plek vormen het spoor en de N203 een flinke barrière tussen beide dorpskernen. Een onderdoorgang op deze locatie zal niet alleen de commerciële kernen van Krommenie en Assendelft-Noord beter met elkaar verbinden, maar biedt ook een verbetering van de doorstroming op de N203 zelf door het verminderen van kruisende verkeersstromen. In de variantenstudie is een eerste aanzet gedaan voor het inpassen van een ongelijkvloerse fietsoversteek. Zaanstad vraagt de provincie om in het definitieve besluit het onderzoeken van de haalbaarheid van een onderdoorgang voor zowel auto- als langzaam verkeer op te nemen.

<u>De voorkeursvariant valt of staat bij het integrale ontwerp van de stationsomgeving</u>
Zaanstad herkent zoals gezegd dat van de vijf onderzochte varianten de verlegging van de weg de beste kansen biedt voor het verbeteren van de leefbaarheid voor de woningen langs de N203. Ook biedt deze variant de beste kansen voor een toegankelijker, sociaal veiliger, vrouwveiliger, kindveiliger en groener stationsgebied. De noodzaak daartoe blijkt naast onze eigen ervaring en signalen uit de omgeving o.a. ook uit de Stationsbelevingsmonitor 2025. Het station staat slechts op plaats 320 van de 393 gemeten stations. Het sociaal veiliger, vrouwveiliger, kindveiliger, toegankelijker en groener maken van het gebied is helaas niet van de grond gekomen vanuit de provinciale leefbaarheidsmaatregelen. Het huidige schetsontwerp beperkt zich echter tot een wegontwerp en de haalbaarheid en meerwaarde van een nieuw in te richten stationsomgeving is nog niet verkend. Voordat er een definitief besluit valt, vraagt dit nog een nadere gezamenlijke eerste integrale verkenning om meerwaarde en haalbaarheid te toetsen. Dit in aansluiting op de reactie van de spoorse partijen die hierop ook hebben aangedrongen.

Afsluitend
Het college van burgemeester en wethouders van Zaanstad verzoekt u en uiteindelijk ook de Provinciale Staten om bij uw definitieve besluit over de voorkeursvariant N203 de hierboven genoemde aandachts- en verbeterpunten integraal op te nemen. Door deze punten ten aanzien van de lokale bereikbaarheid, het verminderen van de barrièrewerking van de N203 en het spoor, het tegengaan van sluipverkeer en de integrale ontwikkeling van de stationsomgeving in de verdere besluitvorming te betrekken, kunnen zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van Krommenie en Assendelft zoveel mogelijk worden verbeterd. Zaanstad benadrukt daarbij het belang van uw streven om werk met werk te maken in relatie tot het project *Vervangen Bruggen Krommenie*. Dit om de

uitvoeringsduur van beide projecten en daarmee de overlast zoveel mogelijk te beperken. Verkeersmaatregelen die stimuleren de A9 te benutten zijn daarvoor cruciaal.

Daarnaast blijft een bredere verkenning van rijk en regio naar de multimodale bereikbaarheid van Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, inclusief een oost-westverbinding tussen de A8 en A9, noodzakelijk om zowel de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft duurzaam en structureel te verbeteren als de regionale bereikbaarheidsproblematiek aan te pakken.

Zaanstad continueert op beide sporen - zoveel mogelijk meerwaarde halen op de voorkeursvariant N203 en het opstarten van de lobby naar het rijk rondom een oost-west verbinding tussen de A8 en de A9 - graag de constructieve samenwerking met u. Kunt u bevestigen dat u op beide punten de handschoen samen met ons oppakt?

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

drs. J. Hamming, burgemeester

L. Graaff, gemeentesecretaris/algemeen directeur

Geachte commissieleden,

Mijn naam is [redacted], secretaris van Stichting Agathebuurt, onze stichting komt op voor een leefbaar Krommenie en Assendelft.

Vandaag bied ik u tevens onze petitie aan. Daarmee laten inwoners zien dat er brede steun bestaat voor een daadwerkelijke Oost-Westverbinding en dat veel mensen zich niet kunnen vinden in een oplossing waarbij het verkeer via de N203 door onze dorpen blijft rijden.

Dagelijks verwerken Krommenie en Assendelft ongeveer 43.000 voertuigen. Dat zorgt voor files, geluidsoverlast, uitstoot en een afnemende leefbaarheid. Met de bouw van circa 40.000 woningen in de regio zal die druk alleen maar toenemen.

Daarom maken wij ons zorgen over variant 3. Deze variant verlegt de weg, maar behoudt de 2x2 rijstroken. Daarmee wordt de kern van het probleem niet opgelost.

Laat ik stellen dat wij positief zijn over de voorgenomen verbeteringen rondom het station. Maar hoe waardevol die maatregelen ook zijn, zij lossen het verkeersprobleem niet op.

Onze stelling is daarom helder: **breng de N203 terug naar 2x1 rijbanen en onderzoek serieus een variant met een aparte lokale ontsluiting.** Zo kunnen doorgaand en lokaal verkeer beter worden gescheiden en geef je Krommenie en Assendelft daadwerkelijk iets van een oplossing.

Ik wil mijn pleidooi onderbouwen aan de hand van vier kernpunten: gezondheid, veiligheid, doorstroming en financiën ik licht ze toe:

Gezondheid. Hoewel de recent gemeten concentraties fijnstof binnen de huidige Europese normen vallen, liggen ze nu al boven de strengere advieswaarden van de WHO. Met de verwachte toename van het verkeer wordt dit dus niet beter... In 2030 wordt de fijnstof norm aangescherpt, waardoor maatregelen nodig zijn om de gezondheid van onze inwoners te beschermen. Bovendien heeft de provincie Noord-Holland het Schone Lucht Akkoord ondertekend. Daarmee heeft zij zich gecommitteerd aan het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Veiligheid. Een 2x1-inrichting geeft een rustiger verkeersbeeld. Er zijn minder rijstrookwisselingen, minder conflictpunten en de weg wordt veiliger voor bewoners, fietsers en voetgangers.

Doorstroming. Meer rijstroken betekenen niet automatisch een betere doorstroming. De echte bottleneck bevindt zich bij de aansluitingen op de N246, waar het verkeer toch weer naar één rijstrook wordt geleid. Een 2x1-profiel zorgt juist voor een gelijkmatiger verkeersstroom. Bovendien wordt verkeer gedwongen andere wegen te kiezen naar de A8 en A9, zoals langs het Noordzeekanaal en het Alkmaardermeer. De komende brugrenovatie biedt een unieke kans om de praktijk te laten spreken. Monitor het verkeer zorgvuldig en neem besluiten op basis van echte verkeerscijfers, niet uitsluitend op basis van modelberekeningen

Financiën. Daar kan ik kort over zijn De 2x1-variant is aanzienlijk goedkoper.

Voorzitter, ik rond af. Krommenie en Assendelft verdienen meer dan een verplaatsing van het probleem. Zij verdienen een oplossing die de leefbaarheid daadwerkelijk verbetert. De keuze die u vandaag voorbereidt, bepaalt niet alleen hoe het verkeer rijdt, maar ook hoe toekomstige generaties in onze dorpen wonen, leven en opgroeien. Maak daarom de keuze die niet alleen goed is voor de weg, maar vooral voor de mensen in Krommenie en Assendelft. En oh ja leg een volwaardige Oost-West verbinding aan maar niet via de N203.

PETITIES.NL

1414 Ondertekeningen



Leg de A8-A9 aan voor Krommenie en Assendelft, kies niet de N203 als verbinding

Krommenie en Assendelft zijn geen doorgaande verkeerscorridor. Wij willen een echte oplossing voor het verkeer tussen de A8 en A9: een volwaardige A8-A9-verbinding. Geen verplaatsing van het probleem via de N203, maar een structurele oplossing voor de regio.

1167 digitale handtekeningen via petities.nl

247 handtekeningen via handtekeningenlijst

Mondelinge vragen van mevrouw Vroom (D66) aan gedeputeerde Olthof over de toegankelijkheid van de Weesperbrug

De Weesperbrug bij Driemond maakt deel uit van de provinciale weg N236 en vormt een belangrijke verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanuit Driemond is de brug voor voetgangers bereikbaar via een trap. Voor mensen die geen gebruik kunnen maken van deze trap, zoals mensen in een rolstoel, met een rollator of met een kinderwagen, ontbreekt daarmee een toegankelijke route naar de brug. Hierdoor kunnen zij niet zelfstandig te voet het Amsterdam-Rijnkanaal oversteken via de Weesperbrug.

De D66-fractie heeft daarom de volgende vragen:

1. Is de gedeputeerde bekend met de situatie bij de Weesperbrug en het feit dat de huidige verbinding via een trap niet toegankelijk is?

2. Deelt de gedeputeerde de opvatting dat provinciale infrastructuur waar mogelijk voor iedereen zelfstandig toegankelijk moeten zijn? Zo ja, hoe beoordeelt de gedeputeerde de huidige situatie bij de Weesperbrug?

3. Onder wiens beheer en verantwoordelijkheid vallen de trap en de aansluitende route naar de N236: de provincie, de gemeente Amsterdam of een andere partij?

4. Welke mogelijkheden ziet de gedeputeerde om op deze locatie een toegankelijke verbinding te realiseren, bijvoorbeeld door middel van een hellingbaan of een andere oplossing, zodat de oversteek over het kanaal voor mensen die geen trap kunnen gebruiken bereikbaar worden?

5. Is de gedeputeerde bereid hierover, indien nodig samen met de gemeente Amsterdam en andere betrokken partijen, op korte termijn in gesprek te gaan en te onderzoeken welke aanpassing mogelijk is?

6. Kan de gedeputeerde de Staten informeren over de uitkomst van dit onderzoek en, indien een oplossing mogelijk is, aangeven op welke termijn deze kan worden gerealiseerd?

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier R.J.C. van der Laan
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
W.J. Zijlmans
BEL/RSO

Telefoonnummer +31235144570
mieneke.dijkema@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 SEP. 2026

Kenmerk RSO100926MZ

Uw kenmerk

Betreft: Bestuursovereenkomst Stompetoren West

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 8 september 2026 te plaatsen.

Wat is de reden?

De gemeente Alkmaar wil aan de westzijde van Stompetoren een woningbouwontwikkeling van maximaal 350 woningen realiseren. Het plangebied ligt in Beschermd Landschap (BL) De Schermer. Binnen de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is woningbouw van meer dan 25 woningen op deze locatie niet mogelijk. De gemeente Alkmaar heeft de provincie gevraagd om maatwerk voor deze ontwikkeling. Wij hebben dit verzoek op 3 juli 2025 als kansrijk beoordeeld.

Deze ontwikkeling komt in aanmerking voor maatwerk vanwege de bijzondere omstandigheden in De Schermer. Stompetoren heeft een centrumfunctie voor de omliggende kernen. De ontwikkeling draagt bij aan behoud en versterking van de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau in Stompetoren en De Schermer. Concentratie van woningbouw bij Stompetoren moet bovendien bijdragen aan bescherming van het resterende Beschermd Landschap in De Schermer.

Stedenbouwkundig raamwerk

De gemeente Alkmaar heeft samen met de provincie en betrokken partijen een stedenbouwkundig raamwerk uitgewerkt. Dit raamwerk vormt de ruimtelijke en programmatische basis voor de verdere planvorming. Het raamwerk gaat uit van maximaal 350 woningen. Hiervan is 30% sociale huur en twee derde betaalbaar. Het programma richt zich onder andere op starters en senioren en biedt ruimte voor een gefaseerde realisatie. De beoogde ontwikkeling bestaat uit een compacte dorpsuitbreiding aan de noordwestzijde van Stompetoren. De opzet sluit aan op de geometrische structuur van de droogmakerij De Schermer. Het raamwerk houdt afstand tot de Noordervaart en de erfcarrés van Villa Wittenburg en Vredebest. Ook bevat het een groen-

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

blauw raamwerk, openbare langzaam verkeerroutes en natuurvriendelijke oevers. Met het stedenbouwkundig raamwerk worden de voorwaarden uit de 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten' en onze reactie op het verzoek van de gemeente Alkmaar (zie bijlage) geborgd. Dit betreft in ieder geval de bescherming en compensatie van landschappelijke kernkwaliteiten, de bescherming van het resterende Beschermd Landschap, natuurinclusiviteit, biodiversiteit, water en bodem, verkeersveiligheid, de aansluiting op het bestaande netwerk, participatie en de verdere concretisering van het woningbouwprogramma en de voorzieningen.

Bestuursovereenkomst

Het stedenbouwkundig raamwerk vormt de basis voor een bestuursovereenkomst tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar. In de overeenkomst leggen partijen afspraken vast over de samenwerking bij de verdere planvorming en realisatie. In het hoofdstuk 'Randvoorwaarden voor nadere uitwerking van Stompetoren West van de provincie' in het stedenbouwkundig raamwerk staan de voorwaarden waaraan de verdere uitwerking en het omgevingsplan moeten voldoen. De bestuursovereenkomst borgt dat de gemeente uitsluitend woningbouw mogelijk maakt die past binnen het overeengekomen stedenbouwkundig raamwerk en de daarin opgenomen randvoorwaarden. De gemeente werkt het plan verder uit in een stedenbouwkundig plan en een omgevingsplan. Onder de voorwaarden van de bestuursovereenkomst zullen wij de reguliere provinciale procedure starten om de begrenzing van het Beschermd Landschap voor het plangebied aan te passen. Deze aanpassing is nodig voordat de gemeente een omgevingsplan voor de woningbouwontwikkeling kan vaststellen. De voorgestelde nieuwe begrenzing staat ingetekend in het stedenbouwkundig raamwerk.

Wat vragen wij aan de commissie?

Kennis te nemen van en het bespreken van ons voornemen om een bestuursovereenkomst aan te gaan met de gemeente Alkmaar. De overeenkomst heeft tot doel de begrenzing van het Beschermd Landschap bij Stompetoren West aan te passen voor de ontwikkeling van maximaal 350 woningen, overeenkomstig het stedenbouwkundig raamwerk. De voorgestelde ontgrenzing staat in het stedenbouwkundig raamwerk op pagina 59.

Om welk GS-besluit gaat het?

Het gaat om het besluit van GS op 15 september 2026:

1. Voornemens te zijn een bestuursovereenkomst aan te gaan met de gemeente Alkmaar en haar college van burgemeester en wethouders ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Stompetoren West.

2. Provinciale Staten te informeren middels bijgevoegde brief en te verzoeken dit onderwerp ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 19 oktober 2026 te_plaatsen.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?

Dit voorstel is gebaseerd op de op 11 maart 2025 door GS vastgestelde 'Richtlijn voor gesprekken met gemeenten'. Daarnaast is op dit voorstel ook de Omgevingsverordening NH2022 van toepassing.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?

De positieve grondhouding van GS ten aanzien van dit voorstel is in de Commissie Ruimte van 16 juni 2025 besproken.

Wat zijn de effecten van het voorstel?

Wanneer GS definitief besluit om met de gemeente Alkmaar ten aanzien van de voorgestelde woningbouwontwikkeling Stompetoren West een bestuursovereenkomst aan te gaan, zegt GS toe om ten behoeve van de woningbouw het aangegeven deel van het betreffende BL hiervoor te ontgrenzen. (Zie kaart in stedenbouwkundig raamwerk)

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?

Geen

Met wie is dit (extern) afgestemd?

Het stedenbouwkundig raamwerk en de bestuursovereenkomst zijn intern afgestemd met de beleidsvelden ruimtelijke ordening, omgevingskwaliteit, wonen, natuur, mobiliteit, klimaat, communicatie en juridische zaken. Extern is afgestemd met de gemeente Alkmaar.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?

Gemeente Alkmaar heeft de plannen in vier sessies besproken met vertegenwoordigers van de dorpsraad van Stompetoren. Op die manier is in deze fase invulling gegeven aan de participatie. De bewoners van Stompetoren en de Schermer worden breed geïnformeerd en betrokken als overeenstemming bereikt is (getekende bestuursovereenkomst) tussen provincie en gemeente over de beoogde uitbreiding. De plannen voor de dorpsuitbreiding zijn door de dorpsraad enthousiast ontvangen. Samen met de dorpsraad is geconstateerd dat de planontwikkeling in lijn is met de wensen vanuit Stompetoren, zoals onder meer staat in de dorpsagenda 2025.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?

Na bespreking in de Commissie Ruimte op 19 oktober vindt definitieve besluitvorming GS plaats. Wanneer GS besloten hebben, zal er een persbericht uitgaan en worden regionale media geïnformeerd. (zie communicatieve bijlage)

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?

Ja, dit besluit wordt geëvalueerd als onderdeel van de brede evaluatie van maatwerk voor woningbouw in Beschermd Landschap.

Is er een link met Europa?

Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?

Na bespreking in de commissie Ruimte nemen wij een definitief besluit over het aangaan van de bestuursovereenkomst. Na ondertekening werkt de gemeente Alkmaar de plannen verder uit tot een omgevingsplan. Parallel daaraan starten wij de procedure voor aanpassing van de begrenzing van het Beschermd Landschap. Wij blijven nauw betrokken bij de verdere planuitwerking.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

bijlage(n)

- Stedenbouwkundig raamwerk Stompetoren West
- Aanvullend hoofdstuk provincie Stedenbouwkundig Raamwerk Stompetoren West
- Concept bestuursovereenkomst Stompetoren West

- Brief GS aan B&W Alkmaar positieve grondhouding en randvoorwaarden

Dit concept is bedoeld voor verdere uitwerking tussen partijen. Dit concept bindt partijen niet en de beoogde bestuursovereenkomst komt pas tot stand, nadat de vereiste goedkeuringen aan beide zijden van partijen zijn verleend en ondertekening door de bevoegde vertegenwoordiger heeft plaatsgevonden

BESTUURSOVEREENKOMST

WONINGBOUW STOMPETOREN-WEST

tussen

Provincie Noord-Holland

en

Gemeente Alkmaar

CONCEPT

INHOUDSOPGAVE:

PARTIJEN

INLEIDENDE OVERWEGINGEN

1. DOEL VAN DEZE OVEREENKOMST
2. WONINGBOUW STOMPETOREN-WEST
3. WIJZIGING BEGRENZING BESCHERMD LANDSCHAP DE SCHERMER
4. AANVANG, DUUR EN BEEINDIGING
5. OVERLEG PARTIJEN
6. PUBLIEKRECHTELIJK VOORBEHOUD
7. WIJZIGEN OVEREENKOMST
8. KOSTEN
9. RECHTS- EN FORUMKEUZE
10. BIJLAGEN

CONCEPT

DE ONDERGETEKENDEN:

(1) De publiekrechtelijke rechtspersoon de Provincie Noord-Holland, gevestigd in Haarlem, hierbij rechtsgeldig vertegenwoordigd door gedeputeerde mevrouw E.A.S. Rommel, handelend ter uitvoering van het besluit van de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van @,

(2) De publiekrechtelijke rechtspersoon de Gemeente Alkmaar te dezen op grond van de volmacht van de burgemeester van die gemeente van @ 2026 vertegenwoordigd door wethouder de heer R.G. te Beest, handelend ter uitvoering van het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Alkmaar van @ 2026

hierna gezamenlijk te noemen "**Partijen**" en ieder afzonderlijk tevens "**Partij**",

OVERWEGEN HET VOLGENDE:

(A) De gemeente Alkmaar (hierna: "**de Gemeente**") is gelegen in de Provincie Noord-Holland (hierna: "**de Provincie**"). Binnen de Gemeente ligt het dorp Stompetoren. Het gaat goed met het dorp en de dorpsgemeenschap. Om dit ook voor de toekomst te borgen, is er behoefte aan een dorpsuitbreiding van 350 woningen voor jong en oud, waarvan 2/3 in het segment betaalbaar, waarvan 30% sociale huurwoningen. De beoogde woningbouw is voorzien aan de westzijde van Stompetoren en dient mede als draagvlak voor de voorzieningen zoals de supermarkt, school en sportverenigingen. Het doel is een leefbaar, vitaal en toekomstgericht Stompetoren en De Schermer;

(B) De Provincie heeft in haar Omgevingsverordening NH2022 gebieden aangewezen als Beschermd landschap. Dit zijn landschappen waar de Provincie extra zuinig op is vanwege hun bijzondere eigenschappen en waarde voor mens en dier. Het Beschermd landschap is een beschermingsregime en is bedoeld om de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland te beschermen. Per landschap is aangegeven welke ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische of aardkundige waarden aanwezig zijn. Dit zijn de 'kernkwaliteiten' van het landschap. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk in Beschermd landschap, zolang ze de kernkwaliteiten niet aantasten;

(C) Het gebied De Schermer is één van de gebieden dat als Beschermd landschap is aangewezen. De Schermer is van oorsprong een binnenmeer dat in de 17e eeuw door bemaling is omgevormd tot een droogmakerij. Het landschap kan gekenschetst worden als grootschalig, zeer open en heeft een karakteristieke geometrische opzet. De kenmerkende binnenboezemvaarten, de Noorder- en Zuidervaart, zijn de hoofdassen van waaruit de droogmakerij verder is ingedeeld. De rechthoekige, langgerekte verkaveling is zeer regelmatig en strekt zich uit zover het oog reikt;

(D) De door de gemeente beoogde woningbouw in Stompetoren-West ligt in het gebied De Schermer. Vanwege de ligging in het Beschermd landschap is het op grond van artikel 6.59a lid 1 van de Omgevingsverordening NH2022 niet toegestaan om deze woningbouw te realiseren in Stompetoren-West. Het betreft namelijk meer dan 25 woningen. Om af te wijken van de regels die gelden voor Beschermd landschap is dus een ontheffing van de regels voor Beschermd landschap of een ontgrenzing van het werkingsgebied Beschermd landschap door Gedeputeerde Staten van Noord-

CONCEPT

Holland nodig. Om in aanmerking te komen voor een ontheffing of ontgrenzing van de beoogde locatie voor de woningbouw, kan de Gemeente een verzoek om maatwerk indienen bij de Provincie. De Provincie beoordeelt dit verzoek op basis van de "*Richtlijn voor gesprekken met gemeenten. Uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap*" (**bijlage 1**);

(E) Bij verzoek van 5 augustus 2024 heeft de Gemeente bij de Provincie een verzoek ingediend om gezamenlijk tot een maatwerkvoorstel te komen voor de beoogde woningbouw in Stompetoren-West (**bijlage 2**). Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben bij brief van 3 juli 2025 de Gemeente bericht dat zij het verzoek tot maatwerk kansrijk achten en daarmee een positieve grondhouding hebben ingenomen om door middel van een ontheffing of ontgrenzing af te wijken van de regels die gelden voor het Beschermd landschap (**bijlage 3**). In Bijlage 1 bij deze brief zijn ten behoeve van het verdere maatwerktraject enkele expliciete aandachtspunten meegegeven;

(F) Tijdens het vervolg van het maatwerktraject is er ambtelijk en bestuurlijk overleg geweest tussen Partijen en heeft de Gemeente werksessies georganiseerd om het plan voor de woningbouw nader uit te werken. Op basis hiervan heeft de Gemeente het '*Stompetoren west Stedenbouwkundig Raamwerk*' opgesteld (het "**Stedenbouwkundig Raamwerk**") dat is opgenomen in **bijlage 4**. De aandachtspunten van de Provincie bedoeld onder (E) zijn hierin eveneens verwerkt;

(G) Partijen constateren dat met de beoogde woningbouw wordt voorzien in de huidige woningbouwbehoefte ten behoeve van leefbaarheid, vitaliteit en/of voorzieningenniveau. Daarmee draagt de keuze voor Stompetoren-West bij aan de bescherming van het resterende Beschermd Landschap in De Schermer. Op basis van deze constatering, het Stedenbouwkundig Raamwerk en de hierin opgenomen landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische kwaliteitsambities, is de Provincie van oordeel dat ten behoeve van het belang van de woningbouw in Stompetoren-West een gedeeltelijke ontgrenzing van het Beschermd landschap De Schermer verantwoord is;

(H) Partijen hebben overleg gehad hierover en wensen een bestuursovereenkomst aan te gaan op basis waarvan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland ten behoeve van het planologisch mogelijk maken van de beoogde woningbouw in Stompetoren-West over zullen gaan tot het in gang zetten van de procedure tot wijziging van de begrenzing van het Beschermd landschap.

PARTIJEN VERKLAREN HET VOLGENDE TE ZIJN OVEREENGEKOMEN:

1. DOEL VAN DEZE OVEREENKOMST

1.1 Partijen beogen met deze overeenkomst om binnen het kader van het Stedenbouwkundig Raamwerk en door wijziging van de begrenzing van het Beschermd landschap de beoogde woningbouw in de Gemeente Alkmaar bij Stompetoren-West mogelijk te maken.

2. WONINGBOUW STOMPETOREN-WEST

2.1. De Gemeente mag op de locatie Stompetoren-West uitsluitend de in het

CONCEPT

Stedenbouwkundig Raamwerk beoogde woningbouw mogelijk maken.

2.2 De Gemeente heeft ten behoeve van de beoogde woningbouw het Stedenbouwkundig Raamwerk opgesteld. De Gemeente zal zich bij de voorbereiding, ontwikkeling en planologische besluitvorming van de beoogde woningbouw onvoorwaardelijk houden aan het Stedenbouwkundig Raamwerk. In het geval de inhoud en de uitwerking van de hoofdstukken [XX] van het Stedenbouwkundig Raamwerk strijdig zijn met hoofdstuk [X] ('Randvoorwaarden voor nadere uitwerking voor Stompetoren-West') van het Stedenbouwkundig Raamwerk, dan gaat de inhoud van hoofdstuk [X] voor op de hoofdstukken [XX].

2.3 Indien de Gemeente wenst af te wijken van het Stedenbouwkundig Raamwerk, dan zal zij hiertoe tijdig een schriftelijk verzoek indienen bij de Provincie. Partijen zullen naar aanleiding van dit verzoek in overleg treden met elkaar. Indien de Provincie naar aanleiding van dit overleg het verzoek van de Gemeente inwilligt, maakt de Provincie dit schriftelijk bij de Gemeente kenbaar. Vanaf dat moment wordt de betreffende wijziging door Partijen als wijziging van het Stedenbouwkundig Raamwerk beschouwd.

2.4 Voor zover de uitwerking van het Stedenbouwkundig Raamwerk door de Gemeente ziet op gronden die als Beschermd Landschap begrensd blijven en de Gemeente bij deze uitwerking medewerking nodig heeft van de Provincie, dan kan de Gemeente de Provincie hiervan schriftelijk en concreet onderbouwd op de hoogte brengen. Partijen zullen hierop met elkaar in overleg treden. Indien komt vast te staan dat de gevraagde medewerking van de Provincie nodig is, dan zal de Provincie zich inspannen om deze medewerking te verlenen, bijvoorbeeld door het in gang zetten van provinciale procedures.

2.5 De Gemeente zal tijdens de duur van deze overeenkomst ten behoeve van woningbouwontwikkelingen in het Beschermd landschap De Schermer geen beroep doen op artikel 6.59a lid 3 Omgevingsverordening NH2022, tenzij Partijen in overleg met elkaar tot een ander besluit komen.

3. WIJZIGEN BEGRENZING BESCHERMD LANDSCHAP DE SCHERMER

3.1 De Provincie kan zich vinden in het Stedenbouwkundig Raamwerk ten behoeve van de planvorming voor de woningbouw. Op basis hiervan spant de Provincie zich in om, binnen de hiervoor geldende publiekrechtelijke kaders en bevoegdheden, de begrenzing van het werkingsgebied Beschermd landschap ten behoeve van het mogelijk maken van de woningbouw te wijzigen overeenkomstig de kaart in **bijlage 5**.

3.2 De Provincie spant zich in om de in artikel 3.1 bedoelde wijziging van de begrenzing vast te stellen in de eerstvolgende wijzigingscyclus werkingsgebieden en bijlagen. Mocht dit niet haalbaar blijken te zijn, dan treden Partijen met elkaar in overleg om tot een nieuwe planning te komen.

4. AANVANG, DUUR EN BEËINDIGING

4.1 Deze overeenkomst komt pas tot stand, nadat het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie en het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente hebben besloten tot het aangaan van deze overeenkomst.

4.2 Deze overeenkomst treedt in werking op de datum van ondertekening van alle Partijen

CONCEPT

en wordt aangegaan voor de duur van vijftien (15) jaar. Eén (1) jaar voorafgaand aan het verstrijken van deze duur zullen Partijen met elkaar in overleg treden over een eventuele verlenging van de overeenkomst. Indien Partijen niet voor het verstrijken van de duur van vijftien (15) jaar een verlenging overeen zijn gekomen, dan eindigt de overeenkomst van rechtswege na het verstrijken van de duur van vijftien (15) jaar, zonder dat Partijen terzake hiervan een vergoeding (uit welke hoofde dan ook) aan elkaar verschuldigd zijn.

5. OVERLEG PARTIJEN

5.1. Partijen verzorgen elk een ambtelijk aanspreekpunt ten behoeve van overleg over de voortgang van de met deze overeenkomst beoogde doelen en afspraken en eventuele relevante nieuwe ontwikkelingen en beleidsvoornemens.

6 PUBLIEKRECHTELIJK VOORBEHOUD

6.1 Alle in deze overeenkomst aangegane verplichtingen gelden binnen de beperkingen van de bevoegdheden van Partijen en hun bestuursorganen en laten hun publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en de uitoefening van hun publiekrechtelijke bevoegdheden onverlet.

6.2 Indien een Partij van het publiekrechtelijk voorbehoud in artikel 6.1 gebruik moet maken, geldt dit niet als een tekortkoming in de nakoming van deze overeenkomst.

7. WIJZIGEN OVEREENKOMST

7.1 Indien een Partij zich ervan bewust wordt dat zich een onvoorziene omstandigheid in de zin van artikel 6:258 van het Burgerlijk Wetboek voordoet, meldt deze Partij dat binnen een redelijke termijn aan de andere Partij. Partijen treden vervolgens in overleg over de gevolgen van de onvoorziene omstandigheid en trachten te komen tot vaststelling en schriftelijke vastlegging van een (gewijzigde) afspraak die zoveel mogelijk aansluit bij de inhoud van deze overeenkomst.

7.2 Indien een bepaling uit deze overeenkomst ongeldig zou zijn, laat dit de geldigheid van enige andere bepaling van deze overeenkomst onverlet. Partijen trachten in dat geval de ongeldige bepaling te vervangen door een bepaling die geldig wordt geacht en de strekking van de ongeldige bepaling zo dicht mogelijk nadert.

7.3 Indien nakoming van (delen van) deze overeenkomst niet mogelijk blijkt te zijn, zullen Partijen deze overeenkomst zodanig wijzigen dat uitvoering daarvan wel mogelijk is en de overeenkomst zoveel mogelijk blijft beantwoorden aan de (oorspronkelijke) strekking ervan, de daarin geformuleerde uitgangspunten en de daarin besloten liggende afwegingen.

8 KOSTEN

8.1 Elke Partij draagt de eigen kosten in verband met de totstandkoming en de nakoming van deze overeenkomst.

9 RECHTS- EN FORUMKEUZE

CONCEPT

9.1 Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

9.2 Alle geschillen omtrent de interpretatie, de geldigheid en/of de nakoming van deze overeenkomst worden, met uitsluiting van andere bevoegde rechterlijke instanties, ter beslechting voorgelegd aan de daartoe bevoegde rechter van de rechtbank Noord-Holland. Voordat een Partij zich wendt tot de rechter, zullen Partijen eerst in goed onderling overleg trachten tot een oplossing te komen.

10. BIJLAGEN

10.1 De volgende bijlagen maken onlosmakelijk deel uit van deze overeenkomst:

(1) Richtlijn voor gesprekken met gemeenten. Uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap

(2) Brief Gemeente Alkmaar d.d. 5 augustus 2024

(3) Brief PNH d.d. 3 juli 2025

(4) Stedenbouwkundig Raamwerk

(5) Kaart wijziging begrenzing

[handtekeningen op de volgende pagina's]

CONCEPT

HANDTEKENINGEN

Aldus in ondertekend door de Partijen bij deze overeenkomst:

Provincie Noord-Holland

_____
Door: gedeputeerde mw. E.A.S. Rommel
Plaats: @
Datum: @ 2026

Gemeente Alkmaar

_____
Door: wethouder xxx
Plaats: @
Datum: @ 2026

CONCEPT

BIJLAGE 1 RICHTLIJN VOOR GESPREKKEN MET GEMEENTEN. UITGANGSPUNTEN EN WERKWIJZE TEN BEHOEVE VAN WONINGBOUWLOCATIES IN BESCHERMD LANDSCHAP

CONCEPT

BIJLAGE 2 BRIEF GEMEENTE ALKMAAR D.D. 5 AUGUSTUS 2024

CONCEPT

BIJLAGE 3 BRIEF PNH D.D. 3 JULI 2025

CONCEPT

BIJLAGE 4 STEDENBOUWKUNDIG RAAMWERK

CONCEPT

BIJLAGE 5 KAART WIJZIGING BEGRENZING

CONCEPT

Stompetoren west

Stedenbouwkundig Raamwerk

21 september 2026



alcmaria victrix

gemeente ALKMAAR

Inhoudsopgave

01 | Introductie	P.05
02 | Analyse landschap	P.09
03 | Analyse Stompetoren	P.21
04 | Duurzaamheid	P.29
05 | Leidende principes	P.33
06 | Stedenbouwkundig Raamwerk	P.37
07 | Beschermd Landschap	P.49
08 | Proces en vervolg	P.57
09 | Voorwaarden Provincie	P.61

| Voorwoord

Uitbreiding van het dorp Stompetoren is een langgekoesterde wens van zowel de inwoners van Stompetoren als van de gemeente Alkmaar. Op 3 juli 2025 besloot de Provincie dat het verzoek om maatwerk op de locatie Stompetoren-West kansrijk was.

In de afgelopen maanden hebben wij met provincie en belangrijke stakeholders een aantal werksessies georganiseerd met als doel een ontwikkelstrategie met programma, plankaders en randvoorwaarden op te stellen. Het plan heeft de steun van de projectontwikkelaars met wie we het plan gaan uitvoeren en de betrokken woningcorporatie. Daarnaast is de Dorpsraad Stompetoren vanaf de start van de werksessies meegenomen in het planproces en is enthousiast over het plan.

Het plan is door een door een constructieve samenwerking tussen provincie Noord-Holland en gemeente Alkmaar tot stand gekomen.

Dit stedenbouwkundig raamwerk omvat de ontwikkelstrategie en een voorstel voor de ruimtelijke inpassing voor 350 woningen in Stompetoren-West op grond van de door de provincie Noord-Holland opgestelde richtlijnen.

Dit stedenbouwkundig raamwerk vormt de basis op grond waarvan afgeweken kan worden van de regels voor Beschermd landschap (BL) in de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022).

We rekenen op een besluit tot wijziging van de begrenzing van het BL ten behoeve van de woningbouwontwikkeling op de planlocatie Stompetoren-West door middel van een bestuursovereenkomst tussen provincie en gemeente.

In dit document tonen wij de uitwerking die gemaakt is op basis van de uitgangspunten zoals meegegeven door de provincie Noord-Holland.

Dit stedenbouwkundig raamwerk zal na vaststelling van de Bestuursovereenkomst worden uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan en een planologisch-juridisch kader. Wij vertrouwen er op dat we de goede samenwerking continueren.

Robert te Beest
Wethouder

01 | Introductie

1 | Introductie

Inleiding

Stompetoren ligt centraal in de Schermer en is daarmee tevens een belangrijk voorzieningencentrum. Om dit ook voor de toekomst te borgen is er behoefte aan een dorpsuitbreiding. Het doel is een leefbaar, vitaal en toekomstvast Stompetoren en Schermer.

Over de dorpsuitbreiding wordt al geruime tijd gesproken. De uitbreiding dient als draagvlak voor de voorzieningen zoals supermarkt, school en sportverenigingen. Maar ook om te voorzien in de woningbehoefte, zodat jonge mensen de kans krijgen in de eigen streek te blijven wonen en om oudere mensen passende woningen te kunnen bieden en daarmee de gelegenheid in de eigen streek oud te worden.

De Schermer is een van de 32 gebieden die zijn aangewezen als ‘Beschermd landschap’, een beschermingsregime binnen de Omgevingsverordening NH2022 bedoeld om de meest waardevolle landschappen in Noord-Holland te beschermen. Per landschap is aangegeven welke ecologische, landschappelijke, cultuurhistorische of aardkundige waarden aanwezig zijn. Voorbeelden hiervan zijn het leefgebied voor weidevogels, waterlopen en verkavelingsvormen in oude polders, de openheid en de vergezichten in het landschap of een bijzondere opbouw van de ondergrond. Deze zogenaamde kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast.

Vanwege de ligging in het Beschermd Landschap is het niet zonder meer mogelijk om Stompetoren uit te breiden. Dat is alleen mogelijk wanneer het beschermingsregime op dat punt door de Provincie Noord-Holland wordt aangepast.

Locatie

De uitbreiding van Stompetoren is voorzien aan de westzijde van het dorp. De gemeente Alkmaar is eigenaar van het grootste deel van de grond. Een perceel is in handen van Kennemer Wonen. De gronden tezamen vormen het zoekgebied, waarbinnen de uitbreiding gesitueerd zal worden.

Stedenbouwkundig Raamwerk

Ten behoeve van het maatwerktraject is een Stedenbouwkundig Raamwerk van de beoogde dorpsuitbreiding gemaakt. Het Stedenbouwkundig Raamwerk is een stedenbouwkundig en landschapsarchitectonisch plan op hoofdlijnen. Onderzoek bevestigt dat de uitbreiding van Stompetoren bijdraagt aan de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van Stompetoren en de Schermer. Het Stedenbouwkundig Raamwerk laat zien op welke wijze dit ruimtelijke programmatisch vorm krijgt.

Het Stedenbouwkundig Raamwerk beschrijft hoe de beoogde uitbreiding omgaat met- en voortborduurt op de kernwaarden van het Beschermd Landschap. Ook laat het de ruimtelijk kwalitatieve inzet zien, waaruit naar voren komt welke waardes worden ontwikkeld, bijvoorbeeld ten aanzien van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen en de aansluiting op de ecologische structuur. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt hoe omgegaan wordt met water, groen en biodiversiteit en hoe de ontwikkeling voorziet in compensatie van de afname aan kernkwaliteiten als gevolg van de bouw van woningen. Als onderdeel van het Stedenbouwkundig Raamwerk wordt de verkeerskundige insteek toegelicht.

Integrale gebiedsontwikkeling

Het Stedenbouwkundig Raamwerk is primair ontwikkeld als onderlegger en onderbouwing voor het maatwerktraject. Tegelijkertijd vormt het de start van de beoogde gebiedsontwikkeling. In aanvulling op de instemming van de Provincie is het belangrijk dat het plan voor de uitbreiding van Stompetoren draagvlak heeft onder de overige stakeholders. Door in werksessies ook de verschillende gemeentelijke afdelingen en de beoogde ontwikkelaars te betrekken is een gezamenlijk gedragen plan gemaakt dat zicht biedt op een ruimtelijke, technische en financiële haalbare ontwikkeling.

Participatie

In vier sessies zijn de plannen besproken met vertegenwoordigers van de dorpsraad van Stompetoren. Op die manier is in deze fase invulling gegeven aan de participatie. De bevolking van Stompetoren en de Schermer zal breed geïnformeerd en betrokken worden als overeenstemming bereikt is tussen provincie en gemeente over de beoogde uitbreiding. De plannen voor de dorpsuitbreiding zijn enthousiast ontvangen. Samen met de dorpsraad is geconstateerd dat de planontwikkeling in lijn is met de wensen vanuit Stompetoren, zoals onder meer neergeslagen in de dorpsagenda 2025.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk twee wordt begonnen met de analyse van het landschap van de Schermer. Hierin wordt toegelicht hoe het landschap ontstaan is en welke aandachtspunten in acht genomen moeten worden bij de uitbreiding van Stompetoren.

Hoofdstuk drie gaat in op de manier waarop Stompetoren zich heeft ontwikkeld en welke opgaves zich aandienen wanneer nagedacht wordt over de dorpsuitbreiding.

In hoofdstuk vier wordt beschreven op welke wijze de gemeente Alkmaar met duurzaamheid om wenst te gaan op deze locatie.

Hoofdstuk vijf beschrijft de leidende principes die ontwikkeld zijn als vertrekpunt voor het denken over en ontwerpen aan de dorpsuitbreiding.

Hoofdstuk zes beschrijft het eigenlijke Stedenbouwkundige Raamwerk dat aan de Provincie Noord-Holland voorgelegd wordt in het kader van het maatwerkvoorstel.

In hoofdstuk zeven wordt beschreven hoe de dorpsuitbreiding zich verhoudt tot het Beschermd Landschap

Hoofdstuk acht beschrijft de ontwikkelstrategie en fasering. Ook wordt een doorkijk gegeven op het vervolgproces. Met behulp van een kaart wordt aangegeven welk gebied aan het Bijzonder Landschap onttrokken wordt.

Het laatste hoofdstuk bevat de voorwaarden die Provincie Noord-Holland stelt aan de verdere planuitwerking.



Zoekgebied in context met aanduiding markante gebouwen

02 | Analyse landschap

2 | Analyse landschap en BL

De Schermer ligt in een landschap dat door de eeuwen heen sterk is veranderd. Waar het gebied ooit deel uitmaakte van de Noordzee, ontstonden later door veenvorming en afslag grote meren die het land bedreigden. Om deze waterwolf te temmen werden de meren in de zeventiende eeuw drooggemalen. Zo ontstond de Schermer: een karakteristieke droogmakerij met een heldere verkavelingsopzet.

Context

De Schermer is onderdeel van het kustlandschap van de lage landen. Het gebied kent historisch een grote dynamiek. In de late middeleeuwen bestond Noord-Holland uit een groot aantal binnenmeren. Met behulp van dijken en windmolens werden in de 17e eeuw de meren drooggelegd. Dit waren private ondernemingen met veelal een dubbel doel. Aan de ene kant vormden de grote meren een bedreiging voor de omliggende dorpen en steden, aan de andere kant gaf de drooglegging nieuwe vruchtbare landbouwgrond door de kleibodem die verpacht kon worden. De droogmakerijen betroffen in volgorde de Beemster (1612), De Purmer (1622), De Wormer (1626), De Heerhugowaard (1632) en de Schermer (1635).



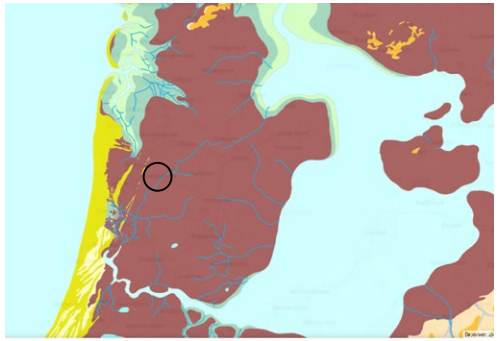
De binnenmeren in Noord-Holland, voor de inpoldering. Holland (Jan van Jagen, 1778)


3850 v.Chr

- Geen kustbescherming, zee heeft vrij spel
- Uitgestrekt getijdegebied van wadden en slikken


2750 v.Chr

- Veenkoepels breiden zich uit
- Kwelders staan onder invloed van de zee
- Lage strandwallen ontstaan


800 n.Chr

- De strandwallen en duinen sluiten de verbinding tussen zee en veen
- Veenrivier over de veenkoepel loopt dwars door de Schermer en Stompetoren


1500 n.Chr

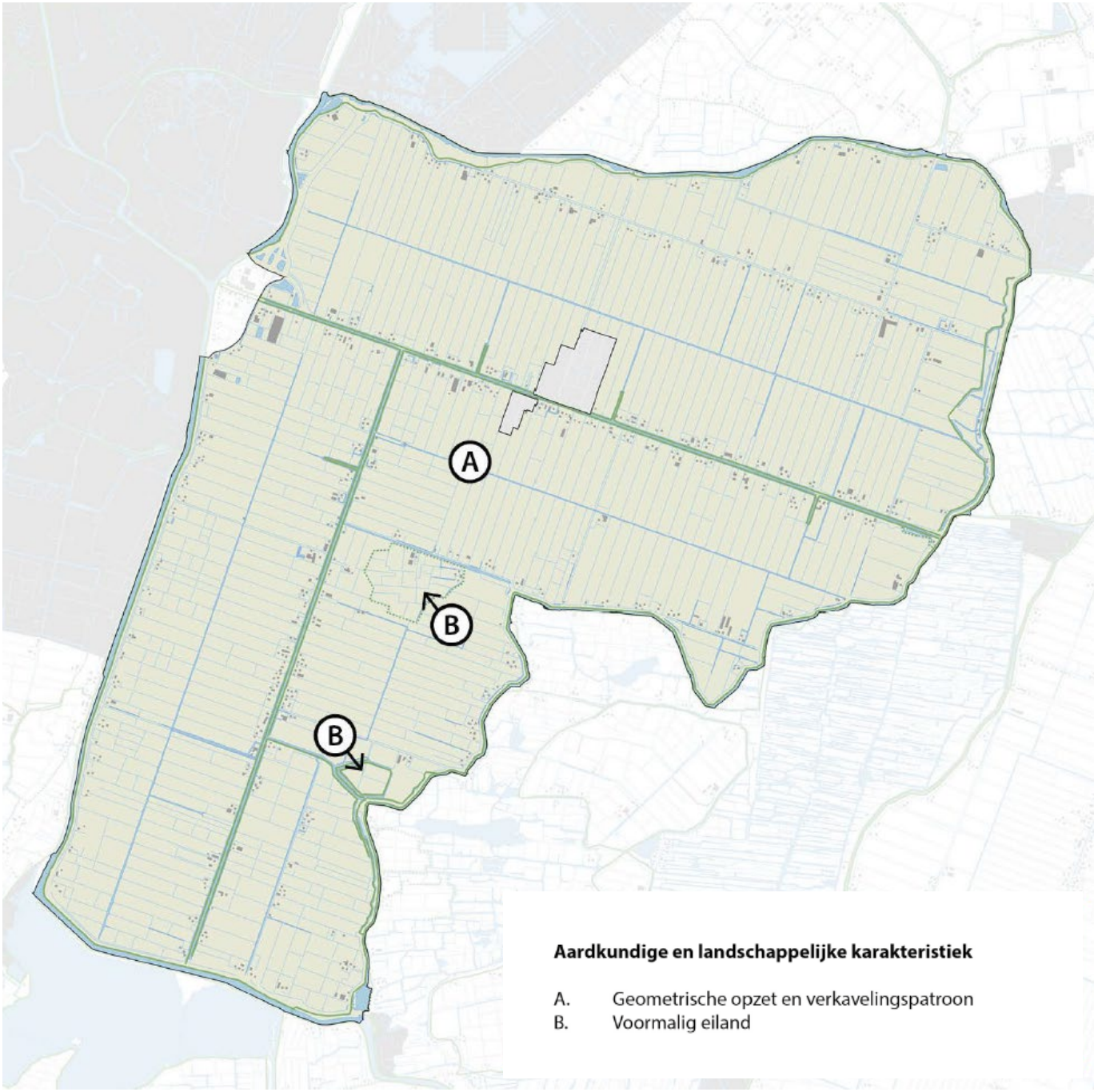
- Onder invloed van bodemdaling door ontginning, getijdenwerking en wind ontstond een groot binnenmeer: De Schermer



Kavelkaart van de schermer (Pieter Wils en Salomon Rogiers , 1635). Bron: Regionaal Archief Alkmaar

Geometrische hoofdopzet

Met de drooglegging van de Schermer ontstond een efficiënte route tussen de Beemster en de zuilvelmarkt in Alkmaar. De Schermer is sober en doelmatig van opzet. In de opzet zijn lessen getrokken uit de ervaringen met de eerdere droogmakerijen in deze periode. Dit heeft geleidt tot een optimalisatie van de maatvoering van kavels, wegen en sloten. De geometrische hoofdopzet is aardkundige en landschappelijke karakteristiek en benoemd als een van de kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap. Het ontwerp dient zich hier toe te verhouden.



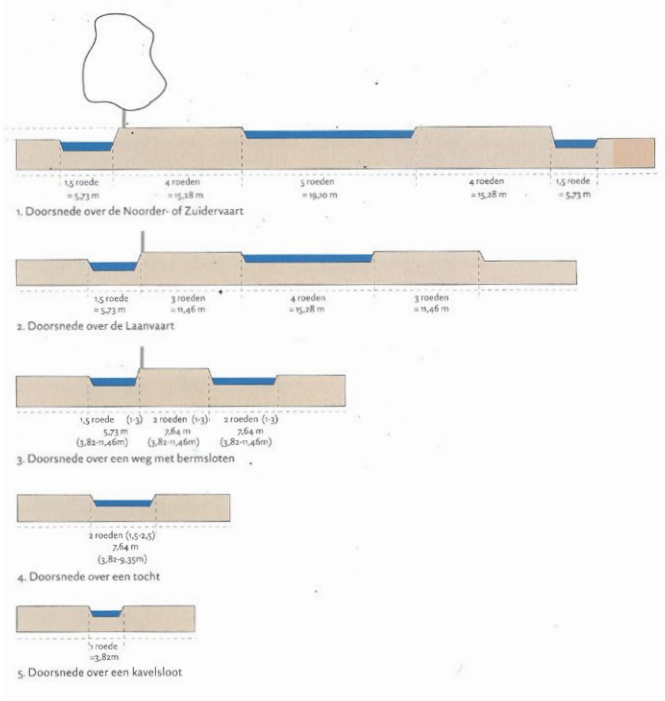
Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018, Provincie Noord-Holland



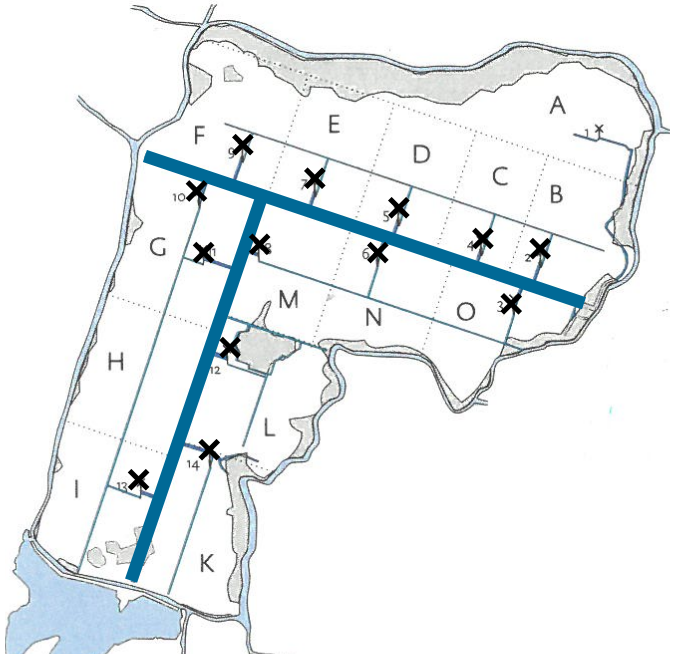
De Zuidervaart in de Schermer (Pandion, n.d.)

Watersysteem

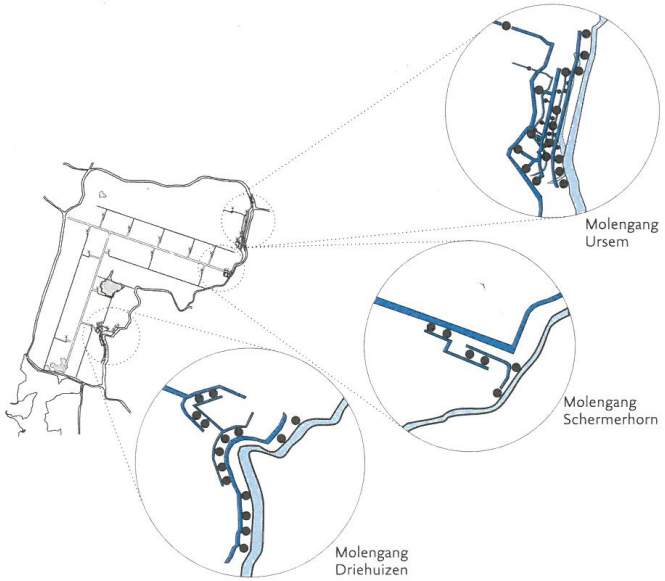
De Schermer kent een verfijnd en adaptief watersysteem met een hiërarchische, geometrische opbouw van kavelsloten, hoofdvaarten en poldermolens. Kenmerkend zijn de Zuider- en Noordervaart: twee hoger gelegen watergangen die fungeren als binnenboezem en zorgen voor de afwatering van de polder. Hierdoor staan de molens niet alleen langs de randen van de droogmakerij, zoals in de Beemster, maar ook binnen de polder zelf. Dankzij dit vernuftige watersysteem kon de Schermer in korte tijd worden drooggemalen en ontstond de mogelijkheid om verschillende peilgebieden aan te leggen.



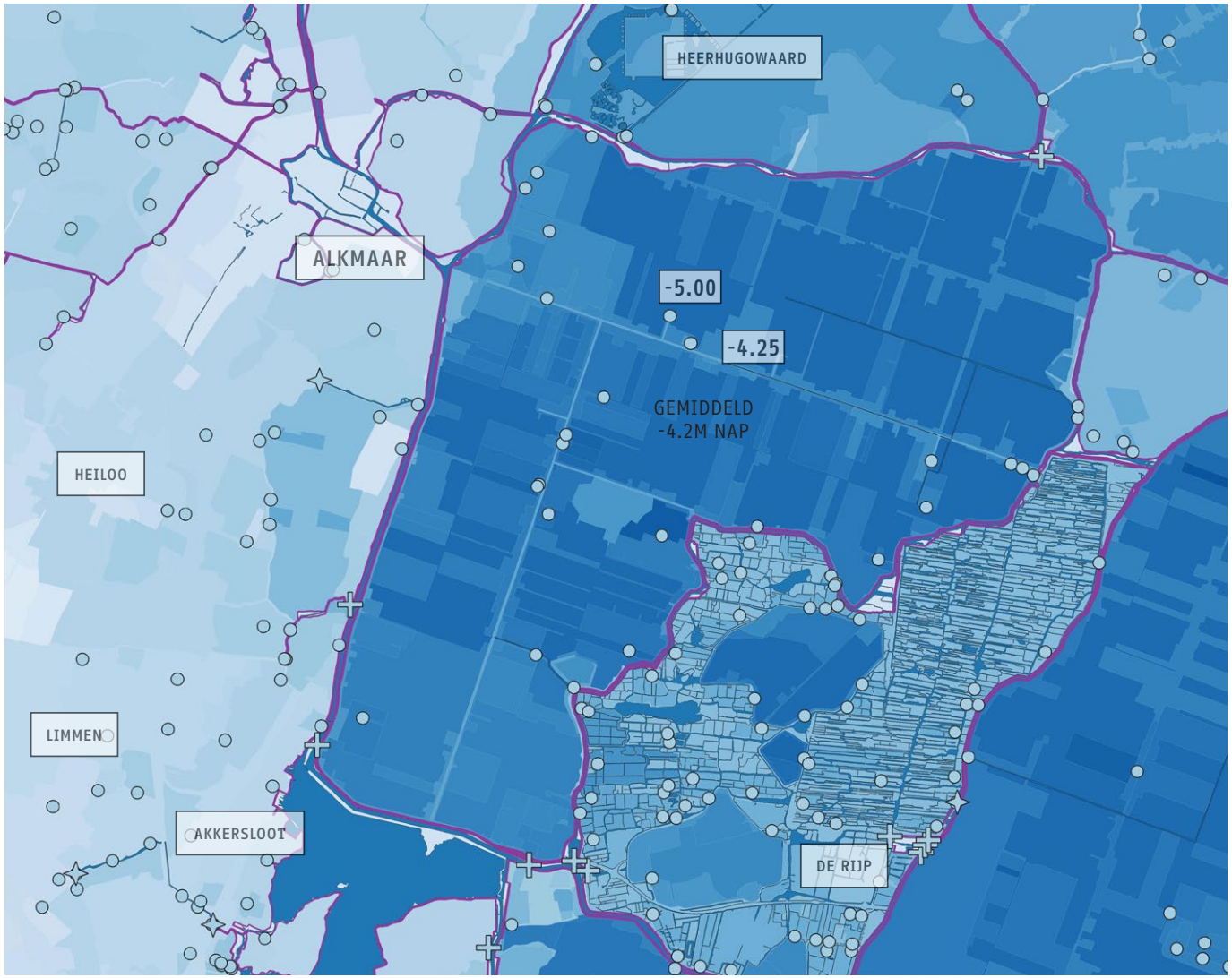
Een fijnmazig watersysteem verdeelt de polder in 14 aparte polderafdelingen met een eigen waterpeil. De roede is de maateenheid. Bron: Zee van land, Stichting Uitgeverij Noord-Holland, 2005



Het water word via een schakeling van poldermolens vanuit de afdelingen in een ‘binnenboezem’ van 2 vaarten gepompt. Bron: Zee van land, Stichting Uitgeverij Noord-Holland, 2005



Via drie molentrappen werd het water de ringvaart rond de Schermer in gepompt. Bron: Zee van land, Stichting Uitgeverij Noord-Holland, 2005



LEGENDA

Gemaal

Peilniveau (0 tot -5,5m)

De huidige peilvlakken in en rondom de Schermer. Het dorp Stompetoren en de lintbebouwing liggen binnen een hoger peilvlak dan de omliggende landbouwgronden.

Poldermolen E

Nabij het zoekgebied bevindt zich Poldermolen E. Er is er sprake van een molenbiotoop, wat betekent dat in de plan binnen een afstand van 400 meter rekening gehouden moet worden met de windvang van de molen, bijvoorbeeld in de hoogte van bomen en bebouwing. De molen is kenmerkend voor de Schermer en zou daarom een bijzondere rol in het plan kunnen spelen als blikvanger en oriëntatiepunt.



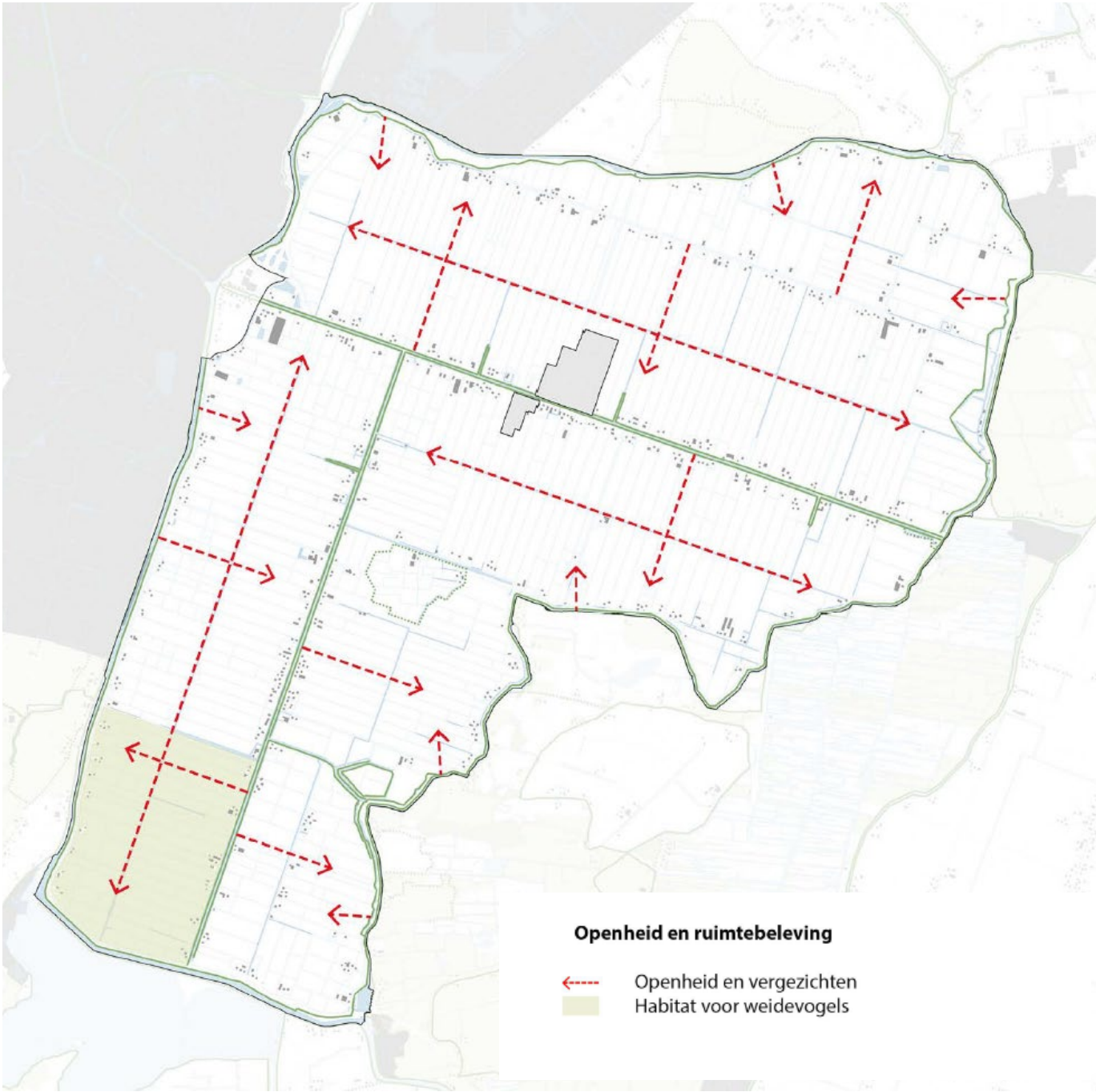
Zicht op Poldermolen E



Projectie molenbiotoop poldermolen E op de locatie

Openheid en ruimtebeleving

De Schermer is zeer open en weids, onder meer omdat dwarswegen vrij zijn van beplanting. De beplanting langs de hoofdassen deelt de ruimte op in grote polderkamers met diepe zichten. Erven liggen als losse groene eenheden langs de bebouwingslinten, waardoor openheid goed beleefbaar is. De openheid en ruimtebeleving zijn benoemd als kernkwaliteiten van het Beschermd Landschap. Het ontwerp dient zich hier toe te verhouden. Verdichting van de linten is een aantasting van deze kernkwaliteit.



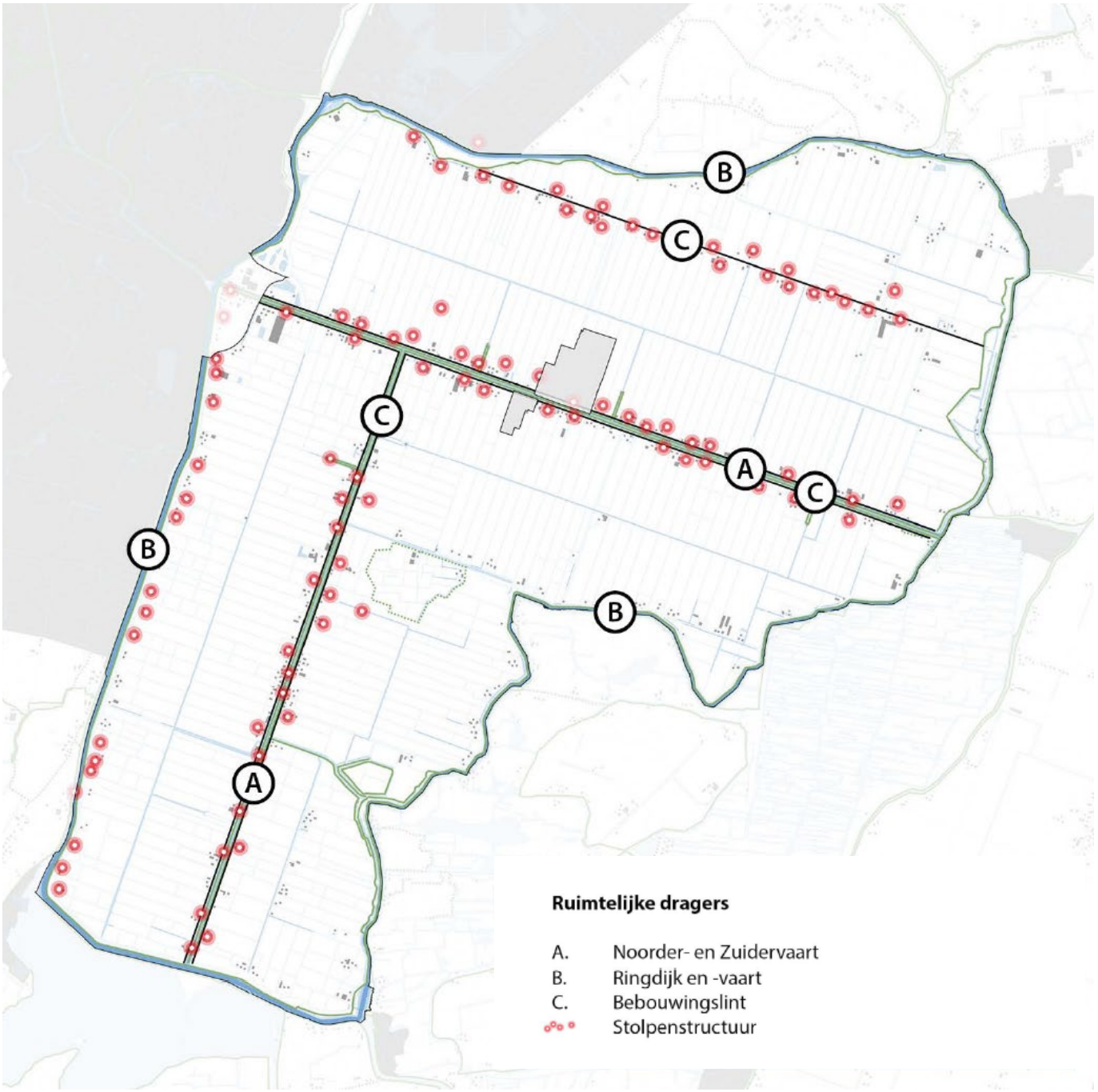
Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018, Provincie Noord-Holland

Ruimtelijke dragers

De Schermer kent een heldere hiërarchische opbouw met een basis van ringvaarten, kanalen, de ringdijk en bebouwingslinten. De Noorder- en Zuidervaart vormen een unieke ‘binnenboezem’ met populieren en stolpen. Bij zes of meer Stolpen is sprake van een ‘Stolpenstructuur’. Het Beschermd Landschap stelt dat de onderlinge relatie tussen stolpen niet mag worden aangetast. Anders dan bij de Beemster vormen dorpen dus geen onderdeel van het oorspronkelijke ontwerp. Voor de uitbreiding van Stompetoren kan dus niet teruggegrepen worden op een bestaande typologie, als onderdeel van het DNA van de Schermer.



De stolpen werden begrenst door middel van een watercarre en bomenstructuur.



Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018, Provincie Noord-Holland

03 | Opgave

3 | Opgave

Uitgangspunt: Bijzondere omstandigheden en bijdrage aan behoud of versterking leefbaarheid, vitaliteit of voorzieningenniveau van kern.

Voorzieningen

De provincie Noord-Holland heeft ons gevraagd de bijzondere omstandigheden op grond waarvan bouwen in BL kan worden toegestaan nader uit te werken. De gemeente dient dit nader te onderbouwen met meenemen van de bescherming van het overblijvende BL in de Schermer en de noodzaak van de ontwikkeling voor de leefbaarheid en vitaliteit voor de omliggende kernen in de Schermer.

In ons verzoek om maatwerk zat een uitgebreid rapport van de Ruimtemeesters waarin werd aangetoond dat de bouw van 350 woningen zo kan worden gepland dat het de leefbaarheid en de vitaliteit van Stompetoren en van de hele Schermer versterkt.

Het landelijk gebied is sterk afhankelijk van lokale dorpskernen die gelden als voorzieningencentra, het is dus van belang om deze dorpskernen leefbaar en vitaal te houden. Dit principe wordt onderschreven door de provincie Noord-Holland die in het beleid rondom dorpskernen streeft naar een leefbaar en vitaal landelijk gebied. Binnen de dorpskernen is er een diversiteit aan functies en karakters, waardoor maatwerk voor het behouden van deze leefbaarheid en diversiteit essentieel is. In regionaal verband worden keuzes gemaakt over welke dorpskernen als voorzieningencentra blijven fungeren. Op regionaal niveau is Stompetoren aangewezen als voorzieningencentrum in De Schermer.

Voorzieningen: vitaliteit en leefbaarheid
De bouw van 350 woningen in Stompetoren-West is noodzakelijk om de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van Stompetoren en de Schermer te behouden en te versterken. Het huidige voorzieningenniveau en de sociale basis worden kwetsbaar bij een beperkte bevolkingsgroei en vergrijzing: zonder extra huishoudens neemt het draagvlak af, waardoor functies (zorg, onderwijs, dagelijkse voorzieningen en ontmoetingsplekken) onder druk komen te staan. Wij vinden binnen De Schermer, Stompetoren-West de beste locatie om de sociale basis van de Schermer te versterken.

Stompetoren vervult de centrumfunctie voor De Schermer: onderwijs, winkels, zorg, horeca en sportvoorzieningen zijn hier geconcentreerd, maar hebben een groter verzorgingsgebied. Voorzieningen in de Schermer staan onder druk. Denk aan de eerdere sluiting van de Michaëlschool in Zuidschermer en het sluiten van het dorpscafé in Schermerhorn. De centrumfunctie van Stompetoren wordt daarmee nog belangrijker. De woningbouwontwikkeling is nodig om het huidige voorzieningenniveau in Stompetoren te borgen en ruimte te creëren voor versterking waar dat nodig is. De voorgestelde woningbouwontwikkeling in Stompetoren-West draagt bij aan de leefbaarheid en vitaliteit van de Schermer en sluit aan op het beleidsprincipe ‘Sterke kernen, sterke regio’s’ van de provincie Noord-Holland.

Ter onderbouwing van de aanvraag tot maatwerk hebben de Ruimtemeesters in opdracht van de gemeente Alkmaar onderzoek gedaan naar de maatschappelijke uitdagingen, knelpunten en kansen in de Schermer. Hieronder volgt een korte samenvatting van de belangrijkste bevindingen.

Gezondheidszorg
Stompetoren heeft een huisartsenpraktijk met drie huisartsen en een (particulier) verzorgingstehuis. Met 350 extra woningen groeit de zorgvraag en komt de capaciteit sneller onder druk te staan. Als de eerstelijnszorg niet meegroeit, moeten inwoners vaker uitwijken naar Alkmaar. Dat raakt vooral minder mobiele inwoners en gaat ten koste van de dagelijkse leefbaarheid. De woningbouw zorgt tegelijk voor het draagvlak dat nodig is om de huisartsenvoorziening toekomstbestendig te organiseren en waar nodig uit te breiden. In de verdere planvorming wordt daarom onderzocht wat nodig is om eventuele extra capaciteit te realiseren.
Bij een eventuele uitbreiding of verplaatsing van de huisartsenpraktijk kan onderzocht worden of en hoe meer eerstelijnszorg weer haalbaar is in Stompetoren, zoals een tandarts of fysiotherapeut.

Horeca
Laagdrempelige horeca en ontmoetingsplekken staan in kleine kernen onder druk. In De Schermer is dat zichtbaar door het sluiten van het dorpscafé in Schermerhorn. Minder ontmoetingsplekken betekent minder sociale samenhang en minder levendigheid. Sinds begin 2024 is Brasserie de Buurt geopend in Stompetoren. Met meer inwoners groeit het draagvlak om deze voorziening te behouden en ontstaat ruimte voor eventuele aanvulling.

Winkels
Dagelijkse voorzieningen in kleine kernen zijn afhankelijk van voldoende draagvlak. Als het aanbod verschraalt, moeten bewoners voor boodschappen uitwijken en verliest het dorpscentrum aan functie en levendigheid. Stompetoren heeft nu een supermarkt en een Primera. Door Stompetoren-West wordt een groei verwacht van circa 500 tot 800 inwoners. Dat vergroot de omzetbasis en maakt uitbreiding of aanvulling van het aanbod realistischer, wat de centrumfunctie van Stompetoren weer versterkt.

Onderwijs en kinderopvang
De basisschool is een kernvoorziening voor Stompetoren. De school heeft een capaciteit van 180 leerlingen en door Stompetoren-West zal het aantal leerlingen toenemen. Het

kinderdagverblijf en de peuteropvang zijn momenteel volledig bezet. Als onderwijs en opvang niet tijdig meegroeien, ontstaat uitwijk naar andere scholen en opvang. Dat maakt Stompetoren minder aantrekkelijk voor jonge huishoudens en verzwakt het draagvlak voor een vitaal dorpsleven. De woningbouw borgt instroom van jonge huishoudens én biedt de basis om capaciteit uit te breiden. In de vervolgstappen voor Stompetoren-West worden uitbreidingsmogelijkheden voor school en kinderopvang daarom onderzocht.

Sport

Sportverenigingen draaien op leden en vrijwilligers. Bij een beperkte en vergrijzende bevolking komt dat onder druk te staan, met verlies aan activiteiten en sociale binding als gevolg. Stompetoren heeft diverse sportvoorzieningen. Extra inwoners vergroten het draagvlak voor de bestaande verenigingen en helpen het verenigingsleven vitaal te houden.

Conclusie

De bouw van 350 woningen is nodig om de leefbaarheid en vitaliteit van Stompetoren en De Schermer op lange termijn te borgen. De ontwikkeling vergroot het draagvlak om concrete knelpunten op te vangen en voorkomt dat de voorzieningen van Stompetoren verzwakken. Woningbouw in Stompetoren-West verstevigt de rol van Stompetoren als voorzieningencentrum voor de Schermer en creëert de ruimte om voorzieningen waar nodig tijdig mee te laten groeien.



Voorzieningen in Stompetoren

Uitgangspunt: Passend binnen kwalitatieve woningbouwopgave van gemeente en minimaal 30% sociale huur

Woningbouwprogramma

In 2025 is de “Woonvisie Alkmaar 2040” door de gemeenteraad vastgesteld. Deze woonvisie kenmerkt zich door een grote woningbouwopgave en -ambitie. De ambitie is om als stad en land te groeien naar 140.000 inwoners in 2040, met name door gebieden te ontwikkelen aan het Alkmaars Kanaal. Stompetoren-West is een goede aanvulling hierop in het landelijk gebied van de gemeente Alkmaar. We willen jonge huishoudens, talent en meer draagkracht aantrekken en vasthouden voor de vitaliteit van Alkmaar.

De gemeente Alkmaar groeit verder tot 140.000 inwoners in 2040. Dit vraagt om nieuwe woningen. Óók om de demografische ontwikkeling van de bevolking op te vangen. Verder krijgt Alkmaar te maken met een dubbele vergrijzing en wil het Rijk dat ouderen met passende ondersteuning zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen. Daarnaast moet de bestaande woningvoorraad worden aangepast vanwege de verduurzaming en de verandering in de kwalitatieve woonwensen. Dit betekent een woningvoorraad die geschikt is voor meerdere generaties, diverse doelgroepen en een grote en kleine portemonnee en een woningvoorraad die voldoende flexibel is om in te spelen op veranderende woonwensen in de toekomst.

Binnen de ambitie voor heel gemeente Alkmaar neemt Stompetoren-West een bijzondere plaats in. Het wonen en leven in de dorpen is wezenlijk anders dan in de stad. Door de kleinschaligheid van de dorpen zijn daar niet evenveel woonvormen en voorzieningen als in de stad. In de dorpen komt de woonvraag vooral van de dorpseigen senioren en jongeren. Er is beperkt ruimte en het gebied buiten de dorpen heeft een beschermde status. Daarom is het belangrijk dat de resterende ontwikkelruimte goed wordt benut en dat de invulling hiervan aansluit bij de woonvraag. We willen kijken naar wat er wél kan.

Financieringscategorie
De verdeling van de 350 woningen naar financieringscategorie is als volgt:

Woningbouwprogramma Stompetoren-West		
Sociale huur	30%	105
Middensegment (koop)	37%	130
Vrije sector (koop)	33%	115
Totaal		**350**

De 30% sociale huur is een randvoorwaarde voor maatwerk.

Woningmarktonderzoek
In 2024 is er in opdracht van de projectontwikkelaars en de woningcorporatie opdracht gegeven aan Companen tot het doen van een Marktonderbouwing voor Stompetoren-West als vervolg op een Woningmarktonderzoek voor heel Alkmaar. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat er een grote behoefte is aan woningen in de Schermer. Op basis van de analyse van de behoefte aan voorzieningen en de bereikbaarheid is gekozen voor een uitbreiding van 350 woningen. Het verdient aanbeveling de ontwikkeling van Stompetoren West te faseren in fasen van ongeveer 50 à 75 woningen per jaar. Dit biedt garanties dat de bouw van de woningen voldoen aan de vraag naar woningen bij bewoners van de Schermer.

Jongeren en ouderen
In het woningbouwprogramma voor Stompetoren-West ligt de focus op jongeren en ouderen. Al is er natuurlijk ook aandacht voor eengezinswoningen. Op dit moment is er nauwelijks aanbod voor jongeren die in het dorp willen blijven wonen. In zowel sociale huur als in het middensegment worden woningen gerealiseerd die geschikt zijn voor starters op de woningmarkt.

Ook voor ouderen die kleiner willen gaan wonen is het huidige aanbod beperkt. Daarnaast is er behoefte aan woonvormen met collectieve voorzieningen als een gemeenschappelijke tuin of ontmoetingsruimte. Het realiseren van deze woningen creëert doorschuifmogelijkheden, zodat ook bestaande eengezinswoningen beschikbaar komen.

Parkeren
De parkeerplaatsen worden gerealiseerd in de hoven en zijn uit het zicht of groen ingepakt. Parkeren domineert het staatbeeld niet. Vrijesector woningen parkeren zoveel mogelijk op eigen terrein. Middelduur en sociale huurwoningen parkeren op centrale plekken. Voor het aantal parkeerplaatsen geldt de parkeernorm van de gemeente Alkmaar voor de dorpen.



Referentie grondgebonden woningen,
Haarlem Buiten, Faro, Foto: IC4U

Identiteit

De woningen die hier gerealiseerd worden zijn een goede aanvulling op het lokale woningaanbod. In de gebieden van het Alkmaars Kanaal worden voornamelijk appartementen gerealiseerd. In Stompetoren worden vooral grondgebonden woningen gebouwd. De enkele appartementsgebouwen worden niet hoger dan 4 woonlagen. De woningen sluiten aan op de wensen van inwoners, die kiezen voor een dorpse leefstijl. Het doel is woningen te realiseren voor de inwoners van de Schermer. In de afspraken over woningtoewijzing zal dit zwaar meewegen. Stompetoren verdient plekken die het verhaal van het dorp vertellen, iconische plekken die je herkent en waar ieder graag komt. De nieuwbouw biedt de kans om deze plekken/routes toe te voegen. Een uitzichtpunt dat de geschiedenis van de droogmakerij voelbaar maakt. Het doel is markante architectuur toe te voegen, die de identiteit van het dorp verankert in de toekomst. Zo wordt nieuwbouw meer dan stenen. Het wordt een investering in trots.



Woningbouwtypologieën



Referentie appartementen, Twuyverhoek Sint Pancras, Faro

De ontwikkeling van het dorpsweefsel

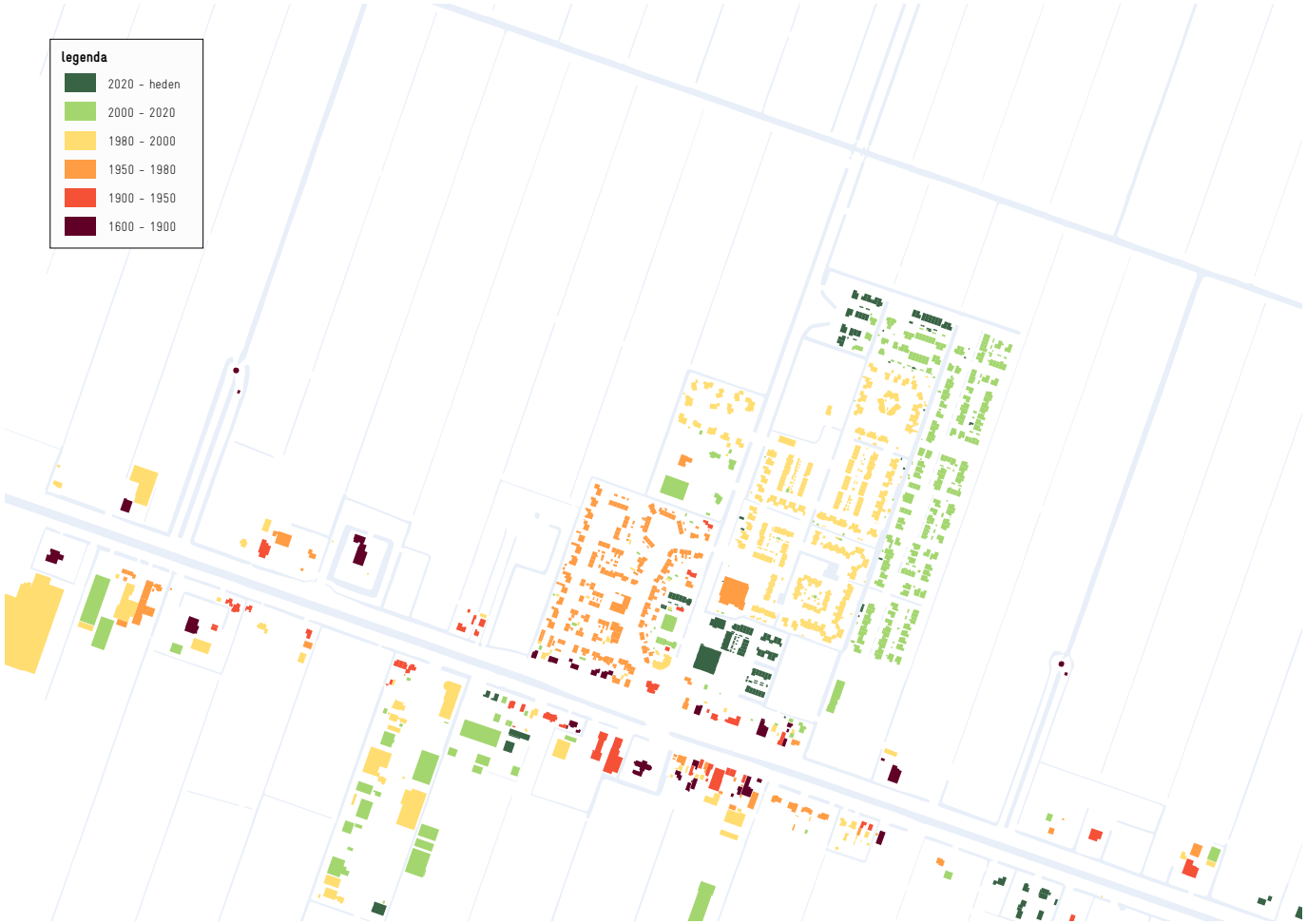
Situatie

Tot de komst van zuivelfabriek Neerlandia in 1917 bestond Stompetoren voornamelijk uit lintbebouwing langs de Noordervaart. De komst van de zuivelfabriek zorgde ervoor dat meer mensen zich in het dorp vestigden en leidde tot het ontstaan van een kruisdorp rondom de aansluiting van de Oterlekerweg op de Noordervaart.

Latere uitbreidingen vonden ad hoc en schoksgewijs plaats, waardoor een sterke stedenbouwkundige samenhang in het dorp ontbreekt. De buurten aan weerszijden van de Oterlekerweg zijn overwegend naar binnen gekeerd, met achterkanten die naar het landschap en deels ook naar de Oterlekerweg zijn georiënteerd. Hierdoor is er vanuit de openbare ruimte weinig relatie tussen de wijken onderling en tussen de wijken en de landelijke omgeving. Ook zijn er nauwelijks aanknopingspunten voor verdere uitbreiding van het dorp. De jongste uitbreiding betreft de wijk Stompetoren-oost. Deze uitbreiding breekt met de introversie en wordt gekenmerkt door een openbare dorpsrand, waardoor de openheid voor een ieder te ervaren en genieten is.

Opgave

Met de uitbreiding Stompetoren-West wordt beoogd een wijk te maken die optimaal verbonden is met het dorp en het omliggende landschap.



Ontwikkeling dorp

Infrastructuur en verbindingen

Situatie

Als gevolg van de schoksgewijze ontwikkeling is het netwerk binnen het dorp niet erg fijnmazig. Wijken hangen als eilanden aan de Oterlekerweg, waardoor deze als ontsluiting dient voor alle woningen. Aangezien deze weg het dorp doorsnijdt staat de oversteekbaarheid voor langzaamverkeer onder druk. Daar komt bij dat het noordelijk deel van de Oterlekerweg niet voorzien is van voetpaden. Ook ontbreekt het aan verbindingen tussen het dorp en de Noordervaart, waardoor geen ommetjes gemaakt kunnen worden aldaar.

De jongste uitbreiding - Stompetoren-Oost - wordt voor autoverkeer ontsloten via één toegangsweg. Dat leidt tot omrijbewegingen en extra druk op de Oterlekerweg. De lange rechtstanden stimuleren bovendien hoge rijsnelheden, wat leidt tot overlast voor omwonenden.

Opgave

In het kader van de leefbaarheid van Stompetoren krijgt langzaam verkeer de prioriteit, terwijl de auto een minder dominante rol inneemt. Het doel is het realiseren van een veilig en aantrekkelijk netwerk van routes, met goede oversteekbaarheid en een goede bereikbaarheid van voorzieningen voor voetgangers en fietsers.

Stompetoren-West wordt goed verbonden door zoveel mogelijk aansluitingen te maken met het huidige netwerk van wegen en paden. Zo ontstaan er ontsluitingswegen en worden de beide helften van Stompetoren beter met elkaar verbonden, zijn voorzieningen goed bereikbaar en ontstaat er een fijnmazig netwerk aantrekkelijke met routes voor ommetjes.



Infrastructuur

Openbare ruimte

Situatie
Stompetoren is in de loop van de tijd ontstaan in een overwegend agrarisch landschap. Uitbreidingen zijn pragmatisch van aard, en de plattegrond van het dorp is niet ontworpen. De recente vernieuwing van het centrum draagt bij aan het dorpsgevoel, maar aan substantiële openbare ruimte ontbreekt het. Substantiële open (semi) publieke plekken zijn de schaatsbaan en het voetbalveld. De landschappelijke openheid van de Schermer is groot(s), maar in niet openbaar toegankelijk.

Opgave
Zowel uit analyses als uit gesprekken met de dorpsraad blijkt behoefte aan meer openbare ruimte en ontmoetingsplekken. Daarom voorziet het plan in extra ruimte voor wandelen, sporten, spelen en ontmoeting.



Speeltuin aan de Bovenkruier



Nolli kaart, (semi) openbaar toegankelijke ruimte (wit) en private ruimte (zwart)

04 | Duurzaamheid

4 | Duurzaamheid

Uitgangspunt: Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen

Het tegengaan van klimaatverandering is één van de grootste mondiale uitdagingen van de 21ste eeuw. Om de gevolgen hiervan te beperken moet er een energie- en grondstoffentransitie plaatsvinden. Tegelijkertijd is ons klimaat al aan het veranderen en neemt de soortenrijkdom af, waardoor er aandacht nodig is voor klimaatadaptatie en biodiversiteit. De gemeente Alkmaar zet zich hier actief voor in en nodigt anderen uit om hier samen aan te werken. Het convenant Toekomstbestendig Bouwen is hiervoor de leidraad.

Het doel is een groene en klimaatadaptieve buurt te realiseren. We sluiten aan bij de spelregels die de provincie hanteert voor natuurinclusiviteit in lijn met artikel 6.75 uit de OVNH 2022, het Programma Duurzaam Alkmaar en het Klimaatadaptatiebeleid van de gemeente.



Referentie klimaatadaptatie,
Handreiking natuurvriendelijke oevers, Stowa, 2011

Bodem en water

Vanwege het verschil in waterpeil tussen dorpsrand en het buitengebied is het mogelijk een eigen peilvak te maken. Het past daarmee in het fijnmazig watersysteem dat kenmerkend is voor de Schermer, waarin watercarré 's veelal een eigen peil hebben. Daardoor kunnen grotere peilfluctuaties worden opgenomen dan het geval is bij agrarisch gebruik. Zo kunnen droge periodes overbrugd worden en kan water langer worden vastgehouden. In combinatie met de natuurvriendelijke oevers biedt dat kansen voor een hogere waterkwaliteit.

Het watersysteem is ook voorgelegd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Op voorhand zijn zij positief over de gekozen richting met het dynamische peilbeheer binnen de woonwijk, alhoewel zij ook zeker nog wel wat uitdagingen zien. Positief is natuurlijk dat de buffer van 75 cm een grote hoeveelheid bergingspotentieel in zich heeft voor neerslagpieken. Het water heeft de mogelijkheid om in korte tijd te stijgen en pas losgelaten te worden richting de polder als daar de ruimte (weer) voor is. Het Hoogheemraadschap staat open voor verdere uitwerking van de werking van het watersysteem en welk peilbeheer er gaat worden toegepast.

Een risicoanalyse voor wateroverlast conform artikel 6.75 uit OVNH2022 zal deel uitmaken van het vervolgtraject. Wij zullen in het omgevingsplan motiveren hoe rekening gehouden wordt met de risico's van klimaatverandering. De bodem is gevoelig en door de aanwezigheid van kwel is het cruciaal om verdichting zoveel mogelijk te voorkomen. Dit vraagt om aandacht voor zowel de bodemstructuur als de waterhuishouding. Dit zal in nauw overleg met provincie Noord-Holland en het Hoogheemraadschap worden uitgevoerd.

Klimaatadaptatie en biodiversiteit

Door op slimme manieren water op te vangen en af te voeren, voorkomen we wateroverlast. Daarnaast zorgen we voor meer groen om extreme hitte tegen te gaan en de biodiversiteit te verbeteren. Een belangrijk onderdeel hiervan is natuurinclusief bouwen en het klimaatadaptief inrichten van de buitenruimte.

Door natuurinclusief te bouwen wordt de natuurlijke leefomgeving actief geïntegreerd in bouwprojecten en de openbare ruimte. Dit betekent dat bij het ontwerpen en bouwen ook rekening wordt gehouden met planten en dieren die in het dorp leven.

Deze integrale aanpak biedt tal van voordelen: het draagt bij aan een betere luchtkwaliteit, helpt bij het reguleren van de omgevingstemperatuur, biedt leefruimte aan verschillende diersoorten, én zorgt voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving voor mensen.

Vanuit het klimaatadaptatiebeleid van de gemeente wordt ingezet op:

- Groenblauwe structuren en de gebiedseigen biodiversiteit worden versterkt via het leidende principe in het toepassen van klimaatadaptieve maatregelen dat ecologische oplossingen altijd de voorkeur hebben boven 'puur technische' oplossingen ('groen, tenzij…').
- Voor het project wordt een habitat gecreëerd voor drie soortencategorieën waarbij gekozen kan worden uit de volgende soortencategorieën: gebouwbewonend, boombewonend, aan struweel gebonden, aan bloemrijk grasland gebonden of aan water en oevers gebonden.
- Tot slot kan gesteld worden dat woningbouw ten koste van het BL alleen passend wordt geacht wanneer deze van aantoonbaar hoge kwaliteit is.

Energie en warmte

De gemeente Alkmaar streeft naar een energieneutraal en aardgasvrije toekomst. Dit realiseren we door het opwekken van duurzame energie en het benutten van duurzame warmtebronnen. We zetten hierbij in op minimalisatie van het energiegebruik door goed te isoleren en passief te ontwerpen. Waar mogelijk realiseren we duurzame energiebronnen, zoals zonnepanelen. Indien nodig kan verwarmd worden met een collectief warmtesysteem zoals een WKO. We streven naar netbewust bouwen. Dit gaat met de netcongestie mogelijkheden opleveren.

Zowel de ondergrondse infrastructuur voor energie en warmte als de verzwaring van het elektriciteitsnetwerk en de klimaatadaptieve maatregelen hebben een grote boven- en ondergrondse ruimteclaim. Het is noodzakelijk om inpassing van al deze opgaven goed op elkaar af te blijven stemmen.

Circulariteit

De gemeente Alkmaar zet in op circulair bouwen door te focussen op drie thema's: milieu- en klimaatimpact, materiaalgebruik en waardebehoud. De milieu- en klimaatimpact van de gebouwde omgeving wordt verminderd door in te zetten op een lage MPG en MKI score. Op het gebied van materiaalgebruik wordt waar mogelijk ingezet op het gebruik van non-virgin, biobased en gezonde materialen.



Referentie energie, Groene Mient, Den Haag. Bron: groenemient.nl



referentie biobased, Mária Telkeshof, Nijmegen, Bron: Bureau A

05 | Leidende principes

5 | Leidende principes

Op basis van de analyse van het landschap en het dorp is een drietal leidende principes geformuleerd ten behoeve van de uitwerking.

Een passende dorpsuitbreiding

Het eerste principe is een vanzelfsprekende uitbreiding van Stompetoren te maken. Passend bij het dorp, maar ook passend in het Beschermd Landschap. Dit vraagt om een geometrische opzet, in aansluiting op rationaliteit van de Schermer. De opgave is opgevat als een stedelijke transformatie van de polder. Dat wil zeggen dat de huidige noord-zuid georiënteerde kavel- en waterstructuur als vertrekpunt is gekozen.

De kernwaarden van het landschap worden gerespecteerd door de zuidrand van het zoekgebied vrij te houden van bebouwing. Daarmee blijven de karakteristieke stolpenstructuur langs de Noordervaart, de openheid van de polder en de vrije ligging van poldermolen E behouden.

De Schermer kent van oorsprong geen DNA van dorpen of dorpsuitbreidingen. De nieuwe uitbreiding wordt daarom verankerd in het landschap door gebruik te maken van kenmerkende structuren zoals lanen, singels en erfbeplanting. Een groene dorpsrand zorgt voor een geleidelijke overgang naar het open polderlandschap. De openbare randen maken de weidsheid van de Schermer niet alleen zichtbaar voor nieuwe bewoners, maar beleefbaar voor het gehele dorp.



Stedelijke transformatie Middenbeemster
Bron: BPD, de Keyser Middenbeemster



Vrijhouden stolpenlint langs de Noordervaart
Foto: Strootman Landschapsarchitecten



Zicht op Poldermolen E vanaf de Wiekstraat
Foto: Tim Kort, Strootman Landschapsarchitecten

Een robuust raamwerk

Het tweede principe betreft een robuust raamwerk van openbare ruimte. De uitbreiding van Stompetoren staat in dienst van een leefbaar, vitaal en toekomstvast Stompetoren en Schermer. Als gevolg van de historische ontwikkeling kent Stompetoren weinig openbare ruimte, die van een bescheiden kwaliteit is bovendien. In de Dorpsagenda Stompetoren hebben inwoners aangegeven dat zij graag meer openbaar groen in hun omgeving willen zien. Ook is er behoefte aan meer ommetjes. Dit werd bekrachtigd in de gesprekken met de dorpsraad, die met het oog op de participatie intensief betrokken is in de planvorming.

Door de inzet van natuurvriendelijke oevers en groene verbindingen ontstaat ruimte voor groen en biodiversiteit; meer dan het geval is in het huidige gebruik, waarin sprake is van steile oevers, monocultuur, bemesting en druk van bestrijdingsmiddelen. Het watersysteem en de ecologische inzet zullen worden uitgewerkt in de planuitwerking. Een robuust raamwerk biedt daar ruimte voor.

Het watersysteem voorziet in bufferruimte voor toenemende piekbuien als gevolg van de klimaatverandering. Vanwege het verschil in waterpeil tussen dorpsrand en het buitengebied is het mogelijk een eigen peilvak te maken. Het past daarmee in het fijnmazig watersysteem dat kenmerkend is voor de Schermer, waarin watercarrés veelal een eigen peil hebben. Daardoor kunnen grotere peilfluctuaties worden opgenomen dan het geval is bij agrarisch gebruik. Zo kunnen droge en natte periodes overbrugt worden en kan water langer worden vastgehouden. In combinatie met de natuurvriendelijke oevers biedt dat kansen voor een hogere waterkwaliteit.



Kavelsloten Beemster dragers in Middenbeemster
Foto: Tim Kort, Strootman Landschapsarchitecten



Robuust raamwerk openbare ruimte Sint Pancras
Foto: Tim Kort, Strootman Landschapsarchitecten



Boomgaarden zijn een bouwsteen van erfcarré's
Foto: Trefpunt groen Eindhoven

Een dorps karakter

Met de dorpsuitbreiding van Stompetoren wordt gekozen voor een dorpse inzet. Dat wil zeggen dat met de uitbreiding van Stompetoren gemikt wordt op een bijdrage aan het dorp als geheel.

Een belangrijke doelstelling is het versterken van de verbindingen binnen het dorp. Door het toevoegen van routes en oversteekplekken wordt het voor alle dorpsbewoners mogelijk om meer en meer verschillende routes te nemen en ommetjes te maken. Door te voorzien in voorzijdes naar het groen en het landschap, ontstaan openbare routes met belevingskwaliteit. Eveneens vanuit een kwalitatief oogpunt worden auto's niet op straat, maar overwegend naast of achter woningen geparkeerd.

Dorps is ook de inzet van sociale eenheden zoals het straatje, het erf en de hof. Dit draagt bij aan de cohesie en sociale samenhang. Daarmee wordt eenzaamheid bestreden en is het voor mensen makkelijker om zelfstandig te blijven wonen. Door woningtypes en huur en koop te mengen wordt bijgedragen aan de integratie van verschillende leeftijden en bevolkingsgroepen. Ook maakt deze mix het mogelijk om in de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de lokale vraag en opnamecapaciteit.

Dorps is tenslotte ook de uitstraling van de gebouwen in Stompetoren. Een gevarieerd programma draagt bij aan een gevarieerde architectuur met een dorpse schaal en uitstraling. Het gestapelde woningbouwprogramma treed op als special; een bijzonder karakter dat bijdraagt aan de eigenheid van het plan.



Parkeervrije straten, gevarieerde architectuur Twuyverhoek Sint Pancras, Foto: Faro

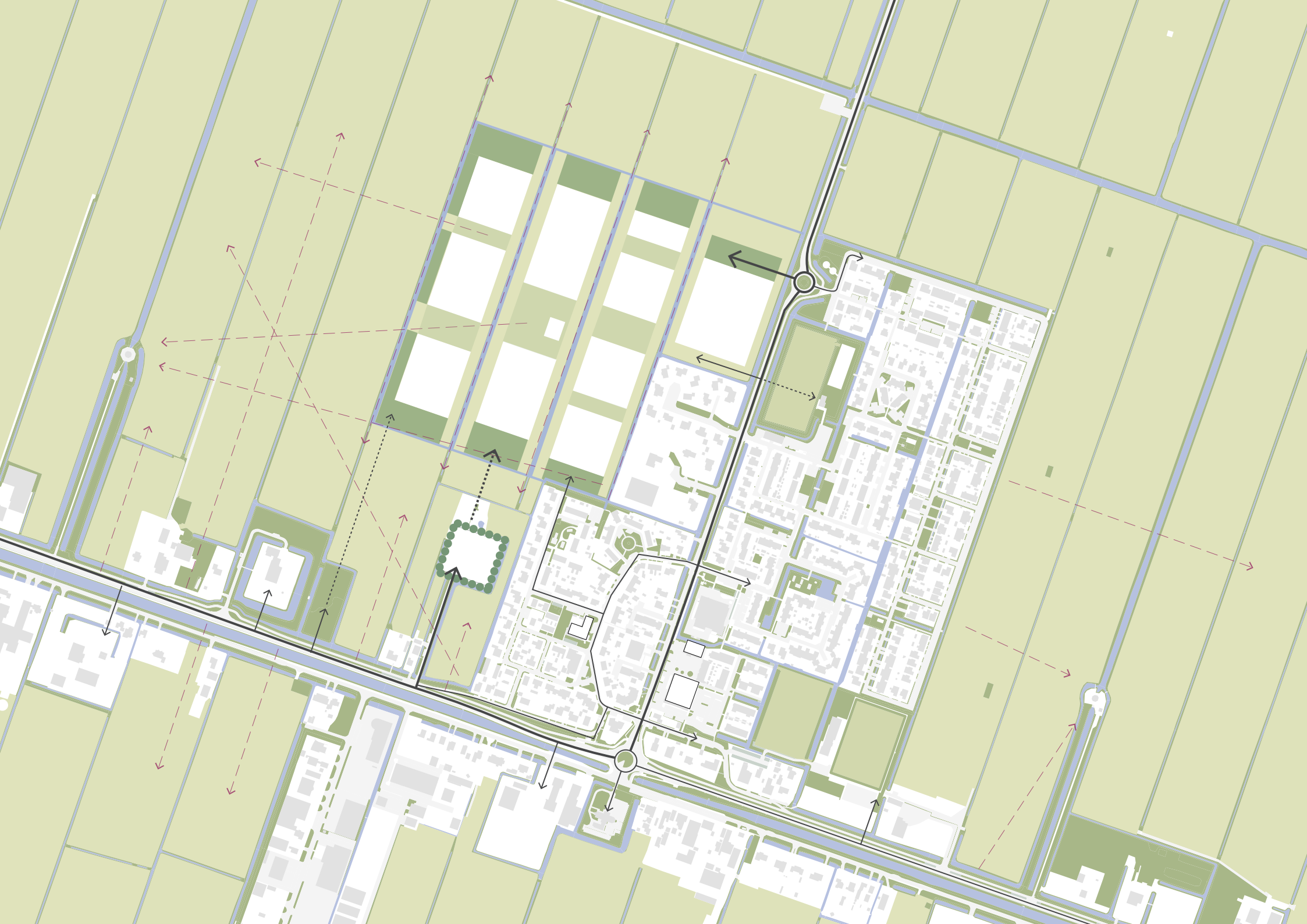


Gevarieerde rooilijnen, kleuren en materiaalgebruik, Meerstad Groningen.



Appartementen in dorpse architectuur, Twuyverhoek Sint Pancras, Faro Architecten

06 | Stedenbouwkundig Raamwerk



6 | Stedenbouwkundig raamwerk

Hoofdopzet

In het stedenbouwkundig raamwerk voor de uitbreiding van Stompetoren is het cultuurlandschap leidend. Uitgangspunt is het Beschermd Landschap zo beperkt mogelijk aan te tasten en de ingrepen te laten aansluiten op de kernkwaliteiten. Het plan voorziet in een compacte woonbuurt aan de noordwestzijde van Stompetoren. De carré vorm sluit aan op de geometrische opzet die kenmerkend is voor de Schermer. Door de hoofdvorm ontstaat een samenhangend buurtje dat goed verbonden is met het bestaande dorp.

De ontwikkeling houdt nadrukkelijk afstand tot de Noordervaart. Daardoor wordt de karakteristieke lintbebouwing langs de Noordervaart niet aangetast. Ook blijven de monumentale erfcarrés van Villa Wittenburg en Vredebest vrij in de ruimte liggen. Daarmee blijven de cultuurhistorische structuren en de kenmerkende stolpenstructuur van de Schermer behouden. Door afstand te houden van de Noordervaart blijven de zichtlijnen op Poldermolen E en doorzichten naar het open polderlandschap vanaf de Noordervaart en vanuit het dorp behouden.

Groen-blauw raamwerk

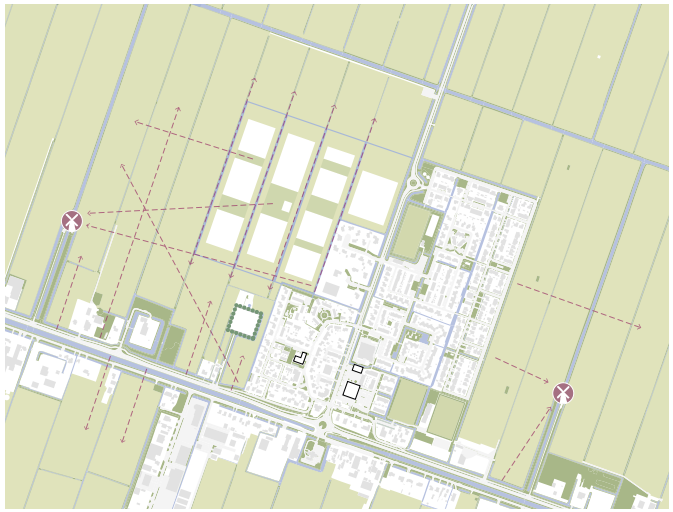
De geometrische opzet van de Schermer is eveneens het vertrekpunt voor de ruimtelijke structuur van de dorpsuitbreiding. De kenmerkende noord-zuid gerichte sloten vormen de basis voor een orthogonale verkaveling. De waterlijnen vormen het hart van een groen-blauwe netwerk. Als contramal bevinden zich in dit raamwerk de bouwvelden.

De waterlijnen krijgen openbare oevers. Wegen en paden vormen de routes waarlangs bewoners en bezoekers zich door het gebied bewegen. De kenmerkende waterstructuur wordt daarmee onderdeel van de beleving van de nieuwe buurt. De sloten vormen zichtlijnen op het omringende landschap met diepe perspectieven op de openheid.

Aan de randen van de uitbreiding bevinden zich kavelsloten, die een herkenbare overgang en afbakening vormen tussen het dorp en het agrarisch gebruik. In de huidige situatie is de westrand van Stompetoren afgezoomd met particuliere kavels. De nieuwe rand wordt gevormd door een pad. Daardoor wordt de openheid van de Schermer voor iedereen ervaarbaar.

Legenda

- Groene dorpsrand
- Verblijfsplekken
- Woonvelden
- Verbinding langzaam verkeer
- Verbinding langzaam verkeer, te onderzoeken
- Verbinding auto
- Verbinding auto, te onderzoeken
- Zichtlijn
- Water



Zichtlijnen



Ooghoogtebeeld richting Vredebest vanaf de Noordervaart
Foto: Strootman Landschapsarchitecten

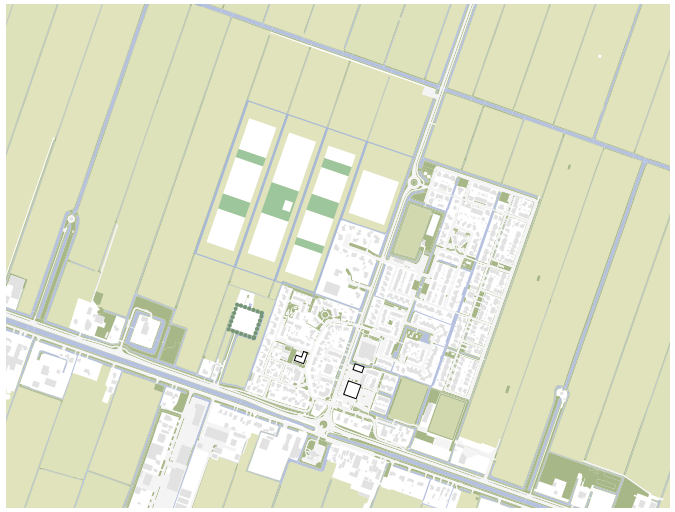
Ruimte voor ontmoeting

Haaks op de noord-zuid gerichte lijnen zijn velden opengelaten in een vrijere compositie. De velden vormen een reeks van verblijfsplekken die voorzien in ruimte om te spelen en ontmoeten. Voor de bewoners van de nieuwe buurt, maar ook voor de bewoners van Stompetoren. Uit gesprekken met de dorpsraad komt naar voren dat daar veel behoefte aan is.

Bij de inrichting wordt aansluiting gezocht bij functies die we kennen uit het historische erfcarré, zoals siertuinen, moestuinen en boomgaarden. De velden zorgen voor lucht en openheid in de verkaveling en bieden in de dwarsrichting zicht op het omliggend, open landschap en poldermolen E. De doorzichten zijn leidend bij de inrichting. Bebouwing en opgaand groen zijn ondergeschikt hieraan.

Bomen en groen

Ten behoeve van klimaatadaptatie en biodiversiteit, wordt het groen blauwe raamwerk voorzien van bomen en opgaand groen. Ter plaatse van doorzichten worden sparingen gemaakt. Ook is de beplanting enigszins los van opzet, waardoor ze niet de concurrentie aangaat met de hoofdstructuur van laanbeplanting langs de Noordervaart. Al doende tekent zich een nieuwe dorpsrand af, die de contour van het dorp beter leesbaar maakt en voor een zachte overgang zorgt naar het open polderlandschap. De nieuwe dorpsrand vormt een groene begrenzing van de openheid.



Verblijfsplekken



Referentie buitenruimte, Foto: Nanda Sluijsmans



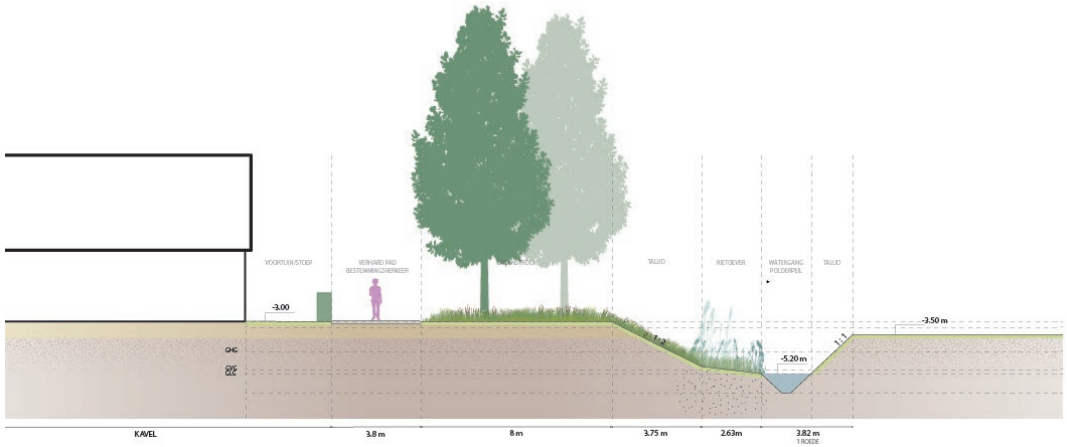
Referentie buitenruimte, Foto Achterhoekfoto.nl, Henk Derksen



Referentie buitenruimte



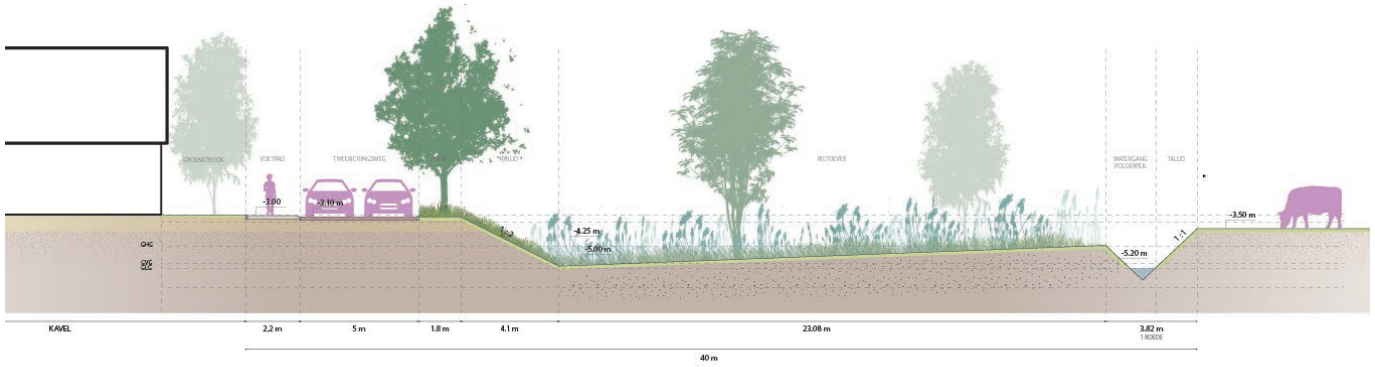
Een groene rand rondom het dorp



Voorbeelduitwerking profiel dorpsrand westzijde



Inspiratie dorpsrand, foto: Anne Pauptit



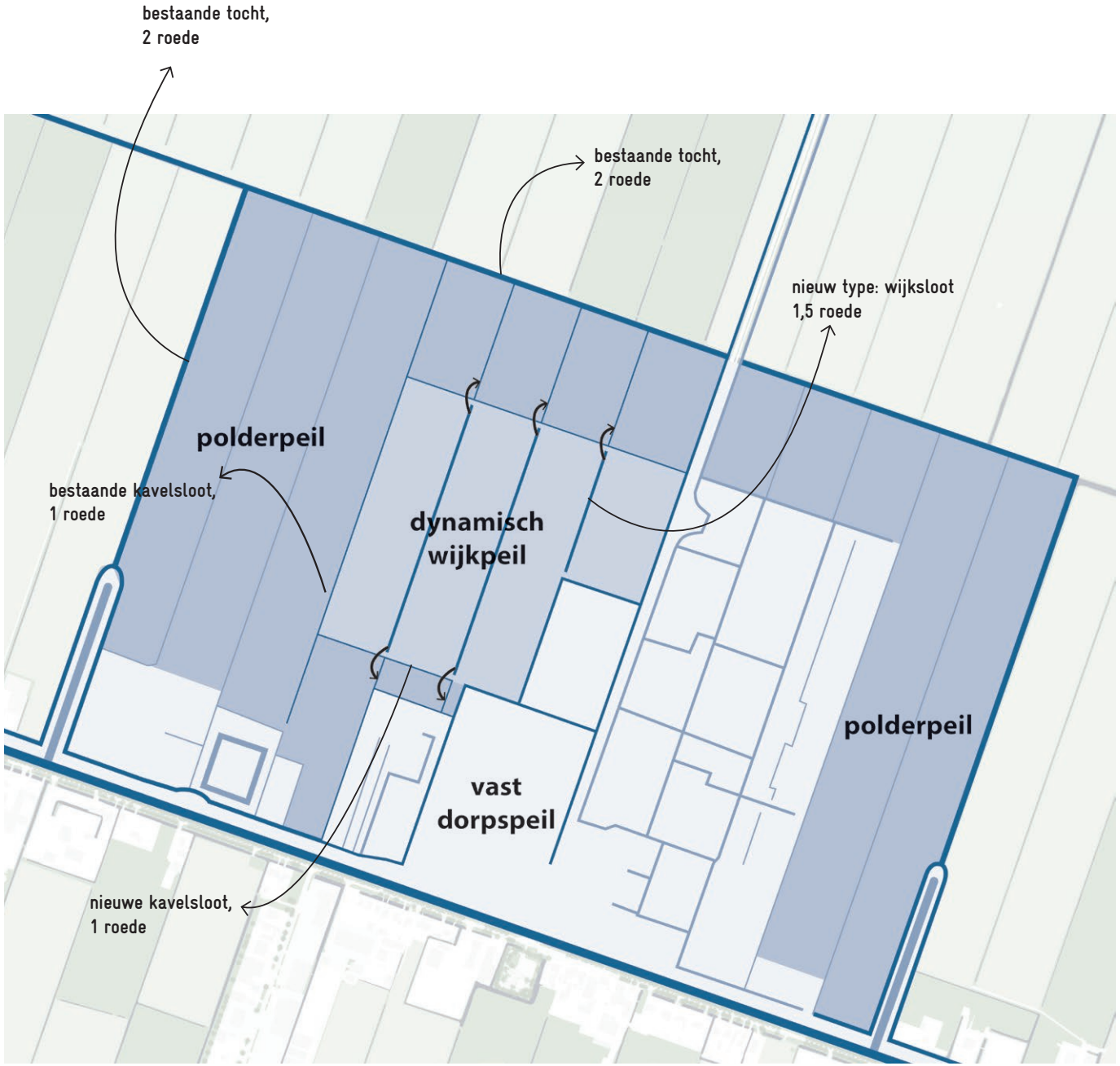
Voorbeelduitwerking profiel dorpsrand zuidzijde

Klimaatadaptief watersysteem

Het plan zet in op toekomstbestendig peilbeheer, waarbij een dynamisch wijkpeil wordt gehanteerd om maximale buffering te realiseren en pieken in weersomstandigheden op te vangen. Bij de maatvoering van het watersysteem wordt gebruik gemaakt van de roede als maateenheid. Door de inrichting van natuurvriendelijke oevers en zones ontstaan gradiënten die bijdragen aan de soortenrijkdom en waterkwaliteit.



Referentie natuurlijkvriendelijke oever, Wassenaar, Foto: Faro



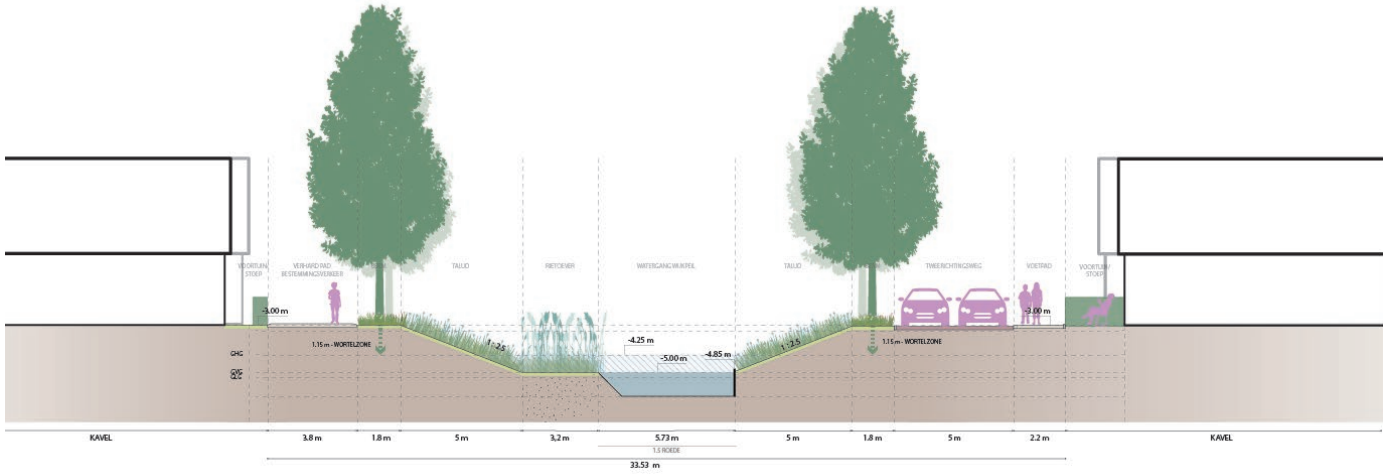
Hoofdopzet watersysteem en peilvlakken.



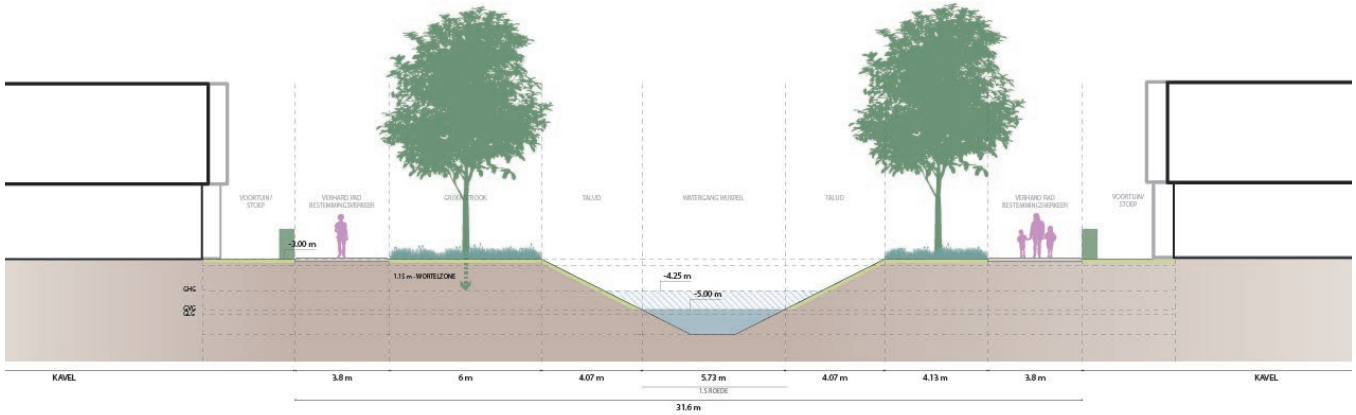
Referentie watersysteeem Twuyverhoek Sint Pancras , Foto: Faro



Referentie watersysteeem, Foto: Faro



Voorbeelduitwerking profiel sloot in singelprofiel



Profiel oostzijde

Routes en verbindingen

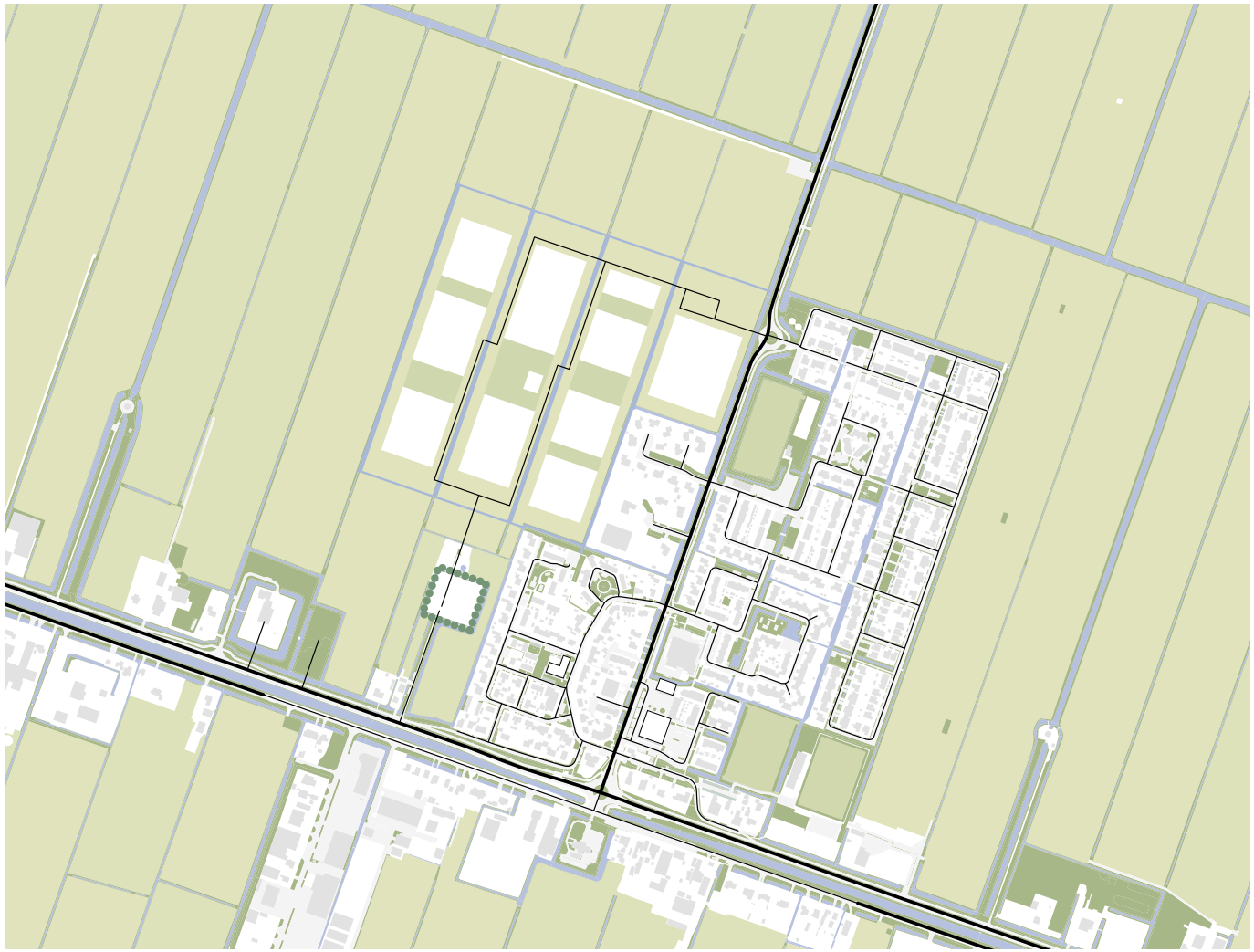
Een goede aanhechting en verbinding met het dorp zorgt ervoor dat het plangebied op een natuurlijke wijze onderdeel wordt van de bestaande dorpsstructuur. Een fijnmazig netwerk van routes en verbindingen maakt de nieuwe buurt doorwaadbaar en verbonden. Voorzieningen kunnen daardoor eenvoudig worden bereikt en andersom kunnen de plekken en routes in de nieuwe buurt ook gebruikt worden door de dorpsbewoners. Op drie plekken sluit het netwerk voor langzaam verkeer aan op bestaande routes in Stompetoren. Een nieuwe verbinding is gedacht ter hoogte van de Schaatsbaan. Het verloop van die route in westelijke richting zal nader onderzocht worden.



Oversteek Oterlekerweg



Langzaam verkeer



Auto verkeer

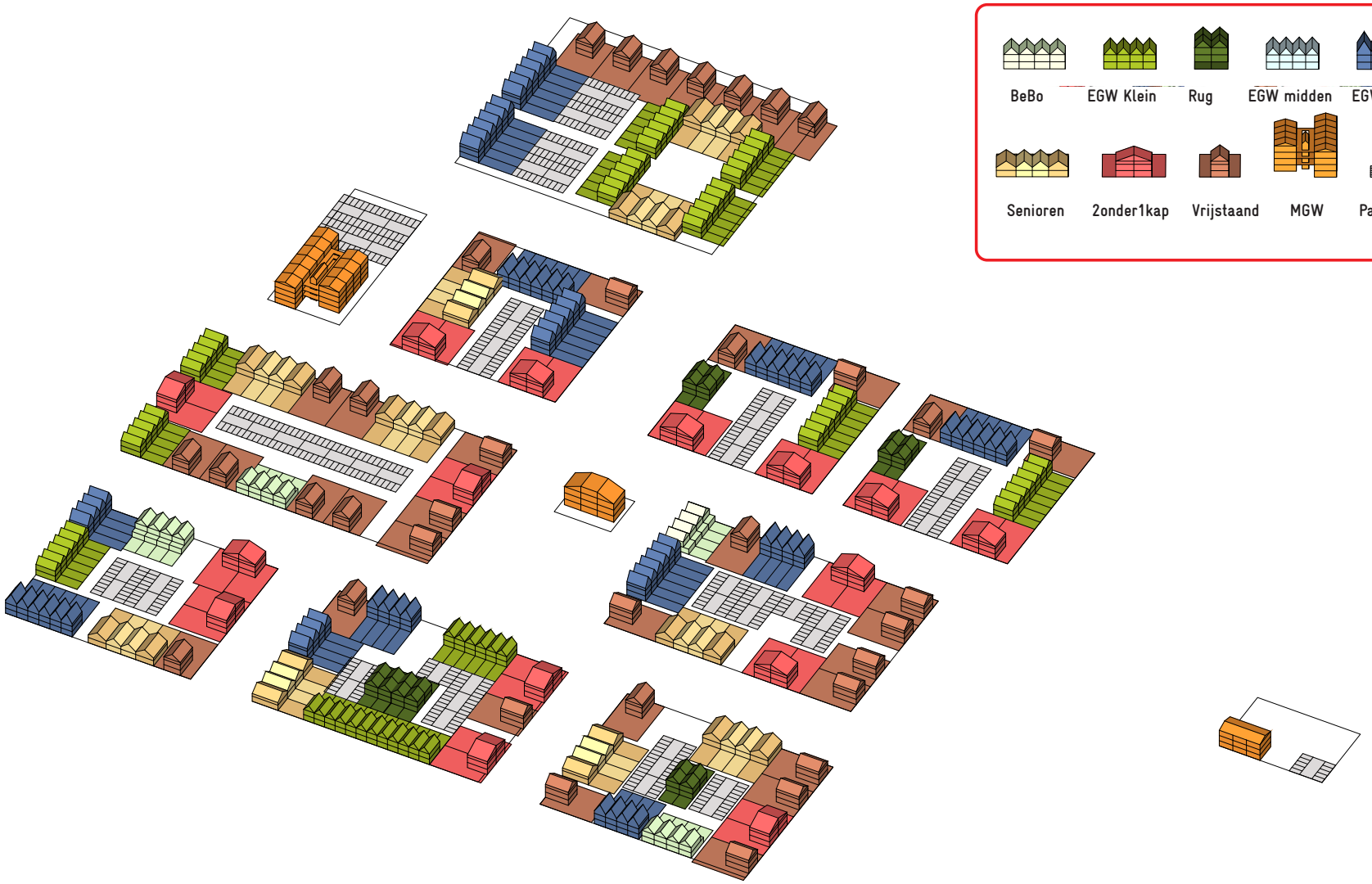
Auto en parkeren

Van eerdere dorpsuitbreidingen hebben we geleerd dat een heldere verkeersstructuur belangrijk is. De wegen worden gekoppeld aan het groen blauwe raamwerk, wat kwaliteit verleent aan het thuiskomen en waardoor een samenhangend ruimtelijk geheel ontstaat. Lange rechtstanden worden voorkomen, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

De nieuwe woonwijk wordt aangesloten op de bestaande rotonde. De capaciteit van de rotonde en de Oterlekerweg is voldoende als ontsluitingsweg voor de nieuw te bouwen wijk. Het heeft echter wel invloed op de verkeersdruk en de oversteekbaarheid van de Oterlekerweg, vooral gedurende de spits. De leefbaarheid van de dorpskern staat daarbij centraal. Dit vraagt om veilige oversteken op de Oterlekerweg.

In de planuitwerking zal worden onderzocht of het mogelijk is een aanvullende aansluiting op de N243 te maken via erf Vredebest. In ieder geval blijft deze aansluiting beschikbaar voor bestemmingsverkeer richting erf Vredebest en voor langzaam verkeer. Hierover heeft afstemming met de provincie plaatsgevonden. Maar nader onderzoek is noodzakelijk. In ieder geval blijft deze aansluiting beschikbaar voor bestemmingsverkeer richting erf Vredebest en voor langzaam verkeer.

Om het groen-blauwe raamwerk maximaal kwaliteit te geven wordt er langs wegen in beginsel niet geparkeerd. Auto’s van bewoners en bezoekers worden zoveel mogelijk tussen en achter woningen geparkeerd. Nader onderzocht zal worden of dit bij voorkeur op eigen terrein of op openbaar gebied plaatsvindt.



Proefverkaveling

Woningbouwprogramma

Stompetoren-West voorziet in een toevoeging van 350 woningen in een gevarieerd woningaanbod. Van de woningen valt 2/3 in het segment betaalbaar en wordt 30% uitgevoerd als sociale huurwoning. De woningtypologie zal gedurende de ontwikkeling vorm krijgen. Daarbij zal onderzoek gedaan worden naar de specifieke behoefte en woonwensen in de Schermer.

Gedacht wordt aan een combinatie van grondgebonden en gestappelde woningbouw. Denkbaar is gestapelde bouw in maximaal 4 lagen, waarin appartementen voor starters worden gerealiseerd. Voor senioren wordt gedacht aan grondgebonden woningen met gemeenschappelijke voorzieningen als een tuin. Het voorstel is ter plekke van het erf Vredebest een nieuw erf te ontwikkelen, waarin bijvoorbeeld een speciale doelgroep of collectief een thuis kan vinden.

Met behulp van een proefverkaveling is het laadvermogen onderzocht. Daaruit blijkt dat het stedenbouwkundig raamwerk voldoende biedt flexibiliteit om in te spelen op de vraag naar woningen in de Schermer. Belangrijk uitgangspunt is dat het aanbod aansluit bij de kwalitatieve behoefte. Niet alleen de hoeveelheid woningen maar ook de soort woningen en voor welke doelgroep wordt gebouwd, is van belang. Bijgaand een aantal verkennende referenties voor het programma.


Centrumplan, Vinkeveen, FARO, Bron: FARO


Hofje Schuytgraaf, Arnhem, bron: THOMAS Architecten


Boerenerf Vliervelden, Oosterwolde, Kettinghulst, Bron: de Architect


Buurtskap de Tuunen, Den Burg, Texel, FARO, Bron: FARO


Zwethof, Zoeterwoude-dorp, Bron: FARO


Geworteld wonen, Rijswijk, bron: INBO



Vogelvlucht schets voorbeelduitwerking vanuit het noordwesten

07 | Beschermd Landschap

7 | Beschermd Landschap

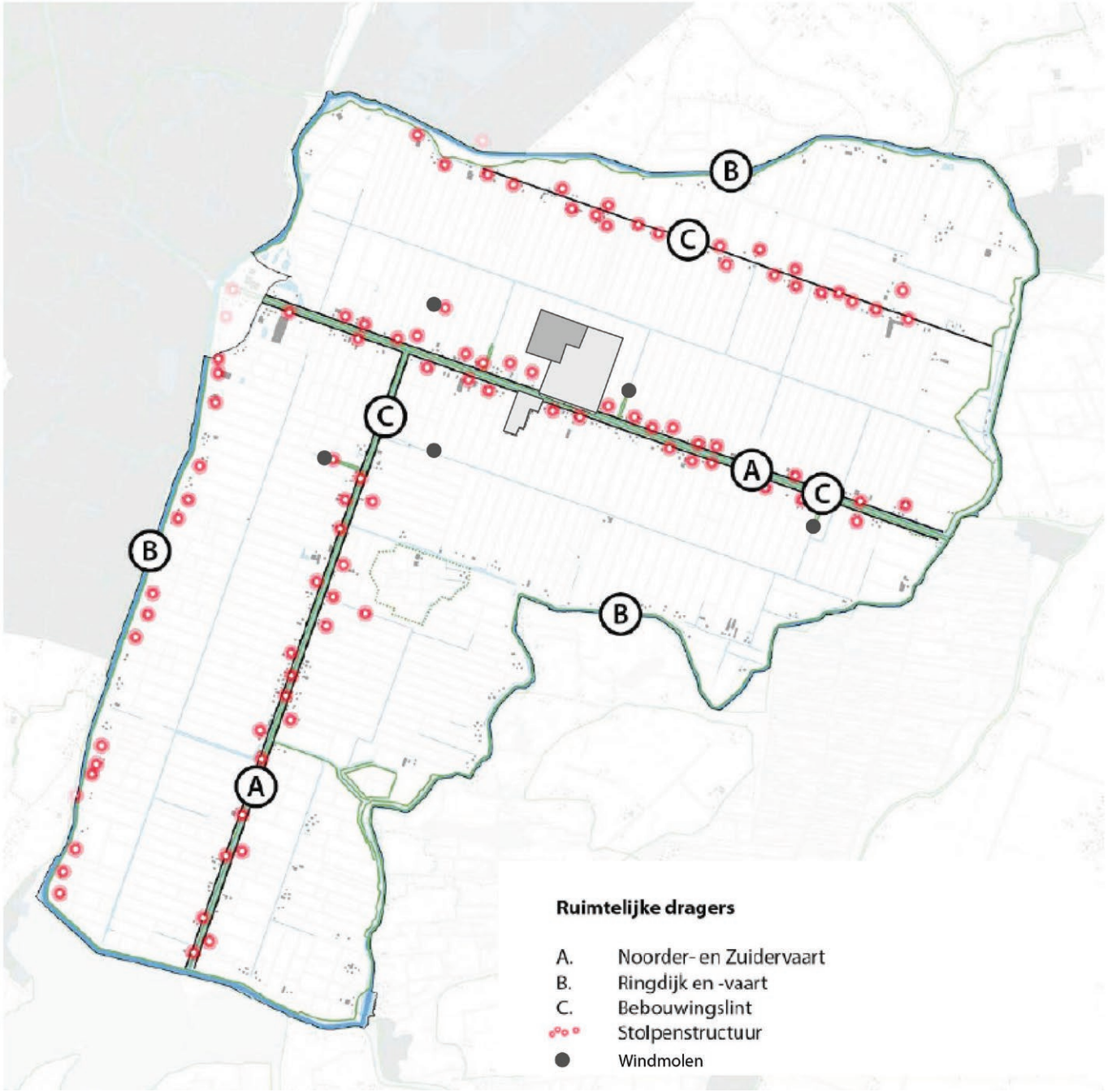
Uitgangspunt: Beperking aantasting en voortbouwen op kernkwaliteiten

Ten behoeve van de ontwikkeling is onderzoek gedaan naar het landschap van de Schermer en het provinciaal beleid zoals vastgelegd in de beschrijving van het Beschermd Landschap en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Het uitgangspunt is om de aantasting van de kernkwaliteiten van het landschap zoveel mogelijk te beperken en tegelijkertijd voort te bouwen op de kwaliteiten die de Schermer karakteriseren. Kernkwaliteiten in de omgeving van de locatie betreffen

- Aardkundige en Landschappelijke karakteristiek: Geometrische opzet en verkavelingspatroon
- Openheid en ruimtebeleving: Openheid en vergezichten
- Ruimtelijke dragers: Noordervaart

Noordervaart

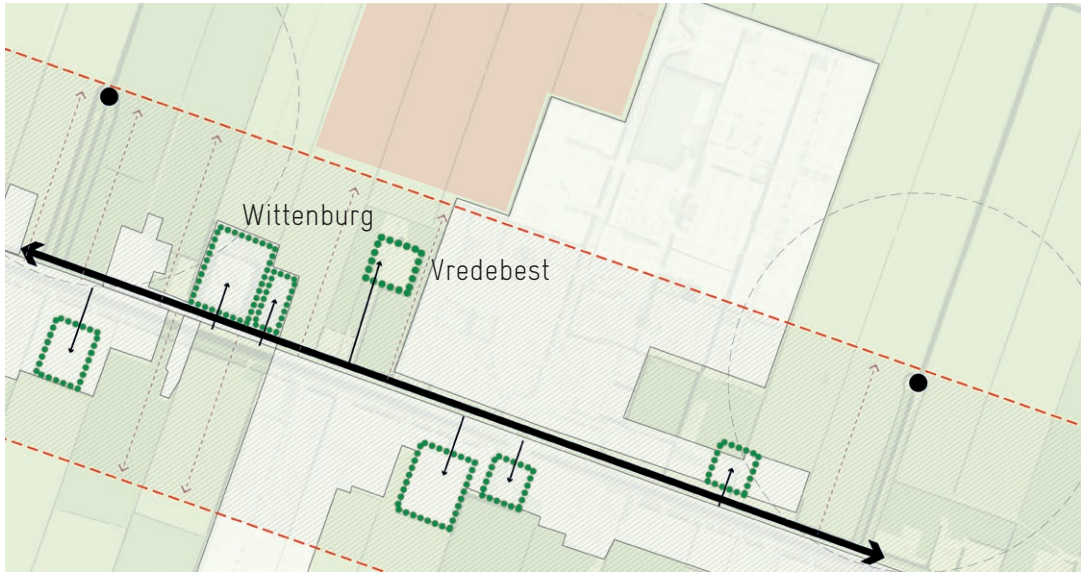
Het zoekgebied voor de uitbreiding van Stompetoren raakt aan de Noordervaart, een belangrijke ruimtelijke drager, die in het BL als kernwaarde wordt getypeerd. In lijn met het advies om geen ontwikkelingen te plegen die doorzichten volledig blokkeren, is in de planontwikkeling de zuidzijde van het zoekgebied vrijgehouden. Deze gronden blijven behoren tot het BL. De karakteristieke lintbebouwing langs de Noordervaart wordt daardoor niet aangetast en ook de monumentale erfcarrés van Villa Wittenburg en Vredebest blijven vrij in de ruimte liggen. Daarmee blijven de cultuurhistorische structuren en de kenmerkende stolpenstructuur van de Schermer behouden.



Projectie plangebied in kaart Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018, Provincie Noord-Holland



Vogelvlucht vanaf de Noordervaart
Foto: Strootman Landschapsarchitecten



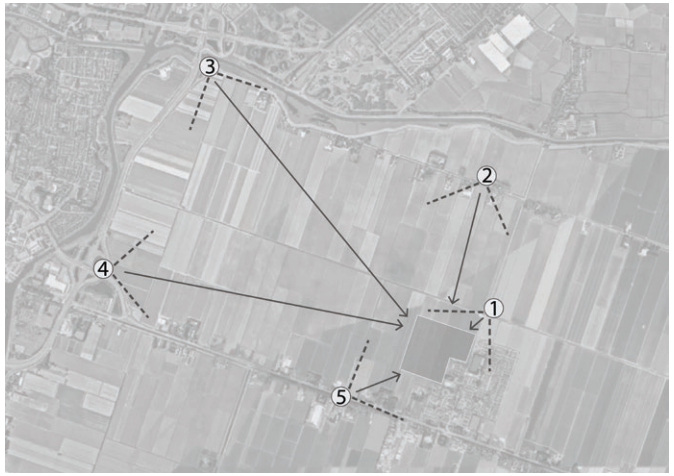
Montage uitbreiding ten opzicht van de Noordervaart



Erfcarré Vredebest

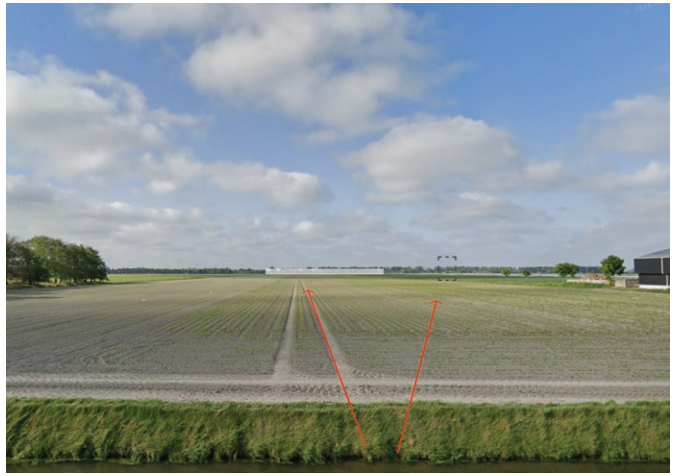


Erfcarré Wittenburg



Aanwijskaart perspectieven


Perspectief 1


Perspectief 2


Perspectief 3


Perspectief 4


Perspectief 5

Openheid en vergezichten

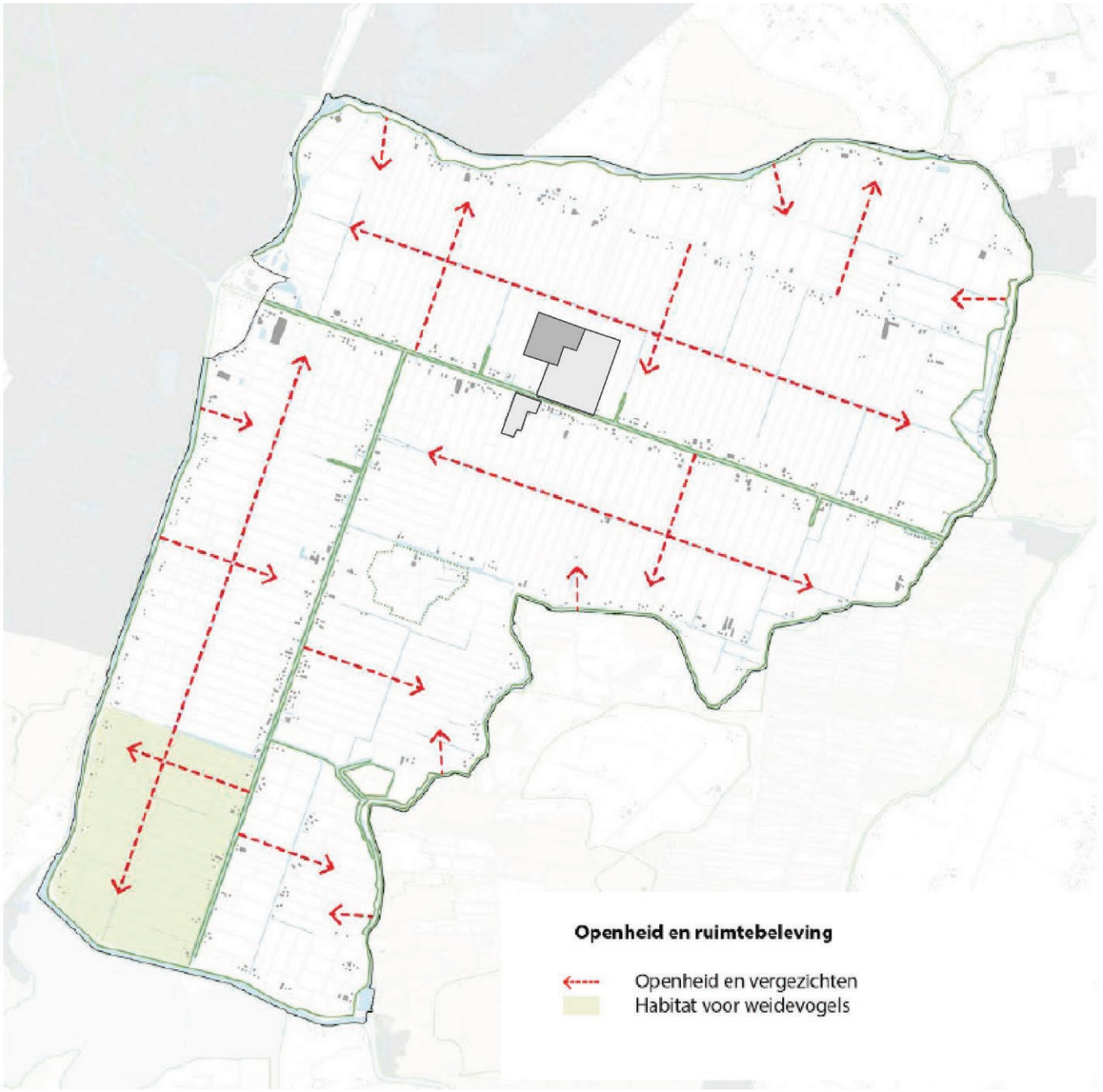
Om de invloed van de dorpsuitbreiding op de openheid en vergezichten te onderzoeken zijn een aantal perspectieven beschouwd.

De schaal en positie van de uitbreiding, in relatie tot de maat van de polder, maakt dat de kenmerkende vergezichten in het grootste deel van de Schermer niet merkbaar beinvloedt worden. Op grotere afstand valt de uitbreiding weg in de dieptewerking van het perspectief (perspectief 2,3,4).

Vanaf de Oterlekerweg wordt de noordrand van het dorp breder (perspectief 1). Vanaf het noorden is de invloed op de openheid niet groot, omdat de openheid ter plekke wordt afgevangen door bebouwing en bomen langs de Noordervaart. Door de inzet van bomen ontstaat een zachte dorpsrand opgebouwd uit herkenbare middelen.

De andere uitbreidingsrichting is westelijk (perspectief 5). Het dorp wordt daar niet breder, maar de grens schuift op. Ook hier wordt een zachtere rand gemaakt door de inzet van bomen.

Doordat de bebouwing ter plekke afstand houdt tot de Noordervaart, blijven de zichtlijnen op Poldermolen E en doorzichten naar het open polderlandschap vanaf het zuiden zoveel mogelijk behouden.

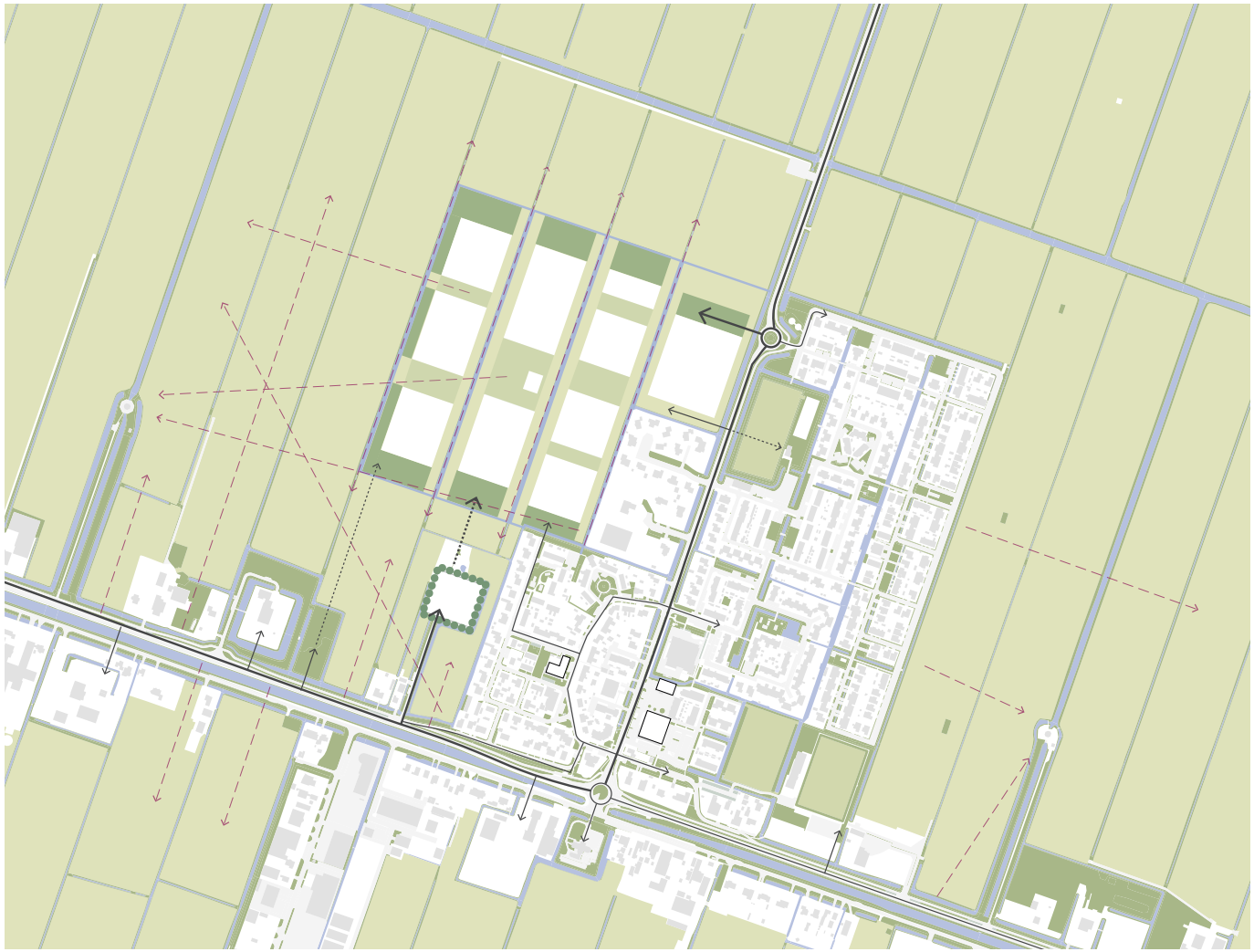


Projectie plangebied in kaart Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018, Provincie Noord-Holland

Geometrische opzet en bouwstenen

Anders dan bijvoorbeeld de Beemster voorziet de Schermer cultuurhistorisch niet in de typologie van het dorp. Van oorsprong vindt bewoning in de Schermer plaats langs linten. Voor de vormgeving van de dorpsuitbreiding is teruggegrepen op de bouwstenen van het landschap, zoals boomsingels, watercarrés en een vernuftig watersysteem.

Het geheel is ingezet in een geometrische opzet, in aansluiting op de aardkundige en landschappelijke karakteristiek van de Schermer, die eveneens als kernkwaliteit is benoemd. De bestaande sloten en kavels zijn leidend voor de vorm en structuur van de verkaveling. De uitbreiding van het dorp Stompetoren is daarmee te plaatsen in de traditie van de ‘stedelijke transformatie van de polder’. De sloten vormen de dragers van een robuust landschappelijk raamwerk.



Plankaart Stedenbouwkundig Raamwerk

Uitgangspunt: Hoge ambitie bij de uitwerking van compensatie water, groen en biodiversiteit en kernkwaliteiten

Compensatie

Gevraagd is om een hoge ambitie bij de uitwerking van compensatie water, groen en biodiversiteit en kernkwaliteiten. In het huidige gebruik is sprake van agrarische grond met steile oevers, monocultuur en - getuige de spuitzone - druk van bestrijdingsmiddelen. Als zodanig gaan er met de uitbreiding geen waardes verloren die compensatie behoeven met betrekking tot water, groen en biodiversiteit.

De compensatie heeft dan vooral betrekking op het verlies aan kernkwaliteiten. De invloed op de Noordervaart, een belangrijke Ruimtelijke drager, is zoveel mogelijk beperkt door afstand te houden. Doorkijken richting het landschap en de kenmerkende stolpenstructuur zijn daardoor in takt gebleven.

De geometrische opzet en verkavelingspatroon, een belangrijke Aardkundige en Landschappelijke karakteristiek is als vertrekpunt genomen voor de uitbreiding. Het kenmerkende slotenpatroon vormt de basis voor het plan. Elementen uit de Schermer zijn genomen om een nieuwe buurt mee te componeren.

De kernwaarde die primair compensatie behoeft is de afname van openheid en ruimtebeleving. We hebben gezien dat de vergezichten nauwelijks worden aangetast. Defacto is sprake van afname aan openheid, als gevolg van de ruimte die de uitbreiding inneemt. In lijn met de verwachtingen vanuit de provincie hebben wij een hoge ambitie bij de uitwerking van de compensatie.

Groen blauwe dooradering

De provincie geeft aan als compensatie bij voorkeur een bijdrage aan de groenblauwe dooradering van de Schermer te zien. Een robuust blauw-groen raamwerk biedt kansen voor een robuust watersysteem met een hoge waterkwaliteit, klimaatadaptatie, groen en biodiversiteit.

Wij zien de beste kansen voor deze vorm van compensatie wanneer het integraal onderdeel is van het stedenbouwkundig raamwerk. Omdat de realisatie goed geborgd kan worden, omdat het direct bijdraagt aan de levenskwaliteit van de nieuwe bewoners en omdat daarmee gehoor kan worden gegeven aan de vraag naar meer kwalitatieve openbare ruimte in Stompetoren.

Beleving van openheid

Een tweede compensatie die we zien is het vergroten van de beleving van openheid. De westrand van Stompetoren is op dit moment afgezoomd met particuliere kavels. Door de uitbreiding rondom te voorzien van routes en openbare randen, neemt de beleving van de kernkwaliteit openheid van de Schermer sterk toe.



Zicht op poldermolen E vanaf de Noordervaart
Foto: Strootman Landschapsarchitecten

08 | Proces en vervolg

8 | Vervolg

Ontwikkelstrategie

De gronden waarop de beoogde ontwikkeling is voorzien zijn momenteel nog in gebruik als agrarische gronden. Begin deze eeuw is de toenmalige gemeente Schermer (thans gemeente Alkmaar) met twee marktpartijen in overleg getreden over de ontwikkeling van dit gebied. In eerste instantie is in gezamenlijkheid ongeveer de helft van het plangebied verworven. Mede naar aanleiding hiervan is in 2005 een ontwikkelovereenkomst gesloten. Vanuit deze overeenkomst gold voor de gemeente een inspanningsverplichting richting de betrokken partijen om ook de resterende gronden binnen het plangebied te verwerven, waarna partijen volledig eigenaar van het plangebied zijn geworden.

De samenwerking is vormgegeven als een publiek-private samenwerking (PPS) op basis van een zogenoemd bouwclaimmodel. Binnen deze samenwerkingsvorm dragen private partijen hun grondposities over aan de gemeente. De gemeente brengt deze gronden in tegen een vooraf overeengekomen inbrengwaarde in de grondexploitatie, stelt het planologisch kader vast en verzorgt het bouwrijp maken van het gebied. In ruil voor deze inbreng verkrijgen de private partijen een bouwclaim: het recht om op een later moment (een deel van) de woningbouwontwikkeling te realiseren. De uit te geven bouwkavels worden in onderling overleg verdeeld en afgenomen tegen vooraf overeengekomen grondwaarden.

De ontwikkelovereenkomst uit 2005 is nog onverkort van kracht. Op basis van deze uitgangspunten hebben de betrokken partijen de intentie om de ontwikkeling gezamenlijk te realiseren.

Fasering

Een gefaseerde ontwikkeling is wenselijk om te komen tot een logische en (financieel) beheersbare bouwvolgorde. Daarbij dient de afzet van woningen goed te worden afgestemd op de realisatie van civieltechnische werkzaamheden. Fasering vormt hierin een belangrijk sturingsinstrument. Uitgegaan wordt van een fasering in vier à vijf deelgebieden. Afhankelijk van de exacte invulling en woningtypologie per fase komt dit neer op ongeveer 70 tot 90 woningen per fase. De afzonderlijke fasen volgen elkaar op met een tussenperiode van ongeveer anderhalf jaar.

Bij een verondersteld stabiele woningmarkt achten de betrokken partijen deze fasering evenwichtig: enerzijds wordt ingespeeld op de lokale woningbehoefte en woonwensen, anderzijds blijft de ontwikkeling praktisch uitvoerbaar en financieel beheersbaar.

Vervolg en borging

Het tussen partijen afgestemde stedenbouwkundig raamwerk, inclusief de beschrijving van de ambitie en aanzet tot een ontwikkelstrategie vormen de basis voor de bestuursovereenkomst tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Alkmaar. Op grond hiervan neemt de provincie de verplichting op zich om tijdig over te gaan tot het vaststellen van de wijziging van de begrenzing van het Beschermd Landschap.

Dit betekent concreet dat GS na het aangaan van deze overeenkomst conform de hiervoor geldende procedure een besluit neemt tot het aanpassen van de begrenzing van het Beschermd Landschap. De gemeente neemt de verplichting op zich dat zij in Stompetoren-West uitsluitend de beoogde woningbouw mogelijk maakt op basis van het stedenbouwkundig raamwerk. De gemeente stelt daartoe een stedenbouwkundig plan en het planologisch juridische kader vast.

Ontgrenzing

In nevenstaande kaart is aangegeven welk gebied onttrokken zou moeten worden aan het BL wil de voorgestelde dorpsuitbreiding gerealiseerd kunnen worden. De strook langs de Noordervaart blijft in dit voorstel onderdeel van het Beschermd Landschap. Een uitzondering betreft het erf Vredebest. Het voorstel is daar een nieuw erf te ontwikkelen, waarin bijvoorbeeld een speciale doelgroep of collectief een thuis kan vinden.



Referentie erf Vredebest: Zorgboerderij De Hulst Oterleek, Faro Architecten


Kaart contour ontgrenzing

09 | Voorwaarden Provincie

9 | Voorwaarden Provincie

In het Stedenbouwkundig Raamwerk Stompetoren-West is uitgewerkt hoe de dorpsuitbreiding aansluit op de karakteristieken van de Schermer en hoe de aantasting van Beschermd Landschap zo veel mogelijk wordt beperkt en gecompenseerd. Het raamwerk bevat daarvoor een compacte hoofdopzet, afstand tot de Noordervaart en het karakteristieke lint en de stolpenstructuur, een open zuidrand, zichtlijnen en een groen-blauwe structuur. Dit laatste hoofdstuk bevat de voorwaarden die Provincie Noord-Holland stelt aan de verdere planuitwerking. Hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit van Stompetoren-West en het omliggende Beschermd Landschap in de verdere planuitwerking geborgd.

Woningbouwopgave en bundeling

In Stompetoren-West worden maximaal 350 woningen gerealiseerd. Het woningbouwprogramma draagt bij aan de kwalitatieve woningbehoefte in de Schermer, met aandacht voor de woonvraag van jongeren, ouderen en andere doelgroepen. De behoefte aan de genoemde 350 woningen is gebaseerd op het aantal woningen dat nodig is voor het behouden en versterken van de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van Stompetoren en de overige kernen in de Schermer.

De ontwikkeling van Stompetoren-West vindt plaats in Beschermd Landschap de Schermer (voormalig Nationaal Landschap). De uitbreiding van Stompetoren-West raakt onvermijdelijk de kernkwaliteiten van de Schermer.
De aantasting wordt zo veel mogelijk beperkt door de woningbouw compact aan te laten sluiten op het bestaande dorp, de geometrische opzet en het verkavelingspatroon van de droogmakerij als uitgangspunt te nemen en de ruimte langs de Noordervaart vrij te houden van reguliere woonbebouwing.

De ontwikkeling leidt tot verlies van open, onbebouwd polderlandschap en raakt daarmee de kernkwaliteiten openheid en vergezichten, de geometrische opzet en verkavelingsstructuur van de droogmakerij, en de waterstructuur. Deze aantasting is uitsluitend aanvaardbaar in samenhang met de in dit raamwerk vastgelegde beperking van de ontgrenzing, de open overgang naar de Noordervaart, het behoud van de erven, het karakteristiek lint en de stolpenstructuur en aanvullende compensatiemaatregelen voor behoud en versterking van het resterende Beschermd Landschap.

De compensatiemaatregelen en aanvullende landschappelijke versterking richten zich op het versterken van de beleefbaarheid en toegankelijkheid van het open polderlandschap rond Stompetoren. De provincie stelt voor dat de gemeente zorgt voor recreatieve verbindingen tussen het dorp Stompetoren, de Noordervaart en het omliggende Beschermd Landschap. Deze verbindingen reiken verder dan de rand van de ontwikkeling Stompetoren-West en compenseren het verlies aan openheid. Daarnaast kan compensatie van het verlies aan kernkwaliteiten ook gezocht worden in de versterking van de ruimtelijke kwaliteit, beleefbaarheid en toegankelijkheid van het Beschermd Landschap op andere plekken in de Schermer. Dit kan bijvoorbeeld door in te zetten op groen-blauwe dooradering en (boven)lokale recreatieve routes. Deze compensatie gebeurt in overleg met de provincie.

De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor deze aanvullende landschappelijke versterking. Dit gebeurt in overleg met relevante grondeigenaren en met aandacht voor alternatieve tracés. De gemeente houdt de provincie op de hoogte van de voortgang en eventuele belemmeringen. Als een beoogde verbinding niet mogelijk blijkt, zoeken de gemeente en de provincie gezamenlijk naar een passende alternatieve invulling.

Open overgangszone Noordervaart en karakteristieke elementen

De open overgangszone tussen de woonwijk en de Noordervaart vormt een wezenlijk onderdeel van de landschappelijke inpassing. Deze zone houdt de Noordervaart vrij in de ruimte, bewaart de open relatie met het polderlandschap en ondersteunt de zichtrelaties naar Poldermolen E, het karakteristieke lint, de stolpenstructuur en het vrijliggende karakter van erf Vredebest. De inrichting blijft daarom open, sober en ondergeschikt aan de Noordervaart en het omliggende polderlandschap.

Het erf Vredebest kan worden herontwikkeld tot een nieuw erf als herkenbare ruimtelijke drager aan de Noordervaart. De opzet, schaal, bebouwing en beplanting zullen aansluiten bij de karakteristiek van een traditioneel erfcarré en de stolpenstructuur van de Schermer. Het erf vormt een samenhangend geheel en kan worden gebruikt voor de huisvesting van bijvoorbeeld een speciale doelgroep of collectief.

De open ruimte tussen Vredebest, de woonwijk en de Noordervaart blijft behouden. Deze ruimte waarborgt de vrije ligging en herkenbaarheid van Vredebest, het karakteristieke lint en de stolpenstructuur, houdt de doorzichten vanaf de Noordervaart naar het open polderlandschap in stand en voorkomt dat de dorpsuitbreiding visueel doorloopt tot aan de Noordervaart. Eigendom en beheer van deze zone worden nog verder uitgewerkt.

Waterstructuur, beplanting en dorpsrand

De waterstructuur in Stompetoren-West sluit aan op de kenmerkende geometrische opzet, verkaveling en noord-zuidoriëntatie van de Schermer. Bestaande sloten en watergangen, met hun hiërarchie en afmetingen, vormen zoveel mogelijk het uitgangspunt voor de inrichting. Nieuwe waterlopen, oevers en andere waterelementen versterken de leesbaarheid van deze structuur en blijven ondergeschikt aan de Noordervaart als primaire ruimtelijke drager. Overgangen en aansluitingen met afwijkende maatvoeringen worden door middel van natuurvriendelijke oevers ingepast.

De beplanting ondersteunt de ruimtelijke structuur en de landschappelijke inpassing van de ontwikkeling. Beplanting langs de dorpsrand en in de overgangszone blijft los, transparant en ondergeschikt aan de laanbeplanting langs de Noordervaart. Ter plaatse van de aangegeven zichtrelaties worden openingen in de beplanting behouden. Bebouwing en opgaande beplanting zijn daar ondergeschikt aan de doorzichten naar Poldermolen E en het open polderlandschap.

De dorpsrand vormt geen gesloten groene wand, maar een open sobere en zorgvuldig vormgegeven overgang tussen de woonwijk en het polderlandschap. Hierbij wordt aangesloten bij de dichtheid van de bestaande omzoming van de rest van het dorp. De rand maakt de begrenzing van het dorp herkenbaar, zonder de openheid van de Schermer, de zichtlijnen en de vrije ligging van de Noordervaart te verminderen.

Zichtrelaties en landschapsbeeld

De op de kaart aangegeven zichtrelaties tussen de woonwijk, Poldermolen E en het open polderlandschap blijven herkenbaar en worden gerespecteerd. Bebouwing, opgaande beplanting, openbare ruimte en andere inrichtingselementen worden zo gesitueerd en vormgegeven dat deze zichtrelaties niet wezenlijk worden belemmerd.

Bij de verdere uitwerking van de ontwikkeling is nadrukkelijk aandacht voor zowel het binnen-naar-buiten-perspectief vanuit de woonwijk als het buiten-naar-binnen-perspectief vanaf de Noordervaart en het omliggende polderlandschap. De dorpsrand en de bebouwing vormen vanuit deze standpunten een passende en aan de openheid van de Schermer ondergeschikte begrenzing van Stompetoren.

Colofon

Titel	Stedenbouwkundig Raamwerk Stompetoren West
Opdrachtgever	Gemeente Alkmaar
Ontwerp	FARO & Strootman Landschapsarchitecten
Datum	21-09-2026

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders Gemeente Alkmaar
Postbus 53
1800 BC ALKMAAR

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Mieneke Zijlmans

Telefoonnummer + 31631688253
Mieneke.dijkema@noord-holland.nl

Verzenddatum
03 JULI 2025

Kenmerk
2417750/2417757

Betreft:
Verzoek maatwerklocatie Stompetoren-West

Geacht college,

Per brief van 05-08-2024 heeft u een verzoek ingediend om gezamenlijk tot een maatwerkvoorstel te komen voor de beoogde woningbouwlocatie Stompetoren-West. Stompetoren-West is gelegen in Beschermd Landschap 'de Schermer' (voorheen onderdeel Nationaal Landschap Laag-Holland).

Met deze brief delen wij u mede dat wij uw verzoek tot maatwerk kansrijk achten. Dit betekent dat wij in deze fase van het proces een positieve grondhouding aannemen ten aanzien van het afwijken van onze regels voor Beschermd landschap (BL) in de Omgevingsverordening NH2022 (OV NH2022), door middel van een besluit tot wijziging van de begrenzing van het BL of het verlenen van een ontheffing voor de door u voorgestelde woningbouwontwikkeling op de planlocatie Stompetoren-West.

Wij hebben uw verzoek beoordeeld aan de hand van de "Richtlijn voor gesprekken met gemeenten - Uitgangspunten en werkwijze ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap" (hierna: richtlijn). In deze richtlijn staan de uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk voor woningbouwlocaties in Beschermd Landschap (BL). Op basis van de door u verstrekte informatie en de gevoerde gesprekken willen wij met u het maatwerktraject doorlopen en nader onderzoeken of er voldoende aanleiding bestaat om de bescherming van BL op deze locatie los te laten. Onze positieve grondhouding is besproken met de Statencommissie Ruimte, welke unaniem akkoord zijn met deze stap in het proces.
Deze positieve grondhouding betekent niet dat wij daadwerkelijk gebruik zullen maken van onze bevoegdheid tot wijziging van de begrenzing of tot het verlenen van een ontheffing. Wel betekent het dat wij het kansrijk achten om verder te gaan ~~met de uitwerking van~~ het plan. Voor de uitwerking geven wij een aantal aandachtspunten mee. Deze aandachtspunten staan beschreven in bijlage 1 bij deze brief. De uitgangspunten uit de provinciale richtlijn dienen als basis hiervoor en zijn te vinden op de provinciale website: www.noord-holland.nl

De volgende stap in het maatwerktraject is een bestuurlijk overleg tussen provincie en gemeente over het maatwerktraject. De gemeente organiseert vervolgens werksessies om het plan verder uit te werken. Hierna stelt de gemeente een ontwikkelstrategie op met programma, plankaders en randvoorwaarden.

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

Hierbij vraagt de provincie in het bijzonder de aandacht voor een zorgvuldig participatieproces met omwonenden. Vervolgens worden, bij overeenstemming tussen betrokken partijen inclusief provincie, in een bestuursovereenkomst de afspraken tussen provincie en gemeente vastgelegd. Op basis van deze overeenkomst kan de provincie overgaan tot het wijzigen van de begrenzing van BL of in een uitzonderlijk geval het verlenen van een ontheffing. Dit alles onder het voorbehoud dat de provincie van oordeel is dat, gelet op de nadere uitwerking van het plan en het belang van de bescherming van BL, voldoende aanleiding bestaat om de begrenzing van het BL te wijzigen of ontheffing te verlenen.

Wij kijken uit naar een voorspoedig vervolg op de samenwerking tussen provincie en gemeente inzake het maatwerktraject en planvoornemen voor Stompetoren-West.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

p/a.

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

E.A.S. Rommel

Bijlage 1 Puntsgewijze behandeling richtlijn gesprekken met gemeenten Stompetoren West

In de Richtlijn voor gesprekken met gemeenten staan de uitgangspunten en werkwijze voor maatwerk ten behoeve van woningbouwlocaties in Beschermd Landschap groter dan 25 woningen beschreven.

In deze bijlage worden die voorwaarden en uitgangspunten uit de 'Behandeling richtlijn gesprekken gemeenten' benoemd, waarvoor wij in ieder geval aanvullende aandachtspunten meegeven. Alle voorwaarden en uitgangspunten hebben nadere uitwerking nodig in deze fase van met maatwerktraject.

Voorwaarden

Bijzondere omstandigheden:
Stompetoren is de grootste kern in BL en de Schermer. Onderzoek aangeleverd door gemeente laat zien dat een ontwikkeling van woningbouw in deze kern kan bijdragen aan de leefbaarheid en vitaliteit van het dorp zelf én die van de omliggende linten/ kernen in de Schermer. De ontwikkeling kan ook bijdragen aan een beperking van de aantasting van kernkwaliteiten in het BL de Schermer, wanneer woningbouw in de Schermer geconcentreerd wordt bij Stompetoren.
Aandachtspunt*: De bijzondere omstandigheden op grond waarvan bouwen in BL zou moeten worden toegestaan moeten nader worden uitgewerkt. De gemeente dient dit nader te onderbouwen met meenemen van de bescherming van het overblijvende BL in de Schermer en de noodzaak van de ontwikkeling voor de leefbaarheid en vitaliteit voor de omliggende kernen in de Schermer.*

Draagt bij aan behoud of versterking leefbaarheid, vitaliteit of voorzieningenniveau van kern of dorpslint:
Gemeente heeft onderzoek uitgevoerd naar behoud en versterking van leefbaarheid, vitaliteit én voorzieningenniveau. Voor Stompetoren is het aannemelijk dat de woningen bij kunnen dragen aan de leefbaarheid en vitaliteit van de Schermer. Binnen de Schermer zijn de meeste faciliteiten gelegen in het dorp Stompetoren. De dorpslinten/ -kernen in de Schermer maken gebruik van deze faciliteiten. De woningbouwontwikkeling in Stompetoren West kan een impuls betekenen voor de leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen in de Schermer.
Aandachtspunt*: Gemeente moet onderbouwen hoe de beoogde ontwikkeling bijdraagt aan leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningenniveau van Stompetoren. Provincie verwacht dat gemeente bewoners middels participatie actief betrekt bij de planontwikkeling.*

Passend binnen kwalitatieve woningbouwopgave van gemeente:
Niet alleen de hoeveelheid woningen maar ook de soort woningen en voor welke doelgroep wordt gebouwd is van belang.
Aandachtspunt*: Gemeente moet onderbouwen dat maatwerktraject leidt tot een evenwichtige aanvulling op de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente en de kern. Daarbij wordt door gemeente zorgvuldig afgewogen voor welke doelgroepen wordt gebouwd.*

Minimaal 30% sociale huur:
De precieze invulling van dit uitgangspunt is vanuit de gemeente nog niet bekend.
Aandachtspunt: Gemeente moet onderbouwen dat wordt voldaan aan het uitgangspunt 30% sociale huur en 2/3e betaalbaar.

Beperking aantasting en voortbouwen op kernkwaliteiten:
De gemeente geeft aan te ontwikkelen onder voorwaarde dat landschappelijke karakteristieken behouden blijven, de openheid van het landschap zo min mogelijk wordt aangetast en er een duidelijke positionering plaatsvindt ten aanzien van landschappelijke dragers in het gebied, zoals de Noordervaart. De ontwikkeling Stompetoren West sluit aan bij landschappelijke structuren maar verstoort wel de kernkwaliteit BL
Aandachtspunt: Gemeente moet onderbouwen dat de ontwikkeling van Stompetoren West een zo klein mogelijke aantasting van BL om Stompetoren en in de Schermer geeft.

Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen:
Gemeente geeft aan op het gebied van natuurinclusief bouwen in te zetten op ecologische en klimaatadaptieve profielen, het verbinden van biotopen, natuurinclusieve bebouwing en ecologisch beheer. Hiermee verwacht zij de biodiversiteit en natuurwaarde van het gebied te kunnen vergroten.
Aandachtspunt: Wij verwachten een hoge ambitie t.a.v. de uitwerking van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen bij maatwerklocaties. Ecologisch onderzoek dient nog plaats te vinden.

Compensatie afname water, groen en biodiversiteit en kernkwaliteiten:
Over dit onderwerp wordt gesproken in de aanvraag maatwerk. Dit is nog vrij summier. Nadere uitwerking is noodzakelijk.
Aandachtspunt: Wij verwachten een hoge ambitie bij de uitwerking van compensatie van water, groen, biodiversiteit en kernkwaliteiten. Dit kan deels in de uitwerking van de groene zoom rond de ontwikkeling worden gevonden maar ook elders binnen de Schermer. Bij voorkeur zien wij een bijdrage aan de groenblauwe dooradering van de Schermer. Naar het watersysteem moet nog zorgvuldig worden gekeken. Van belang is in ieder geval:
- Gedegen risicoanalyse voor waterveiligheid
- Concrete oplossingen formuleren om droogte en ondergrondverdichting tegen te gaan.
- Een robuust, betrouwbaar en flexibel (grond)watersysteem.
- Een betere borging van voorkomen wateroverlast.

Wij verwachten een goede onderbouwing met betrekking tot ontsluiting verkeer. Hierbij hoort het in beeld brengen van de gevolgen voor de doorstroming van de ontwikkeling breder dan de locatie zelf, minimaal voor de gehele Schermer, de N243 en de (aantakking op de) N242.