
Kaderbrief 2022-2025

Inhoudsopgave

Kaderbrief 2022-2025	1
Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Trends en ontwikkelingen	4
3. Macro-economische ontwikkelingen	8
4. Begrotingsbeleid	12
5. Herijking van de begrotingsdoelen	16
6. Geactualiseerde meerjarenraming en beleidsvoorstellen 2022-2025	20
7. Tweede begrotingswijzing 2021	32

1. Inleiding

De kaderbrief is de start van de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus. In deze kaderbrief wordt een visie op de financiële ontwikkelingen geschetst. Aan de hand van deze visie vraagt het college aan Provinciale Staten de financiële kaders vast te stellen voor de komende begroting 2022 en meerjarenraming 2022-2025.

In deze kaderbrief analyseren wij de autonome ontwikkelingen van de belangrijkste inkomstenbronnen van de provincie, zoals het provinciefonds en de opbrengst van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Daarnaast brengen we de autonome ontwikkelingen in de uitgaven van de provincie in beeld.

De opbouw van deze kaderbrief is als volgt: hoofdstuk twee beschrijft de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Hoofdstuk drie gaat in op de belangrijkste macro-economische ontwikkelingen. Hoofdstuk vier bevat de belangrijkste items met betrekking tot het provinciale begrotingsbeleid. Hoofdstuk vijf omvat het voorstel voor de doelenboom in de begroting 2022. Hoofdstuk zes presenteert het geactualiseerde meerjarige financiële kader voor de jaren 2022 t/m 2025. In dit hoofdstuk vindt u tevens een inhoudelijke onderbouwing voor het opnemen van de voorstellen in de begroting 2022. In hoofdstuk zeven staan de mutaties die deze voorstellen met zich meebrengen voor het lopende begrotingsjaar 2021.

Naast deze kaderbrief waarin we een meerjarig financieel kader presenteren, werken wij aan een perspectiefnota waarin we een meer verdiepende analyse uitvoeren op de trends en ontwikkelingen die wij op ons af zien komen en de impact hiervan op de provinciale financiële huishouding op de lange termijn. Deze perspectiefnota is geen onderdeel van de reguliere P&C cyclus en is niet zozeer bedoeld om een sluitend financieel kader te presenteren maar moet inzichtelijk maken welke keuzes er op de middellange termijn op ons afkomen.

2. Trends en ontwikkelingen

2.1 Trends en ontwikkelingen algemeen

Het is bijna twee jaar geleden dat wij ons coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' in uw Staten hebben gepresenteerd. Na de zomer willen we graag met u aan de hand van de midterm review een tussenbalans opmaken. We kijken niet alleen naar de uitvoering van de doelstellingen die we in 2019 in ons akkoord hebben geformuleerd, maar ook naar nieuwe ontwikkelingen die op ons afkomen. Daarbij denken we natuurlijk in de eerste plaats aan de coronacrisis, maar ook aan de Brexit en de stikstofproblematiek. Grote uitdagingen die we samen met onze partners in de regio en het Rijk oppakken.

Ongetwijfeld is de uitbraak van de corona-epidemie de meest ingrijpende gebeurtenis van het afgelopen jaar. De gevolgen van deze crisis zijn ongekend. Meer dan 20.000 Nederlanders zijn overleden en ruim 1,2 miljoen mensen zijn besmet geraakt. Om de uitbraak onder controle te krijgen, heeft de Rijksoverheid ingrijpende maatregelen moeten nemen die grote economische, maatschappelijke en sociale gevolgen hebben.

Onze provincie is hard geraakt. Noord-Holland kende in 2020 met 7 % de grootste economische krimp van alle provincies. Er wordt meer gebruik gemaakt van steunmaatregelen. De werkloosheid is hoger dan het landelijk gemiddelde en het aantal WW-uitkeringen is fors gestegen. Dit heeft sterk te maken met de economische structuur van met name het zuidelijke deel van onze provincie, die sterk internationaal vervlochten is en die voor een deel bestaat uit zwaar getroffen sectoren, zoals toerisme, cultuur en vervoer. Het CPB verwacht landelijk voor 2021 een economische groei van 2,2 %, mits de beperkende maatregelen kunnen worden afgebouwd. Deze groei zal in het zuiden van de provincie mogelijk hoger zijn, maar kan in de IJmond en de Zaanstreek achterblijven. Het zal zeker nog een aantal jaren duren voordat de werkloosheid weer op het lage niveau van voor de crisis is.

Kort na het uitbreken van de coronacrisis hebben uw Staten twee belangrijke initiatieven genomen om noodhulp te kunnen geven en herstel te stimuleren. Motie 41 maakt het mogelijk om ondersteuning te bieden aan culturele instellingen en de sociale-culturele infrastructuur te versterken. Daarnaast kunnen we met het economisch herstel- en duurzaamheidsfonds, dat op basis van motie 42 is ingesteld, niet alleen een bijdrage leveren aan het economisch herstel van Noord-Holland, maar ook de verduurzaming van de gebouwde omgeving te versnellen. Verder ontwikkelen we op dit moment in nauwe samenwerking met gemeenten een Regionale Ontwikkelingsmaatschappij om te investeren in innovatie en vergroening. Met deze drie instrumenten kunnen we als provincie een onderscheidende bijdrage leveren aan economisch herstel, innovatie en transitie. We kiezen er daarbij voor om de opgave van de economische crisis te verbinden met de urgente klimaatproblematiek en zetten in op een adaptieve aanpak die goed aansluit op de economische en maatschappelijke ontwikkelingen in Noord-Holland.

De coronacrisis heeft niet alleen sociale, maatschappelijke en economische gevolgen, maar is daarnaast ook in meer of mindere mate van invloed op vrijwel alle provinciale opgaven. Corona lijkt patronen, die voor de crisis al zichtbaar waren, in ieder geval tijdelijk te versterken. Deze effecten brengen we vanaf het begin van de crisis met onze coronamonitor structureel in beeld.

Zo blijkt uit de monitor dat de coronacrisis van invloed is op de mobiliteitsvraag, omdat meer mensen thuis werken. Dit leidt tot minder files en tot een lagere CO₂-uitstoot, maar ook tot een lagere bezettingsgraad van het openbaar vervoer. Wij zullen ons inzetten om het openbaar vervoer op peil te houden. De scherpe afname van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol heeft grote economische gevolgen voor de MRA. Tegelijk is de geluidsoverlast in de regio hierdoor teruggelopen en de luchtkwaliteit verbeterd. De verdere ontwikkeling van Schiphol zal

sterk bepaald worden door de kaders die het nieuwe kabinet voor de groei van het aantal vluchten zal formuleren.

Op de klimaattransitie heeft corona twee deels tegenstelde effecten. Door de economische crisis is de financiële ruimte die bedrijven hebben om te investeren in vergroening en verduurzaming afgenomen. Tegelijk is de CO₂-uitstoot verminderd en zijn er extra financiële middelen uit EU- en Rijksfondsen beschikbaar gekomen om de klimaattransitie te versnellen. Wij zullen deze nieuwe mogelijkheden in de komende tijd optimaal benutten.

Door de beperkende maatregelen hebben mensen veel meer de behoefte aan groen, natuur en recreatiemogelijkheden in de directe woonomgeving. Het aantal recreanten in onze natuur- en recreatiegebieden is daardoor enorm gestegen. Het is goed mogelijk dat dit voor een deel ook na de coronacrisis zo zal blijven. Mogelijk heeft de herwaardering van groen, leefbaarheid en de toename van het aantal mensen dat thuiswerkt ook effect op de woonwensen. We volgen deze trends nauwlettend en betrekken ze bij de ontwikkeling van ons natuur- en recreatiebeleid en de uitvoering van het Masterplan Wonen.

De financiële positie van gemeenten, die door de decentralisatie van zorg en welzijn al onder druk staat, is door corona verder verslechterd. Gemeenten hebben te maken met hogere kosten en lagere inkomsten. Hierdoor dreigen steeds meer gemeenten in financiële problemen te komen. Dit heeft op termijn mogelijk ook gevolgen voor onze samenwerkingsrelatie met gemeenten, als zou blijken dat lokale overheden minder kunnen bijdragen aan gezamenlijke projecten of in bestuurlijke problemen komen.

Naast de coronacrisis heeft ook de Brexit grote economische gevolgen. Noord-Holland behoort opnieuw tot de hardst getroffen provincies. Dit heeft sterk te maken met de leidende positie die wij hebben in de wederuitvoer naar het Verenigd Koninkrijk. Ongeveer 10 % van alle Noord-Hollandse export gaat naar het Verenigd Koninkrijk. Het gaat hierbij om een bedrag van 8 miljard euro. Op Europees niveau is de Brexit Adjustment Reserve (BAR) ingesteld om de economische effecten van de Brexit op te kunnen vangen. Voor Nederland is een bedrag van € 714 miljoen beschikbaar. De BAR is vooral bestemd voor de visserij en handel. Wij lobbyen in Den Haag om deze middelen ook voor andere MKB-sectoren in te zetten die door de crisis zijn geraakt. Hoewel de stikstofcrisis medio 2019 uitbrak, heeft deze problematiek nog steeds veel impact op zowel het natuurbeleid als op initiatiefnemers van ruimtelijke en economische projecten. Bij gebrek aan 'ontwikkelruimte' dreigen bepaalde sectoren, zoals woningbouw, landbouw en industrie, op slot te gaan. Dit zorgt voor veel maatschappelijke onrust. Tegelijkertijd is ook het besef gegroeid dat de biodiversiteit in onze provincie onder grote druk staat. Wij zijn begonnen met een gebiedsgerichte aanpak die tot doel heeft om regionale afspraken te maken over de vermindering van stikstofdeposities. Voor de komende jaren is hiervoor een bedrag van € 42 miljoen beschikbaar.

Bij de aanpak van de coronacrisis, de Brexit en de stikstofproblematiek werken we nauw samen met het Rijk. Het nieuwe regeerakkoord en de herstelplannen die daar in zijn opgenomen, zullen dan ook van groot belang zijn voor ons provinciaal beleid. Deze nationale plannen vormen het fundament voor herstel en vernieuwing na de crisis. De komende jaren zullen wij waar mogelijk aansluiting zoeken bij deze initiatieven en daar met onze provinciale, regionale en gebiedsgerichte aanpak een bijdrage aan leveren. Meer dan ooit is het van belang om in deze crisis als één overheid op te treden en tot een gezamenlijke aanpak te komen. Daar willen we onze partners in de regio en onze inwoners nadrukkelijk bij betrekken. Het proces van bestuurlijke vernieuwing dat we samen met u hebben ingezet helpt ons daarbij om de kwaliteit van het openbaar bestuur te versterken.

2.2 Ontwikkelingen kosten infrastructuur

De provincie onderhoudt 645 kilometer weg, 384 kilometer fietspad en ventweg, 50 kilometer vrije busbaan, 246 kilometer vaarweg en de daarbij behorende bruggen, sluisen, viaducten, bermen en oevers. Het beheren, onderhouden en op termijn vervangen van deze infrastructuur legt beslag op een deel van de provinciale begroting in de vorm van respectievelijk exploitatielasten en kapitaallasten. Deze lasten nemen structureel toe bij het verbeteren en uitbreiden van de provinciale infrastructuur. Zowel in de vorm van de kapitaallasten voor de initiële investering, als in de vorm van exploitatielasten om deze nieuwe infrastructuur na de aanleg te beheren, te onderhouden en op den duur te vervangen.

De omvang van de vaste lasten voor het bouwen, beheren, onderhouden en vervangen van infrastructuur kon de afgelopen jaren laag worden gehouden door een groot gedeelte van de kapitaallasten te dekken uit de reserves. Omdat we de vaste lasten van infrastructuur niet structureel kunnen dekken vanuit de reserves zijn we nu op het punt gekomen dat deze lasten onvermijdelijk en aanzienlijk zullen gaan stijgen. Deze stijging is beschreven in het NIKG 2020-2023 voor vervangingsinvesteringen. Deze stijging gaat ten koste van de beschikbare financiële ruimte. Deze trend wordt versterkt door de omvangrijke opgaven en ambities die wij hebben op terreinen zoals duurzame infrastructuur, bereikbare verstedelijking en de schaalprong van het openbaar vervoer en fiets. Bovendien hebben wij onvoldoende ruimte om alle provinciale infrastructuurprojecten waarop nu wordt gestudeerd, in uitvoering te brengen, zoals is vastgesteld in het iMPI 2021-2028. Tot slot zien we dat de kosten voor het uitvoeren van infraprojecten door de toenemende complexiteit in de projecten toenemen. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door maatschappelijke ontwikkelingen zoals stikstof, corona, en toenemende eisen aan onze infrastructuur. Anderzijds komt dit door de integrale benadering van de infrastructurale projecten om de provinciale ambities op andere thema's, bijvoorbeeld ruimtelijke ontwikkeling, ook te kunnen realiseren.

Om de provinciale begroting ook in de toekomst gezond te houden, is het noodzakelijk dat we, waar mogelijk, gaan besparen in onze vaste lasten en/of dat we onze structurele baten gaan vergroten. Wij gaan aan de slag met scenario's als voorbereiding op het maken van keuzes in toekomstige begrotingen. De financiële gevolgen van het bouwen en beheren van infrastructuur en het inzetten op ambities op de lange termijn dienen expliciet te worden meegewogen in de besluitvorming.

2.3 Ontwikkelingen provinciale inkomsten

De inkomsten die de provincie ontvangt van het Rijk via het provinciefonds bewegen normaal gesproken mee met de totale rijksuitgaven (trap op- trap af systematiek). De relatie tussen de rijksuitgaven en het provinciefonds is in de jaren 2020-2021 tijdelijk stopgezet vanwege de corona maatregelen die tot een omvangrijke toename van de Rijksuitgaven in deze jaren hebben geleid. Het is nog onduidelijk of- en op welke wijze de uitkering uit het provinciefonds in 2022 weer gekoppeld zal worden aan de brede rijksuitgaven. De meicirculaire van het Rijk zal naar verwachting meer duidelijkheid geven over de voorlopige cijfers. Echter, er zal een grote mate van onzekerheid over de omvang van het provinciefonds blijven omdat de uitkomst van de coalitieonderhandelingen op Rijksniveau hier een grote impact op kan hebben.

Daarnaast spelen er ook ontwikkelingen op het provinciaal belastinggebied. Gezamenlijk met de andere provincies voeren wij overleg met het rijk over de toekomst van het provinciaal belastinggebied. Unaniem erkend uitgangspunt daarbij is dat het belastinggebied een solide basis moet hebben en houden. De ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer, en ook de mogelijke komst van betalen naar gebruik, kunnen hier een negatieve invloed op hebben. Om die reden zijn wij een gezamenlijke verkenning gestart naar mogelijkheden voor een nieuw belastinggebied. Binnen de bredere context van de financiële verhoudingen tussen rijk en medeoverheden willen wij onderzoeken welk financieel instrumentarium op de lange termijn past

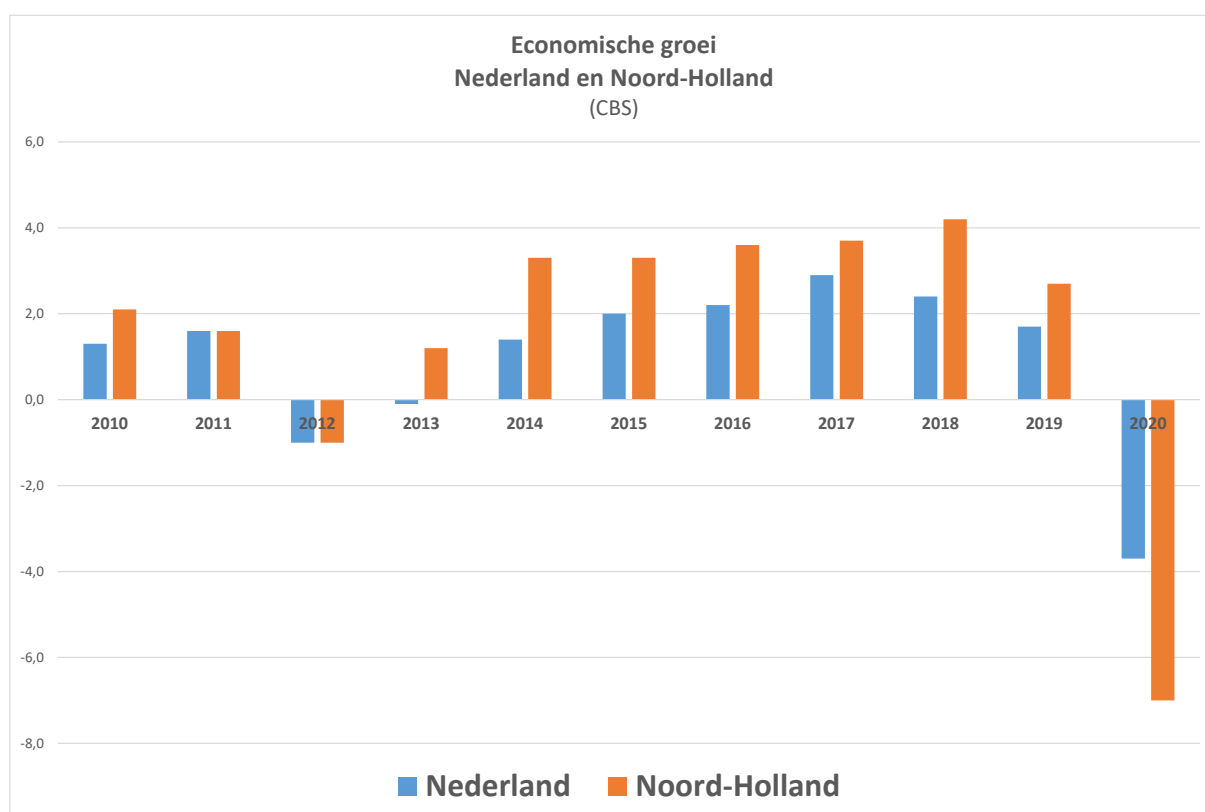
bij de rol van de provincies. Deze ontwikkelingen zijn sterk afhankelijk van de mogelijke keuzes van een nieuw kabinet en wij zullen onze inzet op behoud van een robuust en toekomstbestendig belastinggebied voor provincies dan ook onder de aandacht brengen bij een nieuw kabinet.

3. Macro-economische ontwikkelingen

In deze kaderbrief is nagegaan, of de macro-economische en landelijke ontwikkelingen aanleiding geven ons financiële beleid, zoals dat in voorgaande kaderbrieven is beschreven, bij te stellen.

3.1 Conjunctuurbeeld en vooruitzichten economie

De Nederlandse economie, daarbinnen vooral Noord-Holland, is in 2020 gekrompen als gevolg van de maatregelen tegen het coronavirus. Het BBP van Nederland kromp in 2020 met 3,7%. De eerste berekeningen van het CBS laat een krimp zien van 7% van het BRP voor onze provincie, waar de meeste provincies een gemiddelde krimp zagen van ongeveer 3%. Noord-Holland is extra hard getroffen vanwege de specifieke sectorstructuur van met name het zuidelijk deel van onze provincie. De MRA heeft een groot aandeel in sectoren die hard geraakt zijn zoals horeca, culturele instellingen, zakelijke dienstverlening, vervoer en transport, detailhandel, en het toerisme. Ook het bijna stilvallen van de luchtvaart greep stevig in op de economie van met name Haarlemmermeer en omgeving. Tot slot bestaat de arbeidsmarkt in de Amsterdamse regio voor een groter deel dan elders in Nederland uit flexibel werk (zzp'ers, zelfstandigen, uitzendwerk). Deze flexibele schil is ook zwaar getroffen door het uitvallen van vraag.

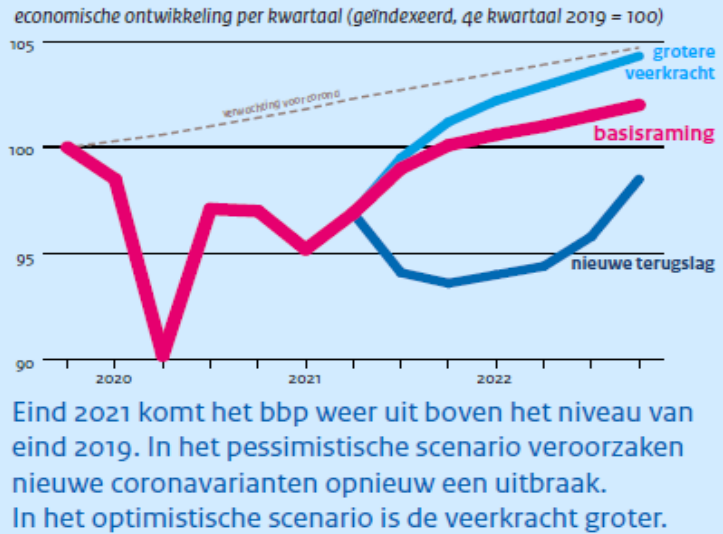


De totale omvang van de Noord-Hollandse economie bedroeg in 2019¹ € 177,7 miljard tegen € 168,8 miljard in 2018.

¹ BBP tegen marktprijzen (CBS). Meest actuele (en voorlopige) cijfers van het CBS. Het CBS publiceert regionale cijfers altijd een jaar of later na de nationale cijfers.

De economie laat veerkracht zien. Het economisch herstel versnelt in de tweede helft van dit jaar, waardoor het bbp in 2021 stijgt met 2,2% en in 2022 met 3,5%.

De verrassend lage werkloosheid loopt op van 4,4% dit jaar naar 4,7% in 2022.



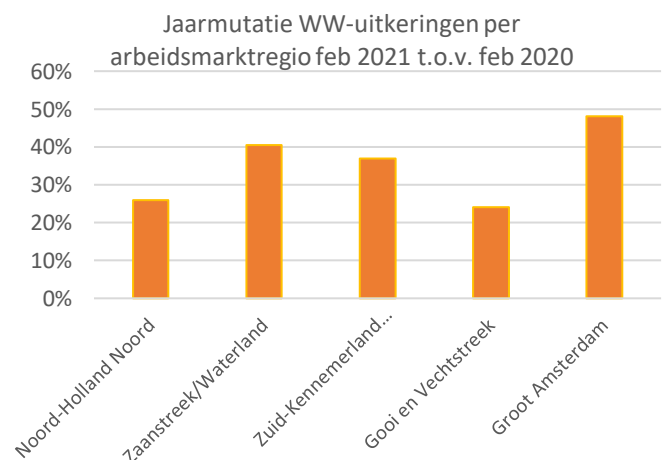
Naar verwachting is het echter ook mede dankzij deze specifieke structuur die voor extra groei in de komende jaren gaat zorgen. Zo verwacht de Rabobank voor de regio 'groot-Amsterdam' (Amsterdam, Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland) een hoge groei van 3% in 2021, waar de meeste andere regio's een lagere groei zullen laten zien. Het CPB voorspelt in haar maartraming een groei van 2,2% voor de Nederlandse economie in 2021 gevolgd door 3,5% groei in 2022 (zie figuur hierboven). De werkloosheid blijft volgens het CPB echter iets groeien, van 3,8% in 2020 naar 4,4% (2021) en 4,7% (2022). De groei van werkloosheid komt door aflopende steunmaatregelen (naar verwachting vanaf eind juni) en herstructureringen en faillissementen als gevolg daarvan.

Het CPB hanteert naast de basisraming twee alternatieve scenario's: een meer optimistischere ('grote veerkracht' scenario) en een meer pessimistischere ('nieuwe tegenslagen' scenario), zie ook figuur. In het pessimistischere scenario wordt verondersteld dat er nieuwe tegenslagen zijn met het coronavirus en het vaccinatieprogramma. In het optimistische scenario wordt een grotere opleving van de economie verondersteld en een voorspoedig verloop van het bestrijden van het coronavirus.

3.2 Werkloosheid in Noord-Holland



Bron: CBS, bewerking: Corona Impact Monitor N-H



Bron: UWV, bewerking: Corona Impact Monitor N-H

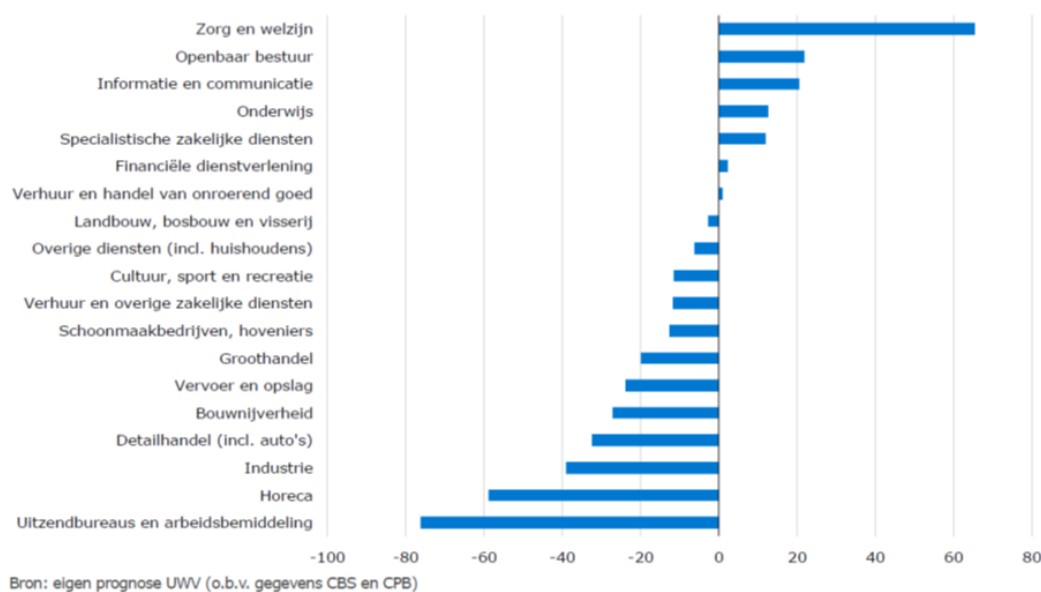
Sinds 2014, het laagste punt bij de vorige crisis, is de werkloosheid in Nederland van bijna 8% continu gedaald. Met respectievelijk 3,3% en 3,2% lag de werkloosheid in Nederland en Noord-Holland begin 2020 op het laagste niveau ooit. Sinds de coronamaatregelen is het werkloosheidspercentage gestegen, vooral in Noord-Holland door de economische sectorstructuur. De werkloosheid is in het 4^e kwartaal in Noord-Holland gestegen met +0,1% t.o.v. het 3^e kwartaal. In Noord-Holland ligt het werkloosheidspercentage eind 2020 op 4,8% en in Nederland op 4,0

De toename van de werkloosheid leidt tot meer WW-uitkeringen. De jaarmutatatie daarvan laat een forse toename, met name in de deelregio Groot-Amsterdam. Regio Gooi en Vechtstreek heeft een minder sterke toename van het aantal WW-uitkeringen. Hier zijn relatief minder banen verloren gegaan in de gevoelige sectoren als horeca, uitzendbedrijven en detailhandel.

3.3 Werkgelegenheid en vacatures

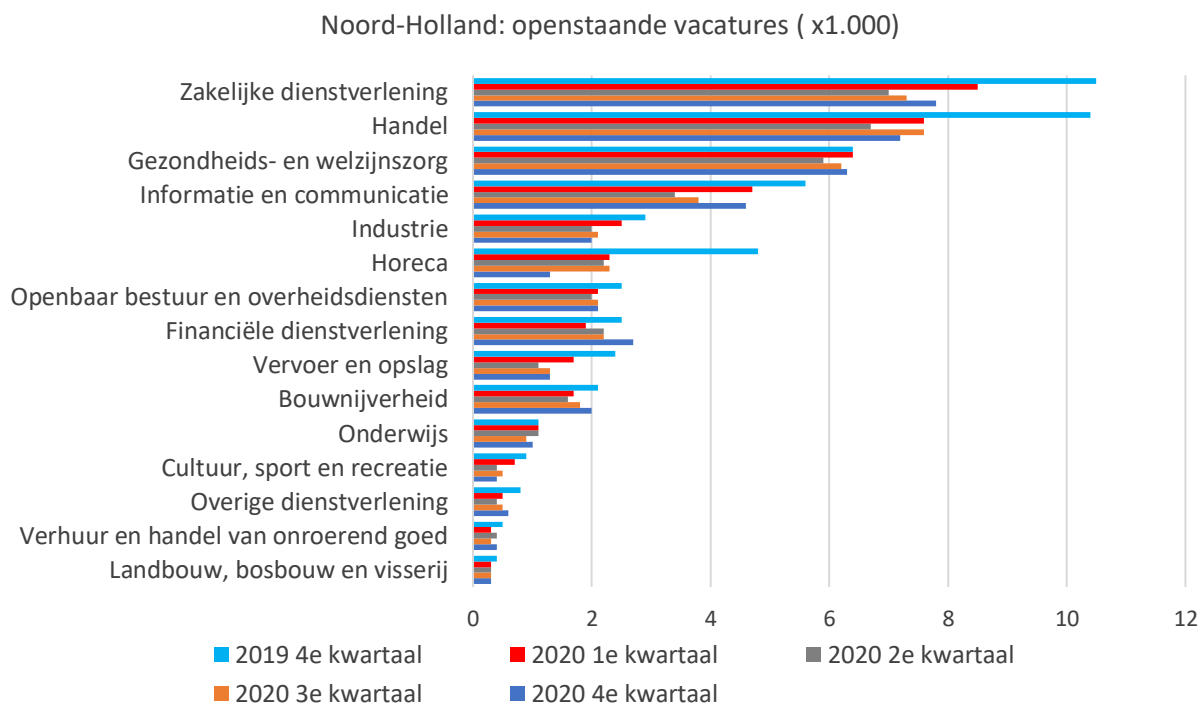
Het UWV publiceerde de prognose dat in 2021 het aantal banen in Nederland op 10,6 miljoen zal komen en daarmee terug zal zijn op het niveau van 2018. Dat betekent een daling van 189 duizend banen in twee jaar tijd. Als gevolg van de coronacrisis neemt in de meeste sectoren het aantal banen af. De meeste banen verdwijnen in de sectoren uitzendwerk en horeca. Daar staat een landelijke groei van het aantal banen in zorg en welzijn tegenover.

Figuur 2 Ontwikkeling aantal banen (x 1.000) tussen 2019 en 2021 naar sector



Vacatures geven een beeld van de huidige en toekomstige behoefte aan beroepsbevolking. In de grafiek is het aantal openstaande vacatures in het 4^e kwartaal van 2019 en alle kwartalen van 2020 in Noord-Holland vergeleken. Het aantal openstaande vacatures is in de meeste beroepsklassen gelijk gebleven of iets gestegen in het 4^e kwartaal 2020 in vergelijking met het 3^e kwartaal. Alleen in cultuur, sport en recreatie, horeca, industrie en handel is het aantal vacatures gedaald in het 4^e kwartaal.

In veel beroepsklassen is het aantal openstaande vacatures nog niet op het pre-coronaniveau. Bijvoorbeeld in de zakelijke dienstverlening, handel en in de horeca is het verschil tussen het 4^e kwartaal 2019 en het 4^e kwartaal 2020 nog erg groot.



Bron: CBS, bewerking: Corona Impact Monitor N-H

4. Begrotingsbeleid

De robuustheid en houdbaarheid van de provinciale financiën blijven een belangrijke uitdaging. De in vorige kaderbrieven vastgestelde financiële beleidskaders blijven onverminderd van kracht. Daarom benoemen wij deze in dit hoofdstuk expliciet.

4.1 Robuust begrotingsbeleid

Ons college van GS staat voor een gedegen, robuust financieel beleid. Het realiseren van een sluitende begroting en meerjarenraming is dan ook een belangrijke doelstelling. Daartoe zijn de volgende algemene uitgangspunten toegepast voor de financiële opzet van deze kaderbrief:

- duurzaam structureel en reëel evenwicht;
- geen belastingverhoging;
- alleen noodzakelijke indexering van budgetten;
- nieuw beleid alleen in overeenstemming met de beschikbare middelen.

4.1.1 Duurzaam structureel en reëel evenwicht

Ons college staat voor een begroting die duurzaam structureel en reëel in evenwicht is. Dit betekent dat structurele lasten gedekt moeten worden door structurele baten en dat de incidentele lasten gedekt moeten worden door incidentele of structurele baten. Indien dit niet het geval is wordt ook de meerjarenraming hierop getoetst. De term reëel heeft betrekking op de mate van realiteit van de (meerjaren-)ramingen.

Om dit evenwicht te waarborgen en duurzaam te behouden hanteren wij de volgende begrotingsregels:

- een reëel sluitende begroting voor het begrotingsjaar en een reëel sluitend meerjarenraming;
- de risico's die de provincie loopt staan in verhouding tot het weerstandsvermogen en de weerstandscapaciteit;
- realistisch geraamde uitgaven en inkomsten, met een transparant onderscheid tussen incidentele en structurele lasten en baten.

Voor de houdbaarheid van de provinciale financiële positie is het belangrijk om op langere termijn een structureel sluitende begroting te houden, waarin incidentele dekkingsmiddelen geen bepalende factor zijn, maar naar beschikbaarheid gebruikt worden voor incidenteel beleid.

Het uitgangspunt "Duurzaam structureel en reëel evenwicht" is in overeenstemming met het toetsingscriterium van het ministerie van BZK. Wij stellen Provinciale Staten voor met de overige uitgangspunten in te stemmen.

4.1.2 Geen belastingverhoging

Het maximumpercentage opcenten dat wij mogen heffen is per 1 januari 2021 verhoogd van 115 in 2020 naar 116,8 in 2021. Met het huidige niveau van de opcenten (67,9) komt de onbenutte belastingcapaciteit voor 2021 uit op € 162,1 miljoen (in 2020 € 155,1 miljoen).

Dit biedt een theoretische ruimte om de inkomsten van de provincie te verhogen en daarmee eventueel dreigende begrotingstekorten te dichten. Hiervan is op dit moment geen sprake. Wij laten het tarief van de opcenten ongewijzigd op 67,9. Het tarief in Noord-Holland blijft hiermee het laagste in Nederland.

Provincie	2021	2020*
Drenthe	92,0	
Flevoland	81,4	80,6
Friesland	87,0	
Gelderland	89,5	87,2
Groningen	93,3	91,8
Limburg	77,9	
Noord-Brabant	78,4	78,0
Noord-Holland	67,9	
Overijssel	79,9	
Utrecht	74,9	73,6
Zeeland	89,1	
Zuid-Holland	90,4	

* Om inzichtelijk te maken welke tarieven zijn gewijzigd is geen waarde in de kolom 2020 ingevuld wanneer het opcenten tarief tussen 2020 en 2021 niet is gewijzigd.

Bron: Tarief opcenten motorrijtuigenbelasting 2021, CBS

4.1.3 Toepassen van indexering op provinciale budgetten

Daar waar contractuele verplichtingen dat vereisen wordt door de provincie indexering toegepast. Via een stelpost in de begroting worden de hiervoor benodigde budgetten gereserveerd. Hierin wordt rekening gehouden met een indexering voor de volgende onderdelen:

- de onderhoudsbudgetten voor infrastructuur (conform vorig jaar);
- de capaciteitskosten;
- de omgevingsdiensten;
- de budgetten voor OV-consessies;
- de fractievergoedingen

Voor het realiseren van deze indexeringen wordt de stelpost prijscompensatie gehanteerd.

4.2 Begrotingsrechtmatigheid

De provincie Noord-Holland beschikt over verschillende reserves die gezamenlijk een aanzienlijk vermogen omvatten. Het is van belang dat op deze reserves een goede monitoring plaatsvindt en dat er duidelijke en transparante spelregels geformuleerd zijn, zodat het beschikbare vermogen optimaal aangewend kan worden. Wij hanteren daarom de volgende beleidsregels voor stortingen in en onttrekkingen aan reserves.

Storting in reserves:

In de jaarrekening doen wij toevoegingen aan een reserve tot het bedrag dat via de begroting of begrotingswijzigingen door PS gedurende het begrotingsjaar is geaccordeerd. Daarnaast storten wij bij de jaarrekening de nog niet geraamde bijdragen van derden voor projecten in de reserve waaruit de dekking van het project plaatsvindt.

Onttrekking aan reserves:

In de jaarrekening verwerken wij de onttrekkingen aan de reserve ter dekking van een project tot maximaal het bedrag dat voor dat project door PS beschikbaar is gesteld en nooit hoger dan de maximaal te dekken lasten voor deze bestemming in het boekjaar. Daarbij wijken wij alleen af van de begrote jaarschijf als de totale meerjarige begrote lasten van het geaccordeerde project niet wijzigen. Uiteraard blijft het college van GS in de jaarrekening verantwoording afleggen over de verschillen tussen de begrote en werkelijke baten, lasten, stortingen en onttrekkingen.

4.3 Algemene reserve

De algemene reserve is bedoeld als buffer om risico's te kunnen opvangen. In de Financiële verordening en de kadernota reserves wordt een minimale omvang van de algemene reserve voorgeschreven die wij aanhouden om optredende risico's af te dekken.

Bij het vaststellen van de begroting 2019 hebben wij u gemeld dat de omvang van de algemene reserve naar een te laag niveau zal dalen. Daarom is in de voordracht van de begroting 2019 een herstelplan voor de algemene reserve opgenomen. Dit herstelplan is de afgelopen 2 jaar uitgevoerd. Op basis van de huidige stand en de begrote reservemutaties in de periode 2021-2023 is de geprognostiseerde omvang van de algemene reserve voldoende op peil om te voldoen aan de door u vastgestelde criteria in de financiële verordening en de nota reserves. Het herstelplan is op basis van de huidige omvang van de algemene reserve dus niet meer nodig. Uiteraard blijven wij de omvang van de algemene reserve monitoren en houden we het herstelplan achter de hand.

Op het moment van schrijven van deze kaderbrief bedraagt het verwachte vrij te besteden resultaat over 2020 na voorgestelde resultaatbestemming € 13,7 mln. positief. Zoals ook beschreven onder de trends en ontwikkelingen in hoofdstuk 2 zijn er zowel aan de uitgaven- als de inkomsten kant op dit moment een aantal financiële onzekerheden. Gezien de grote mate van onzekerheid over de omvang van het provinciefonds achtten wij het verstandig om de financiële ruimte die het resultaat over 2020 ons biedt te behouden in afwachtingen van meer duidelijkheid hierover.

Omvang Algemene reserve	Bedrag x € 1 miljoen
Beginstand 2022 (op basis van begroting)	€ 143
Resultaat 2020	€ 13,7
Gelabeld voor uitgaven in 2022 en 2023	€ 52
Niet-beklemd deel Algemene reserve	€ 104,7
Minimale omvang algemene reserve op basis van criteria 25% structurele algemene dekkingsmiddelen	€ 93
Minimale omvang algemene reserve op basis van netto risicobedrag (jaarrekening 2020)	€ 20

Effect deelname ROM op het weerstandsvermogen

In hoofdstuk 6.2 treft u onder beleidsontwikkelingen tevens de voorgenomen deelname in de ROM aan. Dit voorstel heeft geen invloed op het begrotingssaldo omdat de kapitaalstorting via de balans verloopt. Het heeft daarentegen wel invloed op het weerstandsvermogen en de benodigde weerstandscapaciteit (i.e. het netto risicobedrag). De inschatting van het risico van deelname aan de ROM komt neer op ongeveer €12 miljoen.

De provincie loopt met haar deelneming in de ROM een risico, omdat het gaat om investeringen in bedrijven/projecten die mogelijk niet in alle gevallen rendabel blijken. Uitgaande van het risicoprofiel van het ontwerp voor het Transitiefonds en mede op basis van de ervaringen met PDENH wordt dit risico ingeschat op 30%. Dit komt neer op een risico van maximaal € 12 miljoen.

De provincie hanteert in haar risicomanagement als uitgangspunt voor haar deelnemingen dat dit risico wordt opgevangen door het weerstandsvermogen c.q. de algemene reserve. In de algemene reserve is voldoende ruimte aanwezig om het risico van de deelneming in de ROM op te kunnen vangen. Teneinde de impact van dit besluit op het risicoprofiel te minimaliseren stellen wij voor om de in 2023 beschikbare ruimte van € 2 miljoen in de reserve Cofinanciering Europese projecten te benutten voor het vergroten van de weerstandscapaciteit c.q. de algemene reserve.

5. Herijking van de begrotingsdoelen

In de kaderbrief 2021 hebben uw Staten een nieuwe programma-indeling voor de begroting vastgesteld. Deze indeling is geïmplementeerd in de begroting van 2021. Tijdens de behandeling van de begroting 2021 hebben uw Staten de wens uitgesproken om de indeling van de onderliggende beleids- en de operationele doelen waar mogelijk beter aan te sluiten op de ambities en de accenten uit het coalitieakkoord. Wij hebben aan deze wens gehoor gegeven door de bestaande doelenboom per programma te toetsen aan het coalitieakkoord en de actuele beleidskaders. Waar mogelijk hebben we de indeling van het programma en de formulering van de doelen aangepast op een manier die meer recht doet aan de prioriteiten van dit college. De meest in het oog springende veranderingen zijn de herschikking van de programma's 'Bereikbaarheid' en 'Klimaat en milieu'

De indeling van het programma bereikbaarheid was nog gebaseerd op de oude situatie waarin het PMI (investeringsprogramma voor nieuwe infrastructuur) en het PMO (programmering voor het in stand houden en vervangen van bestaande infrastructuur) los van elkaar stonden. In het voorstel voor de nieuwe doelenboom hebben we de lijn van het nieuwe integraal meerjarenprogramma infrastructuur (iMPI) doorgetrokken naar de begroting. Hiermee gaan we ook in de begroting uit van de integrale benadering voor de aanleg van nieuwe infrastructuur en het in stand houden van bestaande infrastructuur.

Bij de indeling van het programma Klimaat en Milieu bestond het beleidsdoel '2.1 - gezonde leefomgeving bevorderen' uit de operationele doelen: luchtkwaliteit verbeteren, geluidsbelasting bewaken, Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren, Externe veiligheid bewaken, VTH taken uitvoeren en coördineren en gezonde leefomgeving bevorderen. Deze indeling is enigszins onlogisch binnen het huidige coalitieakkoord omdat al deze thema's ook terugkomen in het nieuw toegevoegde doel: bevorderen gezonde leefomgeving. Omdat de milieutaken op het gebied van lucht, geluid en externe veiligheid ook onderdeel zijn van de programmatische aanpak gezonde leefomgeving worden deze doelen samengevoegd.

Het operationeel doel 'bijdragen aan de energietransitie' is in de nieuwe indeling verder uitgewerkt op basis van het actieprogramma klimaat naar de volgende 3 doelen: 'Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen', 'Bijdragen aan de warmtetransitie' en 'Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie'.

Over alle programma's heen is waar mogelijk de formulering van specifieke doelen aangescherpt. Om de indeling van de begroting beter aan te laten sluiten op de in 2021 vastgestelde nieuwe programma-indeling is de volgorde van de beleidsdoelen waar nodig aangepast zodat deze overeen komt met de naam van het programma. Hieronder is voor 2022 per programma de voorgestelde indeling van de beleids- en operationele doelen weergegeven.

1. Openbaar Bestuur

1.1 Organiseren van provinciaal bestuur

- 1.1.1 *Functioneren van provinciale Staten faciliteren*
- 1.1.2 *Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren*
- 1.1.3 *Kwaliteit van beleid borgen*
- 1.1.4 *Integriteit borgen en toetsen*

1.2 Organiseren van openbaar bestuur in de provincie

- 1.2.1 *Kwaliteit van het openbaar bestuur optimaliseren*
- 1.2.2 *Interbestuurlijk toezicht uitoefenen*
- 1.2.3 *Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren*

1.3 Verzekeren van veiligheid

- 1.3.1 *Toeziens op tunnelveiligheid en adviseren bij crises*
- 1.3.2 *Risicokaart beheren*
- 1.3.3 *Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren*

1.4 Representeren van het provinciaal bestuur

- 1.4.1 *Bestuurshandelingen communiceren*
 - 1.4.2 *Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau.*
-

2. Klimaat en milieu

2.1 Bijdragen aan de energietransitie

- 2.1.1 *Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen*
- 2.1.2 *Bijdragen aan de warmtetransitie*
- 2.1.3 *Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie*
- 2.1.4 *Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie*

2.2 Bevorderen gezonde leefomgeving

- 2.2.1 *VTH taken uitvoeren en coördineren*
 - 2.2.2 *Gezonde leefomgeving bevorderen*
 - 2.2.3 *Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren*
-

3. Ruimte en Water

3.1 Ontwikkelen ruimtelijk beleid

- 3.1.1 *Omgevingsvisie en omgevingswet uitdragen*
- 3.1.2 *Ruimtelijke kwaliteit borgen en stimuleren*

3.2 Uitvoeren ruimtelijk beleid

- 3.2.1 *Bijdragen aan de optimalisering van OV- knooppunten en ketens*
- 3.2.2 *Beleid luchthavens uitvoeren*
- 3.2.3 *Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren*
- 3.2.4 *Ruimtelijke structuur versterken*
- 3.2.5 *Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen*

3.3 Bijdragen aan betaalbaar en toekomstbestendig wonen

- 3.3.1 *Afstemming en regionale programmering woningbouw*
- 3.3.2 *Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen*

3.4 Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptatie

- 3.4.1 *Kaders stellen voor regionale keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit*
- 3.4.2 *Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit*
- 3.4.3 *Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadaptatie*

3.5 Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren water

- 3.5.1 *Schoon en voldoende grondwater bevorderen*
 - 3.5.2 *Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen*
 - 3.5.3 *Waterrecreatie stimuleren*
-

4. Bereikbaarheid

- 4.1 Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen en uitvoeren
 - 4.1.1 *Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen*
 - 4.1.2 *Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren*
 - 4.1.3 *Investeringsstrategie en meerjarenprogramma's prov. infrastructuur opstellen*
 - 4.2 Openbaar vervoer waarborgen
 - 4.2.1 *OV-concessies beheren en verlenen*
 - 4.3 Gebruik infrastructurale netwerken optimaliseren
 - 4.3.1 *Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren*
 - 4.3.2 *Centrales beheren en in stand houden*
 - 4.4 Provinciale infrastructuur in stand houden en ontwikkelen
 - 4.4.1 *Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen*
 - 4.4.2 *Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren*
 - 4.4.3 *Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren*
 - 4.4.4 *Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren*
 - 4.4.5 *Infrastructuur beheren en in stand houden*
 - 4.4.6 *Vaarwegen beheren en in stand houden*
 - 4.4.7 *Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren*
-

5. Groen

- 5.1 Beschermen en ontwikkelen van de groenstructuur
 - 5.1.1 *Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden*
 - 5.1.2 *Programma Groene uitweg uitvoeren*
 - 5.1.3 *Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren*
 - 5.1.4 *Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren*
 - 5.2 Beheren van de groenstructuur
 - 5.2.1 *NNN en agrarische natuur beheren*
 - 5.2.2 *Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren*
 - 5.2.3 *Uitvoeren geven aan de Wet natuurbescherming*
 - 5.2.4 *Tegemoetkoming faunaschade uitkeren*
 - 5.3 Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen
 - 5.3.1 *Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren*
 - 5.3.2 *Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen*
 - 5.3.3 *Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven*
-

6. Economie, cultuur en welzijn

- 6.1 Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuwende en ondernemende economie
 - 6.1.1 *Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen*
 - 6.1.2 *Een innovatief klimaat bevorderen*
 - 6.1.3 *Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen*
 - 6.1.4 *Een duurzame agrosector behouden en versterken*
 - 6.1.5 *Europese landbouwprojecten cofinancieren*
 - 6.2 Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructuur
 - 6.2.1 *Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen*
 - 6.3 Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap
 - 6.3.1 *Cultuurhistorische waarden landschap versterken*
 - 6.3.2 *Kennis cultuurhistorische structuren vergroten*
 - 6.3.3 *Investeren in behoud van archeologisch erfgoed*
 - 6.4 Behouden en ontwikkelen erfgoed
 - 6.4.1 *Investeren in behoud en herbestemming monumenten*
 - 6.4.2 *UNESCO stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen*
 - 6.5 Uitvoeren welzijnstaken
 - 6.5.1 *Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kernen*
-

7. Economisch herstel en duurzaamheid

7.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen*7.1.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen*

8. Overzicht Financiën en bedrijfsvoering

8.1 Overzicht van structurele algemene dekkingsmiddelen, overhead, VPB en onvoorzien*8.1.1 Lokale heffingen**8.1.2 Uitkering provinciefonds**8.1.3 Dividend**8.1.4 Financieringsfunctie**8.1.5 Overige algemene dekkingsmiddelen**8.1.6 Onvoorzien**8.1.7 Vennootschapsbelasting**8.1.8 Overhead***8.2 Bedrijfsvoering***8.2.1 Stelposten**8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren**8.2.3 Decentrale arbeidsvoorwaarden**8.2.4 Afrekeningsverschillen*

6. Geactualiseerde meerjarenraming en beleidsvoorstellen 2022-2025

In deze kaderbrief actualiseren wij op basis van de thans bekende budgettaire ontwikkelingen het financieel kader 2022-2025. De budgettaire ontwikkelingen zijn opgedeeld in technische bijstellingen (6.1) en inhoudelijke voorstellen (6.2). Per regel wordt onder de betreffende tabel toegelicht waar de mutatie betrekking op heeft. De beide categorieën gezamenlijk resulteren in het gepresenteerde meerjarenbegrotingssaldo in deze kaderbrief 2022.

In hoofdstuk zeven zullen apart de voorstellen en wijzigingen opgenomen worden die voor het lopend jaar 2021 zijn opgenomen. Het gaat hierbij om de tweede begrotingswijziging mutaties.

6.1 Technische bijstellingen

Technische bijstellingen betreffen bijstellingen naar aanleiding van actualisatie van berekeningen op basis van bestaand eerder door PS geaccordeerd beleid of autonome posten, waar de provincie geen invloed op heeft, zoals het provinciefonds.

Regel	Financieel kader (x € 1 miljoen)	2022	2023	2024	2025
A.	Vigerende meerjarenraming begroting 2021 (na wijzigingen op primitieve begroting)	-3,14	-4,14	-21,99	-35,16
	Subtotaal meerjarenraming	-3,14	-4,14	-21,99	-35,16
B.	Provinciefonds	6,70	6,76	6,83	6,90
C.	Opcenten motorrijtuigenbelasting	-7,04	-7,04	-7,04	-7,04
D.	Indexeringen: ophogen stelpost prijsstijgingen	0,43	0,40	0,11	0,15
E.	Doorrekening vrijval kaplasten reserves	3,84	4,75	4,80	5,32
F.	Areaaluitbreiding	-0,59	-1,26	0,05	0,56
G.	Correctie areaal gebiedscontract NH zuid	0,50	0,50	0,50	0,50
H.	Voedselvisie	-	-	0,89	-
I.	Leges opbrengsten	0,25	0,01	-0,01	-0,2
J.	Versnellen project baggeren Amstel	-	-	4,00	-2,00
K.	Wijziging bestedingsritme iMPI (PMI Deel)	-0,47	-1,19	-0,77	0,24
L.	Stelpost Macro economische tegenvallers	-8,40	-3,98		
M.	Overige technische bijstellingen	0,10	0,10	0,36	0,51
	Subtotaal technische bijstellingen	-4,68	-0,96	9,72	4,94
	Saldo meerjarenraming na technische bijstellingen	-7,82	-5,10	-12,27	-30,22

A. Vigerende meerjarenraming 2021

Het startpunt voor het financieel kader 2022-2025 is het saldo van de meerjarenraming bij de primitieve begroting 2021.

B. Provinciefonds o.b.v. mutaties septembercirculaire 2020

De raming van het provinciefonds is bijgesteld op basis van de volgende documenten en gebeurtenissen:

- Het structureel verwerken van de mutaties die voortvloeien uit de septembercirculaire 2020 van het provinciefonds. Dit betreft met name correcties als gevolg van wijzigingen in de verdeelmaatstaven;
- Het structureel verwerken van de mutaties uit de decembercirculaire 2020 van het provinciefonds. Dit betreft voornamelijk het verwerken van een administratieve fout die de Kamer van Koophandel heeft gemaakt bij de registratie van een nevenvestiging van een grootwagparkhouder (GWH). Deze GWH is abusievelijk in oktober 2019 administratief verplaatst van de provincie Noord-Holland naar de provincie Gelderland. Dit is in 2020 rechtgetrokken en zijn ongeveer 30.000 voertuigen weer ingeschreven in Noord-Holland. Dit zorgt voor extra inkomsten opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Deze hogere opbrengst zorgt voor een hogere aftrek op het provinciefonds. Een van de verdeelmaatstaven in het verdeelmodel van het provinciefonds is de opbrengst van de opcenten. Hoe hoger het bedrag per opcent hoe hoger de aftrek in het provinciefonds. In de decembercirculaire is dat structureel rechtgetrokken zodat hiermee de aftrek in het provinciefonds op het niveau van de opcenten komt waarvan we ultimo 2020 uitgingen;
- Op basis van de nieuwe raming van de Belastingdienst voor de opcenten (op basis van de gewichtsuitdraai per 01-01-2021) is een nieuwe berekening gemaakt van de aftrek hiervan op het provinciefonds. Met deze correctie op het provinciefonds loopt de aftrek in lijn met de hogere raming van de opcenten op motorrijtuigenbelasting (zie hieronder bij onderdeel C).

C. Opcenten motorrijtuigenbelasting

Het maximale opcenten tarief dat wij mogen heffen is per 1 januari 2021 verhoogd van 115,0 opcenten in 2020 naar 116,8 opcenten in 2021. Met het huidige niveau van de opcenten (67,9) komt de onbenutte belastingcapaciteit voor 2021 uit op € 162,1 miljoen.

Dit biedt een theoretische ruimte om de inkomsten van de provincie te verhogen en daarmee eventueel dreigende begrotingstekorten te dichten. Hiervan is op dit moment geen sprake. Bij de berekening van de opbrengst hebben wij het tarief van de opcenten ook in de komende jaren ongewijzigd gelaten op 67,9 opcenten. Het tarief in Noord-Holland blijft hiermee het laagste in Nederland. De opbrengst opcenten voor 2021 en volgende jaren ramen wij op € 225,1 miljoen gebaseerd op de theoretische belastingopbrengst, zoals wij die in januari 2021 van de belastingdienst hebben ontvangen.

Zoals uit de tabel hierboven blijkt gaat het om een stijging van € 7,04 miljoen ten opzichte van de Begroting 2021. Een deel hiervan (+/- € 4,5 miljoen) wordt verklaard door de fout van de Kamer van Koophandel bij het registreren van een nevenvestiging van een GWH (zie 2e bullet onder B hiervoor). De rest is het gevolg van autonome groei van het aantal voertuigen en mutaties in de verdeling daarvan over de gewichtsklassen.

D. Indexeringen: ophogen stelpost prijsstijgingen

Dit betreft een aantal correcties op de jaarschijven. Het gaat hierbij om een actualisatie van de stelpost prijsstijgingen. Voor de herberekening van deze stelpost zijn de volgende begrotingsposten meegenomen:

- de budgetten voor onderhoud aan infrastructuur (vanaf 2022);
- de capaciteitskosten;
- de budgetten voor de omgevingsdiensten;
- de budgetten voor OV-concessies;
- de budgetten voor fractievergoedingen.

Het gaat hierbij om de reguliere ophogingen van de hierboven genoemde onderwerpen.

E. Doorrekening vrijval kapitaallasten reserves

In de Eerste begrotingswijziging 2021 hebben uw Staten besloten om € 175 mln. vanuit de kapitaallasten reserves vrij te spelen ten behoeve van de in deze begrotingswijziging genoemde inhoudelijke ontwikkelingen. De vrijval vanuit de kapitaallasten reserves betekent dat de onderliggende investeringen niet langer vanuit deze reserves gedekt kunnen worden en dus ten laste zullen worden gebracht van de exploitatiebegroting. In deze kaderbrief is het meerjarig effect van deze vrijval op de begroting inzichtelijk gemaakt.

In de eerste begrotingswijziging 2021 is als prognose voor de gemiddelde druk op de exploitatie een bedrag van circa € 3,5 miljoen per jaar afgegeven. Dit bedrag varieert afhankelijk van de afschrijvingstermijnen van de onderliggende activa. Het precieze meerjarige effect van de vrijval van de € 175 miljoen uit de kapitaallasten reserves op het begrotingssaldo is inmiddels doorgerekend en in regel E van deze kaderbrief inzichtelijk gemaakt. De druk op de exploitatie is in de eerste jaren hoger dan de gemiddelde € 3,5 miljoen. en zal daarna afnemen tot minder dan de gemiddelde € 3,5 mln. Dit heeft een tweetal oorzaken:

Activa met een kortere afschrijvingsduur dan 50 jaar

Een deel van de activa waarvoor de dekking wijzigt van de reserves naar de exploitatie heeft een afschrijvingsduur van 15 jaar. Hierdoor nemen de afschrijvingslasten ten laste van de exploitatie de eerstvolgende 15 jaar toe met meer dan de gemiddelde € 3,5 miljoen en daarna met minder dan de gemiddelde € 3,5 miljoen.

Nog niet volledig afgeronde activa waarvan de dekking door dit besluit wijzigt

Niet alle activa waarvoor middelen in de kapitaallastenreserves zaten zijn voor 100% afgerond. Voor een aantal van de onderliggende projecten die nu gedekt worden vanuit de exploitatiebegroting is een deel van de middelen nog gereserveerd in de bestemmingsreserves voor infrastructuur. Het betreffen de reserves 'ontwikkelen provinciale infrastructuur' en 'investeringen kunstwerken'. Deze middelen zouden, in toekomstige jaren, wanneer de investeringen daadwerkelijk gerealiseerd zijn, ook overgeheveld worden naar de kapitaallastenreserves. De overheveling van de bestemmingsreserves naar de kapitaallasten reserves volgt namelijk de daadwerkelijk gerealiseerde uitgaven.

Nu deze projecten niet langer vanuit de reserves, maar vanuit de exploitatiebegroting gedekt worden hoort de reservering ook niet langer thuis in de bestemmingsreserves voor infrastructuur maar in de algemene reserve. In totaal gaat het om een bedrag van € 30 mln. dat in 2021 aanvullend vrijvalt vanuit de bestemmingsreserves en gestort zal worden in de algemene reserve. Dit zal worden verwerkt in de tweede begrotingswijziging 2021. Deze € 30 mln. zal nu verspreid over de afschrijvingsduur van de onderliggende activa als kapitaallast in de meerjarenraming opgenomen.

Via de bijstelling zoals weergegeven op regel E in deze kaderbrief wordt de begroting aangepast op de gewijzigde dekking van de kapitaallasten.

F. Areaaluitbreiding

De budgetten voor het onderhouden van het areaal worden opgehoogd voor areaaluitbreiding, conform de hiervoor opgestelde kaders. Met toename door aanpassingen van het areaal nemen de onderhoudslasten van de provincie toe. Deze areaaluitbreiding wordt ieder jaar in kaart gebracht. Ook de toekomstige verwachte uitbreidingen worden meegenomen. Indien er minder areaal bijkomt of de daadwerkelijk berekende toename van de lasten lager zijn dan voorheen meerjarig begroot, dan wordt het budget naar beneden bijgesteld. Het effect van het voorgaande is opgenomen op regel G van deze Kaderbrief.

G. Correctie areaal gebiedscontract NH-Zuid

Op basis van een uitgevoerde kwantitatieve nulmeting is vastgesteld dat de gebiedsaannemer meer areaal onderhoudt dan contractueel in 2018 is vastgelegd in het gebiedscontract. Rond 2018 waren in gebied 6 meerdere projecten in uitvoering. Dit heeft tot gevolg gehad dat de areaalgegevens niet geheel up-to-date waren met de nieuwste ontwikkelingen. Dit is toentertijd als een risico onderkend, maar hier is niet op voorhand financieel rekening mee gehouden. Nu is er met de kwantitatieve nulmeting vastgesteld dat het risico zich heeft voorgedaan en dat er een structurele verhoging van het exploitatiebudget noodzakelijk is. Wel is het zo dat met deze verhoging het totale exploitatiebudget nog steeds ligt onder het plafondbedrag dat was vastgesteld voor de aanbesteding van gebied 6. Het gaat hier om + € 0,5 miljoen per jaar voor 2022 en verder die in deze kaderbrief 2022 wordt verwerkt.

H. Voedselvisie

Vanuit het Coalitieakkoord is € 6,1 miljoen voor de voedselvisie beschikbaar gesteld. Daarvan was €1,6 miljoen voor 2020 in de begroting opgenomen en in de jaren 2021-2023 elk jaar € 1,5 miljoen.

Van de € 1,6 miljoen in 2020 is € 705.000 reeds uitgegeven aan de volgende activiteiten:

- GS besluit Voedsel Verbindt € 125.000;
- GS besluit Rif MBO € 300.000;
- Kwartiermakers fase voedselvisie en doorloop projecten motie Natuur inclusieve landbouw € 280.000.

Omdat niet de gehele € 1,6 mln. voor 2020 tot besteding is gekomen is bij de laatste begrotingswijziging 2020 de resterende €885.000 afgeraamd en ditzelfde bedrag wordt begroot in 2024 zodat het totale budget voor de voedselvisie over de jaren ongewijzigd blijft. Dit bedrag van €885.000 is opgenomen op regel H in de tabel.

I. Leges

De verwachte leges opbrengsten worden voor 2022 en 2023 naar beneden bijgesteld. Het grootste verschil zit bij de leges Wet Natuurbescherming (Wnb). Evenals in 2021 worden er naar verwachting ook in 2022 geen leges in rekening gebracht voor stikstof gerelateerde vergunningsaanvragen. We gingen eerder uit van een opbrengst van € 400.000 en die wordt bijgesteld naar € 190.000.

In december 2019 heeft Provinciale Staten besloten, dat de tarieven van de vergunningsaanvragen 100% kostendekkend moesten zijn en gefaseerd in 3 jaar dienden te worden verhoogd. In 2022 zijn het merendeel van de tarieven kostendekkend. De te realiseren opbrengsten voor 2022 en volgende jaren zijn gebaseerd op de kostendekkende tarieven (m.u.v. leges Wnb) en het te verwachte aantal vergunningsaanvragen dat in de komende jaren wordt ingediend. De mogelijke gevolgen voor de leges als gevolg van de inwerkingtreding van de Omgevingswet, die naar verwachting op 1 januari 2022 inwerking treedt zijn hierin niet meegenomen

J. Versnellen project baggeren Amstel

Zoals is aangegeven in de Eerste Begrotingswijziging 2021 heeft het versnellen van het project 'K17-01- Baggeren Amstel' tot gevolg dat in de jaren 2022-2024 er in totaal bijna € 4 miljoen versneld wordt onttrokken uit deze reserve. Hiervoor moet een toekomstige storting in de reserve naar voren worden gehaald. Bij deze Kaderbrief 2022 worden deze financiële consequenties verwerkt. Over meerdere jaren gezien is deze verschuiving budgettair neutraal omdat de storting ook in 2026 met € 2 miljoen zal worden verlaagd.

K. Wijziging bestedingsritme iMPI

Met het vaststellen van het iMPI 2021-2028 (PS 16 november 2020) zijn de meest recente plannings van de investeringsprojecten vastgesteld. Daardoor ontstaat er vanaf 2025 onvoldoende budget in het kasritme van de geraamde kapitaallasten ten laste van de Stelpost PMI. Met dit voorstel wordt de ruimte in de Stelpost PMI vanaf 2022 naar achter in de tijd geschoven. Dit leidt ertoe dat tot 2028 er binnen de Stelpost PMI voldoende budget is om de huidige geraamde kapitaallasten te dekken. In meerjarig perspectief is deze verschuiving (2022-2028) budgetneutraal.

L. Stelpost Macro economische tegenvallers

De stelpost macro economische tegenvallers wordt in 2022 volledig (€ 8,4 mln), en in 2023 voor € 4 mln ingezet ter dekking van deze kaderbrief.

M. Overige technische bijstellingen

Onder overige technische bijstellingen zijn een aantal posten opgenomen die niet het gevolg zijn van wijzigingen in de uit te voeren activiteiten van de provincie of waarbij sprake is van reguliere jaarlijkse bijstellingen. Het gaat hierbij om eenmalige (administratieve) correcties in de administratie.

6.2 Beleidsvoorstellen kaderbrief 2022

Hieronder zal een onderbouwing gegeven worden van de geïnventariseerde voorstellen bij de kaderbrief 2022.

Regel	Financieel kader (x € 1 miljoen)	Programma	2022	2023	2024	2025
	Saldo meerjarenraming na technische bijstellingen		-7,82	-5,10	-12,27	-30,22
N.	Gemeenschappelijk landbouwbeleid		-	0,50	1,20	1,40
O.	Verkeersmanagement als een dienst		2,60	1,20	-0,52	-0,52
P.	MIT		1,92	4,92	4,92	4,92
Q.	Sponsoring Sail den Helder		0,30	0,08	-	-
R.	Wandelnetwerk Noord-Holland		0,65	0,25	-	-
S.	Circulaire economie		-	-	1,18	1,26
T.	Bezoekersmanagement recreatie en toerisme		0,25	0,25	0,25	0,25
U.	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM) voor Noord-Holland		-	-	-	-
	Subtotaal beleidsvoorstellen		5,72	7,20	7,03	7,31
	Totaal begrotingssaldo na alle voorstellen		-2,10	2,10	-5,24	-22,90
V.	Kasschuif Algemene reserve (storting en onttrekking van resultaat)		2,10	-2,10		
	Totaal Begrotingssaldo Kaderbrief 2022		-	-	-5,24	-22,90

N. Gemeenschappelijk landbouwbeleid

Rijk en provincies voeren sinds het jaar 2000 gezamenlijk het programma uit voor de besteding van Europese landbouwfondsen die beschikbaar komen voor het Gemeenschappelijk Landbouwbeleid (GLB). Tot en met 2022 worden de subsidies verstrekt onder de naam POP (Plattelandsontwikkelingsprogramma). In 2023 start het nieuwe programma 2023-2027 voor het GLB onder de naam: Nationaal Strategisch Plan GLB (NSP-GLB). De planning is dat dit programma eind 2021 gereedkomt voor indiening in Brussel. In 2022 maken Rijk, IPO en de Unie van Waterschappen afspraken over onder meer de verplichte cofinanciering en de uitvoeringskosten. Europa stelt namelijk als verplichting dat deze fondsen worden gefinancierd. Daarnaast zijn provincies ook verantwoordelijk voor de uitvoering en de kosten die daar (voor hun aandeel) aan verbonden zijn. Inhoudelijk ondersteunt het NSP-GLB de Europese doelen en provinciale belangen voor onder meer economie, kringlooplandbouw, water, biodiversiteit, klimaat en voedsel. Het NSP-GLB voorziet in mogelijkheden voor investeringen in onder meer natuurbeheer en ecoregelingen, modernisering, innovatie, kennis en samenwerking. De raming van de bijdrage voor de inhoudelijke doelen (exclusief het ANLb) is gebaseerd op de ervaringen 2000-2020 en de budgetten die de EC beschikbaar heeft gesteld voor het NSP-GLB. De provinciale cofinanciering voor ANLb loopt separaat van dit voorstel omdat het onderdeel is van het natuurakkoord.

De provinciale financiering voor Agrarische Natuurbeheer (ANLb) is ook onderdeel van het NSP-GLB maar is geen onderdeel van dit kaderbriefvoorstel. Wel is het zo dat de maatregelen en resultaten van dit voorstel op onderdelen onlosmakelijk verbonden zijn met de maatregelen en resultaten voor het ANLb, bijvoorbeeld via maatregelen voor de aanleg van landschapselementen, de vermindering van meststoffen of verbetering van de waterkwaliteit. ANLb onderdeel van het totale NSP-GLB 2023-2027.

O. Verkeersmanagement als een dienst

De provincie beschikt over één verkeersmanagementcentrale in Hoofddorp. Vanuit deze verkeersmanagementcentrale wordt het verkeersmanagement uitgevoerd om de beschikbare infrastructuur zo optimaal mogelijk te benutten.

De verkeersmanagementcentrale is echter aan het einde van zowel de economische als de technische levensduur. Voorzetten van het managen van het verkeer met een verkeersmanagementcentrale tegen het einde van de economische en technische levenscyclus brengt grote risico's op (verkeersonveilige) 'verkeersinfarcten' bij verstoringen en calamiteiten met zicht mee. Zelf realiseren van een nieuwe verkeersmanagementcentrale vraagt zeer forse investeringen, oplopend tot mogelijk 20 tot 25 miljoen euro. Dat zou tevens extra (beheer) personeel bij de provincie vragen, zowel tijdelijk voor het realiseren van een nieuwe centrale als structureel voor het beheer van de gerealiseerde eigen centrale. Ook voorzetting van het huidige verkeersmanagement zou vragen dat hogere kosten worden opgenomen in de structurele begroting van de provincie, doordat momenteel niet alle structurele kosten voor het huidige verkeersmanagement hierin zijn opgenomen. Om het verkeersmanagement voort te kunnen zetten zijn dus maatregelen nodig.

Wij stellen voor om voor het uitvoeren van verkeersmanagement over te gaan op een andere vorm dan de huidige, namelijk door niet meer zelf de uitvoering van verkeersmanagement te verzorgen met behulp van eigen 'spullen', maar dit af te nemen als een meerjarige (voor een periode van 10 jaar) dienst 'Verkeersmanagement as a Service' (VMaaS).

Met deze nieuwe vorm van verkeersmanagement kan de provincie meer prestatiegericht werken aan beleidsdoelen (prestatieafspraken, effectiviteit), gebruik maken van nieuwe (technologische) mogelijkheden, flexibel inspelen op nieuwe ontwikkelingen en wijzigingen van beleidsdoelen.

Bovendien kan verkeersmanagement zo efficiënter worden uitgevoerd, waardoor kostenbesparingen kunnen worden behaald en kostenstijgingen kunnen worden voorkomen. Het overgaan naar de nieuwe vorm van verkeersmanagement vraagt dat na het doorlopen van het aanbestedingsproces de iDienst VMaaS gecontroleerd wordt 'ingefaseerd' bij de provincie. In deze periode van twee jaar toont de aanbieder van de iDienst aan dat de iDienst conform eisen functioneert en organiseert de provincie intern passende regievoering op de iDienst op basis van prestatieafspraken. Tijdens deze periode van twee jaar blijft het huidige verkeersmanagement door de provincie intact, om ook in deze periode betrouwbaar verkeersmanagement te garanderen. Na een geslaagde 'infasering' kan het huidige verkeersmanagement door de provincie zelf worden 'uitgefaseerd' en ontstaan de baten van de nieuwe vorm.

Voor de periode van twee jaar voor het 'infaseren' is een eenmalig overbruggingsbudget van € 5,2 miljoen nodig om de aanbieder van de iDienst VMaaS en de kosten van de iDienst, en daarnaast de implementatie-kosten te betalen, terwijl de kosten voor het huidige verkeersmanagement door de provincie doorlopen. De verwachte structurele kosten voor V-MaaS na deze transitiefase zijn lager dan de huidige kosten voor het verkeersmanagement vanuit de eigen centrale waardoor de benodigde investering zichzelf over de tijd dus terugverdient.

Door de kostenbesparing die wordt gerealiseerd met VMaaS, zijn er ondanks deze nog niet gedekte kosten (van de periode betreffende de aanvraag) geen aanvullende budgetverzoeken nodig voor verkeersmanagement, mits het afnemen van VMaaS snel kan worden gestart. De optie om de uitvoering van verkeersmanagement vanuit een eigen centrale voort te zetten zou een meer omvangrijke investering vragen in een nieuwe verkeersmanagementcentrale.

P. MIT

Sinds 2016 voert de provincie de MKB Innovatiestimulering Regio en Topsectorenregeling (MIT-regeling) uit. De MIT-regeling is een samenwerking tussen het ministerie van EZK en de provincies. De MIT-regeling wordt door alle twaalf provincies uitgevoerd. De MIT is een vroegefaseregeling en bestaat uit financiering voor haalbaarheidsprojecten en Research and Development- samenwerkingsprojecten. Vanaf 2019 hebben wij jaarlijks €3 miljoen euro beschikbaar gesteld aan de MIT, wat wordt verdubbeld door het Rijk (ministerie van Economische Zaken en Klimaat, EZK). Hiervoor zijn tot en met 2022 middelen beschikbaar via de MKB-reserve.

De MIT-regeling ondersteunt ondernemers met vroegefasefinanciering. Hiermee is dit ons enige instrument dat zich primair richt op allervroegstefase financiering voor Noord-Hollandse ondernemers. Hierdoor fungeert de MIT-regeling als belangrijke opstap voor de andere innovatie-instrumenten die gericht zijn op latere fases van innovatie, zoals het Innovatiefonds Noord-Holland en het Participatiefonds Duurzame Economie Noord-Holland. Sinds 2019 heeft de provincie circa 250 ondernemers ondersteund met hulp van de MIT-regeling om te kunnen doorstromen naar de andere financieringsinstrumenten.

In 2021 verandert het landelijk beleidskader voor de MIT van het topsectorenbeleid naar het Missiegedreven Innovatiebeleid. Het missiegedreven innovatiebeleid sluit nauwer aan op de ambities van de provincie, omdat hierin de grote maatschappelijke opgaven op het gebied van onder meer landbouw, water en voedsel en energie en klimaat centraal staan. Als gevolg van de overgang naar het missiegedreven innovatiebeleid van het Rijk is het ook niet meer mogelijk om de MIT-regeling voor een beperkt aantal topsectoren open te stellen, zoals dit de afgelopen jaren in Noord-Holland is gebeurd. Daarom gaat de provincie vanaf 2021 de MIT volledig openstellen voor alle topsectoren. De volledige openstelling betekent een verwachte verdubbeling van het aantal aanvragen (van 200 naar 400 binnenkomende aanvragen). Om deze stijging op te vangen verhoogt EZK in 2021 haar bijdrage aan de provincie van €3.000.000 naar € 4.462.500. Evenals bij de eerdere bijdrage van € 3.000.000 vraagt EZK de provincie om de aanvullende bijdrage te

matchen vanaf 2022. Dit betekent dat de provincie haar bijdrage vanaf 2022 moet verhogen tot € 4.462.500.

Q. Sponsoring Sail den Helder

De provincie heeft goede ervaringen met sponsoring van grootschalige evenementen als SAIL Amsterdam en Sail Den Helder. Beide evenementen vinden eens per 5 jaar plaats en werden al vaker door de provincie gesponsord. In 2023 zal een nieuwe editie van Sail Den Helder plaatsvinden, waarvoor een aanvraag voor sponsoring van dat evenement in combinatie met PreSail Texel voor een bedrag van € 300.000 is ingediend. Dit is vergelijkbaar met het bedrag dat wij in 2017 hebben betaald. Voor de communicatie en het organiseren van activiteiten rond het evenement door de provincie is in 2023 nog een bedrag van € 75.000 nodig.

Omdat zulke grote evenementen niet jaarlijks plaatsvinden en de hoogte van de sponsorbijdrage de mogelijkheden binnen de reguliere sponsorbegroting overschrijdt, wordt net als in het verleden de sponsorbijdrage voor Sail Den Helder apart opgenomen in de begroting. In het jaar voorafgaand aan het evenement heeft Sail Den Helder 2023 al veel voorbereidingskosten en start de communicatie rondom het evenement al op, vandaar dat wij al in 2022 een sponsorovereenkomst willen afsluiten.

R. Wandelnetwerk Noord-Holland

Om te verkennen of het mogelijk is om binnen een redelijke termijn een gebiedsdekkend wandelnetwerk te realiseren is er in 2016 een quick scan uitgevoerd. Uit de quick scan kwam naar voren dat er bij gemeenten en recreatieschappen wensen lagen van ongeveer 2.000 kilometers uitbreiding van het wandelnetwerk Noord-Holland. In de afgelopen jaren zijn subsidieaanvragen beschikt en/of gerealiseerd voor wandelnetwerk in West-Friesland, Amstelland en Zuid-Kennemerland en uitbreidingen rondom Amsterdam, Wieringermeer en Zaanse Schans. De realisatie van het wandelnetwerk Noord-Holland is hiermee in de afgelopen periode voor een belangrijk deel gerealiseerd (66 %) en veel ontbrekende delen zijn al in voorbereiding of in uitvoering. Hiermee zijn de toegekende budgetten uitgeput.

Texel is nog niet opgenomen in het wandelnetwerk Noord-Holland. Hiermee hebben we gewacht totdat in het overig deel van Noord-Holland ervaring is opgedaan met een dekkend wandelnetwerk. Texel hoort bij de provincie Noord-Holland en is daarmee een belangrijk onderdeel voor het wandelnetwerk Noord-Holland. Het streven is dat wandelaars in heel Noord-Holland gebruik kunnen maken van één routestructuur. Dit vergroot voor hen de duidelijkheid. Omdat in de rest van Noord-Holland het wandelnetwerk Noord-Holland inmiddels is gerealiseerd en/of in aanleg is, is de inzet voor de komende periode vooral gericht op deelname van Texel aan het netwerk. Recreatie Noord-Holland NV (RNH) zet zich hier al voor in middels overleggen en afstemming met de relevante partijen op Texel. Daarnaast is bekend dat er in verschillende regio's nog diverse wensen zijn voor aanvullingen en verdichtingen in het netwerk die nog niet (volledig) vervuld zijn en die in 2021 en de jaren erna gerealiseerd zouden kunnen worden. Deze aanvullingen en verdichtingen zorgen ervoor dat nog meer mensen gebruik kunnen maken van het routenetwerk en zorgen voor een nog betere spreiding van wandelaars.

S. Circulaire economie

De Actieagenda Circulaire Economie heeft een looptijd van 2021 tot en met 2025. Voor de jaren 2021 tot en met 2023 is een bedrag van € 2,78 miljoen beschikbaar voor de uitvoering van de acties en ondersteunende instrumenten uit de Actieagenda. Voor de uitvoering in de jaren 2024

en 2025 is nog geen financiële dekking behalve een bijdrage van € 75.000 uit de middelen van de Voedselvisie.

Voor de resterende jaren 2024 en 2025 wordt in totaal € 2.435.000 gevraagd. Hiermee kunnen de acties uit de Actieagenda die bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie tot en met 2025 worden gecontinueerd. De acties worden zo nodig aangescherpt op basis van de ervaringen tot en met 2023. Deze ervaringen worden beoordeeld in een tussentijdse beleidsevaluatie in 2023 zoals aangekondigd in de Actieagenda. Met de uitvoering van de Actieagenda wordt gewerkt aan de ambitie dat Noord-Holland in 2050 100 % circulair is. Het realiseren van deze ambitie levert een bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelen.

T. Bezoekersmanagement recreatie en toerisme

De afgelopen jaren is er veel aandacht geweest voor de toenemende druk van het (inkomend) toerisme en wordt hier actief op ingezet. Er is echter gebleken dat er ook sprake is van een sterk groeiende recreatiedruk in Noord-Holland. Dit wordt veroorzaakt door de toenemende groei van het aantal inwoners, met name in de MRA. Maar ook het coronavirus heeft ervoor gezorgd dat de recreatiebehoefte dicht bij huis het afgelopen jaar explosief is gegroeid. Zo ontvangt het Nationaal Park Zuid-Kennemerland jaarlijks ruim 3 miljoen bezoekers en is dit aantal in 2020 zelfs gegroeid naar 4 miljoen. De huidige recreatie- en natuurgebieden hebben geen oneindige capaciteit om de groeiende behoefte op te vangen en ook de draagkracht van de natuur laat niet in alle gebieden intensieve recreatie toe. Door de recreatiedruk staan de natuurwaarden en ecologie van onze recreatie- en natuurgebieden onder druk, maar ook de leefbaarheid van regio's, de aantrekkelijkheid van het vestigingsklimaat en de economische waarde van recreatie en toerisme voor Noord-Holland.

De toenemende recreatiedruk vraagt om bovenregionale regie: het actief en gericht toepassen van bestemmingsmanagement. Er worden al kwantitatieve onderzoeken uitgevoerd naar de omvang van de sector en naar de opgaven. Ook onze partners voeren op deelgebieden onderzoeken uit naar bezoekersaantallen en in sommige gevallen zelfs al naar draagkracht. Echter, een uniforme methode ontbreekt, terwijl het juist belangrijk is om alle natuur- en recreatiegebieden op dezelfde wijze te kunnen beoordelen. Daarnaast is er onvoldoende inzicht in bezoekersmotieven en bezoekersstromen binnen Noord-Holland om recreanten te kunnen spreiden over de gebieden. Deze opgave valt niet op te lossen op het niveau van een individueel Recreatieschap en het betreft niet alleen recreatiegebieden maar ook onze natuurgebieden. Er is behoefte aan een provinciebreed onderzoek naar bezoekersmotieven en -stromen voor recreatie- en natuurgebieden, vertaald naar een overkoepelende strategie om gericht invulling en sturing te geven aan de benodigde spreiding van de recreatiedruk. Op basis van deze strategie zetten we in op betere verbindingen tussen recreatiegebieden, het creëren van aantrekkelijke startpunten, bezoekersinformatie over en tussen de gebieden, nieuwe verdienmodellen en investeren in goede (drukte)monitoring. Het beheer en de inrichting van de gebieden valt binnen de afspraken met de Recreatieschappen.

Gezien de aanhoudende impact van corona is de verwachting dat ook dit jaar nog veel van de vrijetijd dicht bij huis wordt besteed. Voor 2021 kunnen voorbereidende kosten voor onderzoek en strategie voor het bovenstaande nog worden gedekt binnen bestaande budgetten. Om vervolgens verder invulling te kunnen geven aan de spreidingsstrategie zijn de benodigde inzet en middelen geraamd op € 250.000 per jaar (extra uitvoeringsbudget per jaar voor 4 jaar ten opzichte van het huidige budget). Momenteel is er geen uitvoeringsbudget voor Recreatiebeleid. De huidige middelen die beschikbaar zijn voor Recreatiebeleid zijn gelabeld voor onze deelname aan de Recreatieschappen/Recreatie Noord-Holland en voor beheer en onderhoud van onze recreatieve wandel- en fietspaden.

U. Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM) voor Noord-Holland

De provincie heeft het voornemen om samen met Noord-Hollandse gemeenten en het ministerie van EZK op korte termijn een Regionale Ontwikkelingsmaatschappij (ROM) op te richten. Met deze ROM willen overheden werken aan de transitieopgaven in de economie en een duurzaam herstel uit de coronacrisis bevorderen. GS hebben op 30 maart de uitgangspunten van het ontwerp van de ROM vastgesteld en leggen Provinciale Staten in de vergadering van 28 juni 2021 het besluit tot oprichting voor. De intentie hierbij is om een provinciale deelname in de ROM aan te gaan van € 40 miljoen.

Voor deze kapitaalstorting in de ROM is geen separate dekking in de exploitatie nodig. Wel zijn er gevolgen voor het weerstandsvermogen, omdat de investeringen van de ROM risicodragend zijn. Zoals vermeld in de passage over de algemene reserve in hoofdstuk 4 'begrotingsbeleid' van deze kaderbrief stellen wij voor om €2 miljoen vanuit de reserve Cofinanciering Europese projecten aan de algemene reserve toe te voegen ter mitigatie van dit risico.

De exploitatiekosten van de ROM – circa € 2,8 miljoen per jaar – worden betaald uit het budget van het Platform Economie van de MRA (de provincie draagt jaarlijks bij aan dat budget), bijdragen van de gemeenten in Noord-Holland Noord en een jaarlijkse bijdrage van het ministerie van EZK. De bijdrage van de provincie aan de exploitatie maakt onderdeel uit van de vaste bijdrage aan de MRA. Hiervoor zijn dus geen additionele middelen nodig. Wel is er sprake van incidentele aanloopkosten in 2021 en 2022. Deze kunnen binnen de begroting worden gedekt vanuit de Reserve MKB.

V. Kasschuif van de algemene reserve

Het positieve begrotingssaldo dat resteert in 2022 zetten we in voor het tekort in 2023. De zogenoemde kasschuif via de algemene reserve houdt in dat de € 2,1 miljoen uit het begrotingssaldo in 2022 wordt toegevoegd aan de algemene reserve om vervolgens in 2023 weer onttrokken te worden ter dekking van het resterende tekort in 2023. Deze bedragen zijn opgenomen op regel V.

7. Tweede begrotingswijziging 2021

Zoals in hoofdstuk zes is aangegeven is onderscheid gemaakt tussen de meerjarenraming (2022 tot en met 2025) en voorstellen voor het lopend jaar. In dit hoofdstuk worden de mutaties voor het lopend jaar 2021 vermeld. De toelichtingen van de mutaties zijn verwerkt in hoofdstuk zes.

7.1 Voorstellen tweede begrotingswijziging 2021

Regel	Financieel kader (x € 1 miljoen)	Programma	2021
A.	Vigerende meerjarenraming begroting 2021 (na wijzigingen op primitieve begroting)		-2,97
B.	Provinciefonds		6,41
C.	Opcenten motorrijtuigenbelasting		-7,04
D.	Indexering		-0,34
E.	Doorrekening vrijval kapitaallasten reserves		0,49
F.	Areaal uitbreiding		-0,49
G.	Correctie areaal gebiedscontract NH-Zuid		1,50
H.	Leges		0,45
I.	Overige technische bijstellingen		0,01
	<i>Saldo na technische bijstellingen</i>		-1,98
O.	Verkeersmanagement als een dienst		1,40
	<i>Subtotaal voorstellen</i>		1,40
	Eindsaldo tweede begrotingswijziging 2021		-0,58

A. Vigerende meerjarenraming 2021

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2022 en verder onder regel A.

B. Provinciefonds

De raming van het provinciefonds wordt in 2021 bijgesteld op basis van de volgende documenten en gebeurtenissen:

- Het structureel verwerken van de mutaties uit de decembercirculaire 2020 van het provinciefonds. Dit betreft voornamelijk het verwerken van een administratieve fout die de Kamer van Koophandel heeft gemaakt bij de registratie van een nevenvestiging van een grootwagparkhouder (GWH). Deze GWH is abusievelijk in oktober 2019 administratief verplaatst van de provincie Noord-Holland naar de provincie Gelderland. Dit is in 2020 rechtgetrokken en zijn ongeveer 30.000 voertuigen weer ingeschreven in Noord-Holland. Dit zorgt voor extra inkomsten opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Deze hogere opbrengst zorgt voor een hogere aftrek op het provinciefonds. Een van de verdeelmaatstaven in het verdeelmodel van het provinciefonds is de opbrengst van de opcenten. Hoe hoger het bedrag per opcent hoe hoger de aftrek in het provinciefonds. In

de decembercirculaire is dat structureel rechtgetrokken zodat hiermee de aftrek in het provinciefonds op het niveau van de opcenten komt waarvan we ultimo 2020 uitgingen;

- Op basis van de nieuwe raming van de Belastingdienst voor de opcenten (op basis van de gewichtsuitdraai per 01-01-2021) is een nieuwe berekening gemaakt van de aftrek hiervan op het provinciefonds. Met deze correctie op het provinciefonds loopt de aftrek in lijn met de hogere raming van de opcenten op motorrijtuigenbelasting (zie hieronder bij onderdeel C);
- In de decembercirculaire is - als aftrek op het provinciefonds- gerekend met een bedrag per opcent van €3.288.492. In werkelijkheid is dat €3.293.797 geworden. Deze hogere opbrengst aan opcenten zorgt voor een negatieve eindafrekening over 2020 in het provinciefonds van €350.000 in 2021.

C. Opcenten motorrijtuigenbelasting

De opbrengst opcenten voor 2021 en volgende jaren ramen wij op € 225,1 miljoen gebaseerd op de theoretische belastingopbrengst, zoals wij die in januari 2021 van de belastingdienst hebben ontvangen.

Zoals uit de tabel hierboven blijkt gaat het om een stijging van € 7,0 miljoen ten opzichte van de Begroting 2021. Een deel hiervan (+/- € 4,5 miljoen) wordt verklaard door de fout van de Kamer van Koophandel bij het registreren van een nevenvestiging van een GWH (zie 2e bullet onder B hiervoor). De rest is het gevolg van autonome groei van het aantal voertuigen en mutaties in de verdeling daarvan over de gewichtsklassen.

D. Indexeringen: ophogen stelpost prijsstijgingen

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2022 en verder onder regel D. Omdat we de budgetten voor het onderhoud aan infrastructuur in 2021 niet hebben opgehoogd kan een deel van de stelpost vrijvallen in 2021.

E. Doorrekening vrijval kapitaallasten reserves

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2021 en verder onder regel E.

Daarnaast zijn bij de Eerste begrotingswijziging 2021 de onttrekkingen aan de verschillende reserves kapitaallasten al op 0 gezet. De afboeking van de daarbij behorende kapitaallasten is toen nog niet gebeurd. Dat gebeurt bij deze Kaderbrief en zit in het saldo zoals dat is opgenomen op regel E.

F. Arealuitbreiding

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2022 en verder onder regel F.

G. Correctie areaal gebiedscontract NH-Zuid

In 2021 wordt éénmalige budget aangevraagd voor een achterstallige betaling voor de jaren 2019 en 2020 en het lopende jaar 2021. Het gaat hierbij om een bedrag van € 1,5 miljoen.

H. Leges

Zie hiervoor hetgeen beschreven als toelichting bij de jaren 2022 en verder onder regel I.

I. Overige technische bijstellingen

Onder overige technische bijstellingen zijn een aantal posten opgenomen die niet het gevolg zijn van wijzigingen in de uit te voeren activiteiten van de provincie of waarbij sprake is van reguliere jaarlijkse bijstellingen. Het gaat hierbij om eenmalige (administratieve) correcties in de administratie.

O. Verkeersmanagement als een dienst

Zie hiervoor de toelichting die is opgenomen in hoofdstuk 6 van deze Kaderbrief.