



Technische (ambtelijke) analyse Burgerakkoord Zuid-Holland Leefbaarheid, verkeer en vervoer

Leeswijzer

Dit document bevat de technische ambtelijke analyse voor de beslispunten die horen bij het thema 'Leefbaarheid, verkeer en vervoer' uit het Provinciaal Burgerakkoord Zuid-Holland.

Dit document dient als aanzet voor Gedeputeerde Staten (GS) en Provinciale Staten (PS) om opvolging te geven aan de 113 beslispunten uit het Provinciaal Burgerakkoord Zuid-Holland.

Het Provinciaal Burgerakkoord Zuid-Holland

Het Burgerakkoord is voortgekomen uit een reeks bijeenkomsten van begin januari tot en met maart 2023 – onder de noemer Burgerberaad [G1000Zuid-Holland](#) - met de centrale vraag: 'Wat vind jij dat er anders moet in Zuid-Holland?' Deze bijeenkomsten vonden plaats op drie verschillende locaties met elk een thema: "Wonen" (te Rotterdam); "Toekomst van het Platteland" (te Bodegraven); "Leefbaarheid, verkeer en vervoer" (te Oud-Beijerland)

Deze drie thema's zijn gekozen omdat dit onderwerpen van maatschappelijk belang zijn en waar de provincie een verschil kan maken. Provinciale Staten (PS) hebben vooraf uitgesproken (zie motie 1094, d.d. 15 juni 2022) zich te committeren aan de uitkomsten van het Burgerberaad waarbij PS zich het recht behoudt om beslispunten beargumenteerd af te wijzen.

Op 25 maart 2023 hebben alle afgevaardigden van de drie burgerberaden het Provinciaal Burgerakkoord ondertekend en zijn de drie Burgerakkoorden samengevoegd tot één Burgerakkoord Zuid-Holland met in totaal 113 beslispunten.

Vervolg beslispunten per thema

Naar aanleiding van de beslispunten uit het Burgerakkoord heeft de begeleidingsgroep¹ het verzoek gedaan aan de ambtelijke organisatie te komen met een technisch ambtelijke analyse per besispunt. Dit is ter voorbereiding op een technische sessie op 13 september 2023 over de Burgerakkoorden waar PS verder geïnformeerd wordt door de ambtelijke organisatie over de inhoud en eventuele opvolging van de beslispunten. De sessie op 13 september is de basis voor besluitvorming van PS over de beslispunten uit het Burgerakkoord Zuid-Holland.

De technische ambtelijke analyse is geschreven door inhoudelijk betrokken ambtenaren. Het geeft antwoord op de volgende vragen:

- Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?
- Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?
- Wat is grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt (uitgaande van begroting 2023 en verder)? Geef, indien mogelijk, aan of het eenmalig is of jaarlijks.

Onderdeel van deze analyse is een inschatting van de financiële impact van het besispunt. Omdat in veel gevallen een concrete financiële raming afhankelijk is van de wijze waarop uitvoering aan een besispunt wordt gegeven is hierbij gekozen voor een onderverdeling in vier categorieën:

NVT: Er worden op dit moment geen (noemenswaardige) additionele kosten verwacht

Categorie 1 (C1): tot €100.000

Categorie 2 (C2): van €100.000 tot €1.000.000

Categorie 3 (C3): meer dan €1.000.000

Ten aanzien van deze financiële raming zal nog gekeken worden of deze structureel of incidenteel is.

Als kader is meegegeven zoveel mogelijk te houden aan de tekst van de beslispunten, geen eigen interpretatie te gebruiken en niet inhoudelijk in te gaan op de beslispunten zelf.

[Klik op een besispunt om direct naar het betreffende technische ambtelijke analyse te gaan.](#)

Wij, Burgers van de Provincie Zuid-Holland, in vergadering bijeen op 11 maart 2023 in de CSG Willem van Oranje te Oud-Beijerland besluiten als volgt:

1. Openbaar vervoer

- 1.1 Regie over alle OV-bedrijven terug bij Provinciale Staten: Provinciale Staten pakt de regie terug over alle OV-bedrijven in de provincie, zodat er een duidelijke besluitvorming en beleid is.
- 1.2 Het OV beter beschikbaar maken: OV beter beschikbaar maken door de frequentie te verhogen en in de rustige gebieden door een combinatie van streek- en belbus, die vaker rijden en langer doorrijden.
- 1.4 Betaalbaarder maken van het OV: Betaalbaarder maken van het OV door een andere verdeling van budget van de Provinciale Staten. En daarnaast aansturen bij vervoersbedrijven op een andere kostenstructuur, werkgevers- en werknemersregelingen met goedkoper of gratis OV, accijsverlaging.
- 1.5 Het personeelstekort oplossen: Personeelstekort oplossen door breder wervingsbeleid, interne omscholing, andere inrichting diensten en automatisering van de voertuigen.

2. Bereikbaarheid

- 2.1 Inzetten op alternatief voor de auto.
- 2.2 Kleine kernen bereikbaar.
- 2.3 Keer de trend van verdwijnend OV.
- 2.4 Gefaseerd uitrollen van hoogwaardig OV-netwerk.
- 2.5 OV-knooppunten met parkeerhubs.

3. Verkeersveiligheid

- 3.1 Innovatieve vormen van verkeershandhaving: Meer onderzoek naar innovatieve vormen van verkeershandhaving, naast de huidige manieren.
- 3.2 Behandeling kwetsbaar verkeer op rotondes gelijkwaardig in hele provincie: Gelijkwaardige behandeling van kwetsbaar verkeer, zoals voetgangers en fietsers, bij alle rotondes in de provincie. Momenteel is dat nog niet altijd het geval en dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.

4. Gemeenschapszin

- 4.1 Stimuleren en faciliteren van buurtinitiatieven: Maak net als de provincie Utrecht beleid op het stimuleren en faciliteren van buurtinitiatieven, bijvoorbeeld door het inrichten van een kennisbank over bestaande buurtinitiatieven, het beschikbaar stellen van financiële middelen om buurtinitiatieven duurzaam te kunnen organiseren, en het beschikbaar stellen van subsidie- en vergunningsexperts die kunnen helpen bij het snel opzetten van een buurtinitiatief.

5. Groen

5.1 Zonnepanelen en zelfvoorzienendheid industrieterreinen: Bestaande en nieuwe industrieterreinen moeten zonnepanelen op hun daken plaatsen voor 2026, en zelfvoorzienend zijn door enkel duurzame energie te gebruiken in 2030.

5.5 Bevorderen biodiversiteit door minder asfalt en tegels: De biodiversiteit in de stedelijke omgeving wordt bevorderd door minder asfalt en tegels. De provincie stelt gratis groenmateriaal beschikbaar voor bewoners die met plannen hiervoor komen.

6. Toekomstvisie

6.1 Elektrificatie van het verkeer.

6.2 Het gebruik van deelauto's.

6.3 Stimulering van het nieuwe werken.

7. Gedragsverandering

7.1 Vervangend vervoer: Bij calamiteiten in het openbaar vervoer in Zuid Holland moet binnen 1 uur vervangend vervoer geboden worden.

7.3 Openbaar vervoer goedkoper : Het OV moet minimaal 50% goedkoper worden, en in de daluren nog goedkoper.

7.4 Maximaal 15 minuten overstaptijd: De overstaptijd mag maximaal 15 minuten zijn, verschillende OV aanbieders moeten de dienstregeling beter afstemmen.

8. Samenwerking en participatie

8.1 Meldpunt openbare ruimte: De provincie moet 1 plek faciliteren voor burgers om meldingen over de openbare ruimte te doen. De melding moet naar de juiste instantie worden gestuurd en de afhandeling moet zichtbaar zijn voor de burger.

8.2 Informatieplek openbare ruimte: De provincie moet 1 plek faciliteren waarop burgers informatie over de openbare ruimte kunnen vinden. Deze plek moet de burger helpen in de zoektocht naar een sluitend antwoord en/of fysiek loket.

8.3 Informatieplek lopende initiatieven: De provincie moet 1 plek faciliteren waar burgers lopende initiatieven in hun buurt en van de provincie kunnen vinden.

8.5 Toegankelijke app: De provincie moet dit alles ontsluiten via 1 voor iedereen toegankelijke app en website met beslisboom als technische oplossing voor het versnipperde landschap.

9. Betaalbaarheid

9.2 Afspraken met grote werkgevers: Wij roepen de provincie op om afspraken te maken met grote werkgevers over woon-werkverkeer van hun werknemers.

9.4 Coördinator infrastructuur: Wij roepen de provincie op om als coördinator op te treden tussen alle betrokken partijen m.b.t. de infrastructuur, vanuit de behoefte van alle Zuid-Hollandse inwoners.

10. Sociale leefbaarheid

10.1 Onderzoek naar licht, lucht- en geluidsoverlast: De provincie dient meer middelen vrij te maken voor (wetenschappelijk) onderzoek in Zuid-Holland naar met name de effecten van licht, lucht- en geluidsoverlast op de gezondheid van mens, dier en natuur.

10.4 Permanente en frequente burgerberaden over kernthema's: De provincie dient permanente en frequente burgerberaden te organiseren over kernthema's (leefbaarheid, wonen, verduurzaming, bereikbaarheid etc.) met een inspanningsverplichting naar burgers.

10.5 Online burgerforum: De provincie dient het mogelijk te maken voor burgers om online mee te praten, te peilen en/of te stemmen over beleid in de vorm van een online burgerforum.

Aldus vastgesteld en besloten te Oud-Beijerland, d.d. 11 maart 2023 de leden: de ondertekende versie is op verzoek in te zien.

Samenvatting

	Bestaand beleid?	Financiële impact	Opmerkingen
L1.1 Regie over alle OV-bedrijven terug bij Provinciale Staten	Ja, maar kaders kunnen worden aangepast	C3: >€1.000.000 (te weten: >€70.000.000)	
L1.2 Het OV beter beschikbaar maken	Ja, kan worden uitgebreid	C3: >€1.000.000 minimaal jaarlijks (zie punt voor extra uitleg)	
L1.4 Betaalbaarder maken van het OV	Ja, eventueel verhogen subsidies	C3: >€1.000.000 (vele miljoenen. Zie punt voor extra uitleg)	Afhankelijk van tariefsverlaging
L1.5 Het personeelstekort oplossen	Nee	Nvt	Taak vervoerder
L2.1 Inzetten op alternatief voor de auto	Ja	Nvt maar afhankelijk van budget in begroting	
L2.2 Kleine kernen bereikbaar	Ja	Nvt mits binnen bestaand beleid	
L2.3 Keer de trend van verdwijnend OV	Ja, maar extra maatregelen mogelijk	Afhankelijk van gekozen maatregelen zie punt voor uitleg	Specificatie financiële impact uitgelegd in analyse.
L2.4 Gefaseerd uitrollen van hoogwaardig OV-netwerk	Ja, kan eventueel worden geïntensiveerd	C3: >€1.000.000 (vele malen; afhankelijk van ambitie en omvang)	
L2.5 OV-knooppunten met parkeerhubs	Ja, kan eventueel worden geïntensiveerd	C3: >€1.000.000 (ca 20.000.000; zie punt voor uitleg)	
L3.1 Innovatieve vormen van verkeershandhaving	Taak van het Rijk	Nvt	
L3.2 Behandeling kwetsbaar verkeer op rotondes gelijkwaardig in hele provincie:	Nee, taak van wegbeheerder	Nvt	
L4.1 Stimuleren en faciliteren van buurtinitiatieven	Ja	Nvt	Benoemde kosten zijn al begroot
L5.1 Zonnepanelen en zelfvoorzienendheid industrieterreinen	Ja	C3: >€1.000.000 jaarlijks	
L5.5 Bevorderen biodiversiteit door minder asfalt en tegels	Ja, kan worden geïntensiveerd	C2: €100.000-€1.000.000 afhankelijk ambitie en schaal	
L6.1 Elektrificatie van het verkeer	Taak van het Rijk	C1: <€100.000	Eventuele stimuleringsregeling
L6.2 Het gebruik van deelauto's	Taak van gemeente	Nvt Indien extra stimulering afhankelijk van vast te stellen budget	Eventuele stimuleringsregeling
L6.3 Stimulering van het nieuwe werken	Ja	Nvt	Benoemde kosten zijn al begroot
L7.1 Vervangend vervoer	Ja	Nvt	
L7.3 Openbaar vervoer goedkoper	Nee	C3 >€1.000.000 (ten minste €44.000.000 op jaar basis)	
L7.4 Maximaal 15 minuten overstaptijd	Ja	Nvt	
L8.1 Meldpunt openbare ruimte	Nee, wordt nu lokaal geregeld	Onbekend	
L8.2 Informatiepunt openbare ruimte	Ja	Nvt tenzij applicatie L8.5 dan C2: €100.000 tot €1.000.000	
L8.3 Informatieplek lopende initiatieven	Ja	Nvt	

L8.5 Toegankelijke app	Nee	C2: €100.000-€1.000.000	
L9.2 Afspraken met grote werkgevers	Ja	Nvt	Benoemde kosten zijn al begroot
L9.4 Coördinator infrastructuur	Ja	Nvt	Benoemde kosten zijn al begroot
L10.1 Onderzoek naar licht, lucht- en geluidsoverlast	Nee	C2: €100.000-€1.000.000 voor periode van 2 a 3 jaar (zie punt voor uitleg)	
L10.4 Permanente en frequente burgerberaden over kernthema's	Nee	C2: €100.000-€1.000.000 (zie punt voor uitwerking)	
L10.5 Online burgerforum	Ja	C1 <€100000	

1. Openbaar vervoer

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L1.1 Regie over alle OV-bedrijven terug bij Provinciale Staten: Provinciale Staten pakt de regie terug over alle OV-bedrijven in de provincie, zodat er een duidelijke besluitvorming en beleid is.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Openbaar vervoer, voor zover het stads- en streekvervoer betreft buiten het MRDH-gebied, is een wettelijke taak voor de provincie. De manier waarop wordt aanbesteed en waar de ontwikkelfunctie ligt is een keus van de provincie.

De ontwikkelfunctie van het openbaar vervoer is onder te verdelen in drie delen:

- Strategisch (kaders aanbestedingen)
- Tactisch (waar rijdt OV)
- Operationeel (dienstregeling, rijden van bussen).

Tot nu toe is het openbaar vervoer altijd aanbesteed op een manier waarbij de vervoerder verantwoordelijk is voor het operationele en tactische niveau en de provincie voor het strategische niveau. Het is mogelijk om het tactisch niveau uit te breiden en de provincie daar mee invloed op te geven. Dit kan bijvoorbeeld door meer lijnen voor te schrijven. Bij de ontwikkelfunctie hoort ook de opbrengstverantwoordelijkheid (wie de inkomsten uit kaartverkoop houdt). Deze ligt nu bij de vervoerder die relatief veel ruimte heeft om vervoer te ontwikkelen. Als de provincie meer de regie pakt is het logisch de opbrengstverantwoordelijkheid bij de provincie neer te leggen. Dit brengt zeer grote financiële risico's met zich mee, omdat de provincie dan risicodragend wordt voor alle inkomsten uit kaartverkoop en voor de operationele uitvoering.

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/provincie-opdrachtgever-openbaar-vervoer/>

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Dit soort kaders veranderen kan uitsluitend bij aanbestedingen. De volgende aanbesteding is HWGO waarvoor het beleidskader in de tweede helft van 2023 bij PS zal liggen. Als gekozen wordt de ontwikkelfunctie bij de provincie neer te leggen, komt het risico voor de opbrengsten volledig bij de provincie te liggen.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Door verschuiven van de ontwikkelfunctie moet ook de opbrengstverantwoordelijkheid worden meevershoven. Dit heeft zeer grote financiële risico's voor de provincie. Er ontstaat een risico voor ca. € 70 miljoen aan reizigersopbrengsten.

1. Openbaar vervoer

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L1.2 Het OV beter beschikbaar maken: OV beter beschikbaar maken door de frequentie te verhogen en in de rustige gebieden door een combinatie van streek- en belbus, die vaker rijden en langer doorrijden.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het stads en streekvervoer buiten de MRDH. <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/provincie-opdrachtgever-openbaar-vervoer/>

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

1. Uitbreiden van OV-aanbod is mogelijk. Hiervoor kan bij de vervoerders extra worden ingekocht. Bedacht moet hierbij wel worden dat in stand houden van het huidige OV-aanbod al niet kan zonder inzet van extra financiële middelen. Voor 2024 komt de provincie daarvoor nog circa € 8 miljoen tekort. Bovengenoemde zou daar nog bovenop komen. Afhankelijk van de wensen kan met vervoerders over uitbreiding worden nagedacht. Extra frequentie inkopen op drukke lijnen is hierbij om in te kopen voordeliger dan rustige lijnen.
2. Onderzocht kan worden of met innovatieve vormen van publieke mobiliteit (zoals belbus, deelmobiliteit, buurtaxi, vraag afhankelijk vervoer) het aanbod tegen lagere kosten uitgebreid kan worden dan met streekbussen, met als doel mobiliteit beter beschikbaar maken.

In het coalitieakkoord is op pagina 10 het volgende opgenomen:

Kleine kernen en steden moeten met het openbaar vervoer toegankelijk blijven. Daarvoor zetten wij binnen onze beschikbare middelen in op een fijnmazig openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden. Om dit te bereiken stimuleren we alternatieve en innovatieve manieren om het ov aantrekkelijk te maken. Bijvoorbeeld met kleinschalig en publiek vervoer zoals de buurtbus, bedrijfsvervoer en doelgroepenvervoer. - We onderzoeken op welke manier het mogelijk is om binnen een nieuwe concessieverlening een tussenvorm te creëren tussen een lijndienst en vraagafhankelijk vervoer. Bijvoorbeeld openbaar vervoer dat volgens een dienstregeling rijdt, waarbij haltes op afroep worden aangedaan.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

1. Uitbreiden OV kost meer dan 1.000.000 jaarlijks. Als OV substantieel moet worden uitgebreid nemen ook de kosten aanzienlijk toe. Ter vergelijking: de provincie geeft op dit moment circa 93 miljoen euro per jaar aan subsidies om het OV te exploiteren.
2. Een onderzoek naar moderne vormen van publieke mobiliteit kan wellicht binnen de ontwikkeling van de OV-visie die sowieso ontwikkeld gaat worden in het kader van het coalitieakkoord. In dat geval zijn er geen extra kosten.

1. Openbaar vervoer

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L1.4 Betaalbaarder maken van het OV: Betaalbaarder maken van het OV door een andere verdeling van budget van de Provinciale Staten. En daarnaast aansturen bij vervoersbedrijven op een andere kostenstructuur, werkgevers- en werknemersregelingen met goedkoper of gratis OV, accijnsverlaging.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja. De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het stads- en streeksvervoer buiten het MRDH gebied. De provincie is ook bevoegd voor het vaststellen van de OV-tarieven. De provincie Zuid-Holland heeft op dit moment de laagste OV-tarieven van Nederland.

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/provincie-opdrachtgever-openbaar-vervoer/>

OV goedkoper maken door de subsidie te verhogen is mogelijk. Dit vereist een politieke keus waar dan minder geld naartoe gaat, en/ of waar extra belastingopbrengsten vandaan gehaald moeten worden. OV goedkoper maken gedurende de hele dag (tijdens spits én dal) kost relatief veel en kan zorgen voor extra materieel- en personeelstekorten. Omdat bussen tijdens daluren een relatief lage bezettingsgraad hebben kost tarieven verlagen tijdens de daluren significant minder.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Een andere verdeling van budgetten binnen de provincie is een politieke keus. Omdat er veel geld omgaat in het OV is een kleine verlaging van de tarieven kostbaar. Ook zorgt lager tarief in de spits – als de voertuigen goed gevuld zijn – dat dan extra voertuigen noodzakelijk zijn. Acties om reizigers in de daluren te verleiden meer het OV te nemen kan voordelig uitpakken: verschuiving van spits naar dal, en meer inkomsten.

Het staat werkgevers vrij om voordelige abonnementen in te kopen bij de vervoerders. De provincie kan dergelijke regelingen wel stimuleren door in gesprek te gaan met vervoerders over specifieke grootverbruikcontracten.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit beslispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.
Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Het hangt af van de omvang van een actie hoeveel middelen het kost. Generieke tariefsverlaging is erg kostbaar. Elk procent lagere tarieven kost circa € 0,5 miljoen op jaarbasis. Speciale regelingen voor daluren kunnen worden uitgewerkt, maar zijn afhankelijk van de gekozen vorm.

1. Openbaar vervoer

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L1.5 Het personeelstekort oplossen: Personeelstekort oplossen door breder wervingsbeleid, interne omscholing, andere inrichting diensten en automatisering van de voertuigen.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Nee, personeelsbeleid is aan de vervoersbedrijven.

Inzetten op directe, snelle en goed gebruikte lijnen zorgt voor aanzienlijk minder personeelsinzet (en kosten) per reizigerskilometer. Dit vereist wel een totaalpakket aan maatregelen om dit mogelijk te maken, waaronder investeringen in doorstroming en voor- en natransport.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Personeelsbeleid is primair een verantwoordelijkheid van de vervoerder. De provincie kan wel met vervoerders in gesprek gaan over belemmeringen die er nu zijn die werven van personeel in de weg staan.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Aangezien personeelsbeleid geen verantwoordelijkheid van de provincie is, zijn er ook geen kosten mee gemoeid.

2. Bereikbaarheid

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L2.1 Inzetten op alternatief voor de auto.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

De provincie draagt bij – samen met andere overheden – aan goede alternatieven voor de auto. Dit wordt gedaan door in te zetten op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit (en in die volgorde conform het STOMP principe).

[Samen Verder Fietsen - Provincie Zuid-Holland](#)

[Openbaar vervoer in Zuid-Holland - Provincie Zuid-Holland](#)

[Ketenmobiliteit \(§ 2.3.2 SRM\) - Provincie Zuid-Holland](#)

In het coalitieakkoord wordt op pagina 11 het volgende aangegeven:

We geven prioriteit aan het STOMP-principe en promoten daarom fietsen en lopen, ook voor woon-werkverkeer. Hierin trekken we samen op met gemeenten, MRDH en Rijk.

Vanuit recreatie wordt ook nu al ingezet op lopen/wandelen, fietsen, varen en ruitelij.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Goede mogelijkheden om te lopen, zeker van en naar OV-haltes dragen bij dat menen vaker kiezen voor lopen als alternatief. Ook voor fietsen geldt dat goede infrastructuur (zoals doorfiets routes) bijdraagt aan 'vaker en verder fietsen'. De enorme opkomst van de elektrische fiets draagt er aan bij dat steeds grotere afstanden per fiets worden afgelegd.

Ook een aantrekkelijk OV dat snel, frequent, betrouwbaar en comfortabel is, geïntegreerd met deelmobiliteit, levert een goed alternatief voor de auto.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit beslispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Het is een keuze die gemaakt wordt in de begroting hoeveel geld extra aan lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit besteed wordt.

2. Bereikbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L2.2 Kleine kernen bereikbaar

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, dit besispunt valt onder bestaand beleid. Deels hangt af van de definitie “bereikbaar”. Betekent dit dat bijvoorbeeld dat alle kernen bereikbaar moeten zijn met een vaste lijnbus, of gaat het erom dat iedereen bereikbaar moet kunnen zijn, en dat maatwerkoplossingen mogelijk zijn.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Volgens het huidige beleid moet iedereen vervoer kunnen hebben, ook mensen zonder auto. Dit houdt in dat alle kernen in het OV-vervoergebied van de provincie gedekt wordt door OV, of andere maatwerkoplossingen zoals OV op Maat, buurtbus en regiotaxi. Naast OV, moeten de kleine kernen ook per auto goed bereikbaar te zijn. De provincie draagt zorg voor goede provinciale infrastructuur om de kleine kernen goed te verbinden.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Als binnen het bestaande beleid wordt gebleven zijn er geen kosten. Als extra wordt ingezet op buurtbussen, kost dit structureel op jaarbasis ca. € 50.000 per buurtbusproject. Hiervoor zijn dan wel vrijwilligers nodig om de buurtbus te rijden.

2. Bereikbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L2.3 Keer de trend van verdwijnend OV

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja. De provincie Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het stads- en streekvervoer buiten de MRDH. De provincie is ook bevoegd voor het vaststellen van de OV-tarieven.

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/provincie-opdrachtgever-openbaar-vervoer/>

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Openbaar vervoer wordt geëxploiteerd door vervoerders die daarvoor subsidie ontvangen van de provincie. Het OV is in grote mate afhankelijk van deze subsidies. Het bedrijfsmodel staat onder druk doordat er minder reizigers zijn sinds de coronacrisis, de sterk oplopende kosten (brandstof, personeel), en omdat het Rijk vanaf volgend jaar niet meer bijdraagt aan de kosten.

Kortom zonder extra maatregelen moet er juist verder gesneden worden in het aanbod van het OV. De trend keren van verdwijnend vervoer is daarmee heel moeilijk. Wel zijn in het verleden spoorlijnen die onder rijksverantwoordelijkheid in een negatieve spiraal zaten zijn onder provinciale (MerwedelingeLijn en Gouda-Alphen) en regionale verantwoordelijkheid (Hofpleinlijn, Hoekse Lijn). In het coalitieakkoord (pagina's 9 t/m 12) wordt ingezet op het bereikbaar houden van de provincie en het bevorderen van OV gebruik.

Oplossingsrichtingen:

- Er kan extra geld aan het OV besteed worden om de verliezen te dekken.
- Er kan ingezet worden op Hoogwaardig Openbaar Vervoer omdat dat een betere kostendekkingsgraad heeft dan kronkelende streeklijnen. Dit vereist wel aanvullende vormen van voor- en natransport om te zorgen dat iedereen bij de hoogwaardige haltes kan komen. Tevens zijn investeringen in infrastructuur nodig (haltes en soms ook doorstromingsmaatregelen), dat kent een relatief lange doorlooptijd.
- Er kan onderzocht worden hoe innovatie in de vorm van publieke mobiliteit zoals deelvervoer een modernere en kostendekkendere invulling kan geven in gebieden waar de bus nu vaak met weinig reizigers rondrijdt.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

- Verliezen dekken gaat over meer dan 1 miljoen per jaar. Het exploitatietekort voor 2024 wordt nu geschat op 8 miljoen.
- Openbaar vervoer hoogwaardiger maken in Zuid-Holland begint met een onderzoek naar welke lijnen daar kansrijk voor zijn en wat de voor- en nadelen zijn. Zeer waarschijnlijk zullen er daardoor ook haltes verdwijnen wat weerstand kan oproepen.
- Onderzoek naar publieke mobiliteit kan mee in de ontwikkeling van de OV-visie.

2. Bereikbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L2.4 Gefaseerd uitrollen van hoogwaardig OV-netwerk.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, dit besispunt valt onder bestaand beleid. Zuid-Holland heeft op dit moment een programma R-net. Hierbij wordt R-net ingevoerd op steeds meer lijnen en worden bestaande R-netlijnen verbeterd. R-net staat voor een Randstadbreed netwerk van hoogwaardige OV-lijnen die snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel en herkenbaar rijden. R-net kent voor Zuid-Holland bussen en treinen, maar kan ook een metro zijn of een tram.

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/openbaar-vervoer/r-net/>

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Hoogwaardig OV is sneller en prettiger voor de reiziger dan de traditionele bus. Dit komt omdat het materieel comfortabeler is, het voertuig vaker en sneller rijdt en er comfortabelere bushaltes zijn met meer voorzieningen als fietsenstallingen en reisinformatie. Ook is de kostendeckingsgraad van een goed gebruikte snelle, strakke lijn een stuk hoger. Dit maakt openbaar vervoer in Zuid-Holland dus beter.

Er zijn ook nadelen: aanleg kan -afhankelijk van de keuzes- flinke investeringskosten met zich meebrengen en het strekken van lijnen betekent over het algemeen het opheffen van (minder gebruikte) haltes.

Fietsvoorzieningen en deelmobiliteit kunnen wellicht als voor-en natransport ingezet worden.

Met het programma R-net/HOV werkt de provincie aan realisatie van infrastructuur voor R-net en HOV- lijnen. Het programma kan altijd worden uitgebreid. Op dit moment werkt de provincie een programma uit om de doorstroming van bussen te verbeteren. Bussen moeten hiermee sneller en betrouwbaarder gaan rijden.

Indien de provincie extra wil inzetten op hoogwaardig OV is een onderzoek naar de mogelijkheden een goede eerste stap.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Als het programma wordt geïntensiveerd brengt dat miljoeneninvesteringen met zich mee. De precieze kosten zijn afhankelijk van de ambitie en omvang van het nieuwe programma.

2. Bereikbaarheid

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L2.5 OV-knooppunten met parkeerhubs.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, de provincie zet in op meer hubs als soepele overstappunten voor een reis die uit verschillende schakels bestaat. Vaak gaat dit om de combinatie fiets + OV. Een autoparkeerplaats bij een (groot) station/halte waar de ruimte schaars is brengt vaak hoge kosten met zich mee. Daar komt bij dat gebleken is dat als iemand eenmaal in de auto zit hij (die dag) lastig is te verleiden over te stappen op OV. In specifieke situaties is het een goede oplossing. Recente voorbeelden van realisatie zijn P+R Heinenoord en P+R Numansdorp.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

OV-knooppunten en parkeerhubs zijn goede elementen in het OV-netwerk voor wie van huis niet lopend, per fiets of scooter bij een OV-knooppunt kan komen. Een aanpak gericht op versterken en uitbreiden van hubs is mogelijk. Op dit moment zijn geen extra P+R-terreinen voorzien. Kosten hangen af van de ambitie van een dergelijk programma.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit beslispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Voor een substantiële verbetering moet gedacht worden aan meer dan 1 miljoen. Substantieel programma van ca 10 nieuwe P+R kost circa € 20 miljoen. Realisatie van P+R Heinenoord en P+R Numansdorp samen kostte circa € 4 miljoen.

3. Verkeersveiligheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L3.1 Innovatieve vormen van verkeershandhaving: Meer onderzoek naar innovatieve vormen van verkeershandhaving, naast de huidige manieren.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Nee, dit hoort bij een andere overheidsinstantie, namelijk bij het Openbaar Ministerie.

Wel heeft de provincie sinds november 2022 een eigen team van 4 BOA's die handhaven op veiligheid op de provinciale wegen. Dit team zou uitgebreid kunnen worden. Dit valt echter meer onder de wat traditionelere vorm van handhaving.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

-

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

- Als er gekozen wordt voor het uitbreiden van het bestaande team van BOA's dan verhoogt dit de personele kosten. Het is lastig te overzien hoe dat een impact heeft op de begroting. Mogelijk categorie 2.

3. Verkeersveiligheid

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L3.2 Behandeling kwetsbaar verkeer op rotondes gelijkwaardig in hele provincie:
Gelijkwaardige behandeling van kwetsbaar verkeer, zoals voetgangers en fietsers, bij alle rotondes in de provincie. Momenteel is dat nog niet altijd het geval en dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Nee, dit beslispunt valt niet onder bestaand beleid. Meerdere overheidsinstanties zijn hierbij betrokken, zoals gemeentes, waterschappen en Rijkswaterstaat. De voorrangsregeling op rotondes wordt aangegeven met verkeerstekens (borden en markering). Op grond van wettelijke bepalingen is alleen de wegbeheerder bevoegd om verkeerstekens aan te brengen op of langs de weg. In principe kan elke wegbeheerder (gemeenten, waterschappen en het Rijk) dan ook een eigen afweging maken voor het regelen van de voorrang op rotondes.

Voor rotondes op wegen in beheer bij de provincie Zuid-Holland is het beleid (brom-)fietsers uit de voorrang te houden. Dit is vastgelegd in ons Handboek Ontwerpcriteria Wegen 5.0.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

-

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit beslispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.
Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

-

4. Gemeenschapszin

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L4.1 Stimuleren en faciliteren van buurtinitiatieven: Maak net als de provincie Utrecht beleid op het stimuleren en faciliteren van buurtinitiatieven, bijvoorbeeld door het inrichten van een kennisbank over bestaande buurtinitiatieven, het beschikbaar stellen van financiële middelen om buurtinitiatieven duurzaam te kunnen organiseren, en het beschikbaar stellen van subsidie- en vergunningsexperts die kunnen helpen bij het snel opzetten van een buurtinitiatief.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Huidig beleid à <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/energie/lokale-initiatieven-steun-energieprojecten/#:~:text=1.-,Financi%C3%ABle%20ondersteuning,%2C%20opslag%2D%20en%20regionale%20samenwerkingsprojecten.>

Als provincie ondersteunen we buurt en burgerinitiatieven in de energietransitie. We faciliteren lokale energie-initiatieven (groep lokale bewoners, lokale ondernemers of lokale organisaties die samen duurzame energie willen opwekken, besparen of slim verbruiken en die open staat voor anderen uit de lokale omgeving om mee te doen, mee te profiteren en mee te beslissen – vaak in de vorm van energiecoöperaties) op de volgende manieren:

1. Via enkelvoudige opdracht zijn sinds 2022 een tiental lokale energie-initiatieven ondersteund met financiering, nadat de subsidieregeling Lokale initiatieven energietransitie Zuid-Holland 2017 op 31-12-2021 was afgelopen;
2. Met financiële middelen via de subsidieregelingen Lokale initiatieven energietransitie Zuid-Holland 2023;
3. Daarnaast is er in Zuid-Holland een ontwikkelfonds voor energiecoöperaties (<https://energiesamen.nu/pagina/77/ontwikkelfonds-voor-energiecooperaties>) om de voorbereidingsfase van grootschalige energie-opwek-projecten (zon en wind);
4. We faciliteren energiecoöperaties bij hun projecten via de projectcentrale, een landelijk project van Energie Samen wat voor Zuid-Hollandse burgercoöperaties beschikbaar is gesteld door de provincie Zuid-Holland om kennis, stukken en informatie over projecten te delen;
5. We financieren Energie Samen Zuid-Holland (<https://www.energiesamenzuidholland.nl>), het provinciaal projectbureau voor lokale energie-initiatieven. Zij ondersteunen lokale energie-initiatieven met projectkennis, projectleiders, netwerk en advies en organiseren kennissessies over allerlei onderwerpen met betrekking tot de energietransitie;
6. Via het programma inclusieve energietransitie (<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/energie/warmtetransitie/gebouwde-omgeving/inclusieve-energietransitie>) wordt samen met lokale energie-initiatieven, gemeenten en lokale partners (woningcorporaties, welzijnsorganisaties) gewerkt aan het betrekken van bewoners waar de energietransitie een afstand toe heeft. Dit kan zijn vanwege het ontbreken van eigendom doordat de woning gehuurd wordt, niet de financiële middelen hebben om te investeren in het verduurzamen van de woning of een te groot gat tussen de leefwereld van mensen en de systeemwereld van de overheid. Via dit programma werken we samen met wijk- en buurtinitiatieven om via sleutelfiguren mensen te bereiken en het gat tussen de leefwereld en systeemwereld te verkleinen.
7. We ondersteunen vrijwilligers in groen en erfgoed vanuit recreatie

4. Gemeenschapszin

Op het gebied van de circulaire economie worden buurtinitiatieven nog niet direct ondersteund. Er is wel onderzoek gedaan naar de rol van buurtinitiatieven in de circulaire economie via de studie 'Sociale gevolgen transitie naar een circulaire samenleving' (<https://circulair.zuid-holland.nl/activiteit/toekomstonderzoek-sociale-gevolgen-transitie-naar-een-circulaire-samenleving/>).

Op het gebied van klimaat adaptatie worden buurtinitiatieven niet ondersteund.

Mogelijk kunnen buurtinitiatieven die met het bredere thema duurzaamheid bezig zijn (zoals circulair, energie, klimaatadaptatie) in de toekomst aansluiten bij o.a. de subsidieregeling lokale initiatieven energietransitie Zuid-Holland 2023 en het netwerk wat voor lokale energie-initiatieven bestaat. Eventueel kan dit vanuit een integraal programma buurtinitiatieven. De beleidsopgaves komen in buurten namelijk veel meer samen en zijn in de leefwereld van bewoners veel meer met elkaar te maken.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Meer integraliteit en samenwerking op budgetten.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Voor de punten m.b.t. de energietransitie zijn de volgende bedragen jaarlijks begroot:

1. 200.000 euro per jaar voor 2022 en 2023;
2. Voor subsidieregeling lokale initiatieven 2023 is 250.000 euro begroot voor 2023 en 500.000 euro aangevraagd bij de Provinciale Staten voor de periode 2024-2027;
3. Voor het ontwikkelfonds is in 2021 1.000.000 euro ingelegd door de provincie Zuid-Holland, het ministerie van Economische Zaken en Klimaat is 1.000.000 euro bijgelegd voor de Zuid-Hollandse coöperaties;
4. Door de provincie Zuid-Holland is via een opdracht 50.000 euro ingelegd om de projectcentrale beschikbaar te stellen voor energiecoöperaties in Zuid-Holland;
5. De provincie Zuid-Holland draagt jaarlijks 309.000 euro bij aan het projectbureau Energie Samen Zuid-Holland;
6. Het programma inclusieve energietransitie had voor de periode 2021-2023 een budget van 1.600.000 euro.

5. Groen

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L5.1 Zonnepanelen en zelfvoorzienendheid industrieterreinen: Bestaande en nieuwe industrieterreinen moeten zonnepanelen op hun daken plaatsen voor 2026, en zelfvoorzienend zijn door enkel duurzame energie te gebruiken in 2030.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, kwalitatief goede bedrijventerreinen zijn nodig voor een optimaal vestigingsklimaat voor het gehele Zuid-Hollandse bedrijfsleven. Zon op dak heeft ook de aandacht in het coalitieakkoord. De provincie zet zich hier al meerdere jaren voor in en heeft een bedrijventerreinenstrategie opgesteld. Daarin is (o.a.) de volgende beleidslijn opgenomen:

Het verduurzamen van bedrijventerreinen waarbij ze zich tevens voorbereiden op toekomstige ontwikkelingen. Zie ook: <https://omgevingsbeleid.zuid-holland.nl/detail/beleidskeuzes/9F10813D-68DD-4E65-9556-292F281A9556>

Daarnaast is er een beleidskeuze in de omgevingsvisie opgenomen waarmee de provincie het gebruik van zonne-energie actief faciliteert en ondersteunt. De provincie streeft er naar dat bij bestaande bouw en nieuwbouw de daken worden benut voor zonne-energie. Ook op bedrijventerreinen. De provincie heeft hiervoor een [aanvalsplan zon op dak](#).

Overigens maakt de provincie een onderscheid tussen industrieterreinen en bedrijventerreinen. Op industrieterreinen liggen bedrijven uit de industriële sector. Daken van deze bedrijven zijn vanwege veiligheidsoverwegingen (brand en ontploffingsgevaar) veelal niet geschikt voor zonnepanelen. Daarom richten we ons in deze ambtelijke analyse op bedrijven(terreinen) met daken die wel geschikt zijn voor zonnepanelen.

Het plaatsen van zonnepanelen wordt met het provinciale beleid gestimuleerd maar is geen verplichting. Op landelijk niveau zijn er wel een aantal verplichtingen (in ontwikkeling):

- Voor grote energiegebruikers geldt de wettelijke verplichting om hun energiegebruik te verduurzamen om zo de CO2 uitstoot te reduceren. Op [deze website](#) staat meer informatie hierover.
- In het Bouwbesluit 2012 zijn eisen opgenomen voor o.a. hernieuwbare energie bij nieuwbouw en eisen voor hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie. Deze eisen betreffen onder andere een minimumwaarde voor het aandeel hernieuwbare energie dat een bouwwerk heeft.
- Het kabinet streeft ernaar om vanaf 2025 nieuwe utiliteitsgebouwen met een dakoppervlak groter dan 250 m2 een verplichting op te leggen om het volledige dak te gebruiken of laten gebruiken voor de opwek van hernieuwbare energie, zoals zonne-energie. Zie: [link](#).

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

We hebben bij recente aanpassing van ons omgevingsbeleid – module energie – laten onderzoeken wat het zou betekenen, als je een verplichting in de verordening zou laten opnemen. Onafhankelijk juridisch onderzoek heeft uitgewezen dat je dan aan o.a. het eigendomsrecht van de energiegebruikers komt en dat dit niet zonder meer kan. Dit wordt ook geconcludeerd in [de Zonnebrief](#) van de minister voor Klimaat en energie. De provincie heeft er daarom voor gekozen om geen verplichting op te nemen in de verordening maar zon op dak te blijven stimuleren.

5. Groen

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Jaarlijks hoger dan € 1.000.000.

5. Groen

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L5.5 Bevorderen biodiversiteit door minder asfalt en tegels: De biodiversiteit in de stedelijke omgeving wordt bevorderd door minder asfalt en tegels. De provincie stelt gratis groenmateriaal beschikbaar voor bewoners die met plannen hiervoor komen.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Provinciale Staten hebben in maart 2023 de herziening van de module soortenbeleid van het provinciale omgevingsbeleid vastgesteld. Via artikel 6.35c in de omgevingsverordening is het verplicht biodiversiteit te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen.

<https://pzh.notubiz.nl/document/12440239/1>

Op dit moment wordt gewerkt aan een leidraad voor ontwikkelaars en planbeoordelaars, waarin ook aandacht is voor voldoende groen binnen de stedelijke omgeving.

De provincie werkt met de Groene Cirkel aanpak aan de [Groene Gezonde Stad](#).

Via de subsidieregeling natuur in de Stad / icoonsoorten is de afgelopen jaren geld beschikbaar gesteld voor initiatieven die ecologisch groen in de stedelijke omgeving vergrootte, indien daarmee het leefgebied van een of meer icoonsoorten werd versterkt. Ook wordt via De Groene Motor met provinciaal geld bijgedragen aan vergroeningsactiviteiten via burgerparticipatie. Het beschikbaar stellen van groenmateriaal aan bewoners is een activiteit die meer thuishoort bij het gemeentelijk beleid.

De provincie werkt aan een Agenda Natuurinclusief. Daarin onderzoeken we de mogelijkheden om in verschillende domeinen natuurinclusief te werken. Binnen de domeinen infra en bouw kan dit ook betekenen dat in de toekomst minder verharding wordt toegepast.

Via maatschappelijke initiatieven als Actie Steenbreek (tegel eruit, plant erin) en Meer bomen nu (met vrijwilligers verzamelen zaailingen en stekken inheemse bomen en gratis uitdelen onder burgers) wordt ook gewerkt aan het tegengaan van verharding en beschikbaar stellen van plantmateriaal. De provincie ondersteunt incidenteel sommige van dergelijke initiatieven.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Het bestaande beleid kan worden geïntensiveerd indien meer geld beschikbaar is voor uitvoering en opschaling. Ook in het nieuwe colaitieakkoord wordt bijvoorbeeld benoemd dat het verwijderen van stoeptegels bijdraagt aan versterking van de biodiversiteit. Intensivering van inzet op initiatieven die hier werk va maken zou daarmee aansluiten op de ambities van het nieuwe college.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit beslispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Dit is afhankelijk van de ambitie en schaal waarop het wordt uitgevoerd. Er moet al gauw gedacht worden aan categorie 2 om een effectieve bijdrage te kunnen leveren.

6. Toekomstvisie

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L6.1 Elektrificatie van het verkeer.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Dit besispunt valt onder landelijk, gemeentelijk en provinciaal beleid. Stimuleren van elektrificatie is voornamelijk een landelijke taak (ao aanschafsubsidies). Voorzieningen voor het opladen van e-voertuigen is meestal een gemeentelijke taak. Voor laadinfrastructuur is beleid in het omgevingsprogramma: [Tank- en laadinfrastructuur voor duurzame energiedragers](#).

In het klimaatakkoord is ook afgesproken dat wij (met rijksfinanciering) werk maken van het regionaal actieprogramma laadinfrastructuur (RAL)

- Additioneel zou gekeken kunnen worden naar het stimuleren lichte elektrische voertuigen (LEV's). Omdat deze voertuigen veel minder energie gebruiken dan een traditionele auto zijn ze eenvoudiger op te laden. Eventuele stimulering zou beginnen met een onderzoek hier naar.
- De komende jaren gaat waarschijnlijk de elektrische vrachtwagen een opmars doormaken. E-Vrachtwagens stellen veel zwaardere eisen aan de laadinfrastructuur en het achterliggende energienet. Onderzocht zou kunnen worden wat de provincie zou kunnen doen om klaar te zijn voor deze ontwikkeling.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

- Eventueel onderzoek naar LEV's:
- Eventueel onderzoek naar laadinfrastructuur voor vrachtwagens

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Bescheiden inzet tot € 100.000.

6. Toekomstvisie

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L6.2 Het gebruik van deelauto's.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Deelauto's zijn gemeentelijke verantwoordelijkheid omdat ze over het algemeen in gemeentelijk gebied staan. In ons omgevingsprogramma staan deelauto's benoemd als een oplossing voor de mobiliteitstransitie ([Mobiliteitstransitie stimuleren in Zuid-Holland](#)). De provincie geeft (in de [Omgevingsverordening](#) art 6.10) wel parkeernormen mee bij stedelijke ontwikkelingen rondom stationsomgevingen en sociale huur.

Om de woningbouwopgave haalbaar en betaalbaar te maken kan beter deelmobiliteitsbeleid van grote impact zijn. Deelauto's en deelbakfietsen zijn een goed alternatief voor 'de tweede auto' en kunnen zo helpen de ruimtelijke puzzel op te lossen. Daarom zou de provincie aan gemeenten richtlijnen kunnen geven (via de verordening) voor adequaat deel-mobiliteitsbeleid bij nieuwe wijken en verdichten van woningbouw.

In het coalitieakkoord is hiervoor ook aandacht. Zie pagina 8: "We stimuleren wonen nabij voorzieningen en ov. Dat vraagt om hogere dichtheden van woningen op deze locaties. We sturen daarom op passende parkeernormen nabij haltes van hoogwaardig openbaar vervoer en bij sociale woningbouw. Dat doen we in combinatie met deelmobiliteit, openbaar vervoer en met oog voor lopen en fietsen. We stimuleren de ontwikkeling van deelmobiliteitsbeleid bij onze gemeenten. We formuleren beleid voor deelmobiliteit en stimuleren deelmobiliteitsbeleid bij onze gemeenten. "

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Deelauto's staan (over het algemeen) op gemeentelijk gebied, daarom is er nauwelijks een rol voor de provincie. In hoog stedelijk gebied kan de deelauto een goede rol spelen bij realisatie stedelijke verdichting.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Deelauto's zijn gemeentelijke verantwoordelijkheid. Provincie kan besluiten deelauto's extra te stimuleren bijvoorbeeld in een subsidieregeling (zoals de Subsidieregeling Mobiliteit) zoals we dat nu al met deelfietsen doen.

6. Toekomstvisie

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L6.3 Stimulering van het nieuwe werken (zie ook L9.2 Afspraken met grote werkgevers).

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, huidige beleid: www.zuidhollandbereikbaar.nl en omgevingsprogramma- [Transitie naar Zero Emissie personenvervoer over weg en water](#).

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Besispunt wordt al uitgevoerd: Om hinder door werkzaamheden aan infrastructuur zoveel mogelijk tegen te gaan werkt de provincie in de nieuwe uitvoeringsorganisatie ' Zuid-Holland Bereikbaar' nauw samen met het Ministerie van I&W, RWS, ProRail, MRDH, Havenbedrijf Rotterdam gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag. Onderdeel van de samenwerking is mobiliteitsmanagement waarin reizigers en verladers verleid worden onder anders de reizen en te transporteren. Hierbij worden ook werkgevers benaderd om te kijken of het woon-werkverkeer anders kan (meer thuiswerken, andere tijden, andere vervoersmiddelen). Daarbij wordt ook gekeken of de veranderingen van structurele aard kunnen zijn en niet alleen tijdens de hinderperiode. Dit kan tegelijk antwoord geven aan klimaatdoelstellingen en specifiek de CO2 doelstellingen.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

De provincie investeert jaarlijks € 1,2 miljoen aan Zuid-Holland Bereikbaar (waarbinnen meer taken vallen dan alleen mobiliteitsmanagement). De andere partners investeren ook jaarlijks.

7. Gedragsverandering

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L7.1 Vervangend vervoer: Bij calamiteiten in het openbaar vervoer in Zuid Holland moet binnen 1 uur vervangend vervoer geboden worden.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, dit is opgenomen in de verschillende Programma's van Eisen in OV-concessies.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Een dergelijke eis is op dit moment opgenomen in de concessies van de provincie.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

N.v.t.

7. Gedragsverandering

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L7.3 Openbaar vervoer goedkoper: Het OV moet minimaal 50% goedkoper worden, en in de daluren nog goedkoper.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

De provincie is verantwoordelijk voor de OV-tarieven. Op dit moment hanteert de provincie, in vergelijking met anderen gematigde tarieven. Er is op dit moment geen beleid om de tarieven verder te verlagen. Dit kan worden besloten, maar brengt wel hoge kosten met zich mee.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Prijsverlaging brengt twee soorten kosten met zich mee: derving als gevolg van minder inkomsten uit kaartverkoop van bestaande reizigers die minder betalen. Hiernaast zullen meer mensen het OV nemen, waardoor met name in de spits extra ritten moeten gaan rijden. Deze zijn zeer kostbaar, aangezien het materieel en personeel vaak uitsluitend in de spits nodig is. Op dit moment halen vervoerders ongeveer 1/3 deel van hun opbrengsten uit kaartverkoop. De overige 2/3 komt van onze subsidie (50% van de inkomsten) en de OV-studentenkaart (1/6 deel).

Halvering van de tarieven brengt een opbrengstderving van ongeveer 44 miljoen met zich mee, structureel op jaarbasis, los van de overige effecten als hierboven beschreven.

Spitsspreiding met lagere daltarieven is een nuttig instrument om reizigers beter te spreiden over de dag. Veel voertuigen zijn vooral druk in de spits, maar hebben erna nog voldoende restcapaciteit. Met vervoerders kunnen afspraken worden gemaakt over lagere tarieven in de daluren. Dat leidt tot een betere spreiding, meer reizigers en er is slechts een kleine kans dat meer voertuigen nodig zijn. Arrangementen, inclusief kosten, kunnen samen met vervoerders worden onderzocht.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.
Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Ten minste € 44 miljoen op jaarbasis, exclusief extra inzet OV.

7. Gedragsverandering

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L7.4 Maximaal 15 minuten overstaptijd: De overstaptijd mag maximaal 15 minuten zijn, verschillende OV aanbieders moeten de dienstregeling beter afstemmen.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, staat in PvE's van concessies

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Bij aanbesteding wordt altijd aan vervoerders gevraagd een zo goed mogelijk lijnennet met overstappen aan te bieden. Dat is één van de toetsingscriteria voor gunning van een concessie. Vervoerders overleggen ook met de NS over optimale aansluiting OV. Het is helaas niet altijd mogelijk om altijd een overstap aan te bieden binnen 15 minuten. Op bijvoorbeeld een station als Gouda en Leiden Centraal vetrekken zo veel treinen in verschillende richtingen dat het met name in de avonduren niet altijd mogelijk is op alle verbindingen die overstaptijd te halen. Wel kan rekening gehouden worden met de drukste reizigersstromen en daar een goede overstap voor worden geboden.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Geen.

8. Samenwerking en participatie

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L8.1 Meldpunt openbare ruimte: De provincie moet 1 plek faciliteren voor burgers om meldingen over de openbare ruimte te doen. De melding moet naar de juiste instantie worden gestuurd en de afhandeling moet zichtbaar zijn voor de burger.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Op dit moment bestaan er verschillende loketten waar burgers een melding kunnen maken (denk hierbij aan de gemeente, omgevingsdienst of de provincie). De behoefte aan transparantie en zichtbaarheid door burgers met betrekking tot de afhandeling van meldingen wordt onderschreven. Er is geen specifiek bestaand provinciaal beleid gericht op het faciliteren van één plek voor burgers om meldingen over de openbare ruimte. Wel zijn er mogelijkheden voor burgers meldingen over de openbare ruimte te doen met betrekking tot de provinciale taken (milieutelefoon, KCC e.d.). Er zijn meerdere decentrale overheden en uitvoeringsdiensten die belast zijn met het beheer van de openbare ruimte. Primair zijn dit de gemeenten. Het realiseren van één plek waar burgers meldingen over de openbare ruimte kunnen doen, vergt coördinatie en afstemming tussen alle betrokken overheden, wat een aanzienlijk forse investering en exploitatiekosten en ambtelijke capaciteit met zich mee brengt waarbij op voorhand niet te voorspellen is of dit ook gaat slagen omdat er afhankelijkheid is van vele partijen.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Om een dergelijk meldingsinfrastructuur op zetten en onderhouden zal nieuw beleid opgezet moeten worden. Hiervoor is op dit moment niet de benodigde capaciteit en expertise in huis. Het opzetten van een centraal meldingssysteem vereist een samenwerking en coördinatie tussen veel verschillende organisaties en instanties. Dit brengt complexiteit met zich mee vanwege de verschillende systemen, procedures en belangen. Daarbij niet te vergeten het waarborgen van de gegevens van de melder (privacy).

Daarnaast ontbreekt een harde juridische grondslag voor dergelijk beleid. Het zou dus als een bovenwettelijke taak moeten worden gezien.

Daar meerdere overheden (met name gemeenten) ieder hun eigen verantwoordelijkheid hebben voor het afhandelen van meldingen, kan beleid vanuit de provincie gezien worden als een inbreuk op de autonomie van die overheidslaag.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit beslispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Het is op dit moment niet mogelijk hiervan een inschatting te maken.

8. Samenwerking en participatie

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L8.2 Informatiepunt openbare ruimte: De provincie moet 1 plek faciliteren waarop burgers informatie over de openbare ruimte kunnen vinden. Deze plek moet de burger helpen in de zoektocht naar een sluitend antwoord en/of fysiek loket.

Zie ook:

L8.5 Toegankelijke app: De provincie moet dit alles ontsluiten via 1 voor iedereen toegankelijke app en website met beslisboom als technische oplossing voor het versnipperde landschap.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja dit valt onder het huidig beleid als het gaat om de fysieke leefomgeving.

Gedeeltelijk, als het echt puur op (het beheer van) de openbare ruimte betrekking heeft.

L8.2

Met de invoering van de Omgevingswet wordt het digitaal stelsel omgevingswet (DSO) operationeel. In dit stelsel wordt alle relevante regelgeving over fysieke leefomgeving ontsloten. Op termijn wordt daarbij allerlei informatie aan toegevoegd. Informatie over de openbare ruimte valt daar ook onder. Het stelsel bevat de mogelijkheid om vergunningen et cetera aan te vragen als initiatiefnemer. Meer informatie is te vinden op <https://iplo.nl/digitaal-stelsel>. De provincie heeft een eigen applicatie voor het digitaal ontsluiten van het provinciale beleid over de fysieke leefomgeving.

Voor het melden van aspecten rond de feitelijke beheer aspecten in de openbare ruimte is dat loket niet geschikt. Indien er meldingen gedaan moeten worden over de infrastructuur die in beheer is bij de provincie dan wordt dat hier ontsloten <https://www.zuid-holland.nl/online-regelen/meldingen>.

De provincie ontwikkelt samen met de DCMR de Altijd Actuele Digitale Vergunning (AADV).

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/milieu/risicovolle-bedrijven/programma-actuele-digitale-vergunning-aadv/> Deze digitale vergunning maakt nu nog geen deel uit van het DSO, maar de doelstelling is dat dit op termijn de huidige “papierenen” vergunningen zal vervangen en dan ook onderdeel zal worden van het omgevingsloket.

L8.5

De onder L8.2 genoemde informatie en mogelijkheden tot interactie worden met inwerkingtreding van de omgevingswet per 1 januari 2024 ontsloten via het omgevingsloket. Hier is de “oefen” omgeving te vinden <https://pre.omgevingswet.overheid.nl/home>. Per 1 januari is dat loket operationeel met actuele informatie.

Er is geen landelijke applicatie voor het doen van melding over de openbare ruimte. De provincie heeft hier tot op heden geen rol in gehad of geambieerd dit is meer een taak voor de Rijksoverheid om hier standaarden e.d. over vast te stellen. En voor de beheerders van de openbare ruimte (gemeenten, waterschappen, provincies, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, ProRail e.d.) in gezamenlijkheid om daar invulling aan te geven.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Geen, tenzij gekozen wordt voor het uitvoeren van een onderzoek naar maken van een applicatie.

8. Samenwerking en participatie

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

N.v.t. Tenzij we kiezen voor het maken van een applicatie dan is categorie 2 van toepassing.

8. Samenwerking en participatie

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L8.3 Informatieplek lopende initiatieven: De provincie moet 1 plek faciliteren waar burgers lopende initiatieven in hun buurt en van de provincie kunnen vinden.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Om via één plek informatie te verschaffen over participatie in de provincie Zuid-Holland zal het beleid aangepast moeten worden. Momenteel zijn er verschillende plekken waar inzicht wordt gegeven in de activiteiten rondom participatie (bijv. op de website www.energiesamenzuidholland.nl of op <https://kennis.zuid-holland.nl/evenementen/>)

Om gehoor te geven aan het bovenstaande besispunt zal een online tool moeten worden ingezet om inzicht te bieden in participatietrajecten. Op de korte termijn zou een online tool als OpenStad kunnen worden ingezet om inzicht te bieden in lopende participatietrajecten. Deze tool biedt allerlei functies zoals informeren over projecten, maar biedt ook mogelijkheden om participatie vorm te geven met behulp van het genereren van ideeën, een functie om te stemmen of om geld te verdelen binnen een project. De provincie zou dit kunnen gebruiken om haar eigen participatietrajecten te tonen en vorm te geven. Natuurlijk zou er ook voor een andere online tool kunnen worden gekozen. Hier zou eerst een onderzoek naar moeten worden uitgevoerd. Als onder de lopende initiatieven in hun buurt ook alle gemeentelijke participatietrajecten worden bedoeld kost dit extra mankracht om dit te verzamelen.

Ter info: Momenteel speelt er een traject voor het vernieuwen van het hele corporate platform van de provincie Zuid-Holland op de lange termijn. Hiervoor heeft ook het participatieteam de functies opgegeven die nodig zijn om op 1 plek informatie over participatietrajecten te tonen. De functies die zijn doorgegeven zijn:

- Het tonen van participatietrajecten zodat publiekelijk getoond wordt wat er in de provincie Zuid-Holland gebeurt. (Voorbeeld Home - Allemaal Duurzaam (allemaal-duurzaam.nl).
- Plaatsen van documenten zoals participatiebeleid, -visie, -kompas.
- Informeren over relevante subsidies en regelingen voor doelgroepen.
- Contactformulier waarmee doelgroepen contact kunnen leggen met de provincie voor vragen of het indienen van ideeën.

Dit traject zal meerdere jaren in beslag nemen en ook is het niet zeker of alle functies die zijn doorgegeven (kunnen) worden opgevolgd.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Dat er 1 plek is waar inwoners informatie kunnen verkrijgen over participatie en er een overzicht ontstaat. Inwoners kunnen dan gemakkelijker meedoen met participatietrajecten waardoor zij ook meer betrokken kunnen raken bij het provinciebeleid.

8. Samenwerking en participatie

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Categorie 1 bij het inzetten van OpenStad (jaarlijks)

Categorie 1 bij het onderzoeken welke online tool het beste past (eenmalig)

Categorie 3 bij het aanpassen van het hele corporate platform met de functies die nodig zijn voor degelijke informatieverstrekking over participatie (eenmalig)

8. Samenwerking en participatie

1. Over welk beslispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L8.5 Toegankelijke app: De provincie moet dit alles ontsluiten via 1 voor iedereen toegankelijke app en website met beslisboom als technische oplossing voor het versnipperde landschap.

Zie ook:

L8.2 Informatiepunt openbare ruimte: De provincie moet 1 plek faciliteren waarop burgers informatie over de openbare ruimte kunnen vinden. Deze plek moet de burger helpen in de zoektocht naar een sluitend antwoord en/of fysiek loket.

2. Valt dit beslispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja dit valt onder het huidig beleid als het gaat om de fysieke leefomgeving.

Gedeeltelijk, als het echt puur op (het beheer van) de openbare ruimte betrekking heeft.

L8.2

Met de invoering van de Omgevingswet wordt het digitaal stelsel omgevingswet (DSO) operationeel. In dit stelsel wordt alle relevante regelgeving over fysieke leefomgeving ontsloten. Op termijn wordt daarbij allerlei informatie aan toegevoegd. Informatie over de openbare ruimte valt daar ook onder. Het stelsel bevat de mogelijkheid om vergunningen et cetera aan te vragen als initiatiefnemer. Meer informatie is te vinden op <https://iplo.nl/digitaal-stelsel>. De provincie heeft een eigen applicatie voor het digitaal ontsluiten van het provinciale beleid over de fysieke leefomgeving.

Voor het melden van aspecten rond de feitelijke beheer aspecten in de openbare ruimte is dat loket niet geschikt. Indien er meldingen gedaan moeten worden over de infrastructuur die in beheer is bij de provincie dan wordt dat hier ontsloten <https://www.zuid-holland.nl/online-regelen/meldingen>.

De provincie ontwikkelt samen met de DCMR de Altijd Actuele Digitale Vergunning (AADV). <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/milieu/risicovolle-bedrijven/programma-actuele-digitale-vergunning-aadv/> Deze digitale vergunning maakt nu nog geen deel uit van het DSO, maar de doelstelling is dat dit op termijn de huidige “papieren” vergunningen zal vervangen en dan ook onderdeel zal worden van het omgevingsloket.

L8.5

De onder L8.2 genoemde informatie en mogelijkheden tot interactie worden met inwerkingtreding van de omgevingswet per 1 januari 2024 ontsloten via het omgevingsloket. Hier is de “oefen” omgeving te vinden <https://pre.omgevingswet.overheid.nl/home>. Per 1 januari is dat loket operationeel met actuele informatie.

Er is geen landelijke applicatie voor het doen van melding over de openbare ruimte. De provincie heeft hier tot op heden geen rol in gehad of geambieerd dit is meer een taak voor de Rijksoverheid om hier standaarden e.d. over vast te stellen. En voor de beheerders van de openbare ruimte (gemeenten, waterschappen, provincies, Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, ProRail e.d.) in gezamenlijkheid om daar invulling aan te geven.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Geen, tenzij gekozen wordt voor het uitvoeren van een onderzoek naar maken van een applicatie.

8. Samenwerking en participatie

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

N.v.t. Tenzij we kiezen voor het maken van een applicatie dan is categorie 2 van toepassing.

9. Betaalbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L9.2 Afspraken met grote werkgevers: Wij roepen de provincie op om afspraken te maken met grote werkgevers over woon-werkverkeer van hun werknemers.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, huidige beleid: www.zuidhollandbereikbaar.nl.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Besispunt wordt al uitgevoerd. Om hinder door werkzaamheden aan infrastructuur zoveel mogelijk tegen te gaan werkt de provincie onder de noemer Zuid-Holland Bereikbaar nauw samen met het Ministerie

van I&W, RWS, ProRail, MRDH, Havenbedrijf Rotterdam gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag. Onderdeel van de samenwerking is mobiliteitsmanagement waarin reizigers en verladers verleid worden onder anders de reizen en te transporteren. Hierbij worden ook werkgevers benaderd om te kijken of het woon-werkverkeer anders kan (meer thuiswerken, andere tijden, andere vervoersmiddelen). Daarbij wordt ook gekeken of de veranderingen van structurele aard kunnen zijn en niet alleen tijdens de hinderperiode. Dit kan tegelijk antwoord geven aan klimaatdoelstellingen en specifiek de CO2 doelstellingen.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

De provincie investeert jaarlijks € 1,2 miljoen aan Zuid-Holland Bereikbaar (waarbinnen meer taken vallen dan alleen mobiliteitsmanagement). De andere partners investeren ook jaarlijks.

9. Betaalbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L9.4 Coördinator infrastructuur: Wij roepen de provincie op om als coördinator op te treden tussen alle betrokken partijen m.b.t. de infrastructuur, vanuit de behoefte van alle Zuid-Hollandse inwoners.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Ja, huidige beleid: www.zuidhollandbereikbaar.nl.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Besispunt wordt al uitgevoerd. Om werkzaamheden aan infrastructuur zoveel mogelijk te coördineren werkt de provincie onder de noemer Zuid-Holland Bereikbaar nauw samen met het Ministerie van I&W, RWS, ProRail, MRDH, Havenbedrijf Rotterdam gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag. De gedeputeerde van de provincie treedt daarbij op als voorzitter van de stuurgroep Zuid-Holland Bereikbaar. De samenwerking richt zich op programmering (afstemmen van plannings tussen beheerders), verkeermanagement (afstemming van o.a. omleidingsroutes), mobiliteitsmanagement (gecoördineerde aanpak, op gebiedsniveau, met als doel dat reizigers en verladers kiezen voor andere manieren van reizen en te transporteren) en communicatie. Daarbij wordt ook gekeken of de veranderingen van structurele aard kunnen zijn en niet alleen tijdens de hinderperiode, waarmee infrastructuur netwerken blijvend ontlast worden.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

De provincie investeert jaarlijks € 1,2 miljoen aan Zuid-Holland Bereikbaar. Andere partners investeren ook jaarlijks.

10. Sociale leefbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L10.1 Onderzoek naar licht, lucht- en geluidsoverlast: De provincie dient meer middelen vrij te maken voor (wetenschappelijk) onderzoek in Zuid-Holland naar met name de effecten van licht, lucht- en geluidsoverlast op de gezondheid van mens, dier en natuur.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Er wordt geen expliciet provinciaal beleid gevoerd op het laten uitvoeren van (wetenschappelijk) onderzoek naar met name de effecten van licht, lucht- en geluidsoverlast op de gezondheid van mens, dier en natuur. Daar waar nodig wordt t.b.v. van de beleidsuitvoering van de verschillende beleidsvelden onderzoek verricht.

Zo wordt ten aanzien van *luchtkwaliteit* binnen het Schone Lucht Akkoord onderzoek uitgevoerd, zij het primair gericht op de gezondheid van de mens (waarbij flora en fauna, bijvoorbeeld door verminderde depositie, ook gunstige effecten ondervinden). Aanvullend onderzoek naar ultrafijnstof en zeer zorgwekkende stoffen (ZZS) door RIVM en DCMR vindt plaats in opdracht van de provincie. In het kader van *geluid* vindt experimenteel onderzoek plaats naar hinderbeleving bij burgers. Dit onderzoek speelt op bescheiden schaal en richt zich op het inzichtelijker maken hoe bewoners van Zuid-Holland hun eigen geluidomgeving beleven – en welke ingrepen op basis daarvan zinvol kunnen zijn.

Voor *lichthinder* heeft de provincie geen expliciet beleid opgesteld anders dan hetgeen vanuit wet- en regelgeving voortvloeit t.a.v. bedrijven die op grond van de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht onder bevoegd gezag van de provincie vallen.

Het entameren van wetenschappelijk onderzoek kan gezien worden als een bovenwettelijke taak van de provincie. Waarbij het laten doen van onderzoek gericht op effecten van eigen beleid/onderbouwning eigen beleid een logische stap kan zijn. Voor meer onderzoek ligt het zoeken van aansluiting bij landelijke onderzoeken vanuit Gezondheidsraad, KNAW, RIVM, en andere wetenschappelijke instellingen voor de hand. Daar aanvullend onderzoek op het gebied van lucht en geluid mogelijk geen grote kennissprongen gaan opleveren. Effecten van luchtkwaliteit en geluid op flora en fauna (verstoring) zijn generiek bekend en lijken geen extra onderzoek te vergen. Ten aanzien van lichthinder is het moeilijker uitspraken te kunnen doen over het effect van verstoring voor mens en natuur. Vanuit het provinciale beleid rond natuur zou aansluiting gezocht kunnen worden bij het Nederlands Instituut voor Ecologie (NIOO) dat o.a. onderzoek doet naar het effect van nachtelijk licht op landschap en natuur.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Een aanvulling op het bestaande beleid betekent het formuleren van onderzoeksvragen (welke kennis is nodig voor verbetering van ons beleid) en begeleiding van de onderzoeken. Hiervoor is op dit moment niet de benodigde capaciteit en expertise in huis.

Daarnaast zijn de huidige budgetten niet toereikend en zullen aanvullende middelen nodig zijn.

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Een grove inschatting is dat een onderzoeksprogramma van ca. 3 ton voor een periode van 2 à 3 jaar voor geluid en licht een behoorlijke stimulans kan zijn voor inzicht in gezondheidseffecten en gebiedsgerichte oplossingen. Dit is exclusief de kosten v. begeleiding vd onderzoeken en de kosten die mogelijke beleidsaanpassingen met zich mee brengen als gevolg van de opgedane inzichten.

10. Sociale leefbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L10.4 Permanente en frequente burgerberaden over kernthema's: De provincie dient permanente en frequente burgerberaden te organiseren over kernthema's (leefbaarheid, wonen, verduurzaming, bereikbaarheid etc.) met een inspanningsverplichting naar burgers.

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

Deels.

In het coalitieakkoord is op pagina 32 vastgelegd dat de provincie in deze college periode tenminste twee keer een Burgerberaad zal organiseren. Waarbij de kaders voor het Burgerberaad vooraf helder gecommuniceerd worden.

Vooralsnog zijn er geen plannen voor een permanent burgerberaad. Bij een permanent burgerberaad kan gedacht worden aan een burgerparlement, zoals in Duitstalig België is opgericht. Dit zou een aanpassing van het beleid kunnen betekenen.

Als er gekozen wordt voor een frequent burgerberaad of een permanent burgerberaad zou dit aangepast moeten worden in de huidige participatievisie.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Het houden van een frequent en/of permanent burgerberaad heeft verschillende consequenties:

- Tijd. De ervaring van G1000Zuid-Holland heeft ons geleerd dat een doorlooptijd van het burgerberaad bij voorkeur 3 tot 4 maanden is. Wanneer er meerdere regionale burgerberaden worden georganiseerd, dan is het raadzaam wat extra doorlooptijd aan te houden. Voor voorbereiding van een burgerberaad is afhankelijk van de ambities en het betrekken van partners zo'n 6-12 maanden nodig. De voorbereidingen bevatten kwartiermaken (onder andere benaderen van mogelijke partners) en de organisatie van het burgerberaad (onder andere de loting voorbereiden en locaties regelen).
- Ambtelijke capaciteit. Bij een burgerberaad is een projectteam betrokken van circa 8 ambtenaren, deels fulltime. Ook na het burgerberaad liggen hier werkzaamheden in de doorwerking en terugkoppeling naar de deelnemers.
- Commitment. Er is politiek en bestuurlijk commitment nodig voor de burgerberaden en de belofte de uitkomsten serieus te nemen. Dit commitment moet voorafgaand aan het burgerberaad duidelijk aan de deelnemers worden gecommuniceerd.
- Doorwerking. Er moet nagedacht worden over een proces om de bevindingen uit het burgerberaad te laten doorwerken. De uitkomsten van de G1000Zuid-Holland zijn meegenomen in de coalitieonderhandelingen, maar bij een frequent burgerberaad zullen deze bijvoorbeeld bij de Verzamelherziening meegenomen moeten worden.
- Kosten (zie de volgende pagina).

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.
Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

We baseren deze alinea op de ervaring met de G1000Zuid-Holland. Afhankelijk van de te maken keuzes kan er per burgerberaad uitgegaan worden van een budget van €100.00-250.000, los van ambtelijke inspanning.

10. Sociale leefbaarheid

Als er gekozen wordt voor een frequent burgerberaad, zijn dit de kosten per burgerberaad. In het geval van een permanent burgerberaad kunnen de kosten afwijken, maar is de verwachting dat deze tussen de €100.000 en €1.000.000 zullen vallen.

10. Sociale leefbaarheid

1. Over welk besispunt uit het Burgerakkoord gaat deze ambtelijke analyse?

L10.5 Online burgerforum: De provincie dient het mogelijk te maken voor burgers om online mee te praten, te peilen en/of te stemmen over beleid in de vorm van een online burgerforum.
(zie ook P7.3 & eveneens gerelateerd aan P10.2)

2. Valt dit besispunt onder huidig of bestaand beleid en wordt dit uitgevoerd?

De tool Open Stad is een online participatie-platform. In het verleden heeft de provincie dit al ingezet voor diverse trajecten, maar we verkennen momenteel of we dit breder kunnen inzetten. OpenStad is een tool voor burgerparticipatie en biedt veel verschillende functies zoals een online stemtool, manieren om plannen in te sturen, mogelijkheden om als inwoner budget toe te wijzen aan plannen voor een gebied en om onderling contact met elkaar op te nemen. Via deze tool kunnen lopende participatieprojecten worden getoond. Op de website van OpenStad zijn verschillende voorbeelden van participatieprojecten te vinden. In de zomer lopen deze verkennende gesprekken met OpenStad. Naar verwachting zal de tool na de zomer van 2023 in gebruik worden genomen.

3. Wat zijn de consequenties van de aanpassing/het nieuwe beleid?

Platform moet consequent worden bijgehouden door medewerkers

4. Wat is een grove inschatting van de financiële impact van dit besispunt?

N.V.T. / C1: tot € 100.000 / C2: vanaf € 100.000 tot € 1.000.000 / C3: hoger dan € 1.000.000.

Geef aan of het eenmalig of jaarlijks is.

Categorie 1: Personeel & Kosten OpenStad software.