

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d. 6-3-2023
Commissie Mobiliteit en
Bereikbaarheid
Datum commissievergadering 20-2-2023

24 februari 2023

1 | 11

Onderwerp:

**Voordracht 8 Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)
2023-2030**

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030 als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 6 maart 2023.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 20-2-2023:

6. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**6a. Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023-2030**

De **voorzitter** gaat door naar de A-agenda 6, de actualisering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur, ook wel het iMPI en geeft een korte toelichting. Het iMPI dat in november 2022 door PS is vastgesteld geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering daarvan. In verband met de voortgang wordt PS gevraagd in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere kredietverhogingen op te nemen in de voordracht eerste begrotingswijziging 2023. De voorzitter verzoekt PS te adviseren over deze voordracht die zal worden geagendeerd voor de vergadering van 6 maart aanstaande.

De heer **Steeman** (D66) verklaart dat hij teleurgesteld is omdat in deze actualisatie staat dat in de nabije toekomst de stelpost- en vervangingsinvesteringen en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen ruim onder water staan en dat dat gevolgen kan hebben voor toekomstige besluiten. Er wordt bijvoorbeeld niet nagedacht over een onderhoudsintensieve verdiepte tunnel midden in Unesco Werelderfgoed waarmee nog meer auto's nog makkelijker de Zaanstreek ingetrokken worden voor de som van zo'n miljard euro. Er

worden bij herhaling twee broodnodige projecten aangehaald waarvoor de heer Steeman in deze commissie al meerdere keren heeft gepleit. De N200, de Bloemendaalse Zeeweg, waarover de gemeenteraad onlangs nog een unaniem besluit genomen heeft om de verkeersveiligheid te verbeteren. En ook de N203 wordt daar genoemd, Castricum Uitgeest, die de dodenweg wordt genoemd en waar eigenlijk tien jaar geleden al veiligheidsmaatregelen genomen hadden moeten worden. De heer Steeman begrijpt niet waarom die twee projecten steeds als voorbeeld worden genoemd als mogelijk te schrappen projecten. Hij begrijpt het hooguit wanneer het is om tegen het zere been van deze commissie te schoppen of om de commissie echt wakker te schudden maar dat is volgens hem niet nodig. De heer Steeman vraagt via de voorzitter aan de gedeputeerde deze voorbeelden te schrappen en te vervangen door voorbeelden die echt een verschil gaan maken in deze posten. De heer Steeman kondigt vast aan dat wanneer dat niet gebeurt dat hij een motie of amendement overweegt. Het voorstel zelf, het voorliggende besluit en de daaruit voortkomende financiële gevolgen zijn wat D66 betreft akkoord. Vooral de investeringen in de infrastructuur voor het ov bij Beverwijk verdient nog speciale aandacht, het is een mooi en heel nodig project waar D66 graag in mee investeert. Later deze avond zal D66 nog vertellen hoe zij denken de lange termijnperspectieven realistischer te maken en echt keuzes voor betaalbare mobiliteit te maken maar aangezien de tijd beperkt is op de volle agenda laat de heer Steeman het hierbij voor de eerste termijn.

Statenlid **Van der Waart** (GL) is kort over het iMPI, GroenLinks is het eens met het voorgestelde besluit over de opnamen in de volgende fase. Ze vraagt zich af hoe de N200, die de heer Steeman ook al noemde, er nu in staat omdat deze in de viewer wel goed staat en of dat nog gecontroleerd kan worden. Ze vindt de viewer zeer behulpzaam en is er erg blij mee. Ze is ook erg blij met de aanpak voor de stikstoftrajecten. GroenLinks hamert al jaren op de stikstof en is blij dat er nu eindelijk gestart wordt met die stikstof trajecten, weliswaar in studiefase. Voor wat GroenLinks betreft had het wel wat sneller gemogen, maar beter laat dan nooit. Opvallend is dat niet alle delen die in aanmerking komen voor snelheidsverlaging, omdat het beter is voor zowel stikstofreductie als verkeersveiligheid, zijn opgenomen in het iMPI, zo ontbreekt bijvoorbeeld de N503. Dat valt in de kop van Noord-Holland waar later deze avond nog over gesproken gaat worden. In het kader van het iMPI is het goed om te benoemen dat er wordt geïnvesteerd in veiligheid voor fietsen en paden, of voor mens en dier, waar GroenLinks ontzettend blij mee is. Er wordt geïnvesteerd in duurzaamheid waarbij 28 bushokjes bij vervanging worden voorzien van een sedumdak, waarvoor GroenLinks het initiatief nam en waarvan we inmiddels weten dat het wel degelijk bijdraagt aan de biodiversiteit. Het is goed te zien dat dit verder wordt uitgerold. Voor wat betreft GroenLinks is het een hamerstuk.

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat zijn inbreng lijkt op die van GroenLinks maar tegenover een aantal punten staat hij iets anders. De VVD is blij te zien dat een aantal infrastructuurprojecten in deze actualisatie van het iMPI weer een stap verder gebracht is. De fractie van de VVD is niet blij met de vijf zogenoemde stikstoftrajecten die in de studiefase worden opgenomen en die volgens hem onterecht worden aangemerkt als verbeter- en uitbreidingsmaatregelen. De doorstroming verbetert niet maar verslechtert juist en er wordt niets uitgebreid, behalve het onbegrip onder automobilisten over deze snelheidsverlagende maatregelen. En voor wie denkt dat er door deze stikstofbeperkende maatregelen er meer stikstofruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld woningbouw komt bedrogen uit.

Bij interruptie merkt statenlid **Van der Waart** (GL) op dat er niet terug te lezen valt dat de doorstroming verslechtert en vraagt de heer Terwal waar hij dat heeft gelezen.

De heer **Terwal** (VVD) er staat niet in het IMPI dat de doorstroming verslechtert als de snelheid verlaagd wordt maar er zijn wel onderzoeken die zeggen als je de snelheid omlaag brengt dat daarmee de doorstroming begint op te stropen en de mensen daar minder door kunnen rijden.

Statenlid **Van der Waart** (GL) brengt daar tegenin dat zij meer onderzoeken kent die juist aangeven dat als je de snelheid omlaag brengt, dat de doorstroming juist verbetert.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat er onderzoeken zijn die zullen bevestigen dat snelheidsverlagingen inderdaad beter voor de doorstroming zijn en ook weer heel veel onderzoeken die dat niet bevestigen. Het blijft in het midden maar het standpunt van de VVD is dat zij verwachten dat de doorstroming niet verbetert bij snelheidsverlagingen. De heer **Terwal** vervolgt zijn betoog

De heer **Steeman** (D66) stelt dat doorstroming niet het enige argument is voor snelheidsverlaging en vraagt de heer **Terwal** of hij doorstroming belangrijker vindt dan veiligheid en of dat het standpunt is van de VVD.

De heer **Terwal** (VVD) reageert op D66 dat hij dat een valse tegenstelling vindt omdat, wanneer hij de redenering van D66 volgt, we met z'n alle 20 km/h rijden omdat dat het meest verkeersveilig zou zijn. Ergens moet je daar een afweging maken en de VVD ziet dat op de meeste provinciale wegen je gewoon 80 kan rijden en dat daarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd is. De VVD ziet wel veiligheidsproblemen waar mensen met 100 over een provinciale weg jakkeren en daar is hij het met D66 eens dat je daar wat aan zou moeten doen. Dat kan bijvoorbeeld door trajectcontroles of een flitspaal. Maar laat als eerste mensen 80 rijden omdat dan ongevallen al enorm zullen afnemen. De heer **Terwal** vervolgt zijn betoog over stikstofruimte die niet vrijkomt voor bijvoorbeeld woningbouw aangezien de rechtbank in Haarlem in april vorig jaar heeft besloten dat de verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen niet gebruikt mag worden als compensatie voor dit soort doeleinden en vraagt aan de gedeputeerde waarom de provincie hier naar onderzoek wil doen omdat het maar tot een fractie natuurverbetering zal leiden en hij denkt dat er echt andere maatregelen zijn die meer tot natuurverbetering kunnen leiden.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt bij interruptie aan de heer **Terwal** of hij alleen vanwege de woningbouw stikstofreductie wil plegen, maar hij noemde in een bijzin nog even het woordje natuur. Dus de vraag is eigenlijk al beantwoord.

De heer **Terwal** (VVD) vervolgt zijn inbreng. Wat bij de VVD op weinig enthousiasme kan rekenen is de 55.000 euro die wordt uitgegeven om 28 bushokjes van een sedumdakbedekking te voorzien. Uit een pilot zou gebleken zijn dat dit kleine lapje groen van een paar vierkante meter een positief effect zou hebben op de biodiversiteit, fijnstof, CO₂, geluid en waterhuishouding. De heer **Terwal** is benieuwd naar het doorwrochte onderzoeksrapport naar dit wondermiddel, blijkbaar, en vraagt de gedeputeerde of hij deze met de Staten wil delen. Daarnaast hoopt hij dat zijn motie van vorig jaar over het inzetten van een kostentafel en een risicotafel bij grote infrastructurele projecten als standaardprocedure navolging krijgt nu er bijna 14 miljoen euro bijgelegd moet worden bij de Stolperbasculebrug en ruim 29 miljoen euro bij de vervanging van de kolk en de damwand van de Koopvaardersschutsluis, twee projecten die niet echt de schoonheidsprijs verdienen qua projectmanagement gezien de enorme bedragen die bijgelegd moeten worden. De VVD deelt de hartenkreet van de gedeputeerde dat er wat betreft de programmering van projecten aanvullende financiële ruimte moet worden gecreëerd. In lijn met het verkiezingsprogramma van de VVD ligt de oplossing in de provincie die harde keuzes durft te maken met wat zij wel en vooral met wat zij niet doet zodat er meer geld

overblijft voor een van de belangrijkste kerntaken van de provincie, namelijk onderhouden en aanleggen van infrastructuur zodat Noord-Holland bereikbaar blijft voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat afgelopen november het iMPI 2023–2030 is vastgesteld en dat er nu weer een voordracht ligt voor een aantal kredietverleningen met een totaalbedrag van zo'n 55 miljoen. De onderbouwing toont de noodzaak aan van deze kredieten waarbij de technische briefing een belangrijk onderdeel vormt. Het CDA heeft een paar opmerkingen met als eerste de kredietverhoging van de renovatie van de Koopvaardersschutsluis die van een oorspronkelijk krediet uit 2018 van 11 miljoen euro nu naar ruim 40 miljoen euro gaat, een kredietaanvraag van 29 miljoen. De nu gekozen werkwijze voorkomt dat er een omvaarroute door het Boerenverdriet in Den Helder moet worden gefaciliteerd, maar het is toch wel een enorme toename. Er staat een toelichting opgenomen waarom deze kosten zo enorm zijn gestegen en ze gaan ervan uit dat met dit krediet het gebruik van deze sluis weer voor decennia is gegarandeerd. Tevens gaat het CDA ervan uit dat de verlenging van de sluis inderdaad alleen maar is uitgesteld, want het nu investeren in de renovatie van de bestaande sluis zou nog effectiever zijn als de sluis straks ook een onderdeel is van goederenvervoer over water voor grotere schepen. Als het over een relatief klein bedrag gaat, 77.000 euro voor het sedumdak van de abri's, en in het iMPI staat te lezen dat uit een pilot is gebleken dat de effectiviteit fijnstof, CO₂ en geluid eigenlijk afwezig is. De vraag is, waarom gaan we toch hiermee door? Het is en blijft publiek geld, hoewel 77.000 euro ten opzichte van andere bedragen gering lijkt. En ook nog een vraag over de 700.000 euro van de paddentunnels, aannemende dat ze na vijftig jaar vervangen moeten worden, staat er niks over de effectiviteit van deze tunnels. Het precieze gebruik van de paddentunnels is waarschijnlijk niet bekend maar om een bedrag van 7 ton uit te geven wil je toch wel iets meer informatie hebben. Als laatste, de gedeputeerde heeft meermaals aangegeven dat de financiële grenzen bijna zijn bereikt. Ook hier staat klip en klaar dat er na deze actualisatie geen nieuwe verbeter- en uitbreidingsmaatregelen in de studiefase kunnen worden opgenomen. Het CDA vindt het echt heel erg zorgelijk en het wordt nog besproken bij het iNHi maar het geeft wel een enorme beperking.

De heer **Hoogervorst** (SP) bedankt voor de mooie woorden bij zijn afscheid, hij heeft dit gedaan vanuit een roeping en omdat hij gekozen was, maar het doet hem wel goed om te horen dat het zo gewaardeerd wordt. Wat betreft de actualisering van het iMPI is de heer Hoogervorst het met D66 eens dat het een beetje vervelend is, en eigenlijk ook niet netjes, om ook deze keer projecten als de N200, Zeeweg richting de kust en de N203 bij Castricum weer te noemen als mogelijk afvallers als het allemaal financieel heel lastig dreigt te gaan worden. Dit zijn twee projecten die regelmatig aan de orde zijn geweest de afgelopen periode, voornamelijk op basis van verkeersveiligheidsverbetering en dan is het jammer dat er op deze manier mee wordt omgegaan. Wij denken ook helemaal niet dat dat nodig is, schrap bijvoorbeeld andere projecten die veel onzaliger zijn, bijvoorbeeld de verbindingsweg A8–A9 en de afslag A9 bij Heiloo. En ik zie de heer Olthof knikken. Dan de Koopvaardersschutsluis die blijkbaar niet verlengd wordt de komende periode, vraag van de SP is wanneer dat wellicht wel op de rol staat en of het ook niet is dat als je nu besluit om hem niet te verlengen, dat dat je ambitie als provincie om goederenvervoer over water misschien kan belemmeren en dat zou natuurlijk ongelooflijk jammer zijn. De heer Hoogervorst is het er wel mee eens dat het allemaal wel heel erg duur wordt, maar als dergelijke investeringen kunnen helpen om je ambities beter bereikbaar te houden dan moet dat altijd overwogen worden. Wat betreft de stikstofproblematiek, dat is nodig want wij moeten de natuur beschermen, laat dat op één staan. Maar we kunnen onze ogen ook niet sluiten voor de enorme woningbehoefte in onze provincie en daar moeten we ook op de juiste manier ruimte voor maken. Tot slot de abri's, dat is maar een dusdanig klein bedrag, een aantal tienduizenden euro's, dat stelt natuurlijk helemaal niks voor als je de bedragen in dit plan allemaal naast elkaar zet. Laten we dat doen, want het is niet alleen nuttig maar het staat ook heel erg mooi.

De heer **Dessing** (FvD) bedankt voor het toesturen van de actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur. De fractie van Forum voor Democratie ziet met genoegen dat er hard wordt gewerkt aan het verbeteren en veilig houden van het wegennet, inclusief de waterwegen. Voor onze economie en samenleving zijn die van ongelooflijk groot belang en terecht ligt hier ook een kerntaak voor de provincie. Tegelijk moet hij ook constateren dat er in deze actualisering wel heel veel extra geld wordt gevraagd, in totaal ruim 45 miljoen euro en dat is meer dan 20 procent van het totale mobiliteitsbudget van de provincie. Een deel van het extra geld dat nodig is heeft te maken met fors gestegen kosten, materiaalkosten en energiekosten. Maar dat bij de busbanen bij Wijckerpoort en Wijckermolen ter waarde van bijna 6 miljoen euro expliciet verwezen wordt naar het Oekraïne-conflict is natuurlijk nonsens. Aan de inkoopkant zijn de energiekosten al lang weer terug op het niveau van voor het conflict. Laten we gewoon eerlijk zijn en toegeven dat een structurele stijging van energiekosten te maken heeft met het gevoerde klimaatbeleid en de wijze waarop daarbij wordt ingezet op zogenaamde duurzame energiebronnen. Daarnaast wordt er geld uitgetrokken voor zaken die nu juist niet gerekend moeten worden tot de kerntaken van de provincie, het aanleggen van paddentunnels voor 700.000 euro en het bedekken van de bushokjes met een extra 55.000 euro van 1 miljoen euro die we al aan mos op bushokjes hebben besteed. Totale waanzin wat ons betreft. Er is om te beginnen onvoldoende bekend over de doelmatigheid van deze investeringen en wat ons betreft gaat het hier dan ook puur om symboolpolitiek. En een dergelijke politiek kunnen we ons gezien de huidige kostenontwikkeling niet langer permitteren.

Statenlid **Van der Waart** (GL) bij interruptie merkt op dat er vrij veel wordt gerefereerd aan de bushokjes en wil daar toch even naartoe want ze hoort een aantal mensen zeggen dat het niet zoveel uitmaakt. Ze heeft nog even het stuk erbij genomen, de evaluatie van 31 oktober, en daar staat, is goed voor de biodiversiteit, voor insecten, het neemt fijnstof en gifstoffen op, CO2 neemt het op, een gunstig effect op de waterhuishouding, demping van lawaai, aantrekkelijke kwaliteit et cetera. Ze begrijpt eigenlijk niet dat iedereen zegt dat dat niets waard is. Het lijkt heel wat waard.

De heer **Dessing** (FvD) merkt op, met alle respect, die paar vierkante meter en die paar extra bijen die dat oplevert en dat beetje water wat het extra oplevert, moet daar nou echt zoveel geld aan worden uitgegeven? Terug naar de kerntaak, is zijn antwoord.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is, bij interruptie, heuglijk verbaasd over Forum voor Democratie op dit moment. De heer Dessing heeft het over de kerntaken van de provincie, dat zijn twee hele grote, natuur en mobiliteit, en voor beide dingen moeten we iets regelen en u weet zelf heel goed dat wegen door natuur heen gaan. Wij hebben die wegen aangelegd en de natuur was er al. Integraal onderdeel van de mobiliteit die we aanleggen, de wegen en de fietspaden die we aanleggen, is dat we rekening houden, nog een heel klein beetje met faunapassages, het is onderdeel van ontsnipperen van onze natuur. En nu zegt u dat u zowel het natuurbeleid van de provincie als het mobiliteitsbeleid van de provincie niet onderschrijft. Ik vind het echt heel raar.

De heer **Dessing** (FvD) wat ons betreft is mobiliteit en bereikbaarheid, en dat ben ik geheel met de VVD eens, de kerntaak van de provincie. En als ik zou moeten kiezen als we het beperkte geld wat we hebben kunnen besteden aan het kunnen verbinden van een verbinding waarbij fietsen al dan niet van A naar punt B kunnen komen, of dat tien padden van punt A naar punt B kunnen komen, dan kies ik toch echt voor het eerste. Ik ga verder met mijn betoog. Ik heb een detail. Voor wat betreft het iMPI waar ik even een vraagteken richting de gedeputeerde over wil stellen. De Zaanbrug, ik zie daar een kredietverhoging van bijna 2 miljoen

en als een van de redenen daarbij staat dat er een aantal wensen van Zaanstad zijn die graag vervuld zouden willen worden. Betekent dat, dat de provincie voor Sinterklaas richting Zaanstad gaat spelen? Is het niet zo dat Zaanstad zijn eigen wensen moet financieren? Kan Zaanstad dat niet? Graag een toelichting van de gedeputeerde op dit punt. Namens mijn fractie wil ik oproepen om ons qua mobiliteit binnen deze commissie te focussen op onze kerntaak, het bevorderen van mobiliteit in onze provincie. We zullen prioriteiten moeten stellen en naar het zich laat aanzien zal de inflatie nog enige jaren doorzetten. Gestegen kosten voor lopende projecten zullen extra kredieten noodzakelijk maken. We zullen dus voor toekomstige projecten veel selectiever moeten worden in wat we wel en niet gaan doen en daarbij veel sterker dan nu gedaan wordt moeten sturen op de toegevoegde waarde, ook voor de economie. Alleen zo kunnen we zoveel mogelijk burgers in staat blijven stellen in hun eigen basale levensonderhoud te voorzien. Toegegeven, daar zijn we als provincie afhankelijk van het beleid in Den Haag en Brussel. Het is noodzakelijk dat we noodsignalen die kant op blijven sturen omdat wij hier met de gebakken peren zitten van beleid dat daar wordt verzonnen. Maar als het gaat om de besteding hebben wij als provincie ook een eigen verantwoordelijkheid, daarom weg met de symboolpolitiek, weg met alle stikstoftrajecten en laten we focussen op het economisch verantwoord bevorderen van mobiliteit. En dat is al moeilijk genoeg.

De heer **Carton** (PvdA) de fractie van de PvdA kan akkoord gaan met de actualisering van het iMPI met bijbehorende kredietvoorstellen. Dank voor het zorgvuldige overzicht en de informatie tijdens de technische briefing voorafgaande aan de vorige commissievergadering. Een grote zorg blijft de financiële ruimte voor projecten in de toekomst. Weliswaar zijn er voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen bij deze actualisering voldoende middelen, maar voor de komende periode is er onvoldoende financiële ruimte voor nieuwe maatregelen naar de studiefase en voor projecten in de studiefase is ook nog geen zicht op dekking. Ook niet te vergeten de financiële ontwikkelingen als indexering, hoge productiekosten, waardoor er ook nog steeds grote onzekerheden blijven en die zullen ook nog wel een tijdje zo zijn. Zorgelijk, aangezien er zulke grote opgaven liggen binnen onze provinciale infrastructuur. Van vervangingsinvesteringen, onderhoud tot fiets en openbaar vervoer. Het is nodig om bij de volgende periode scherpere en mogelijk andere keuzes te maken op mobiliteit om de infrastructuur in Noord-Holland toekomstbestendig te houden. Straks spreken we nog over het instrument het iNHi om ons daarbij te helpen. Misschien moeten we dan ook kijken of er extra financiële middelen nodig zijn om bepaalde projecten mogelijk te maken.

De heer **Jensen** (JA21) kijkend naar deze actualisatie van het iMPI vallen ons wat zaken op. We constateren dat ongeveer de helft van alle projecten last gaan krijgen van de stikstofproblematiek, uitermate vervelend maar dat probleem en de oplossing liggen vooral in Den Haag. Zorgwekkender in dit toch al niet optimistische opgestelde iMPI is dat het nog steeds niet geïndexeerd is waardoor dit een incompleet stuk is. We zien dat de stelpost vervangingsinvesteringen vanaf 2026 al niet meer voldoende is, vanaf 2027 kunnen projecten in de studiefase al niet meer gedekt worden. Na deze actualisatie worden nieuwe projecten niet meer opgenomen in de studiefase totdat er weer financiële ruimte is. We hebben geen geld meer. De zaken waar draagvlak voor is, politiek en maatschappelijk, worden op de lange baan geschoven. Dit betekent dat infrastructuur vooral een probleem wordt voor een nieuw college waarbij we ons afvragen wat dit betekent voor de veiligheid. Als we kijken naar de kosten, natuurlijk was niemand voorbereid op een oorlog in Oekraïne, daar kan niemand iets aan doen, maar de inflatie speelt al wat langer. Dus het is jammer dat er niet in een eerder stadium gekeken is naar wat er kan en wat er moet op basis van het geld wat beschikbaar was, in plaats van wat wenselijk is. Wat mijn fractie verwondert is dat er met al deze financiële problemen nog steeds ruimte is voor hobbyisme, zoals collega's Terwal en Dessing al noemden, de bushokjes. Ook wij hebben daar zo onze ideeën over. Ik hoorde wat mijn collega van GroenLinks hierover zei, ik zag ook eigenlijk dat het feitelijk weinig nut heeft, maar het geeft vast sommige mensen een goed gevoel en dat mag dus wat kosten. Let wel

die 55.000 euro gaat het verschil niet maken, dat snappen wij ook wel. Maar het is een klein en vooral duur voorbeeld de duurzaamheid wensen drukken op de kosten van onze infrastructuur en wat de gevolgen daarvan zijn. De infrastructuur komt sowieso steeds meer onder druk te staan, want er is nogal wat spul wat onderhouden moet worden. Het is daarom treurig dat de provincie binnenkort niet meer in staat is om een van haar kerntaken, namelijk wegenonderhoud en aanleg adequaat uitvoeren. Daar maken wij ons ernstig zorgen over, zoals gezegd vooral over de veiligheid. Wat gaat GS hiermee doen? Gaan we schrappen of gaan we meer geld beschikbaar stellen voor wegenonderhoud en minder aan linkse bezigheidstherapie? Met deze actualisatie kan een nieuwe coalitie hopelijk bijsturen en de nodige harde keuzes maken.

Mevrouw Tolhuis (ChristenUnie) de ChristenUnie is tevreden over de actualisatie van het iMPI en is wel blij dat de fietstunnel bij Laren van studiefase over is gegaan naar de planfase. Wat we missen in het verhaal is het smalle en slecht onderhouden fietspad op de Naarderweg, N524 wat tot onveilige situaties leidt. Wat is de status daarvan? En is er al zicht wanneer dat aangepakt kan worden?

Gedeputeerde **Olthof** had zich voorgenomen alleen met ja en nee te beantwoorden maar dat zal niet volstaan. Actualisering iMPI, de laatste van deze periode, en we hebben ook al eerder met elkaar gesproken over de financiële consequenties hiervan en de enorme prijsstijgingen in relatie tot de stelposten die we beschikbaar hebben. Daarom hebben we ook het financieel perspectief neergezet om ook wel de volgende periode scherp te krijgen van wat uiteindelijk wel de vervangingsinvesteringskosten maar ook de ambities zijn als we uiteindelijk kijken naar actieve mobiliteit en andere ambities die we met elkaar hebben. Juist om in de volgende periode keuzes te kunnen maken en het zal ook aan de volgende coalitie zijn, van de volgende Staten, om uiteindelijk die afweging te maken. Komen er meer middelen beschikbaar, worden er andere keuzes gemaakt. Dus wat dat betreft hebben we denk ik ook deze periode volledig transparant laten zien van hoe staan we er voor. In dat opzicht, naar de heer Steeman, begrijp ik vanuit uw perspectief wel het chagrijn, of de teleurstelling wat misschien nog wel erger was dan de boosheid. Maar het is op geen enkele wijze bedoeld om hiermee de N200 en N203 af te zetten tegen een A8-A9. Eigenlijk temeer omdat we juist met die N203 en de N200 bezig zijn, we hebben heel actief gesproken, dat willen we ook op korte termijn realiseren, ook daar zien we al op dit moment dat de middelen er niet voor zijn. Daarmee heb ik overigens ook, naar de heer Hoogervorst, niet willen aangeven dat we dat niet moeten doen, maar uiteindelijk zullen we daar wel middelen beschikbaar moeten gaan stellen om dat uiteindelijk wel te realiseren. Daarom hebben we er ook, juist omdat de urgentie op die twee zo dichtbij is en zo hoog is, er hier in de Staten over gesproken. En die A8-A9, een heel ander perspectief, is veel verder weg, veel meer geld. Op dit moment zou het ons ook niet opportuun lijken om die af te zetten tegen bijvoorbeeld andere projecten. Dus het is op geen enkele wijze bedoeld om u hiermee te schofferen, dat is absoluut niet aan de orde geweest.

De heer **Steeman** (D66) vraagt de gedeputeerde of er echt geen andere projecten zijn die hier genoemd kunnen worden zodat dit niet een eigen leven gaat leiden en we de boodschap meegeven aan de volgende Staten-periode dat als er gekozen moet worden de N200 en de N203 als eerste op het lijstje staan.

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het zo niet is bedoeld. Het is juist bedoeld om die urgentie aan te geven dat we deze twee belangrijk vinden, juist omdat we dan extra middelen moeten hebben. Voor alle projecten die nu in de studiefase zitten zijn die middelen er niet. Dus het is meer bedoeld als een heads up, let op, deze vinden we belangrijk. We hadden ook andere projecten kunnen noemen, maar daarmee was uiteindelijk de N200 en N203 niet dichterbij gekomen. Dus het was meer vanuit het gevoel van ze zijn belangrijk, ze komen dichterbij, we zijn bezig. Ik heb vandaag nog gesproken over het plan van aanpak als het gaat over de N200, over de trajectstudie waar we mee bezig zijn. Dus het was meer vanuit die urgentiebehoefte dan dat wij hem

hebben willen afzetten. En we kunnen in het vervolg andere projecten noemen, maar daarmee hebben we dit probleem niet opgelost. En het was niet bedoeld om hem te benoemen als project wat als eerste zou moeten afvallen. Dat is nooit de intentie hiervan geweest. Dus als dat het gevoel is, dan vind ik dat jammer. Maar dat is niet het geval geweest. En als u zegt hij moet in deze tekst eruit gehaald worden, ik kan geen teksten meer aanpassen, dan zou u dat moeten doen. Maar uiteindelijk verandert daarmee de situatie niet. We zullen er de volgende keer rekening mee houden, dit was niet de bedoeling geweest en we zullen het anders opschrijven. Overigens, als u het verandert, verandert de situatie van de N200 en N203 niet. Daar zullen we uiteindelijk met elkaar middelen beschikbaar voor moeten gaan stellen. De N200 zit ook in de studiefase, dat was een vraag van GroenLinks. We zijn ermee aan de slag, ook in goed overleg met Bloemendaal. En we hebben natuurlijk een studie gedaan over die stikstof en daar zijn een aantal wegen uitgekomen waar in ieder geval de kans van slagen het grootste is op het gebied van stikstof en ook waar we het meeste rendement, het meeste winst kunnen boeken. En waarom daar de N503 is genoemd, specifiek, dat antwoord moet ik u even schuldig blijven, maar die afweging is nu even gemaakt. Ik weet niet of die 503 toen al was afgefallen omdat uiteindelijk het rendement van de snelheid van heel beperkt was. Dat zou ik even technisch moeten insteken. En dan de stikstofdiscussie zit een beetje in de lijn van dat sedum. We kunnen wel zeggen, het levert niet voldoende op, volgens mij heeft het Statenlid Van der Waart al een heel lijstje opgenoemd. Het is misschien niet de grootste winst die we boeken maar ik denk wel dat daar waar we juist wel deze voordelen kunnen gaan halen, dat we die niet moeten nalaten. En het gaat niet alleen, als we deze realiseren, alleen om woningbouw. We hebben ook met elkaar een natuuropgave te realiseren. Ik weet wel dat een aantal partijen dat een onzinnige discussie vinden, maar de opgave is dat we uiteindelijk een klimaatopgave hebben, dat we een groot probleem hebben en dat we uiteindelijk ook voor de stikstof, zowel voor de natuur als voor de woningbouw en andere projecten, een grote opgave hebben. In onderzoek is uitgewezen dat dit kansrijke wegvakken zijn, juist voor stikstof. Nu gaan we kijken, en daarom is deze studie, wat betekent het uiteindelijk voor de doorstroming, wat betekent dit voor de veiligheid? Dus de conclusie die een aantal van u nu al trekken dat het ten koste van de doorstroming gaat, dat is nu juist de studie die we nu doen. Stikstof eerst, was eerder al onderzocht. Nu kijken wat dit betekent voor de bereikbaarheid.

De heer **Terwal** (VVD) bij interruptie, zonder in een hele stikstofdiscussie te geraken, want dat hoort bij de commissie NLG thuis. De gedeputeerde zegt woningbouw, daarover heeft de rechter juist gezegd dat de stikstofruimte die vrijkomt bij snelheidsverlaging op rijkswegen, en ik trek die even door naar de provinciale wegen, niet aangewend mag worden juist voor woningbouwvergunningen of ander soortgelijke vergunningen. Misschien voor de PAS-melders. En dan moeten we kijken wat levert het dan voor effect op. Misschien verbetert het de natuur iets, maar als dat zo weinig is en je zet daar de verslechterde doorstroming tegen af, dan zal de VVD kiezen voor andere maatregelen om die stikstofdepositie te verlagen. En wat betreft de sedumdakbedekking, het is een beetje een spons in de zee gooien en zeggen, hij neemt wel water op. Klopt, maar heeft dat effect op de zee?

Gedeputeerde **Olthof** vraagt of het zin heeft wanneer hij thuis alleen afval scheidt, of gaat het juist wat worden als we dat met z'n allen doen. Daarmee is natuurlijk elk project op zich, kun je die discussie gaan stellen met elkaar, maar volgens mij hebben we een veel grotere opgave en moeten we dit soort kansen benutten. Als het over stikstof gaat stelt u een aantal conclusies. U gaat er al van uit dat het maar heel beperkt stikstof oplevert en twee dat het leidt tot een probleem met doorstroming. Volgens mij is er een onderzoek geweest naar de stikstof, dat is eerder aan de orde geweest. Er is aangetoond dat deze aanpak in ieder geval leidt tot een verbetering van de stikstofuitstoot, dat zijn niet de enorme aantallen maar het levert wat op. Als het niet voor de woningbouw is, dan zeker voor de natuur. Het is niet alleen voor de woningbouw, het is meer. Uw andere conclusie, dat gaat ten koste van de doorstroming, ik heb al aangegeven daar is

studie naar. Als die studie is afgerond, dan kunt u conclusies trekken over de verbetering van de stikstof en de impact op de mobiliteit, en als VVD een afweging maken, vinden we dit verstandig of niet? Ik heb eerder al aangegeven, pas als we naar de planfase gaan dan hoop ik dat er een concrete begroting bij zit, dat we die afweging goed kunnen maken en dan eigenlijk het belangrijke moment krijgen, gaan we door of gaan we niet door. En wat mij betreft zou die discussie scherper gevoerd mogen worden. Dan kom ik bij het andere, de Koopvaardersschutsluis, de eerste opmerking van de heer Hoogervorst, we hebben niet gezegd dat we hem gaan doen. We hebben wel gezegd dat we over een paar jaar opnieuw die afweging gaan maken en dat we die afweging ook maken in relatie tot het kernnet van wat betekent dit voor de totale vaarwegen en het vervoer over water. Dus die afweging hebben we gemaakt. Ik ga hier niet zeggen dat we dat gaan doen, maar we gaan wel, en dat heb ik u toegezegd, die afweging later nog een keer maken. De Koopvaardersschutsluis, en dat geldt ook een beetje voor de Stolperbasculebrug, ja we hebben met enorme prijsstijgingen te maken. Dat ziet iedereen in de markt en dat is niet de normale indexatie van 2 of 3 procent, dat gaat soms met 20 tot 30 procent. Daar zijn allemaal redenen voor. Dit is ook van hoe we vanuit het verleden werkten, we hebben nu het iMPI, we gaan het straks over het iNHi hebben, we zijn veel scherper aan de wind aan het varen als het gaat over de inschatting van wat het gaat kosten. We zijn bij de Koopvaardersschutsluis ook aan de slag gegaan met die tweefasenaanbesteding, we werken veel vaker in een bouwteam, we komen nog met die risicotafel te waar de heer Terwal het over heeft gehad, dat gaan we ook evalueren wat betekent dat, dat heeft wel geleerd dat wij in het verleden, en dan is uiteindelijk zo'n Koopvaardersschutsluis wel een mooi voorbeeld, dat we eigenlijk bij de studiefase in dat opzicht wel een inschatting hebben gemaakt maar dat in een aantal projecten wat dat betreft nog wel te snel is afgegeven en niet echt gebaseerd is op wat een reële inschatting is van de werkelijke kosten. Dat was ook gebaseerd om het traject kunnen starten om daar uiteindelijk ook de studiekosten uit te kunnen gaan financieren in eerste aanleg. Maar ik heb wel gezegd, als wij uiteindelijk bedragen afgeven dan wil ik dat er veel realistischer beeld is van wat uiteindelijk de werkelijke kosten gaan worden. Of we melden erbij dat het geen realistisch beeld is, maar daar veel scherper in zijn. Ik denk dat we daar in het verleden bedragen hebben genoemd waarvan we nu moeten zeggen, een verhoging van 16 miljoen is ook wel moeilijk uit te leggen.

De heer **Hoogervorst** (SP) bij interruptie, dankt de gedeputeerde voor het antwoord over de Koopvaardersschutsluis tot nu toe. Graag een verheldering, de SP waardeert enorm dat de Gedeputeerde Staten zulke ambities hebben over goederenvervoer over water. De vraag is, belemmert het besluit zoals dat nu genomen is die ambitie? En vervolgvraag daarop, als we een aantal jaren wachten met het verlengen van die sluis, zijn we dan niet veel meer geld kwijt dan wanneer we het eventueel toch nu zouden doen?

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het de ambities op dit moment niet belemmert omdat men uiteindelijk ook moet gaan kijken wat de rest van het hele netwerk van de vaarwegen gaat doen. Er zitten nog een aantal andere knelpunten en wil je een andere klasse laten varen dan zul je een aantal meer maatregelen moeten nemen, dus dat hangt van meer af. We hebben ook contact gehad met vervoerders in de regio en die belemmert het op dit moment niet. Dus wat dat betreft schaadt het onze ambities niet. We moeten nog wel de afweging maken voor welke klasse gaan we straks uiteindelijk dat netwerk helemaal gereed maken. Daar doen we ook die netwerkstudie voor dat wil ik ook graag bespreken met de transporteurs, dat moeten we samen doen met elkaar vooral. En het andere., Gaat het meer geld kosten? Ik ga niet zeggen dat de prijzen hetzelfde blijven, daar zal een indexatie bijzitten. Maar we zien ook dat een aantal onderdelen van die Koopvaardersschutsluis nu nog niet vervangen hoeven te worden, dus als we het nu doen gaan we versneld afschrijven en dan zijn we daar meer geld aan kwijt. Dus dat komt later en daar hebben we ook gekeken van hoelang duurt het nog voordat een aantal onderdelen afgeschreven zijn. Dus dat is de totale afweging geweest.

De heer **Dessing** (FvD) bij interruptie, aansluitend in het algemeen, hoort de gedeputeerde zeggen over het feit dat we eigenlijk bij de bedragen in de studiefase wat aan de voorzichtige kant zijn geweest en dat we dat eigenlijk niet meer zo moeten doen. Betekent dat, en is dat wellicht een toezegging van de gedeputeerde, dat we kijken naar de toekomst, juist omdat we daar financieel zo kritisch moeten zijn met alles wat er op ons afkomt, dat die projecten en de budgetten die daarvoor nu in de boeken staan dat die worden heroverwogen en misschien ook wat realistischer worden bijgesteld zodat we daarin een realistische afweging kunnen maken?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat nu niet alle capaciteit wordt ingezet om dat te gaan doen. Dat zou zonde zijn. Bij alles wat er nieuw in komt wordt toch kritischer gekeken naar met wat voor bedragen komen er staan en wat is de onderbouwing daarvan. Er zijn nog een aantal projecten, die vloeien nog voort uit de afgelopen jaren, daar zit deze actualisatie in. Dat kan zijn van een studie- naar een planfase, dat kan ook van de planfase naar de realisatiefase zijn. En dat zijn ook de momenten dat we het hier met elkaar gaan bespreken. Want als ik het nu in beeld ga brengen leidt het niet tot een andere situatie, we hebben een actueler beeld. Maar dan krijgen we deze discussie ook weer en ik zou die momenten willen benutten om dan te kijken naar kritisch en dat groeit er dan vanzelf uit. Waarbij ik overigens wil aangeven, we zullen altijd met verschil zitten, we zijn wel heel kritisch aan het kijken, nu zie je het zwaartepunt van plan- naar realisatiefase. We zouden kritischer moeten zijn van de studie- naar de planfase, omdat je bij de planfase verwachtingen wekt, ga je met andere partners in gesprek en daar moet je voorzichtig in zijn. En wellicht moeten we de planfase ook wat korter maken omdat je uiteindelijk, als je nog naar de scope van het project gaat kijken, en dat zou je in de studiefase moeten doen en niet meer in de planfase. Dus we zijn met elkaar kritisch aan het kijken van hoe gaan we zorgen dat we dat proces beter krijgen.

Als het gaat over de Wijckermolen, HOV Beverwijk is het totale project, dan vind ik het te makkelijk om het af te doen als alleen de oorlog bij Oekraïne. Daar zijn meer punten genoemd, de oorlog in Oekraïne is een, de stijgende energieprijzen, de indexatie zijn twee. Maar we hebben ook met partners te maken en met name juist daar ook met een treinvrije periode, die moet je ruim van tevoren aanvragen, dat lukte niet, dus we zien een vertraging ook bij ProRail, we zien ook materialen die bij ProRail, met name vanwege de staal voor het spoor, dat je naar Tata gaat en je bent vervolgens afhankelijk voor je staalprijs van Oekraïne. Dat maakt het wat dubieus. Maar dat zijn wel de onderdelen die ermee te maken hebben. Dus het is te kort door de bocht om te zeggen het gaat alleen over klimaat of het gaat alleen over de energieprijzen, het is echt het totale pakket van stijgende prijzen, van uiteindelijk uitstel door het missen van een treinvrije periode. Dus daar zit veel meer in dan alleen dat onderdeelje. Dan de Zaanbrug, als u goed kijkt naar ook de kosten dan ziet u ook dat deze indexatie ook door derden betaald wordt, er zit geen bedrag bij van de provincie. Dat wil niet zeggen dat de provincie niks aan indexatie zal betalen, maar hier zie je vooral dat de wensen van Zaanstad ook door Zaanstad betaald zullen worden. In dit voorstel gaan de kosten vooral naar de derden toe. Dan de Partij van de Arbeid over de financiële ruimte. Ik heb het al aangegeven, dit zal bij de volgende coalitie- onderhandelingen een zwak punt gaan worden. We zien dat we heel veel ambities met elkaar hebben, we hebben ook een aantal dingen die we moeten doen, we moeten de basis op orde hebben, dat is niet vrijblijvend, daar moeten we in investeren en daar zullen we keuzes in moeten maken. Dat zal enerzijds zijn een keuze maken in de bestaande middelen, maar we zullen ook moeten gaan kijken kunnen we meer middelen beschikbaar gaan krijgen. En dan vind ik het wat te kort door de bocht om, als het gaat om klimaat en dat soort zaken, hoe klein ze ook zijn, om dat weg te zetten als een linkse hobby. Volgens mij is het namelijk zowel rechts als links, er zijn heel veel partijen, democratisch in ieder geval een meerderheid, overtuigd van de klimaatopgave die we hebben en ook de investeringen die we daarin moeten doen. Dus ik wil in

ieder geval ver van mij werpen dat het alleen om een linkse hobby gaat. Volgens mij is het een linkse noodzaak.

En dan de N524, dat fietspad, ik zou dat graag in willen laten steken als een technische vraag, want ik hoop dat u weet dat ik niet alle fietspaden in mijn hoofd heb zitten wat de kwaliteit betreft, dus die zou ik op die manier graag ingestoken hebben.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) had nog een vraag gesteld voor de 700.000 euro voor de vijf paddentunnels. Het is een behoorlijk bedrag, dus even een toelichting dat de effectiviteit inderdaad gemeten is en dat het inderdaad uiterst zinvol is om 700.000 euro daaraan uit te geven.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij kan bevestigen, die 524 zit in de studiefase en we kijken nu welke oplossing daar mogelijk is. Dan heb ik dat antwoord alvast gegeven. En wellicht in de loop van de avond dat ik ook het antwoord op de paddentunnels weet. Ik zal even laten uitzoeken wat we daarvan weten. Maar aan de andere kant, we hebben met elkaar ook een grote opgave als het gaat om ontsnipperingsbeleid, daar investeren we in en dat zal ook vervangen moeten worden op het moment dat het einde levensduur is. Maar ik weet niet of er überhaupt cijfers zijn, paddentrek wordt jaarlijks geteld, dus daar zijn ze actief in bezig. Dus daar krijgt u van mij een schriftelijke reactie op.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn en vraagt aan de commissie of de voordracht als hamerstuk of bespreekstuk doorgaat naar PS.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan in principe als hamerstuk maar het zou kunnen zijn dat hij daar nog op terug komt.