

| Advies aan Provinciale Staten                                                            |            |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| Tbv Statenvergadering d.d.                                                               | 09-07-2018 |
| Commissie                                                                                |            |
| Datum commissievergadering                                                               | 18-06-2018 |
| Onderwerp: Voordracht tweede actualisering Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur |            |

Uw contactpersoon

S. Neeskens

AD/STG

Doorkiesnummer +31235143288

neeskenss@noord-holland.nl

26 juni 2018

1|8

Advies commissie M&F:

De *Voordracht Tweede actualisering Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur* als besprekstuk wordt doorgeleid naar PS van 9 juli 2018.

Uittreksel van het concept-verslag M&F 18-06-2018:

### 8a.Tweede actualisering PMI

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat de VVD een tweetal punten specifiek wil benoemen. Door meevallende conjuncturele ontwikkelingen is een positief resultaat op de N201 bereikt. Het is fijn dat deze meevaller gebruikt kan worden om bij een ander project tegenvallers op te vangen. Tegenvallende begrotingen worden veroorzaakt door nadelige conjuncturele ontwikkelingen en tegenvallende rente. Dat laatste fenomeen baart de VVD zorgen voor projecten die in het PMI genoemd worden. Het lijkt erop dat de provincie in de komende tijd vaker geconfronteerd gaat worden met deze nadelige conjuncturele ontwikkelingen. Kan de gedeputeerde aangeven of het mogelijk is om bij een volgende actualisatie een update te geven van alle reeds begrote projecten en de consequenties van de aantrekkende economie en de daarbij behorende stijgende kosten?

Over de stand van zaken PMI-projecten heeft de VVD nog vragen. Wanneer valt te verwachten dat de Raad van State een besluit neemt over het al dan niet ontvankelijk verklaren van het bezwaar dat door de gemeente Heiloo is ingediend in het project afslag A9 bij Heiloo?

Onlangs las mevrouw Kaamer van Hoegee een artikel over de gevolgen van problemen met de aanlegsteiger van TESO. Als gevolg van die problemen stond Den Helder 'op slot'. Dat gebeurt de laatste tijd vaker. Onlangs is onderzoek gedaan naar diverse kunstwerken in de provincie. De uitkomst was dat deze zich in een erbarmelijke toestand bevinden. Spreekster weet dat enkele Rijksprojecten betreffen, maar het heeft invloed op het provinciaal wegennet. Is het mogelijk om in het onderzoek naar een betere bereikbaarheid van Den Helder ook te kijken naar een noodsteiger.

In hetzelfde artikel stond dat er tijdens de calamiteiten geen communicatie is geweest tussen de politie en de provincie. Dit verbaast mevrouw Kaamer van Hoegee, Te verwachten valt dat over een dergelijk belangrijke ontsluitingsweg wordt gecommuniceerd en dat is nagedacht over omleidingsroutes.

Over de N247, het gedeelte 't Schouw, Broek in Waterland en Dijksbrug, is een inloopavond georganiseerd in Katwoude, zoals eerder door de heer De Graaf aangehaald. De verschillende varianten zijn gepresenteerd. In de stand van zaken wordt aangegeven dat de verwachting is dat besluitvorming zal plaatsvinden eind tweede kwartaal 2018. Krijgt de commissie de tijdens de inloopavond gepresenteerde informatie nog toegezonden?

De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat de CDA-fractie van mening is dat Gedeputeerde Staten een goede systematiek hanteren voor deze tussentijdse actualisatie. Het is een omvangrijk programma. Dat is nodig en essentieel voor de bereikbaarheid. Ook de leefbaarheid kan het versterken.

In de vorige en aan het begin van deze Statenperiode vochten de aannemers nog om deelopdrachten. Nu is het omgekeerd. Het CDA koestert de positie van Noord-Holland in de economie van Nederland. Het gaat goed, maar dat verplicht Provinciale Staten des te meer om oplettend kritisch en goed naar de kaders van de uitvoering te kijken.

De N201 is het succesverhaal van een betere bereikbaarheid, economische spil, betere leefbaarheid en op deeltrajecten zelfs overcompensatie van natuur. Hoe mooi is het dat 1% binnen de begroting is gebleven, waarmee een tekort in het project Westfrisiaweg kan worden gedekt? Het is een goede zaak dat ten behoeve van leefbaarheid en bereikbaarheid met de kosten kan worden geschoven.

De voordracht vindt het CDA te belangrijk om af te doen als hamerstuk. Over dit soort zaken moeten Provinciale Zaken wat naar voren kunnen brengen.

De heer De Graaf sluit zich aan bij de eerdere vraag over de uitspraak van de Raad van State over de afslag Heiloo A9.

Klopt het dat de provincie in het kader van de Zaanbrug opdraait voor de vertraging die de gemeenten hebben veroorzaakt?

Hoe is de realisatiekracht nog nu extra maatregelen voor de dijkverzwaring voor HOV Schiphol Oost nodig zijn? Wat heeft de provincie geleerd van de tegenvallende communicatie over de hiervoor benodigde verplaatsing van de grond?

Het duurt wat de heer De Graaf wel erg lang voordat de resultaten van de studie naar de bereikbaarheid van Den Helder bekend zijn. Het onderwerp staat al lang op de agenda.

In het kader van HOV Haarlemmermeer – Bollenstreek blijft het CDA het een gemiste kans vinden dat er niet beter en strakker wordt gecommuniceerd dat dit ook een project is dat in samenhang met Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt gerealiseerd. Vele burgers zijn zich er niet van bewust dat ook HOV wordt gerealiseerd in dat project.

Over de Ongestoord Logistieke Verbinding vraagt spreker of het klopt dat er vertraging optreedt bij de realisatie van de extra ingang die nodig is voor Floriworld. Volgens planning opent Floriworld in 2019. Als de extra rotonde er niet komt, dan kan dit tot logistieke problemen leiden.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is benieuwd hoe in de komende tijd beleidsmatig wordt omgegaan met de steeds maar oplopende prijzen. Kan worden geanticipeerd om steeds maar duurder wordende projecten? Het is op zich prima dat het positieve resultaat van de N201 naar de Westfrisiaweg gaat, maar het geld kan ook aan andere projecten worden besteed. Wat is daarin de gekozen lijn? Is het een vrije keuze vanuit Gedeputeerde Staten?

De heer Papineau Salm was op werkbezoek op Texel. De provinciale weg loopt tot en met de tweede rotonde bij Den Burg en daarna houdt het op. Het meeste verkeer gaat naar De Krim. Kan van dat tracé een provinciale weg worden gemaakt? De Postweg ziet er beroerd uit en is smal.

Bij het beleidskader Verkeersmanagement gaat de PvdA ervan uit dat het steeds meer fietsinclusief wordt en dat het fietsbeleid wordt meegenomen in het verkeersmanagement.

Over het onderzoek N247 vraagt de PvdA hoe het project bij Broek in Waterland in de begroting staat. Er worden nu prijzen genoemd voor een onderdoorgang.

Het stoort de PvdA dat al vele jaren over de route naar de TESO-boot wordt gesproken. Kan er meer urgentie aan worden gegeven?

De heer **Leever** (ONH) heeft weinig toe te voegen aan de woorden van voorgaande sprekers. Hij is net als de heer Papineau Salm ook verrast over de weg op Texel. Het moet toch niet zo moeilijk zijn om die weg op te waarden?

De heer **Hietbrink** (GL) sluit zich aan bij de vragen over de te verwachten stijgende prijzen en over de Zaanbrug.

Op pagina 1 van de voordracht staat dat met de besluitvorming niet kan worden gewacht tot de begroting in november. Waarom moet nu een besluit worden genomen over de verschillende projecten?

De heer **Hoogervorst** (SP) constateert een dekkingstekort bij de N23 ontstaan door lagere bijdragen derden. Als dekking wordt voorgesteld een bedrag uit de risicoparagraaf. In beide gevallen moet de provincie opdraaien voor de dekking. Een bedrag van ruim 8 miljoen euro zou oorspronkelijk worden gedekt door Distriport, een bedrijventerrein dat er nooit is gekomen, maar dat wel werd gezien als geldschietter. Is de gedeputeerde met de SP van mening dat in de toekomst zorgvuldiger moet worden gekeken naar dergelijke constructies? Is het mogelijk om in Den Haag alsnog om een bedrag te vragen voor de financiering van de

N23? De SP kan wel leven met de voorstellen die in het PMI worden gedaan om het tekort en het risicobedrag uiteindelijk te kunnen dekken.

De N23 eindigt straks nabij Enkhuizen. Blijft de gedeputeerde bij haar toezegging om na ingebruikname van de weg verkeerstellingen te gaan doen op dit uiteinde, zodat aangetoond kan worden dat ook de bottleneck bij Enkhuizen opgelost moet worden?

Wederom wordt het krediet voor het project A9-afslag bij Heiloo verhoogd. Nu weer wenst men een tunnel. Wat de SP betreft is een uitbreiding van het krediet uit den boze.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt of de SP weet dat de uitbreiding van het krediet door de gemeente wordt gefinancierd. Het is dan toch aan Heiloo en niet aan Provinciale Staten om daar iets van te vinden?

De heer **Hoogervorst** (SP) beaamt dat dit klopt.

Kan de gedeputeerde aangeven of en wanneer er een moment komt waarop Gedeputeerde Staten de continue vraag om kredietverhogingen vanuit het gebied in dit project een halt toe zullen roepen.

Is er zicht op aanvang van de werkzaamheden voor de vervanging van de Zaanbrug?

Het project HOV Schiphol Oost kent een stormachtige start, die resulteert in een verhoging van het krediet van bijna 19 miljoen euro. De SP vraagt of dit voor Gedeputeerde Staten allemaal onverwacht komt. Kunnen de plannen alsnog worden aangepast waardoor een dergelijke kredietstijging kan worden voorkomen?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) sluit zich aan bij de vragen over het project Broek in Waterland en over de uitspraak van de Raad van State inzake afslag Heiloo.

Voor de wijziging van de dekking van het project Westfrisiaweg wordt een aantal redenen opgegeven. De bijdrage vanuit Distriport valt weg. Gedeputeerde Staten hadden toch van te voren kunnen inschatten dat er een enorm dekkingstekort zou ontstaan? Voor het overige sluit de fractie zich aan bij de vraag hoe om te gaan met alle verhogingen.

De heer **Deen** (PVV) constateert dat inmiddels al veel vragen zijn gesteld zoals over de dekking van de Westfrisiaweg en de A9. In de voordracht worden ook twee PMO-kredieten genoemd, zodat geen aparte voordracht hoeft te worden opgesteld. De PVV begrijpt deze gang van zaken, maar er moet wel voorzichtig worden omgegaan met het versnipperd behandelen van projecten. Het komt de transparantie niet ten goede. De PVV spreekt dank uit voor deze duidelijke actualisering.

De heer **Ceder** (CU-SGP) spreekt van een goede systematiek. Hoe gaat de provincie om met verbeteringen en hoe kunnen deze voldoende worden meegenomen in de toekomst?

De kruising op de N525 in de gemeente Laren wordt aangepast, met als reden dat fietsers geen gebruik maken van de fietstunnel. Wat gebeurt er nu met de oprit van de fietstunnel? Als beide punten apart worden aangepakt, kan het betekenen dat dubbel geld wordt uitgegeven. Wat is hierop de reactie van de gedeputeerde?

Tot haar teleurstelling leest de fractie van CU-SGP niets over een mogelijk onderzoek naar een OV-verbinding Huizen-Almere-Hilversum. Is het een idee om dit project alsnog in het rapport op te nemen?

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de CU-SGP er nieuwe informatie aan toe wil voegen. Als dat het geval is zou de fractie het onderwerp kunnen agenderen. Moeten Provinciale Staten nu met een uitspraak komen?

De heer **Ceder** (CU-SGP) zegt dat de reden om het onderwerp te noemen is dat er niets over vermeld staat. De fractie vraagt zich af of het niet zinvol zou zijn om toch te kijken wat de wensen zijn.

De heer **Zoon** (PvdD) haakt in op de aansluiting op de A9. Het is dan misschien geld dat de provincie niet gaat uitgeven, maar het gaat om gemeenschapsgeld. Uiteindelijk zijn het de burgers die het moeten gaan betalen. In het begin werd alles geschrapt. Daarover is een besluit genomen. Vervolgens worden er nu allerlei zaken toegevoegd als een fietsoversteek en nu dus nog een tunnel. Is dit het einde, of komt er nog meer?

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt waarom de PvdD het niet toejuicht dat de regio wensen zelf realiseert, gekoppeld aan de werkzaamheden voor de afslag A9

De heer **Zoon** (PvdD) veronderstelt dat wellicht een verkeerde afweging is gemaakt. In het begin werden partijen die belang hadden bij een fietsoversteek of tunnel, niet gehoord. Die wensen zijn toen niet meegenomen. Achteraf verandert dat weer.

De risicoparagraaf Westfrisiaweg wordt nu gebruikt om tekorten aan te vullen. De heer Zoon begrijpt dat daarvoor een risicoparagraaf bedoeld is. In het rapport staan 'alle lichten op groen'. Dit zou betekenen dat het allemaal prima is. Klopt het dat het geld dat in de risicoparagraaf als risico staat, feitelijk al onderdeel is van het projectbudget?

Voor de nieuwe brug bij Krommenie wordt een kredietverhoging gevraagd. De provincie is inmiddels ver met het denken over het afwaarderen van de weg. Mogelijk wordt van vier rijbanen teruggedaan naar twee rijbanen. Dit zou moeten betekenen dat er significant minder staal nodig is, waardoor de brug goedkoper wordt. Is daar naar gekeken?

De heer **Tijssens** (D66) constateert dat er bij het project HOV Schiphol Oost externe omstandigheden zijn waardoor het project vreselijk tegenvalt. De omvang van de tegenvallers en wat er nu aan extra middelen nodig is, is van dien aard dat de vraag rijst: Voldoet het nog aan de oorspronkelijke doelstellingen? Kan er nog iets worden gedaan om kosten en baten met elkaar in verhouding te krijgen.

De heer Tijssens stelde een technische vraag over de dekking van de Westfrisiaweg. De post rente omvat 15 miljoen euro, die wordt ingezet als dekking. Het voelt voor de heer Tijssens alsof de wond nog steeds bloedt, maar dat men dat niet langer ziet.

Gedeputeerde **Post** constateert dat de N23 veelvuldig ter sprake is gebracht. In de afgelopen jaren is er al vaak over dit project gesproken. De gedeputeerde heeft het gevoel dat ze soms dezelfde vragen opnieuw moet beantwoorden. Stoplichten die op groen staan, gaat expliciet over het verstrekte budget en vastgestelde krediet. Daar is in de afgelopen jaren nooit iets aan veranderd. De ontvangstenkant is wel veranderd. Meerdere malen zijn Provinciale Staten geïnformeerd dat er bij de dekking van het krediet een probleem is. Dat was in 2012 al bekend. De toenmalige minister van Infrastructuur en Milieu trok toen de zogenaamde tweede kraal terug. Later kwam er helderheid over Distriport. De indexatie waarmee rekening was gehouden, zou zich niet voordoen. Dat leidde niet tot een overschrijding van het budget, maar tot een onderschrijding van de ontvangsten. Er wordt niet meer geld uitgegeven, maar het project komt tekort op wat het van de provincie en van derden zou moeten ontvangen. Als alle partners zich even goed zouden houden aan de afspraken zoals de provincie dat doet, dan had deze afspraak geen probleem opgeleverd. Niet alle partijen waarmee de provincie in projecten zit, houden zich even goed aan de gemaakte afspraken.

De heer **Leever** (ONH) vraagt of de juridische procedures tegen de 'partners' in Distriport zijn afgerond.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat de procedures nog lopen. Zij kan op dit moment geen actuele stand van zaken melden. Voor meer informatie dient men zich te vervoegen tot gedeputeerde Bond.

Als de N23 eind december 2018 wordt opgeleverd zal, conform afgesproken in overeenkomst met de regio, naar de aansluiting richting Enkhuizen worden gekeken. Het komt erop neer dat de provincie zich ook voor dat stuk verantwoordelijk voelt. Op het moment dat een groot gedeelte van het verkeer via de Houtribdijk naar de overkant geleid zou moeten worden, dan moet de Houtribdijk ook worden aangepakt. Het heeft anders geen zin om het tussenstuk nabij Enkhuizen aan te pakken. Eén en ander moet in samenhang worden bekeken. Of het zin heeft om in Den Haag te vragen of de 'tweede kraal' alsnog verstrekt kan worden? De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat kijkend naar het bedrag dat destijds door het departement ter beschikking gesteld zou worden en kijkend naar de opgaven die er nog liggen, bijvoorbeeld A8/A9 en de bereikbaarheid Haarlemmermeer – Bollenstreek, de gedeputeerde meer heil ziet in een gesprek daarover dan in een gesprek over de Westfrisiaweg, die 'op een oor na gevild is'. Voor de gedeputeerde is dat van minder importantie geworden dan de zaken die in de toekomst nog moeten worden verhapstukt.

De gedeputeerde zegt dat er in het kader van de Zaanbrug een intensieve periode achter de rug is, waarin met elkaar is onderhandeld of het project binnen budget kan worden opgelost. Dit project loopt al sinds 2010. Toen heeft het departement voor dit project geld ter beschikking gesteld. De provincie heeft steeds aangegeven dat zij, als zijnde een doorgeefluik, niet indexeert. De gemeenten zijn wel gevraagd om te indexeren. Een bijdrage is geleverd en er is versoberd. De gedeputeerde heeft geprobeerd het onderste uit de kan te halen. Zij is ervan overtuigd dat er bij de gemeenten niet meer in zit. Dan is er de keuze om het niet te doen, omdat het geld er niet is. Na al die jaren is het niet meer reëel dat de provincie niet geïndexeerd heeft, terwijl dat aan de gemeenten wel is gevraagd. Sinds 2010 zijn de prijzen gestegen. Als er niet meer te halen valt bij de gemeenten en de provincie niet de bereidheid heeft om extra bij te dragen dan betekent dit dat het stopt. Er zijn dan kosten gemaakt, maar er ligt geen nieuwe brug. Voor iedereen in de regio is het goed als de brug op korte termijn wordt vervangen.

Eerder werden de kosten van een project geraamd en vielen deze uiteindelijk mee. Nu wordt aangelopen tegen de situatie waarin het omgekeerde het geval is. De gedeputeerde ervaart op dit moment dat de prijzen bijna sneller oplopen dan de organisatie het met haar calculaties bij kan houden. In de komende periode zal de gedeputeerde met enige regelmaat moeten komen vertellen dat het niet mee, maar tegenvalt. Mogelijk

moet op enig moment de keuze worden gemaakt om zaken naar achteren te schuiven en andere zaken niet omdat deze geen uitstel vergen. De oplopende prijzen worden veroorzaakt door loonstijgingen, nieuwe cao's en stijgende staalprijzen. De verwachting is dat de staalprijzen de komende periode zeker niet zullen dalen. De krapte op de arbeidsmarkt en het vinden van voldoende gekwalificeerd personeel dragen eveneens bij aan oplopende prijzen. De gedeputeerde maakt zich daar zorgen over. Bij de volgende actualisatie van het PMI zullen geactualiseerde berekeningen volgen, maar op het moment dat de berekeningen zijn gedaan, zijn deze al weer achterhaald.

In het geval van de Zaanbrug is het eerder afgesproken budget niet meer toereikend. De gedeputeerde heeft aangegeven aan Provinciale Staten de vraag voor te willen leggen om het krediet te verhogen, naar het bedrag zoals dat staat vermeld in het PMI. Dat geldt tot het moment van aanbesteding. Als Provinciale Staten nu zeggen dat dit het is en niet anders en dat bij de aanbesteding blijkt dat de offertes hoger liggen dan waarmee op dit moment wordt gerekend, dan hebben de gemeenten de keuze om geld bij te leggen. De gedeputeerde lijkt dat een complexe opgave, gezien de versoberingen, waarover bikkellhard is onderhandeld in de afgelopen periode. Het alternatief is stoppen. Dat laatste is niet hoe de gedeputeerde in de wedstrijd zou willen staan, maar ze ziet geen andere oplossing.

Bij het project HOV Schiphol Oost geldt dezelfde problematiek. De gedeputeerde beschikt op dit moment over onvoldoende informatie om een gefundeerd voorstel te kunnen doen om het bedrag naar beneden bij te stellen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat het projectdeel waar het probleem met de damwandconstructie zich voordoet, uit het project wordt gehaald. De bus rijdt daar mee over de weg. De provincie zit in een tijds-klem, omdat de A9 bij Amstelveen wordt aangepakt. De provincie kan niet uitlopen met haar werkzaamheden, omdat dit stuk weg als alternatief dienst doet voor de A9. Dit stuk weg moet dus open zijn op het moment dat op de A9 wordt gestart met de werkzaamheden. Er is dus geen tijd om naar alternatieve, nieuwe constructies te zoeken. Nu moest het besluit worden genomen. De insteek van de gedeputeerde is nu om het genoemde deel niet aan te leggen. Eerst moet wel duidelijk zijn wat dit financieel betekent en wat de gevolgen zijn voor de exploitatie van het HOV, de vervoerwaarden en nut en noodzaak van het alsnog aanleggen na 2023. Ten slotte moet duidelijk zijn wat het nu niet aanleggen betekent voor de partners die ook een bijdrage leveren? Er was onvoldoende tijd om Provinciale Staten een ander voorstel voor te leggen dan het voorliggende. Zodra de gedeputeerde meer weet, komen Gedeputeerde Staten met een aanvullend voorstel. Dat moet juridisch deugdelijk zijn.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of is overwogen om nu niet de kredietverhoging voor te dragen en eerst een alternatief te onderzoeken.

Gedeputeerde **Post** beaamt dat dit een overweging kan zijn, maar daarmee worden Provinciale Staten niet aangegeven waarmee Gedeputeerde Staten op dit moment bezig zijn. De gedeputeerde hecht eraan de Staten deelgenoot te maken van de discussie die zich op dit moment afspeelt. In eerste instantie was het idee om het krediet te verhogen en toch over te gaan tot het slaan van die damwand. Gaandeweg die discussie is gekeken naar terugvalopties. Door dit eruit te laten zou de gedeputeerde als het ware verzwijgen dat deze discussie speelt. De gedeputeerde benadrukt dat dit niet de eindoplossing is. Zij kan op dit moment niet aangeven wat het bedrag dan wel zou moeten zijn. Veiligheidshalve is het verstandiger om het op deze manier te doen. Ze zou dan op een later moment voor extra geld naar de Staten moeten komen, waardoor op iets anders moet worden bezuinigd. Elke oplossing had zijn eigen nadeel gehad.

In het kader van de A9 Heiloo werd gevraagd wanneer wordt gestopt met het toevoegen van zaken aan de scope. Als de aanbesteding wordt ingegaan dan zal dat wel moeten. Alle punten die nog onder discussie waren zijn inmiddels wel besproken. De gedeputeerde gaat ervan uit dat hiermee alle scopewijzingen aan de orde zijn geweest. De gedeputeerde kan nu niet aangeven op welk moment de scope 'wordt dichtgezet'. Als een gemeente iets extra wil en de bereidheid heeft om daarvoor zelf extra te betalen, dan zou de provincie zo service gericht moeten willen zijn om die zaken mee te nemen. Dan kan werk met werk worden gemaakt. Dat is per definitie goedkoper dan allerlei losse aanbestedingen.

Eerst moet het Europese Hof uitspraak doen, voordat de Raad van State helderheid geeft. De verwachting is dat de Raad van State in oktober 2018 een uitspraak doet.

Naast de TESO is ook gevraagd of tempo kan worden gedraaid als het gaat over de bereikbaarheid van Den Helder. Dat gebeurt, maar het valt uiteen in twee sporen. Het project Bereikbaarheid Den Helder is ondergebracht in De Kop werkt. Op dit moment worden een korte termijn- en een lange termijnspoor gelopen. Voor de korte termijn zijn de maatregelen geïdentificeerd. Die worden uitgewerkt en financieel onderbouwd. Tevens wordt op een rij gezet wie waarvoor verantwoordelijk is. Er is sprake van gemeentelijke wegen, Rijkswegen, provinciale wegen en ook het Ministerie van Defensie (Koninklijke Marine) is betrokken. Zodra de consequenties van de korte termijnmaatregelen voor de provinciale begroting bekend zijn, komt de gedeputeerde daarmee terug naar de Staten. De gedeputeerde verwacht kort na de zomer met een voorstel te

komen voor de nadere uitwerking van de korte termijnmaatregelen. Het lange termijnspoor vergt meer tijd. Er moet uitgebreider onderzoek worden gedaan.

Voor de TESO is een noodsteiger beschikbaar. Mogelijk moet in het kader van de samenwerking met de haven van Den Helder de noodsteiger worden verplaatst. Rijkswaterstaat is eigenaar van de noodsteiger. Deze ligt op terrein van Defensie. De noodsteiger mag de reguliere bedrijfsvoering van de Marine niet in de weg staan. In het geval van calamiteiten is er een mogelijkheid om het verkeer over het Marineterrein heen om te leiden. Op het moment dat de calamiteit, waarover de commissie sprak, zich voordeed, was de sleutel van het toegangshek naar de noodweg niet aanwezig. De noodweg kon niet worden opengesteld. Dat mag niet meer gebeuren. De afspraak is om met de gemeente, provincie, politie/Veiligheidsregio bij elkaar te komen en te bespreken hoe zaken in de toekomst vlekkeloos kunnen verlopen. Over het algemeen wordt de provincie gewaarschuwd door de politie wanneer zich een ongeval voordoet op een provinciale weg. De uitvoering van protocollen is mensenwerk. In het kader van Smart Mobility wordt bekeken of dergelijke processen geautomatiseerd kunnen worden.

Er wordt hard gewerkt om zo snel mogelijk een voorstel in het kader van de N247 in Broek in Waterland aan Provinciale Staten voor te leggen. Destijds is 35 miljoen euro gereserveerd voor de verbetering van de bereikbaarheid van Broek in Waterland. Specifiek voor dit punt in Broek in Waterland was en is 23 miljoen euro beschikbaar. Als andere keuzes gemaakt worden, heeft dit andere budgetten tot gevolg, welke door Provinciale Staten beschikbaar moeten worden gesteld.

De gedeputeerde is van mening dat Provincie Noord-Holland er geen misverstand over laat bestaan dat HOV ook onderdeel uitmaakt van de bereikbaarheid Haarlemmermeer – Duin- en Bollenstreek. Het is en/en en niet of/of. De gedeputeerde zal de vraag van de heer De Graaf meenemen om te kijken welke verbeteringen in het kader van communicatie kunnen worden aangebracht.

Over de Ongestoord Logistieke Verbinding weet de gedeputeerde dat de gemeenteraad van Aalsmeer nog een besluit moet nemen. De gedeputeerde zegt dat er vanuit de provincie geen sprake van vertraging is bij de extra ingang. Dit betreft feitelijk de achteruitgang en de extra baan naar de provinciale weg. Dat proces c.q. traject loopt conform planning.

Over de criteria die worden gehanteerd om de gelden die overbleven bij de N201 toe te delen aan de Westfriisiaweg, zegt de gedeputeerde dat de algemene afspraak is dat als er ergens een dekkingsprobleem is in eerste instantie wordt geprobeerd om het binnen de portefeuille op te lossen. Als dat niet lukt, wordt geprobeerd het op te lossen binnen het bestaande financiële kader in zijn totaliteit. Als dat niet lukt, zouden de algemene middelen kunnen worden aangewend. De gedeputeerde kon het binnen eigen portefeuille oplossen.

Met Texel werd lange tijd discussie gevoerd over de aanpak van de kruising van de provinciale weg met de Keesomlaan. De gedeputeerde heeft nog niet eerder te maken gehad met de vraag om van een gemeentelijke weg een provinciale weg te maken. Als de gemeente aangeeft dat de provincie de betreffende taken zou moeten overnemen, dan moet het initiatief ook van gemeentezijde komen. In dat geval moet eerst worden bekeken in hoeverre men van oordeel kan zijn dat daar een provinciale taak ligt. De kerntaak van de provincie is het bevorderen van de regionale bereikbaarheid en niet zozeer het onderhouden van wegen. Binnenkort bezoekt het college van Gedeputeerde Staten het eiland Texel. De gedeputeerde zal de situatie van de betreffende weg nauwkeurig observeren.

Op de vraag waarom nu al besluiten moeten worden genomen over de genoemde zaken in de voordracht, antwoordt de gedeputeerde dat de volgende actualisatie pas in november plaatsvindt. Dan zou de organisatie een half jaar 'op haar handen moeten gaan zitten'. De gedeputeerde vindt dat zonde van de tijd.

Zaken die afgelopen november nog niet voldoende waren uitgewerkt, zijn dat nu wel. Om die reden worden ze nu ter besluitvorming voorgelegd.

De gedeputeerde is het met de heer Deen eens als hij liever geen versnipperde behandeling ziet.

Het college van Gedeputeerde Staten neemt binnenkort een beslissing over de tunnel onder de N525. Op het moment dat er een alternatief is, wordt het lastig om permissie te krijgen van de Omgevingsdienst voor het graven in een aardkundig monument. Dat moet wel gebeuren om de toeleiding recht te kunnen trekken.

Wanneer de gelijkvloerse overstek wordt verbeterd, dan zal de provincie die vergunning niet meer krijgen. Zelfs als gelijkvloers niet wordt verbeterd, maar het alternatief er wel is, is het de vraag of nut en noodzaak van het rechte trekken kunnen worden aangetoond. De taxatie is dat meer mensen gelijkvloers zullen oversteken. Het besluit van het college volgt op de openbare besluitenlijst. De gedeputeerde zal de regio vervolgens daarover informeren.

Op dit moment wordt gewerkt aan het Regionale OV-toekomstbeeld. Dat gaat over alle modaliteiten. Een verbinding in het algemeen tussen twee gemeenten met aanvulling van een derde kan daarvan onderdeel uitmaken. De OV-verbinding Almere-Huizen-Hilversum was op enig moment niet meer relevant. Om die reden heeft de provincie niet bijgedragen aan de continuering. Op dit moment wordt hard gewerkt aan HOV tussen Hilversum en Huizen. Het lijkt verstandig om af te wachten hoe dat gaat lopen na realisatie.

Het onderdeel van de risicoparagraaf zit niet in het budget. Er zijn diverse soorten risico-onderdelen. In het totale krediet dat Provinciale Staten ter beschikking stelden voor de N23 zit een risicogedeelte. Als de vooraf gecalculeerde en deels ongecalculeerde risico's zich voordoen, dan is daarvoor binnen het krediet ruimte beschikbaar. Tegelijkertijd zijn er risico's die zich kunnen voordoen, die niet binnen het krediet opgevangen kunnen worden. Als dat soort risico's zich voordoet dan wordt een gedeelte uit de risicoparagraaf gehaald. Het gedeelte waarin niet is voorzien zal uit de Algemene Reserve moeten worden gehaald. Voor direct project gerelateerde risico's hoort een voorziening in het krediet zelf te zitten. Voor de N23 is dat het geval. In de studiefase is het een fors percentage, naarmate het project meer concreet wordt, neemt het percentage af.

De heer **Tijssens** (D66) meent zich te herinneren dat juist bij de N23 specifiek door Gedeputeerde Staten is bepaald dat de risicopot minder gevuld zou worden dan procentueel gebruikelijk. Klopt deze herinnering?

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat die herinnering niet klopt. In het project zelf is een risico voorzien. Daarvan is de afspraak dat op het moment dat de risicovoorziening niet wordt aangesproken in het project, daarvan een percentage naar de aannemer gaat. Dit stimuleert de aannemer om zo min mogelijk beroep te doen op de risicovoorziening en zorgt ervoor dat er in het project zelf zoveel mogelijk wordt opgelost. Het probleem zit echter altijd nog aan de ontvangstenkant en niet aan de uitgavenkant.

*Tweede termijn:*

Wat mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) betreft mag de voordracht worden doorgeleid als hamerstuk, maar vanuit het CDA is al aangegeven dat het een bespreekstuk zou moeten zijn.

De heer **De Graaf** (CDA) heeft nog een opmerking over de oversteekbaarheid van het Noord-Hollands Kanaal in Schagen. Schagen gaat een eigen onderzoek doen. De heer De Graaf ziet graag dat deze Staten dat onderzoek heel serieus nemen.

De heer **Leever** (ONH) zegt over de stijgende staalprijsen dat Tata Steel, vanwege de kwestie in de Amerika, straks met enorme overschotten komt te zitten.

De heer **Ceder** (CU-SGP) hoorde de gedeputeerde zeggen dat het niet verstandig zou zijn om in het kader van de N525 tweemaal geld uit te geven. Door nu al geld uit te trekken voor het kruispunt wordt in feite al een beslissing genomen. Is het niet zinvoller om de investeringen in het kruispunt af te wachten en daarna te beslissen of het geld geïnvesteerd wordt in het kruispunt of de fietstunnel?

De heer **Tijssens** (D66) vraagt zich af of het verstandig is om aan te sturen op een hamerstuk als voor meer dan 20 miljoen euro krediet wordt gevoteerd, waarin een paar tegenvallers zitten. Provinciale Staten zouden dergelijke stukken niet via een hamerslag moeten vaststellen.

De heer Tijssens kreeg nog geen antwoord op zijn vraag over de 15 miljoen euro rente.

D66 zou voorzichtig willen zijn met het toerekenen van wegen aan het provinciaal areaal. De fractie zou liever de andere kant op willen bewegen en vraagt zich af of er provinciaal areaal gemeentelijk zou kunnen zijn.

Gedeputeerde **Post** zegt dat Gedeputeerde Staten het onderzoek van Schagen net zo serieus zal nemen als dat van de provincie. De intentie is om elk onderzoek serieus te nemen, maar dat betekent niet dat de gedeputeerde zich wil committeren aan de uitslag daarvan.

De gedeputeerde verwacht niet dat er een overschot aan staal bij Tata Steel komt. De kwaliteit van het staal is van dien aard, dat men dat in Amerika niet kan fabriceren. Dat zal sec leiden tot een verhoging van de staalprijsen, die uiteindelijk wordt doorberekend aan de consument. De gedeputeerde heeft daar zorgen over.

Voor het kruispunt in de N525 hoeft niet te worden gegraven in een aardkundig monument. Daarvoor zal toestemming worden verleend. Wat er ook wordt gedaan aan het tunneltje, de provincie kan geen maatregelen nemen, die ervoor zorgen dat fietsers niet meer gelijkvloers zullen oversteken. Aangezien er ook autoverkeer moet oversteken, kan het kruispunt niet worden afgesloten voor fietsers. Hoe recht de toeleiding ook wordt getrokken, er zullen altijd fietsers zijn die het makkelijker vinden om gelijkvloers over te steken. De gedeputeerde vindt dat de provincie gehouden is om iets te doen aan het kruispunt. Op het moment dat maatregelen worden getroffen op het kruispunt, zal de provincie geen toestemming krijgen voor het tunneltje. De gedeputeerde vindt het dan zonde om daar geld in te steken. Overigens zal het tunneltje er blijven en gebruikt worden ondermeer door de schaapskuddes.

Juist vanwege de kerntaak regionale bereikbaarheid kijkt de provincie met enige regelmaat naar haar areaal. Bekeken wat nodig is om de functie van bewaker van de regionale bereikbaarheid waar te maken en wat eventueel kan worden overgedaan aan gemeenten. Ook het Hoogheemraadschap wil van een aantal wegen af, omdat die niet passen bij de kerntaak betreffende het beheren van waterkeringen. Het is lastig om wegen over te dragen aan gemeenten, omdat voor gemeenten hetzelfde geldt als wat voor de provincie geldt. Als het meer kost dan oplevert, dan zal men minder happig zijn.

Ooit is rente toegerekend aan het project N23. Dat mag nu niet meer. De rente kan nu dus worden ingezet.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.