

4b. Voordracht Kaderbrief 2022 (A-agenda NLG en RWK 7 juni 2021 en EFB en M&B 14 juni 2021) A-agenda Algemeen

De heer **Steeman** (D66) sprak zojuist bij de jaarstukken zijn verwachtingen uit rondom de inzet en ambities op mobiliteit, die in beleid en uitvoering worden vormgegeven. In deze Kadernota is daarvan al veel terug te zien.

Bij veel beleidsstukken die in deze commissie langskomen staan vaak nog P.M. posten. D66 zoekt graag met het college mee naar een sluitende financiële onderbouwing bij de vele uiteenlopende ambities van dit college.

De organisatie wordt gecompimenteerd voor een robuust en sluitend financieel beleid. Het beeld dat Provincie Noord-Holland laat zien, is niet vanzelfsprekend voor iedereen. De financiële positie van veel provincies is verslechterd. In bestaande en nieuwe mobiliteit- of infrastructuurprojecten worden de financiële uitgangspunten van samenwerkingspartners daarmee minder gunstig. Kostenoverschrijdingen kunnen minder eenvoudig of niet worden opgevangen. De realisatie van projecten en ambities wordt onzekerder. Hoe kan er, ondanks dit uitgangspunt, toch realistisch worden gepland en uitgevoerd en kunnen risico's voor de provincie zelf in de samenwerking met partners beperkt blijven?

Zorgelijk zijn ook de toekomstige vaste lasten voor infrastructuur. Oplopende lasten, geen structurele dekking uit de reserves en de noodzaak om enerzijds te moeten besparen en anders de baten te vergroten, zijn geen boodschappen die men graag leest in een Statenperiode.

D66 wil de problemen niet doorschuiven naar toekomstige Staten en een toekomstig college. De fractie gaat graag in gesprek met de gedeputeerde over oplossingsrichtingen en hoopt die snel in beeld te krijgen. Het is opvallend om te zien dat er nog een onbenutte belastingcapaciteit ligt van 162 miljoen euro; de opcenten. In het Coalitieakkoord is daarover een afspraak gemaakt. Wellicht kan in een volgende periode het gesprek daarover worden gestart. Men kan zich afvragen of het terecht is dat Noord-Holland, met de huidige plannen en ambities, steeds stellig de laagste wil blijven.

De heer **Terwal** (VVD) complimenteert de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning met de uitgebreide en heldere beantwoording van technische vragen.

Toen de commissie de Kaderbrief van 2021 besprak, was onduidelijk wanneer het licht aan het einde van de tunnel zichtbaar zou worden. Inmiddels is dit lang gehoopte licht door de vaccinatiecampagne steeds beter zichtbaar. De coronacrisis lijkt op zijn retour en langzaam keert de maatschappij terug naar het oude normaal. Zo ook op mobiliteitsgebied. NS rijdt weer een normale dienstregeling en het verkeer op de wegen begeeft zich weer naar het niveau van voor de coronacrisis. Zelfs de luchtvaart klimt weer uit een dal met een toenemend aantal passagiers. Dit is vooral prettig voor de mensen die in de mobiliteitssector werkzaam zijn en hun baan kunnen behouden. De toenemende mobiliteit legt een grote verantwoordelijkheid neer bij de provincie om de bereikbaarheid van deze huidige en toekomstige inwoners op peil te houden. Bij deze verantwoordelijkheid horen voldoende financiële middelen. Hier gaat het volgens de VVD in toenemende mate mis. Sprak de heer Terwal bij de voorgaande Kaderbrief nog de hoop uit dat de degradatie van het Programma Bereikbaarheid van plek 2 naar plek 4 in de begrotingsindeling

slechts bij een cosmetische verandering zou blijven, ziet de VVD dat dit programma steeds verder wordt uitgekleeft door het college.

Begin dit jaar werd een bedrag van 175 miljoen euro uit de reserves kapitaallasten weggehaald. Uit de voorliggende Kaderbrief blijkt dat er ook nog eens 30 miljoen euro wordt weggehaald uit de bestemmingsreserves. De VVD stelde hierover een technische vraag. De beantwoording schept geen duidelijkheid. Kan de gedeputeerde toelichten waarom opnieuw een greep in de reserves wordt gedaan? Hoe verhoudt zich dit tot de ambitie om Noord-Holland bereikbaar te houden?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelde een vraag over 'Verkeersmanagement as a Service'. De fractie was ongerust over de verzekering dat als de provincie straks zo gaat werken dat dan niet blijkt dat de kosten toch hoger waren dan vooraf gedacht. Uit de beantwoording blijkt dat er maximale bedragen zijn afgesproken voor het afnemen van deze service in een afgesloten landelijke raamovereenkomst. Kan de gedeputeerde dit nog nader toelichten?

Mevrouw **Van der Waart** (GL) bedankt Gedeputeerde Staten en hun staf voor de prettig leesbare Kaderbrief en voor de goede en uitgebreide beantwoording van de vragen.

In de Kaderbrief worden de effecten van corona duidelijk benoemd. Laten we ons allen inzetten voor de positieve bij-effecten die deze crisis ons bracht volgens de coronamonitor. Denk aan het bewustzijn van de milieulast die ons reisgedrag met zich meebrengt en de mogelijkheden om onze mobiliteit niet alleen duurzamer in te richten, maar ook om mobiliteit te vermijden door de mogelijkheden van thuiswerken. Denk ook aan het vermijden van de hyperspits. Laten we zorgen dat het OV-aanbod op peil blijft en betaalbaar wordt om zo aantrekkelijk te worden voor iedereen. Laten we zorgen dat het fietsen en wandelen, zo gewaardeerd tijdens de pandemie, ook voor woon- en werkverkeer de meest aantrekkelijke optie is, eventueel als onderdeel van de keten.

Zorgelijk is het punt over de kosten van infrastructuur, de kapitaallasten. Gedeputeerde Staten gaan aan de slag met scenario's voor het maken van de noodzakelijke keuzes. Wat GroenLinks betreft ligt bij het maken van die keuzes de prioriteit bij duurzame mobiliteit.

Mevrouw Van der Waart kaart het onderwerp 'een varende fietspad' aan, zoals dat is genoemd in een motie van november 2020. Op initiatief van D66 werd het belang van pontveerverbindingen benadrukt. Zij vraagt aandacht voor het recreatief pontveer te Spaarndam. De Provincie heeft eerder financieel bijgedragen aan het verwezenlijken van het verplaatsen van deze verbinding. Nu dient voor een duurzame oplossing de bestaande dieselpont omgebouwd te worden naar elektrisch. De gemeente Haarlem wil de helft van deze kosten voor haar rekening nemen en er is een beroep gedaan op de provincie, vooralsnog zonder het beoogde resultaat. Het schijnt te gaan om een eenmalige bijdrage van 55.000 euro. GroenLinks beseft dat het gaat om een bedrag boven op de eerder verleende subsidies.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de provinciale gelden voor die recreatieve pontverbinding uit een ander programma gehaald kunnen worden, gelet op de tekorten bij Programma 4 Bereikbaarheid. Te denken valt aan de bij de Recreatievisie behorende gelden.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) heeft begrepen dat de partners ook flinke financiële problemen kennen. De gemeente Haarlem wil haar bijdrage leveren. Mevrouw Van der Waart is benieuwd naar de reactie van de commissie op de vraag aan het college om eenmalig 55.000 euro bij te dragen. Indien de financiering niet rondkomt voor 1 september 2021 wordt de stekker uit het project getrokken. Het gaat in deze commissie over bereikbaarheid. Daar hoort het woon-

werkverkeer bij, maar zeker ook het recreatief verkeer. Dat laatste is ook een belangrijk deel van de portefeuille. Gezien de omvang van het bedrag verwacht mevrouw Van der Waart dat het prima in te passen is.

De heer **Hollebeek** (PvdD) stelde zichzelf de vraag of de kaders in deze Kaderbrief groen genoeg zijn voor de begroting. Als het gaat om de aan deze commissie gerelateerde onderwerpen, vindt de PvdD dat lastig in te schatten. Het lijkt meer in de uitvoering te gaan zitten dan in de kaders. Net als andere fracties is het de PvdD opgevallen dat er onvoldoende financiële ruimte is om alle provinciale infrastructuurprojecten, waarop nu wordt gestudeerd, in uitvoering te brengen. Gedeputeerde Staten gaan aan de slag met scenario's als voorbereiding op het maken van keuzes in de toekomstige begrotingen. Uiteraard is de PvdD van mening dat die keuzes niet ten koste mogen gaan van de zaken die bij het vorige agendapunt zijn aangestipt. Die mogen bekend geacht worden.

De PvdD is van mening dat niet moet worden teruggekeerd naar het oude normaal, maar dat moet worden gezocht naar een nieuw normaal waarin voor goede gewoontes uiteraard plaats moet zijn, maar waarin ook nieuwe toekomstbestendige wegen moeten worden ingeslagen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat het belangrijk is om te zorgen dat er niet meer geld wordt uitgegeven dan er binnen komt. Vanaf 2023 komt er een groot tekort, zoals in het NIKG aangegeven. De PvdA is blij dat Gedeputeerde Staten voorsorteren en dat nu al wordt gekeken naar de verschillende scenario's. Er zijn veel mooie ideeën geschetst en ook vastgesteld. Niet alles is mogelijk. Worden Provinciale Staten meegenomen in de scenario's? Wanneer krijgen scenario's vorm?

De heer **Hoogervorst** (SP) hoorde de VVD zeggen dat er al een tekort is, maar dat tekort zal er zijn vanaf 2023.

Een optie kan zijn dat projecten moeten worden geschrapt, of dat er niet aan wordt begonnen. De heer Hoogervorst mist in de Kaderbrief de aandacht voor mogelijke extra investeringen in het OV. Het OV zou toch weer hetzelfde moeten gaan functioneren als voor de coronabeperkingen. Toegezegd was dat de Staten in het eerste kwartaal van 2021 de afrekening van het project N23 tegemoet zouden kunnen zien. Kan de gedeputeerde daar nog iets over zeggen? Is er rekening gehouden met het feit dat steeds meer gemeenten, om financiële redenen, samenwerkingsprojecten niet meer aangaan of niet meer kunnen vervolmaken?

De heer **Koyuncu** (DENK) las in de Kaderbrief over de ontwikkelingen op het gebied van elektrisch vervoer. De mogelijke komst van betalen naar gebruik kan hierop een negatieve invloed hebben. Om die reden is een gezamenlijke verkenning gestart naar de mogelijkheden voor een nieuw belastinggebied. Hierover stelde DENK technische vragen. De heer Koyuncu bedankt voor de beantwoording hiervan. Toch heeft hij nog aanvullende vragen. Hoe kijkt het college naar het belastingvoordeel van schone auto's? Er zijn steeds meer elektrische auto's en voor elektrische auto's hoeft geen wegenbelasting te worden betaald. Wat is de mening van het college over rekeningrijden? Wat zijn de gevolgen voor de Provincie, mocht het nieuw te vormen Kabinet besluiten om over te stappen op rekeningrijden? Is het college daarover in gesprek met Den Haag? Wat is de insteek tijdens een dergelijk gesprek? Wordt daarin een bepaalde voorkeur uitgesproken?

In hoeverre volgt het college de coalitieonderhandelingen en de vorming van het Coalitieakkoord in Den Haag? Alle grote organisaties lobbyen om een kans te maken op een voor hen voordelig Coalitieakkoord. Kan het college hierover meer vertellen?

In het Coalitieakkoord is afgesproken dat de opcenten niet worden verhoogd. Dat vindt DENK een verstandig besluit. Echter, in de stukken gaat het vaak over de onbenutte belastingcapaciteit. De ervaring leert dat bestuurders bepaalde opmerkingen niet zomaar meerdere keren herhalen. Sorteert het college hiermee voor op een mogelijke verhoging van de opcenten in de toekomst?

De heer **Klein** (CU) zegt dat in de commissie Economie Financiën en Bestuur al over de algemene financiële uitgangspunten is gesproken. De ChristenUnie ziet in het Programma Bereikbaarheid een enorme uitdaging ten aanzien van de toekomstige kosten van infrastructuur. De fractie vindt het belangrijk om die in deze periode in kaart te brengen en keuzes te maken. Dat kan niet worden doorgeschoven naar een volgende periode.

Juist het in standhouden van het OV is heel belangrijk. Is het niet verstandig om daarmee nu al rekening te houden in de Kaderbrief?

In de brief inzake Verkeersmanagement as a Service van het college aan de Staten staat dat een besparing wordt verwacht van circa een miljoen euro per jaar. In de Kadernota staat een besparing van ongeveer een half miljoen euro per jaar ingeboekt. Is dat een conservatieve schatting, of is de netto besparing lager dan de in de brief genoemde besparing?

De heer Klein is blij met de opmerking van de heer Steeman dat het principe dat Noord-Holland per se de laagste opcenten van Nederland moet hebben niet een uitgangspunt is voor beleid.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Klein het, in een tijd waarin ondernemers proberen het hoofd boven water te houden en velen vrezen voor het verlies van hun baan, niet opmerkelijk vindt om nu al te beginnen over belastingverhoging. Zou de heer Klein de inwoners van Noord-Holland niet het comfort willen geven dat de belastingen binnen de provincie niet omhoog gaan, om mensen door de crisis te helpen?

De heer **Klein** (CU) antwoordt dat men dat comfort heeft gekregen via het Coalitieakkoord. Als de Provincie nu aanloopt tegen zulke grote tekorten op de lange termijn, moeten de Staten reëel zijn. Het uitgangspunt moet zijn dat de kosten die met elkaar worden gemaakt, ook met elkaar moeten worden opgebracht. Het uitgangspunt dat de opcenten de laagste van Nederland moeten zijn, is geen goed uitgangspunt.

De heer **Dessing** (FvD) sluit zich aan bij de opmerking dat de opcenten voorlopig gelijk moeten blijven. Laten we de burgers in deze financieel moeilijke tijd niet opzadelen met nog meer kosten. De beantwoording van technische vragen maakt duidelijk dat de vermeerdering van het reguliere wagenpark gelijk opgaat met de stijging van het elektrische wagenpark waardoor de opbrengsten gelijk worden gezet met wat die afgelopen jaar zijn geweest. Wat de fractie van Forum voor Democratie verbaast, is dat die opbrengsten gelijk voor de komende vier jaar zijn vastgelegd. Is dat niet een te optimistische verwachting? Hoe kan in de toekomst worden gekeken naar die verhouding tussen elektrisch rijden en het reguliere vervoer? De heer Dessing kan zich voorstellen dat het anders uitpakt omdat die balans gaat veranderen. De opbrengst gaat in de toekomst verminderen ten opzichte van de kosten, die gaan stijgen. Forum voor Democratie maakt zich daarover grote zorgen. De heer Dessing vraagt om een toelichting daarop.

De heer **Deen** (PVV) heeft voor deze commissie geen nieuwe opmerkingen.

De heer **Jensen** (JA21) constateert dat zijn vragen inmiddels al zijn gesteld.

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat er veel P.M.-posten zijn. In het afgelopen jaar kwam het college terug naar de Staten met een duidelijke agenda op het gebied van de Focus op Smart Mobility, veiligheid en actieve mobiliteit. Het college probeert het kader aan te geven langs welke weg een keuze is gemaakt. Richting 2050–2070 wacht de provincie een enorme uitdaging. Met elkaar zullen keuzes moeten worden gemaakt. Bij het opstellen van de Kaderbrief zijn bedragen nog niet exact in beeld en is nog niet bekend wat het Rijk gaat doen. Het Rijk houdt alle kaarten voor de borst, als het gaat over subsidieregelingen. Investeren in openbaar vervoer, fiets en dergelijke. Het ministerie van I&W heeft zelf een enorme opgave in het kader van beheer en onderhoud van het eigen areaal. Het is te vroeg om met concrete bedragen te komen. Die concrete bedragen zullen een onderdeel van het politieke debat zijn.

Bij alle nieuwe investeringen moet rekening worden gehouden dat daarmee ook de kosten voor onderhoud en de vaste lasten structureel stijgen.

Voor de kosten van Verkeersmanagement as a Service is middels een aanbesteding een maximum bedrag afgesproken. Daarin wordt een indexatie meegenomen.

Het probleem aangaande het 'varend fietspad' is de gedeputeerde niet bekend.

Enerzijds zijn er zorgen over de financiële opgave, maar dan volgt op meerdere vlakken het idee dat door de provincie nog wel het een of ander kan worden gedaan. De gedeputeerde voert het goede gesprek met gemeenten. De tijd waarin het beeld heerste dat vanuit de provincie onbeperkt middelen beschikbaar konden worden gesteld, is niet meer. In een goede samenwerking zal op een slimme manier worden gekeken hoe ambities alsnog waargemaakt kunnen worden. Nog bekeken moet worden of het 'varend fietspad' past in doorfietsroutes en het recreatiebeleid. De gedeputeerde wil het verzoek om een bijdrage eerst met college Zaal bespreken. De Staten zullen hierover worden geïnformeerd.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of hij mag concluderen dat als een bepaald project 'grensoverschrijdend' is voor wat een Programma in de begroting betreft, de gedeputeerde vaker bij een collega-gedeputeerde financiële middelen zal vragen, zeker nu het Programma Bereikbaarheid ernstige tekorten in de toekomst laat zien.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat niet Mobiliteit en Bereikbaarheid met een tekort te maken krijgt, maar dat de Provincie Noord-Holland met een toekomstig tekort kampt. Deze integrale opgave moet integraal met elkaar worden opgelost. Er wordt integraal naar de verschillende portefeuilles gekeken. Het onderwerp 'varend fietspad' kan wellicht onderdeel uitmaken van recreatieve fietsroutes. Dan zou er op een andere manier naar kunnen worden gekeken. De gedeputeerde past ervoor, wanneer hij niet bevraagd is door zijn collega, om een mes op de keel gezet te krijgen dat als het voor 1 september niet geregeld is, de pontveerverbinding vervalt.

Het principe 'schoon, slim en veilig' is het uitgangspunt, met als uiteindelijk doel om de doorstroming goed te houden en om voldoende perspectief en keuzes te bieden aan mensen hoe men op een duurzame manier van A naar B beweegt. Dat komt in vele agenda's terug. De volgende stap is om er ook uitvoering aan te geven. Op basis van keuzes zal daarvoor geld beschikbaar gesteld kunnen worden.

Bij de Perspectiefnota Financiën, die in de eerste helft van 2022 zal verschijnen, wordt met de Staten gesproken over de mogelijke scenario's en de effecten ervan. Daarin worden de Staten uiteraard meegenomen. Als het gaat over financiële kaders zijn Provinciale Staten echt aan zet. Op dit moment praat het college niet over het ophogen van opcenten. In IPO-verband wordt gesproken over betalen naar gebruik. De gedeputeerde kijkt vanuit Mobiliteit en Bereikbaarheid wat de effecten zijn van de verschillende scenario's op het gebruik van infrastructuur rondom de steden. Er zijn meerdere modellen. Denk aan een congestiebelasting. Ook moet worden gekeken wat technisch gezien mogelijk is. Collega Pels kijkt vervolgens naar de financiële betekenis. Vanuit het perspectief Duurzaam en Schoon kijkt de gedeputeerde met een positieve blik naar het elektrisch rijden. Als het gaat over een aanpassing op belastinggebied zal het Rijk worden gevraagd naar de technische betekenis van het Noord-Hollandse wegennet en de financiële gevolgen. De middelen bij het Rijk zijn beperkt. De Provincie kijkt kritisch naar dit soort vraagstukken.

Als straks keuzes moeten worden gemaakt dan komt de vraag aan de orde welke projecten worden doorgezet. In een notitie zijn de Staten onlangs meegenomen bij het opwaarderen van de studie- naar de planfase en van de plan- naar de uitvoeringsfase. Met elkaar zal de keuze moeten worden gemaakt voor projecten die bijdragen aan de ambities die met elkaar zijn gesteld. Mogelijk zullen er projecten geschrapt moeten worden. Extra investeren in OV is op dit moment niet nodig. De gedeputeerde verwijst naar de notitie waarin is gemeld hoe de provincie kan bevorderen dat zero-emissie materieel wordt aangekocht. Op dit moment zijn er voldoende middelen om een mogelijke tegenvaller in 2022 op te vangen.

De afrekening van de N23 wordt in de tweede helft van dit jaar aan de Staten beschikbaar gesteld.

In de PVVB's wordt intensief samengewerkt met gemeenten, op verschillende dossiers. Daar worden ook de zorgen met elkaar gedeeld. Er zijn zorgen over de financiën, maar ook over de capaciteit van het gemeentelijke apparaat en de kwaliteit daarvan. Van elkaar wordt heel veel gevraagd. Een gemeente moet wel de capaciteit en de kwaliteit hebben om alle vragen te kunnen beantwoorden. De Provincie probeert daarmee rekening te houden.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) wat er concreet gebeurt in de overleggen om de zorgen van de gemeenten weg te nemen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat vanuit de Provincie veel ondersteuning wordt gegeven op de verschillende dossiers. Bij subsidieregelingen wordt gekeken naar de mogelijkheid van stapelen, zodat eenvoudiger subsidie kan worden aangevraagd. Ook wordt gekeken of onderliggende wegen van gemeenten kunnen worden meegenomen in projecten van Provincie Noord-Holland.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de mogelijkheid van subsidiestapeling wezenlijk anders is dan vier jaar geleden. De voorganger van de gedeputeerde op deze portefeuille weigerde bij de gemeenten aan te komen met subsidiemogelijkheden.

Gedeputeerde **Olthof** doet geen uitspraak over zijn voorgangers. Dit college is op zoek naar een goede samenwerking met gemeenten om de gezamenlijke ambitie te bereiken. Dat gebeurt op inhoud, kwantiteit maar ook op financieel gebied.

Rekeningrijden is een onderwerp dat breed besproken gaat worden, zowel vanuit de inhoud als financieel. Over het lobbyen bij de formatie zegt de gedeputeerde het volgende. Vanuit alle dossiers waarin zogenaamd 'fiches beschikbaar worden gesteld' aan het Rijk hebben de

gezamenlijke overheden en de belangenorganisaties meer 'fiches' ingediend dan een Holland Casino in totaal heeft. Dat doet Provincie Noord-Holland ook, ook vanuit de MRA, het IPO, gemeenten en andere samenwerkingsverbanden.

In antwoord op de vraag van de heer Klein over de twee brieven zegt de gedeputeerde dat het met een schatting te maken heeft. De uiteindelijke besparing zal tussen 500.000 euro en een miljoen euro liggen. Het exacte bedrag is nog niet bekend. Het is in ieder geval een besparing. De heer Dessing vraagt zich af of niet te positief wordt gedacht als het gaat over opcenten. De gedeputeerde zegt dat er heel veel onzekerheid is. De huidige ontwikkeling is dat alle provincies bij het Rijk zullen aankloppen op het moment dat er meer elektrisch vervoer is en minder opbrengsten. De provincies zijn voor een groot deel afhankelijk van de opcenten. Het is lastig in te schatten hoe de ontwikkeling de komende jaren zal verlopen.

Van plek 2 naar 4 betekent voor de gedeputeerde geen degradatie van Mobiliteit. Er zijn veel ambities op het gebied van Schoon, Slim en Veilig. Als het gaat over 175 miljoen en 30 miljoen euro vraagt de gedeputeerde aan de heer Terwal om één project te noemen, wat uiteindelijk geen doorgang vindt omdat uiteindelijk die 175 miljoen euro plus 30 miljoen euro uit de reserve zijn gehaald en gebruikt hebben voor andere commissies. In dezelfde mutatie is zichtbaar dat de kapitaalslasten uiteindelijk ook verhoogd zijn in de begroting. Het is een politieke keuze geweest om 175 miljoen euro te gebruiken voor andere ambities. Om projecten doorgang te laten vinden zijn de kapitaalslasten verhoogd. De uitleg over 30 miljoen euro is nogal technisch. Uiteindelijk wordt een deel van 30 miljoen euro al gebruikt. Daarop is besloten om dat bedrag volledig vrij te laten vallen in dezelfde transactie die is gedaan.

Bij interruptie reageert de heer **Terwal** (VVD) op de vraag van de gedeputeerde om een project te noemen. Het gaat niet zozeer om de huidige projecten. Toen de Staten over de duurzaamheidsambities spraken, is geconstateerd dat veel projecten die nu in de studiefase zitten, straks niet, –zeker waar het om verkeersveiligheid gaat–, gerealiseerd kunnen worden, omdat nu 175 miljoen euro plus 30 miljoen euro uit de reserves worden gehaald.

Het bedrag van 175 miljoen euro was een politiek besluit. De VVD heeft daarmee ingestemd. Die 30 miljoen euro kwam voor de heer Terwal en zijn fractie als een onaangename verrassing. Dan kan die technisch zijn, maar de heer Terwal hoopt dat hierover in de Statenvergadering door de woordvoerders Financiën wordt doorgevraagd.

Gedeputeerde **Olthof** vraagt een project te noemen dat nu niet doorgaat, of een project dat nu in de studiefase zit, dat in de toekomst niet kan doorgaan. Door het college is toegezegd dat er een procesvoorstel komt. Provinciale Staten worden tweemaal per jaar meegenomen in de keuze over wat er van de studiefase naar de planfase en van de planfase naar de realisatiefase gaat. De middelen die zijn opgebouwd in reserves zijn niet afdoende om alle vervangingsinvesteringen en alle nieuwe ambities te kunnen realiseren. In de begroting zullen keuzes moeten worden gemaakt om de kapitaallasten te dekken. Dat zijn politieke keuzes. In het verleden zijn ook politieke keuzes gemaakt om de kapitaallasten versneld af te schrijven. Daarbij is niet gespaard om voldoende reserves te hebben om de vervanging uiteindelijk te kunnen betalen. Die ruimte is met elkaar benut om andere ambities te realiseren. Dat is in voorgaande Statenperiodes gebeurd. Het college maakt volledig transparant wat er nog aan middelen ligt. Bij de Perspectiefnota wordt die informatie gedeeld met de Staten. Dan kan de discussie worden gevoerd over het wel of niet laten vervallen van projecten. Als het gaat over duurzaamheidsambities dan gaat het over circa een miljoen euro per jaar. Dit zijn de feiten. Het heeft vooral te maken met het verleden en niet

vanwege de keuze omtrent 175 miljoen euro. Het bedrag van 30 miljoen euro kon niet blijven staan omdat die technisch op die manier niet te verantwoorden valt.

De opmerking van de VVD dat de gedeputeerde zich financieel heeft laten uitkleden als het gaat om Programma Bereikbaarheid vindt de gedeputeerde stoere praat van de VVD en praten voor de Bühne. Uiteindelijk zijn het de keuze en de besluiten van Provinciale Staten die de gedeputeerde hebben uitgekleet.

Er is sprake van terechte zorgen, die met elkaar worden gedeeld. Dat is een integraal vraagstuk. Met elkaar staan de Staten voor een grote opgave. De tijd dat de Provincie onbeperkt geld beschikbaar had en alle ambities kon waarmaken, die is voorbij. Dat heeft voor een groot deel te maken met de vervanging en het onderhoud van bestaande infrastructuur. Aan de investeringen in vervangen komt geen subsidie te pas. Bij de vervanging komt de subsidie uiteindelijk uit eigen portemonnee. Als door een meevaller kapitaallasten versneld kunnen worden afgeschreven, wordt ruimte gecreëerd in de begroting. Bij de vervanging gaat een nieuwe periode in. De kapitaallasten moeten dan weer worden genomen. Als nu wordt geïnvesteerd in nieuwe infrastructuur moet in de begroting worden gezorgd dat de vervangingsinvestering en het beheer en onderhoud zijn meegenomen. Het college probeert dat transparant te maken en dat is niet altijd een leuke boodschap.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) zegt dat in november 2021 een heldere motie over varende fietspaden unaniem is aangenomen. D66 verwacht dat de gedeputeerde 'met de motie in de achterzak' en de gemeenten er met het pontje IJpendam samen wel uit gaan komen. D66 vraagt zich af of de motie op de juiste plek terecht is gekomen en of de budgetten zijn gealloceerd.

Gedeputeerde **Olthof** gaf eerder aan dat hij niet op de hoogte is van het verzoek. Hij gaat het bespreken met collega Zaal. Naar aanleiding van de motie 'varende fietspaden' komt het college met een integrale notitie. De gedeputeerde heeft het wel breder getrokken. Hoe sympathiek ook, de Provincie gaat niet overal ja op zeggen.

Over het pontje Landsmeer-IJpendam is de provincie in overleg met twee gemeenten. Er is extra financiering om dit jaar, maar zeker de tweede helft van dit jaar zeker te kunnen stellen. In samenspraak met de twee gemeenten en Rijkswaterstaat tracht de provincie met een structurele oplossing te komen.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als besprekingsstuk zal worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

[Schorsing 21.30–21.38 uur]