

Advies aan Provinciale Staten

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

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d	8-11-2021
Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid	
Datum commissievergadering	28-10-2021

5 november 2021 1|10

Onderwerp:

Voordracht 58, Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2022-2029

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2022-2029 als hamerstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 8 november 2021.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 28-10-2021:

- 4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
- 4b. Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2022-2029**

De voordracht wordt geagendeerd voor de PS-vergadering van 8 november 2021

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vertelt dat het CDA zeer positief is over de aanpak van het college om de investeringen in de infrastructuur op een duidelijke en toegankelijke wijze voor te leggen aan Provinciale Staten. Door het voorleggen van het opnemen van projecten in de studiefase en de promotie van projecten naar de plan- en realisatiefase, wordt de besluitvorming hierover op een overzichtelijke wijze voorgelegd.

Het CDA vindt het voornemen om voorafgaand aan behandeling in een technische briefing een aantal projecten toe te lichten en deze te voorzien van een informatieblad een goede zaak. Het is geweldig dat het gehele IMPI op een digitale kaart is in te zien.

Er wordt veel geïnvesteerd in verkeersveiligheid. De benodigde bedragen om al die investeringen te kunnen doen, zijn en blijven altijd enorm hoog. Het is belangrijk dat deze investeringen door de provincie worden gedaan, omdat het een kerntaak van de Provincie is om zorg te dragen voor een adequate en verkeersveilige infrastructuur. De twee grootste investeringen van 17 miljoen euro en 11 miljoen euro zijn in de vorige commissievergadering uitgebreid besproken.

Het Actieprogramma Fiets 2019-2021 was een bijlage bij het Perspectief Fiets. Daarin staat vermeld dat nu al wordt gewerkt aan veel fietsprojecten. Daar zit ook al een dekking bij. De aanleg van een fietspad langs de N197 in Beverwijk zou volgens het Actieprogramma in 2020 worden gerealiseerd. Klopt het dat de aanleg van

het fietspad bij de actualisatie in maart 2022 in het IMPI wordt opgenomen? Kan de gedeputeerde een toelichting geven?

Een tweede vraag gaat over de verbreding van het zuidelijk deel van de N231. Dit project is niet opgenomen in het IMPI. Kan de gedeputeerde dit toelichten?

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij de waarderende woorden van het CDA. Het IMPI is een inzichtelijk en begrijpelijk document. De heer Steeman is erg blij met de visualisatie. Het stuk is in context geplaatst, waardoor de bespreking van vandaag al een bepaalde richting op valt. Met het IMPI kunnen de Staten controleren of eerdere afspraken en kaders uit andere beleidsstukken goed zijn opgevolgd en verwerkt. Het IMPI is in beperkte mate een kaderstellend besluit. De kaderstelling is belegd in de geactualiseerde werkafspraken voor opname en promotie van planfase, op basis van elders besproken en vastgestelde kaders. Het is nu niet echt op zijn plaats om inhoudelijk in te gaan op individuele projecten.

De geactualiseerde werkafspraken in het IMPI zijn wat D66 betreft werkbaar, logisch geplaatst in de beleids- en financiële cycli van de Provincie en zetten GS, PS en de organisatie zuiver in hun verschillende rollen. De verschillende projecten uit het IMPI komen langs Provinciale Staten. Het is zichtbaar dat wat de Staten hebben besproken, ook doorwerkt in het IMPI. D66 is blij met de vele verbeteringen voor de fiets. Daar waar men zou willen dat er minder belang wordt gehecht aan projecten die voornamelijk een snellere doorstroom van het autoverkeer tot doel hebben, of dat er met voorrang geïnvesteerd mag worden in projecten die klimaatpositief uitvallen, kunnen dergelijke wensen voldoende in beleid en kaders worden vastgelegd. Dit zal uiteindelijk een rol gaan spelen in de projectfasering en project prioritering in het IMPI. Met investeren in fietsinfrastructuur en actieve mobiliteit worden de middelen dubbel en dwars terugverdiend, wanneer men dit vergelijkt met grote infrastructurele projecten, die zijn gericht op (de doorstroming van) autoverkeer. D66 zet in op projecten die laag op de mobiliteitsladder staan.

D66 maakt zich zorgen over de financiële toekomst. Vanaf 2028 is er geen ruimte meer voor kapitaallasten, ten gevolge van uitgevoerde verbeter- en uitvoeringsprojecten. Als er nu al keuzes voorbereid moeten worden, dan moet daarmee niet worden gewacht. Er wordt een Perspectiefnota Financiën opgesteld en daar kijkt D66 naar uit. Wanneer kunnen de Staten die nota tegemoet zien en bespreken?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waar de heer Steeman met de blik op de toekomst zelf aan denkt.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan dat investeren in fietsinfrastructuur en actieve mobiliteit de centen dubbel en dwars terugverdiend in vergelijking met grote infrastructurele projecten voor autoverkeer en doorstroming daarvan. D66 zet laag in op de mobiliteitsladder omdat uit allerlei onderzoeken blijkt dat dit een veel betere investering is dan investeren in grote infrastructurele automobielpjecten. De heer Steeman geeft aan daar mogelijk veel te beperkt in te denken. Hij is benieuwd naar het perspectief dat met de kennis en kunde van de organisatie naar de Staten komt.

De heer **Terwal** (VVD) bevestigt dat de heer Steeman daar te beperkt in denkt met bezuinigingen op automobilititeit ten gunste van fietsmobiliteit..

De heer **Terwal** (VVD) bedankt de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning voor de heldere structuur van het document. Alle infrastructurele vervanging-, verbeter- en uitbreidingsprojecten staan overzichtelijk gegroepeerd per gebied, thema en fase. De interactieve kaart brengt de projecten mooi visueel in beeld. Complimenten met een uitroepteken.

De VVD vindt het fijn om te zien dat de vele, nieuwe en uitbreidingsprojecten worden opgenomen in de studiefase en er maar een wordt geschrapt. Voor de toekomstige bereikbaarheid en doorstroming in de

provincie is het van belang dat vroegtijdig onderzoek wordt gedaan naar mogelijke knelpunten in de provinciale infrastructuur. De VVD is benieuwd of de gedeputeerde bereid is om op korte termijn ook de als onveilig bekend staande N203, tussen Uitgeest en Castricum, op de studielijst te plaatsen, nu hij goede gesprekken heeft gevoerd met de wethouders van beide gemeenten.

Het bevreemdt de fractie dat er in de komende periode geen enkel verbeter- en uitbreidingsproject kan promoveren van studie- naar planfase. Wat is daarvan de reden? Is er mogelijk te weinig ambtelijke capaciteit om de studies uit te werken tot een plan?

De VVD is geschrokken van de forse kredietverhogingen. Met de grote investeringen van 17 en 11 miljoen euro heeft de fractie ingestemd, omdat ze nut en noodzaak hiervan ziet.

De VVD heeft wel moeite met de kredietverhoging bij het project HOV Legmeerdijk in Aalsmeer. Dit project kent een kredietoverschrijding van ruim 74%, omdat veel zaken nog niet waren meegenomen in het opstellen van het Voorontwerp en er met verkeerde percentages is gerekend. Eerder zijn in projecten fouten gemaakt, die hebben geleid tot forse extra kosten voor de Provincie.

Zou bij complexe infrastructurele projecten, waarmee veel geld is gemoeid, niet standaard contra expertise verricht moeten worden door een onafhankelijk bureau? Daarnaast vraagt de VVD of contracten met adviesbureaus en bouwbedrijven zodanig kunnen worden ingericht dat wanneer de verantwoordelijkheid voor de gemaakte fout bij deze externe partijen ligt, zij automatisch ook opdraaien voor de extra gemaakte kosten.

De heer **Klein** (CU) bedankt voor de overzichtelijke opzet van het IMPI en de interactieve kaart. Daarmee is een mooie verbetering gemaakt. De CU kan zich vinden in de voorgestelde projecten en de aangevraagde kredieten. De fractie vindt de investeringen in veiligheid en fietsen erg zinvol. Het plan om de tunnel bij Laren onder N525 nu recht te trekken is opgenomen in de studiefase. De CU vroeg hiervoor meermaals aandacht. Wat valt er nog te bestuderen, nu het ontwerp af is, de gronden beschikbaar zijn en het budget aanwezig is? De status van de verbeteringen van fietsknelpunten per project ontbreekt in het IMPI. De CU heeft graag wat meer inzicht. Het is fijn om te weten wanneer knelpunten in de studiefase kunnen worden opgenomen. De aandacht voor fietsovergangen over de Ringvaart in Haarlemmermeer ontbreekt eveneens. Het lijkt alsof met het wegvallen van de Duinpolderweg ook het denken over de verbeteringen van de fietsoversteken stilstaat. Kan de gedeputeerde een update geven?

De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij de complimenten over de helderheid en leesbaarheid.

Project N244-10, de aansluiting N242/N247 bij Volendam is als een apart project opgenomen in het IMPI, omdat de ontsluiting langer op zich heeft laten wachten. De viewer is nog niet uitontwikkeld. Mogelijk kan aan het document een directe link worden toegevoegd?

De heer **Jensen** (JA21) sluit zich ook aan bij de eerder genoemde complimenten van andere sprekers. Het is mooi dat inspraak van bewoners expliciet wordt genoemd en dat het een factor is bij de besluitvorming. Hoewel JA21 nog wat projecten zou kunnen bedenken die in het IMPI passen, zoals een fietsovergang over de Ringvaart, kan de fractie instemmen met de genoemde projecten. Dat zijn alle zaken die tot een verbetering van de mobiliteit zullen leiden. Ten aanzien van het IMPI is er een financieel zorgpunt. Vanaf 2028 wordt het saldo voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen negatief. Er zullen of projecten geschrapt moeten worden, of er moet geld bij. Vanaf 2023 moeten langlopende leningen worden afgesloten om aan de verplichtingen te kunnen blijven voldoen. Is het realistisch om te denken dat er vanaf 2022 eenvoudig geld bijgestort kan worden? Kan de gedeputeerde aangeven hoe hij hier tegenaan kijkt?

Het merendeel van de projecten vindt plaats omdat het einde van de levensduur in zicht is. In deze projecten kan dus niet worden geschrapt. Wat heeft het financiële plaatje voor effect op de projecten? Ervan uitgaande

dat projecten een lange doorlooptijd kennen moeten waarschijnlijk al voor 2028 projecten worden geschrapt. Dit worden naar verwachting in eerste instantie projecten ten behoeve van bereikbaarheid en in tweede instantie projecten ten behoeve van verkeersveiligheid. Hoe gaat de Provincie daarmee om?

De heer **Hoogervorst** (SP) meldt dat ook de SP heel tevreden is met de vormgeving van het IMPI. Samen met D66 maakt de SP zich zorgen over de situatie na 2028, wanneer er geen geld meer is voor de kapitaallasten. De fractie ziet uit naar de Nota Financiën. Gedeputeerde Staten nemen Provinciale Staten mee in het denken over mogelijke oplossingen.

De SP kan instemmen met de genoemde projecten in het IMPI.

Er wordt gewerkt aan 200 kilometer fietspadkantmarkering: Wat houdt dat in? Om welke 200 kilometer gaat het? Past het binnen de aanpak van de fietsknelpunten?

Er is sprake van een enorme lijst met projecten. Het totaalpakket zal financieel niet realiseerbaar zijn. Is er een prioriteitsvolgorde? Zo ja, wie bepaalt de prioriteit?

HOV Legmeerdijk: Het lijkt de SP logisch dat in dat gebied verkeerstechnische zaken moeten worden opgepakt. Kan er een moment komen dat het bedrijfsleven wordt gevraagd om een bijdrage te leveren in het oplossen van verkeersproblemen?

Mevrouw **Van der Waart** (GL) ziet dat er veel projecten in aanmerking komen voor promotie. Hiervoor is een werkwijze met informatiebladen toegepast. Dat is GL zeer goed bevallen. Graag zou GL telkens van de integrale promotieprojecten een projectblad of briefing zien, zodat de doelstelling duidelijk naar voren kan komen. De trajectbenadering van de N201 en N202 is het waard om nader voor het voetlicht te worden gebracht.

Veel kleine verbetervoorstellen leiden vaak tot een betere veiligheid voor actieve verkeersdeelnemers, faunapassages of duurzaamheidsmaatregelen. Graag zou GL zien dat dit in de vroegere fase al aandacht krijgt en niet alsnog wordt bijgeplust. Overall waar groot onderhoud wordt opgepakt zou al in de beginfase verkend moeten of dat gepaard kan gaan met een verbetering voor fietsers, voetgangers, OV of biodiversiteit. Het onderscheid in de viewer tussen vaarwegen, OV, wegen, kruispunten en kunstwerken is zeer prettig. De viewer geeft een goed overzicht. Het zou wel prettig zijn om de doelstelling terug te kunnen zien. Mevrouw Van der Waart is benieuwd naar het overzicht van de voortgang in de aanpak van fietsknelpunten. De fractie van GL bekruipt het gevoel dat fietsprojecten achterblijven bij de doelstellingen. Vandaag stonden projecten op de agenda, zoals de A.C. de Graafweg en de onderdoorgang nabij 't Schouw. Mevrouw Van der Waart kon die projecten niet vinden in het IMPI.

Op de website staat een viewer 'Verkeer en Infra' Wordt dat geïntegreerd?

Bij de N505 wordt de sanering van hoogovenslakken genoemd. Speelt dit op meer plekken?

De heer **Alkaduhimi** (DENK) bedankt het college en de ambtelijke ondersteuning voor het heldere document, dat inzicht biedt in de fases waarin projecten zich bevinden. Dat helpt de Staten in hun volksvertegenwoordigende en controlerende functie. De heer Alkaduhimi is ook zeer blij met de digitale kaart die de Staten en bewoners is aangeboden. De fractie van DENK hecht veel waarde aan duidelijke communicatie richting burgers. Dit is een stap in de goede richting.

Spreker wordt blij als hij ziet dat op drukke punten wordt gekeken naar de doorstroming van het openbaar vervoer en dat fietsverbindingen worden verbeterd. Hij mist ook de aandacht voor de doorstroming van autoverkeer.

Hoe wordt de inbreng van bewoners meegenomen op dit niveau? In hoeverre wordt inspraak die bij gemeenten wordt ingediend, ook meegenomen in het hoger niveau waarop de Staten naar projecten kijken.

De heer Alkaduhimi begrijpt de inbreng van de VVD over de doorstroming van autoverkeer. Komt er een motie, of wordt dit als advies meegegeven?

De heer **Terwal** (VVD) wacht de beantwoording van de gedeputeerde af. Mocht een motie worden overwogen dan zal de heer Terwal contact zoeken met de fractie van DENK.

De heer **Dessing** (FvD) sluit zich aan bij alle complimenten over het document. Alle inbreng en wensen komen integraal in een document en viewer bij elkaar. Het geeft veel overzicht maar ook een doorkijk naar hoe de projecten te financieren zijn. Werkafspraken zijn duidelijk. FvD vroeg vorig jaar in Provinciale Staten sterke aandacht voor de enorme kapitaalinjectie, die er met alle end-of-liveprojecten aan zit te komen. De heer Dessing is heel benieuwd naar de financiële onderbouwing.

In de huidige tijd zijn er enorme stijgingen van grondstoffenprijzen en dreigt een tekort aan werkrachten. Worden die overschrijdingen door met name de voornoemde punten, meegenomen in de financiële onderbouwing?

FvD kan zich grotendeels vinden in de projecten die in het IMPI staan. De fractie heeft veel moeite met centrale afstandsbediening van bruggen en sluizen. Het is jammer dat het bezoek aan de bediencentrale pas na de behandeling van het IMPI komt. De kredietverhoging van in totaal 28 miljoen is een fors bedrag. FvD vraagt zich af of het de hele exercitie waard is. Gaat het hier bij blijven?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Dessing het met de heer Terwal eens is dat de Machine richtlijn een wettelijke verplichting is.

De heer **Dessing** (FvD) is het daarmee eens. Het zijn twee verschillende bedragen, maar het blijven forse bedragen. De Provincie komt niet onder het bedrag van 11 miljoen euro uit maar de fractie stelt wel vraagtekens bij de investering van 17 miljoen euro.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft als fietser ervaring met kantmarkering. De belijning geeft een veiliger gevoel.

Spreekster vond het eerder lastig om zich door het PMO en PMI te worstelen. Met het IMPI wordt het steeds mooier. Het is een helder document, waarvoor dank. De inclusieve tekeningen stelt mevrouw Doevendans op prijs. Het gevaar is wel dat er zoveel ambities zijn dat er onvoldoende geld is voor het totaal. De PvdA wacht met smart op het financiële perspectief. Provinciale Staten moeten mee kunnen denken over de keuzes die tot 2028 voorliggen.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt het college voor de beantwoording van vragen.

Liberaal Noord-Holland vindt het IMPI helder en inzichtelijk. De visualisatie is nu al een geweldig instrument, terwijl het blijkbaar nog verbeterd moet worden. De door de heer Hollebeek genoemde gewenste link zou een mooie aanvulling zijn. Als het document up to date kan worden gehouden is het heel gebruiksvriendelijk, juist ook voor mensen van buiten de organisatie die overzicht willen krijgen. De fractie is ook tevreden over de aandacht voor verkeersveiligheid. De rotonde bij de WFO is niet opgenomen in het IMPI. Er loopt wel een onderzoek. De ene studie staat wel in het IMPI en de ander niet. Hoe werkt dat? De doorfietsroutes in de Noordkop hebben een lange doorlooptijd. Die zouden betaald worden uit 'De Kop werkt'. Nu gaan de doorfietsroutes naar de Actieagenda Actieve Mobiliteit. Hoe werkt dat qua kosten? Gaat de Provincie nu die kosten dragen?

Over de situatie op de N242 maakt Liberaal Noord-Holland zich zorgen. In 2018 stond de uitvoering gepland in 2022-2023. In 2020 werd dat al 2023-2024. De gedeputeerde heeft onlangs aangegeven dat de realisatie

gepland staat in 2026, na een integrale studie met Heerhugowaard en Alkmaar en dat het project wordt gecombineerd met het geplande onderhoud in 2026. Nu is de realisatiedatum verdwenen. Wat is er aan de hand met de N242?

Gedeputeerde **Olthof** zal de complimenten overbrengen aan allen die hard gewerkt hebben aan het IMPI. Er ligt een mooi eerste product dat nog verder kan worden verbeterd. **Er is een link naar de viewer aanwezig. Waar dat kan, zal dat duidelijker worden gemarkeerd.**

Vorige keer zijn er projecten uit de drie fases uitgelicht. Volgende keer zal worden gekeken naar projecten met grote impact. Het onderhoud van bepaalde vaarwegen en bepaalde vakken is minder relevant dan grote investeringen op andere delen, zowel op de weg als in het water.

Naast het IMPI wordt er ook gewerkt aan de INHI. De prioritering zal in de Staten plaatsvinden. Provinciale Staten bepalen welk project van de plan- naar de realisatiefase gaat. Daarvoor ligt er het traject om te kiezen welke projecten in de studiefase worden opgenomen. Met het INHI worden daarin stappen gezet. Die nieuwe vorm zal mogelijk pas in de volgende coalitie kunnen worden gebruikt. **Begin volgend jaar volgt een eerste opzet van de INHI.**

Per onderdeel wordt bekeken waar de knelpunten zich bevinden en wat er gebeurt als knelpunten op elkaar worden gelegd. Zijn de punten die daaruit naar voren komen dezelfde knelpunten waarover men zich druk maakt? Dat helpt bij het geven van een richting in de keuze van projecten die opgepakt moeten worden. Werd in het verleden nogal snel naar asfalt gekeken. Nu wordt breder gekeken voor het bieden van een oplossing voor een goede doorstroming.

Wadweg Kolhorn omvat twee trajecten. Voor het einde van het jaar zullen de maatregelen, die met de bewoners zijn besproken, worden doorgevoerd. Als de maatregelen onvoldoende zijn, kan worden doorgepakt naar grotere ingrepen. Dat zit dan in de studiefase.

Fietspad N197 zit in het pakket fietsknelpunten (Algemeen 43 IMPI) en wordt niet apart genoemd. Dat pakket is met de Fietsersbond afgestemd. Het betreffende fietspad wordt niet als een apart project opgepakt. Begin 2022 volgt de Agenda Actieve mobiliteit. Projecten die daaruit naar voren komen, moeten hun beslag krijgen in het IMPI. In het IMPI staan die zaken waarvoor de Provincie verantwoordelijk is. Er zijn ook fietstrajecten waarvoor de Provincie subsidie verleent, maar waar de gemeente aan de lat staat als het gaat over de aanleg of de verbetering van een fietspad.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Waart** (GL) of alle knelpunten, die destijds zijn geformuleerd, nu worden opgepakt en opgelost.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat alle opgaven betreffende fietsinfrastructuur terugkomen in het programma Actieve Mobiliteit. De projecten, die worden opgepakt en die van studie- naar plan- en realisatiefase gaan, komen terug in het IMPI. Gedacht kan worden aan een bijlage met onderliggende knelpunten op die projecten, zodat de Staten zicht houden op wat er met kleinere onderdelen gebeurt als ze niet op voornoemde manier in het IMPI komen.

De gedeputeerde zegt toe dat de status van dat wat in het pakket Algemeen 43 zit, –en waarvan eerder is gezegd dat die projecten uitgevoerd zullen worden–, transparant wordt gemaakt.

Zelf of samen met gemeenten wordt door de Provincie inspraak georganiseerd. Bijvoorbeeld voor het project A.C. de Graafweg en de onderdoorgang bij Broek in Waterland zijn inloopbijeenkomsten georganiseerd. Er liggen veel ambities. Daarnaast komt er een golf aan vervangingsinvesteringen. Als niet wordt nagedacht over reserveringen dan komt er nogal wat op de Provincie af. Misschien hebben de Staten zichzelf in de afgelopen jaren wat voor de gek gehouden door te denken dat er ‘gouden bergen’ lagen. Echter, die ‘bergen’ zijn niet hoog. Volgend jaar volgt vanuit Financiën en Mobiliteit het Perspectief Financiën. De voorliggende

mogelijkheden zijn: keuzes maken in projecten of kijken of er meer middelen beschikbaar zijn, intern of extern, bij andere partners. Een aantal scenario's wordt uitgewerkt en uitgebreid besproken met de Staten. Als het gaat over de financiering dan moet worden beoordeeld of het uit bestaande middelen kan, of dat er ruimte in de begroting moet worden gezocht in kapitaalslasten om de projecten door te kunnen zetten. Dat ze in die situatie terecht is gekomen, is misschien wel nieuw voor de Provincie.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (Fvd) om antwoord op zijn vraag over het mogelijke risico van kostenoverschrijding als gevolg van gestegen bouwproductenprijzen.

Gedeputeerde **Olthof** komt daar zo op terug.

De N203 zit niet in de studiefase. Met de wethouders van Castricum en Uitgeest is afgesproken of maatregelen kunnen worden getroffen die niet direct leiden tot een herstructurering van de weg. Die ruimte is er niet. Een aantal concrete maatregelen wordt opgepakt. Dergelijke projecten komen niet in een studiefase terecht, maar daarmee kan wel op korte termijn resultaat worden geboekt.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) om bij de vervanging van de weg te kijken of deze kan worden opgewaarderd tot een verbetertraject om de weg veilig te maken. De weg is gevaarlijk. De Staten spraken de ambitie uit naar 2050 toe te werken naar nul verkeersdoden.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat als groot onderhoud moet worden gepleegd, meteen wordt gekeken welke winst kan worden geboekt. De ruimte om het wegprofiel breder te maken is er niet overal, tenzij wordt besloten tot grondverwerving, Dat traject zou aan de orde kunnen komen op het moment dat groot onderhoud moet worden gepleegd.

Bij interruptie merkt de heer **Steeman** (D66) op dat hij enigszins schrikt van het antwoord van de gedeputeerde dat de weg breder moet worden gemaakt om deze veiliger te laten zijn. Er zijn andere opties dan meer ruimte geven aan autoverkeer om een weg veiliger te maken, zoals snelheidsverlaging.

Gedeputeerde **Olthof** zei dat niet. Er is meer profiel en meer ruimte nodig om de situatie veiliger te kunnen maken, bijvoorbeeld om te voorkomen dat auto's van de hoofdrijbaan het fietspad op schieten. Jaren geleden is onderzoek gedaan. Het is lastig haalbaar, tenzij veel grond wordt verworven. In overleg met Castricum en Uitgeest zullen in ieder geval maatregelen worden getroffen om de veiligheid verder te bevorderen. Snelheidsverlaging biedt niet altijd een oplossing om de verkeerssituatie veiliger te maken. Gezien de verkeersintensiteit en de hoeveelheid auto's die er rijdt, kan er geen erftoegangsweg van worden gemaakt. Vanaf 2028 komt groot onderhoud aan de orde. Dan kunnen andere maatregelen met elkaar worden overwogen.

In anderhalf jaar tijd is de gedeputeerde eenmaal naar de Staten teruggekomen met een minder grote tegenvaller (N23). De gedeputeerde komt regelmatig naar de Staten terug met de vraag om een kredietverhoging. De organisatie onderzoekt wat kan worden geleerd van de afgelopen projecten. Er is gesproken over de expertise. In hoeverre zijn aannemers wat 'uitgekookter'? Wat kan de organisatie daarvan leren? Hoe zit het met de contracten die de Provincie hanteert? Een traject van studie- naar plan-, naar realisatiefase duurt vaak jaren. Als aan de voorkant geen rekening wordt gehouden met indexaties dan is duidelijk dat er uiteindelijk een financieel probleem zal zijn. Ook in traject van plan- naar realisatiefase moet extra worden gecheckt of de prijzen nog passen bij de huidige markt. Op een andere manier zal kritisch naar het eigen proces moeten worden gekeken, om grote overschrijdingen tegen te gaan. Er zullen altijd projecten zijn met een overschrijding, maar het college en de organisatie gaan hun uiterste best doen om het verder te

beperken en hanteerbaar te houden en als er risico's zijn, dat het college die expliciet met de Staten kan delen.

N525 (bij La Place) bevindt zich in de studiefase. Dit project kan snel naar de realisatiefase. De tunnel is gekoppeld aan de rotonde die daar gerealiseerd wordt.

Recent bespraken de Staten de Netwerkstudie Haarlemmermeer. De fietsovergang Ringvaart wordt gezien als een meekoppelkans bij HOV Schiphol-Noordwijk. Iets noordelijker wordt een nieuwe fietsverbinding aangelegd over de Ringvaart. Het college is in goed overleg, met name met de gemeenten, om een aantal toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk te maken. Met de verbindingen aldaar moet op een slimme manier worden omgegaan, om de leefbaarheid in Lisse en Lisserbroek overeind te houden.

Aan de viewer in het IMPI wordt nog gewerkt.

De N244 is er wellicht net uitgevallen omdat een aantal zaken worden toegevoegd of aan elkaar gekoppeld. Naar de toekomst wordt het IMPI de basis op grond waarvan het gesprek met Provinciale Staten wordt aangegaan. Het IMPI zal in ieder geval tweemaal per jaar geactualiseerd worden.

Voor de verkeersveiligheid wordt een kantmarkering bij fietspaden aangebracht. De 200 kilometer is niet willekeurig gekozen, er is een inventarisatie geweest.

Over het vragen van een bijdrage vanuit het bedrijfsleven merkt de gedeputeerde op dat soms door bedrijven in collectiviteit een investering wordt gedaan voor bijvoorbeeld de bewaking van een bedrijventerrein. Bij het aanleggen van een wijk of een bedrijventerrein worden vaak in een anterieure overeenkomst aan de voorkant al afspraken gemaakt over de infrastructuur. De meerkosten worden dan verdisconteerd naar het bedrijfsleven of de gebruikers c.q. de bewoners van het terrein. De Provincie heeft als overheid de plicht om de infrastructuur in de openbare ruimte op orde te houden.

Als voor het gebied Legmeerdijk wordt gevraagd om het openbaar vervoer te stimuleren dan wordt daarvoor wel een investering vanuit de overheid gevraagd. Er is dus geen concreet plan om het bedrijfsleven een rekening te sturen, maar in een aantal gevallen gebeurt het wel dat een bijdrage wordt geleverd door het bedrijfsleven.

Uiteindelijk moet kritischer worden gekeken naar de projecten die in de studiefase opgenomen zouden moeten worden. Is het wenselijk en draagt het bij aan een betere bereikbaarheid en een betere mobiliteit? De gedeputeerde sluit niet uit dat een aantal projecten binnenkort gepromoveerd worden van studie- naar plan-, of van plan- naar realisatiefase. Daar is niet aan de voorkant op gestuurd.

Bij het INHI worden meer criteria meegegeven, op basis waarvan wordt getoetst waar de knelpunten in de infrastructuur zich bevinden. Dat gaat niet alleen over doorstroming in de toekomst. Er zullen meer uitgangspunten worden gehanteerd. Binnenkort volgt een rapport over ontsnippering in Noord-Holland. De vraag is of ontsnippering moet worden opgenomen als een knelpunt, of als vast onderdeel van een plan, waar Provinciale Staten iets van mogen vinden.

Over het saneren van hoogovenslakken wordt opgemerkt dat bekend is waar dit materiaal in het verleden is toegepast. Als het kan wordt het materiaal gesaneerd. Dat is het beleid. **Er volgt een schriftelijk antwoord waar de hoogovenslakken zijn toegepast en wanneer deze worden gesaneerd.**

Doorstroming zit wel degelijk in een aantal projecten. Zoals gezegd zal er wel anders naar het vraagstuk doorstroming worden gekeken. Het vraagstuk zal niet altijd beantwoord worden met meer asfalt. Asfalt wordt niet uitgesloten, maar er zal ook naar andere oplossingen worden gekeken.

Met prijsstijging is rekening gehouden bij de bediencentrale voor bruggen en sluisen. De gedeputeerde sluit niet uit dat bij het 'openmaken' van een kunstwerk tegen 'verrassingen' wordt aangelopen, wat een tegenvaller met zich meebrengt.

De Machine Richtlijn is een wettelijke verplichting, voor de andere investering zit er een winst in. Op termijn wordt die terugverdiend door andere beheerkosten en een andere bedrijfsvoering. Het is vooral een investering in de toekomst, los van andere voordelen als het gaat over efficiency en veiligheid.

Bij interruptie merkt de heer **Dessing** (FvD) op dat de investering van 17 miljoen euro volledig wordt gedekt uit een verlaging van de jaarlijkse exploitatiekosten. Is dat niet een te grote reductie voor het personeel? Het is toch niet zo dat een brugbediener meerdere bruggen tegelijk moet bedienen, met alle risico's van dien?

Gedeputeerde **Olthof** nodigt de commissie en Statenleden nogmaals uit om mee te gaan op het werkbezoek aan de bediencentrale. Daar zal men zien dat een bedienaar maar met één brug tegelijk bezig kan zijn. Deze is niet op hetzelfde moment met meerdere bruggen bezig. Het is uiteindelijk efficiënter dan op alle bruggen en sluizen brugbedieners te plaatsen. **Een presentatie wordt verzorgd tijdens het werkbezoek op 6 december 2021.**

Niet alle werkzaamheden horen direct thuis in de studiefase. Samen met 'De Kop werkt' wordt bekeken welke projecten op welke manier kunnen worden opgepakt. De middelen die daarvoor beschikbaar zijn, die zijn nog in het programma 'De Kop werkt' aanwezig. De drie fietsverbindingen zijn nog niet afgevallen, maar er is nog geen besluit genomen over wat wel en wat niet wordt opgepakt. Als het programma 'De Kop werkt' eindigt dan komen de middelen beschikbaar voor mobiliteit.

De rotonde Zwaagdijk komt pas in de studiefase als de Provincie gaat studeren op veranderingen in de infrastructuur. Samen met Zwaagdijk wordt beoordeeld wat er zou kunnen gebeuren. Het is nog niet zover dat het nu de Provincie is die nu een studie gaat doen om de infrastructuur aldaar, die redelijk nieuw is, aan te gaan passen.

Het project N242 wordt gekoppeld aan het groot onderhoud. Met Heerhugowaard en Alkmaar wordt besproken wat daar zou moeten gebeuren. De N242 komt pas in de realisatiefase als er een harde termijn aan verbonden is. Mogelijk is de realisatiedatum van de N242 daarom uit het IMPI gehaald. **De gedeputeerde zoekt uit waarom de realisatiedatum in het IMPI stond en er nu is uitgehaald. Een schriftelijke reactie volgt.**

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) naar een reactie op haar vraag over de verbreding van het zuidelijk deel van de N231 bij Kudelstaart.

Gedeputeerde Olthof komt er schriftelijk op terug.

Tweede termijn

De heer **Hollebeek** (PvdD) bedoelde wat anders toen hij sprak over het opnemen van een link. Hij en mevrouw Van Geffen gaven eerder al aan dat het handig zou zijn als in paragraaf 4 Projecten bij het project direct kan worden doorgelinkt naar de projectlocatie.

De heer **Klein** (CU) benadrukt dat een fietsverbinding over de Ringvaart in Haarlemmermeer echt nodig is. Het is bijna onmogelijk om veilig van Hoofddorp naar Hillegom en Lisse te fietsen. Bennebroek, Hillegom en Lisse worden niet genoemd als fietsknelpunt. De CU ziet uit naar de volgende versie van de netwerkstudie. Verder wijst de heer Klein nog op de trajectbenadering N201 bij Wijdmeren. Daar wordt gesteld dat groot onderhoud wordt uitgevoerd en dat de afstand tussen de weg en het fietspad wordt verbreed. Door een knik in de weg vonden in het verleden verkeersongevallen plaats. Wordt die knik meegenomen in de verbetering van de weg?

De heer **Alkaduhimi** (DENK) hecht zeer aan participatie. In zijn woonplaats Amsterdam heeft de stadsdeelcommissie altijd veel insprekers. Veel insprekers komen naar de gemeenteraad als het gaat over

wegen. Hoe wordt alle inspraak bij elkaar gebracht? Kan dat proces in een document duidelijk worden gemaakt?

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de Netwerkstudie is afgerond. Die wordt nu vertaald naar concreet. De verbinding van het fietspad met HOV is in de Netwerkstudie meegenomen. Ten noorden daarvan wordt nog een fietspad aangelegd. Onderzoek wordt gedaan naar wat nog ontbreekt in de verbinding West-Oost v.v. De knik in het fietspad langs de N201 bij Wijdmeren word aangepakt. Het project N201 betreft het vergroten van de afstand tussen de weg en het fietspad en dan alleen op het kunstwerk.

Over de gewenste participatie merkt de gedeputeerde op dat een gemeenteraad, of stadsdeelcommissie een verantwoordelijkheid hebben. De betreffende bestuurders moeten de inspraak of input bij Gedeputeerde Staten neerleggen als het over provinciale infrastructuur gaat. De gedeputeerde vindt het ingewikkeld om daarvoor als provincie een nieuw traject op te tuigen, om de inwoners van Amsterdam een plek te geven voor klachten. In de steden en dorpen zijn volksvertegenwoordigers en bestuurders met een eigen rol en eigen verantwoordelijkheid. Mocht een studieplan tot uitvoering komen dan wordt bekeken hoe inwoners kunnen worden betrokken bij de uitvoering en wat dat betekent.

Het project N201 komt tot uitvoering na de bouwvak 2022.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.