Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	28 oktober 2021
Commissievoorzitter	:	mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter		: mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur		: mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M.C. Steeman
	DENK	: M. Alkaduhimi, E. Mangal (duo-commissielid)
	Fractie Baljeu	: --
	FvD:	: J. Dessing
	GroenLinks	: Statenlid Gringhuis, mw. N. van der Waart
	JA21	: E. Jensen
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans
	PvdD	: J. Hollebeek en F. Zoon
	SP	: W. Hoogervorst
	VVD	: K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS / PVDO	: --
Gedeputeerde(n):	J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig: mw. R. Alberts (SP), M. Deen (PVV), Statenlid Kostiç (PvdD) en gedeputeerde mw. Z. Pels (GL)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling agenda

2a. Vooruitblik komende vergaderingen

3. Inspreekhalfuur
4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

4a. Verklaring van geen bedenkingen erftoegangsweg en werkstroken voor project herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

4b. Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI) 2022-2029
5. A-agenda Algemeen
5a. Begroting 2022
5a1 Begroting 2022; Brief GS aan PS inzake Memorie van Antwoord begroting 2022
5a2 Audit: Brief GS aan PS inzake Auditopvolging peildatum 1 september 2021
6. B-agenda Algemeen
6a. Brief GS aan PS inzake advies GS aangehouden moties begroting 2022
7. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
8. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
8a. Voortgang project N247-16
9. Rondvraag gedeputeerde Olthof
10. Sluiting
11. C-agenda Algemeen
11a. IPO: Brief GS aan PS inzake Begrotingen 2022 van het IPO en BIJ12
11b. Werklocaties: Brief GS aan PS inzake Monitor Werklocaties Noord-Holland 2020-2021
11c. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenledenbericht-editie 52
11d. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenledenbericht-editie 53
12. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
12a. Halfjaarrapportage HOV in 't Gooi – februari t/m juli 2021
12b. Bereikbaarheid/Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid kruisingen N248
12c. Bereikbaarheid/Verkeersveiligheid: A.C. de Graafweg Opmeer
12d. Ruimte/Mobiliteit: Voortgangsrapportage OV-Fonds
12e. Ruimte/Mobiliteit: Reservering budget Ketenreis OV-fonds
12f. Ruimte/Bereikbaarheid: Vervolgonderzoek Haarlem Nieuw-Zuid
12g. Advies Raad voor de leefomgeving en infrastructuur: briefadvies investeren in duurzame groei
13. C-agenda Luchtvaart
13a. Geluidsoverlast en last van luchtdrukverplaatsing helikopters Amsterdam heliport
14. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
14a. Economie/Energie/NZKG/Tata: Brief GS aan PS inzake Just Transition Fund – Transitieplan IJmond

1. Opening en mededelingen

De voorzitter verwelkomt allen bij de commissievergadering, die in hybride vorm plaatsvindt: in principe fysiek, maar met de mogelijkheid online deel te nemen. Het quorum is aanwezig.

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Deen (PVV), mevrouw Alberts (SP) en Statenlid Kostiç (PvdD). De heer Klein (CU) komt wat later.
- Gedeputeerde Pels is afwezig. Eventuele vragen bij haar rondvraag worden schriftelijk beantwoord.
- De heer Alkaduhimi van de fractie DENK wordt verwelkomd. Hem wordt veel succes toegewenst als nieuw lid van deze commissie.
- De voordracht van het landschapsplan Stelling van Amsterdam A8-A9 staat gepland voor de commissievergadering van 17 januari 2022 op de agenda. Een voorafgaande technische sessie kan vanwege het Kerstreces niet eerder plaatsvinden dan op dinsdagavond 11 januari 2022 (19.00-21.00 uur). De leden van de commissie EFB worden ook uitgenodigd.
- Het is nog wachten op de coronapersconferentie van 2 november a.s.. Afhankelijk daarvan wordt een werkbezoek op 6 december (ochtend) aan de brugbedieningscentrale in Heerhugowaard voorbereid. Aan het begin van deze Statenperiode heeft een aantal Statenleden al een bezoek gebracht aan de centrale. Ook deze Staten- of commissieleden zijn opnieuw uitgenodigd om deel te nemen aan het werkbezoek.

Gedeputeerde **Olthof** deelt mee dat het werkbezoek aan de Verkeerscentrale Hoofddorp komt te vervallen. De aanbesteding voor de verandering en doorontwikkeling van de Verkeerscentrale is gaande. Het college zou het werkbezoek op een later moment willen plannen als er nieuwe ontwikkelingen zijn.

2. Vaststelling agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten van moties en toezeggingen

- De heer **Terwal** (VVD) stelt voor om agendapunt 8a, Voortgang project N247-16 op een ander moment aan de orde te stellen. De VVD stelde technische vragen. De commissie en Staten ontvangen hierover na 2 november a.s. een brief, waarop geheimhouding rust. Het zou merkwaardig zijn om nu over het onderwerp te praten. De heer Terwal stelt voor de brief af te wachten en, als dat nodig is, op basis van die informatie met elkaar het gesprek aan te gaan.
  De voorzitter zegt dat dit gesprek dan in de eerstvolgende commissie zou moeten plaatsvinden. Qua besluitvorming levert het doorschuiven geen probleem op.
  De heer **Dessing** (FvD) kan niet overzien of het doorschuiven een vertragend effect kan hebben op het project.
  De heer **Olthof** licht toe dat er nu geen besluitvorming voorligt vanuit de Staten.
  De **voorzitter** constateert dat de commissie akkoord gaat met het doorschuiven van agendapunt 8a naar de volgende commissievergadering.
  De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.
- De verslagen van de commissievergaderingen van 27 en 30 september 2021 worden ongewijzigd vastgesteld.
- Een geactualiseerde lijst van toezeggingen volgt in week 44
- De lijst van moties wordt vastgesteld.

2a. Vooruitblik komende vergaderingen

Er zijn geen opmerkingen.

3. Inspreekhalfuur

Er hebben zich geen insprekers aangemeld.

4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

4a. Verklaring van geen bedenkingen erftoegangsweg en werkstroken voor project herinrichting A.C. de Graafweg (N241)

De voordracht zal worden geagendeerd voor de PS-vergadering van november 2021.

De heer **Steeman** (D66) zegt dat de Verklaring van geen bedenkingen (vvgb) beter op zijn plek zou zijn in de commissie RWK. Ook in die commissie wordt soms over Mobiliteit en Bereikbaarheid gesproken.
Het afwegingskader en de politieke ruimte bij een vvgb zijn niet groot. Wat D66 betreft is voldoende onderbouwd waarom hier geen sprake is van een strijd met een goede ruimtelijke ordening. Er is eigenlijk geen reden om de vvgb te weigeren. D66 wil graag meegegeven dat er in de ruimtelijke onderbouwing aangekondigde verkeerscirculatieplan voor een tijdelijke situatie tijdens de uitvoering expliciet en met nadruk aandacht moet zijn voor de bereikbaarheid en het beperken van omrijdkilometers en het beperken van de duur van afsluitingen, of omleidingen voor actief mobiel verkeer.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) begrijpt uit de conclusie dat aan een goede ruimtelijke onderbouwing wordt voldaan. Samen met het positieve advies van de Omgevingsdienst leidt dit tot de conclusie dat het CDA kan instemmen met het afgeven van deze vvgb. Los daarvan blijkt dat door een deel van het fietspad langs de N241 op te waarderen tot een erftoegangsweg dit tot een duidelijke verbetering van de verkeersveiligheid leidt. Graag hoort de CDA-fractie nog hoe het staat met de afwikkeling van de ingediende zienswijzen op het aanleggen van de tijdelijke werkstrook.

De heer **Hollebeek** (PvdD) vindt verkeersveiligheid een belangrijk punt. Hier rijst toch de vraag of de veiligheid van iedere verkeersdeelnemer centraal staat.
Er is voor gekozen om over een strook van 800 meter het fietspad op te waarderen tot een erftoegangsweg. De fietser die door de weginrichtingseisen (lees: bomenkap tot vier meter van de weg) minder beschermd wordt tegen wind, regen en auto's die van de weg kunnen raken, wordt nu ook nog geconfronteerd met een gemeenschappelijk wegdeel met tractoren en ander sneller verkeer. De veiligheid van de fietser lijkt hier dus niet gewaarborgd. Wellicht was de snelheid terugbrengen op de hoofdweg een beter idee geweest. De werkstroken zijn nu eenmaal nodig en bovendien van tijdelijke aard. Het niet verstrekken van een vvgb kan hier niet aan de orde zijn. Er wordt namelijk aan de door Provinciale Staten vastgestelde eisen voldaan.
De fractie van de PvdD is wel van mening dat de Provincie in het vervolg de zaken zou moeten omdraaien. Waar nu de omgeving wordt aangepast aan de weg en de weggebruiker, was het in het huidige tijdsbestek beter geweest om bij nieuwe inpassingsplannen het primaat te verleggen naar andere zaken, die onderdeel uitmaken van een plan.

De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat FvD zich kan vinden in de voordracht.

De heer **Terwal** (VVD) is verbaasd dat een relatief klein plan voor het opwaarderen van een fietspad tot een doodlopende erftoegangsweg en het realiseren van tijdelijke werkstroken langs de N241 weer leidt tot een dergelijke hoeveelheid pagina's. Dat neemt niet weg dat de VVD kan instemmen met de voordracht. Hopelijk kunnen de werkzaamheden spoedig starten om de weg veilig te maken en de doorstroming te verbeteren.
De heer Terwal spreekt de complimenten uit voor Gedeputeerde Staten en de ambtelijke organisatie dat met de gemeente Opmeer tot overeenstemming is gekomen over het op termijn herstellen van het groene karakter van het deel van de weg dat door de gemeente loopt en over het optimaliseren van de geluidswal. De VVD is blij dat besloten is dat de maximumsnelheid door Opmeer v80 km/u blijft, zodat een goede doorstroming gewaarborgd is.

Statenlid **Gringhuis** (GL) legt als planoloog aan de heer Terwal uit dat de hoeveelheid papier helaas nodig is.
GL kan zich vinden in het afgeven van de vvgb. Als het gaat om verkeersveiligheid sluit Statenlid Gringhuis zich aan bij de woorden van de heer Hollebeek ten aanzien van fietsers. Mogelijk kunnen drempels of wegversmallingen worden aangebracht om de weg veilig te houden voor fietsers.

De heer **Hoogervorst** (SP) sluit zich grotendeels aan bij de woorden van de PvdD en GL.
Hij had namelijk ook de vraag hoe de veiligheid van fietsers op dat gedeelte gewaarborgd gaat worden. Het is ontzettend jammer dat er zoveel bomen moeten worden gekapt. De heer Hoogervorst gelooft meteen dat de Provincie haar best heeft gedaan om ervoor te zorgen dat het niet nodig is.
Het college heeft in de pers gezegd dat er meer bomen terugkomen dan dat er zijn gekapt.
De SP is blij dat is gekozen voor werkstroken. Dat houdt de bereikbaarheid in stand en vermindert de overlast voor de bewoners.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) stelt dat men niet tegen het afgeven van de vvgb kan zijn. Er wordt namelijk voldaan aan de gestelde eisen. Zij sluit zich aan bij vraag van het CDA over de reactie van het college op de ingediende zienswijzen.
Verkeersveiligheid is belangrijk. Hoe veilig is het straks voor fietsers en voetgangers?

Gedeputeerde **Olthof** merkt richting heer Hoogervorst over de bomenkap het volgende op. Rijdt men vanaf de N241 Opmeer binnen en men realiseert zich dat die bomen daar weggaan dan doet dat pijn. Daarom is een zorgvuldig traject doorlopen. Er is ruimte gevonden om in hetzelfde traject bomen terug te planten langs de weg. Ten behoeve van de bewoners wordt het groene karakter van de geluidswal benadrukt. Vanuit de kant van Opmeer is er sprake van een zeer prettige samenwerking.
Over het verkeerscirculatieplan merkt de gedeputeerde op dat het project N241 een langdurig, intensief, ingewikkeld traject wordt. De N241 is een belangrijke doorgangsroute van Oost naar West vice versa. Met deze omvang van maatregelen is het verkeerscirculatieplan zeer belangrijk.
In overleg met de gemeente en omwonenden zal worden bekeken hoe een en ander het beste kan worden georganiseerd, zodat het verkeer door kan rijden, zonder dat er rare situaties ontstaan. Dat zal puzzelen worden. Aan de situatie zal heel veel extra aandacht worden besteed, omdat de bedrijven, bewoners en de kernen langs de N241 bereikbaar moeten blijven.
Over het gebruik van de werkstroken zijn afspraken gemaakt met de betreffende indiener van de zienswijze. Vorige week is overeenstemming bereikt over de overname van de gronden. Het college verwacht dat op 15 november handtekeningen kunnen worden gezet.

De erftoegangsweg of parallelweg wordt gebruikt voor het overig langzaam verkeer. Voorkomen moet worden dat dit niet ten koste gaat van de veiligheid van andere (kwetsbare) verkeersdeelnemers. Deze erftoegangsweg is doodlopend en geen doorgaande route. De weg wordt vooral gebruikt door aanwonenden. De weg is bedoeld om geen directe erftoegangen vanaf de N241 te hebben. Er zal beperkt verkeer over de parallelweg rijden, maar het college zal aandacht besteden aan de veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.

De heer **Steeman** haalde het verkeerscirculatie plan aan. Hij doelde erop dat bij grote infrastructurele projecten de fietsstrook als eerste wordt afgesloten en pas als laatste weer wordt geopend. Vaak zijn er lange omrijdroutes voor fietsers om maar zoveel mogelijk het autoverkeer te faciliteren. De heer Steeman vraagt aandacht voor het beperken van omrijdkilometers voor fietsers en ook de duur ervan zoveel mogelijk te beperken.

Gedeputeerde **Olthof** zal dit aandachtspunt meenemen bij het opstellen van het circulatieplan.

Er is geen behoefte aan een tweede termijn.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar PS op 15 november.

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 geplaats 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 terugverdient 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 automobielprojecten. 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 automobiliteit 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 verbeterslag 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. Overal 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 werkkrachten. 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 opgewaardeerd 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 sluizen. 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. streven is om het dan op te pakken. 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 doorgeklikt 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 Wijdemeren. 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 Wijdemeren 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.

Schorsing 20.56 - 21.10

5. A-agenda Algemeen

5a. Begroting 2022
5a1 Begroting 2022; Brief GS
5a2 Audit: Brief GS

De agendapunten 5a, 5a1 en 5a2 worden gevoegd behandeld.

De heer **Mangal** (DENK) zegt dat de beantwoording van technische vragen nieuwe vragen heeft opgeroepen. Verschillende gemeenten ondervinden problemen met het waarborgen van privacy bij de implementatie van de intelligente verkeersregelinstallaties (ivri's). Als Provincie Noord-Holland de oplossing al heeft voor de privacy waarborging, waarom wordt die niet gedeeld met de gemeenten die ermee worstelen? Hoeveel ivri's zijn er inmiddels geplaatst?
Kosten voor brandstof rijzen de pan uit. De prijskaartjes voor OV zijn gerelateerd aan de prijsstijging van brandstoffen en energie. Hoe garandeert Provincie Noord-Holland dat het OV betaalbaar blijft?

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de in de begroting genomen kredietbesluiten ter uitvoering van het Integraal Meerjarenplan Infrastructuur reeds zijn besproken. De heer Terwal staat stil bij het bij de begroting meegezonden Indicatoren-overzicht. Bij Programma 4 Bereikbaarheid worden maar liefst veertien indicatoren geschrapt. Hoe kan worden gewaarborgd dat Statenleden hun controlerende rol kunnen blijven uitoefenen, nu belangrijke indicatoren, zoals 'Voortgang studies en projecten' en Projecten afgerond volgens kwaliteitseisen scope' geschrapt worden.

Ontstaat geen versplintering van voortgangsinformatie van infrastructurele projecten, waardoor de Staten het totaaloverzicht niet meer hebben over hoeveel projecten in een jaar door de Provincie binnen planning, binnen het afgesproken budget en de vastgestelde kwaliteitseisen worden afgerond.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) welke indicatoren de VVD van belang vindt om te behouden.

De heer **Terwal** (VVD) noemde 'Voortgang studies en projecten' en 'Projecten afgerond volgens kwaliteitseisen scope'.

De heer **Steeman** (D66) is blij met de financiële cyclus, die achter het programma Bereikbaarheid is opgetuigd. Het gaat om grote bedragen. De solide cyclus geeft inzicht en vertrouwen, zodat cijfers in de begroting niet als een verrassing komen en Provinciale Staten tijdig kunnen bijsturen. De kaarten voor de algemene beschouwing houdt D66 nog even voor de borst.
De fractie is blij het met toevoegen van de indicator 'Ongevallen'. Als naast de telmethodes van de politie ook cijfers van spoedeisende hulp en ambulancediensten worden gebruikt vallen de ongevallencijfers hoger uit voor met name kwetsbare weggebruikers. D66 roept het college op om aan te sluiten bij de methodes die Friesland Utrecht en Limburg hanteren bij ongevallenregistratie.
De verwachting van de opbrengsten van de opcenten is negatief, met name vanwege de elektrificatie van het wagenpark. Niet te dekken uitgaven, teruglopende inkomsten maken dat het huishoudboekje op dit moment nog wel sluit, maar dat daarover wel gesproken zal moeten worden. D66 ziet dan ook uit naar de Perspectiefnota Financiën. Er zullen echt keuzes nodig zijn., Dat zullen niet altijd populaire keuze zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal (**VVD) of D66 aanstuurt op een verhoging van opcenten.

De heer **Steeman** (D66) neemt daarop geen voorschot op dit moment. Die discussie zal nog worden gevoerd.

De heer **Klein** (CU) spreekt van een mooie stap die is gezet met de nieuwe indicatoren. De fractie heeft nog een voorstel voor een aanpassing van een van de indicatoren. Nu is een indicator 'Reizigerskilometers binnen de concessiegebieden Provincie Noord-Holland'. Het is interessanter om te weten welk deel van de totale verplaatsing met OV wordt afgelegd per regio. Als het mogelijk is om indicator 'Reizigerskilometers' uit te breiden met welk percentage mobiliteit wordt uitgevoerd door OV, dan is dat meer richtinggevend, vanwege het stimuleren van OV-gebruik.
De heer Klein ziet uit naar discussie over de financiële toekomst. Opcenten is een aflopende zaak. Voor de lange termijn moet worden nagedacht over de inzet om de financiering van projecten te kunnen blijven financieren.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) zegt dat de begroting kernachtig spreekt over de grote opgaven voor Mobiliteit. Het gaat om de bouw van 250.000 nieuwe woningen en de groei van de werkgelegenheid., De derde oorzaak ontbreekt in de begroting, namelijk forse bevolkingsgroei.
De Provincie zet in op het zoveel mogelijk voorkomen van de groei van mobiliteit, het verduurzamen van het gemotoriseerd verkeer en de infrastructuur. Het zijn geen onbelangrijke doelen, maar als oplossing passen ze onvoldoende bij de vraag. Daarmee schuift dit college enkele belangrijke problemen door naar de toekomst. Daarbij heeft Liberaal N-H wel begrip voor bepaalde problemen, die er zijn, omdat het Rijk op dit moment totaal niet beweegt, zodat de Provincie noodgedwongen

afwacht. De beschikbare financiële ruimte voor het doen van investeringen in provinciale infrastructuur loopt terug. Ondertussen worden reserves opgemaakt. De fractie komt hierop terug tijdens de algemene politieke beschouwingen.
Mevrouw Van Geffen spreekt steun uit voor de vraag van de heer Terwal om nieuwe criteria en de vraag van de heer Steeman over de SEH-cijfers.

Statenlid **Gringhuis** (GL) steunt het betoog van de heer Klein om bij de indicator 'Reizigerskilometers' ook te kijken naar het percentage. GL is blij met de voorgestelde wijzigingen. Statenlid Gringhuis stelde een vraag over de telmethode voor fietsongevallen. Het college heeft in zijn beantwoording aangegeven dat de nieuwe tellingen vanaf medio 2022 worden ingevoerd. Als die nieuwe gegevens bekend zijn dan roept GL op om die te vergelijken met de oude data. Wellicht kan het college een korte memo opstellen over de verschillen?

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of Statenlid het met hem eens is dat wanneer buslijnen worden wegbezuinigd die vergelijking mank gaat.

Statenlid **Gringhuis** (GL) antwoordt dat het afhankelijk is van de manier van meten.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat hij bedoelde dat per regio inzichtelijk wordt wat het aandeel is van het OV. Daarmee wordt het feit dat er buslijnen worden opgeheven op geen enkele manier weggemoffeld.

De heer **Hoogervorst** (SP) bedoelde niet te zeggen dat het een slecht idee zou zijn. Hij wil de vergelijking zo compleet mogelijk hebben. Het is van belang om te vergelijken over hoeveel kilometer men eventueel gebruik zou kunnen maken van de bus.

De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat het zijn fractie verheugt dat de schade aan liggende ecologische en natuurvriendelijke bermen begrotingstechnisch ook onder schade aan wegen valt, net zoals schade aan ecologische en natuurvriendelijke oevers onder schade aan vaarwegen valt. De ervaring leert dat het nog steeds makkelijker is om middelen vrij te maken voor schade aan infrastructuur dan voor natuurbescherming.
Vanavond is in een BOT-overleg over luchtvaart gesproken. CE Delft heeft berekend dat boven een bepaald aantal vluchten er juist een negatief economisch effect optreedt. Bijvoorbeeld doordat de vraag naar laaggeschoold werk in stand wordt gehouden, los van de negatieve invloed op leefbaarheid en volksgezondheid. In antwoord op technische vragen stelt het college dat de kwaliteit van het netwerk zit in de hoeveelheid mondiale, directe verbindingen en dat die nu afhankelijk zijn van het hub-and-spokemodel. Impliceert dit dat GS van mening zijn dat meer vluchtbewegingen per definitie beter is voor de connectiviteit van ons landsdeel? Kan de gedeputeerde uitleggen wat het hub-and-spoke-model inhoudt en hoe de afhankelijkheid van de hoeveelheid verbindingen daarvan in elkaar steekt?
Eerder stelde de PvdD de vraag of innovatieve middelen worden ingezet om aanrijding met dieren te voorkomen. Tot nu toe lijkt dat niet het geval te zijn. Het verdient te allen tijde de voorkeur om middels faunapassages en deugdelijke afrastering er zorg voor te dragen dat er geen ongelukken met dieren in het verkeer plaatsvinden. Naar aanleiding van de stemming over de moties bij de behandeling van de Westfrisiaweg lijkt dit helaas niet het geval. De heer Hollebeek verzoekt de gedeputeerde om samen met de gedeputeerde Dierenwelzijn nog eens goed naar het betreffende voorstel te kijken om mogelijk gezamenlijk een positief advies te formuleren voor de voorgestelde

ontwerpwedstrijd. Het gaat om een beperkt bedrag van enkele duizenden euro's. In de commissie NLG is dit voorstel positief ontvangen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft nog een technische vraag over. Het gaat over het vervallen van de indicator inzake de VRI's. Alle VRI's worden omgezet naar Intelligente verkeersregelinstallaties. Toch is de indicator, die aangeeft hoe de verbetering van de doorstroming door middel van het optimaliseren van die VRI's, geschrapt. Hierdoor wordt de uitkomst van de inzet op goed verkeersmanagement niet in beeld gebracht.

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of het college zich kan voorstellen dat er wellicht onderdelen uit Bereikbaarheid zijn die een verlichting kunnen opleveren voor andere programma's, zoals Klimaat en Milieu. Binnen Bereikbaarheid zou met middelen kunnen worden geschoven om kleinere OV-verbindingen in stand te houden, of juist weer op te starten, dan kan dat betekenen dat er minder CO2-uitstoot door het verkeer zal zijn. Zien Gedeputeerde Staten deze wisselwerking ook?
De SP vindt het belangrijk om snel met elkaar om de tafel te gaan zitten om over de toekomst van de financiering van infrastructuur te spreken.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) is blij met de nieuwe indicator inzake ongevallen op provinciale wegen. De financiën binnen het programma Mobiliteit en Bereikbaarheid zijn heel spannend in de toekomst. De PvdA kijkt uit naar het Perspectief Financiën en het gesprek daarover.
Bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken is een onderzoek gedaan naar de omgang met opcenten. Daar komen interessante punten naar voren, als het gaat over sociaal en rechtvaardig.
De PvdA kan instemmen met de begroting zoals die voorligt.

Gedeputeerde **Olthof** zegt over de oplossing voor privacy dat er een gezamenlijk project loopt, in het kader van Smart Mobility, met gemeente Amsterdam, VRA en de MRA. De uitwisseling van gegevens en privacy zijn daarvan een belangrijk onderdeel. Bij een uitwisseling van gegevens moet worden voldaan aan alle eisen rondom de bescherming van persoonsgegevens en privacy. Kennis wordt gedeeld. De ivri's zijn nog niet volmaakt en worden nog doorontwikkeld. Op dit moment worden nog niet alle mogelijkheden benut. Op dit moment staan er 43 ivri's in Noord-Holland. De vervanging van alle vri's door ivri's brengt een kostenplaatje met zich mee. De transitie maakt onderdeel uit van het slimmer en efficiënter organiseren van het totale verkeersmanagement.

Bij interruptie vraagt de heer **Mangal** (DENK) hoe verstandig het is om ivri's al te plaatsen als het privacy-probleem nog niet is opgelost.

Gedeputeerde **Olthof** gaf eerder aan dat de onderdelen waarbij de gegevensuitwisseling niet 'betrouwbaar' is nog niet worden gebruikt. Ivri's hebben mogelijkheden, maar nog niet alle mogelijkheden worden op dit moment ingezet.
In 2022 staat de indexatie van de OV-kosten op 2,12% . Die indexatie staat niet in verhouding tot de huidige hoge brandstofprijzen. Het is de verantwoordelijkheid van de Provincie dat het openbaar vervoer betaalbaar blijft. Door een stijging van kosten mag het openbaar vervoer niet onbetaalbaar worden. Provinciale Staten kunnen Gedeputeerde Staten daar op hun verantwoordelijkheid aanspreken. Als dat aan de orde mocht zijn, dan wordt dat met de Staten besproken.
Eerder waren er vele indicatoren opgenomen. Vele werden niet of nauwelijks gebruikt. Ander indicatoren wijzigden nooit. De vraag is dan of die indicatoren steeds weer moeten worden benoemd. Op verzoek van Provinciale Staten heeft het college 'overbodige' indicatoren geschrapt. In

deze vergadering worden al weer vijf nieuwe indicatoren ingebracht. Uiteindelijk gaan Provinciale Staten over de indicatoren.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) over de indicator 'Oplevering projecten binnen kwaliteitseisen' om deze niet te schrappen maar te verbeteren.

Gedeputeerde **Olthof** staat open voor elke suggestie. Door de organisatie is bekeken welke indicatoren helpen in de sturing en controlerende rol van Provinciale Staten. In de Rekeningcommissie wordt er ook over gesproken.
De gedeputeerde geeft de Staten in overweging om 'voorzichtig' te zijn met het toevoegen van indicatoren. Het kost veel ambtelijke inzet. Uiteindelijk is de vraag wat de Staten doen met de informatie. Als blijkt dat over een groot aantal indicatoren nooit wordt gesproken, dan kan men zich afvragen wat de toegevoegde waarde is van die specifieke indicatoren. Als het gaat over de voortgang van studies en projecten dan is de behandeling van het IMPI het moment om daarover met elkaar te spreken, zowel financieel als inhoudelijk.

Bij interruptie stelt de heer **Terwal** (VVD) voor om eens een BOT-overleg te organiseren, om informeel met elkaar te praten over de indicatoren op het gebied van Mobiliteit en Bereikbaarheid, die in een volgende begroting zouden moeten worden opgenomen.

Bij interruptie doet de heer **Steeman** (D66) de suggestie om bij de behandeling van het IMPI een terugblik of verantwoording te voegen. Dan gaat de verantwoording waarom de heer Terwal vraagt gecombineerd, geclusterd en overzichtelijk samen op met het IMPI.

Gedeputeerde **Olthof** is hier terughoudend in. Hij wil er zeker met Provinciale Staten over spreken. Provinciale Staten gaan over hun eigen orde. Aan de voorkant zouden dan wel uitgangspunten moeten worden benoemd, zoals het langs de meetlat leggen van criteria. Het college heeft de huidige criteria langs de meetlat gelegd.

De **voorzitter** stelt voor om er als commissie bij het college op terug te komen.

De heer **Terwal** (VVD) kan zich voorstellen dat fractievertegenwoordigers als kwartiermakers een conceptlijst opstellen, welke in een BOT-overleg met de gedeputeerde wordt besproken.

De heer **Klein** (CU) vindt het goed om het gesprek met elkaar aan te gaan. Hij verbaast zich wel over deze discussie. In de begroting staat duidelijk dat dit een eerste aanzet is naar indicatoren en dat een verbeterslag kan worden gemaakt. Nu lijkt het of de Staten indicatoren moeten 'bevechten'. Indicatoren moeten uiteraard wel uitvoerbaar zijn.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) wijst erop dat een indicator niet in beton gegoten is. Een indicator toont aan of en welk effect met beoogd beleid is bereikt. Wanneer een effect is bereikt kan worden overwogen om de betreffende indicator te schrappen. Het is goed om met elkaar te overleggen over de criteria waarlangs een indicator wordt opgenomen. Mevrouw Kuiper meldt zich bij deze aan, voor zover er een aanmeldverzoek komt.

Wat Statenlid **Gringhuis** (GL) betreft mag het ook anders dan een BOT zijn. Het kan naar de mening van GL ook een openbare vergadering zijn.

Gedeputeerde **Olthof** bedoelde niet dat de Staten indicatoren moeten bevechten. Het lijkt hem goed om met te overleggen wat met een indicator zou moeten worden bereikt.
De vraag over het percentage mobiliteit door openbaar vervoer ten opzichte van andere mobiliteiten vindt het college zeer interessant, maar de vraag is of die uitvoerbaar is. Het lijkt de gedeputeerde goed om deze suggestie net als andere suggesties voor indicatoren mee te nemen in het volgende traject.

Over de telmethode zijn eerder vragen gesteld. Een aantal provincies draait pilots. Wanneer de methode landelijk wordt overgenomen, dan zal Provincie Noord-Holland daarin meegaan. Op de vraag wat de nieuwe methode zal opleveren ten opzichte van de oude methode antwoordt de gedeputeerde dat geen appels met peren moeten worden vergeleken. Het is interessant om te weten wat de nieuwe methode gaat opleveren ten opzichte van de oude. Wat is de meerwaarde als het gaat over inzicht en overzicht van het aantal verkeersongevallen?

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of het laatste als een toezegging kan worden gezien. Lukt het om een memo te maken voor Kerst 2022?

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat het al snel een jaar verder is voordat er bruikbare data beschikbaar is. Als de eerste rapportage is opgeleverd kan worden teruggekeken wat die nieuwe rapportage meer oplevert aan andere informatie dan de oude. De gedeputeerde zou daaraan geen datum willen hangen. Hij zegt wel toe dat op die manier een vergelijking zal worden gemaakt.

Hub-and-spoke-model moet worden gezien als een spaakwiel. Het college wilde daarmee aangeven dat het een complex verhaal is. De hubfunctie kan niet zomaar worden afgeschaft. Het wordt dan voor maatschappijen en lijnen onaantrekkelijk om op Amsterdam te vliegen.
De studie van CE Delft is uitgevoerd in opdracht van gemeente Aalsmeer. Inmiddels is er een nieuw MKBA-model. Dit is niet de plek om daarover de discussie te voeren.

Gedeputeerde Olthof zegt toe met collega Rommel te overleggen over innovatieve maatregelen (natuur) en faunapassages.
Gedeputeerde Olthof doet niet de aanname dat onderdelen van het programma Mobiliteit en Bereikbaarheid effect hebben op het Programma Klimaat. Het is een harde toezegging. Met elkaar is uitvoerig gesproken over het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Dat gaat over de afspraken in het Klimaatakkoord om tot een verlaging van de CO2-uitstoot te komen. Er is met elkaar gesproken over het verduurzamen van het OV en zero-emissie. Klimaat is altijd een vast onderdeel van alle agenda's die de Staten in de afgelopen anderhalf jaar tot zich hebben gekregen.

De voorzitter constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Zij concludeert dat wat is besproken, zal worden toegevoegd aan de vergaderstukken voor de begroting 2022.

6. B-agenda Algemeen

6a. Brief GS aan PS inzake advies GS aangehouden moties begroting 2022

De door Gedeputeerde Staten voorgelegde financiële opties a en b zijn besproken in de commissie EFB. Vandaag zijn de aangehouden moties aan de orde, die tot de portefeuille van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid behoren.

De heer **Steeman** (D66) zegt dat motie 71 verband houdt met de verzamelmotie 86. De beantwoording van het college verwijst naar de Actieagenda Actieve Mobiliteit. D66 is benieuwd wat er uiteindelijk in die Actieagenda terechtkomt. D66 ziet het graag tegemoet. Door het college wordt aangegeven dat mogelijk een deel van het positief rekeningresultaat kan worden gereserveerd voor de Actieagenda. Waar denken Gedeputeerde Staten dan aan?
In motie 71 worden concrete voorstellen gedaan voor de 'Varende fietspaden' en met name voor Ilpendam en Spaarnedam en het in de vaart houden van de veerpont. D66 is er een voorstander van om daarvoor een deel van het rekeningresultaat te reserveren.
D66 bedankt het college voor de reactie op motie 82. D66 hoopt op een blijvende inzet, zodat ook na corona kan worden thuisgewerkt. De inzet is wel erg gericht op de MRA. D66 is benieuwd naar het onderzoek voor Noord-Holland Noord. Noord-Holland is meer dan de MRA en Noord-Holland Noord.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) wat de heer Steeman denkt dat het allemaal gaat kosten? Het is een meervoud van het bedrag 640.000 euro, waarover geluiden rondgaan.

De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat het stimuleren van thuiswerken volgens het college budgetneutraal kan. Bij de Varende fietspaden bij Spaarnedam/Ilpendam gaat het niet over honderdduizenden euro's. Over de uitwerking van de Actieagenda Actieve Mobiliteit staat vermeld dat voor een deel daarvan een bedrag vanuit het rekeningresultaat gereserveerd zou kunnen worden.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD, als partij die financiële degelijkheid hoog in het vaandel heeft en sinds jaar en dag zuinig is op het belastinggeld van de inwoners, voorstelt om het beschikbare bedrag van 640.000 euro voor nieuw beleid in 2022 niet direct uit te geven aan allerlei wensen. Het is beter om dit, op een begroting van honderden miljoenen euro's, minimale bedrag terug te storten in de in de Algemene Reserves. Onduidelijk is welke onaangename financiële verrassingen het jaar 2022 nog met zich kan meebrengen.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de heer Terwal het met hem eens is dat het dan juist een reden is om dit rekeningresultaat in te zetten voor zaken die de inwoners van Noord-Holland ten goede komen.

De heer **Terwal** (VVD) hoorde een Machine Richtlijn langskomen van 11 miljoen. Hij hoorde over overschrijdingen, zoals op het project HOV Legmeerdijk. De VVD zou het rekeningresultaat liever besteden aan financiële tegenvallers in de toekomst. Er komen ongetwijfeld nog tegenvallers op de provincie af.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) hoe de VVD denkt met dit bedrag financiële risico's af te dekken.

De heer **Terwal** (VVD) verwijst naar zijn antwoord aan de heer Klein.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vertelt dat vanochtend in de commissie EFB is gesproken over de realiteit. Waar de commissie eerst dacht dat er 13,5 miljoen euro beschikbaar is, blijkt er nu 640.000 te zijn voor de uitvoering van de moties. Daardoor is er erg optimistisch aan de slag gegaan met de moties. Het CDA vindt motie 71 sympathiek, net als motie 76. De weg van subsidie vindt de fractie niet de goede weg. Het CDA snapt de reactie van Gedeputeerde Staten op deze motie.

Betreffende motie 80 is het realisme van het advies van Gedeputeerde Staten een goede. Het kan niet meer in de begroting 2022 verwerkt worden.

De heer **Klein** (CU) vindt het een mooie invulling om motie 71 te gebruiken om de fietspontjes daarvan te betalen. Het is belangrijk om die de komende tijd in de vaart te houden. De CU diende een motie in over walstroom. Het doel was om met die motie beter inzicht te krijgen of er projecten zijn die wel uitvoering gereed zijn, maar niet betaald kunnen worden, omdat het budget op is. Die inventarisatie zit er niet bij, maar uit de beantwoording blijkt dat er momenteel geen financieel tekort is. Kan de gedeputeerde bevestigen dat de provincie goed op stoom is met het aanleggen van walstroom en dat er geen projecten gepauzeerd staan of in afwachting zijn van uitvoering, omdat er geen geld is. Als dat zo is dan zal de CU de motie intrekken.

Statenlid **Gringhuis** (GL) zegt dat nog nader moet worden besproken welk geld waaraan zou moeten worden besteed. Vanavond kan in deze commissie worden gesproken over de zaken die tot deze commissie behoren, maar in andere commissies zal er ook over gesproken moeten worden. Statenlid Gringhuis en de heer Steeman zullen bespreken of van motie 71 en 80, die veel op elkaar lijken, een motie kan worden gemaakt.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) sluit zich aan bij de woorden van Statenlid Gringhuis. Net als de heer Terwal zegt staat een bedrag van 640.000 euro tegenover heel veel interessante moties. Telt men die moties bij elkaar op dan gaat dat het bedrag driemaal te over. Mevrouw Doevendans gaat met haar fractie in beraad over de prioritering. Wellicht komt er een extra motie bij, wanneer het gaat over de begroting. Eerder werd gesproken over het initiatief 'Challenge Noordkop' om te zorgen dat er innovatieve ideeën uitrollen. Wellicht komt die motie erbij.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat motie 71 en 80 over de verkeersveiligheid en fietsknelpunten gaan. De opgave is dermate groot. In de Actieagenda Actieve Mobiliteit wordt niet alleen naar de knelpunten gekeken, maar wat er uiteindelijk aan fietsinfrastructuur nodig is. Dat gaat veel verder. H
Het gaat daarbij over tientallen miljoenen euro's die daarvoor nodig zijn. Dat wordt uitgewerkt. Als duidelijk is wat de totale opgave is dan kan worden beoordeeld wat de Provincie financieel kan behappen. Dat past niet in de vraag van de motie die nu voorligt. In het kader van verkeersveiligheid volgt de uitwerking van het UPV. De gedeputeerde stelt voor om het daarin mee te nemen. Dat wordt deels met gemeenten opgepakt. Met 640.000 euro is de uitvoering niet mogelijk. Om die redenen neemt het college deze moties niet over.
Het college heeft wel gekeken naar de geest van de moties.
Ten aanzien van de veerpont Ilpendam-Spaarndam gaat het college kijken wat mogelijk is. De gedeputeerde is in gesprek met de gemeente. Vanmiddag vond nog overleg plaats met Landsmeer en Waterland. Onderzoeken zijn gaande om de fietsponten in stand te houden. Het is in ieder geval mogelijk om een periode van maximaal vijf jaar te overbruggen. Tussentijds zal duidelijk worden wat de structurele oplossing zal zijn. Vanuit de gemeenten de VRA wordt bijgedragen. Het is niet de verantwoordelijkheid van de Provincie. Op verzoek van voornoemde partijen is de Provincie 'ingestapt'. Het is een gezamenlijk project, waaraan de Provincie een bijdrage zal doen van circa 80.000 tot 90.000 euro, zijnde 40% van de jaarlijkse exploitatiekosten.
Het pontje Ilpendam betreft 55.000 euro. Dat bedrag was destijds al bekend. Er is gezocht naar subsidieregelingen. Het college stelt voor om het bedrag nu af te tikken. Dan is duidelijk waar de Provincie aan toe is. Uiteraard moet aan de gestelde voorwaarden worden voldaan.
Er ligt geen voordracht voor. Provinciale Staten kunnen met een motie komen, of mogelijk kan het in overleg anders worden georganiseerd.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) hoe Gedeputeerde Staten aankijken tegen de meerjarige invulling. Wat zegt het college over de uitgaven in de volgende jaren?

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het voor de lange termijn vooral belangrijk is dat er een visie komt voor de omgang met veerponten in Noord-Holland. Er zij meer veerponten, die niet door de Provincie worden geëxploiteerd. Er zal eerst beleid moeten worden gemaakt. Dit is vooral bedoeld om deze betreffende veerponten in de vaart te houden. De komende jaren is er dan tijd om onderzoek te doen naar de verbinding bij Ilpendam-Landsmeer. Anderzijds zal een visie moeten worden ontwikkeld over het provinciaal beleid ten aanzien van veerponten.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat er 640.000 euro beschikbaar is.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het college voor vijf jaar duidelijkheid wil geven, om niet elk jaar opnieuw de discussie te hoeven voeren. Uit dit rekeningresultaat kan het benodigde bedrag in ieder geval vijf jaar worden gedekt. Dat is het voorstel.

Walstroom valt onder de verantwoordelijkheid van collega gedeputeerde Pels. Gedeputeerde Olthof gaat ervoor zorgen dat er een schriftelijk antwoord volgt.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Commissieleden zullen met elkaar buiten de vergadering om nog spreken over het eventueel combineren van moties of het indienen van nieuwe moties. Een en ander komt terug bij de begrotingsbehandeling in Provinciale Staten in november.

7. Rondvraag gedeputeerde Pels

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

8. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
8a. Voortgang project N247-16

Zie agendapunt 2. De behandeling van dit agendapunt is doorgeschoven naar de volgende commissievergadering.

9. Rondvraag gedeputeerde Olthof

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt ten aanzien van de Blijdesteinsweg wat mogelijk is om het stuivend duin niet het fietspad te laten blokkeren. Het onderdeel van Staatsbosbeheer wordt onvoldoende onderhouden. Heeft het college nog creatieve oplossingen?

Gedeputeerde Olthof vertelt dat wat Noord-Holland beheert er keurig uitziet. Het college is in overleg met Staatsbosbeheer en probeert mee te denken bij het vinden van creatieve oplossingen. Wat in de duinen gebeurt, is onderdeel van een pilot. Er moet snel duidelijkheid komen over wat Staatsbosbeheer gaat doen tegen de overlast van zand op het fietspad. Het is dan wel een besluit van Staatsbosbeheer. Provincie Noord-Holland kan niet anders dan als partner meedenken in mogelijke oplossingen. Het college voelt er niets voor om de verantwoordelijkheid en rol van Staatsbosbeheer over te nemen ten aanzien van dit vraagstuk. Het college erkent het knelpunt. Er

wordt gewerkt aan een oplossing, maar het college kan niet meer doen dan meedenken en hulp aanbieden. Dat is geen bevredigend antwoord voor de fietsers die overlast ondervinden, maar dat is wel de realiteit. Er zal op enig moment een oplossing moeten komen. Wanneer dat gebeurt, dat weet de gedeputeerde niet.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) hoorde de gedeputeerde zeggen dat het college de vraag had ontvangen om een nieuwe woonwijk, langs de N194 bij Obdam, te ontsluiten via een parellelweg. Wat is het vervolg daarop?

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er een alarmbel afging bij de aanvraag voor een ontsluitingsweg, vanwege de discussie in deze commissie over fietsveiligheid. Parallelwegen, die een speciale functie worden gegeven, mogen niet verworden tot ontsluitingswegen. De gedeputeerde zal op korte termijn hierover spreken met de betreffende gemeente.

10. Sluiting

De **voorzitter** bedankt alle commissieleden voor hun bijdragen. Ze bedankt ook de kijkers thuis.
De volgende commissievergadering zal worden gehouden op 29 november 2021.
De voorzitter sluit de vergadering om 22.17 uur.