

Advies aan Provinciale Staten

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

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d	7-3-2022
Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid	
Datum commissievergadering	14-2-2022

18 februari 2022

1|10

Onderwerp:

Voordracht 18, Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI
2022-2029

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur iMPI 2022-2029 als bespreekstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 7 maart 2022.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 14-2-2022:

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5b. Voordracht Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-2029

Statenlid **Van der Waart** (GL) waardeert het dat de Staten voorafgaand aan een actualisering een briefing krijgen om inzicht te hebben waaraan de vele miljoenen euro's worden besteed. Met de briefing van 27 januari jl. zijn veel vragen van GroenLinks weggenomen. Met kleine investeringen kan de nodige duurzaamheidswinst worden behaald. Overigens wordt in deze tijd veel onder de noemer duurzaamheid geschaard.

De A.C. de Graafweg vormt de grootste kostenpost. Is daar eerder verkend of het knelpunt op een andere manier kan worden opgelost, zodat het minder kostbaar is?

Op pagina 9 staat dat er in 2023-2024 mogelijk geen geld is voor realisatie en om vanaf 2028 projecten in de studiefase op te nemen. Er worden scenario's voorbereid om de meerjarenraming sluitend te krijgen. Wanneer kunnen de Staten deze scenario's verwachten?

De heer **Terwal** (VVD) bedankt de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning voor het heldere overzicht van infrastructurele projecten en de bijbehorende kredieten.

Na een lange periode van voorbereiding wordt de N241 (A.C. de Graafweg) gepromoveerd van plan- naar realisatiefase. De verkeersveiligheid zal worden verbeterd door het verbreden van de weg. Dit past bij het pleidooi van Veilig Verkeer Nederland en ANWB om dringend tot maatregelen te komen om de provinciale wegen veiliger te maken. Een van die wegen waar het onlangs verschrikkelijk misging met vier gewonden, is de N203 tussen Uitgeest en Castricum. Al eerder vroeg de heer Terwal aandacht voor de onveilige inrichting van deze weg. De beide gemeenten en de Provincie maakten een QuickScan van mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren. Te denken valt aan het beter scheiden van de rijstroken en de aanleg van ledverlichting in de middenas. Dit is niet voldoende om de weg aan de zogenaamde CROW-richtlijnen inzake verkeersveiligheid te laten voldoen. De weg zal dan, bij het volgende groot onderhoud, verbreed moeten worden. Is de gedeputeerde bereid om de herinrichting van de N203 in de studiefase op te nemen bij de volgende actualisatie van het IMPI? Wanneer dit onderzoek tot positieve uitkomsten leidt, kan dan vroegtijdig worden begonnen met het verwerven van de benodigde gronden, die voor de wegverbreding nodig zijn?

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Terwal het met hem eens is dat deze weg op deze manier niet geschikt is om 80 km per uur te rijden en dat de snelheid zou moeten worden teruggebracht naar 60 km per uur.

De heer **Terwal** (VVD) antwoordt dat de wegverbreding om een lange termijn visie vraagt. Op korte termijn kunnen ook maatregelen worden getroffen. Het ligt niet in de lijn van de VVD om meteen de snelheid te verlagen. Eerst wil de fractie de uitkomst zien van bijvoorbeeld ledverlichting in de middenas of beter gescheiden rijstroken. De heer Terwal zou D66 willen meegeven om vooral te kijken naar de koppelkansen. Wanneer grond wordt verworven, dan kan er ook een prachtige doorfietsroute worden gerealiseerd.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) waarom de VVD toch wil vasthouden aan een hoge snelheid op een onveilige weg.

De heer **Terwal** (VVD) antwoordt dat door de VVD altijd een balans wordt gezocht tussen enerzijds verkeersveiligheid en anderzijds doorstroming. Bij voorkeur voldoen beide. In het onderhavige geval wil de VVD de korte termijnmaatregelen afwachten. Mocht dat niet voldoende zijn dan moet naar andere maatregelen worden gekeken.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Terwal het met hem eens is dat gezien het korte tracé de doorstroming nauwelijks van belang is voor de tijdsinstroom.

De heer **Terwal** (VVD) herhaalt dat de verkeersveiligheid onvoldoende is. De VVD ziet graag op korte termijn de nodige maatregelen getroffen worden. Op de lange termijn zal de weg verbreed moeten worden.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) het volgende over de meekoppelkansen. Welke mogelijkheden zouden moeten worden neergelegd om daar nog sneller te moeten kunnen fietsen?

De heer **Terwal** (VVD) licht toe dat de N203 op een talud ligt. Het fietspad ligt er dicht tegenaan. Waar nu dat fietspad ligt, dat zou een obstakel vrije zone moeten zijn. Als het fietspad dan toch wordt verlegd, dan zou het fietspad zodanig opgewaardeerd kunnen worden dat het een doorfietsroute wordt.

In september 2021 sprak deze commissie over de eindverantwoording van de Westfriisiaweg. De VVD vroeg toen of de gedeputeerde bereid was om het gesprek aan te gaan met de betreffende West-Friese gemeenten over de door hen ervaren knelpunten op het onderliggende wegennet, juist als gevolg van de aanleg van de Westfriisiaweg. Heeft het gesprek ertoe geleid dat onderzoek wordt gedaan naar enkele van deze knelpunten en deze hun beslag kunnen krijgen in het IMPI? Dat voor alle wensen geldt nodig is, dat is voor de VVD duidelijk. Uit de voordracht blijkt dat de middelen schaars zijn. Vanaf 2028 is in de stelpost 'Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen' geen financiële ruimte meer om studieprojecten te realiseren. Dan bevreemdt het de heer Terwal te moeten lezen dat de eerdere afspraak bij de vaststelling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) eind 2020, om 7,5 miljoen euro vrij te maken voor de verduurzaming van de provinciale infrastructuur niet nagekomen wordt, nu er nog eens 1,3 miljoen euro daar bovenop wordt vrijgemaakt voor duurzaamheidsmaatregelen bij het project N241. De VVD is niet tegen verduurzaming van provinciale infrastructuur, maar in de prioritering geeft de fractie de voorkeur aan meer verkeersveiligheid en een betere doorstroming.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de heer Terwal het met hem eens is dat het prettig zou zijn voor de Staten om van alle ontstane knelpunten, als gevolg van de aanleg van de Westfriisiaweg, een overzicht te krijgen.

De heer **Terwal** (VVD) lijkt het goed om een dergelijk overzicht te hebben.

Is de gedeputeerde het met de VVD eens dat nu de afspraak om maximaal 7,5 miljoen euro vrij te maken voor verduurzamingsmaatregelen niet wordt nagekomen, de Staten feitelijk een blanco cheque hebben getekend, waarbij ze maar moeten zien hoever de duurzaamheidskerstboom de resterende Statenperiode wordt opgetuigd? Mogelijk gaat dit ten koste van studieprojecten, die de verkeersveiligheid en de doorstroming op provinciale wegen dienen. Kan de gedeputeerde aangeven welke 'piek en kerstballen' de Staten tot 2023 nog mogen verwachten?

De VVD is verheugd te horen dat de Provincie, na een aantal forse kostenoverschrijdingen, ervaring gaat opdoen met het werken als een bouwteam, in gezamenlijkheid met ingenieurs en aannemers en met een kostentafel en risicotafel. De VVD hoopt van harte dat hiermee risico's bij grote infrastructurele projecten beter in kaart kunnen worden gebracht en dat daarmee grote onvoorziene kosten zoveel mogelijk tot het verleden behoren.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) las de voorstellen voor de actualisatie van het IMPI met veel belangstelling. In de technische briefing is het CDA de noodzaak van de vervanging van het sleutelsysteem duidelijk gemaakt. Natuurlijk springt de kredietaanvraag voor de aanpassing van de A.C. de Graafweg (41,5 miljoen euro) in het oog. Het is goed dat gelijk met het groot onderhoud wordt gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Dat maakt het voor het CDA gelijk een noodzakelijke investering. Het CDA kan in principe instemmen met het bedrag van 1,5 miljoen euro voor het gelijktijdig treffen van duurzaamheidsmaatregelen, maar deze maatregelen moeten nog worden uitgewerkt. Als bij de uitwerking blijkt dat de maatregel minder effect heeft dan verwacht, kan hiervan dan alsnog worden afgezien? Kan het gevraagde krediet van 1,5 miljoen euro worden beschouwd als een maximaal in te zetten bedrag?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of mevrouw Kuiper het met hem eens is dat de investering ten koste kan gaan van de uitvoering van bepaalde studieprojecten, die kunnen leiden tot meer verkeersveiligheid of een betere doorstroming.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) antwoordt dat daarin een afweging gemaakt zal moeten worden. De gedeputeerde komt met een overzicht van de lange termijn financiële planning, inclusief de nog op te pakken studies. Nu is het moment om duurzaamheidsmaatregelen aan het project A.C. de Graafweg te koppelen. Dat vindt het CDA een goede zaak, maar per maatregel moet worden bekeken of het zoveel oplevert dat het de investering waard is.

Is het bij de actualisatie van het IMPI mogelijk om te besluiten om projecten van een studiefase naar de planfase te promoveren? Nu zijn er slechts voorstellen gedaan waaraan een kredietaanvraag is gekoppeld. Als bij de actualisatie een promotie van de studie- naar planfase kan worden voorgelegd, waarom zijn dan de parallelweg langs de N240 (Markerwaardweg) en de aanleg van de rotonde niet opgenomen? In april 2021 is de Staten meegegeven dat de promotie naar de planfase in maart 2022 aan de Staten zou worden voorgelegd.

Aan de C-agendastukken van 14 januari 2022 was een rapport toegevoegd van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Dit rapport gaat in op de prioritering van de trajecten voor de infrastructurele maatregelen. Het CDA is blij dat die analyse er is en dat er wordt gewerkt aan vijf regionale uitvoeringsagenda's, waarin de verkeersveiligheid wordt besproken. Brengt dit een prioritering van projecten in het IMPI teweeg? Mevrouw Kuiper verwijst daarbij naar de situatie op de Crailoseweg in Blaricum. De heer Terwal gaat daarover nog een rondvraag stellen.

Het CDA snapt dat niet alles tegelijk kan, maar de fractie wil toch graag meer inzicht hebben in de prioritering. Wat gaat het college met het voornoemde SWOV-rapport doen?

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt wat er in korte tijd is gebeurd dat er nu al zo een lange lijst aan actualiseringen ligt. Is dit eenmalig, of een toekomstig patroon?

Voor de brug bij Ouderkerk zijn miljoenen euro's extra nodig. Het proces van grondverwerving heeft tot vertraging geleid. Was dat in de planfase niet te voorzien?

Ten aanzien van de N241 en N243 hoopt de SP dat reeds goed in kaart is gebracht waar duurzaamheidsmaatregelen kunnen worden toegepast. Kan de gedeputeerde hierover meer duidelijkheid geven? Het toepassen van de maatregelen op de N241 levert de provincie 17% CO₂-reductie op. De SP veronderstelt dat dit percentage alleen dit wegtracé betreft en niet de complete CO₂-uitstoot.

Bij HOV 't Gooi wordt 6,5 miljoen euro als subsidie verstrekt aan gemeente Huizen. Wat gaat de gemeente daarmee doen? Hoe past dat binnen de ambitie om daar een goede HOV-verbinding aan te leggen? Is het project van de gemeente Huizen goed ingepast in het provinciale HOV-plan? Worden beide projecten tegelijkertijd uitgevoerd? Het wordt hoog tijd dat HOV 't Gooi in gebruik wordt genomen, want het duurt wel erg lang.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. Het is fijn dat er stevig wordt doorgepakt op de N241. Het is belangrijk dat er veel aandacht is voor maatregelen op het gebied van veiligheid. Van het idee voor de damwanden is de fractie van Liberaal N-H gecharmeerd. Het is spijtig dat er geen voortgang is in de zeer noodzakelijke parallelweg bij Opperdoes. Al sinds 2016 wordt hierop gestudeerd. Grote landbouwvoertuigen razen daar door de dorpskernen. Door de aanleg van een parallelweg kan dit vermeden worden. Het heeft nu lang genoeg geduurd om over te gaan tot een promotie van studie- naar planfase. Liberaal N-H was dan ook blij met de toezegging dat er gehaast gemaakt zal worden en dat dit kwartaal een volgende stap kon worden verwacht. Nu blijkt dat de promotie is uitgesteld tot november 2022. Weer een jaar erbij. De reden die daarvoor wordt gegeven, namelijk problemen

met de aanbesteding, geven het gevoel dat de interne organisatie niet goed op orde is. Wat is hierop de reactie van de gedeputeerde?

De Provincie wil niet dat landbouwverkeer over de provinciale weg rijdt, maar lost het probleem ook niet op. Daarmee gooit ze het veiligheidsprobleem over de schutting bij gemeenten. Liberaal N-H stelt voor dat de provincie als tijdelijke noodmaatregel nu het landbouwverkeer over de provinciale weg laat gaan. Is de gedeputeerde bereid een dergelijke noodmaatregel te treffen?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) sluit zich aan bij voorgangers als het gaat over de financiën.

Voor HOV-14 wordt een krediet van 500.000 euro gevraagd. Kort na de vorige kredietaanvraag bleek de risicoreservering alweer nodig te zijn. Kunnen we daar nog beter in sturen? Kunnen de begrotingen realistischer zijn? Het is algemeen bekend dat projecten altijd duurder uitpakken.

De PvdA spreekt complimenten uit voor de overzichtelijkheid van het IMPI. Mevrouw Doevendans geeft graag nog een tip mee. Het gaat vaak over de keuze tussen duurzaamheid en verkeersveiligheid. Voor de PvdA is dat geen kwestie van of/of, maar van en/en. Het gaat bij verduurzaming niet alleen om het behalen van de duurzaamheidsdoelen, maar het gaat vooral over de gezondheid van onze inwoners.

De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij het compliment over de overzichtelijkheid. De PvdD is voorstander van duurzaamheidsmaatregelen. Zaken als fietsbruggen van composiet en hergebruik van Noors hardsteen zijn nogal technisch van aard, maar de heer Hollebeek vertrouwt erop dat deze zaken inderdaad 17% CO2 reductie opleveren.

De zorgen van de PvdD hebben vooral betrekking op de verbreding van wegen, bermen en fietspaden. Dat gaat vaak ten koste van natuur. De fractie heeft dit al eerder kenbaar gemaakt als het gaat over de N241 en N242.

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij eerdere sprekers betreffende het grote belang van het project A.C. De Graafweg.

Duurzaamheidsmaatregelen zouden op basis van ons beleid integraal en vanaf de start al onderdeel moeten zijn van projecten. Nu staan ze als een soort tegenvaller ter discussie. D66 gaat akkoord met de voorgestelde kredietaanpassingen. De fractie krijgt graag de bevestiging dat dit een doorwerking is van oud beleid en dat bij de start van projecten oud beleid is gehanteerd.

De meerjarenperspectieven baren de fractie van D66 zorgen. Op dit moment kijken de Staten naar rode cijfers op de horizon. De stelpost 'Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen' staat meerjarig zodanig onder water dat projecten uit de studiefase niet meer realiseerbaar blijken. Hoe wordt geprioriteerd als dat aan de orde is? Maakt de discussie over nut, noodzaak en wenselijkheid straks nadrukkelijk deel uit van projectvoorstellen?

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of het klopt dat de heer Steeman het niet prettig vindt om te weten wat de afzonderlijke duurzaamheidsmaatregelen kosten. Is het niet handig om dat te weten om een goede financiële afweging te kunnen maken?

De heer **Steeman** (D66) denkt dat dit inderdaad onderdeel moet uitmaken van de financiële onderbouwing. Er kunnen altijd nog technisch vragen worden gesteld. Om duurzaamheidsmaatregelen op deze manier in het IMPI, losstaand en achteraf, naar voren te brengen, is een oneigenlijke opsplitsing van iets wat integraal onderdeel moet zijn van een project.

De heer **Dessing** (FvD) constateert dat hij daar een fundamenteel verschil van inzicht over heeft. FvD vindt het financiële inzicht in duurzaamheidsmaatregelen zeer belangrijk.

De heer **Steeman** (D66) zegt dat D66 akkoord kan gaan met het voorstel. De fractie wil aandacht vragen voor het voorkomen van vertraging. Het lijkt of een meer zorgvuldige voorbereiding een hoop vertraging en daarmee samenhangende kosten had kunnen voorkomen in het project van de brug in Ouderkerk. Voor de Leegwaterbrug lijkt hetzelfde te gelden. Hoe wordt hieraan aandacht gegeven bij de organisatie van projecten in het IMPI?

De heer **Dessing** (FvD) sluit zich aan bij alle complimenten voor de overzichtelijkheid van de stukken. Het CDA had het over prioritering en dat niet alles tegelijk kan. In de toekomst kan worden aangekeken tegen een aanzienlijke kostenstijging. Daarom moet zorgvuldig worden afgewogen waaraan het geld wordt uitgegeven. Bij de meeste projecten kan FvD zich daarin vinden, maar FvD is absoluut en fundamenteel tegen de duurzaamheidsmaatregelen die 2 miljoen euro extra kosten opleveren. Het is goed om te vernemen dat ook de VVD zich daar kritisch over opstelt.

CO2 als doel op zich mag niet zoveel kosten. Als daardoor projecten afvallen, waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang kan komen, dan mag duidelijk zijn waar de keuze van FvD op valt.

De heer Dessing zag een post staan over een vervanging van een sleutelsysteem van 1,4 miljoen euro. Kan de gedeputeerde toelichten waaraan dat geld wordt besteed?

Voor het overige kan FvD zich vinden in het voorliggende stuk.

Beantwoording door Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** bedankt voor de complimenten voor de stappen die met het IMPI worden gemaakt. De gedeputeerde hoopt dat het document de komende tijd verder kan worden doorontwikkeld. Prioritering is afhankelijk van de keuze van de coalitie. De ene partij vindt doorstroming en verkeersveiligheid belangrijk, terwijl een andere partij klimaat belangrijker vindt.

In het kader van de A.C. de Graafweg is aan de voorkant gekeken hoe het zo slim en efficiënt mogelijk kan worden georganiseerd.

Bij de Kaderbrief wordt inzichtelijk gemaakt wat de financiële opgave is. Er zullen scenario's worden gepresenteerd. Dan volgt de discussie over het financiële perspectief. Deze actualisatie zal er onderdeel van uitmaken.

De heer Terwal vroeg aandacht voor de N203. Daarbij merkte de heer Hollebeek direct op dat een wegverbreding ten koste van de natuur gaat. In 2016 is bij het groot onderhoud gekeken naar verbreding. Dat is op die plek complex. Er moet van veel verschillende eigenaren grond worden verworven. De gedeputeerde zegt daarmee niet dat het niet aan de orde zal komen bij het volgende groot onderhoud. Los van de noodzakelijke investeringen in onderhoud zal in de studiefase worden bekeken wat er verder nodig is. Elk verkeersongeval is er een te veel. Als een bijdrage kan worden geleverd aan verkeersveiligheid dan moet daar serieus naar worden gekeken. Naast de N203 zijn er meer provinciale wegen waar deze vraagstukken spelen.

De gedeputeerde spreekt met Uitgeest en Castricum over korte termijn maatregelen. Eind maart 2022 staat een vervolgesprek op de planning. In de studiefase, richting het groot onderhoud, wordt een veilige inrichting van de weg serieus meegenomen.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of gedeputeerde het met hem eens is dat de snelheid verlagen de kortste termijnmaatregel is om de verkeersveiligheid te verhogen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat een snelheidsverlaging geen onderdeel uitmaakt van de korte termijnmaatregelen. Dit houdt verband met handhaving en de inrichting van de weg. Een snelheidsverlaging leidt niet altijd direct tot een veiliger wegbeeld. De A.C. de Graafweg laat een snelheid van 80 km per uur toe. Daarmee zegt de gedeputeerde niet dat de weg aan alle eisen voldoet.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) de gedeputeerde om de maatregel van een snelheidsverlaging toch mee te nemen. Wellicht komt D66 met een motie in Provinciale Staten.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat een snelheidsverlaging vraagt om een andere inrichting van de weg, om te kunnen handhaven. De gedeputeerde belooft met de andere diensten te kijken wat de consequenties zijn van 60 km. Hij zal de Staten daar dan over informeren.

De gewenste snelheid bepaalt de inrichting van een weg. Het verlagen van de snelheid met een verkeersbord is niet voldoende om te kunnen handhaven.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarom de gedeputeerde niet wil toezeggen dat bij het volgende Groot Onderhoud (medio 2028) wordt gekeken naar een verbreding van de weg. Nu deze weg niet aan de CROW-richtlijnen voldoet, wat is dan de reden dat de weg niet wordt verbreed? De Provincie wil toch dat een weg aan de richtlijnen voldoet?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij niet heeft gezegd dat bij het Groot Onderhoud de verbreding niet wordt meegenomen. In de studiefase richting de voorbereiding van het Groot Onderhoud in 2028 wordt de verbreding van de weg meegenomen.

De gedeputeerde staat open voor een gesprek met de West-Friese gemeenten over de knelpunten op de Westfriisaweg. Afhankelijk van het vraagstuk wordt bekeken wat daarmee kan worden gedaan.

De gedeputeerde heeft geen lijst met knelpunten. In het laatste half jaar is de gedeputeerde ook niet benaderd door West-Friese gemeenten om een knelpunt op te lossen. De gedeputeerde zal ambtelijk navragen of een overzicht kan worden verzorgd. Als er een overzicht is dan zal dat aan de Staten worden toegezonden.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de gedeputeerde bereid is om de provincie in te trekken en het net op te halen met eventuele knelpunten.

Gedeputeerde **Olthof** moet de heer Terwal teleurstellen. Hij wijst op het capaciteitsvraagstuk. Om ambtelijke capaciteit actief in te zetten om op te halen waar er knelpunten zijn dan is de gedeputeerde terughoudend. Daarmee wordt tevens de verwachting gewekt dat een knelpunt concreet wordt opgepakt. Nogmaals hij is beschikbaar om te praten, mochten er knelpunten bekend zijn. De capaciteit in de weg- en waterbouw is überhaupt een probleem.

Bij interruptie merkt de heer **Hoogervorst** (SP) op dat de SP bij motie het college heeft gevraagd om knelpunten met voorrang aan te pakken. De motie is verworpen. De gedeputeerde heeft toen wel toegezegd dat hij contact gaat opnemen met West-Friese gemeenten om in gesprek te gaan over die ontstane problemen. Klopt het dat de gedeputeerde nu gaat wachten op een telefoontje van de afzonderlijke wethouders?

Gedeputeerde **Olthof** heeft bij de bespreking over de afrekening van de N23 gezegd dat hij bereid is het gesprek aan te gaan, op het moment dat er knelpunten zijn. Hij meent niet te hebben toegezegd dat hij actief bij alle gemeenten langsgaat om navraag te doen. **De gedeputeerde heeft binnenkort een regionaal overleg (PVVB) met de wethouders Mobiliteit. Hij zal dit punt aan de orde stellen.** Het is aan de gemeenten om aan te geven of er een knelpunt is. De relatie met alle wethouders Mobiliteit in Noord-Holland is goed. Ze weten de gedeputeerde ook goed te vinden.

Bij interruptie toont de heer **Terwal** (VVD) begrip voor het tekort aan (ambtelijke) capaciteit. Gemeenten hebben ook ambtelijke capaciteit. Ook gemeenteambtenaren weten goed waar de knelpunten liggen. Als de gedeputeerde de verkeerswethouders spreekt dan kunnen zij vast en zeker duidelijk beargumenteerd uitleggen waar zich de knelpunten bevinden.

Gedeputeerde **Olthof** veronderstelt dat gemeenten ook een grote uitdaging hebben als het gaat om capaciteit. Reken er niet op dat gemeenten die capaciteit hebben. Met name in West-Friesland wordt beperkt gebruik gemaakt van de regeling voor Kleine Infra. De Provincie moet die gemeenten er actief op wijzen om gebruik te maken van die regeling.

Met de kredietverhogingen komt het probleem van een tekort aan middelen eerder op de provincie af. Ook vanuit de Staten zijn er de nodige wensen op het gebied van duurzaamheidsambities.

De gedeputeerde maakt transparant waar duurzaamheid nog geen vast onderdeel is van de werkwijze van een aannemer, wat de uiteindelijke kosten zijn om de duurzaamheidsambities te realiseren. Het is uiteindelijk aan de Staten om er iets van te vinden. Het college vindt het belangrijk om te melden dat als de maatregelen nu niet worden meegenomen, deze de komende jaren niet te treffen zijn. Nu ligt er een kans om de duurzaamheidsmaatregelen mee te nemen in de onderhouds- en vervangingsinvesteringen, zoals bij de A.C. de Graafweg. De komende jaren wordt het treffen van duurzaamheidsmaatregelen een vast onderdeel van de werkwijze. Het is niet zo dat het college nu een afweging of keuze maakt tussen duurzaamheid, klimaat en veiligheid. De komende jaren moet integraal worden afgewogen welke infraprojecten wel of niet uitgevoerd kunnen worden.

De kansen die de aanbesteding van het project A.C. de Graafweg biedt, zijn inzichtelijk gemaakt. Die kansen liggen uiteindelijk wat meer op het gebied van klimaat en duurzaamheid, wat nog niet standaard tot de werkzaamheden behoort.

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij vreest dat een salamtactiek wordt toegepast. Bij elk project is het net weer een miljoen euro extra, terwijl de VVD veronderstelde dat het bedrag was gemaximaliseerd tot 7,5 miljoen euro bij de vaststelling van het NIKG. Wat kunnen de Staten de resterende Statenperiode nog verwachten aan extra duurzaamheidsmaatregelen?

Bij interruptie herhaalt de heer **Dessing** (FvD) dat de inzichtelijkheid van de kosten van duurzaamheid heel belangrijk is. FvD pleit ervoor om die kosten juist inzichtelijk te blijven maken. Nu de gedeputeerde weer om extra middelen vraagt, dan is inderdaad de vraag waar dit eindigt. Dat moet dan toch ten koste gaan van iets anders?

Gedeputeerde **Olthof** heeft aangegeven, op de eerdere vraag van mevrouw Kuiper of dit het maximum is, dat hij bij de Staten terugkomt op het moment dat het meer gaat kosten.

Er wordt zeker geen blanco cheque afgegeven door de Staten en er wordt zeker geen salamtactiek toegepast. Wat nu nog als een extra duurzaamheidsmaatregel wordt gezien, dat wordt straks gewoon standaardwerk. De

gedeputeerde kan niet voor de lange termijn inzichtelijk maken wat die kosten zullen zijn. Straks zijn duurzaamheidsmaatregelen inbegrepen in een voorstel.

Nu bevindt de provincie zich in een omslagfase. Soms is het standaard en soms is het extra. Dat extra wordt volledig transparant gemaakt. Het is aan de Staten om er akkoord mee te gaan.

De gedeputeerde is blij met de complimenten van de VVD over de kostentafel. Dit is het gevolg van de lessen die in de afgelopen tijd zijn geleerd.

Het college had het project in Medemblik bij het IMPI graag van de studie- naar de planfase gebracht.

Vanwege het capaciteitsprobleem is dat niet gelukt. Bij de volgende actualisatie hoopt het college het project wel mee te kunnen nemen. Met Medemblik wordt overlegd over tijdelijke maatregelen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of het rapport van SWOV nog nader wordt besproken met de Staten.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het niet op de planning staat om het rapport te bespreken. Als koppelkansen worden gezien dan wordt bekeken hoe die snel kunnen worden opgepakt. Intern zal de gedeputeerde navraag doen over het vervolg. De gedeputeerde stelt voor dat het CDA de vraag op een later moment nog eens stelt.

De gedeputeerde merkt op richting de heer Hoogervorst dat het de normale procedure is dat tweemaal per jaar wordt gesproken over de actualisatie van het IMPI.

Was de vertraging in de planfase Brug Ouderkerk te voorzien? De gedeputeerde ziet verbeteringen, zoals bij de N241 en de N247, als het gaat om de verwerving van gronden. In de planfase wordt getracht vroegtijdig in beeld te hebben wat de risico's zijn. De vertraging bij de brug in Ouderkerk was niet voorzien. Er wordt aan gewerkt om te zorgen dat dit in de toekomst beter verloopt.

De CO₂-reductie van 17% betreft natuurlijk niet heel Noord-Holland. Het gaat om 17% reductie op de N241. HOV in 't Gooi: Er is heel bewust gesproken met gemeente Huizen over de subsidie. Er ligt een koppelkans voor Huizen als het gaat om fietsinfrastructuur. De Provincie meende dat te moeten koppelen aan HOV in 't Gooi. Het levert een aanvullende bijdrage en geen vertraging op.

Het college gaat geen noodmaatregel treffen om het landbouwverkeer over provinciale wegen te leiden. Het is een probleem in Noord-Holland dat kan worden opgelost met een parallelweg. De gedeputeerde betreurt de vertraging die is opgelopen. Het college is in gesprek met gemeente Medemblik over een oplossing. Het is niet gelukt om het project in 2016 op te pakken. Nu is er sprake van een capaciteitsprobleem. Het lijkt de gedeputeerde niet goed om het ene veiligheidsprobleem te verruilen voor een ander veiligheidsprobleem. De boodschap is helder: Zorg dat er vaart wordt gemaakt met een definitieve oplossing.

Mevrouw Doevendans noemde een interessant punt. Hoe kunnen we realistischer begroten en hoe kunnen risico's aan de voorkant beter worden ingeschat? Als meer wordt begroot, dan gaat dat krediet direct ten koste van de ruimte voor alles. Het gaat om het vinden van een goed evenwicht.

Er moet realistischer worden begroot, maar het college wil ervoor waken dat er te ruim wordt begroot en dat elk risico wordt afgedekt.

Bij interruptie merkt mevrouw **Doevendans** (PvdA) op dat het vooral in die balans zit. Mogelijk kan er in de studiefase iets scherper naar die balans worden gekeken.

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat we nu pas scherp worden op het moment dat een plan naar de realisatiefase gaat. Eigenlijk ligt een belangrijke stap voor het moment van promotie van de studie- naar de planfase.

De gedeputeerde is blij dat mevrouw Van Geffen heeft verzocht de Leegwaterbrug van de C- naar de B-agenda te verplaatsen. Daaruit komen lessen over vertragingen en risico's bij elkaar. Van die lessen kan worden geleerd.

Over het sleutelsysteem zijn door een fractiegenoot van de heer Dessing vragen gesteld. Er wordt overgestapt naar een digitaal systeem. Dit is bij de technische presentatie van het IMPI toegelicht.

De heer **Dessing** (FvD) komt met een punt van orde. De heer Dessing respecteert de keuze dat men wil worden aangesproken als Statenlid. De gedeputeerde scheert vervolgens alle Statenleden over die kam. De heer Dessing heeft daar moeite mee. Hij wil graag als de heer Dessing worden aangesproken.

De **voorzitter** roept op om elkaar respectvol aan te spreken.

Tweede termijn:

De heer **Terwal** (VVD) is blij met de toezegging van de gedeputeerde om met de West-Friese verkeerswethouders om tafel te gaan zitten en dat gekeken wordt naar een eventuele verbreding van de N203 in opmaat naar het Groot onderhoud

De VVD stelt voor het IMPI door te geleiden als bespreekstuk. Mogelijk wordt een motie ingediend door de VVD.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het fijn dat de gedeputeerde terugkomt naar de Staten als het bedrag van 1,5 miljoen euro voor maatregelen op de N241 wordt overschreden. Stel dat een onderdeel geld kost maar niets oplevert, dan wordt dat bedrag bespaard?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) blijft in dubio over de kwestie in Opperdoes. Mogelijk volgen hierover nog extra vragen in Provinciale Staten.

Wat haar betreft wordt het IMPI een bespreekstuk

De heer **Steeman** (D66) is blij om te horen dat duurzaamheid op termijn gewoon onderdeel wordt van lopende projecten. Op lessons learned wordt in een volgende vergadering teruggekomen. De heer Steeman hoopt dat de lessen niet alleen over de Leegwaterbrug gaan, maar ook over andere projecten waarbij vertraging is opgelopen.

D66 overweegt een motie in te dienen.

Gedeputeerde **Olthof** merkt op richting de heer Dessing dat hij iedereen met respect wil aanspreken. Stel dat een maatregel niet oplevert, wat ervan verwacht werd. Daarvoor is de kostentafel bedoeld. Als aan de voorkant blijkt dat een bepaalde investering niet oplevert wat ervan verwacht werd, dan wordt dat geld niet besteed. Het bedrag zal transparant terugkomen in de eindafrekening.

De **voorzitter** rondt de bespreking van het agendapunt af.

De voordracht zal als bespreekstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.