

## Uittreksel concept-verslag commissie M&B 20-06-2022 over de voordracht Kaderbrief 2023

### 4. A-agenda Algemeen

#### 4b. Voordracht Kaderbrief 2023

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat de Kaderbrief beleidsarm is en vooral veel technische bijstelling omvat. De stijgende kosten van onderhoudsmaterialen voor wegen en kapitaalgoederen zijn zorgelijk. Binnen de lopende projecten wordt naar oplossingen gezocht. Het CDA neemt aan dat dit ook geldt voor de langlopende gebiedscontracten. Zou de gedeputeerde een nadere toelichting willen geven?

SWUNG (Samenwerken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid) wordt een behoorlijke opgave voor de provincie. De implementatie moet nog worden vormgegeven. Wat is voor de Provincie de belangrijkste wijziging ten opzichte van de huidige werkwijze?

Per brief wordt toegelicht waarom bepaalde zaken niet opgenomen zijn in de Kaderbrief. De urgente korte termijnacties Actieve Mobiliteit staan juist op voornoemde lijst. Hoe moet dit worden gelezen?

De heer **Deen** (PVV) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. De PVV vindt het uiteraard jammer dat door de hoge structurele lasten voor beheer en onderhoud, de hoge kostprijs en schaarste van grondstoffen de ambitie op nieuwe projecten zwaar onder druk staat. Kan de gedeputeerde aangeven welke weg bewandeld gaat worden om toch middelen te realiseren voor nieuwe projecten?

De volgende vraag is wellicht te technisch van aard en kan mogelijk schriftelijk worden beantwoord. Door sloopafval als grondstof in te zetten en onderdelen te hergebruiken kan worden voorkomen dat nieuwe grondstoffen nodig zijn voor infraprojecten. Op welke wijze kunnen veiligheid, kwaliteit en eventuele risico's worden geborgd bij deze manier van circulair bouwen?

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de toekomst er zonnig uit leek te zien met het naar de achtergrond raken van de coronapandemie. Helaas schoven er donkere wolken voor de gekoesterde zon door oorlog in Europa. De gevolgen van de Russische agressie worden gevoeld tot diep in de provincie. Door de haperende aanvoer van grondstoffen met schaarste tot gevolg en de sterk gestegen energieprijzen gieren de prijzen in de Grond-,Weg- en Waterbouw de pan uit. Het is van groot belang dat een prudent financieel beleid wordt gevoerd. Het past niet om een positief begrotingsaldo er doorheen te jagen en in te zetten op het honoreren van allerlei wensenlijstjes. Als een nieuwe coronagolf is uitgebleven, de oorlog in Oekraïne hopelijk is beëindigd en mogelijke recessies zijn afgewend dan pas kan worden nagedacht over het aanwenden van het positieve saldo. Voor de VVD komt hierbij de Prijsindexatie voor Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen in de provinciale infrastructuur in beeld. Dit zal de gedeputeerde meer armslag geven om de kredietverhogingen voor noodzakelijke infrastructuur, bijvoorbeeld de onderdoorgang in Broek in Waterland, te kunnen opvangen. Wat is de reactie van de gedeputeerde?

De heer **Jensen** (JA21) las de Kaderbrief 2023 met interesse. De Provincie staat er in het algemeen goed voor. Er is sprake van een robuuste reserve. De opcenten gaan gelukkig niet omhoog. De economie vertoont een stijgende lijn, net als het aantal treinreizigers. Noord-Holland heeft minder stikstof dan elders. Mogelijk biedt dit mogelijkheden in plaats van beperkingen. JA21 kan zich vinden in de meeste plannen. Er wordt duidelijk gewerkt aan een provincie waarin mensen sneller, schoner

en efficiënter van A naar B kunnen worden vervoerd en daarmee blijft Noord-Holland de economische motor van Nederland.

Door inflatie, een tekort aan materialen en mensen komt een deel van de ambities in gevaar.

Problemen met de energietransitie en een overbelasting van het elektriciteitsnetwerk zijn reden tot zorg.

De Provincie wil dat er circulair en duurzaam wordt gebouwd. Is dat wel financieel haalbaar?

Onder 2.2 op pagina 6 van de Kaderbrief staat dat prijsstijgingen en schaarste aan grondstoffen een risico vormen voor het behalen van provinciale ambities. Is het een idee om het iMPI nader te bekijken op de effecten van prijsstijgingen, maar ook voor een nieuwe prioritering? In de Kaderbrief worden deze problemen erkend, maar de ontwikkelingen gaan zo snel.

Een andere domper is het tekort op het OV-knooppunt Alkmaar-Noord van 1,15 miljoen euro. Kan hier een beroep worden gedaan op het Rijk, of kunnen zaken worden geschrapt, waardoor het tekort wegvalt? Het is niet wenselijk maar misschien wel nodig. Hetzelfde geldt voor urgente korte termijnacties op het gebied van Mobiliteit. Voor scholieren en woon-werkverkeer zijn deze acties speciaal. Infrastructurele verbeteringen voor de fiets komen de bereikbaarheid ten goede. Ziet de gedeputeerde mogelijkheden om elders te snijden en gelden over te hevelen, of kijken we dan naar de reserves? Kunnen private partijen een rol spelen?

JA21 ziet een heldere Kaderbrief, waar de fractie achter kan staan, maar ze maakt zich zorgen over de haalbaarheid. JA21 kijkt uit naar de informatie over wat wel of niet mogelijk is en hoe de Provincie hiermee omgaat.

De heer **Carton** (PvdA) sprak al eerder over onzekerheden in de Kaderbrief over de stijgende energie- en grondstofprijzen, de hoge inflatie, onzekerheden over de ontwikkelingen rond stikstof en het tekort aan arbeidskrachten in alle sectoren. Dit alles heeft grote effecten op provinciale ambities. Hoe gaat gedeputeerde hiermee om, om te voorkomen dat ambities vastlopen, of komen er later allerlei keuzes op de Staten af? De Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen van het iMPI is niet meegenomen. De PvdA snapt dat de provincie voorzichtig moet zijn met het positieve saldo richting de begroting vanwege de onzekerheden en wat de Provincie mogelijk nog te wachten staat.

Een aantal onzekerheden, zoals energiearmoede en de betaalbaarheid van openbaar vervoer, maken dat de leefbaarheid onder druk komt te staan.

Vanwege de onzekerheden is de PvdA terughoudend. De fractie maakt in de begroting een zorgvuldige afweging om, afhankelijk van de ontwikkelingen, voorstellen te steunen die de leefbaarheid van Provincie Noord-Holland versterken.

Statenlid **Van der Waart** (GL) noemt de onzekerheden en de daarmee samenhangende financiële situatie een zorgelijk punt. Het is daarom jammer dat de technische briefing niet doorging. Daarin zou namelijk meer inzicht worden gegeven in mogelijkheden en draaiknoppen voor de financiële scenario's.

Op pagina 19 wordt benoemd dat er op dit moment geen sprake is van eventueel dreigende begrotingstekorten. Als zelfs de VVD bereid is om straks de opcenten te gaan verhogen dan is er toch echt wel iets aan de hand.

In de verhelderende brief met overwegingen van Gedeputeerde Staten ziet GL dat er voor projecten in het iMPI tekorten staan. Die worden pas achteraf doorgerekend. Er wordt bovendien gesteld dat er geen dekking is voor doorpakken met de mobiliteitstransitie, zoals inzetten op de fiets. GL vindt dat een kwalijke zaak. Deze transitie is noodzakelijk en de bijdrage van de Provincie daarin ook.

GL maakt zich grote zorgen over tekorten die dreigen op openbaar vervoer. De berichtgeving hierover is zorgwekkend. Later deze avond komt de commissie daarover te spreken.

Beleidsindicatoren: Voor Luchtvaart is benoemd dat het aantal passagiers als indicator wordt genomen om te kijken naar het succes van doelstellingen voor de luchtvaart. Tijdens de coronapandemie waren er minder passagiers. GL en andere fracties stelden hierover vragen. GL overwoog om op dit onderdeel een amendement in te dienen. Inmiddels is gesproken over de indicatoren. Over enkele maanden volgt een evaluatie en mogelijke aanpassing. Kan de gedeputeerde deze geruststelling hier nog herhalen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat een beleidsarme Kaderbrief voorligt. Het valt te lezen als een Kaderbrief van een college dat op zijn eind loopt. Op dit moment zijn er grote problemen en er is veel veranderd sinds de coalitie aantrad. De woningnood is veel groter geworden en stikstof was er niet eens. Verminderde keuzevrijheid voor autogebruik en -bezit. Tegelijkertijd wordt bezuinigd op het openbaar vervoer. Deze samenhang van problemen vraagt om een integraal antwoord. Blijkbaar is het college niet in staat geweest om daar een nieuw antwoord op te ontwikkelen.

Wat is de consequentie van het niet ophogen met 3 miljoen euro van de subsidie Kleine Infra?

De heer **Dessing** (FvD) stelt dat veel dingen al zijn gezegd. Ook FvD ziet een onzekere toekomst. Infrastructuur is de belangrijkste post van de Provincie. De indicatoren staan wat dat betreft op rood. De kosten stijgen. De nieuwe projecten die op de rol staan, mogen daarvan niet de dupe worden. Het percentage van 11% kostenstijging van bouwmaterialen wordt ook gehanteerd voor 2022. Dat is een zeer conservatieve schatting. Het getal zal veel hoger worden. Dat betekent iets voor de grote investeringen die de Provincie te wachten staan. FvD is dan ook meer dan nieuwsgierig naar de financiële kaders en het Financieel Perspectief. Om die reden is FvD blij met een zeer voorzichtige Kaderbrief en het reserveren van overschotten in de Algemene middelen. Dat stemt de fractie gerust. De fractie van FvD was onaangenaam verrast dat het Rijk geen beweging lijkt te geven in het voor het project A8/A9 benodigde bedrag van 900 miljoen euro. Kent de gedeputeerde de beweegredenen van het Rijk? Hoe kan dit belangrijke dossier in alles wat op de Provincie afkomt, toch een verdiende plek worden gegeven?

Statenlid **Kostić** (PvdD) meldt dat de PvdD met drie voorstellen komt. De Provincie heeft door haar beleid in het kader van infrastructuur en mobiliteit grote impact op de levens en leefomgeving van dieren. Daarvoor hoort zij ook expliciet verantwoordelijkheid te nemen. Gedeputeerde Staten zijn beter gaan inzetten op faunapassages en alle complimenten daarvoor. Tegelijkertijd blijft het aantal dierlijke slachtoffers door verkeer stijgen. De Provincie heeft als beleidsdoel om het aantal verkeersslachtoffers zoveel mogelijk naar nul te verlagen. Kan het college toezeggen dat daaronder niet alleen menselijke, maar ook dierlijke slachtoffers gerekend kunnen worden? Heeft de Provincie ook als doel om het aantal dierlijke verkeersslachtoffers richting nul te brengen?

De jarenlange bevrozing van de opcenten zorgt voor een scheve verhouding met niet alleen de tarieven van de andere provincies, maar ook de werkelijkheid. We hoorden net dat veel partijen zich zorgen maken over mogelijke tekorten voor infrastructurele projecten. Er zijn zorgen over betaalbaarheid van openbaar vervoer en over leefbaarheid. We hebben te maken met een levensbedreigende klimaat- en biodiversiteitscrisis, waarbij elke seconde telt. Het zou alleen al in het kader van inflatie logisch zijn om de opcenten te verhogen. Bij bijna alle provincies zijn de opcenten omhoog gegaan. Het laagste bedrag is 77,50 euro, terwijl in Noord-Holland 67,90 euro wordt gehanteerd. De Provincie doet haar best, maar toch zien we dat meer mensen een auto aanschaffen.

Met een kleine verhoging van de opcenten geeft de Provincie een signaal af dat autobezit grote impact heeft op de ruimte en leefomgeving en dat niet alles meer kan. Zelfs als de opcenten worden verhoogd naar bijvoorbeeld 70 euro, dan nog blijft Noord-Holland de provincie met de laagste opcenten van Nederland.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of Statenlid Kostić het met hem eens is dat het gelijk houden van de opcenten percentueel is en dat de totale som van de inkomsten uit de opcenten zo groot is omdat Noord-Holland relatief gezien een steeds groter wordend wagenpark heeft.

Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt bevestigend. Het is niet in verhouding tot de lasten die het brengt. Gezien de tekorten op infrastructurele projecten moet een duidelijk signaal worden gegeven richting de burger. Het gaat om een kleine verhoging. Daarmee behoudt Noord-Holland de laagste opcenten van Nederland. Het past meer bij de realiteit.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of Statenlid Kostić het met de VVD eens is dat veel lasten van automobilititeit al zijn verwerkt in de motorrijtuigenbelasting en de accijns op brandstof?

Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt dat de belasting die nu wordt opgelegd aan vervuilers niet in verhouding staat tot de lasten die het oplevert voor de maatschappij. Auto's nemen teveel ruimte in beslag en vormen een behoorlijke aanslag op de leefomgeving. Er is veel geld nodig voor infrastructurele projecten en er is zorg over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Met de opcenten heeft de Provincie een mooi instrument in handen om alles op alles te zetten richting de grote uitdaging waar ze voor staat. Het is een kwestie van verantwoordelijkheid nemen.

Uit de beantwoording van onze technische vragen bleek dat, bij de uitvoering van het beleid rond OV-knooppunten en bijbehorende pilots, biodiversiteit slechts als een meekoppelkans wordt gezien en niet als een uitgangspunt. Dat past niet bij urgentie van de aanpak van de biodiversiteitscrisis. We moeten juist nu toch die transitie maken en biodiversiteit als uitgangspunt meenemen. Anders moeten we achteraf nog repareren, met alle extra maatschappelijke kosten van dien. Is het college dat met de PvdD eens en is het bereid om biodiversiteit als een van de uitgangspunten daar waar mogelijk mee te nemen?

#### *Reactie in eerste termijn*

Gedeputeerde **Olthof** hoort iedereen spreken over prioritering, maar vervolgens bedoelt iedereen een andere prioritering. Die keuzes zullen gemaakt moeten worden. Het college is zich daarvan bewust. Het voordeel is dat het maken van keuzes mogelijk is en dat er niet zomaar een richting wordt opgegaan, niet wetende waar het eindigt.

In de gebiedscontracten zijn afspraken gemaakt over de stijging van kosten. Een groot deel van de kostenstijgingen is meegenomen in de contracten. Voor excessen wordt het gesprek aangegaan. Op bepaalde onderdelen zou dit tot een hoger budget kunnen leiden.

SWUNG is een technisch verhaal. Een Plan van Aanpak wordt gemaakt. Dit is een wettelijke verplichting. Het Actieplan Geluid maakt onderdeel uit van SWUNG. Om het mogelijk te maken is capaciteit nodig. Er zullen maatregelen moeten worden getroffen om de geluidsoverlast tegen te gaan.

Veel fracties vroegen naar mogelijkheden om nieuwe projecten door te kunnen laten gaan. Op dit moment wordt doorgesproken waarmee de Provincie bezig is, zoals de onderdoorgang bij Broek in

Waterland, het landschapsplan voor de A8/A9. Er komt een moment dat financiële keuzes gemaakt zullen moeten worden. Die kosten kunnen niet worden gedekt uit de reserves, maar moeten worden gedekt uit de lopende begroting. In de lopende begroting moet ruimte worden gezocht. Dat geldt voor nieuwe projecten, maar de Provincie staat ook voor een enorme opgave als het gaat om beheer en onderhoud en vervangingsinvesteringen.

De gedeputeerde breekt een lans voor Smart Mobility en innovatie. Nu wordt na 50 jaar een studie gedaan naar de vervanging van infrastructuur. Kan het nog doorlopen of had de vervanging al eerder moeten plaatsvinden? Met sensoren en meer data kan worden gekeken naar de werkelijke staat van kunstwerken. Met gemeenten wordt besproken hoe trajecten straks slimmer (gezamenlijk) kunnen worden opgepakt en daarin een financieel voordeel te halen en op het gebied van personeel.

Een voorbeeld van circulair bouwen betreft het hergebruiken van damwanden, mits ze nog voldoen aan alle kwaliteitseisen.

Elf procent indexatie van projecten is een gemiddelde. Sommige grondstoffen hebben een lagere indexatie. De gedeputeerde sluit niet uit dat het hoger zal gaan uitvallen. De huidige systematiek is dat bij projectbesluiten indexatie wordt meegenomen. Als indexatie standaard moet worden meegenomen in de Kaderbrief dan is er onvoldoende financiële ruimte om dat volledig af te dekken. De nieuwe projecten kennen een flinke stijging.

Alle belangrijke projecten zijn meegenomen in de Kaderbrief, net als SWUNG en wetten waaraan niet te ontkomen valt. Kleine Infra projecten zijn belangrijk, maar niet wettelijk verplicht. De regeling omvat normaal gesproken vijf miljoen euro. Er is nu nog twee miljoen euro beschikbaar. Er is drie miljoen euro extra nodig om tot het oorspronkelijke budget te komen.

Over de indicatoren is al tweemaal eerder gesproken. Er volgt later nog een brede discussie. Het traject loopt via de Rekeningencommissie.

Op de kwestie A8/A9 heeft het college al schriftelijk gereageerd. Op de website is daarover informatie te vinden. De reactie van de minister is geen verrassing. In 2013 is een keuze gemaakt dat het Rijk zou inzetten op de A7 Corridor richting Hoorn. De Provincie zou in dat opzicht gaan kijken naar de verbinding A8/A9. De minister zit in een situatie waarin financieel tegen grenzen aan wordt gelopen. De wereld is sinds 2013 veranderd. Dat wordt op een rij gezet en daarover wordt met partners en stakeholders gesproken. Provinciale Staten hebben een besluit genomen over twee trajecten. Het traject rondom het behoud van het Unesco Werelderfgoed. Als Unesco akkoord gaat dan moet naar de financiële mogelijkheden worden gekeken, met stakeholders en het Rijk. Om als Provincie een miljard euro bijeen te brengen is niet erg waarschijnlijk.

Gevraagd wordt of wordt gestreefd naar nul dierlijke verkeersslachtoffers. Uiteindelijk wordt gestreefd naar nul verkeersslachtoffers. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen mensen en dieren. Met de investeringen die worden gedaan, moet ook worden gestreefd naar minder dierlijke slachtoffers. Er wordt geïnvesteerd in faunapassages en rastering.

In het verzoek om biodiversiteit als uitgangspunt te hanteren moet de gedeputeerde de PvdD teleurstellen. Mobiliteit is het uitgangspunt. Als het gaat over biodiversiteit en natuur dan moet de PvdD zich tot de gedeputeerde Natuur wenden. Biodiversiteit wordt meegenomen als koppelkans bij de aanleg of verbetering van infrastructuur. Als die koppelkans er niet is, betekent dat niet dat de infrastructuur dan niet wordt verbeterd. Dat is de volgorde. De Provincie heeft ambities op het gebied van biodiversiteit. Er is beleid voor gemaakt.

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Hij concludeert dat alle vragen en opmerkingen zijn beantwoord. De voordracht zal als bespreekpunt worden doorgeleid naar Provinciale Staten.