

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	24 januari 2019 (uitloopvergadering van 21 januari 2019)
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Leden van de commissie		
	CDA	: H. de Graaf
	ChristenUnie-SGP	: M.C.A. Klein
	D66	: A.E. Tijssens
	GroenLinks	: J. Gringhuis
	PvdA	: mw M.E. van Duijn en N. Papineau Salm
	PvdD	: F. Zoon (vanaf 19.07 uur)
	SP	: J.M. Bruggeman en W. Hoogervorst
	VVD	: Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee,
Gedeputeerde(n)	mw. E. Post (VVD)	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig:

M. Deen (PVV), D.G. Heijnen (CDA), A. Hietbrink (GL), J.A.M. van Hooff (PVV), mw. P.E. Kirch-Voors (VVD), J.H. Leever (ONH), mw. M. Terlouw, mw. J. Visser (PvdD) en Z. Yurdakul (D66)

Agenda

1. (Her)opening en mededelingen
2. B-agenda Mobiliteit
- 2a. Nota van uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi- en Vechtstreek
- 2b. Perspectief Fiets
- 2c. Discussienota Ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)
- 2d. Discussienota Fietstunnel Laren
3. Rondvraag portefeuille mevrouw Post terugkoppeling deelname gemeenschappelijke aangelegenheden en Europa
4. Sluiting

1. Heropening en mededelingen

De **voorzitter** heropent om 19.00 uur de commissievergadering, die op 21 januari werd geschorst, en verwelkomt alle aanwezigen. In het bijzonder wordt verwelkomd de heer Gringhuis (GL), die vanavond de heer Hietbrink vervangt in deze commissie.

Mededelingen:

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de dames Visser (PvdD), Kirch (VVD) en Terlouw (CU-SGP) en de heren Hietbrink (GL), Heijnen (CDA), Deen (PVV), Van Hooff (PVV), Leever (ONH) en Yurdakul (D66)

Mededelingen gedeputeerde Post:

- Vorige week is uitspraak gedaan in het kort geding dat werd aangespannen door één van de partijen die heeft meegedaan in de aanbesteding van HOV t Gooi (infrastructuur). De provincie moet gunnen aan de aannemer die als nummer 2 uit de aanbesteding naar voren kwam. Binnen 20 dagen kan nog bezwaar worden aangetekend. Zodra de gunning definitief is, zal het college Provinciale Staten informeren over de gevolgen voor planning en geld.
- Een uitnodiging volgt voor een werkbezoek aan de Bediencentrale Weg&Waterhuis De Langebalk in Heerhugowaard. De gedeputeerde hoopt dat men daar gebruik van maakt. Zij is enorm trots op het gebouw. Het is het eerste energieneutrale provinciegebouw.
- Richting aanwonenden van het traject N244-N246 is gecommuniceerd dat aanpassingen worden doorgevoerd bij de vervanging van de Beatrixbrug, de Kogerpolderbrug en het asfalt op de N246. De gedeputeerde heeft Provinciale Staten daarover nog niet officieel kunnen berichten, omdat daarover nog moet worden besloten in het college. Het asfalt blijkt, na testen, op een aantal plekken beduidend slechter te zijn, dan van te voren verwacht.
- De oplevering van de Prinses Amaliabrug is vertraagd. Dit heeft te maken met de Machine Richtlijn en aanpassingen in de software. Een langere testfase is noodzakelijk. Het ontwikkelen van de software kost extra tijd. Het veroorzaakt geen extra hinder voor de beroepsvaart. De tijdelijke brug zou naar de Kogerpolderbrug gaan, zodra die niet meer nodig was bij de Amaliabrug. Dit heeft tot gevolg dat het project Kogerpolderbrug ook te maken krijgt met vertraging. Overigens was daar al vertraging opgetreden vanwege aangetroffen chroom 6. Er komt nu ter vervanging een vaste brug. De beroepsvaart ondervindt niet veel hinder, maar de recreatievaart wel.
- Het Ministerie van I&W werkt aan een wetsvoorstel voor de invoering van een vrachtwagenheffing (vrachtwagentaks) op de Rijkswegen. Gedeputeerde Staten hebben hun zorg geuit over de eventuele verdringing die zou kunnen plaatsvinden van Rijkswegen naar provinciale wegen. De minister is gevraagd daarnaar onderzoek te doen en wat de effecten zijn. Er is een proces ingericht met regionale bijeenkomsten, waar gemeenten, Vervoerregio en provincie aan deelnemen. Dat proces loopt van eind januari tot eind april 2019.

2. B-agenda Mobiliteit

2a. Nota van uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi- en Vechtstreek

De heer **Papineau Salm** (PvdA) verwijst naar de richtinggevende notitie van de PvdA-fracties in de Gooise gemeenten, die is overhandigd aan de gedeputeerde. Kan toegezegd worden dat deze nota wordt meegenomen in het verdere traject?

Over de Nota van uitgangspunten merkt de heer Papineau Salm het volgende op. Het is goed om na twee jaar te kijken of HOV t Gooi heeft geleid tot nieuwe keuzes. Wordt met zero emissie: elektrische aandrijving bedoeld of waterstof? Zijn beide varianten mogelijk?

Er wordt gesproken over een budget van 10 miljoen euro. Het is toch aan Provinciale Staten om te beslissen over het budget en dit op te hogen als nodig?

Onderzocht wordt of het vervoer van mindervaliden kan worden gekoppeld aan het Wmo-vervoer. Daarover zou nu al met gemeenten gesproken moeten worden en niet pas bij het verlenen van een concessie. Wordt aan een parallel traject gedacht?

Hoe zwaar weegt vraaggestuurd openbaar vervoer in deze nota?

De heer **Tijssens** (D66) vroeg aandacht voor vraaggestuurd openbaar vervoer. Het is een aandachtspunt. De ruimte daarvoor zit in gedeeltelijk in de erkenning van Gedeputeerde Staten dat, om het openbaar vervoer goed in de markt te zetten, naast de stamlijnen c.q. de hoofdlijnen van de concessie, er ook een aanvullend gebied is waar openbaar vervoer moet worden gedekt, maar waar geen dikke lijnen kunnen rijden. De kleine concessie Gooi en Vecht kan uitermate geschikt zijn voor vraaggestuurd openbaar vervoer. Zijn de vervoerders ertoe in staat om

65 vraaggestuurd openbaar vervoer aan te bieden? Wat is maatwerk en wat is lokaal? Hoe reageert de markt erop? Een informele marktconsultatie is wellicht een idee. D66 propageert de fiets in de openbaar vervoerketen. Deze nota erkent dat. D66 is daar blij mee. Behalve de fiets moet er ook ander aanvullend openbaar vervoer worden geboden.

70 De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat het CDA zich kan vinden in de nota van uitgangspunten. Er zijn nog wel aandachtspunten die het CDA wil meegeven zoals het vraaggestuurd element. Er wordt uitgegaan van stroomlijnbus 320 en de trein. Dit zijn beide Oost-Westverbindingen. Hoe wordt voorzien in een goede Noord-Zuidverbinding? Kan deze explicieter worden meegenomen. Het CDA heeft zorg over de gemeente Wijdemeren. Welke oplossingen worden aangeboden voor dit dunbevolkte gebied? Waarom wordt dit gebied niet genoemd in nota? Over het stadsvervoer binnen Hilversum staat niets opgemerkt. Wat wordt bedoeld met 10 minuten fietsafstand? 75 Hoeveel kilometer is? Waarom is uitgegaan van tien minuten? Wat wordt bedoeld met de tekst: Gedogen van aanvullende diensten en initiatieven? Gedogen is toch een aanmoediging voor een participerende overheid, die naast de gebruiker staat? Moet het deelvervoer als onderdeel van de totale ketenreis niet juist worden omarmd?

80 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de heer De Graaf met hem van mening is dat Hilversum geen eigen busvervoersmaatschappij heeft.

85 De heer **De Graaf** (CDA) erkent dat het regionaal vervoer blijft. Het gaat vooral om de gemeentelijke voorzieningen die uit regionaal vervoer voortkomen.

Wat het CDA betreft mag de nota van uitgangspunten een tikkeltje ambitieuzer zijn. De randen van de kerntaken kunnen worden opgezocht als uitdagingen om het openbaar vervoer te verbeteren.

90 De heer **Gringhuis** (GL) heeft een vraag over de first and last mile per fiets. Volgens de nota bedraagt die afstand 1,6 kilometer. In het BOT-overleg werd gesproken over 2 kilometer. Is het nu 1,6, 2 kilometer of tien minuten?

95 De concessie wordt gegund in 2020. Gesproken wordt over een netwerk vanaf 2022. In de nota gaat het nu over vervolmaken en aanvullingen. Waarop wordt de concessie nu gebaseerd? In Hilversum De Meent zijn zorgen geuit over het voortbestaan van lijn 105. Er gaan geruchten dat de lijn niet meer door maar langs De Meent gaat lopen. Hoe loopt de lijn in de toekomst? Kan het gerucht worden ontzenuwd?

100 Op pagina 10, 4.4. staat een ingewikkelde zin: "In de gebieden die op grote fietsafstand van knooppunten liggen, behouden we een vorm van OV. Het is afgestemd op de geldende vraag." Wat houdt dit in gegeven het feit dat OV altijd verliesdragend is?

105 De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat zijn fractie de focus op snelle en frequente stroomlijnen kan onderschrijven. Echter die 10 minuten fietsen vindt de fractie wel veel. Zij zou op minder ver dan 2,5 kilometer gaan zitten.

Essentieel is dat er ook een vangnet is voor mensen die niet zomaar de fiets kunnen pakken. De nota noemt vooral de combinatie met Wmo-vervoer en burgerinitiatieven. Wordt ook meegenomen dat daarvoor (Flexvervoer) oplossingen moeten worden gevonden, zoals Texelhopper of Altijd Flex.

110 De nota stelt voor om een opknip te maken in de aanbesteding tussen de eerste en de tweede helft. Zijn er risico's te voorzien? Gesuggereerd wordt om in de tweede helft een lagere provinciale bijdrage te gaan geven. De fractie van CU-SGP heeft daar haar twijfels bij. Is het niet beter om de ambities in de tweede helft te verhogen? De situatie met de nieuwe buslijn wordt immers beter. De fractie deelt de zorg over Wijdemeren. De kern ligt ver van de hoofdlijnen van openbaar vervoer.

115 Waarom worden provinciegrensoverschrijdende verbindingen niet als voorwaarde meegenomen in de concessie?

120 De heer **Bruggeman** (SP) verwacht dat de nodige buslijnen zullen verdwijnen (circa de helft van de buslijnen die nu in 't Gooi rijden). Daar zijn ook stroomlijnen bij en drie stadslijnen in Hilversum. Deze lijnen staan op het lijstje van lijnen die niet gehandhaafd hoeven te worden. De nota verwijst naar het Bestuursakkoord Zero emissie regionaal openbaar vervoer per bus. In het Programma van Eisen en het bestek zou expliciet aangegeven en opgedragen moeten worden aan geïnteresseerde vervoerders dat: zero emissie niet ten koste mag gaan van de reiziger en daarmee de dienstverlening in busvervoer. Zero emissie mag er niet toe leiden dat er minder

bussen op de weg komen. Als oplossing wordt MaaS genoemd. Wat is dat eigenlijk: Mobility as a Service?

130 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het een ingewikkeld concept is. De term vraaggestuurd openbaar vervoer werd wel genoemd. Daar is helemaal geen twijfel over. Voor deze concessie kan de vraag worden vereenvoudigd door deze te richten op vraaggestuurd openbaar vervoer. Dus de bus met 43 zitplaatsen rijdt niet leeg, maar er wordt gereden met een busje voor 9 personen als er 7 personen vervoerd willen worden.

135 De heer **Bruggeman** (SP) verwijst naar pagina 3 waar onduidelijke kreten als MaaS staan vermeld. Vanochtend stond in de krant een bericht over het rapport van de PvdA. De PvdA zou afwillen van lege bussen. De heer Bruggeman zat dagen in bussen in 't Gooi. Hij zat nooit alleen. Spreker raadt de PvdA aan om niet meer te spreken over lege bussen. In de concessie Noord-Holland Noord zit er overigens nauwelijks iemand in de belbus.

140 De heer Bruggeman heeft nog een opmerking over de first en last mile per fiets. Wat zou men ervan vinden als de parkeergarage onder het Provinciehuis wordt gesloten en verkocht. De opbrengsten daarvan worden vervolgens gebruikt voor verbeteringen van het openbaar vervoer. Degenen die vanavond met de auto zijn en deze hebben geparkeerd in de parkeergarage komen dan in het vervolg de laatste 1,6 kilometer per fiets of lopend.

145 Mevrouw **Kaamer van Hoegge** (VVD) constateert dat er op het gebied van mobiliteit veel ontwikkelingen gaande zijn. Bij een nieuwe concessie is het tijd om nieuwe afspraken te maken, die afgestemd zijn op nieuwe ontwikkelingen en trends. De dragers van het OV in de Gooi- en Vechtstreek zijn de spoorlijn en de R-netlijn 320. Het openbaar vervoer moet een toegankelijk, verbindend en betaalbaar netwerk bieden. De VVD is blij dat wordt ingezet op maatwerk. Dat kan voor OV een goede oplossing zijn. Het biedt ruimte om nieuwe marktontwikkelingen alsnog en op later moment in deze concessie toe te passen. De uitgangspunten spelen niet alleen in op het al bekend zijn met nieuwe ontwikkelingen en trends. Er is ook nadrukkelijk ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.

155 De heer **Zoon** (PvdD) vindt het een goed idee om binnenstedelijke parkeergarages verkopen en het geld te steken in OV.
Elektrisch bussen: kosten in het begin wat meer geld. Wel moet ervoor worden gewaakt dat de hoeveelheid opstapplaatsen niet verminderd. Tien minuten lopen of fietsen naar een halte is niet voor iedereen mogelijk. De lijnen hoeven straks niet exact hetzelfde te lopen als nu. Het OV-aanbod ansich moet wel van dezelfde kwaliteit blijven of beter worden. R-Net is een grote verbetering.

165 Gedeputeerde **Post** zegt dat men het liefst ziet dat er heel veel drukbezette lijnen zijn. Dat is niet het geval, dus wordt ingezet op stroomlijnen en een aantal toe leidende feeders. Er zijn dunbevolkte gebieden waar het zelfs met kleine bussen lastig is om een lijn in stand te houden. Juist daar is het streven om met vraaggestuurd OV de onderkant van de markt te bereiken, ook kleine kernen als Wijdmeren.

170 Niet alle aanbevelingen van de Gooise PvdA-fracties kunnen worden meegenomen. De gedeputeerde gaf op 23 januari op station Naarden-Bussum een korte bespiegeling. Met een aantal punten is de provincie al bezig. Zie nota van uitgangspunten. Ook kan één en ander nog worden geëxpliciteerd in het Programma van Eisen.

De gedeputeerde weet niet of zero emissie elektrisch of waterstof betreft. Gevraagd wordt aan de vervoerder om te gaan rijden met bussen die zero emissie uitstoten. De provincie schrijft niet het middel voor, maar wel het doel.

175 Het budget is 10 miljoen euro. Provinciale Staten mogen het budget ophogen. Zij gaan erover. Het is geen BDU meer. De Gedeputeerde zou willen voorstellen om op basis van het Programma van Eisen af te wachten of er behoefte is. Naar aanleiding daarvan kan er wat bij of wat veranderd. Het klopt dat als zero emissie wordt gevraagd dit op dit moment nog steeds duurder is dan wanneer een concessie wordt aanbesteed op basis van fossiele brandstoffen. Het Rijk wil een bijdrage leveren. De gedeputeerde gaat na welke Rijksbijdrage de provincie tegemoet kan zien. Het voornemen is om hiervoor extra geld uit te trekken bij Kaderbrief. De kosten voor een zero emissie concessie worden doorgegeven aan een nieuwe coalitie en nieuw college.

180 Over het Wmo-vervoer is de provincie al in gesprek met de Gooise gemeenten. De combinatie zal niet overal lukken, maar getracht wordt om ook daar maatwerk te leveren.

185 De suggestie van de heer Tijssens over een marktconsultatie vindt de gedeputeerde een prima suggestie. Er zal zeker een marktconsultatie worden gehouden. De gedeputeerde weet niet of de

markt in staat is om vraaggestuurd OV te bieden. Ook voor vraaggestuurd OV geldt dat het zo kosteneffectief mogelijk moet. In beginsel mag een andere vervoerder in het concessiegebied
190 geen openbaar vervoer aanbieden. Dat is wettelijk geregeld. De zittende concessiehouder heeft het alleenrecht. Als grensoverschrijdende lijnen door een andere vervoerder geleverd worden, dan moeten deze wel worden geduld.

De heer **Tijssens** (D66) liep aan tegen feit dat zowel de concessie Gooi en Vecht als de concessie Almere door de markt als klein worden geclassificeerd. Beide hebben te maken met grensoverschrijdende lijnen. Is daar naar gekeken? Kan grensoverschrijdend rijden worden verbeterd door samen te werken met Almere binnen de MRA?

Gedeputeerde **Post** legt uit dat ook gedurende de uitvoering van de concessie wordt gekeken naar verbeteringen, ook waar het grensoverschrijdende lijnen betreft. Er wordt regelmatig een rondje gemaakt met de 'buren' om te kijken waar het beter, of anders kan.

De heer **Bruggeman** (SP) vraagt waarom buslijn 150 Almere/Utrecht-Uithof is opgeheven. De bus zat overvol in de spits.

205 Gedeputeerde **Post** constateert dat dit buiten het bestek van deze discussie valt. De lijn werd voor het grootste deel gefinancierd met AROV gelden van het Rijk. Die regeling liep af. Provincie Noord-Holland wilde een bijdrage leveren, maar dan moest de regio wel aangeven welke lijnen daarvoor in de plaats konden vervallen. Het budget wordt niet hoger en de AROV-gelden liepen af. Er kwam nooit een antwoord. Dus lijn 150 hield op te bestaan.

Over de Noord-Zuidverbindingen zegt de gedeputeerde dat zij op dit moment niet weet hoe het wordt. Opheffen van lijnen, zoals door de heer Bruggeman wordt gesteld, is absoluut niet aan de orde. De provincie vraagt uit aan de markt om iets te leveren. Dat kan betekenen dat sommige
215 lijnen niet langer blijven voortbestaan en dat er andere lijnen voor terugkomen. Dit is het gevolg van een aanbesteding.

De gedeputeerde heeft geen antwoord op vragen zoals over de lijn die langs Hilversum De Meent loopt. De provincie vraagt een aantal zaken uit. Voor de rest worden uitgangspunten meegegeven aan degenen die een offerte schrijven en die meedoen in de aanbesteding. De aanbiedingen
220 worden naast de uitgangspunten gelegd, ter beoordelingen. Wellicht kan het betekenen dat lijn 105 anders gaat lopen. Het is de vervoerder die bepaalt wat de meest optimale route is. De vervoerder heeft er baat bij dat er meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Het is niet zo dat er straks alleen nog maar haltes zijn op maximaal tien minuten fietsafstand. OV knooppunten liggen op 10 minuten fietsafstand. Haltes kunnen op kortere afstand komen te
225 liggen. Tien minuten fietsen staat ongeveer gelijk aan 2,5 kilometer. Die afstand is gekozen omdat is gebleken dat men bereid is die afstand te fietsen naar een OV-knooppunt. Gedogen aanvullende initiatieven: als de provincie iets definitief wil, dan is het aan de zittende concessienemer om een aanbieding te doen en niet aan een derde partij.

230 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of in plaats van 'gedogen' het woord 'aanmoedigen' zou moeten worden gebruikt.

Gedeputeerde **Post** legt uit dat het erom gaat de vervoerders, die meedoen aan de aanbesteding, weten wat van de provincie kan worden verwacht. Ze moeten aanvullende initiatieven gedogen als
235 deze door een ander worden aangeboden. Het is geen beperking van de ambitie.

Pagina 10, 4.4: gebieden die op grotere fietsafstand van een OV-knooppunten behouden een vorm van OV. Dit betekent niet dat er een reguliere buslijn blijft rijden. Dat kan een andere vorm van openbaar vervoer zijn.

Op de vraag of het vangnet voor mensen die niet in staat zijn om te fietsen ook Flex kan zijn in plaats van de combinatie met Wmo-vervoer, antwoordt de gedeputeerde dat dit ingewikkeld is. Als men fysiek niet in staat is om bij een bushalte te komen dan heeft men recht op Wmo-vervoer. Men zou er dan ook gebruik van moeten maken. Als op alle plekken en overal Flex moet worden aangeboden dan wordt het complex. Overal in de gehele concessie flexvervoer aanbieden, is niet te betalen. Kosten van Wmo-vervoer drukken dan op de OV-concessie. Daarmee
245 zou het openbaar vervoer een open einde regeling worden en dat is niet wenselijk.

De gedeputeerde voorziet op dit moment geen risico's in het knippen van de concessieperiode. Het is natuurlijk lastig om 8,5 jaar vooruit te kijken. Niemand weet hoe de OV-wereld er dan uitziet. Ontwikkelingen gaan heel snel. Dat risico zat er altijd al in.

Het is niet de bedoeling om in de tweede helft van de concessie een lagere bijdrage te leveren. Er is sprake van een vaste bijdrage, inclusief de landelijke indexering.
De parkeergarage onder het Provinciehuis is geen eigendom van de provincie en kan dus niet worden verkocht.

Tweede termijn:

De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of zijn woonplaats Kudelstaart als een OV-knooppunt kan worden beschouwd, omdat er een verbinding is met R-Net.
De Texelhopper blijkt niet langer een groot succes. Het gebruik is gezakt naar 40% gebruik van voor de invoering van de nieuwe concessie. Hij heeft hierover een rondvraag gesteld.

De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat het zeker niet de bedoeling is om overal flexvervoer te bieden, maar als mensen niet kunnen fietsen naar een OV-knooppunt en ook geen recht hebben op Wmo-vervoer dan moet daarvoor wel een oplossing worden geboden.

De heer **Bruggeman** (SP) suggereert om met een notitie te komen waarin de betekenis wordt toegelicht van knooppunten in relatie tot het opheffen van haltes tussen knooppunten. Komt vraaggestuurd openbaar vervoer alleen op plekken waar geen reguliere bus rijdt?
De heer Bruggeman roept het opheffen van buslijnen bij concessie Noord-Holland Noord in herinnering. Daar werd in de voorbereidingen ook gesteld dat de SP onnodig paniek zaaide. Het is uiteindelijk erger geworden dan de SP toen voorspelde. De SP zaait geen onnodige paniek. Het gaat de heer Bruggeman er niet om of de parkeergarage wel of geen eigendom is. Hij vroeg wat de autogebruikers ervan zouden vinden als zij op enig moment een gesloten parkeergarage aantreffen en dan nog 1,6 kilometer moeten lopen of fietsen om op de plaats van bestemming te komen.

De heer **Zoon** (PvdD) vindt het een goed idee om een uitwerking te maken, zodat de commissie c.q. Provinciale Staten ten aanzien van gevolgen mogelijk kunnen bijsturen.

Gedeputeerde **Post** weet niet of er alleen vraaggestuurd openbaar vervoer komt op plekken waar geen reguliere bus rijdt. Ze zag nog geen aanbieding. Er is nog geen Programma van Eisen waarop gereageerd kan worden door concessienemers.
Tien minuten fietsen beschouwt men als een redelijke afstand tot een OV-knooppunt. Als men de kralen van het netwerk rijgt dan zou voor het grootste deel van 't Gooi een dekkend netwerk kunnen worden gecreëerd.

In de afgelopen jaren werden, in de regel, bij aanbestedingen meer dienstregelinguren aangeboden dan in de periode ervoor. Dat betekent niet dat alle bussen blijven rijden, maar dat wel wordt geprobeerd om zoveel mogelijk mensen voor dezelfde euro met openbaar vervoer te laten rijden. Het is onbetaalbaar om overal een bus te laten rijden.
Er komen ook haltes en niet alleen knooppunten. Mensen die niet naar OV-knooppunt kunnen fietsen, kunnen wellicht wel op kortere afstand een halte bereiken waar zij op een bus kunnen stappen die wel naar een knooppunt gaat. De gedeputeerde verwijst naar de aanknopingspunten in OV-visie 2020. Daar staat het één en ander vermeld over bedieningsgebieden.
Een aantal zaken vraagt de provincie expliciet uit, maar andere dingen laat ze over aan de markt. Zou alles worden dichtgetimmerd dan zit er geen progressie in wat wordt aangeboden.

De **voorzitter** sluit discussie af.

2b. Perspectief Fiets

Op 21 januari jl. heeft de heer Rood van de Fietsersbond (afdeling Haarlem) al ingesproken. (Zie verslag 21 januari 2019)

De voorzitter geeft het onderwerp vanavond ter bespreking aan de commissie,

De commissie wordt gevraagd aan te geven of motie 31 uit 2017 is afgedaan.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) constateert dat er in deze Statenperiode diverse plannen voor de fiets zijn ontwikkeld. Een fietsinclusieve provincie en een proactieve provincie: dat is waar de PvdA zich voor in zette. De PvdA-fractie en vele partijen vinden dat belangrijk. Het college heeft dat ingezien. Bij dezen zijn er dan ook complimenten voor Gedeputeerde Staten en ambtenaren.

310 Een aantal aspecten moet nog nader worden uitgewerkt. De druk op mobiliteit is tussen en rond grote steden erg groot. Het grensoverschrijdend karakter speelt hierin een belangrijke rol. F-Net kan één van de oplossingen zijn. PvdA ziet het F-Net als een belangrijke bijdrage aan een verbetering van de gezondheid, klimaat en leefomgeving. De fiets wordt ingezet tegen het fileleed. Hoe kan aan de aspecten 'provinciegrens overschrijdend' en 'drukste regio's' in de
315 verdere uitwerking prioriteit worden gegeven?

De PvdA wil veilig fietsen. Het belang van goede bewegwijzering wordt onderschreven. Wanneer zijn de landelijke aanbevelingen klaar? Komt er wellicht al spoedig een digitale kaart? Fietsstallingen bij haltes en stations blijken niet meer alleen door gemeenten te kunnen worden gefinancierd. Gaat de provincie hier een rol in vervullen?
320 Wanneer kan de Actieagenda Fiets 2019-2020 worden verwacht?

De heer **Tijssens** (D66) meldt dat ook D66 erg blij is met Perspectief Fiets. De fractie sprak Gedeputeerde Staten aan op de verantwoordelijkheid voor fietsbeleid. Er is enorm veel gebeurd in deze Statenperiode. Dit Perspectief Fiets voldoet aan alle verwachtingen.

325 De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of de heer Tijssens weet dat dit een visie is en geen beleid.

De heer **Tijssens** (D66) ziet dit Perspectief Fiets als beleid in uitvoering. Het begint echt vorm te krijgen. De goede belofte is tastbaar. D66 droeg diverse onderdelen aan. De deelfiets kreeg een
330 goede plek. Smart mobility is verweven geraakt met het fietsbeleid. Bij motie werd gevraagd om een provinciaal hoofdfietsnetwerk. In het perspectief wordt gesproken over een fietspad van Amsterdam naar Haarlem en van Haarlem naar Zandvoort. D66 ziet uitwerkingen met vertrouwen tegemoet. Dat vertrouwen wordt versterkt omdat de fractie ziet dat met andere partners, zoals Vervoerregio Amsterdam wordt samengewerkt om integraal beleid te maken.
335 Perspectief Fiets is een herkenbare en nieuwe kwaliteitstandaard, waarvoor complimenten.

De heer **De Graaf** (CDA) deelt alle complimenten aan allen die zich hebben ingespannen, zoals ook de Fietzersbond. Het CDA kijkt uit naar het uitwerkingsprogramma. Er zullen mogelijk nog witte vlekken zijn. Hopelijk vinden die alsnog een plek.
340 Het gaat in het perspectief ook om schaa sprong. Een sprong is echter een kortstondig moment. Wat het CDA betreft wordt 'sprong' vervangen door 'marathon', want er is nog een lange weg te gaan. Hier en daar mag het soms ambitieuzer, zoals OV-fietsen aanbieden bij stations waar alleen bussen komen. Daarnaast moet worden gezocht naar partners bij deelfietsen. Het Actieprogramma 2019-2020 meldt dat het fietspad bij Vogelenzang wordt verbreed, mede naar
345 aanleiding van vragen vanuit de CDA-fractie. De fractie verzoekt om hen die destijds betrokken waren ook nu weer actief te betrekken. Het is belangrijk om de randen van de kerntaken op te zoeken.
Wat wordt bedoeld met 'vergevingsgezinde infrastructuur'?

350 De heer **Gringhuis** (GL) vertelt dat GL zich al lovend uitliet over het Perspectief in concept. GL ziet het als belangrijke winst dat de provincie zich nu actief gaat opstellen en niet alleen reactief is. Er moet snel aan de slag worden gegaan. Op termijn zal er meer geld nodig zijn. Te zijner tijd kan per project worden bekeken of en hoe dat geld beschikbaar wordt gesteld. GL is blij met het gegeven dat voor elk nieuw fietspad er geen weg naast nodig is.
355 GL ziet graag dat het Perspectief Fiets in Provinciale Staten aan bod komt.

De heer **Klein** (CU-SGP) vertelt dat zijn fractie zeer te spreken is over de nota Perspectief Fiets. De provincie heeft iets moois neergezet. Er is op een integrale manier nagedacht over het fietsbeleid. De fractie mist nog wat harde data. De Rijksoverheid wil het fietsverkeer met 20%
360 laten groeien tot 2027. Wil de gedeputeerde hierover nog enkele zinnen opnemen in het Perspectief? Het is goed dat de deelfiets wordt genoemd. Hoe pakt de provincie haar rol in dezen op in niet-stedelijke gebieden?

De heer **Hoogervorst** (SP) meldt dat ook de SP zeer tevreden is over het voorliggende visiedocument. Het kan een goede bouwsteen zijn voor de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om alle kennis, ontwikkelingen en aanwezige voorzieningen en infrastructuur in een document te vatten en te bekijken wat de mogelijkheden zijn. De SP ziet er naar uit om de beschreven intenties en voorgestelde keuzes nader uit te gaan werken tot concrete plannen. Mogelijk kunnen de nodige plannen al in de volgende Statenperiode worden uitgevoerd.
370 Het is belangrijk om met de voeten op de pedalen te blijven. Men moet zich niet laten verleiden tot luchtfietserij. Een echte prioriteit zou moeten zijn: het snel en deugdelijk verbreden van

bestaande provinciale fietspaden. Hiertoe heeft de inspreker namens de Fietzersbond ook toe opgeroepen.

- 375 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is blij om te lezen dat Gedeputeerde Staten, anders dan bijvoorbeeld in Gelderland, vinden dat er voor speed pedelecs op nationaal dan wel op Europees niveau moet worden vastgelegd waar ze mogen fietsen en waar niet. De VVD gaat ervan uit dat de gedeputeerde deze voorsortering op doorfietsroutes meeneemt in haar lobby naar Den Haag. Bij parallelle wegen met voldoende fietsers gaat de voorkeur uit naar de inrichting van een
380 fietsstraat. In de Kop van Noord-Holland is onlangs een fietsstraat gerealiseerd. Er zijn ook nieuwe parallelle wegen aangelegd, bijvoorbeeld vanaf de N9 richting Schagen. Fietzers voelden zich daar niet altijd veilig. Zijn er al resultaten en ervaringen bekend?
Gemeenten kunnen sinds oktober 2018 een aanvraag indienen bij het Subsidie loket voor het oplossen van knelpunten op hun areaal. Is er al beroep gedaan op het subsidieloket?
385 De VVD is blij dat wordt gestreefd naar een landelijke standaard om tot een eenduidig fietsnetwerk te komen. Dat is goed voor de herkenbaarheid en duidelijkheid bij onder meer het plannen van fietsroutes.
Hoe verwacht de gedeputeerde de maximum snelheid van 30 km/uur op de doorfietsroutes te kunnen handhaven?
390 Bij de vervolgstappen mist een tijdspad.
Heel veel ingekomen reacties zijn positief. Mevrouw Kaamer van Hoegee mist reacties uit de Kop van Noord-Holland en West-Friesland. Speelt het daar niet of reageerde men eenvoudigweg niet?

- De heer **Zoon** (PvdD) spreekt van een mooie visie. Er moest lang op worden gewacht, maar er is veel werk en tijd in gestoken. De heer Zoon hoopt dat deze visie snel opgepakt gaat worden en van de grond komt. Hij laat zich graag overtuigen.
Opvallend is dat het een mooi ambitieus plan is. Het gaat impact hebben op hoe we ons in Noord-Holland gaan bewegen. Is gekeken welke impact dit heeft op de autonome groei van auto's? De PvdD is tevreden dat een koppeling wordt gemaakt met faunapassages en dat deze
400 integraal worden meegenomen.

De heer De Graaf (CDA) vraagt of de heer Zoon zich realiseert dat het toenemend gebruik van de fiets deels ten koste gaat van het gebruik van openbaar vervoer.

- 405 De heer **Zoon** (PvdD) kan zich inderdaad voorstellen dat het impact heeft op het gebruik van openbaar vervoer.

- Gedeputeerde **Post** zegt over de status van het stuk dat het op B-agenda staat. Provinciale Staten hebben aangegeven dat ze in het licht van de Omgevingsvisie geen nieuwe beleidsnota's wilden vaststellen. De gedeputeerde is behoorlijk onder druk gezet om toch met iets te komen, maar de gedeputeerde mag het geen beleidsnota noemen. Een beleidsnota is een kader en kader moet worden vastgesteld door Provinciale Staten. De gedeputeerde bedacht de 'list' om het Perspectief Fiets te noemen. Het is geen beleid en dus geen kader. De gedeputeerde is dan ook verrast dat vanuit GL wordt gevraagd om het in Provinciale Staten aan de orde te stellen. Wat de commissie
415 betreft zou het dus in deze commissie blijven.
Dit is inderdaad een bouwsteen voor de Omgevingsvisie.

- De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of er vertraging wordt opgelopen als het geen beleid mag zijn.
420

- Gedeputeerde **Post** antwoordt dat Gedeputeerde Staten er gewoon mee aan de slag kunnen. De heer Zoon wil ervan overtuigd worden dat het doorgaat. Dat is lastig beloven twee maanden voor de verkiezingen. Een nieuw college moet zich erover uitspreken. Er zal extra geld nodig zijn. Er zijn miljoenen euro's om de knelpunten van de Fietzersbond op te lossen, maar voor de aanleg
425 van nieuwe verbindingen zijn additionele middelen nodig. Uiteindelijk zijn het Provinciale Staten die de middelen beschikbaar moeten stellen.

- De heer **Tijssens** (D66) vraagt in hoeverre het geld voor fietsinfrastructuur in Den Haag valt op te halen? Er is een belofte van het nieuwe Kabinet.
430

Gedeputeerde **Post** constateert dat dit een vraag van een heel andere orde is. Geld voor een fietspad in de Metropoolregio Amsterdam heeft de provincie al ontvangen. In het algemeen geldt dat met extra middelen meer snelheid kan worden aangebracht, maar er zal wel een concreet

plan moeten worden ingediend bij de aanvraag van middelen. Het tempo moet nader worden
bepaald. Dergelijke trajecten moeten met partners worden doorlopen. Dat betekent dat er nog
momenten zullen zijn waarbij men met elkaar om de tafel moet gaan zitten.
Grensoverschrijdende verbindingen moeten ook met partners worden afgestemd. Als gezamenlijk
tot de conclusie wordt gekomen dat het in de rede ligt om het plan verder te gaan oppakken dan
is er naast geld ook capaciteit nodig. Er zullen prioriteiten moeten worden gesteld. Als een pad
naast een bestaande provinciale weg dan is het handig om het in het kader van een trajectstudie
op te pakken. Door werk met werk te maken kan het goedkoper. Aan het perspectief zal
uitvoeringsprogrammering moeten worden gehangen voor de verschillende onderdelen.
Dit is het perspectief dat je schetst. Dit is waar je naar toe wilt. Hier moet een concreet
uitvoeringsprogramma uit voortkomen.

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) constateert dat niet van elke provincie een duidelijke inbreng
is gekomen. De wens is om interactief aan de slag te gaan. Er moet sprake zijn van een
wisselwerking. Hoe valt dit te bewerkstelligen?

Gedeputeerde **Post** meldt dat allen zijn betrokken. Ze leverden alle input. Het is wenselijk om op
diezelfde wijze voort te gaan.
De landelijke aanbevelingen zijn medio 2019 klaar. Een landelijke planning van de Fietzersbond
is er.

Gemeenten hebben hun eigen verantwoordelijkheid. De provincie wordt nog teveel gezien als een
'flappentap'. Op het moment dat de provincie 'helpt' bij de aanpak van gemeentelijke
infrastructuur moet ze haar eigen infrastructuur laten liggen. Er zijn regelingen voor gemeenten,
zoals de Subsidieregeling kleine infrastructuur. Als alle partijen de fiets belangrijk vinden dan
moeten ook alle partijen, inclusief de gemeenten, de bereidheid hebben om hierin te investeren.
De Actieagenda zat bij de stukken.

De gedeputeerde bedankt voor alle complimenten. Die zijn uiteraard voor de ambtelijke
organisatie. Daar is het werk verricht.

Van de heer De Graaf mag het wat ambitieuzer. Fietsenaanbod bij OV-knooppunten waar geen
trein stopt is een uitdaging. Dat betekent niet dat het overal gaat lukken. De ambitie is er tot op
zekere hoogte. Afhankelijk van het succes en de uitkomst van de pilot wordt bekeken of het
zinvol is om het verder uit te rollen.

De initiatiefnemers die inspraken in deze commissie over het fietspad bij Vogelenzang zijn
betrokken bij de plannen.

Vergevingsgezinde infrastructuur betekent dat een (stuur)foutje van een weggebruiker niet direct
leidt tot ongelukken. Denk aan een weg waarnaast grasbetonblokken in de berm zijn

aangebracht, waardoor men niet meteen in een zachte berm terechtkomt. De weg is obstakel vrij
dus geen bomen en geen stoepranden.

Er zijn middelen beschikbaar voor het oplossen van knelpunten uit de Knelpuntennotitie van de
Fietzersbond. Wat verder in het Perspectief Fiets staat is niet financieel geregeld

De gedeputeerde zal geen percentage over de toename van het fietsgebruik opnemen. Dit is een
perspectief en geen uitvoeringsprogramma. De gedeputeerde kan de toename bovendien op
geen enkele manier voorspellen. Zij is afhankelijk van een groot aantal partners. Graag maakt zij
afspraken over concrete doelen op het moment dat zij er zelf over gaat. Zij wil niet afgerekend
worden op iets waarop zij maar zeer beperkt invloed kan uitoefenen.

Over registreren in niet-stedelijk gebied zegt de gedeputeerde dat daar waar je goede plannen
kunt voorleggen, kun je mensen ervan overtuigen dat het verstandig is om mee te helpen, mee te
werken en mee te denken. In stedelijk gebied is dat juist ingewikkelder. De provincie gaat niet
over binnenstedelijk vervoer. In landelijk gebied betreft het over het algemeen wat meer
provinciale infrastructuur. Het staat of valt met de bereidheid van anderen. Gezien de reacties
dan denkt de gedeputeerde dat de provincie goede kans maakt. Men is positief over het
perspectief.

De heer Hoogervorst ziet graag dat bestaande fietspaden snel worden verbreed. Als alle geld
wordt ingezet op het bestaande dan is meteen duidelijk dat het nieuwe pas over een groot aantal
jaren aan bod komt. Er moet vooral worden gekeken waar eenvoudig tot samenwerking kan
worden gekomen.

Van de fietsstraat van de N9 naar Schagen zijn de gedeputeerde geen geluiden bekend. Het
gevoel van onveiligheid wordt mogelijk veroorzaakt omdat er landbouwverkeer over de
parallelweg rijdt. LTO is in gesprek met het Rijk over het opvoeren van de maximum snelheid van
landbouwverkeer. Als dat aan de orde is, wil de gedeputeerde een plan klaar hebben liggen,

- 495 zodat direct kan worden bepaald waar landbouwverkeer op de provinciale weg kan worden toegestaan. Dit om kernen te ontlasten en parallelwegen waarop zich veel fietsers bevinden. Van het subsidieloket is gebruik gemaakt. De aanvragen hadden betrekking op de knelpunten van de Fietsersbond.
- Op de vraag hoe 30 km kan worde gehandhaafd zegt de gedeputeerde dat er niet vermeld staat dat er een regime van 30 km/uur wordt ingevoerd: De ontwerpsnelheid betreft 30 km/uur. De weg wordt zo ingericht dat die niet uitnodigt om harder te fietsen of te rijden dan 30 km/uur. Dat is wat anders dan het instellen van een gebod.
- 500 Uit de Kop van Noord-Holland en West-Friesland zijn reacties gekomen, maar niet schriftelijk. Als men niet positief was over de nota dan was er hoogstwaarschijnlijk gereageerd.
- 505 Naar de impact op de autonome groei van de auto is niet gekeken. Eerst moet duidelijk zijn waar je het voor elkaar krijgt en waar niet.

Tweede termijn:

- 510 Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) trof de Actieagenda niet bij de stukken aan. Wanneer kan de Uitvoeringsagenda worden verwacht? In Kopenhagen worden voetsteunen bij verkeerslichten toegepast. Dit zou de veiligheid van fietsers ten goede kunnen komen. Kan dit idee worden meegenomen in de uitwerking?
- 515 De heer **Tijssens** (D66) bevestigt dat wat D66 betreft de motie is afgedaan.
- De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat wat het CDA betreft de motie is afgedaan. Hij merkt richting mevrouw Van Duijn op dat aan de Uitvoeringsagenda wordt gewerkt.
- 520 De heer **Gringhuis** (GL) merkt op dat voor GL de motie is afgedaan. GL is ook erg benieuwd naar de Actieagenda.
- De heer **Klein** (CU-SGP) meldt dat de motie is afgedaan, wat zijn fractie betreft. Het Actieprogramma en andere bijlagen zijn achter het document toegevoegd.
- 525 Voor de SP is de motie afgedaan.
Voor de VVD is de motie afgedaan
Voor de PvdD is de motie afgedaan
- 530 De **voorzitter** concludeert dat de motie is afgedaan.
- Gedeputeerde **Post** licht toe dat de Uitvoeringsagenda onderdeel van het Programma Mobiliteit. Voetsteunen voor fietsers bij verkeerslichten zullen niet worden toegepast. De provincie wil een vergevingsgezinde weg.
- 535 De voorzitter rondt af.
- 2c. Discussienota Ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)**
- 540 De heer **Zoon** (PvdD) geeft een korte inleiding. Elke berm heeft een natuurlijke waarde voor de PvdD. In 2012 heeft de fractie zich daar al mee beziggehouden. Er is toen vooral gekeken naar bermen met een grote natuurlijke waarde. Ook de bermen met een minder grote natuurlijke waarden hebben een ecologische waarde. Het huidige beleid voor het beheer en onderhoud van laatstgenoemde bermen is verstikken en zo goedkoop mogelijk. Dat vindt de PvdD zonde. Ook die bermen, die nu verstikt worden, zouden iets beter beheerd moeten worden.
- 545 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vindt het wat ingewikkeld. Daar waar het kan, wordt ecologisch beheerd. Daar waar het niet kan, dus niet. Er zal een reden zijn waarom dat niet kan. Wat spreekster betreft worden bermen nu op een goede manier beheerd en onderhouden.
- 550 De heer **Papineau Salm** constateert dat de provincie goed bezig met 75%. De intentie is er. Waar zit de bottleneck? Heeft het met geld te maken? De PvdA onderschrijft het punt van de PvdD om het beheer en onderhoud zo ecologisch mogelijk te doen. Blijkbaar is er een belemmering. Gras langs fietspaden ziet er nooit echt gezond uit. Hoe kan het met ander beheer en onderhoud ooit ecologisch worden?
- 555

De heer **Tijssens** (D66) vindt bermbeleid relevant met zoveel te beheren en te onderhouden provinciaal areaal. Het is goed dat er aandacht is voor dit thema. Welk resultaat/ ecologische meeropbrengst verwacht de PvdD van het compleet ecologisch beheren van alle bermen?

560 De heer **De Graaf** (CDA) is ook benieuwd of het om financiële redenen is dat 25% van de bermen niet ecologisch kan worden beheerd.

De heer **Gringhuis** (GL) zegt dat GL de nota van harte ondersteunt.

565 De heer **Klein** (CU-SGP) verwijst naar de reactie van de gedeputeerde dat niet alle bermen waardevol zijn. Daarover is een rapport gemaakt. De heer Klein spreekt zijn dank uit voor het rapport. Wegvakken waar de potentie laag is omvatten een kleiner percentage dan genoemde 25%. Waar zit het verschil tussen het deel dat niet ecologisch wordt gemaaid en de gebieden waar de potentie te laag is?

570 De heer **Zoon** (PvdD) hoort vooral dat er onduidelijkheid is over het beleid van de provincie. 'We doen het wel ecologisch, of we doen het niet.' Er is een tussenvariant mogelijk. Het is goed om naar die middenvariant te zoeken. Is de gedeputeerde daartoe bereid?

575 De heer **Hoogervorst** (SP) is het eens met de heer Zoon. Er moet worden gestreefd naar 100% ecologisch beheer van de bermen. Blijkbaar zijn er belemmeringen. Getracht moet worden om die belemmeringen weg te nemen.

580 Gedeputeerde **Post** legt uit dat het op sommige delen ecologisch beheer niet mogelijk is, bijvoorbeeld omdat het een zeer smalle strook betreft, waar ook nog een vangrail staat. Soms is het te nat. Een zwaar maai-/zuigvoertuig zakt daar weg. De gedeputeerde wil toezeggen dat nog eens met de blik van vandaag wordt gekeken waar binnen 25% toch nog meer mogelijk is. De gedeputeerde meldt vooraf dat het de 25% niet gaat oplossen. Er kan niet altijd worden gemaaid vanwege technische belemmeringen. Dat verklaart het verschil tussen wat ecologisch waardevol is en genoemde 25%.

De heren **Zoon** (PvdD) en **Klein** (CU-SGP) bedanken de gedeputeerde voor de toezegging.

De voorzitter sluit discussie.

590

2d. Discussienota Fietstunnel Laren

De heer **Klein** (CU-SGP) schreef de discussienota, met input van de PvdA, naar aanleiding van de discussie in deze commissie. De fietstunnel onder de N255 bij Laren is aangelegd in een haakse bocht, vanwege verpachtingconstructies. De intentie was altijd om de tunnel recht te leggen. Uit een recente ambtelijke reactie blijkt dat vorig jaar een rapport is opgesteld door Royal Haskoning DHV met schetsen en kostenramingen voor het rechtleggen van de tunnel. Het pachtrecht op de grond is er inmiddels afgehaald. Alle mogelijkheden leken er te zijn om de tunnel recht te leggen. Speciaal voor het rechtleggen is eerder 150.000 euro gereserveerd. De keuze, die uit de ontwerpen is gekomen, is geraamd op 95.000 euro. Er is één bezwaar. Na de aanleg is de aardkundige monumentenstatus opgelegd op de Gooise stuwwal. Daar valt ook het stukje onder waar de tunnel recht gelegd zou moeten worden. Gedeputeerde Staten hebben daarom besloten tot het niet rechtleggen. De fractie vindt dat jammer en schreef om die reden deze discussienota. De nota stelt suggesties voor, die de heer Klein met de commissie wil bespreken. De begrenzing van het aardkundig monument zou kunnen worden aangepast.

600 De formulering van de tekst, over wat wel of niet mag met een aardkundig monument, zou kunnen worden aangepast, namelijk dat onderhoud niet alleen is toegestaan aan infrastructuur maar aan op- en afritten van bestaande infrastructuur.

605 De heer Klein verwijst nog naar de recent aan de stukken toegevoegde brieven van de gemeente Laren (juli 2018) en het Goois Natuurreservaat (september 2018) aan Gedeputeerde Staten. Beide brieven roepen op om de afspraak uit verleden, om de tunnel recht te leggen, gestand te doen. Graag hoort de heer Klein van de overige commissieleden wat zij vinden van de geboden oplossingsrichtingen.

615 De heer **Papineau Salm** (PvdA) informeert naar de stand van zaken van de bovengrondse aanpassing van het kruispunt. Spreker heeft grote twijfel over de veiligheid van de bovengrondse oplossing. Wat gebeurt er met de tunnel als deze niet wordt rechtgetrokken? Wordt het een voetgangers- of ruitertunnel? Het is voor de PvdA onbevredigend dat het project van de tunnel is

afgevoerd uit het PMI. Graag zou de PvdA de discussie heropenen. De PvdA is voor het optimaliseren van de tunnel.

620

De heer **Tijssens** (D66) vindt het een goed project om van te leren. Er wordt nu gewerkt aan een bovengrondse verbetering. Biedt die soelaas? Wordt de plek veilig? Het is goed om de oplossing te evalueren. Blijft er dan een maatschappelijke reden over? Voldoet de bovengrondse kruising dan is er niet veel reden om de tunnel voor veel geld te gaan verbouwen. Als de bovengrondse oplossing niet veilig is dan is het goed om de suggesties van de CU-SGP opnieuw te bekijken.

625

De heer Klein (CU-SGP) wijst erop dat de raming 95.000 euro is. Er is voor het rechte trekken van de tunnel 150.000 euro gereserveerd.

630

De heer **Tijssens** (D66) bedoelde de totale investering in deze verkeersoplossing. De tunnel kostte in het verleden ook al geld. Geld dat is gereserveerd kan nog steeds worden uitgegeven aan een ander doel als het niet nodig blijkt te zijn.

635

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP veel waarde hecht aan het aardkundig monument. Gezien de huidige 'halve' oplossing die er nu ligt, rechtvaardigt de suggestie voor het rechtleggen van de in- en uitrit het aanpassen van de regels voor een aardkundig monument. De SP is het eens met de PvdA om de nieuwe oplossing ook te evalueren. Als er voldoende budget is dan zou kunnen worden overwogen om de grenzen van het aardkundig monument te verschuiven.

640

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt over het aardkundig monument dat de provincie zelf heeft besloten over het opleggen van de status.

645

Spreekster kent de situatie, De tunnel wordt veel gebruikt door voetgangers en een schaapskudde. Zij ziet de schaapskudde niet snel bovengronds oversteken. Wat de VVD betreft wordt eerst het functioneren van het nieuwe verkeersplein beoordeeld. Als daaruit blijkt dat de oversteek te onveilig is voor fietsers en de fietstunnel toch nog veel gebruikt wordt dan zou nog eens bekeken kunnen worden of de tunnel recht getrokken kan worden. Op dit moment zou de VVD niet de grenzen van het aardkundig monument willen verschuiven. De fractie wil eerst afwachten of de bovengronds kruising de gewenste oplossing biedt.

650

De heer **De Graaf** (CDA) vindt dat de grens mag worden opgerekt als het de (verkeers)situatie echt verbetert. De optie om na een jaar te evalueren lijkt het CDA op dit moment de meest verstandige.

655

De heer **Gringhuis** (GL) vertelt dat GL zou willen kiezen voor optie 1. GL zou het jammer als de tunnel die er al ligt vervangen wordt door een bovengrondse oplossing. Het is weggegooid geld. Afhankelijk van evaluatie en nader onderzoek ziet GL het liefst dat de bocht in de tunnel wordt aangepast. Wat GL betreft mag het aardkundig monument daarvoor iets kleiner worden.

660

De heer **Zoon** (PvdD) sluit zich volledig aan bij de woorden van voorgaande spreker.

665

De heer Klein (CU-SGP) hoorde een aantal commissieleden zeggen dat ze eerst willen evalueren of de bovengrondse kruising verbetering oplevert. Provinciale Staten besloten al om de bovengrondse kruising aan te passen. Het is niet de vraag of we bovengronds gaan aanpassen of kiezen voor een tunnel.

Inmiddels is 10 miljoen euro geïnvesteerd in een fietstunnel. De vraag is om daar nog 95.000 euro bij te leggen en de regels voor een aardkundig monument wat aan te passen. Dan is er sprake van een zeer bruikbare tunnel.

670

De heer **Tijssens** (D66) meent dat de tunnel slecht wordt gebruikt door vooral scholieren. Dit heeft vooral met de ligging te maken. Het is goed om te evalueren om te weten of de bovengrondse oplossing het gebruik van de tunnel beïnvloed. Als de tunnel slecht wordt gebruikt dan is het zonde om er toch nog 95.000 euro in te steken.

675

De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat de tunnel niet te vinden vanwege de slechte bewegwijzering. De tunnel is niet zichtbaar. In het plan sluit de nieuwe oprit van de tunnel goed aan op het fietspad dat vanaf de Bussumse heide komt. Men ziet de tunnel daardoor beter. Als er geen aanpassing van de tunnel komt dan zal deze inderdaad weinig gebruikt worden, omdat die niet te vinden is. De vindbaarheid is dus juist een argument om de toeritten recht te leggen.

680

De heer **Papineau Salm (PvdA)** is benieuwd of de bovengrondse kruising veilig wordt voor onder andere scholieren. Hij zou Gedeputeerde Staten willen vragen om een goed evaluatieprogramma te maken. Dan kan na een jaar worden beoordeeld of het nodig is om de tunnel aan te passen.

685

De heer **Hoogervorst (SP)** verwacht dat bij drukte de tunnel ook voor de scholieren een goede oplossing biedt. Ze gebruiken eerder een tunnel die recht ligt, dan één waarbij eerst twee bochten genomen moeten worden.

De **voorzitter** vraagt of de indieners de discussienota opnieuw willen agenderen.

690

De heer **Papineau Salm (PvdA)** zegt dat er dan een voorstel van gemaakt zal moeten worden. Mogelijk wordt de 3^e variant als voorstel ingediend. Uitsluitsel volgt.

695

De heer **Klein (CU-SGP)** vraagt de gedeputeerde om te reflecteren op alle argumenten, de nota en de brieven.

700

Gedeputeerde **Post** begrijpt dat de indieners de PMV niet willen aanpassen, de bovengrondse oplossing uitgevoerd willen zien om deze vervolgens te evalueren. Dat lijkt de gedeputeerde prima. Het is de bedoeling om de 'illegaal' gebruikte oversteek veiliger te maken en als het ware te legaliseren. Een jaar na realisatie, dus als de bovengrondse kruising een jaar in gebruik is, kan worden geëvalueerd om te weten of deze de problemen oplost. Zo niet, dan is het zinvol om te kijken welke nadere maatregelen nuttig en nodig zijn.

705

Over de brieven zegt de gedeputeerde het volgende. Met de huidige PMV krijgt de provincie geen vergunning om de toeleiding recht te trekken, want dit treft het aardkundig monument. Als de PMV wordt aangepast, dan geldt deze aanpassing voor alle aardkundige monumenten in Noord-Holland. Daarmee worden alle aardkundige monumenten vogelvrij. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

710

De heer **Klein (CU-SGP)** wijst op de twee suggesties die worden gedaan in de discussienota. Er wordt een specifieke aanpassing doorgevoerd in de kaart van het aardkundig monument op deze plek. Een tweede suggestie is om een wijziging aan te brengen in de formulering ten aanzien van het onderhoud van de toeritten van het aardkundig monument.

715

Gedeputeerde **Post** merkt op dat er op dit moment geen toeritten zijn. Die moeten nieuw vervaardigd worden. Daar raakt deze oplossing het aardkundig monument. Het gaat niet om het onderhoud. Het gaat om nieuw aan te leggen infrastructuur.

720

De heer **Klein (CU-SGP)** begrijpt hieruit dat de tweede suggestie die in de discussienota wordt gedaan niet mogelijk is. De eerste optie behoort wel tot de mogelijkheden. Het is bevoegdheid van Provinciale Staten. Hoe staat de gedeputeerde daar tegenover?

725

Gedeputeerde **Post** gaat het erom dat een veilige oplossing wordt gecreëerd. Als een gelijkvloerse kruising deugdelijk en veilig is, dan is een aanpassing van de tunnel overbodig. Het grootste deel van de mensen die willen oversteken zal gebruik maken van de gelijkvloerse oversteek. Men gaat niet door een tunnel als dit niet echt nodig is. Men kiest voor de meest eenvoudige en kortste weg. Men kiest voor de weg van de minste weerstand. De tunnel zal hooguit nog worden gebruikt door de schaapskudde. Het is dan zonde om geld te investeren en een aardkundig monument aan te tasten. De gedeputeerde zou de PMV nu niet willen aanpassen voor een situatie die zich wellicht niet voordoet.

730

De heer **Klein (CU-SGP)** wijst naast de veiligheid ook op de recreatieve waarde. Voor de recreatieve functie is de aanpassing van de tunnel de investering wel waard.

735

Gedeputeerde **Post** zegt dat ook voor de recreatieve fietser geldt dat die eerder gelijkvloers zal oversteken dan door een tunnel wil rijden.

De voorzitter rondt de discussie af. De indieners komen met een voorstel naar Provinciale Staten.

740

3. Rondvraag portefeuille mevrouw Post

De heer De Graaf (CDA) diende een rond vraag in over de Burgervlotbrug:

Gedeputeerde **Post** verwijst naar de toezegging die gedeputeerde Geldhof deed toen zij deze gedeputeerde verving tijdens een commissievergadering. De brief volgt in loop van week 5. Ook was er een vraag over het verkeersplein op de N504 in Langedijk. De gedeputeerde weet dat er zorgen zijn bij een vervoerder in die regio. Er is goed gekeken of dit verkeersplein gedimensioneerd is voor vrachtverkeer. Het antwoord op die vraag is ja. Het verkeersplein biedt ook voor het vrachtverkeer een betere verkeersafwikkeling.

De heer **De Graaf** (CDA) bereiken veel klachten over de Texelhopper sinds de invoering van de nieuwe concessie in 2018. Welke maatregelen en aanpassingen zijn nog nodig? Wanneer wordt de punctualiteit weer gerealiseerd zoals die er was voor het invoeren van de nieuwe concessie? Op welke wijze kan de reputatieschade worden hersteld?

Gedeputeerde **Post** geeft aan dat een nogal technisch antwoord volgt. Het probleem was dat de software die voor de Texelhopper gebruikt werd, niet zo flexibel was dat die extra inkomende aanvragen op de juiste wijze kon verwerken. Het systeem wees veel ritaanvragen af. Dat kon niet handmatig worden overruled. In de pilotperiode was dat laatste wel mogelijk. Centralisten konden handmatig ingrijpen tijdens de pilot.

Connexxion heeft de software moeten aanpassen, wat de nodige tijd in beslag nam. Het college verwacht dat medio februari 2019 een volledig operationeel systeem paraat zal zijn, dat van hetzelfde niveau is als medio vorig jaar. Zodra het systeem foutloos en stabiel functioneert, worden de eisen richting Connexxion verder aangescherpt richting het niveau, zoals dat is aangeboden in de concessie.

Richting Connexxion is al kenbaar gemaakt dat de provincie de boete gaat innen. Dat geld zal zoveel mogelijk worden ingezet voor de reizigers op Texel, zodat het genoegdoening biedt voor de ellende in de afgelopen periode. Hopelijk wordt daarmee ook de reputatieschade enigszins gecompenseerd.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) verwijst naar de eerste geluidsmeting bij de bamboehaag; De resultaten vallen enigszins tegen. Wordt een vervolgonderzoek overwogen?

Gedeputeerde **Post** vertelt dat eerder werd afgesproken dat op dit moment een evaluatie moest plaatsvinden. De bamboehaag is nog niet zover gegroeid als werd verwacht. Feitelijk kan geen goede uitspraak worden gedaan of het succesvol is, of niet. De gedeputeerde hoopt dat het uiteindelijk goed komt. Zodra de bamboehaag gegroeid is wordt opnieuw een geluidsmeting gedaan. Een eindoordeel kan worden geveld als de bamboehaag volgroeid is. Dat wordt afgewacht. Pas dan kan worden besloten tot een eventueel vervolgonderzoek.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) informeert naar de Pilot met landbouwverkeer op de provinciale weg (N244) bij Edam waarover gedeputeerde Geldhof in een voorgaande commissievergadering sprak.

Gedeputeerde **Post** heeft steeds gezegd dat er pas iets wordt gedaan met landbouwverkeer op een provinciale weg op het moment dat de maximumsnelheid voor landbouwverkeer is verhoogd, wettelijk gezien. Dan kan het op een verkeersveilige manier. Nu kan dat niet. Mogelijk heeft gedeputeerde Geldhof zich vergist toen ze de pilot aankondigde.

4. Sluiting

De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en sluit de vergadering om 21.20 uur.