

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	20 januari 2020
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/E-Mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter: : mw. Van Meerten-Kok

Commissiegriffier: : mw. S. Neeskens

5 Leden van de commissie: CDA : mw. C. Kuiper-Kuijpers
CU : M.C.A. Klein
D66 : E. Kanik en M.Steeman
FvD : D. van den Berg, J. Dessing, H.K. Kerklingh
10 GroenLinks : J. Gringhuis, mw. N.M. van der Waart
PvdA : mw. Doevendans, A. Muurlink
PvdD : J.P. Hollebeek, H.H. Mosmuller
PVV : M. Deen
SP : mw. R. Alberts en H. Hoogervorst
15 VVD : mw. G. van Geffen en K.J. Terwal
50PLUS/PvdO : P.R. Beving

Gedeputeerde(n): mw. Z. Pels (GL)
Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Pagina 2

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Inloophalftuur
- 25 3. Vaststelling agenda, verslag M&B, strategische agenda, moties en toezeggingenlijst en C-agenda
4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Portefeuille Circulaire Economie, NZKG & Zeehavens)
5. B-agenda Mobiliteit
- 5a. Brief van C-naar B-agenda OV Toekomstbeeld 2040 op verzoek van GroenLinks
- 30 5b. Nota Regionale Mobiliteitsprogramma's Noord-Holland en Flevoland
- 5c. Vaststellen opgave verkeersveiligheid, inclusief uitvoeringsagenda verkeersveiligheid & financiële consequenties
- 5d. Brief 7d van de C-agenda naar de B-agenda Pilot SolaRoad Schiphol op verzoek van PVV en Forum voor Democratie
- 35 6. Rondvraag gedeputeerde (Portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart & Schiphol)
7. C-agenda Mobiliteit
- 7a. Mobiliteit: Beantwoording brief gemeente Haarlemmermeer inzake bereikbaarheid Bollenstreek
- 7b. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake bestuurlijke missie VS
- 40 7c. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake ondertekening Overeenkomst Europese subsidie Horizon 2020
- 7d. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake pilot SolaRoad Schiphol
- 7e. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Plan van Aanpak 2020-45 2025
- Werkprogramma 2020 MRA-E
- 7f. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake aansluiting A9 Heiloo
- 7g. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Nota GS BOK Bereikbaarheid Zandvoort
- 50 7h. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten Vaststelling Uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur 2020
- 7i. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake verzoek tot start administratieve onteigeningsprocedure N247
- 7j. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten Vaststellen Uitvoeringsregeling subsidie Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid Noord-Holland 2020
- 55 7k. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake bestuursovereenkomst Guisweg
- 7l. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Transitie bediening kunstwerken
- 60 7m. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Uitkomsten BO MIRT 2019
- 7n. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Uitvoeringsregeling subsidie buurtbusprojecten Noord-Holland
- 7o. Mobiliteit: WOB verzoek #2 Leeghwaterbrug
- 7p. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake verbinding A8-A9
- 65 wijzigingsovereenkomst II Planstudiefase
- 7q. Mobiliteit: Resultaten onderzoek pilot 'Combinatie en doelgroepenvervoer in Schagen'
8. C-agenda Zeehavens
- 8a. Zeehavens: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Regiodeal Maritiem Cluster

Pagina 3

- Kop van Noord-Holland
- 70 8b. NZKG: Brief NZKG visienota
9. C-agenda Luchtvaart
- 9a. Formule 1: Beslissing op bezwaar TUG Stichting Duinbehoud
10. C-agenda Algemeen
- 10a. Diverse onderwerpen: Brief Gedeputeerde Staten inzake afspraken Regio Deal Zaan-IJ
- 75 11. Sluiting

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen.

80

Mededelingen:

- Er zijn geen berichten van verhindering ontvangen
- Er zijn twee aanmeldingen voor de rondvraag voor gedeputeerde Pels. Gedeputeerde Pels vervangt ook ex-gedeputeerde Tekin betreffende de portefeuille Mobiliteit.
- 85 • Voor agendapunt 5c had zich een spreker aangemeld. Hij heeft zich wegens ziekte afgemeld. Op zijn verzoek is het ANWB onderzoeksrapport 'Veiligheid leven en slachtofferaantallen' aan de stukken toegevoegd.
- De commissie heeft een uitnodiging ontvangen van het NLR (Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum). NLR wil de commissie informeren over de ontwikkelingen en innovaties in
- 90 de lucht- en ruimtevaart. Zie uitnodiging in iBabs. De heer **Dessing** (FvD) vertelt dat FvD heel graag deelneemt. Vanuit zijn functie weet de heer Dessing het zeer interessante materie is. De heer **Terwal** (VVD) meldt dat ook de VVD graag ingaat op de uitnodiging. De **voorzitter** constateert dat de commissie graag gebruikmaakt van de uitnodiging. De griffie gaat het bezoek aan het NLR regelen.
- 95 • De commissie wordt voorgesteld om voortaan te vergaderen in de Wilhelmina van Pruisenzaal. De opstelling van die zaal is wat informeler. Tijdens de volgende vergadering op 24 februari 2020 zal de zaal worden uitgetoetst. De commissie kan daarmee instemmen.

100

Mededelingen vanuit het college van Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde **Pels** doet haar mededeling bij de rondvraag

2. Inloophalfuur

Voor het inloophalfuur zijn geen aanmeldingen.

105

3. Vaststelling agenda, verslag van 2 december 2019, lange termijn agenda, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda

- De agenda wordt vastgesteld, met de toevoeging van punt 5d op verzoek van de fractie van FvD en PVV. Agendapunt 4 is de rondvraag voor gedeputeerde Pels. De commissie besluit alle
- 110 rondvragen tegelijk bij agendapunt 6 aan de orde te stellen. De agenda wordt vastgesteld.
- Het verslag van 2 december 2019 wordt vastgesteld,
- De moties en toezeggingenlijst wordt vastgesteld.
- De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft een vraag over de formulering van de toezegging over bomenkap langs provinciale wegen. In het verslag van Provinciale Staten staat dat de heer
- 115 Steeman verzoekt om de Bomen Effect Analyse (BEA) uit te voeren. Ex-gedeputeerde Tekin antwoordde dat als dat al niet werd gedaan de BEA zeker zal worden uitgevoerd. Tevens was er de toezegging van een notitie over de omgang met monumentale bomen. Namens de PvdD verzoekt de heer Hollebeek de toezegging aan te scherpen in de tekst van de toezeggingenlijst. Gedeputeerde **Pels** vindt het prima om de toezegging aan te passen.
- 120 Bij de uitvoering van een project wordt er vooraf een BEA gemaakt. Als bomen moeten wijken dan worden alternatieven onderzocht om bomen te sparen. Als er geen alternatief is dan worden bomen verwijderd en in principe gecompenseerd of herplant.
- De gedeputeerde meldt dat voor april 2020 een beleidsnotitie over monumentale bomen volgt. Daarnaast wordt een analyse gemaakt van de aanwezigheid van monumentale bomen

125 langs wegen en vaarwegen. Het gaat ook om exemplaren die potentieel kunnen uitgroeien tot monumentale bomen ('toekomstbomen'). Die analyse wordt verwacht voor 1 juli 2020. De moties en toezeggingenlijst wordt vastgesteld.

- Strategische agenda: De heer **Terwal** (VVD) verwijst naar de opmerking van mevrouw Kuiper (CDA) in de vorige vergadering over het actualiseren van de Strategische agenda. De heer
130 Terwal hoopt op goede voornemen van Gedeputeerde Staten. Zo is de tekst betreffende de A8/A9 achterhaald en staat de bijeenkomst ROCOV nog gepland voor het najaar 2019. De **voorzitter** zegt toe dat de datum bij ROCOV wordt aangepast. Gedeputeerde **Pels** antwoordt dat wordt gewerkt aan de Strategische Agenda. In de organisatie is bekeken hoe het coalitie akkoord tot een werkbaar geheel kan worden gemaakt. Dat wordt op dit moment vertaald
135 naar de Strategische agenda van de commissies. Dit zal worden afgerond in het eerste kwartaal van dit jaar.
- C-agenda: geen opmerkingen.

4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Portefeuille Circulaire economie, NZKG & Zeehavens)

140 Zie agendapunt 6.

5. B-agenda Mobiliteit

5a. Brief van C- naar B-agenda OV Toekomstbeeld 2040 op verzoek van GroenLinks

145 De heer **Gringhuis** (GL) bedankt de ambtenaren voor het goed leesbare stuk. GL vindt het een belangrijk document. Een stuk waarin keuzes moeten worden gemaakt over forse uitgaven moet altijd in de Statencommissie of in Provinciale Staten behandeld worden.

De heer **Steeman** (D66) vraagt wat GL nu verwacht op te halen anders dan de reacties vanuit de commissie en wat verwacht GL van het college van Gedeputeerde Staten.

150

De heer **Gringhuis** (GL) antwoordt dat GL vragen heeft over de financiën en hoe het verder gaat. Het stuk is gemandateerd aan het college en de gemeente Amsterdam. De commissie kan het college aandachtspunten meegeven.

155 De heer **Terwal** (VVD) is blij met het verzoek van GL. Het doet geen recht aan een belangrijk visiestuk om het als een C-stuk af te doen. Met de komst van 250.000 woningen in de MRA is het een uitdaging om Noord-Holland in beweging te houden. De uitwerking van de visie is het moeilijkste onderdeel. Het bedrijfsleven moet bij alle vervolgstudies en inpassingsplannen betrokken worden. Naast het Rijk en gemeenten zullen ook buurprovincies goed moeten kunnen aanhaken. De
160 Randstad en het steeds drukker wordende OV-netwerk houden niet op bij de grenzen van Noord-Holland.

De VVD is blij dat ook de auto wordt genoemd om samen met de fiets en het OV in 2040 te komen tot een systeem waarmee bewoners en bezoekers snel en efficiënt van deur tot deur kunnen reizen. De heer Terwal mist nog wel het woord 'betaalbaar' (OV).

165 De oplossing van het mobiliteitsvraagstuk ligt voor de VVD in een en/en aanpak en niet of/of. Verontrustend is het dat in het metropolitane kerngebied het primaat ligt bij verplaatsingen te voet, te fiets en een rol is weggelegd voor het OV. De loodgieter die een klus moet doen in Amsterdam, of de persoon die zich met twee volle tassen en twee kinderen moet verplaatsen, moet de mogelijkheid behouden om de auto te blijven pakken.

170

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) hoe de VVD staat tegenover de modal shift?

De heer **Terwal** (VVD) antwoordt dat de VVD positief tegenover de modal shift staat. De fractie is niet een partij van alleen maar asfalt en auto's. De VVD ziet ook dat het drukker wordt in Noord-Holland.

175 Daarbij staat altijd voorop: verleiden in plaats van verplichten.

Het is goed om te lezen dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de IJmeer-verbinding tussen Almere en Amsterdam met prioriteit gerealiseerd worden. Maatregelen om het Noorden van de provincie met de MRA te verbinden, zijn noodzakelijk. De Hemtunnel is en blijft een kwetsbare schakel. Als daar wat mis gaat, ligt alle treinverkeer boven het Noordzeekanaal plat. Hoe

180 kijkt de gedeputeerde hiernaar?

Hoe verhoudt het programma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid' zich tot het regionaal OV Toekomstbeeld? Wordt voornoemd programma een soort uitvoeringsorganisatie voor een aantal railprojecten in de metropoolregio?

185 De heer **Van den Berg** (FvD) vraagt hoe realistisch het plan is. Is er in de visie genoeg ruimte voor groei en innovatie? Het openbaar vervoer is relatief duur. Nergens in Europa is het OV duurder dan in Nederland. Reizen met OV duurt te lang. OV is niet 24 uur per dag toegankelijk. Gesteld wordt dat het OV gebruikmaakt van een geïntegreerd systeem waarmee men snel en efficiënt van deur tot deur kunnen reizen. Vooral in dat 'van deur tot deur' is de visie weinig concreet.

190 FvD juicht investeringen in OV toe, maar die leiden niet direct tot lagere kosten voor de gebruiker. Op het gebied van Mobility as a Service (MaaS) komt het niet verder dan experimenteren.

FvD wil het college van Gedeputeerde Staten vragen om een concrete deur tot deur visie te ontwikkelen. Het kan er toe bijdragen om het OV systeem 24 uur per dag toegankelijk te maken.

195 Waarom heeft MaaS geen prominente plek in het geheel? Zou de gedeputeerde MaaS kunnen definiëren?

FvD ziet dat er steeds meer druk komt te liggen op de exploitatie c.q. op de vervoerders. Het Rijk en de provincies draaien de geldkraan richting het OV steeds dicht, waardoor vervoerders hun materieel zo efficiënt mogelijk moet inzetten. Dat gaat ten koste van de fijnmazigheid en betaalbaarheid. Beide aspecten zijn cruciaal om mensen in het OV te krijgen. Wat gaan Gedeputeerde Staten doen als het Rijk niet of onvoldoende verantwoordelijkheid neemt. Hoe denken Gedeputeerde Staten om te gaan met de exploitatie van het OV, aangezien daarop al jaren wordt bezuinigd?

200

FvD is blij dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Schiphol en vanaf daar naar Hoofddorp. De fractie vindt wel dat Schiphol net zo goed, dan wel beter bereikbaar moet zijn met de auto. De parkeeropbrengsten op Schiphol zijn een belangrijke inkomstenbron voor de luchthaven.

205

Bij interruptie verwijst de heer **Klein** (CU) naar het advies van de commissie Remkes dat de luchtvaartsector aan de reductie van CO₂-uitstoot moet gaan werken. De luchthaven heeft daarop gesteld dat mogelijk meer moet worden ingezet op een transitie van autovervoer naar OV. Hoe staat FvD daar tegenover?

210

De heer **Van den Berg** (FvD) wijst erop dat de commissie Remkes zicht buigt over het stikstof en niet over CO₂. FvD zou alsnog willen inzetten op vervoer naar de luchthaven per auto. De parkeeropbrengst is een goede inkomstenbron voor de luchthaven. Dat geld kan goed worden gebruikt voor een verduurzaming van de luchthaven. De uitstoot van wegverkeer staat los van de uitstoot van vliegverkeer. De uitstoot van wegverkeer kan niet worden toegerekend aan de luchtvaart.

215

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of de heer Van den Berg bekend is met het nieuwsartikel dat juist de hub functie maakt dat Schiphol met verlies draait en dat dit gecompenseerd moet worden door auto's.

220

De heer **Van den Berg** (FvD) vraagt mevrouw Alberts om het artikel door te sturen. De hub functie is van zeer groot belang voor Schiphol. Tijdens het onlangs gehouden werkbezoek werd dit nog eens goed toegelicht.

225 De ambitie is om korte afstandsvluchten te vervangen door internationale treinen. Het één mag het ander niet uitsluiten. Korte afstandsvluchten kunnen bestaan naast internationale treinen en zijn een essentieel onderdeel van de hub functie van Schiphol. FvD vraagt Gedeputeerde Staten om beide vormen van transport te stimuleren.

230 Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Van den Berg met hem van mening is dat inzetten op treinverkeer beter is voor uitstoot, efficiency, fijnstof en de leefbaarheid in Noord-Holland als het gaat om geluid.

235 De heer **Van den Berg** (FvD) is voor een vrije markt. Als er een markt is voor korte afstandsvluchten, dan ontwikkelt die zich vanzelf. Geef die vrijheid aan Schiphol en de vervoerders om kansen te kunnen benutten. Als daarnaast snelle internationale treinen kunnen worden ingezet, dan zou die kans moeten worden benut. Leefbaarheid is een groot goed. Vluchten leiden tot uitstoot. Als vervoerders daaruit inkomsten kunnen halen dan is dat hun goed recht. Daarin moet dan een balans worden gevonden.

240 Korte afstandsvluchten zijn een essentieel onderdeel van de hub functie van Schiphol. Innovatie gaat hard. In Groningen wordt getest met de hyperloop. Hyperloop en soortgelijke technieken gaan veel betekenen voor ons land en continent. Het ontbreekt hier aan visie. Waar is de treinverbinding naar Lelystad Airport?

245 Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) of de heer Van den Berg ervan op de hoogte is dat er wel degelijk sprake is van een goede verbinding richting Lelystad Airport.

De heer **Van den Berg** (FvD) antwoordt dat dit geen rechtstreekse verbinding is. Een directe verbinding verdient de voorkeur.

250 Kan de gedeputeerde aangeven waarom de hyperloop en soortgelijke technieken niet zijn opgenomen in deze visie? Wat is de reden dat niet wordt gesproken over een rechtstreekse treinverbinding met Lelystad Airport?

255 In het kader van goede bereikbaarheid is logischerwijs de Zuidas aangepast voor bijna twee miljard euro, waarin de provincie 85 miljoen euro kosten draagt. Is dit het bedrag waard? Beter is een fly over variant zoals bij de A5 ter hoogte van Sloterdijk.

Investeringen in het OV vindt FvD aan te moedigen. Het moet altijd complementair zijn aan vervoer over het water, per fiets en met de auto.

260 De heer **Deen** (PVV) vertelt dat de PVV met gemengde gevoelens naar het Toekomstbeeld kijkt. Positief is dat het een realistische inslag heeft met betrekking tot de bevolkingsgroei, de enorme woningbouwopgave en het economisch belang van de provincies en de hoeveelheid bereikbaarheidsknelpunten die er nu al zijn.

265 De PVV steunt de ambitie met betrekking tot de bereikbaarheid van het landelijk gebied door maatwerkoplossingen. Wat de fractie aanspreekt is dat getracht wordt een naadloos mobiliteitssysteem te maken met op elkaar aansluitende overgangen tussen auto, fiets en OV.

De opvatting dat het vanuit de duurzaamheidsgedachte niet de bedoeling is dat het OV gaat concurreren met de fiets op afstanden tot 15 kilometer vindt de PVV vreemd. Blijkbaar wordt de fiets als volwaardig alternatief van OV gezien. OV hoort ook op deze korte afstanden van goede kwaliteit

te zijn. Ook hier is de PVV voor een vrije keuze van de burger. Veel mensen kunnen en willen de fiets niet gebruiken.

Op pagina 16 staat dat het aandeel OV in beide provincies in de totale mobiliteit 2017 maar 15% bedroeg. De bestuurders streven ernaar de ambities te verhogen richting 2040, middels het aandeel fiets en lopen. Zoals het percentage aangeeft, reist het grootste deel van de Noord-Hollanders per auto en zal het waarschijnlijk ook willen blijven doen. De automobilist mag niet de dupe worden van het dominante duurzaamheidsdenken en dat mensen niet hun auto uit gejaagd worden.

De heer **Gringhuis** (GL) zegt dat, gezien de opgaven die op de provincie afkomen, een schaalvergroting van het OV nodig is. Zonder het versterken van OV zal de provincie dichtslippen. De kosten tot 2040 bedragen ongeveer 15,4 miljard euro en betekent voor twee provincies, de Vervoerregio en twee gemeenten een forse investering. Hoe wordt deze investering geregeld? Wie is eindverantwoordelijke voor onderdelen van het Toekomstbeeld? Is dat afhankelijk van waar de lijn ligt?

GL heeft zorgen over de projectfasering. Tot 2040 komen er 328.000 woningen bij. Een huishouden bestaat gemiddeld uit 2,2 personen. Een aantal investeringen staan pas in 2050 gepland. Is dat niet het paard achter de wagen spannen? Moet die investeringen niet naar voren gehaald worden? GL ziet dat het OV Toekomstbeeld om forse investeringen vraagt. Is het voldoende om de bevolkingsgroei op te vangen? Welke stappen worden dit jaar te gezet?

De heer **Muurlink** (PvdA) vertelt dat leefbaarheid de komende jaren een belangrijk issue is voor Provincie Noord-Holland. Naast luchtkwaliteit en milieu, gaat het ook om het vinden van een betaalbare woning in de provincie. Dat je je woning kunt bereiken en dat je mensen kunt ontmoeten, vraagt om betrouwbaar OV. Die opgave wordt nog belangrijker vanwege de forse bevolkingstoename en de opgave om het aantal autokilometers te doen afnemen. Het OV Toekomstbeeld is een goed initiatief. De PvdA steunt het. Een zorgpunt betreft de centen. Er moet betaald en geïnvesteerd worden. Hoe gaat het nu verder? Een tweede zorgpunt ten aanzien van bereikbaarheid heeft te maken met de Hembrug en de verbinding richting Den Helder. Het verbeteren van de frequentie van het OV van en naar Den Helder is een verstandige keuze, die op korte termijn de betrouwbaarheid verbetert. Echter de betrouwbaarheid verbeteren staat pas voor 2050 in de visie. De PvdA ziet kansen om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de Kop van Noord-Holland te verbeteren door eerder daarin te investeren. De PvdA mist één bouwsteen. Wil je de betrouwbaarheid vergroten dan kan dat ook door te investeren in een busbaan c.q. HOV. Is die bouwsteen er?

De visie omvat goede onderdelen. De ultrakorte vluchten van Schiphol moeten worden geschrapt als daar goed internationaal treinvervoer tegenover staat, ten behoeve van het verbeteren van de luchtkwaliteit en leefbaarheid rondom Schiphol. Daarvoor staat de provincie ook aan de lat.

Het is goed dat er een toekomstbeeld is. De centen moeten nog geregeld worden. De PvdA heeft vragen over de Kop van Noord-Holland.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) spreekt dank uit aan ex-gedeputeerde Tekin. Hij ging in op het verzoek om als Provinciale Staten nog iets te mogen zeggen voordat de visie aan het Rijk zou worden aangeboden. Helaas waren zijn collega's daartoe niet bereid. Het stuk is aan de minister aangeboden.

Heel goed dat het stuk er ligt. Dank aan het college van Gedeputeerde Staten voor de beantwoording van de technische vragen. Het gaat niet alleen over een bereikbaarheidsvraagstuk. In samenhang met RO, EZ en het bedrijfsleven wordt gekeken naar innovaties. Particuliere belanghebbenden kunnen meebetalen. Is er enig beeld van wat de totale investering voor Provincie Noord-Holland

betekent? Mevrouw Kuiper weet dat er nog veel moet worden uitgewerkt. Ze zou graag een indicatie hebben van welke bijdrage mogelijkerwijs moet worden opgehoest.

Een startdocument waarvan nog veel moet worden uitgewerkt. Het CDA hoopt dat Provinciale Staten bij die uitwerkingen eerder worden meegenomen, dan met dit Toekomstbeeld is gebeurd.

320

De heer **Klein** (CU) is blij met het OV Toekomstbeeld en ook de urgentie die het uitspreekt en de keuze die wordt gemaakt om het OV substantieel te verbeteren, met als doel een modal shift naar een schonere en minder belastende vorm van mobiliteit. De gezamenlijke overheden formuleerden deze visie. De visie is verrassend concreet. De CU is content met de plannen voor verbetering van het
325 OV naar Den Helder. De investering in de treinverbinding tussen Hoorn en Alkmaar zijn mooie plannen. In de MRA worden de grootste plannen ontvouwd. Helaas heeft de lightrail langs de A9 het niet tot een prioriteit geschopt. De CU vindt een aantrekkelijke OV-verbinding tussen Amsterdam en Haarlem heel belangrijk. Zo hoog het aandeel OV Amsterdam Centraal-Haarlem, zo laag is het tussen Amsterdam Zuid en Haarlem. Bus 346 puilt uit. Het is niet uit te leggen dat voor asfalt
330 miljarden worden uitgetrokken en dat deze voor de hand liggende kans om een modal shift te creëren op de lange baan wordt geschoven. De provincie moet zich hard maken in de regio om deze verbinding een hogere prioriteit te geven.

335

De heer **Steeman** (D66) zegt dat de visie dient als een goede onderlegger voor verdere investeringen en de lobby op de diverse vervoertafels. De bekostiging moet nog worden uitgezocht en ook moet de samenwerking met strategische partners worden gezocht.

D66 kan zich achter dit stuk scharen. Het OV is een goede verbinding in de modal shift en het totaal aanbod van vervoer. De bereikbaarheid in Noord-Holland moet goed onder de aandacht blijven, zeker vanwege de grote woningbouwopgave en de omgang met de MRA.

340

Het OV Toekomstbeeld moet breder worden getrokken dan alleen Noord-Holland. Het is een puzzelstuk in het vraagstuk om lokale, regionale, nationale en internationale vervoersbewegingen op elkaar te laten aansluiten en een alternatief te bieden voor fossiel vervoer, zoals brandstofauto's en vliegtuigen. Wat D66 betreft wordt aangesloten op een internationaal treinnetwerk.

345

D66 maakt zich zorgen over de bestuurskracht van de verschillende deelnemers aan de vervoertafels. Bij het volgende agendapunt komt D66 hier nader op terug.

350

OV is een goed alternatief en laag op de ladder van duurzaam en groen, maar dat betekent wel dat moet worden ingestoken op de verduurzaming van de vloot. Busvervoer op fossiele brandstof kan ook anders vormgegeven worden. Als de PVV bang is dat de auto de dupe wordt van de dominante duurzaamheidddrammers dan is dat niet zo. Er moet een verleidelijk alternatief worden geboden dat duurzamer is dan fossiele brandstofauto's.

355

D66 is blij met maatwerk. Wel moet worden voorkomen dat er een versnippering van het aanbod komt. D66 pleitte al eerder voor één Ov-kaart, zodat men met één kaart gebruik kan maken van de verschillende vervoersmethoden. D66 pleit al jaren voor een betrouwbaar, betaalbaar en eenvoudig toegankelijk op elkaar afgestemd aanbod.

360

In het kader van 'First mile/Last mile' (hoe kom je bij de OV-halteplaatsen) ziet D66 kansen voor een investering in OV-fietsen en in meer dan alleen bij NS-.stations. Buiten dit stuk om als dit onderwerp nog eens door D66 worden geagendeerd.

Net als FvD pleit D66 ook voor aandacht in het OV Toekomstbeeld voor nacht-OV. Er zijn veel kansen om nacht-OV te verbeteren. In de uitwerking van het OV Toekomstbeeld zullen veel stakeholders en inwoners betrokken moeten worden. D66 vraagt bij de uitwerking van dit document
aandacht voor het betrekken van reizigers en potentiële reizigers.

Mevrouw **Alberts** (SP) vraagt over de begeleidende brief waar de steun van Provinciale Staten in de brief staat? Hoe wisten Gedeputeerde Staten dat Provinciale Staten dit Toekomstbeeld zouden gaan steunen?

In de brief staat ook dat het nadrukkelijk geen blauwdruk is. Spreekster houdt dan haar hart vast. Recent was de bereikbaarheid van de Formule 1 een onderwerp. Opeens lag daar een plan voor de verbetering van een stuk spoorlijn. Dat kost veel geld. Als er geen blauwdruk is, dan zou dit nog weleens ergens kunnen gebeuren. Wat is het effect van die 'Formule-1-uitgaven' op dit plan?

Het is heel goed dat in de brief benadrukt wordt dat er veel meer geld naar openbaar vervoer moet. Zonder geld rijdt er niks.

Mobiliteit raakt klimaat, ruimtelijke ordening en economie. Mevrouw Alberts ziet helaas geen enkele samenhang met wegverkeer. Er wordt gewerkt aan de corridor A7. Dat zou ook lightrail kunnen zijn. staat niet in visie. Er moet niet alleen worden gedacht in de vorm van snelwegen, maar ook in een andere vorm van verbindingen. De visie omvat het oude denken over Schiphol en Lelystad. In het kader van klimaatakkoord moet namelijk massaal worden ingezet op krimp van auto- en vliegverkeer. Er moet meer worden nagedacht over de vraag hoe men de mensen van fossiel brandstofvervoer naar ander vervoersvorm krijgt.

Bij interruptie vraagt de heer Terwal (VVD) over de A7 (Amsterdam-Hoorn) waarom de SP zou willen investeren in een lightrailverbinding. Er ligt een spoorverbindingen tussen Amsterdam en Hoorn.

Mevrouw Alberts beaamt dit. Het is ook de verbinding naar Purmerend en naar Zaanstad. Dat zou lightrail kunnen zijn, of een metroverbinding zijn. Een snelweg verbeteren kost ook geld. Wellicht kan de goede verbinding voor hetzelfde geld worden bereikt met een railverbinding. Het gaat om veel geld en dat kan maar één keer worden uitgegeven. Er moet meer worden gegaan van individueel vervoer naar collectief vervoer, vanwege het ruimtebeslag.

Voor een modal shift moet worden gekeken naar frequentie. Men wil 'spoorboekloos' rijden. Men wil eenvoudig een halte kunnen bereiken, comfort en snelheid. Rijden gaat goed, maar het reizen is een ander ding. Van deur tot deur is men nu nog langer onderweg. Ook de prijs is een issue.

Wanneer krijgen buurtbuslijnen de status van feederline? Als feeder heeft een lijn een andere status dan vraagafhankelijk vervoer, wat de buurtbus nu is. Wat de SP betreft is OV aanbod gestuurd. De SP vindt de Bus Rapid Transit een prachtig idee. Het houdt het midden een bus en een tram. De HOV-lijn in 't Gooi zou daarvan onmiddellijk gebruik kunnen maken.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat het tegelijkertijd een excuus kan zijn om geen lightrail aan te leggen. Hoe kijkt de SP daar tegenaan?

Mevrouw **Alberts** (SP) erkent dat het een excuus kan zijn, maar als dit financieel haalbaarder en sneller uitvoerbaar is dan zou deze kans moeten worden gegrepen. De bussen die reeds in gebruik zijn, kunnen voor een volgende HOV-verbinding worden gebruikt. Het risico is het kannibaliseren van lager OV.

De groei van Schiphol is bijzonder, juist omdat nu anders over Schiphol moet worden nagedacht. Er wordt al zolang getrokken aan een metroverbinding. Het is mooi dat Amsterdam het sluiten van de kleine ring en de verbinding Amsterdam Almere erin heeft weten te fietsen. De vervolgstappen vindt mevrouw Alberts van boven naar beneden geredeneerd, dus van grofmazig naar fijnmazig. Welke vervoerbewegingen zijn dominant? Ze zijn OV-chipkaart gerelateerd. Die chipkaartgegevens worden niet uitgewisseld tussen de verschillende vervoerders.

Hoe staat het met vervoer over water? Dat is niet in de visie meegenomen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) vindt het fijn om een visie te hebben om knelpunten aan te pakken. De PvdD hoopt op ruimte om rekening te houden met het stikstofeffect rondom vliegveld Lelystad, nu het erop lijkt dat dit vliegveld een luchtkasteel bleek te zijn. Wat de prioriteiten in de visie betreft heeft de PvdD ambivalente gevoelens. Voor de PvdD staan de volgende principes centraal als het gaat om een voorkeursnetwerk: Betere verbindingen als basis. Nieuwe verbindingen met nieuwe plannen keuzes en het versterken van knooppunten.

Daarnaast ziet de fractie nog een hele lijst met projecten waarin weinig prioritering wordt aangegeven. Is er een aantal projecten uit de lange lijst aan te wijzen die een voorwaarde zijn om andere projecten succesvol te laten worden. Dan kan een stappenplan worden gemaakt, dat kan leiden tot een duidelijke planning en een overzichtelijke monitoring.

De heer Hollebeek is het eens met de heer Terwal dat meer aandacht voor de overlopende mobiliteit met de rest van Randstad niet zal misstaan.

De PvdD is blij met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar het Zuiden. De fractie ziet de lijn ook graag naar het Noorden doorgetrokken. Het bereiken van Purmerend is een drama met de trein.

Het blijft de PvdD verbazen dat alles waaraan de provincie wil bijdragen blijkbaar als doelstelling heeft om bij te dragen aan economische groei. Aangezien de oppervlakte van de provincie niet mee gaat groeien, ziet de PvdD in vrijwel ieder beleidsdocument dat het draait om de vraag hoe alle negatieve aspecten, vooral deze groei, kunnen worden gemonitord en ondervangen.

Wanneer worden 'stakeholders' weer gewoon belanghebbenden en 'modal shift' weer modaliteitsverschuiving. Mevrouw Alberts gebruikte de term feederline. Laat deze provincie het voortouw nemen in het spreken van 'gewone mensen' –Nederlands.

Gedeputeerde **Pels** licht toe dat bij dit document de uitdaging van co-creatie speelt. Wat gebeurt waar, op welke tafel en wat is de inbreng van de provincie? In de vorige periode is input gevraagd van Provinciale Staten. Het gaat dan meer over de onderhandelingspositie, waarmee het proces wordt ingegaan, dan dat een kader vanuit de Staten wordt meegegeven in de samenwerking met partners. In de werkgroep GS-PS is vanochtend besproken hoe daarmee moet worden omgegaan. In de mobiliteitsdossiers ligt daar een grote uitdaging. Daarover moeten Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten zeker nog eens verder praten. Dit document kan daarbij worden gebruikt als voorbeeld. Welk abstractieniveau is nodig om met elkaar uit te wisselen wat het kader en de prioriteiten van Provinciale Staten zijn en wat Gedeputeerde Staten werkelijk mee gaan nemen in de onderhandelingen en waar kan maken. Zou worden gewerkt met 'boodschappenlijstjes' waarop iedere partner zijn gewenste verbindingen noteert, dan ontstaat een merkwaardige onderhandelingssituatie. Met elkaar moet de komende tijd worden gezocht naar een manier om Provinciale Staten aan de voorkant voldoende te betrekken, als de provincie met partners iets gaat realiseren. Op het einde van het proces kunnen Provinciale Staten slechts een zeer betrekkelijke invloed uitoefenen. Als elke partner het document gaat terugleggen dan zijn er straks wellicht tien nieuwe documenten en moet het proces opnieuw worden gestart.

Gedeputeerde Staten kijken welk moment het beste is om Provinciale Staten te betrekken bij het proces. Het college komt terug met een verdere uitwerking.

Er ligt een enorme uitdaging om de schaa sprong te maken met het openbaar vervoer. De druk is enorm groot door de toename van woningen en daarmee de bevolking.

In de ketenaanpak zou centraal moeten staan dat het niet alleen gaat over de verplaatsing van auto naar OV. Het begint al veel eerder. Hoe kunnen verplaatsingen worden voorkomen? Dat vraagt om een werkgeversaanpak. Spitsen zouden er bijvoorbeeld anders uit moeten zien. Het mobiliteitsbeleid staat aan het begin. De provincie moet zelf stappen maken richting een goed beleid. Het gaat om het aantrekkelijk maken van het kiezen voor een alternatief. De suggestie van de strijd tegen de auto wil

de gedeputeerde wegnemen. Willen we zorgen dat de loodgieter straks nog Amsterdam in kan
460 rijden, dan moet er wel voor worden gezorgd dat al die mensen die niet in de auto hoeven te zitten,
in het OV stappen. Het is geen kwestie van mensen uit de auto jagen en in het OV duwen. Er is geen
ruimte om iedereen te faciliteren in een auto. Dan is er nog een enorme klimaatopgave. In
leefbaarheid kan en moet winst worden geboekt, als het gaat om luchtkwaliteit.
Het is een kip-ei-verhaal: het college denkt dat er daadwerkelijk een afweging mogelijk is tussen kip
465 en ei. Het gaat dan over de mensen en de aantrekkingskracht. Stel je laat OV vaker en beter rijden,
dan komen er meer OV-reizigers. De vervoerder moet een lijn uiteindelijk wel kunnen exploiteren.
Als dat niet mogelijk is dan zal de vervoerder de provincie vragen het resterende (ontbrekende)
bedrag over te maken. Daarvoor heeft de provincie de middelen niet.
De politiek gezien zou het moeten gaan om de keuze voor de beste stap, maar een vervoerder kijkt
470 hoe een lijn vol kan worden gekregen. Is er een tegenspits te realiseren? Dergelijke afwegingen zijn
nu meegenomen in dit beeld. Vanuit de wenselijkheid kan worden gesteld dat een bepaalde lijn in de
tijd naar voren moet worden gehaald, maar dan rijst het probleem van de exploitatie.
Behalve de investeringen is dan nog niks qua onderhoud en exploitatie georganiseerd. Als
Provinciale Staten ook voor de exploitatie geld vrij willen maken, om een aantal projecten te
475 versnellen dan komt er nog een aanzienlijk bedrag bij. Het is goed om daar rekening mee te houden.

Bij interruptie verwijst mevrouw **Alberts** (SP) naar het document. Verwacht wordt dat de
kostendeckingsgraad zal toenemen. Dat doet iets aan de verhouding van het subsidiëren voor het
laten rijden van de bus.

480 Gedeputeerde **Pels** antwoordt dat dit al hierin is meegenomen. Het is een cijferwerkelijkheid. De
huidige verwachtingen zijn meegenomen. Op veranderingen kan worden ingespeeld.
Over de financiering zegt de gedeputeerde dat er door de provincie nul euro is gereserveerd voor
deze uitdaging. Dus is lobbyen noodzakelijk. De gedeputeerde ziet dat als een opgaven voor
485 Gedeputeerde en Provinciale Staten gezamenlijk. Er moet veel geld worden vrijgemaakt willen we de
Randstad bereikbaar houden. De Randstad slibt dicht. Daarbij hebben de provincies het Rijk hard
nodig. Gedeputeerde Staten gaan lobbyen. Provinciale Staten worden verzocht om zich er ook voor
in te zetten en een lobby in te zetten richting ieders Kamerpartij. Tussentijds moet worden ingezet
op projecten waar al energie zit, zoals de Noord/Zuidlijn in zuidelijke richting en projecten rondom
490 de Zaan-/IJ-oever.

Op de vraag hoe het bedrijfsleven is betrokken, antwoordt de gedeputeerde dat dit op dit moment
nader wordt uitgewerkt, onder andere met betrekking tot cofinanciering. Bijdragen van private
partijen zijn meer dan welkom, maar het gaat wel om een publiek doel dat wordt gediend.

495 Met de provincies Zuid-Holland en Utrecht is er contact over grensoverschrijdende projecten.
Uiteindelijk komt het allemaal weer samen bij het Rijk. Daar waar het elkaar raakt en waar het
grensoverschrijdend is, is er goed contact met elkaar.

De aandacht voor de drie andere modaliteiten als lopen, fietsen en OV is essentieel om ruimte
maken in de stad. Het is nu aan de orde in Amsterdam, maar het valt te verwachten dat het straks
500 ook valt terug te zien in andere steden. Uiteindelijk is het de agenda van een gemeente. De provincie
heeft geen aandeel in het programma 'Amsterdam autoluw'. Natuurlijk zijn er wel gesprekken over
de mogelijke effecten op de omgeving. De gedeputeerde ziet daar een rol voor de provincie, om
plannen voor de regio kenbaar te maken.

De kwetsbaarheid van de Hemtunnel is er inderdaad. Een Zaan-/IJ-oeververbinding kan schelen in
505 het effect als daar een kwetsbaarheid ontstaat. Dezelfde kwetsbaarheid is van toepassing op de
Schiphol tunnel. Betreffende het OV ligt de kwetsbaarheid bij Utrecht Centraal.

Over de diverse tafels en het programma 'Samen bouwen aan bereikbaarheid'. Een aantal bouwstenen zal zeker worden opgepakt in voornoemd programma. Als Gedeputeerde Staten terug
510 komen bij Provinciale Staten voor prioriteiten en voor het geven van inzicht in de verschillende tafels, dan worden de verschillende programma's daarin meegenomen. Dan wordt duidelijke hoe ze zich tot elkaar verhouden en waar welke besluiten worden genomen.

Aan de ketenaanpak wordt al gewerkt.

De provincie gaat geen middelen bezuinigen. Er is juist een toename van middelen, die nog wel
515 gevonden moeten worden.

Op dit moment valt voor dit document innovatie buiten de scope.

Richting Lelystad wordt eerst ingezet op HOV en busverbindingen. De discussie daarover is aan Provinciale Staten.

De CU vraagt waarom langs de A9 de verbinding niet wordt opgewaardeerd tot lightrail. Vanuit de
520 regio is de vraag om eerst het HOV op te waarderen en de frequentie te verhogen. Lightrail is duur en de aanleg duurt lang. In het coalitieakkoord is een aantal prioriteiten opgenomen. Deze gedeputeerde houdt zich aan die prioriteiten. Er zijn stevige uitdagingen neergezet. De gedeputeerde zou het daar bij willen laten en de lightrailambitie een paar jaar aan te houden. De leefbaarheidsproblematiek is bekend en wordt meegenomen in de verdere uitwerking.

Voor de bereikbaarheid van Den Helder staat voor 2040 een spoorverdubbeling ingeboekt. Daar is
het meer een bijzondere uitdaging dan in de MRA. In de MRA is duidelijk dat door de enorme vraag naar woningen, de groei groot zal zijn. Den Helder is afhankelijk van bijvoorbeeld de groei van de Marine, de toekomst van de haven. Sec de bevolkingsprognose en economische ontwikkelingen
530 geven niet meteen aanleiding om er morgen mee te starten. Dat doet niets af aan het belang van Den Helder voor de regio. De provincie is daar druk mee bezig. Als er te weinig mensen zijn om te verplaatsen is een lijn niet exploitabel. Het document is eerlijk over wanneer iets niet kan. De bus staat pas genoemd voor 2050. Dat is door regio zelf ingebracht.

De aandachtspunten met betrekking tot duurzaamheid komen bij het volgende agendapunt aan de
535 orde.

Over de Formule 1 staat het verhogen van de frequentie van de treinen genoemd. Als dit wordt gerealiseerd, dan is een eerste bouwsteen gerealiseerd. Ook inzake Hoorn (pagina 71) is lightrail niet
ingebracht door de regio. De prioritering die wordt aangebracht in het mobiliteitsbeleid moet breder worden gezien. Wat nu wordt gedaan in het verhogen van de frequentie van spoor is gerelateerd aan
540 het coalitieakkoord. In die zin heeft het een vliegwieleffect gekregen door de komst van Formule 1. Partijen die normaal gesproken niet willen betalen aan een dergelijk project, willen dat nu wel doen, gezien de urgentie van het vraagstuk. Hiermee is geen verkeerde prioriteit gesteld, vindt de gedeputeerde. Men heeft vast weleens in de file richting het strand gestaan. Er is een grote vervoersvraag. Het betekent ook een ontlasting van de leefbaarheid in de verschillende kernen
545 aldaar.

Inzake de buurtbussen verwijst de gedeputeerde naar de brief van Gedeputeerde Staten over de Uitvoeringsregeling. Ze vallen binnen de concessies en daarmee niet binnen de scope van dit document. Het lijkt de gedeputeerde interessant om bijvoorbeeld richting de zomer van 2020 van
gedachte te wisselen over de toekomst van de buurtbussen en fijnmazig vervoer. Het college vraagt
550 om wat tijd om tot een goed beeld te komen.

De OV-chipkaart is een privacy vraagstuk. Overheden moeten niet willen weten hoe een individu zich verplaatst. De wijze van berekening kan wel schriftelijk toegestuurd.

Gedeputeerde Pels zegt over de oproep van de PvdD om minder Engelse termen te gebruiken dat dit best lastig is, wanneer iedereen begrijpt wat ermee wordt bedoeld. De gedeputeerde waardeert de oproep tot het gebruik van begrijpelijke taal.

De fly over variant bij de Zuidas is zo nieuw dat deze niet is meegenomen in het Toekomstbeeld. Op die wijze is ook niet gekeken naar de infrastructuur. Het Toekomstbeeld gaat echter over openbaar vervoer en de vraag op de korte termijn.

Bij de vraag over de definitie van MaaS stelt de gedeputeerde een wedervraag. Wat mist FvD in de ketenaanpak 'van deur tot deur'?

De heer **Van den Berg** (FvD) kan zich voorstellen dat een schriftelijk antwoord wordt gegeven over de definitie van Mobility as a Service (MaaS).

Gedeputeerde Pels zegt toe dat de brede vraag wordt meegenomen bij de invulling van de ketenaanpak.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) vertelt dat een brief is toegezegd over het in beeld brengen van de corporate structuur en hoe dit stuk zich verhoudt tot de verschillende overlegtafels. De vraag is om bij de toegezegde brief die corporate structuur door te trekken naar de reizigers en de potentiële reiziger.

Mevrouw **Alberts** (SP) kreeg geen antwoord op haar vraag over vervoer over water

De heer **Klein** (CU) was enigszins verbaasd over de bijna agressieve verdedigingslinie van de gedeputeerde toen hij vroeg om prioriteit te geven aan de lightrailverbinding langs de A9. In het coalitieakkoord staat dat de coalitie het van belang vindt dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Schiphol/Hoofddorp. Dat is toch geen exclusieve, uitsluitende inzet? Het college kan zich toch ook voor andere dingen inzetten? De gemeenteraad Haarlem vraagt unaniem om deze verbinding meer aandacht te geven. Is de gedeputeerde daartoe bereid?

De heer **Gringhuis** (GL) ontvangt graag nog een toelichting over welke stappen dit jaar worden gezet betreffende het toekomstbeeld. Hoe staat het met de betrekken van inwoners?

Gedeputeerde **Pels** vraagt of D66 burgerparticipatie bedoelt.

De heer **Steeman** antwoordt bevestigend. Het gaat om wat de inwoners van de gemeenten, die aan de overlegtafels zitten, willen.

Gedeputeerde **Pels** begrijpt hieruit dat D66 alle partijen die aan tafel zitten, dan wel die om input worden gevraagd, helder worden geschetst. De gedeputeerde gaat er wel vanuit dat gemeenten zelf democratisch legitieme actie ondernemen en zelf hun vertegenwoordiging zoeken. De provincie gaat niet aan een gemeente-inwoner vragen hoe het zit. Dat moet een gemeente in die zin zelf regelen en inbrengen. Het college geeft een overzicht van hoe het er nu voor staat qua participatie en wie er aan tafel komt te zitten. Overigens zijn consumentenorganisaties al betrokken.

Vervoer over water past bij het volgende agendapunt. Vervoer over water valt nu buiten de scope. Het is ook geen ambitie vanuit de regio. Het heeft zeker aandacht van de provincie vanuit duurzaamheid. Het kan een goed alternatief zijn voor weggebruik. In de IJmond heerst er nog altijd een ambitie als het gaat over personenvervoer over water.

600 Richting de CU merkt de gedeputeerde op dat de mogelijkheden voor lightrail langs de A9 zeker bekeken kunnen worden. Zo agressief was het antwoord van de gedeputeerde niet bedoeld. Met Haarlem wordt gekeken wat de beste verbinding is. Dit is de start van het document. Vanuit de regio ligt de vraag anders. Wie is de provincie dan om op andere wijze met de verbinding om te gaan? Haarlem zit aan tafel en kan het inbrengen. Dat er een uitdaging ligt, als het gaat om leefbaarheid, is
605 overduidelijk.

Over stappen dit jaar te nemen zegt de gedeputeerde dat een uitwerking wordt gemaakt via het Platform Mobiliteit van de Metropool Regio Amsterdam. Het streven is om dat dit of volgend kwartaal gereed te hebben. Het college komt op korte termijn terug op de vraag hoe deze commissie het beste kan worden betrokken.

610 Dat wat in de provincie gebeurt, daar gaat de provincie over, maar daarbij wordt de kanttekening geplaatst dat treinverkeer in principe een Rijksaangelegenheid is.

Aan een stappenplan/prioriteitenlijst wordt gewerkt. Prioritering is noodzakelijk. De inzet van de provincie is daar waar energie zit. Andere overheden willen graag aan de slag met hun opgaven. Bekeken wordt of dat verder kan worden versterkt. Vanuit de eigen ambities kijkt de provincie naar

615 de grootste aandachtspunten

De **voorzitter** schorst de vergadering voor een korte pauze, tot 21.08 uur.

De voorzitter heropent de vergadering.

620

5b. Nota Regionale Mobiliteitsprogramma's Noord-Holland & Flevoland

Het Regionale Mobiliteitsprogramma (RMP) is een instrument voor Provincie Noord-Holland om samen met haar partners te werken aan verduurzaming van mobiliteit in de provincie. Het is een uitwerking van de afspraken uit het Klimaatakkoord. Gedeputeerde Staten delen het Plan van aanpak
625 met Provinciale Staten om in 2020 aan de totstandkoming van het RMP te werken met de regio en nadere partners van de provincie.

De commissie kan vragen stellen en opmerkingen aan Gedeputeerde Staten meegeven ten behoeve van het Mobiliteitsprogramma.

630 De heer **Steeman** (D66) spreekt van een belangrijk stuk. Het geeft een belangrijke slag in de duurzaamheid van de mobiliteitsopgave. Dat is belangrijk in de context van de Klimaatwet en de klimaatdoelstellingen. Het stuk moet in bredere samenhang worden gelezen in een algehele mobiliteitstransitie en een transitie naar een andere manier van vervoer.

635 D66 wenst dat wordt ingezet op een plek, zo laag mogelijk op de mobiliteitsladder. Het voorkomen van vervoersbewegingen is wat D66 betreft de laagste trede. De fractie hoopt dat die trede in dit stuk niet wordt vergeten.

D66 heeft zorgen over de verdeling van bestuurskracht in het Plan van aanpak. Het is belangrijk dat heel Noord-Holland op een gelijkwaardige manier aan tafel kan meepraten over de mobiliteitsprogramma's. De organisatiegraad en bestuurskracht van de verschillende regio's in

640 Noord-Holland lopen nog erg uiteen. Mandaten zijn niet altijd volkomen helder. Er is niet altijd voldoende ambtelijke capaciteit. Organen die de kennis van duurzame mobiliteit niet in huis hebben, moeten ook kunnen meepraten. Mogelijk moeten ze zelfs geholpen worden om voldoende kennisniveau te krijgen. De provincie heeft daarin een regierol. Hoe wordt ervoor gezorgd dat het proces en Plan van aanpak zodanig kunnen worden ingericht dat iedereen op het juiste moment zich
645 met voldoende kennis aan tafel kan laten horen?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) omschrijft het plan als ambitieus met als eindstip het BO MIRT van najaar 2020. Het programma wordt in samenspraak met vele participanten opgepakt. Het CDA onderschrijft dat het goed is om aan te sluiten bij reeds bestaande programma's en gebruik te maken van
650 bestaande overlegstructuren. De fractie maakt zich wel zorgen over het tijdpad, gezien alle betrokken participanten. Als straks in het strategisch SBO MIRT in 2020 de opgaven en ambities voor Noord-Holland en Flevoland worden gepresenteerd, krijgen Provinciale Staten die vooraf te zien?

De heer **Hollebeek** (PvdD) mist de aanpak in het Plan van aanpak. Hij leest veel over welke partijen
655 nodig zijn, maar vrijwel niets over concrete maatregelen. Het wat en met wie moeten immers worden gevolgd door het hoe en het wanneer. Het lijkt spreker verstandig om als commissie betrokken te worden bij de totstandkoming van het daadwerkelijke RMP. Als de commissie die toezegging krijgt, dan mag het onderwerp als hamerstuk door.

De heer **Terwal** (VVD) verwijst naar de aanbiedingsbrief. Provincie Noord-Holland voert samen met Flevoland de regie. Echter de besluitvorming over het RMP voor de MRA vindt plaats in de Programmaraad van Samen bouwen aan Bereikbaarheid. Voor Noord-Holland Noord vindt de besluitvorming plaats in het Provinciale Verkeer en Vervoerberaad. Wat is de rol van Provinciale Staten? De maatregelen gaan de Noord-Hollanders raken. Hoe kan de democratische controle op het
660 RMP kan worden versterkt?

Het dekkingsvoorstel van het RMP zal bijdragen omvatten van de markt. Het is dus belangrijk dat het bedrijfsleven nadrukkelijk wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het programma. Kan de gedeputeerde dit toezeggen?

In het Plan van aanpak wordt gesproken over een Startpakket. Het dient als basis voor de
670 maatregelen van het RMP. Kan dit Startpakket aan Provinciale Staten worden toegezonden, zodat direct kan worden gestart met de gewenste democratische controle?

Onderzocht wordt of wordt aangesloten bij de ambities van het Rijk of dat Provincie Noord-Holland hogere ambities wil stellen. Dit schuurt met het coalitieakkoord. Daarin is afgesproken om niet de bovenwettelijke normen op te rekken. Kan de gedeputeerde dit nader verduidelijken?

675 Bij interruptie spreekt de heer **Klein** (CU) zijn verbazing uit over de aversie tegen bovenwettelijke maatregelen. Waarom zit men hier dan, als men niets anders zou willen dan Europa en het Rijk al doen?

680 De heer **Terwal** (VVD) denkt dat Provincie Noord-Holland al een behoorlijke kluit heeft om dat uit te voeren wat op Europees en landelijk niveau bepaald wordt. Het moet wel op draagvlak kunnen rekenen en betaalbaar blijven voor inwoners en ondernemers. Daar waar ambities ertoe leiden dat het tot meer kosten leidt, en dat is al snel het geval bij duurzaamheidsmaatregelen, mag best op de rem worden getrapt.

685 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) bedankt voor het stuk. De PvdA is zeer blij met de verduurzaming van de personenmobiliteit. In fase 1 wordt in gesprek gegaan met stakeholders en de omgeving. Wie zijn de stakeholders en wie is de omgeving? Ook in fase 1 moeten wat de PvdA betreft ook al de gebruikers van auto's worden meegenomen in het bespreken van het hoe.

690 De PvdA maakt zich zorgen over tijd voor de uitwerking van maatregelen, gedurende de periode van mei tot september. Daar zit ook nog een zomer tussen. Participatie is heel belangrijk en mag niet worden afgeraffeld. Mevrouw Doevendans mist wederom gebruikers, bewoners ofwel de inwoners van Noord-Holland.

695 De heer **Deen** (PVV) constateert dat het zoveelste klimaat, duurzaamheid en energietransitie dossier. De focus in het mobiliteitsprogramma moet liggen op het verbeteren van leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid van gebieden. De klimaathysterie neemt ondertussen in elk document de overhand en overal op meelift. Er moet worden gegaan voor het oplossen van de echte problemen. Daarbij kan worden bespaard op inzet en kosten. Het maken van
700 het RMP kost 450.000 euro. Daarna vreest de PVV voor de haalbaarheid en de betaalbaarheid voor de in het rapport overwegend nutteloze maatregelen. Onbetaalbare ambitie die bovendien een invloed lijken te gaan hebben op de keuzevrijheid van de burger. De fractie leest werkwoorden als 'moeten', 'sturen' en 'aansluiten'. Dat klinkt behoorlijk dwingend. Dat rijmt niet met de standpunten van de Partij voor de Vrijheid.

705 De heer **Gringhuis** (GL) constateert dat het meeste als is gezegd. Er is weinig vermeld over monitoring en terugkoppeling. Wanneer is een evaluatie ingebouwd. Worden Provinciale Staten betrokken? Kunnen zij dan ook bepalen of en wanneer bijsturing nodig is?

710 De heer **Klein** (CU) zegt dat de CU blij is dat dit deel van de invulling van het Klimaatakkoord van start kan gaan. Hij herkent dat dit wel erg een procesdocument is. Er staat niets vermeld over ambities. Doel van fase 1 is om te kijken of ambities haalbaar zijn. Beter is om te vermelden wat de ambities zijn. Daarna kan worden onderzocht hoe die kunnen worden gerealiseerd. Waarom is ervoor gekozen om de ambities pas in fase 2 vast te stellen? Hoe wordt omgegaan met omliggende
715 regio's. Een groot deel van de mobiliteit in het Zuiden van Noord-Holland is gericht op gebieden rondom Utrecht en Den Haag.

De heer **Kerklingh** (FvD) komt steeds tegen de vermenging van mobiliteit met duurzaamheid. In dit geval gaat het om twee zaken: transitie in mobiliteit van bezit naar gebruik en de transitie in energie
720 van fossiele brandstof naar elektrische aandrijving. De duurzaamheid (energie) heeft daarin altijd de boventoon gevoerd. Als het over mobiliteit gaat wordt het altijd 'verstoord' door transitie in energie. Kan voor een scheiding in de benadering van mobiliteit worden zorggedragen, zodat dit niet altijd verenigd wordt met de transitie in energie?

725 Mevrouw **Alberts** (SP) waarschuwt voor elektrisch vervoer zolang het individueel is. Dat neemt namelijk net zoveel ruimte in beslag als fossiel aangestuurde auto's. Er is een ambitie over toegankelijkheid, –met een rolstoel komt men de buurtbus niet in– en er is een over bereikbaarheid. In Noord-Holland Noord moet een omweg worden gemaakt om op de bestemming te komen.

730 Gedeputeerde **Pels** beaamt dat het echt gaat om een procesbrief, waarin wordt beschreven welke stappen worden gezet. De uitwerking in de komende tijd past heel goed binnen de in het coalitieakkoord en het Klimaatakkoord uit te voeren ambities. De focus moet worden aangebracht. Een eerste verkenning bevindt zich in de afrondende fase. De komende weken komt die verkenning
735 naar Provinciale Staten. Het vormt een goede bouwsteen voor een inhoudelijke discussie met Provinciale Staten. In het proces van het RMP past het voeren van die discussie het beste in april, middels agendering als een B-stuk of een BOT-overleg. Op dat moment kan worden gesproken over de principes en de verdere uitwerking van het plan. Provinciale Staten moeten aan de voorkant dingen mee kunnen geven. In de vergadering in mei wordt een stand van zaken gegeven. De
740 besluitvorming volgt in het najaar.

Een nulmeting is belangrijk om de prioriteiten te kunnen bepalen. De gedeputeerde realiseert zich dat er sprake is van een krappe planning.

D66 sprak zorgen uit of iedereen voldoende kan meepraten op basis van capaciteit en kennis. Dat is aan de orde bij vele thema's, zoals bij circulaire economie. het is een verantwoordelijk van de gemeente zelf om aan te geven waar hulp nodig is om te komen tot een juiste afweging. Per gebied worden twee ateliers opgezet. Daar kan met elkaar worden gedeeld waar men tegenaan loopt. In het proces moeten partijen elkaar gaan vinden.

Bij interruptie verwijst de heer **Steeman** (D66) naar het Rekenkamerrapport. Eén conclusie is dat niet alleen kleine gemeenten moeten vragen Provincie en/of het Rijk moeten actief vragen of kleine partijen het redden. Het komt van twee kanten. De provincie mag niet passief afwachten en moet actief bevragen vanuit haar regierol en opdrachtgeverschap.

Gedeputeerde **Pels** zal dit als aandachtspunt aan de opvolger van gedeputeerde Tekin. Het is altijd een balans zoeken tussen ruimte geven en de bemoeizucht van hogere overheid.

Vanuit de commissie zijn er zorgen over het goed laten aansluiten van Noord-Holland Noord. Het is goed dat de provincie een prominente rol heeft. Hier aan tafel wordt de afweging voor de gehele provincie gemaakt. Provinciale Staten kunnen in de inhoudelijke behandeling meedenken over de gevolgen voor Noord-Holland Noord en of die voldoende zijn vertegenwoordigd. Is de balans juist tussen de twee verschillende delen van de provincie.

De VVD vroeg om een toezegging. Er wordt al samen opgetrokken met het bedrijfsleven. Dat blijft het college ook doen.

Over het Startpakket merkt de gedeputeerde op dat eerste afspraken zijn gemaakt in het BO MIRT.

Ze zijn aan Provinciale Staten toegezonden. In de te plannen discussie in april zal de aanloop hier naartoe worden meegenomen, zodat duidelijk is welke stappen zijn gezet om tot dit RMP te komen. De heer Terwal sprak zijn zorg uit over bovenwettelijke normen en ambities. Er staan meerdere ambities, die niet door het Rijk worden onderschreven. Denk aan de aanbesteding door de provincie van 20.000 laadpalen. Provincie Noord-Holland is daarin wereldwijd koploper.

Het gaat om de vraag welke rol de provincie pakt. Gaat ze faciliteren, stimuleren of reguleren. De VVD vraagt aandacht voor focus op de eerste twee. Ook de vraag over de rol van de provincie kan worden meegenomen in de discussie over de inhoud, net als de bevoegdheden. Die zullen wisselen per ambitie.

Naast het feit dat de middelen bepalen, zal ook de komende 10 jaar CO2 bepalend worden in de te maken keuzes. Natuurlijk wordt daarbij gekeken naar bereikbaarheid en betaalbaarheid. Het gaat ook om het durven tonen van lef en leiderschap.

Over monitoring wordt nagedacht. De te zetten stappen zijn nog niet in beeld, dus is het lastig te bepalen wat de monitoring is. Een voorstel volgt nog.

Afstemming met andere provincies vindt zeker plaats, zeker daar waar iets (provincie) grensoverschrijdend is. Uiteindelijk is het een verzameling die richting het Rijk gaat.

De PVV vraagt of mobiliteit- en energietransitie van elkaar losgekoppeld kunnen worden. Het zijn twee aparte doelen. Ze zullen in een geheel gezien moeten worden gezien het grote vraagstuk. Ze vragen beide om een andere uitwerking en mogelijk op termijn om een andere prioriteit.

De aandachtspunten die de SP naar voren bracht, pasten beter bij het vorige agendapunt. De in het vorige en dit agendapunt genoemde prioriteiten op openbaar vervoer en de plannen binnen de Klimaatwet op gebied van mobiliteit, zullen geregeld in elkaar overvloeien. Op al die punten zal steeds een afweging moeten worden gemaakt.

Stakeholders en omgeving zijn onder andere ANWB, Recreatieschappen, bedrijfsleven, gemeenten en belangenorganisaties. Als een gemeente aan tafel zit dan zit daar een democratisch gekozen orgaan. Een gemeente moet de stem van haar inwoners inbrengen. Om daar overheen als provincie nog een vorm van burgerparticipatie organiseren, is wat moeilijk.

Bij interruptie geeft de heer **Steeman** (D66) mee om in processen goed te kijken of gemeenten die democratische legitimering hebben.

795 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) verwijst naar het punt van verduurzaming personen mobiliteit. Neemt de provincie haar inwoners mee in de uitwerking van dat deelgebied?

Gedeputeerde **Pels** legt uit dat diverse organisaties zijn aangehaakt. De ANWB vertegenwoordigt de autorijder en ROVER de OV-gebruiker. De planning is krap. Als dan ook nog meer, bijna individuele
800 burgerparticipatie moet worden vormgegeven, dan kan dat wat aan de burgers wordt gevraagd niet worden waargemaakt.

De gedeputeerde zegt toe aandacht te zullen vragen of iedereen zich voldoende in staat voelt bij te dragen aan het proces in het overleg met partners.

In april 2020 wordt inhoudelijk met de Staten gesproken over het RMP. Vanaf daar gaat het snel.
805 Provinciale Staten moeten zich voldoende aangehaakt voelen met betrekking tot de provinciale inbreng. De gedeputeerde kan niet garanderen dat het er in het najaar allemaal in staat. In september 2020 ligt het RMP in concept voor. Later komt het ter besluitvorming.

De **voorzitter** rondt de behandeling van dit agendapunt af.

810

5c. Vaststellen opgave verkeersveiligheid, inclusief uitvoeringsagenda verkeersveiligheid & financiële consequenties

Op Rijksniveau is in het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 een vernieuwde visie op de verkeersveiligheidsaanpak gegeven. Het plan beschrijft de gezamenlijke koers van wegbeheerders en
815 andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers in Nederland te verminderen. Provincie Noord-Holland heeft deze landelijke visie vertaald in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030. In de Uitvoeringsagenda staat concrete acties en maatregelen die de provincie de komende vier jaar wil ondernemen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De commissie kan vragen stellen en opmerkingen aan Gedeputeerde Staten meegeven.

820

De heer **Deen** (PVV) verwijst naar een artikel in het AD van 11 december jl. waarin staat dat het voornemen van de minister is om jaarlijks 50 miljoen euro extra beschikbaar te stellen voor verkeersveiligheid. De minister hoopt dat provincies en gemeenten hetzelfde bedrag willen investeren. In een artikel in De Telegraaf staat later dat de heer Ad Vonk van de
825 Verkeersveiligheidscoalitie het teleurstellend en onbegrijpelijk vindt dat provincies en gemeenten nog geen financiële toezeggingen hebben gedaan. Wat doet de provincie extra met betrekking tot de het verzoek van de minister? Zijn door het college aanvullende financiële toezeggingen gedaan, of in de maak?

830 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vertelt dat het CDA erg blij is met dit stuk. Verkeersveiligheid heeft een hoge prioriteit. Dit plan is een goede basis om op dit onderwerp door te pakken. De fractie is content met het feit dat er een goede data analyse komt en op basis van die analyse dat proactief wordt geacteerd en niet alleen als zich een verkeersongeval heeft voortgedaan. Niet alles kan tegelijk. Dat een duidelijke prioritering wordt aangegeven is een goede zaak. Wat gebeurt er nu concreet? Hoe
835 krijgt dit mooie stuk een vervolg?

De heer **Dessing** (FvD) spreekt vol lof over het stuk. FvD vindt verkeersveiligheid heel belangrijk. Over de brief van de provincie vraagt spreker wat de koppeling is tussen verkeersveiligheid en stikstof. Kan de gedeputeerde dit nader toelichten?

840

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat verkeersveiligheid een blijvend actueel thema is. Het Rijk wil met een gezamenlijke koers invulling geven aan ambities om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Daarbij ligt een belangrijke taak van de provincie. Het accent wordt verschoven van reactief of projectafhankelijke maatregelen naar een meer integrale aanpak. De bijlage van de

845

Uitvoeringsagenda laat zien wat nu daadwerkelijk wordt gedaan. GL kan zich goed vinden in de prioritering. De fractie is blij met de aandacht voor de gedragsbeïnvloeding en verkeersinzet. Er is nog meer aandacht voor de oudere fietsers.

850

In haar rol van wegbeheerder heeft de provincie aandacht voor bermmaatregelen. GL wil daarbij graag de relatie met de ecologische waarde van de wegbermen blijven waarderen. Denk aan het maken van meer vergevingsgezinde bermen, waarbij het gaat om het creëren van ruimte en behoud zoveel mogelijk natuur en groen.

855

De relatie tussen het snelheidsregime op provinciale wegen en de stikstofproblematiek wordt terecht genoemd. Er wordt gekeken naar snelheidsverlaging in aansluiting op de inrichting. De motie 'Snelheidsverlaging op provinciale wegen', die in november 2019 is aangenomen, heeft als doel om te kijken of snelheidsverlaging effect heeft op de stikstofproblematiek. Verkeersveiligheid is gebaat bij een lagere maximumsnelheid. Het programma 'Veilige snelheid, geloofwaardige snelheid' heeft ook te maken met een passende inrichting. GL vraagt aandacht voor de verschillende snelheden op fietsinfrastructuur. GL heeft hierover vooraf vragen ingediend. De zijn schriftelijk beantwoord, waarvoor dank. De beantwoording leidde tot de volgende vervolgvraag over de N194. Klopt het dat onderzoek wordt gedaan naar ongewenst gebruik van de parallelweg?

860

GL is blij dat er veel aandacht is voor dit thema en juist voor kwetsbare weggebruikers. GL wil niet alleen zo min mogelijk verkeersslachtoffers, maar de fractie wil meer mensen die zich op een gezonde en actieve manier verplaatsen. Zij moeten zich niet belemmerd voelen door gevoelens van verkeersonveiligheid. De uitvoeringsagenda biedt vele aanknopingspunten voor het motto 'Gezond en veilig onderweg voor een leefbare toekomst'.

865

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) bedankt voor de uitgebreide beantwoording van technische vragen.

870

De VVD is blij met de vele maatregelen, die genomen worden, om de onveiligheid van burgers en bezoekers te verbeteren. De vele inspanningen om de wegen zelf te verbeteren als wegbeheerder, of in samenwerking met gemeenten of andere partijen, zijn essentieel om het aantal doden en gewonden te laten dalen. Intrigerend blijft het gegeven dat in 25 procent van de gevallen sprake is van bermongevallen. Het is goed om de bermen te versterken, maar het is ook goed om stil te staan bij de vraag hoe het komt dat voertuigen in de berm terecht komen. Letten de weggebruikers wel op? Als een weggebruiker onvoldoende oplet is dat een andere oorzaak dan sec de instabiliteit van de berm waarin zij terechtkomen.

875

SWOV, een organisatie die veiligheidsissues in kaart brengt, vindt het moeilijk om de invloed van sociale media of alcohol en drugs in het verkeer te meten. Via signalen, onder meer via de eigen weginspecteurs, dat cultuur en gedrag van weggebruikers in toenemende mate van invloed zijn op ongevallen en bijna-ongelukken. Wat de VVD betreft leidt het verlagen van snelheid niet automatisch tot meer veiligheid. Weggebruikers moeten de aangegeven snelheid als redelijk ervaren. Langzaam rijden is niet de oplossing, maar wel beter gedrag op de weg.

880

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Waart** (GL) of mevrouw Van Geffen het met haar eens is dat de aard van de verwondingen ernstiger is als de snelheid groter is.

885

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) antwoordt dat dit theoretisch het geval is. In de praktijk blijkt dat mensen niet altijd goed opletten. Dat is een andere oorzaak dan de snelheid op zich.

890

De VVD vraagt of naar de mening van de gedeputeerde voldoende aandacht besteed wordt aan gedrag, of dat er de komende jaren meer aandacht aan kan worden gegeven. Speelt de aandacht voor gedrag voldoende in op de provinciale campagne?

895

52 procent van de dodelijke verkeersslachtoffers en 43 procent van ernstig gewonden is 60 jaar en ouder. Toch wordt in het plan aan veiligheid 5 miljoen euro uitgetrokken voor jongeren en kinderen, maar voor ouderen 'slechts' 400.000 euro. Waarom wordt het restant bedrag van 1,3 miljoen euro vanuit 2019 niet uitgegeven aan activiteiten voor vermindering van oudere gewonden en dodelijke verkeersslachtoffers. Is de gedeputeerde het eens met de VVD dat dit niet in balans is?

900

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) verwijst naar de 'provinciestrijd' van vrijdag 17 januari jl. Jongeren hielden zich bezig met veiligheid en verkeer. De campagne MoNo zegt jongeren niets tot weinig. Ze gebruiken zelf de hashtag 'Let eens op'. Het is een utopie om te denken dat jongeren geen telefoon meer zullen gebruiken als zij fietsen. De jongeren vroegen of er iets te maken valt aan de zijkant van een fietspad, waardoor de fietser een signaal krijgt dat het mis dreigt te gaan. De PvdA geeft het college in overweging om dat wat de jongeren aangeven, mee te nemen.

De volgorde van de opsomming van de thema's is dat gelijk de prioritering?

905

De heer **Klein** (CU) vertelt dat de CU heel blij is met aandacht voor verkeersveiligheid. Ieder ongeval is er één te veel. De fractie is blij met de brede aanpak, zowel gericht op de infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en kennisontwikkeling. Er wordt gesuggereerd dat hierin heel veel geld wordt gestoken. Dat is toch geld dat de provincie al grotendeels inzet en dat nu mede wordt ingezet voor verkeersveiligheid? Mogelijk kan zorgvuldiger worden onderscheid welk deel voor verkeersveiligheid

910

is en welk deel voor infrastructurele knelpunten

Bij de doorgaande fietsroutes wordt gekeken naar de Ontwerprichtlijnen. Spreker roept op om bij kruisingen met autowegen niet standaard de oplossing te kiezen dat fietsers een scherpe bocht moeten maken, zodat ze afgeremd worden. Mogelijk kan een oplossing worden bedacht op doorfietsroutes, waarbij het veilig is, zonder dat de fietsers worden afgeremd.

915

De heer **Steeman** (D66) zegt dat D66 de belangrijke investeringen graag wil ondersteunen.

Het is goed om te kijken naar de wegingdeling en het uitnodigen tot veiliger gedrag. D66 is het wat dat betreft eens met de VVD. Alleen de snelheid verlagen helpt niet; ok de wegingdeling zal moeten worden veranderd.

920

De relatieve ongevallencijfers zijn in landelijke gebieden ondermaats. Daar heeft de provincie een rol op provinciale wegen. Klopt het dat de Investeringsagenda op die gebieden toeziet?

Het meest veilige is niet altijd direct het meest wenselijke. Een afgesloten weg is geen veilige weg.

Het kan zelfs onwenselijke effecten geven. In het kader van de governance structuur is het van belang om te zorgen voor een helder mandaat. In de stukken staan onderbestedingen benoemd.

925

Wellicht kunnen gemeenten beter worden ondersteund bij het aanspreken en het vinden van ondersteuning.

930

De heer **Mosmuller** (PvdD) vindt het opvallend dat het aanpakken van de onveiligheid op N-wegen vooral op kosteneffectieve wijze moet gebeuren en dat obstakels in de berm moeten worden verwijderd. De interpretatie van de PvdD is dat het hier vooral gaat over bomenkap. Toch valt het woord 'boom' niet in de stukken. De fractie snapt dat bomenkap in sommige situaties onvermijdelijk is voor het creëren van verkeersveiligheid, maar benoem het en probeer de kap tot het een minimum

te beperken. Gedeputeerde Staten geven aan een zorgvuldige afweging te willen maken tussen andere belangen als landschap, cultuur en natuur. In de lijst van betrokkenen ontbreken natuur- en bewonersorganisaties. Ze kunnen een rol spelen. Ze mogen niet ontbreken om tot werkelijk breed gedragen beleid voor verkeersveiligheid te komen. Kan de gedeputeerde erop toezien dat ook natuur- en bewonersorganisaties benaderd en betrokken worden bij dit proces?

Gedeputeerde **Pels** constateert dat de grote zorg om verkeersveiligheid unaniem wordt omarmd. Het gaat om het veiliger maken van de inrichting van een weg, maar zeker ook om gedragsbeïnvloeding. Dat laatste is veel minder grijpbaar en vanuit de kant van de provincie ook minder beïnvloedbaar. Te denken valt aan een motie waarmee 55 Statenleden aangeven nooit meer te zullen appen in het verkeer, of zich op een andere manier niet te laten afleiden. Als een weg zo wordt ingericht dat die uitnodigt tot veilig gedrag dan is dat een stap vooruit, maar het is uiteindelijk aan de bestuurder om zich veilig te gedragen.

Voor de middelen die nu beschikbaar worden gesteld verwijst de gedeputeerde naar het bijgevoegde bestedingsplan. Het gaat niet alleen om het geld. Gemeenten komen onvoldoende tot besteding. Dat is een zorg- en aandachtspunt en daarop zal worden gemonitord en worden gestuurd.

Het voorstel is om eenmaal per jaar een update te geven van de stand van zaken en wat dat jaar is opgehaald in het beleid, waarmee Provinciale Staten betrokken blijven.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of Gedeputeerde Staten bereid zijn om te kijken naar een 50:50 verhouding in de cofinanciering Kleine infrastructuur? Zou die op een andere manier verdeeld kunnen worden zodat het voor gemeenten aantrekkelijker wordt om de schop in de grond te steken?

Gedeputeerde **Pels** zegt dat bij weginfrastructuur een 50:50 verhouding wordt gehanteerd. Bij fietsinfrastructuur is gekozen voor een 70:30 verhouding. Het gaat bij gemeenten niet alleen om geld, maar ook om capaciteit. Die zorg is in diverse dossiers terug te zien. Om nu te bepalen om in elk dossier de taak van gemeenten over te nemen dat wordt lastig. Wellicht stijgt dit boven de provincie uit en ligt de oplossing uiteindelijk bij het Rijk. De provincie moet niet in elk gat springen dat ontstaat vanwege een mogelijk onvoldoende financiering van het Rijk, waardoor de provincie uiteindelijk haar eigen taken onder druk ziet komen te staan.

FvD vroeg naar de koppeling tussen stikstof en verkeersveiligheid. Als er sprake is van een snelheidsverlaging, blijkt uit de cijfers dat dit bij kan dragen aan de verkeersveiligheid als de weg daartoe wordt ingericht. Het college is op basis van de aangenomen motie in gesprek met het RIVM over het opleveren van een onderzoek. Daaruit moet blijken of een verdere verlaging ook bijdraagt aan de stikstofproblematiek. Als dat daadwerkelijk gebeurt en er een koppeling kan worden gemaakt met verkeersveiligheid, dan moet nog steeds worden gekeken naar de inrichting, zodat de weggebruiker wordt uitgenodigd tot veilig gedrag. Alleen de snelheid verlagen op een weg is niet effectief voor de verkeersveiligheid, mogelijk wel voor stikstof.

Bij interruptie merkt mevrouw **Van Geffen** (VVD) op dat als er geen draagvlak is voor een bepaalde snelheid, men rare manoeuvres gaat uithalen. Op de provinciale wegen rijdt veel zwaar transport. Uit eigen ervaring weet mevrouw Van Geffen dat veel snelheidsbeperkende maatregelen het voor zwaar transport ongelooflijk ingewikkeld om te manoeuvreren. Voor je weet heb je als vrachtwagenchauffeur een fietser te pakken. Het is vreemd om dergelijke koppelingen te leggen. De VVD stemde ook tegen de motie.

Gedeputeerde Pels stelt voor om op basis van cijfers met elkaar te spreken en wat er uit het onderzoek naar voren komt. Een veiligheidsmaatregel kan zijn dat het fietspad vrij komt te liggen. Op basis van de cijfers valt niet te ontkennen dat een snelheidsverlaging, op het moment dat de weg daartoe wordt ingericht, zorgt voor minder dodelijke ongevallen en een veiligere omgeving.

985

Voor ouderen in het verkeer wordt een pilot opgestart. Het is een lastigere te benaderen groep dan bijvoorbeeld kinderen. Met kinderen kan via de scholen worden gewerkt. Er is aandacht voor oudere verkeersdeelnemers.

Het ecologische vraagstuk van de bermen wordt zeker betrokken bij de herinrichting van bermen, onder meer door het betrekken van de Afdeling Groen.

990

Over het onderzoek bij N194 worden Provinciale Staten in het tweede of derde kwartaal geïnformeerd.

De input van de jongeren wordt zeker meegenomen, zoals verzocht door de PvdA.

De volgorde van lijst is vanuit Rijksbeleid. De plusjes die erachter staan geven de prioriteit weer.

995

Nu wordt besteed dat geld wat gereserveerd is voor verkeersveiligheid (zie tabellen pagina 10).

De doorfietsroutes heeft een relatie met het Perspectief Fietsen en het verdere fietsbeleid. De gedeputeerde zou willen aanraden om het daar in mee te nemen. Natuurlijk wordt continue uitgewisseld waarmee men bezig is in het kader van Perspectief Fiets en in het kader van verkeersveiligheid. Waar zijn koppelkansen om het verder te brengen?

1000

De PvdD heeft een zeer uitgebreide reactie over de bomen gehad bij de notulen aan PvdD. Daar laat de gedeputeerde het even bij.

De regionale Fietzersbond en lokale groepen worden meegenomen in de uitwerking van dit beleid.

Het stuk richt zich op alle wegen. Met de regio wordt bekeken waar welke oplossing noodzakelijk is.

1005

Bij interruptie verzoekt de heer **Mosmuller** (PvdD) om natuur- en bewonersorganisaties nadrukkelijker te betrekken.

Gedeputeerde **Pels** zegt dat de vraag is of iedereen bij alles betrokken moet worden. Wat is de link van een natuurorganisatie met verkeersveiligheid? De herinrichting van de bermen wordt opgepakt door de afdeling Groen. Met welk doel zetten we natuurorganisatie aan tafel om met ons te spreken over verkeersveiligheid? Wordt daarmee de discussie niet vertroebeld? Bij een inloop is iedereen van harte welkom.

1010

Over de aandacht voor ouderen en verkeersveiligheid zegt de gedeputeerde dat een grote slag kan worden geslagen bij de jongeren. Daar kan tijdig kennis over verkeersveilig gedrag worden bijgebracht. Het is belangrijk om vroeg te beginnen. Anderzijds is het nog zoeken hoe ouderen kunnen worden bereikt. Daarom worden pilots gedraaid. Zodra een pilot een jaar verder is, wordt een update gegeven na de evaluatie. Het is onverstandig om vooraf een miljoen euro extra beschikbaar te stellen aan 'ouderen en verkeersveiligheid' terwijl nog niet bekend is hoe het proces moet worden opgepakt en hoe deze doelgroep kan worden bereikt.

1015

1020

5d. Brief 7d van de C-agenda naar de B-agenda Pilot SolaRoad Schiphol op verzoek van PVV & Forum voor Democratie

Vanwege het tijdstip stelt de heer **Deen** voor om de bespreking van dit onderwerp te verplaatsen.

Namens de commissie spreekt de **voorzitter** daarvoor dank uit.

1025

6. Rondvraag gedeputeerde Pels (Portefeuille Circulaire economie, NZKG en Zeehavens) en (Portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart en Schiphol)

Voor de vragen wordt verwezen naar iBabs.

- 1030 De vraag over Samen bouwen aan Bereikbaarheid is inmiddels beantwoord. De vraag over Nationaal Openbaar Vervoer beraad kan schriftelijk worden beantwoord, wat mevrouw **Kuiper** (CDA) betreft.
- Gedeputeerde Pels heeft allereerst een mededeling vanuit de portefeuille Zeehavens. Op 27 januari is er een bijeenkomst in Den Helder over het Gateway-rapport, waarover de Staten een brief hebben ontvangen. Slechts één Statenlid meldde zich aan. De gedeputeerde kan de bijeenkomst van harte aanbevelen.
- 1035
- Over deelname aan de bestuurlijke missie naar de Verenigde Staten merkt de gedeputeerde op dat Gedeputeerde Staten besloten om de missie uit te stellen, vanwege het aftreden van gedeputeerde Tekin. In de loop van 2020 zal het college kijken naar een eventuele nieuwe bestuurlijke missie op het gebied van duurzame mobiliteit en economie.
- 1040
- Provincie Noord-Holland stelt strenge eisen aan de transitie van de bediening van bruggen en sluizen. Centrale bediening vraagt meer van een bedienaar. In het kader van veiligheid vraagt dit om grote aandacht. De provincie vindt het enorm belangrijk om de kennis van centrale brugbediening 'binnen' te houden. Dat heeft zeker de aandacht.
- 1045
- Het antwoord op de vraag van het CDA over het Nationaal Openbaar Vervoerberaad volgt schriftelijk
- 1050 Mevrouw Van Geffen (VVD) stelde een vraag over PDENH. Eerder is door de heer Van den Berg (FvD) gevraagd om een sessie te organiseren over PDENH, samen met de fondsmanager. Gedeputeerde **Pels** stelt voor om samen met de commissie te bekijken op wat voor manier en op welk moment dat het beste kan.
- 1055 Mevrouw Van Geffen (VVD) vroeg naar eventuele concurrentie tussen de regio deals. Het wordt niet per regio bekeken door het Rijk. LNV maakt de afweging wat wel of niet gehonoreerd wordt. Dat gebeurt op basis van een afwegingskader. De verdeling over landsdelen is daarin niet meegenomen. Er zijn twee regiodeals ingediend. De Wadden is een breder gebied. Den Helder richt zich puur op die regio. De door Artis ingediende regiodeal werd ondersteund door Amsterdam. LNV komt op basis van het afwegingskader tot een lijst en niet zozeer van wat landt nu waar. De provincie deed haar best om de regiodeals die ze ondersteunt, zoveel mogelijk naar het afwegingskader toe te schrijven. De uitkomst wordt in spanning afgewacht.
- 1060
- De heer Hoogervorst (SP) vraagt op welke termijn de finale afrekening van de Westfrisiaweg plaatsvindt?
- 1065 Gedeputeerde **Pels** zal schriftelijk reageren op deze vraag.
- Ten slotte geeft de gedeputeerde nog een update over het project Leeghwaterbrug. Zij komt met goed nieuws. De werkzaamheden verlopen nog steeds volgens planning. De openstelling medio maart 2020 is haalbaar.
- 1070

7. C-agenda Mobiliteit

8. C-agenda Zeehavens

9. C-agenda Luchtvaart

10. C-agenda Algemeen

1080 **11. Sluiting**

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar bijdrage en sluit de vergadering om 22.22 uur.