

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	24 februari 2020
Commissievoorzitter, plv.	:	M.C.A. Klein
Commissiegriffier	:	mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628 boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter plv.: : M.C.A. Klein

Commissiegriffier: : mw. M. van Boheemen

5 Leden van de commissie: CDA : mw. W. Koning-Hoeve, mw. C.D.M. Kuiper-Kuijpers

D66 : E.B. Kanik en M.C. Steeman

FvD : J. Dessing, H.K. Kerklingh

10 GroenLinks : J. Gringhuis,

PvdA : mw. S.S. Doevendans, A.J.M. Muurlink

PvdD : J.P. Hollebeek, F.A.S. Zoon

PVV : M. Deen

SP : mw. R. Alberts en W. Hoogervorst

15 VVD : mw. G.H. van Geffen en K.J. Terwal

Gedeputeerde(n): mw. Z. Pels (GL)

Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

20 D.J. van den Berg (FvD), mw. R.P.M.Kocken (GL), Mw. M. van Meerten-Kok (VVD), H.H. Mosmuller (PvdD), mw. I.A. Vos (DENK),
mw. N.M. van der Waart (GL),

Pagina 2

25 Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Inloophalfuur
3. Vaststelling agenda, verslag M&B, strategische agenda, moties en toezeggingenlijst en C-agenda
- 30 4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Portefeuille Circulaire Economie, NZKG & Zeehavens)
5. A-agenda Mobiliteit
- 5a. Derde actualisering PMI 2019–2025
- 5b. Ontwerp verklaring van geen bedenkingen A.C. de Graafweg (N241)
- 35 6. B-agenda
- 6a. Brief 7d. van de C-agenda naar de B-agenda: Pilot SolaRoad Schiphol, op verzoek van PVV en FvD
- 6b. Mobiliteitsplan Formule 1
- 6c. 24-uurs Centrale bediening
- 40 7. Rondvraag gedeputeerde (Portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart & Schiphol)
8. C-agenda Mobiliteit
- 8a. Mobiliteit: Brief bewoners en Dorpsraad Zwaanshoek en Beinsdorp Alternatieve oplossingsrichting mobiliteit Bollenstreek–Haarlemmermeer
- 8b. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Grondverwerving project N522 Vervangen brug Ouderkerk a/d Amstel
- 45 8c. Mobiliteit: Brief fouten in de berichtgeving omtrent schriftelijke vragen 104–2019 kavelverkoop A9
- 8d. Mobiliteit: Brief afschrift van inspraakreactie Duinpolderweg
- 8e. Mobiliteit: Verduurzamen infrastructuur door ledverlichting 3
- 50 9. C-agenda Algemeen
- 9a. Financiën: Statenvoordracht Eerste begrotingswijziging 2020
- 9b. MRA: Besluit samenwerkingsthema's Duurzaamheid Top MRA d.d. 18 oktober 2019
10. Sluiting

55

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 18.26 uur en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:

- 60
- Vanaf vandaag heeft deze commissie een nieuwe commissiegriffier, mevrouw Van Boheemen. De commissie neemt afscheid van mevrouw Neeskens. Zij wordt bedankt voor al het werk dat ze heeft verzet. Mevrouw Neeskens gaat verder als commissiegriffier bij de commissie Natuur Landbouw en Gezondheid.
 - Een bericht van verhindering is ontvangen van mevrouw Kocken (GL), mevrouw van der Waart (GL), mevrouw Vos (DENK), de heer Van den Berg (FvD), de heer Mosmuller (PvdD) laat zich

65

vervangen door de heer Zoon.

 - De commissie is uitgenodigd voor een werkbezoek op maandagochtend 2 maart 2020 aan het Nederlands Lucht en Ruimtevaartcentrum. Aanmelden kan tot uiterlijk 25 februari 2020 bij de commissiegriffier. Voor het programma wordt verwezen de website.
 - De PowerPoint van het Landschapsplan, zoals gepresenteerd tijdens de technische briefing, wordt beschikbaar gesteld.
 - De heer **Deen** (PVV) onthoudt zich van commentaar op agendapunt 6b (Mobiliteitsplan Formule 1). Dit omdat hij ook raadslid is in gemeente Zandvoort. Mocht daarover tijdens de vergadering van Provinciale Staten vanuit de PVV nog iets te melden zijn, dan zal een collega het woord

70

voeren.

75

2. Inloophalfuur

Verbinding A8-A9

- De heer **Karst** (duoraadslid D66 gemeente Zaanstad) spreekt op persoonlijke titel, als bezorgd inwoner van Zaanstad, wonende op een steenworp afstand van de N203. Zijn bijdrage heeft
- 80
- betrekking op het Leefbaarheidsfonds van 11 miljoen euro dat de provincie ter beschikking stelt voor Zaanstad-Noord. De gemeente is verplicht om de luchtkwaliteit langs de N203 te monitoren, omdat er een school op minder dan 50 meter afstand van de weg staat.
- De enige echte oplossing voor de doorstroming van het verkeer in Zaanstad-Noord en daarmee de
- 85
- leefbaarheid is een viaduct onder de Dorpstraat en een nieuwe ontsluitingsweg van de wijk Zanddelft naar de Communicatieweg West. De begrote kosten zijn 150 miljoen euro. De bijdrage van 11 miljoen euro van de provincie is een druppel op de gloeiende plaat. De druk op Zaanstad Noord zal toenemen. De verwachting is dat de verkeersdruk op de N203 tot 2030 met 50% zal toenemen. De bewoners zien voor Zaanstad Noord op korte termijn twee oplossingen: het afwaarderen van
- 90
- N203 in Krommenie naar 2 rijstroken en het invoeren van venstertijden op de Communicatieweg in Assendelft om sluipverkeer in de spits te voorkomen. Het is duidelijk dat hiermee de doorstroming van verkeer richting Amsterdam hiermee op slot wordt gezet. De bewoners vertrouwen erop dat de provincie in overleg met de betrokken gemeenten tot een goede oplossing zal komen. Een stevige uitbreiding van het openbaar vervoer en het opwaarderen naar vier spoorbanen op het traject
- 95
- Uitgeest-Zaandam kunnen tot de mogelijkheden behoren. De bewoners hopen dat Provinciale Staten op korte termijn zullen doorpakken.

- De heer **De Vries** is een bezorgde inwoner van gemeente Zaanstad. Tevens is het raadslid in de gemeente Zaanstad. Hij is bezorgd over de verkeerssituatie en de leefbaarheid. Begin jaren zeventig
- 100
- van de vorige eeuw werd voor de Zaanstreek besloten om de A9 te verbinden aan de A8. De crisis midden jaren 70 gooide roet in het eten. De verbindingsweg werd geschrapt uit bezuinigingsoverwegingen. Tot 2020 zijn er in Noord-Holland duizenden inwoners bij gekomen.

Helaas is er nog steeds geen verbinding tussen de A8 en A9. De heer De Vries snapt de verantwoordelijkheid voor het landschap en zorgen over het erfgoed, maar door het uitblijven van de
105 broodnodige verbinding worden elke dag duizenden schoolkinderen vergiftigd door fijnstof en uitlaatgassen. De heer De Vries roept dringend op om te besluiten om de A8 met de A9 te verbinden en daarbij de hulp van de Tweede Kamer in te roepen, vanwege de financiën. De leefbaarheid moet verbeteren voor vooral de jongste generatie.

110 De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt over de leefbaarheid dat een verbinding naar de A9 toch tot nog meer verkeer op de A8 zal leiden. Hoe ziet inspreker de mogelijkheid voor een verbinding tussen Amsterdam met de A9 via een andere weg, of het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn? Wellicht kan de N246 meer worden benutten als doorgaande route tussen Amsterdam en de A9?

115 De heer **De Vries** deelt de zorgen van inwoners van Koog aan de Zaan. Het probleem houdt pas op bij de ring van Amsterdam. Er zijn miljoenen euro's nodig om ook de leefbaarheid in het voormalige dorp Koog aan de Zaan te beschermen. Er moet iets gebeuren.
De heer De Vries is voormalig MRA-lid. Hij hield daar meerdere keren een pleidooi om de Noord/Zuidlijn door te trekken richting Purmerend-Hoorn. De focus van Amsterdam ligt op Schiphol
120 op en niet op het Noorden. De heer De Vries is het eens met het versterken van de mobiliteit op N246, maar dat lost het probleem voor Krommenie niet op.
Naar alle alternatieven voor een verbinding tussen de A8 en A9 is gekeken. Het voorkeursalternatief is opgesteld door mensen die ervoor geleerd hebben. Met de verbinding kan de bestaande weg worden afgewaardeerd. Er kan asfalt weggehaald worden, waarvoor natuur kan terugkomen. De
125 snelheid op de A8 kan worden aangepast naar 80 km. Daartoe is in de gemeenteraad van Zaanstad een motie ingediend. De verkeersdruk op Assendelft wordt daarmee verminderd.

Mevrouw **Kuipers** (CDA) zegt dat er een landschapsplan moet worden gemaakt. Bekeken moet worden naar de verbinding A8 en A9 in relatie tot de Stelling van Amsterdam. Vanwege die
130 onderzoek treedt vertraging op in dat dossier. Hoe kijkt inspreker daar tegenaan?

De heer **De Vries** snapt de zorgen van Provinciale Staten. Hij roept op om toch voortvarend te werk te gaan. Als onderzoeken nodig zijn voor deze variant dan moeten deze zeker worden uitgevoerd. Als het kan, neem dan een besluit. Er hoeft geen drieëntwintigste variant te komen.

135

Duinpolderweg

De heer Van de Reep spreekt namens Vereniging Milieudefensie, afdeling Haarlem en Vereniging Behoud Polders Hillegom.

Namens de verenigingen pleit inspreker voor een heroverweging van het besluit over de
140 duinpolderweg, vanwege nieuwe uitgangspunten. Er is geen noodzaak voor een dergelijke weg. In de regio zijn geen files. Recente ontwikkelingen maken de aanleg van de weg tot een verkeerde keuze voor de toekomst. Achteruitgang van dieren en planten vindt plaats door de aanleg van wegen door gebieden met veel biodiversiteit. Aan de hand van de uitgedeelde hand-out kunnen de commissieleden zien hoeveel planten en dieren zich bevinden in het plangebied.

145 De klimaatcrisis versterkt het verlies van biodiversiteit. Het vracht- en autoverkeer is verantwoordelijk voor 25% van de CO2 uitstoot in Nederland. Er moeten maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen. Het aanleggen van nieuwe wegen is dan niet nodig. Het autoverkeer kan worden verminderd door rekeningrijden, beter openbaar vervoer en 8 miljard minder zakelijke kilometers.

- 150 Er moet een evenwichtige samenstelling komen tussen het natuurlandschap en milieu. Dat lukt beter met openbaar vervoer, snelfietsroute en rekeningrijden. Het laatste zou prominenter op de agenda moeten komen van de politiek.

- De heer **Terwal** (VVD) spreekt uit eigen ervaring en die ervaring is anders dan inspreker voor ogen heeft. De heer Terwal staat vaak stil in de regio. Op de Nieuwe Bennebroekerweg is er nu al sprake van files. Dat wordt erger door de woningbouw in Hoofddorp Zuid.
- 155 Figuren 5.1 en 5.2. in de MER 2017 laten zien dat in 2030 de doorstromingsknelpunten toenemen. Kan inspreker onderbouwen waarop hij uitspreekt dat de verkeersdoorstroming in de Bollensteek en Haarlemmermeer geen probleem is?
- 160 Is inspreker het met de VVD eens dat niet alleen naar de filedruk moet worden gekeken naar de leefbaarheid en verkeersveiligheid?

- De heer **Van de Reep** legt uit dat de groei van het autoverkeer tot 2030 is weggevallen vanwege het Klimaatakkoord. Het aanleggen van nieuwe wegen lokt meer auto's uit. Knelpunten bij bruggen
- 165 moeten slim worden opgelost, door bij voorbeeld investeren in openbaar vervoer en snelle fietspaden. Het aanleggen van meer asfalt moet worden tegen gegaan. Rekeningrijden zorgt ervoor dat mensen kiezen op welke tijden zij de auto pakken. De VVD houdt rekeningrijden tegen. Er moet worden teruggegaan naar het behoud van de natuur. De leefomgeving in woonkernen moet worden verbeterd. De gemeenten in Zuid-Kennemerland kozen ervoor om in hun visie de auto achter in de
- 170 rij te zetten, wat een goede zaak is.

- Mevrouw **Plaatzer** spreekt namens de Dorpsraden Zwaanshoek en Beinsdorp en de bewoners van de Spieringweg en Hanenpoel in Zwaanshoek.
- Nog steeds is er geen gedragen oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk. Het geeft de tegenstrijdige
- 175 belangen van diverse partijen en de complexiteit aan. Meerdere keren is ingesproken en aandacht gevraagd voor de verkeersoverlast in beide dorpen en het terugdringen daarvan door een Oost-/Westverbinding zo dicht mogelijk bij Hillegom aan te leggen. Daar komt de grootste verkeersoverlast vandaan. In de Adviesgroep was tot overeenstemming gekomen over de Zuidelijke variant. Beide dorpen konden zich erin vinden. Beide provincies namen het advies over. Tot
- 180 verbijstering van de Dorpsraden en de bewoners van de Spieringweg viel een half jaar later de keuze op de Midden variant. De bewoners waren totaal overvallen door dit besluit. Zonder enig overleg of informatie werd het tracé gewijzigd. Naast het doorsnijden van een natuurgebied, wordt het dorp Zwaanshoek in tweeën gesplitst. Het verkeer in Zwaanshoek en Beinsdorp wordt niet ontlast door de Midden variant.
- 185 Het is onbegrijpelijk dat door beide provincie een brede, maatschappelijke adviesgroep in het leven is geroepen om draagvlak te creëren, het advies van deze adviesgroep is overgenomen en dat dan een variant wordt gesteund die niet in de adviesgroep is besproken.
- Leden van de Adviesgroep staken veel tijd en energie in het traject om tot een goed onderbouwd besluit te komen. Hebben de leden van de Adviesgroep voor de Bühne deelgenomen? Was dit om de
- 190 aan de buitenwereld te laten dat besluitvorming politiek democratisch zou zijn? Dit nare gevoel kan worden weggenomen door de beste oplossing te kiezen voor beide Noord-Hollandse dorpen.
- De dorpsraden en de bewoners van de Spieringweg sloegen de handen ineen en bedachten een alternatief. Deze maatregelen kunnen op zowel korte als lange termijn worden uitgevoerd, waarbij de aanslag op milieu en natuur tot een minimum beperkt wordt en bestaande infrastructuur benut gaat worden. Dit praatstuk biedt de mogelijkheid om andere alternatieven, die al zijn gemaakt door
- 195 actiegroepen en dorpsraden, in de belanghebbende gemeenten te laten aansluiten. Hiermee wordt

draagvlak verkregen in de dorpen waar de problemen zich voordoen. Niet iedereen is positief, maar zo is het vaak. Provinciale Staten worden gevraagd te kijken naar de alternatieven.

- 200 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt of de Adviesgroep ooit een terugkoppeling of uitleg heeft gehad dat een wijziging heeft plaatsgevonden naar de Midden variant?

Mevrouw **Platzter** antwoordt dat geen terugkoppeling heeft plaatsgevonden.
De dorpsraad sprak met gedeputeerde Tekin op de dag voor hij opstapte.

205

De heer **Vester**, wonende te Zwaanshoek en eigenaar van een tuincentrum, spreekt namens bewoners van de Spieringweg in Zwaanshoek. De besluitvorming over de duinpolderweg is niet juist verlopen, naar de mening van inspreker. Provinciale Staten van Noord-Holland namen geen formeel democratisch besluit. Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten nooit een besluit voorgelegd.

- 210 Door onbehoorlijk bestuur willen Gedeputeerde Staten de burgers doen voorkomen dat er al een besluit genomen is, zo ook de gedeputeerde van Zuid-Holland.

Door de lobby van het college van B en W in Hillegom en zijn instructie aan een vertegenwoordiger in Holland-Rijnland is gekozen voor de verkeerde oplossing. Een meerderheid van de Statenleden van Zuid-Holland willen geen Midden variant, evenals de Noord-Hollandse gemeenten Haarlemmermeer, Heemstede en Bloemendaal. Het lijkt op omkopen met een bedrag van 25 miljoen euro in ruil voor fietspaden om de reservering voor de doortrekking naar de N206 uit het plan te verwijderen. De Rijnland gemeenten steunen Hillegom. Ze lijken mee te beslissen over een weg waarvan ze niet eens weten waar die ligt.

- 215
220 Na de verkiezingen van Provinciale Staten lijkt er eindelijk sprake te zijn van democratie. De nieuw gevormde coalitie heeft het gereserveerde bedrag ingetrokken. De besluitvorming moet opnieuw bekeken worden. Voor een juist besluit zijn twee provincies nodig, want het is een interprovinciaal proces. Een alternatief plan is gepresenteerd. Het wordt breed gedragen door alle belanghebbende gemeenten in Noord-Holland en Zuid-Holland. Namens de bewoners van de Spieringweg verzoekt inspreker Provinciale Staten om zich niet te laten leiden door de emoties van Zuid-Holland. De
225 belangen van de inwoners van Noord-Holland wegen net zo zwaar als die van de inwoners van Zuid-Holland. Als Zuid-Holland niet wil bewegen laat provincie Noord-Holland dan haar eigen weg gaan.

- 230 Mevrouw **Van den Anker** (Platform Poelweg) vertelt dat het platform in 2018 is opgericht, nadat inwoners, ondernemers en bedrijven in het plangebied van de duinpolderweg ten zuiden van Lisse werden overrompeld door een nieuw aan te leggen provinciale weg. Het was een onaangename verrassing, want in het proces naar dit besluit toe was er nooit aandacht voor dit gebied. Er was en is immers geen nut en noodzaak voor een nieuwe weg. In dat deel van de Bollenstreek en Haarlemmermeer zijn geen verkeerskundige problemen.

- 235 Platform Poelweg deelt het beeld dat aan de noordkant van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland een West-/Oostverbinding nodig is. Het platform juicht het nieuwe besluit van het college van Gedeputeerde Staten Noord-Holland toe om de reset knop in te drukken. Platform Poelweg gaf steeds aan dat er verkeerstechnisch gezien veel eenvoudig haalbare oplossingen, die allemaal in elkaar grijpen. De belangrijkste is het verdubbelen van N207 vanuit Noord-Holland op Zuid-Hollands grondgebied en deze weg te verbinden met de N206. Voor een nieuwe weg tussen Lisse en
240 de A44 ontbreken nut en noodzaak. Het proces is niet goed verlopen. De onderbouwing kwam niet correct tot stand. In de Adviesgroep was niet iedereen vertegenwoordigd. Platform Poelweg kiest voor optimalisatie van bestaande verbinden, wegen, fietspaden en openbaar. Het houdt rekening met stikstof- en Pfas-problematiek.

245 Het platform voerde gespreken met stakeholders, bedrijven, inwoners en belangenbehartigers over de optimale ontsluiting van de Bollenstreek en Haarlemmermeer.
Het platform vraagt Provinciale Staten om het college van Gedeputeerde Staten te verzoeken aan de slag te gaan met nieuwe alternatieve pakketten en in overleg te treden met alle betrokken maatschappelijke organisaties, om te zorgen dat voortgang wordt geboekt in de bereikbaarheid van de Noordelijke Bollenstreek en Haarlemmermeer Zuid. Namens Platform Poelweg en haar
250 stakeholders bedankt insprekerster voor de aandacht en wenst zij Provinciale Staten succes toe bij het leveren van een breed gedragen bereikbaarheidsoplossing.

De heer **Mens** (Dorpsraad Lissebroek) is voorzitter van Dorpsraad Lissebroek. Hij vestigt de aandacht op een onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk. Het gaat om de tweede oeververbinding
255 voor gemotoriseerd verkeer tussen Lisse en Lissebroek. De noodzaak is gepeild binnen de dorpen Lisse en Lissebroek. Het gaat om een verbinding over de Ringvaart van Haarlemmermeer om verkeersoverlast op de bestaande Lissebrug te verminderen. Het betreft de ontsluiting van nieuwbouw in Lissebroek en Lisse. In beide dorpen zijn er zorgen over de toename van het verkeer. In de bestaande dorpen ervaren geluidsoverlast, stank, onveiligheid en wachttijden.
260 Lissebroek zal tot 2040 verdriedubbelen van een kern met 3600 zielen naar een dorp met wellicht wel 11.000 inwoners. Dit biedt de kans om de leefbaarheid te verbeteren. Infrastructuur is een heet hangijzer. De bereikbaarheid en ontsluiten helpen de nieuwbouw in de Westelijke Haarlemmermeer vooruit.

265 Uit voornoemde meningspeiling blijkt dat meer dan 95 procent voorstander is van een tweede oeververbinding voor gemotoriseerd verkeer aan de Zuidzijde van bestaande brug. De oeververbinding kan een brug of tunnel zijn. De inwoners willen minder verkeer over de Lissebrug en door het dorp.

Het gaat om een oplossing en niet om het vasthouden aan bestaande plannen.
Verkeersstudies maken niet aannemelijk dat de aanleg van een busbrug in de HOV-lijn Noordwijk
270 Schiphol, die het dorp Lissebroek doorsnijdt, noemenswaardig bijdraagt aan de ontlasting van de Lissebrug.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) weet dat Dorpsraad Lissebroek een brief zond aan Gedeputeerde Staten. Kreeg de Dorpsraad daarop een reactie?

275 In de voormalige plannen was in een verbinding tussen Lissebroek en Lisse voorzien. Mevrouw Kuiper hoorde de inspreker zeggen dat de Dorpsraad daar nog achter staat, maar dat de inpassing de aandacht verdient. Wat bedoelt de Dorpsraad daarmee?

280 De heer **Mens** antwoordt dat Dorpsraad Lissebroek nooit een reactie kreeg op de brief, noch van een provincie, noch van een gemeente.

Bij het doorzetten van wat oorspronkelijk de Poelweg werd genoemd is een zorgvuldigere afweging nodig over de ligging en inpassing om hinder voor aanwonenden en zij die daar werken zoveel mogelijk te voorkomen. Tot nu toe is daar nog niets mee gedaan.

285 De heer **Gringhuis** (GL) is benieuwd of de Dorpsraad heeft nagedacht over openbaar en de fiets in Lissebroek? Kan dat een toevoeging zijn voor de nieuwbouwplannen?

290 De heer **Mens** antwoordt dat fiets en openbaar vervoer onderdeel uitmaken van het integrale plan voor de verdriedubbeling van het dorp. Dat neemt niet weg dat een tweede oeververbinding nodig is voor gemotoriseerd verkeer. Dat blijkt uit alle studies. De belangrijkste oplossing is een busbrug in de HOV-lijn waar een fietsstrook tegenaan 'geplakt' wordt. Voor de nieuwe inwoners van de

Noordelijke kant van het dorp helpt dat, maar de meeste forenzen pakken nog steeds de auto. Dat blijft ook zo.

- 295 De **voorzitter** bedankt alle insprekers. De nieuwe gedeputeerde zal worden gevraagd wanneer de onderwerpen inhoudelijk zullen worden besproken en op de agenda komen.

De heer Steeman (D66) heeft een punt van orde. In rondvraag zou de waarnemend gedeputeerde kunnen worden gevraagd om een stand van zaken. Om te voorkomen dat straks alle insprekers de vergadering hebben verlaten, omdat de rondvraag pas aan het eind van de agenda staat. Wellicht is er nu gelegenheid om de gedeputeerde een reflectie te laten geven?

De **voorzitter** stelt voor om nu alvast een deel van de rondvraag op te pakken.

- 305 Gedeputeerde **Pels** kan niet inhoudelijk ingaan op alle ideeën, omdat Gedeputeerde Staten in gesprek zijn met de diverse kernen. Door het aftreden van gedeputeerde Tekin lag de zaak even stil, maar het onderwerp is weer opgepakt. Via de beantwoording van schriftelijke vragen van de PVV heeft het college laten weten dat de verwachting is dat in het eerste kwartaal tot besluitvorming wordt gekomen. Dat GS-besluit wordt voorgelegd aan Provinciale Staten. Het besluit wordt
310 uitgewerkt aan de hand van het coalitieakkoord. Het streven is om de laatste twee gesprekken met de kernen mee te nemen. Om die reden is nog geen antwoord gegeven op de brief van de Dorpsraad. Dit om te voorkomen dat steeds heen en weer wordt gecorrespondeerd over oplossingen. De gesprekken zijn bedoeld om input op te halen. Er ligt daarnaast nog een brief. Een reactie daarop volgt zodra het GS- en PS-besluit er liggen.
- 315 Voor het reces kwam de Stuurgroep bijeen. Andere partijen verzochten de provincie om het voornemen op papier te zetten. Het college vraagt nog om enig geduld. Het college is druk doende om het coalitieakkoord uit te voeren aan de hand van gevoerd en nog te voeren gesprekken. Het college hoopt conform afspraak in het eerste kwartaal duidelijkheid te verschaffen.

- 320 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt of in maart een proces- of inhoudelijk besluit wordt genomen.

Gedeputeerde **Pels** vertelt dat het college door de Stuurgroep is gevraagd om ook al inhoudelijk te schetsen waar het heen kan gaan. Het college is voornemens om dat ook op papier te zetten.

- 325 De heer **Steeman** (D66) vraagt of burgers op dat moment goed zijn gehoord. Worden zij niet overvallen door besluitvorming door Gedeputeerde Staten met nieuwe inzichten?

Gedeputeerde **Pels** kan niet kwalificeren wat een nieuw inzicht zal zijn. Zij kan geen inschatting maken of mensen wellicht worden overvallen door besluitvorming. Het voornemen is om de
330 toegezegde gesprekken, die in het coalitieakkoord zijn toegezegd, nog te voeren. Het is een goede stap om te zetten. Die ronde wordt netjes afgerond. Het college weet al veel uit de dorpen, ook rondom de besluitvorming die is geweest.

- 335 Over de A8/A9 meldt de gedeputeerde dat leefbaarheidsmaatregelen worden uitgewerkt. Wat de gemeenteraad in Zaanstad aanneemt aan moties en hoe het tot besteding moet komen, is aan de wethouder van Zaanstad om bij de provincie in te brengen. Lange tijd is al duidelijk wat de beste oplossing is. Het is een groot bedrag. Bekeken moet worden hoe dat het beste kan worden ingezet zodat winst op korte termijn kan worden behaald voor de leefbaarheid. Daaraan wordt dus gewerkt, samen met de wethouder.

340

De heer Dessing (FvD) vraagt of het mogelijk is om technische briefing over de duinpolderweg te organiseren voor nieuwe Statenleden.

345

Gedeputeerde Pels stelt voor om bij het besluit van GS een goede tijdlijn mee te geven, waarin de stappen die zijn gezet in het proces, helder worden gemaakt, ook die van de afgelopen jaren. Het GS-besluit wordt ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.

3. Vaststelling agenda, verslag van 20 januari 2020, lange termijn agenda, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda

350

- De agenda wordt vastgesteld.
- Het verslag van 20 januari 2020 wordt vastgesteld,
- De moties- en toezeggingenlijst wordt vastgesteld.
- De Strategische agenda wordt vastgesteld.
- C-agenda: De heer Zoon (PvdD) verwijst naar het rapport over Schiphol 'Vernieuwd verbinden'. Dit leidde binnen de fractie tot een discussie. De fractie werkt aan een discussienota over de rol van Schiphol binnen de provincie. Te zijner tijd wordt die discussienota ter behandeling aan deze commissie toegezonden.

355

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

360

Zie ook agendapunt 2.

5. A-agenda Mobiliteit

5a. Derde actualisering PMI 2019-2025

365

De heer Hoogervorst (SP) is verbaasd over de omvang van de actualisering. Er worden zoveel wijzigingen voorgesteld dat er bijna sprake is van een nieuw PMI. Waarom is hiervoor gekozen? De SP is bezorgd over het gemak waarbij projecten 'overspringen' naar een volgende fase. Liggen hier evaluaties aan ten grondslag? Er wordt een flink krediet gevraagd. Valt dit te verantwoorden in de begroting? Projecten lijken onvoldoende aan te sluiten op het coalitieakkoord. Welke worden geschrapt, of voldoen niet?

370

Wat is de stand van zaken van het project Leeghwaterbrug? Waarvoor is het extra krediet voor de Leeghwaterbrug bedoeld? Hoe groot is de kans dat de provincie het krediet kwijt is.

De afslag Heiloo op de A9 is een nog groter probleem geworden door het stikstofbesluit. Wanneer wordt dit project nu eens geschrapt?

375

De SP maakt zich grote zorgen over het grote krediet dat wordt gevraagd voor de centrale brugbediening.

De heer Deen (PVV) vertelt dat de PVV kan instemmen met de voordracht, behoudens het toekennen van een bonus voor de reductie van CO₂-uitstoot bij het project Kruispunt Westerheide-Oude Postweg. Dat mag wat de PVV betreft geschrapt worden. Die kant moet de provincie vooral niet opgaan.

380

De heer Hollebeek (PvdD) constateert dat het project Afslag Heiloo fiks duurder wordt sinds de PAS uitspraak. De financiering moet grotendeels worden bijgedragen vanuit de nieuwbouw van wijk Zuiderloo komen. Voor dat plan is nog geen stikstofvergunning. De bestemmingsplanprocedure moet opnieuw worden doorlopen. Gaat gemeente Heiloo dit zelf bekostigen?

385

Mevrouw Kuiper (CDA) kijkt uit naar de nieuwe PMI.

Over de bereikbaarheid Bollenstreek en Haarlemmermeer spreekt het CDA zorg uit. Het project leeft enorm. De keuze voor varianten is nog een issue voor inwoners. Hoe pakt het Noord-Hollands
390 belang uit? Mevrouw maakt zich zorg over het feit dat er geen Ringvaartverbindingen in de plannen zijn opgenomen. Ze heeft de indruk dat voor die bouwopgaven het mobiliteitsvraagstuk en met name de oeververbindingen cruciaal is. Het is fijn dat in maart meer duidelijk komt.

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat zijn fractie de wens van Gedeputeerde Staten deelt voor het
395 samenvoegen van het PMI en het PMO. Het verbetert de duidelijkheid en transparantie. De VVD stelde technische vragen over het project N240–trajectbenadering gedeelte A7 Medemblik. Namens de fractie bedankt de heer Terwal voor de beantwoording. De weg is aan het einde van zijn levensduur. De bruggen bij Medemblik moeten worden vervangen. Worden deze vervangen door een- of tweebaansbruggen? De veiligheid moet wel verbeteren.
400 Het traject rond de Leeghwaterbrug verdient niet de schoonheidsprijs. In de media stond het bericht dat de plooiën zijn glad gestreken tussen hoofd- en onderaannemer. Een evaluatie van het traject zou wel goed zijn ten behoeve van verbeterpunten voor de toekomst. De heer Terwal spreekt zijn compliment uit aan de gedeputeerde voor de heldere beantwoording op vragen over de duinpolderweg. Het is mooi dat binnen een maand een GS-besluit wordt genomen,
405 niet alleen op proces, maar ook op de inhoud.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vindt de samenvoeging van het PMI en PMO een goed streven. Provinciale Staten moeten meer regie hebben over wat daarin gebeurt. Ze moeten inhoudelijk kunnen meedenken over de te maken keuzes. Provinciale Staten moeten hun controlerende en kader
410 stellende rol kunnen pakken.

De heer **Gringhuis** (GL) sluit zich aan bij de opmerking over het samenvoegen van het PMI en PMO. Opvallend is dat een flink deel van de aanvragen over OV gaan. Dat stemt GL tevreden. Heeft de verlaging van de maximum snelheid op provinciale wegen gevolgen voor projecten? De
415 N240–B moet wellicht anders worden ingericht?

De heer **Steeman** (D66) verwijst naar de opmerking van de VVD over het leren van fouten bij de Leeghwaterbrug. Hij sluit zich aan bij de woorden van het CDA over de duinpolderweg en de voorgaande fracties over de samenvoeging van het PMI en het PMO.
420 Wat is de reactie van het college op de verzet uitspraak over Afslag Heiloo A9 door de Raad van State? Met het voorleggen van de stukken blijven Provinciale Staten goed op de hoogte van de voortgang van provinciale infraprojecten. Ook deze actualisatie is enigszins in afwachting van de verdere uitwerking van het coalitieakkoord en van de wens om het PMI en PMO samen te voegen.
425 De fractie van D66 wil nog enkele zaken benadrukken. De wens om vanuit het coalitieakkoord inzetten op een zo laag mogelijke trede van de Duurzame Vervoersladder. Zoek in dit programma verbinding met duurzaamheid, natuur, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Maak gebruik van lokale kennis en kunde door vroegtijdige participatie, ook als projecten een andere fase ingaan of worden afgeblazen. Omwonenden en belanghebbenden moeten goed betrokken zijn en blijven.
430 De posten die zijn opgenomen voor de Leeghwaterbrug en de Centrale brugbediening lijken D66 dusdanig verstandig dat de fractie daarover geen politiek standpunt zal innemen. Leer van de crisis.

Gedeputeerde **Pels** benadrukt dat er geen nieuw PMI is. Het is niet vastgesteld bij de begroting, maar projecten lopen wel door. Als dit PMI niet wordt vastgesteld dan kunnen onderdelen die nodig zijn

- 435 voor projecten niet bestellen. De projecten lopen dan vertraging op. De stappen in deze update zijn nodig om verder te kunnen.
- De gedeputeerde snapt het gevoel van de PvdA. Als eenmaal het besluit is genomen om iets te gaan aanleggen, hoe kan dan worden geregeld dat nog sturing kan worden gegeven. In die nieuwe opzet zou die vraag beantwoord moeten kunnen worden. Daarover moet het goede gesprek worden
- 440 gevoerd. Het gaat om hogere kosten van bestaande projecten, waarvoor de politieke opdracht is gegeven om die uit te voeren.
- Er wordt gewerkt aan de herijking van het PMI. Dat vraagt wel om prioriteiten te stellen, want de provincie zit minder ruim in de middelen dan de jaren hiervoor.
- De uitspraak over de afslag A9 bij Heiloo is gedaan. Deze week komt de Regiegroep bijeen. Daarna
- 445 weet de gedeputeerde meer. Zij heeft daar nu geen zicht op.
- De brug bij Medemblik is nu afgezet. De brug blijft zoals die nu is in opbouw, maar als de brug weer op orde is dan kan weer van beide banen gebruik worden gemaakt. In die zin moet er dan weer sprake zijn van een veiligere situatie.
- Een evaluatie over het proces van de Leeghwaterbrug wordt gehouden. Naar de openstelling van de
- 450 brug wordt reikhalzend uitgekeken. De provincie is met de aannemer in gesprek. Het project is op punten duurder geworden. Extra zaken zijn geleverd. In het PMI wordt extra ruimte genomen voor risico. Het college van GS en de aannemer hebben er vertrouwen in dat de opleverdatum haalbaar is, maar daarvoor zijn wat extra middelen nodig.
- De vraag over de verlaging van de maximum snelheid houdt naar de gedeputeerde aanneemt,
- 455 verband met de stikstof depositie. Enerzijds wordt gekeken naar het effect van een snelheidsverlaging op de stikstof depositie. Die onderzoeksvraag is uitgezet. Gemeenten grijpen het aan om een leefbaarheidsprobleem op de kaart te zetten bij de provincie. Die twee zaken moeten wel van elkaar worden gescheiden. De stikstof problematiek moet opgelost. Het verlagen van snelheid kan mogelijk een oplossing zijn. Gedeputeerde Staten denken na over een nieuw kader.
- 460 Door woningbouw wordt de druk hoger. Tegelijkertijd vinden we de doorstroming op wegen belangrijk. Bekeken wordt hoe tot een afwegingskader kan worden gekomen. Het college hangt dat niet op aan het onderzoek over een verlaging van de snelheid in relatie tot stikstof. Als wordt besloten tot een lagere snelheid dan moet de weg anders worden ingericht. Er moet meer gebeuren dan alleen het plaatsen van borden. Aan het verlagen van de snelheid hangt een prijskaartje. Het
- 465 onderzoek moet worden afgewacht. Dan wordt duidelijk welke kosten daarmee zijn gemoeid en voor wiens rekening die kosten komen.
- Het samenvoegen van PMI en PMO is bedoeld om voor Provinciale Staten inzichtelijker te maken hoe infrastructurele projecten worden behandeld. Het samenvoegen heeft ook een groot effect op de ambtelijke werkprocessen. Het samenvoegen moet goed landen in de organisatie. Dat kost tijd. Bij
- 470 de komende begroting zal nog geen uitgerold programma voorliggen dat gedragen is door de gehele organisatie en waarop Provinciale Staten kunnen sturen. Het college wil het gesprek met Provinciale Staten voeren over de verwachtingen die zij hebben, maar de gedeputeerde geeft wel een winstwaarschuwing af. Het zal tijd kosten om dit goed te doen.
- 475 De **voorzitter** constateert dat van de tweede termijn geen gebruik wordt gemaakt. De voordracht kan als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5b. Ontwerp Verklaring van geen Bedenkingen A.C. de Graafweg (N241)

- De heer **Steeman** (D66) bedankt voor het beantwoorden van technische vragen. Een goede en veilige
- 480 bereikbaarheid tijdens de uitvoering van werkzaamheden is van groot belang. Het is vervelend dat dit niet bij de start van het project is meegenomen. Opvallend is dat de focus op gemotoriseerd verkeer ligt. Het lijkt of de fietser wordt vergeten en zelfs ten bate van het gemotoriseerd verkeer

moet omrijden. D66 wenst dat wordt gezien hoe het de fietser zo veilig en gemakkelijk mogelijk kan worden gemaakt bij de uitvoering van werkzaamheden.

485 Om technische reden is afgezien van een fietstunnel in Opmeer. Het had voor de veiligheid, leefbaarheid en doorstroming een enorme verbetering geweest. Een fietsbrug zou eventueel nog kunnen worden overwogen.

D66 maakt zich zorgen over de weidevogels in dit gebied. De aanleg van werkstroken is voorzien buiten broedgebied, maar het gebruik en de werkzaamheden zouden ook buiten broed- en
490 opgroeiseizoen moeten plaatsvinden. In de aanleg van de werkstroken is voorzien, maar niet in het verwijderen en in oorspronkelijke staat terugbrengen. Klopt het dat dit mist in het voorstel?

De heer **Hollebeek** (PvdD) is benieuwd of de tijdelijke werkstroken de omgeving (blijvend) aantasten. Hij vraagt hoeveel bomen moeten worden gekapt. Komen daarvoor bomen terug?

495 Stikstofberekeningen zijn gebaseerd op de oude regelgeving en Aeries calculatie. Dat kan ruimtelijke gevolgen hebben. Het is curieus om een vrij liggend fietspad voor een erfontsluitingsweg voor vier woningen en vier landbouwpercelen op te offeren. De veiligheid van fietsers wordt met voeten getreden. Kan de maximumsnelheid hier van 80 km/u worden verlaagd naar 60 km/u, zoals dat een stukje verderop wel gebeurt?

500 Het weidevogelgebied is minder dan vijf hectare, zo dat het financieel gecompenseerd kan worden. Het gevoel ontstaat dat er steeds kleine stukjes worden 'gepikt', zodat er geen fysieke compensatie tegenover hoeft te staan.

Een stuk van iets meer 400 meter, ten noorden van de weg en ten oosten van de geplande rotonde bij Langereis, is een natuurverbinding. Het is niet bepaald een robuuste natuurverbinding. Juist hier
505 loopt een spaarzame verbinding tussen de NNN-gebieden. De PvdD zou ervoor willen pleiten om bij de herstructurering van deze weg juist in te zetten op het versterken van dergelijke natuurverbindingen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) leest dat geluidshinder boven 60dB niet is toegestaan. Hoe wordt dat gemeten? Hoe ziet het participatietraject eruit tijdens de uitvoering? Hoe worden bewoners vanaf het begin en ook tussentijds worden geïnformeerd? Ook voor de PvdA geldt dat de fiets niet voldoende is meegenomen

De heer **Gringhuis** (GL) sluit zich aan bij de zorgen over het vogelweidegebied. Het PIP is vastgesteld
515 in maart 2019. Het PIP komt nu. Was het niet mogelijk geweest om dat dichter op elkaar te doen? Zijn er alternatieven verkend voor financiële compensatie? Op de parallelweg is de maximumsnelheid 60 km/u. Kan die worden verlaagd naar 30 km/u vanwege fietsverkeer?

GL zag dat het is gelukt om de snelheid op de N-wegen te verlagen. Dat verdient complimenten. Het betekent ook dat er minder bomen gekapt hoeven te worden.

520 Mevrouw **Van Geffen** (VVD) is blij met de parallelweg, zodat in ieder geval het werkverkeer van de weg is. De VVD verwacht veel doorstromingsproblemen tijdens de uitvoering van het project en hoopt dat daarvoor veel aandacht is. De VVD is niet blij met de definitieve snelheidsverlaging. Het bevordert de doorstroming niet. Is onderzocht of ter plekke van de bomen geleiderails geplaatst kunnen worden. Ze kunnen van hout worden gemaakt, waardoor het er natuurlijker uitziet.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat er een goede ruimtelijke onderbouwing is. Men kan dus niet tegen de VvgB zijn.

530 Gedeputeerde **Pels** zegt over het proces dat er twee opties zijn. Of de commissie houdt zich bij de VvgB en ontvangt daarover beantwoording en gaat met de nieuwe gedeputeerde het gesprek aan over alle gevraagde extra's. Of op alle vragen wordt nu wel een antwoord gegeven.

De commissie wenst de vragen buiten de VvgB schriftelijk beantwoord te krijgen,
535 Nu zou de commissie de vragen over de VvgB beantwoord willen zien.

Gedeputeerde **Pels** legt uit dat de weg direct naast het vogelweidegebied ligt. Er is al verstoring van het gebied. Het is de vraag of de werkzaamheden tot na het broedseizoen moeten worden uitgesteld. Het voornemen is om de werkzaamheden conform planning uit te voeren.
540 Op de vraag waarom het PIP en deze VvgB niet dicht bij elkaar liggen, antwoordt de gedeputeerde dat dit nodig is want er is meer oppervlakte en ruimte nodig. Dat was nog niet bekend bij het vaststellen van het PIP.

Natuurlijk wordt ervoor gezorgd dat tijdens de werkzaamheden er sprake is van een veilige situatie. Bij elk project moet worden gezorgd voor een zo veilig mogelijke situatie met een goede
545 doorstroming. Er zal vast hinder worden ondervonden van de werkzaamheden. Geleiderails bieden hier geen oplossing, de bomen staan te dicht op de weg.

Over de bomen en snelheid vertelt de gedeputeerde dat een goed gesprek heeft plaatsgevonden met Opmeer. Aan Opmeer is aangeboden om de snelheid wat te verlagen. Het college verwacht deze week een reactie van Opmeer. Het is dan mogelijk om meer bomen te sparen, dan verwacht.
550 De weg moet opnieuw ingericht ook ten behoeve van een snelheidsverlaging.

De voordracht kan als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.
Zodra de nieuwe gedeputeerde is aangetreden, komen Gedeputeerde Staten met een voorstel naar Provinciale Staten om de andere punten van de A.C. de Graafweg te bespreken.

555

6. B-agenda

6a. Brief 7d. van de C-agenda naar de B-agenda Pilot SolaRoad Schiphol, op verzoek van PVV en FvD

De heer **Deen** (PVV) spreekt ook namens de heer Van den Berg (FvD). De fracties uitten eerder al hun
560 zorgen en kritiek over de pilot SolaRoad zwaar verkeer Schiphol, die voor 40% op Noord-Hollands belastinggeld draait in de vorm van aandelen. Beide fracties vinden het belangrijk dat de provincie zich bij haar kerntaken houdt. Daar horen beleggen en ondernemen met belastinggeld niet bij. Het is een goede zaak dat de provincie stopt met de pilot. De brief, de RCA en de beantwoording van technische vragen van mevrouw Van Geffen (VVD) roepen de volgende vervolgvragen op.

565 Op pagina 1 van de RCA staat dat het proces, waardoor het zonnepaneel geleidelijk loslaat van het beton, optreedt onder gewone buitencondities, dus zelfs zonder belasting door verkeer. Deze problematiek kan dus ook gaan voorkomen in de pilot licht verkeer. Kunnen Gedeputeerde Staten aangeven of recente beschadigingen en reparatie aan het fietspad in Krommenie te maken hadden met het zojuist genoemde proces van onthechting? Mocht dat niet zo zijn, wat waren dan de
570 oorzaken en hoeveel bedroegen de reparatiekosten?

Gedeputeerde Staten besloten op enig moment om de focus te verleggen naar het door ontwikkelen van zonnewegen voor licht verkeer. In de beantwoording van technische vragen staat dat Nederlandse fabrikanten zich gaan richten op licht verkeer, omdat hierop verbeterlagen gemaakt kunnen worden. Waarop is dit optimisme gebaseerd? Waar ligt de grens voor tijd en kosten om ook
575 de stekker uit de pilot voor licht verkeer te trekken, de aandelen van de hand te doen, zodat verdere verspilling van Noord-Hollands belastinggeld voorkomen wordt?

Wat is de stand van zaken van de samenwerkingsovereenkomst met de provincies Zuid-Holland en Brabant inzake zonnewegen? Hoeveel kosten zijn gemaakt voor het verwijderen van het proefvak op de parallelweg van de N232 te Schiphol en het in oorspronkelijke staat terugbrengen. Wie heeft dit
580 betaald? Hoelang duurden deze werkzaamheden?

Mevrouw **Koning** (CDA) vertelt dat het voor het CDA een teleurstelling is dat SolaRoad op wegvlakken met zwaar verkeer niet succesvol blijkt te zijn. De panelen gaan stuk. Een deel van het uitgegeven innovatiegeld leidt dus niet tot resultaat. Het CDA is een voorstander van het duurzaam opwekken
585 van energie op en rond provinciale infrastructuur. De fractie staat voor dat de opgedane kennis over SolaRoad op wegvlakken nu in te zetten bij de verdere ontwikkeling van SolaRoad op fietspaden. Met de toepassing van zonnepanelen op bestaande fietspaden het landschap niet of nauwelijks wordt aangetast, wat bij plaatsing van zonnepanelen op land vaak wel het geval is. Wanneer kan toepassing op grote schaal op fietspaden worden verwacht? Kan dat een rol gaan
590 spelen binnen de RES? Hoe verloopt het transport van de stroom?

Mevrouw **Alberts** (SP) informeert naar de stand van zaken van het fietspad in Krommenie. Wordt het probleem opgelost? Hoeveel geld is er ingestoken? Is er geld over? Door het aandeelhouderschap zijn de kosten niet begreep. Vinden Gedeputeerde Staten het nog steeds een verstandige beslissing
595 om, ondanks de problemen met het fietspad, toch een proef met zwaar verkeer te starten? De SP vindt het zonde van het geld. Het gaat al 5 jaar moeilijk. Hoelang wordt nog doorgedaan, nu steeds tegen dezelfde problemen wordt aangelopen?

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) merkt op dat de VVD SolaRoad een aantrekkelijk instrument vindt, omdat
600 er sprake is van dubbel ruimtegebruik. Als nu nieuwe panelen worden neergelegd, zonder schaduwwerking dan kan dat maximaal 150 kW per m² opleveren. Als het lukt dan heeft men ook iets. De VVD plaatst een kanttekening bij de Governance structuur en de transparantie over SolaRoad. De eigen website vermeldt weinig. Daar wordt niet vermeld dat SolaRoad de provincie en TNO als aandeelhouders heeft. Het deponeren van de jaarrekening over 2018 is nog niet gebeurd.
605 Zouden Gedeputeerde Staten daar meer bovenop willen gaan zitten?

De heer **Steeman** (D66) zegt dat ook D66 de potentie van SolaRoad ziet. Het dubbel ruimtegebruik is heel aantrekkelijk. Innoveren in innovatie doet D66 graag, maar onzekerheid hoort daarbij.
610 Innoveren in een innovatie die al fantastisch werkt, betekent namelijk investeren.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) hoelang D66 wil doorgaan? Het idee van dubbel ruimtegebruik is handig, maar als het niet werkt dan is het zonde van het geld.

De heer **Steeman** (D66) is benieuwd naar de antwoorden van Gedeputeerde Staten op de gestelde
615 vragen. Wat D66 betreft is het een kwestie van een goede Governance structuur en evalueren, zodat ergens kan worden besloten dat dit het geld niet langer waard is.

Gedeputeerde **Pels** stelt voor om de technische vragen schriftelijk te beantwoorden. Bij innovatie hoort dat dingen af en toe mislukken. Dat is de aard van innovatie. Af en toe moet meer
620 risico worden genomen omdat de tijd het van ons vraagt. Gedeputeerde Staten zijn blij dat kan worden geïnnoveerd in samenwerking met andere partijen in SolaRoad, maar ook met andere provincies. Gedeputeerde Staten verwachten op korte termijn goed nieuws over de samenwerkingsovereenkomst te brengen.

625 In Utrecht wordt een aanbesteding uitgezet aan de hand van de richtlijn die samen met
Rijkswaterstaat is vastgesteld voor 1 kilometer aan SolaRoad fietspad.
Er wordt gesteld dat geen opbrengst werd gehaald. Er waren vier versies waardoor de opbrengst
verschilde tussen de vier versies. Op dit moment bedraagt de opbrengst 120 kW per vierkante meter
per jaar. Er is dus zeker wel sprake van een opbrengst.
630 Nu Utrecht het groter gaat aanbesteden is Noord-Holland bezig met een volgende stap in de
innovatie. Het is nog steeds risicovol, maar het is wel de volgende stap die wordt gezet.
De concept RES komt snel, maar dit zou een oplossing kunnen zijn om grootschalig toe te passen als
blijkt dat dit werkt en er voldoende opbrengsten zijn. Met elkaar moet een kostenafweging worden
gemaakt. Het gaat dan wel over 'zouden', 'kunnen' en 'misschien', maar dat is innovatie.
Voor nu ziet het er goed uit
635 In het project resteert nog 1,3 miljoen euro. Dat bedrag is nog ter beschikking voor dit deel.
De VVD verzoekt om meer informatie op website beschikbaar te stellen. De gedeputeerde zal dat
verzoek bij SolaRoad neerleggen. Over de jaarrekening zal navraag worden gedaan.

Tweede termijn:
640 Mevrouw **Alberts** (SP) vraagt over het resterende bedrag van 1,3 miljoen euro of dit het totale pakket
betreft, of het provinciale deel?

Gedeputeerde **Pels** antwoordt dat het om het provinciale deel gaat.
645 De heer **Deen** (PVV) wacht de schriftelijke antwoorden af. Mochten de fracties van FvD en PVV
daartoe aanleiding zien dan komen zij er nader op terug.

[pauze 20.24 tot 20.35 uur]

650 **6b. Mobiliteitsplan Formule 1**
De heer **Steeman** (D66) zegt dat D66 zich steeds op het standpunt heeft gesteld dat de
bereikbaarheid van Zandvoort en de kust van Zuid-Kennemerland verbetering behoeven. Niet alleen
voor een weekend Formule 1, voor andere grote evenementen en zomerse dagen en vooral voor de
655 inwoners van de kustgemeenten. Als die bereikbaarheid verbeterd kan worden, met respect voor
omwonenden en natuur, dan heeft D66 er geen bezwaar tegen als ook het Formule 1 evenement
daarvan kan profiteren. Dit mobiliteitsplan ziet eruit alsof er geen reden is om coureurs en
raceteams dwars door een natuurgebied, over het strand naar het circuit te moeten vervoeren. D66
zou het enorm waarderen als de natuurwaarden worden gerespecteerd. Over calamiteiten gesproken:
660 alternatieve routes of terugvalopties bij ongevallen ontbreken in dit plan. Als dat inzicht niet kan
worden gegeven dat is dat een flinke omissie in het plan.
D66 ziet een knelpunt in de fietsveiligheid in de omgeving van Zandvoort. Passerende bussen op de
Bloemendaalseweg kunnen niet anders dan op de fietsstroken rijden. Gedeputeerde Staten worden
gevraagd dat mee te geven aan de overlegpartners.
665 D66 ziet verder geen onoverkomelijke problemen in dit Mobiliteitsplan. De inzet op duurzame
vervoerswijzen, de sturing via kaartverkoop, crowd management, monitoring moeten de overlast
voor bewoners, ondernemers en bezoekers zo laag mogelijk houden. Het geheel voorkomen van
overlast is niet realistisch. D66 is heel benieuwd hoe het raceweekend gaat verlopen en ziet graag
snel na dat weekend een evaluatie tegemoet.

670

- De heer **Muurlink** (PvdA) vertelt dat de PvdA blij en tevreden is dat goed is nagedacht om meer dan honderdduizend bezoekers goed en veilig naar Formule 1 te laten komen. De uitgangspunten richten zich niet alleen op de bezoekers maar ook op de leefbaarheid en de bereikbaarheid voor de inwoners. Ook is er aandacht voor duurzaamheid in het Mobiliteitsplan. Er is een keerzijde. Het Mobiliteitsplan is eigenlijk een immobiliteitsplan voor omwonenden. Zeven spoorwegovergangen in Overveen, Halfweg en Zandvoort zijn 3 dagen lang afgesloten. Omleidingsroutes zijn nog onbekend. Wegafsluitingen in Haarlem en Heemstede. Bushaltes worden tijdelijk opgeheven. Hoe de bereikbaarheid is met de trein via Haarlem naar Beverwijk en Hoorn is niet duidelijk. Allemaal begrijpelijke punten vanuit verkeersveiligheid, het tegengaan van sluiptverkeer, maar ze beperken de leefbaarheid van bewoners enorm, gedurende drie dagen.
- Net als D66 ziet de PvdA graag zo snel mogelijk na het raceweekend een evaluatie tegemoet. In die evaluatie is de PvdA benieuwd naar de waardering voor alle beperkingen voor bewoners van de mobiliteit in het gebied.
- De heer **Dessing** (FvD) las het zeer leesbare rapport met veel belangstelling. Alle diverse gevolgen van het raceweekend voor Zandvoort en omliggende gemeenten zijn scenario based en compleet bekeken. FvD is erg blij met het Mobiliteitsplan en kan zich vinden in de conclusies en aanbevelingen.
- Mevrouw **Alberts** (SP) meldt dat de SP niet blij is. Wat de SP betreft was het raceweekend er niet gekomen. Het is zoveel gedoe om dit voor elkaar te boksen. Wonderlijke zinnen in het rapport zijn dat *“er een vooroordeel is dat Zandvoort slecht bereikbaar is”*. Het is een oordeel. *“Buiten het circuit is het geluid vermoedelijk niet te horen.”* Mevrouw Alberts zou eenieder aanraden in de nabijheid van het circuit te gaan staan.
- Wie betaalt waarvoor? Rijk, provincie en gemeenten moeten alle een duit in het zakje doen, naast de organisatie. Mevrouw Alberts is benieuwd naar de totale kosten, uitgesplitst per bestuurslaag. Gedeputeerde Staten meldden destijds dat er geen bijdrage aan het evenement gedaan zou worden. Gezien de verkeersmaatregelen die door de provincie worden getroffen dan zult men beseffen dat dat niet gratis is. De kosten zouden moeten worden meegenomen bij de evaluatie, net als de melding dat het bij één keer blijft.
- De SP hoopt dat het flauwekul is dat de teams over het strand van Noordwijk naar Zandvoort vice versa worden vervoerd. Gemeente Noordwijk moet worden teruggefloten. Stel dat een stortbui of noodweer uitbarst tijdens het evenement, dan is de kans groot dat ‘mensen op hol slaan’. Is dat meegenomen in dit plan, of in het Veiligheidsplan?
- De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat velen zich zorgen maken over overlast door helikopters en het vervoer over het strand van raceteams van Noordwijk naar Zandvoort. Deze elementen maken geen deel uit van het Mobiliteitsplan. Er zijn slechts zaken opgenomen die het predicaat bezoekersmodaliteit verdienen. Wanneer is iemand bezoeker? Wordt de logistieke kant dan ook buiten beschouwing gelaten, zoals catering en merchandising? Het lijkt een kwestie van uitsluiten wat niet welgevallig is. Aan het vervoer over water en strand kleven risico's. Het trekt racefans aan op het strand. Is er alle vertrouwen dat dit plan gaat leiden tot een vlekkeloze afwikkeling van de aan het evenement gerelateerde mobiliteitsstroom?
- Het is een feit, in plaats van een vooroordeel, dat Zandvoort moeilijk bereikbaar zal zijn, zoals al door de SP naar voren gebracht. NS spreekt zorg uit over wachttijden voor de trein, die kunnen oplopen tot vier uren.
- De gemeente Zandvoort communiceert bij mooi weer, dat Zandvoort niet bereikbaar is voor strandbezoekers. Dat is vreemd, want het is een openbare weg.

De PvdD verwachtte een beter document van een professionele organisatie. Het is leesbaar, maar inhoudelijk schiet het stuk tekort en zou het terug naar de tekentafel moeten.

De heer **Terwal** (VVD) spreekt, namens de VVD-fractie, grote waardering uit voor de organisatoren van The Dutch Grand Prix. Na 35 jaar afwezigheid, wordt Formule 1 weer naar de provincie Noord-Holland gehaald. Meer dan 100.000 bezoekers uit binnen- en buitenland en miljoenen mensen van over de hele wereld via tv zullen de spectaculaire race op Circuit Zandvoort bekijken. Zoals gebruikelijk proberen de bekende club van natuur- en milieuorganisaties de Noord-Hollander dit plezier van drie dagen te ontzeggen met de geëigende trucs van juridische procedures over rugstreeppad en zandhagedis.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat het hier over een Mobiliteitsplan gaat. Inhoudelijk heeft de heer Hollebeek niets gezegd over de Formule 1 ansich,

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat het evenement als katalysator fungeerde voor het verbeteren van de spoorverbinding tussen Haarlem en Zandvoort. Meer mensen kunnen de trein nemen naar het circuit en hoeven zij op zonnige zomerdagen niet in overvolle treinen te staan. Een langgekoesterde wens van de VVD voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en Zandvoort in het bijzonder wordt hiermee verwezenlijkt. Dat het evenement veel voeten in aarde heeft, blijkt uit het Mobiliteitsplan. De VVD is zich ervan bewust dat dit plan de hoofdlijnen schetst. De details vinden nog hun uitwerking.

De heer **Terwal** gelooft dat de gemiddelde Noord-Hollander de eigenschap heeft van gunnen en creativiteit. Het evenement zal overlast veroorzaken, maar het gaat over 3 dagen. Men heeft er wel wat voor over om zo een ongelooflijk mooi evenement naar de provincie te halen.

Bij interruptie **Muurlink** (PvdA) wijst erop dat in men in een behoorlijk gebied 3 dagen de bus niet kan nemen. Denk aan inwoners die slecht ter been zijn. Dat zou in beeld gebracht moeten worden.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de betreffende gemeenten zijn aangesloten en betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan. Voor veel problemen kunnen oplossingen worden gevonden. De communicatie moet goed verlopen en er moet een evaluatie komen.

Het Mobiliteitsplan is het resultaat van een goede samenwerking tussen de organisatoren en vele betrokken partijen. Spreiding in tijd en mobiliteit is een belangrijk uitgangspunt. Dit kan worden bereikt door de vele Park & Ride- en Park & Bike-locaties. Met lage parkeertarieven wordt de automobilist verleid om verder te reizen met ander vervoer.

Het private bedrijf BonoTraffics bereidt, namens gemeente Zandvoort, verkeersbesluiten voor en publiceert deze in het Staatscourant. Dit is toch een publieke taak van de gemeente Zandvoort zelf? Hoe verhoudt de wens van raceteams om over het strand van Noordwijk naar het circuit zich tot de zin: "Het vervoer over water en/of strand is gezien het kleine aanbod en de grote risico's als modaliteit in het kader van The Dutch Grand Prix en valt buiten het Mobiliteitsplan en de risico analyse?

De heer **Gringhuis** (GL) zegt dat GL geen voorstander is van de Formule 1 in Zandvoort. De fractie is wel erg blij met de investeringen in het spoor, waardoor de dienstregeling naar Zandvoort en Overveen structureel verbetert.

- 765 GL ziet dat het Mobiliteitsplan niet de oplossing biedt om de bereikbaarheid tijdens de Grand Prix te garanderen. Er wordt veel geld geïnvesteerd in het treinsysteem. Station Zandvoort zal voor iedereen de beste keuze zijn. Wat als het niet past?
- GL maakt zich zorgen over het overschot aan reizigers na afloop van de Grand Prix. Volgens de NS kan de afvoertijd wel 4 uur bedragen. Een onveilige situatie moet worden voorkomen. Hoe zorgt de
- 770 organisatie daarvoor? Is het Veiligheidsplan Grand Prix 2020 al klaar?
- In het Mobiliteitsplan staat niets over station Heemstede of Aerdenhout. Is het mogelijk om vanaf daar met pendelbussen naar het circuit te rijden? De organisatie schat in dat het aantal personen dat zonder toegangskaart richting Zandvoort komt op nihil, maar gaat voor de zekerheid uit van 7.500 personen. Waarop is 7.500 gebaseerd? Grand Prix stimuleert bezoekers uit de regio tussen 7,5 en 25
- 775 kilometer lopend of op de fiets te komen. Is die afstand niet wat groot? Hoeveel huurfietsen zijn er beschikbaar? Is er voldoende wegvlakcapaciteit voor zoveel fietsers? Mogelijk kan een rijbaan voor fietsers worden vrijgegeven?
- De aanvoerroute over het strand moet worden voorkomen. Kan de gedeputeerde zich hiervoor inspannen? Het Mobiliteitsplan lijkt te optimistisch en gaat uit van spreiding in ideale situaties. GL
- 780 hoopt op een verdere uitwerking, die voor een meer robuuste bereikbaarheid zorgt op deze topdagen. Gedacht moet worden aan een 'slecht weerscenario'.
- De heer Gringhuis eindigt met een compliment. Net als de heer Dessing vond de heer Gringhuis het een erg goed leesbaar stuk.
- 785 Mevrouw **Kuiper** (CDA) spreekt ook complimenten uit voor het stuk. De organisatie is niet over een nacht ijs gegaan. Er is naar veel facetten gekeken vanuit veel invalshoeken. Op 4 mei 2020 valt te concluderen of het allemaal is gegaan zoals geschetst in het Mobiliteitsplan. Het plan is doordacht. Natuurlijk levert het voor velen een belemmering op. Als de races achter de rug zijn, zullen velen trots zijn. Een evaluatie kan voor verbeterpunten zorgen.
- 790
- Gedeputeerde **Pels** meldt dat tekstdelen zijn witgelakt, omdat het vertrouwelijke informatie betreft. Het Mobiliteitsplan is niet het plan van de provincie. Het is een onderdeel van de vergunningsaanvraag. De provincie werkte er wel aan mee. De risico's die de provincie zag, zijn meegenomen.
- 795 Tijdens de drie betreffende dagen gaat de provincie zich ook inspannen. De provincie gaat zich inspannen dat het feest met zo min mogelijk overlast verloopt. Die kosten worden gedragen door de organisatie Dutch Grand Prix. De inspanningen aldaar worden door de organisatie gedragen. De personeelskosten draagt de provincie wel zelf. De provincie zorgt daarmee dat het niet alleen voor bezoekers, maar ook voor de doorstroming in zijn geheel goed geregeld is.
- 800 Het plan is bedacht door een enkel team, en niet door Dutch Grand Prix, om teams over het strand te laten rijden. Noordwijk gaf een akkoord. Zandvoort nam nog geen besluit. De gedeputeerde vindt het geen goed idee om vooraf als overheden, zonder dat er een besluit is genomen, over elkaar heen te buitelen. Het raakt aan andere doelen van de provincie, zoals natuurbeheer. Gedeputeerde Pels neem het op met haar collega gedeputeerde Rommel. Als er een besluit is, dan wordt kenbaar
- 805 gemaakt hoe de provincie zich hiertoe gaat verhouden? De gedeputeerde gaat over vervoer over asfalt en niet over het strand. Zij kan geen reactie geven of de provincie al dan niet doorzettingsmacht heeft op dit dossier. Ze vraagt de commissie om wat geduld, zodat ze het kan bespreken met gedeputeerde Rommel. De laatste gaat over natuur.
- Gedeputeerde Staten overleggen regelmatig met de andere betrokken partijen. Vanuit Noord-
- 810 Holland zijn er drie gedeputeerden betrokken. Volgende week is er een bestuurlijk overleg. De gedeputeerde hoorde zorgen over de leefbaarheid bijvoorbeeld met betrekking tot de omleiding. Het evenement gaat niet zonder enige overlast. Er wordt gezocht naar mogelijkheden om de

omleidingen zo kort mogelijk te maken. Het lijkt of er wordt gewerkt aan het verminderen van toegankelijkheid of de bereikbaarheid. Het is op verzoek van de gemeenten zelf. In de omliggende gemeenten is er angst voor wild parkeren. Heemstede sluit tijdens de ochtendspits bushaltes om wild parkeren te voorkomen. Dat wordt breed gecommuniceerd.

Het evenement wordt zeker geëvalueerd. Het perspectief van en de beleving van het evenement door de bewoners zal als evaluatiepunt worden aangedragen.

De provincie kan het evenement niet stoppen. Het is aan Zandvoort om een vergunning te verlenen.

De inzet is dat de provincie na de evaluatie dingen beter kan doen.

Het veiligheidsplan is geheim. Het is bij de provincie wel bekend. Er rust geheimhouding op. Er is rekening gehouden met paniek die kan ontstaan. Calamiteiten zijn opgenomen in het Veiligheidsplan. Om te voorkomen dat iedereen op hetzelfde moment komt en gaat, wordt nadrukkelijk ingezet op spreiding, door middel van aparte doorlooppoorten en verschillende side events. Strandbezoekers hoeven niet te worden tegengehouden. Het is onmogelijk om Zandvoort per auto in te komen. Alleen met een rijbewijs komt men per auto Zandvoort in. Zandvoort is wel bereikbaar per trein. Omdat er zoveel overheden bij betrokken zijn, is uniformiteit belangrijk. Daarin heeft BonoTraffics een rol, door te zorgen dat elk onderdeel uniform is.

Op de Bloemendaalseweg wordt niet gefietst. Obstakels langs de weg worden zoveel mogelijk te verwijderen. Fietsverhuur vindt plaats door een private partij. Bij de aankoop van een toekaart moet worden aangegeven hoe men naar het circuit toe komt. Vooraf is daarover dus al heel veel duidelijk, zodat Dutch Grand Prix daarop kan anticiperen.

De voorzitter constateert dat de gedeputeerde de opmerkingen inzake het over het strand rijden meeneemt naar haar collega. Tevens is toegezegd dat er een evaluatie komt waarin het belang van de inwoners wordt meegenomen.

Tweede termijn:

De heer **Muurlink** (PvdA) ontvangt graag nog een reactie op zijn vraag over de bereikbaarheid per trein van Beverwijk.

De heer **Gringhuis** (GL) is benieuwd of de door hem in eerste termijn noemde aandachtspunten door de gedeputeerde worden meegenomen bij vervolgbesprekingen met de organisatie van de Grand Prix.

Mevrouw **Alberts** (SP) maakt zich zorgen dat alle overlast meer dan drie dagen duurt, vanwege de op- en afbouw. Tevens is er een overlap met het Bevrijdingsfestival.

Gedeputeerde **Pels** zegt over de bereikbaarheid van Heemstede, Aerdenhout en Beverwijk per trein dat men kan overstappen in Haarlem.

De aanname van 7.500 personen zonder toegangkaart is gebaseerd op andere races. De afstand van lopen of fietsen is een actieve keuze. De zorg over de fietsveiligheid wordt meegenomen in het bestuurlijk overleg.

855

6c. 24-uurs Centrale Bediening

De heer Hoogervorst (SP) schrok van het rapport. Er zijn grote problemen in de planning en bij de uitvoering in het geheel door de nieuwe Machinerichtlijnen. Heeft de provincie nooit het signaal ontvangen dat deze richtlijnen zo een grote invloed konden hebben? Slechts vier kunstwerken zijn aangesloten. Dat moeten er 44 worden. Wanneer is fase 1 afgerond. Is een tweede centrale nodig als

860

Heerhugowaard ruimte heeft voor 100 kunstwerken? De provincie heeft als regel dat de bedienentrale maximaal 1 brug tegelijk bedient. Hoe gaat dat straks als er wellicht 30 bruggen zijn aangesloten?

865 Mevrouw **Van Geffen** (VVD) constateert dat het plan er inhoudelijk prima uitziet. Het kan veel opleveren voor de scheepvaart en weggebruiker. Over het doel is de VVD enthousiast, al is het een complex project. Volgens de oorspronkelijk beoogde investering in de machinerichtlijn 21 miljoen euro. De totale investering 48 miljoen euro. Nu wordt om 9,5 miljoen euro gevraagd. Is dat een extra bedrag bovenop eerder voor de machinerichtlijn geïnvesteerde bedragen?

870

De heer **Deen** (PVV) zegt de PVV het positief vond om te lezen dat de aanbevelingen uit het onderzoeksrapport zijn meegenomen in de werkwijze van de bedienentrale in Heerhugowaard. Het is spijtig dat het project een vertraging van een jaar oploopt en bij 10 miljoen euro extra gaat kosten. Toch weegt voor de PVV de wijze waarop problemen worden aangepakt hier zwaarder. Het

875 Is een goede zaak dat de provincie de bedientaak weer heeft overgenomen van Trigion.

De heer **Steeman** (D66) spreekt zijn complimenten uit voor het gebouw in Heerhugowaard. De duurzaamheidsambities die in dit gebouw zijn gerealiseerd, verdienen navolging in het provinciale gebouwenbeheer. Het dossier Centrale brugbediening is er een van vallen en opstaan. Vertraging,

880 invoering van regelgeving en normeringen maken dat de besluitvorming uit 2007 en 2009 om over te gaan op centrale bediening meer voeten in aarde heeft dan aanvankelijk was bedacht.

De heer Steeman roept op tot het actief in beeld brengen en voorkomen van risico's en een strategisch assetmanagement. D66 staat nog altijd achter de basisgedachte: het verbeteren van de doorvaarbaarheid en het stimuleren van vervoer over water. D66 gaat ervan uit dat continue wordt

885 bekeken op welke manier risico's voorkomen en processen verbeterd kunnen worden om de veiligheid te waarborgen. Het voldoen aan de Machinerichtlijn is daar onderdeel van.

D66 gaat in principe akkoord met het stuk.

De heer **Dessing** (FvD) denkt dat de machinerichtlijn essentieel is in de gekozen richting voor

890 centrale brugbediening. Komt er een evaluatiemoment voor het centraal bedienen van bruggen op afstand? Wat betreft de gekozen richting, kan FvD zich vinden in het document.

De heer **Muurlink** (PvdA) sluit zich aan bij de vraag hoe het straks gaat als er 44 bruggen zijn aangesloten, terwijl het uitgangspunt is dat één brug per keer wordt bedient.

895 Het goede van het voorstel is dat er aandacht is voor extra veiligheidseisen voor medewerkers. Het is jammer dat het zoveel geld kost. Het is belangrijk om zaken zo goed mogelijk en efficiënt op te lossen. Gedeputeerde Staten doen dat in dit voorstel.

Er vindt een afbouw plaats van het aantal bedienaren van 90 naar 64 fte in drie jaar. Zal het aantal fte na drie jaar nog verder dalen als er meer bruggen en sluizen aangekoppeld worden. Mensen

900 verliezen hun baan. Hoe gaat de provincie daar mee om?

De heer **Gringhuis** (GL) sluit zich aan bij de woorden van D66 en de vraag van de VVD over de financiën. GL is blij dat de brugbediening weer terugkomt bij de provincie. GL was eerder een tegenstander van de uitbesteding.

905

De heer **Hollebeek** stelde in september vragen over het rapport van Onderzoeksraad. Staat voorliggende aanpassing in tijd en kosten, naar aanleiding van strikte veiligheidseisen, los van het

Onderzoeksrapport? Was destijds niet beken dat de Machinerichtlijnen invloed zouden hebben op het proces van centralisering van de bediening van bruggen en sluizen?

910

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. Als de centrale optimaal werkt kunnen 24 kunstwerken tegelijk bediend worden. Het uitgangspunt dat slechts één brug of sluis tegelijk wordt bediend levert een grote discrepantie op.

915

Hoeveel uur is de brugbediening nu feitelijk open? Breidt het programma qua openingsuren uit met de toename van het aantal aangesloten bruggen en sluizen? Als de centrale goed op orde is en vol werkt dan zijn er veel mogelijkheden om het goederenvervoer over water te stimuleren. Daarin zit veel potentie. Waar ligt het omslagpunt? Ligt dat op eind 2022?

920

Gedeputeerde **Pels** licht toe dat er een stevige uitdaging ligt om te zorgen dat zowel de 24-uurs bediening goed verloopt en dat de Machinerichtlijn goed geïmplementeerd wordt en daarmee de veiligheid. De aanbevelingen uit het onderzoek dat heeft plaatsgevonden na het ongeval zijn verwerkt. De opgave is groter dan voorzien. Alle objecten zijn uniek. Elk object heeft een eigen benadering nodig om het geschikt en veilig te maken en om te voldoen aan de machinerichtlijn. Dat is een nadeel. Dit probleem speelt ook in Zuid-Holland en ook Rijkswaterstaat ondervindt er problemen mee. De complexiteit en de onzekerheid van het project betekenen niet dat het project niet wordt voortgezet. Het project kent onzekerheden. Onderweg zijn nog uitdagingen te verwachten bij de kunstwerken zelf. De aannemer maakt zich zorgen of alles kan worden waargemaakt, zoals het nu is uitgezet. Daardoor wordt vertraging opgelopen richting de vaststellingsovereenkomst.

925

Wellicht is uiteindelijk een nieuwe aanbesteding noodzakelijk. **Gedeputeerde Staten zullen Provinciale Staten goed op de hoogte houden over de voortgang. In de volgende commissie volgt weer een stand van zaken over de voortgang van het project.**

930

De verwachting is dat fase 1 eind 2022 kan worden afgerond. De tweede centrale is op dit moment niet nodig. Deze staat dan ook niet in de planning.

935

Nu is één medewerker nodig per brug. Straks zijn er dus meer mensen nodig om de bruggen veilig te bedienen. Daar is ruimte voor.

In het bedrag van 48 miljoen euro is het gevraagde bedrag van 9.5 miljoen euro inbegrepen. Het zijn extra middelen bovenop wat eerder is aangevraagd. De projectkosten bedragen in totaal 48 miljoen euro. Het genoemde bedrag van 21 miljoen euro was een eerder vrijgemaakt budget. **Een schriftelijke uitleg volgt.**

940

Er moet worden voldaan aan de machinerichtlijn. Het college maakt de keuze om de implementatie naar voren te halen, zodat sneller met de richtlijn bij meer objecten kan worden gewerkt. Gedeputeerde Staten vinden de implementatie zo belangrijk en willen de doelstellingen voor vervoer over water ook behalen. De kosten zouden later alsnog moeten worden gemaakt.

945

Als de evaluatie is bedoeld om te peilen of 24-uursbediening wenselijk is dan is dat meer een politieke vraag dan een evaluatie. Natuurlijk wil je weten wat kan worden geleerd van een project, maar op dit moment bevindt het project zich nog in de implementatiefase. Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten denken na over het moment van evaluatie.

950

Het verminderen van het aantal fte is het gevolg van centraal bedienen. De komende tijd zijn echter nog mensen nodig. Mogelijk zijn deze mensen te zijner tijd op een andere plek nodig. Het ligt in de toekomst en per persoon en per geval zal worden bekeken of binnen de organisatie een dergelijke functie elders voorhanden is. Er ligt geen plan voor de omgang met medewerkers die van lokale bediening afgaan en die niet naar de centrale bediening gaan. Gedeputeerde Staten hebben er zeker aandacht voor dat het op een menselijke manier gebeurt.

955

De bediening vindt nu plaats van 6:00 tot 22:00 uur. De kansen van goederenvervoer over water ziet het college net als het CDA ook. De gedeputeerde verwijst naar de brief over Kernnet.

Als 32 kunstwerken zijn gekoppeld, dan wordt trajectgewijs gewerkt. Een konvooi van schepen wordt in een traject behandeld. Het principe blijft '1 mens, 1 brug'.

7. Rondvraag gedeputeerde (Portefeuille Mobiliteit, Luchtvaart en Schiphol)

960 De heer **Kerklingh** (FvD) verwijst naar twee onderzoeken met 2 onderwerpen. In het onderzoek raken mobiliteit en energie elkaar. De heer Kerklingh heeft daarop aangegeven dat de onderwerpen beter kunnen worden gesplitst. De transitie in mobiliteit bijvoorbeeld van bezit naar gebruik is totaal anders dan een transitie in energie, bijvoorbeeld van benzine naar elektriciteit. In alle onderzoek

965 delft de transitie van mobiliteit het onderspit ten opzichte van de transitie in energie. De Verkenning Duurzame Mobiliteit is weer zo een onderwerp. Aan het duurzaamheidsaspect is voor wat betreft de auto's al lang voldaan. Is het mogelijk om het dossier Verkenning Duurzame Mobiliteit kan worden veranderd in Verkenning mobiliteit, niet alleen qua naamstelling, maar ook inhoudelijk.

970 In de Verkenning staan de artikelen 1.1 en 2.3 tegenover elkaar. Enerzijds wordt gesteld dat er een forse groei in mobiliteitsbehoefte in Noord-Holland zal zijn. Anderzijds staat er dat de toepassing van Trias Mobilica betekent dat bij het kiezen van mobiliteitsmaatregelen wordt gekeken naar maatregelen voor het verlagen van de totale mobiliteit. Moet nu worden uitgegaan van artikel 1.1. of van artikel 2.3.?

975 Gedeputeerde **Pels** licht toe dat de verkenning een bouwsteen is voor het gesprek dat nog moet worden gevoerd over de regionale mobiliteitsplannen. Gedeputeerde Staten zien een grotere opgave binnen mobiliteit dan alleen het verduurzamen van de energiedragers. Een andere modaliteit zoals openbaar vervoer, fiets en lopen kan ook bijdragen aan de duurzaamheid van mobiliteit als geheel. De gedeputeerde kan niet aan het verzoek voldoen. De titel van de verkenning blijft ongewijzigd.

980 Gedeputeerde Staten zien een opgave in beide transities. Ze zien die ook niet los van het klimaatprobleem.

Er is een groei voorzien in de mobiliteitsbehoefte. Tegelijkertijd wordt ingezet op maatregelen om mobiliteit te voorkomen. De mobiliteitsbehoefte is niets anders dan 'mensen moeten bewegen naar iets. Het gaat niet over hoe. In alle modaliteit zal groei zijn vanwege de enorme bouwopgave.

985 Tegelijkertijd is er sprake van ruimtegebrek en ligt er een verduurzamingsopgave. Het beste is als men niet beweegt (bijvoorbeeld door thuiswerken), of op later tijdstip. Werkgevers verleiden om arbeid op een andere manier te bekijken, kan een enorme winst zijn. Gedeputeerde Staten zien geen strijd tussen verschillende modaliteiten. Het is niet zo dat kiezen voor het één, een keuze tegen het ander is. Het college ziet de tegenstelling niet. Er moeten maatregelen worden genomen om minder

990 te gaan bewegen.

De heer **Kerklingh** (FvD) beaamt dat het twee verschillende items zijn. Hij stelde dat het duurzame al is opgelost. Alle energie die de provincie daarin steekt is verloren energie.

995 De **voorzitter** constateert dat de gedeputeerde niet bereid is om de titel van de verkenning niet te wijzigen.

8. C-agenda Mobiliteit

8a. Mobiliteit: Brief bewoners en Dorpsraad Zwaanshoek en Beinsdorp Alternatieve oplossingsrichting mobiliteit Bollenstreek-Haarlemmermeer

1000

8b. Mobiliteit: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Grondverwerving project N522 Vervangen brug Ouderkerk a/d Amstel

- 8c. Mobiliteit: Brief fouten in de berichtgeving omtrent schriftelijke vragen 104–2019 kavelverkoop A9
 - 1005 8d. Mobiliteit: Brief afschrift van inspraakreactie Duinpolderweg
 - 8e. Mobiliteit: Verduurzamen infrastructuur door ledverlichting 3
 - 9. C-agenda Algemeen
 - 9a. Financiën: Statenvoordracht Eerste begrotingswijziging 2020
 - 1010 9b. MRA: Besluit samenwerkingsthema's Duurzaamheid Top MRA d.d. 18 oktober 2019
 - 10. Sluiting
- De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar bijdrage en sluit de vergadering om 21.55 uur.