

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	30 november 2020
Commissievoorzitter	:	mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter : mw. M. van Meerten-Kok

Commissieadviseur : mw. M. van Boheemen

5 Leden van de commissie: CDA : mw. C. Kuiper
CU : M. Klein
D66 : M. Steeman en R. Vonk (duolid)
FvD : J. Dessing, H. Kerklingh
10 GroenLinks : J. Gringhuis, L. Hoek (duolid)
PvdA : mw. S. Doevendans, A. Muurlink (duolid),
PvdD : J. Hollebeek, F. Zoon
PVV : M. Deen
SP : mw. R. Alberts, H. Hoogervorst
15 VVD : mw. G. van Geffen en K.J. Terwal

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA)

Notulist mw. I. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

20 V. Koerse (GL), mw. W. Koning (CDA), H. Mosmuller (PvdD), V. van den Born (PVV), mw. E. Kaper (CU) 50PLUS/PvdO, DENK en Fractie Baljeu

Agenda

- 25
1. Opening en mededelingen
 2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
 - 2a. Vooruitblik komende vergadering(en)
 - 30 3. Insprekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
 4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Circulaire economie, NZKG en (Zee)havens)
 5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
 - 5a. Concept-onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld
 - 35 5a1 Stand van zaken vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 en onderzoek doortrekken

Pagina 2

Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en Purmerend

- 6. B-agenda Algemeen
- 6.a Afdoeningsvoorstel M25A-2020, Versnelling Infrastructurele projecten
- 6.b Afdoeningsvoorstel M13-2018, Onderzoek luchthaven in zee
- 40 6.c Afdoeningsvoorstel M56-2018, Verduurzaming van wegaanleg en -onderhoud
- 7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 8. Sluiting

45

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 20.00 uur. Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in digitale setting plaats. Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door.

50

Bij het inloggen is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

Mededelingen:

55

- De commissie verwelkomt als nieuw plaatsvervangend lid voor de CU mevrouw Hoogendoorn-van der Maarl.
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Koerse van GL. Er zijn geen agendapunten voor gedeputeerde Pels. Zij is dan ook niet aanwezig. Eventuele rondvragen aan gedeputeerde Pels worden schriftelijk beantwoord

60

Mededelingen Gedeputeerde Staten:

Geen.

65

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen

De voorzitter meldt nog het volgende over agendapunt 5. Bij onderdeel 5a1 zijn de voorzitter en de griffier iets te voortvarend te werk gegaan. De behandeling van het onderzoek naar het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en Purmerend zal pas begin eerste kwartaal 2021 zijn. Dan zijn de resultaten van het onderzoek bekend. Dan volgt ook een informatiebijeenkomst. De commissieleden kunnen vandaag zeggen wat zij willen over het onderwerp, maar het kan zijn dat vragen nog niet te beantwoorden zijn. De agenda van 30 november 2020 wordt ongewijzigd vastgesteld.

70

Het verslag van de commissievergadering van 26 oktober 2020 wordt ongewijzigd vastgesteld. De lijsten van moties en toezeggingen worden ongewijzigd vastgesteld.

75

2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda

Er zijn geen vragen of opmerkingen. Vastgesteld.

80

3. Inspreekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Voor het insprekhalftuur zijn geen aanmeldingen.

85

4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Circulaire economie, NZKG en (Zee)havens)

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

90

5a. Concept-onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld

De heer **Gringhuis** (GL) zegt dat GL blij is om te zien dat de commissie actief wordt betrokken bij het vervolg van de onderzoeksagenda. Waar de commissie zich vorig jaar overvallen voelde bij het vaststellen van het OV Toekomstbeeld, kan de fractie het waarderen dat de commissie nu goed

wordt meegenomen bij de uitwerking van de HOV-plus en tramlijnen. Dank aan de gedeputeerde en zijn ambtenaren voor het verrichte werk. OV heeft een hoge prioriteit voor GL. Een snel, duurzaam en comfortabel OV levert een grote bijdrage aan het oplossen van de knelpunten op de weg. Het verleidt inwoners om de auto te laten staan. Files los je niet op door meer asfalt aan te leggen, maar door andere vervoersmiddelen aantrekkelijk te maken.

In de onderzoeksagenda staan per jaar de ambities genoemd. GL stelt voor om de ambitie Opwaardering busverbinding Amsterdam – 't Gooi over de A1 naar voren te halen. Vanaf 2030 rijdt er geen intercity meer tussen Hilversum en Amsterdam Centraal. GL hoort graag een reactie van de gedeputeerde op dit voorstel. GL heeft ook zorgen over de bereikbaarheid Hoorn en Westerdam. Er wordt gesproken over het opwaarderen van de busverbinding HOV Hoorn–Medemblik–Wervershoof. Op dezelfde route ligt ook een museum spoorlijn. Is onderzocht of het reactiveren van de museum spoorlijn meer reizigers aantrekt, dan het opwaarderen van de busverbinding? De heer Gringhuis wijst op een akkoord dat is gesloten tussen Provincie Groningen, ProRail, Arriva en Museumspoorlijn STAR om de lijn te reactiveren voor regulier personenvervoer. Regulier personenvervoer en museumtreinen gaan op hetzelfde spoor rijden. Het uitgangspunt moet zijn dat de stichting die nu over spoorlijn rijdt, dit moet kunnen blijven doen. Loont het om hiernaar onderzoek te doen? Het landschap is wat onderbelicht in het OV Toekomstbeeld. GL verwacht dat daaraan meer aandacht wordt besteed bij de uitwerking van HOV-lijnen. Nieuwe verbindingen mogen niet leiden tot onnodige barrières voor dieren. Kan de gedeputeerde erop toe zien dat hieraan voldoende aandacht wordt besteed?

GL was benieuwd wanneer het onderzoek naar het verlengen van de Noord–Zuidlijn kan worden verwacht. Dit is inmiddels toegelicht.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD kennis heeft genomen van de concept-onderzoeksagenda Vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld. Het is goed dat er in de verdere uitwerking wordt gestart met het voorkeursnetwerk en van daaruit de samenhang met de lokale buslijnen. Met andere woorden: goed om te beginnen bij het hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. Ambities moeten betaalbaar en haalbaar geformuleerd worden met draagvlak.

Integraliteit van alle ambities en de daaruit voortvloeiende onderzoeken zijn belangrijk. Hoe wordt geborgd dat er binnen de provincie, maar ook over provinciegrenzen heen, die integrale blik er is nu Provincie Flevoland en Vervoerregio Amsterdam apart van de Provincie Noord–Holland onderzoeken doen in de uitwerking van hun ambities, die op hun beurt weer invloed hebben op onze prioriteiten?

In de onderzoeksagenda staat dat er tien ambities en bijbehorende onderzoeken uitgevoerd moeten worden in 2021. Is dat realistisch? Kijk men naar het landschapsplan ten behoeve van de verbinding A8/A9 dan ziet men dat de ambitie om dit onderzoek in het eerste kwartaal van 2021 gereed te hebben bij lange na niet wordt gehaald. De VVD deelt het chagrijn hierover van onder andere Forum voor Democratie en CDA, zoals in de rondvraag benoemd staat. Hoe denkt gedeputeerde deze ambitieuze onderzoekslijst wel op tijd af te ronden?

De heer **Steeman** (D66) sprak in de voorafgaande technische briefing over de ladder van duurzaam vervoer. Openbaar vervoer staat dan wel niet het laagst op die ladder, maar is wel een haalbaar en bruikbaar duurzaam alternatief voor minder duurzame vervoersmodaliteiten. D66 vindt de onderzoeksagenda een belangrijk en ambitieus stuk.

Het concept ligt ter advies aan de Staten voor. Wat is het vervolg richting het definitieve stuk? D66 is blij dat de gelegenheid wordt geboden om sturing op voorhand te geven.

De heer Steeman richt de aandacht op de onzekerheid die voortkomt uit de coronacrisis, zeker ook voor de lange termijn van dit stuk en van de toekomst voor het OV in Noord–Holland. Het OV moet opgeschaald en klaar zijn op moment dat alles weer richting normaal gaat. D66 vindt dat op dat

moment het OV opgeschaald moet zijn, om te voorkomen dat men de auto in vlucht. Deze korte termijnvisie is niet in het stuk opgenomen. Het opschalen moet niet pas worden opgestart als de kantoren weer open gaan.

Klopt het dat geen inzet is gepleegd op spoor? Wat is de inzet op de bereikbaarheid per spoor?

- 145 Er wordt ingezet op een Modal Shift, OV gekoppeld met vervoer van en naar een haltepunt. D66 ziet daaraan nog niet erg veel handen en voeten gegeven worden. Onderzoeken en planning lijken vooral gericht op concrete trajecten en niet op algemene inzet op die Modal Shift. Het zou voor het toekomstbeeld concreter in beeld gebracht moeten worden, wat de algemene inzet is op die Modal Shift. D66 denkt daarbij aan betere fietsparkeerplaatsen, inclusief laadpunten, maar ook aansluitend op OV-haltespunten, snel- en doorfietsroutes en bijvoorbeeld deelfietsen bij ander OV dan alleen de NS-stations. Op welke plekken kunnen de Staten dergelijke suggesties kwijt? De inzet lijkt vooral rondom MRA te zijn gefocust. Op welke manier wordt de rest van Noord-Holland betrokken bij deze onderzoeken? Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn is een heel belangrijk punt voor D66. Het is een enorme kans voor duurzaam OV voor de regio.

155

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het helder dat niet alle ambities tegelijkertijd kunnen worden geïnitieerd en dat de volgorde van aanpak wordt bepaald. Het CDA kan zich vinden in de zes opgestelde criteria, die de lat vormen waarlangs de projecten gewogen worden. De mate van urgentie en draagvlak van een project bij betrokken partners als gemeenten zijn belangrijke maatstaven. Bij een groot aantal projecten staat dat er een raakvlak in de lokale ambities ontbreekt. Vindt er straks, na de gemeenteraadsverkiezingen in 2022, dan weer een nieuwe toetsing plaats op dit criterium? Mevrouw Kuiper mist de voorziene ruimtelijke ontwikkelingen in periode 2030–2040. Zijn die ook niet van belang, wanneer men naar de prioritering van projecten kijkt? Bij grote woningbouwprojecten is het van belang om te kijken hoe het OV netwerk aan de bereikbaar kan bijdragen. Bij het onderzoeken naar de verlenging van de Noord-Zuidlijn staat vermeld dat alvorens een verdiepend onderzoek naar een corridor wordt opgestart, er eerst breder wordt gekeken naar gerelateerde opgaven in de bredere omgeving en omliggende gemeenten. Valt de woningbouwopgave hieronder?

- 170 De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV zich kan vinden in de zes criteria, waaraan ambities worden getoetst. Positief is dat bij de context en aandachtspunten expliciet wordt gewezen op de sterke groei van het aantal inwoners en de grote woningbouwopgave. Er wordt terecht gesteld dat de verstedelijkingsopgave in Noord-Holland groot is en alleen kan worden gerealiseerd als er tegelijkertijd wordt gezorgd voor een goede ontsluiting van zowel regio als stad en omliggend Daily Urban System.

- 175 De PVV-fractie ondersteunt het uitgangspunt dat het OV netwerk in 2040 dekkend en voor iedereen toegankelijk moet zijn. Helaas wil het college ook graag dat het OV-netwerk volledig duurzaam is. Uiteraard is er weer de gebruikelijke aandacht voor de energietransitie, klimaatdoelstellingen en circulaire economie. Concrete resultaten moeten een meerwaarde opleveren voor de reiziger in de vorm van een Modal Shift, waarbij OV en fiets als aantrekkelijk alternatief dienen voor de auto, alsmede economische vitaliteit in de regio door bereikbaarheid van de economische toplocaties en werkgelegenheid. De PVV is het volmondig eens met het laatstgenoemde, maar de fractie voelt weinig voor een volledige focus op een Modal Shift naar OV en fiets. Uit het toekomstbeeld blijkt ook dat het grootste deel van de Noord-Hollanders nog altijd met de auto reist en dat waarschijnlijk ook blijft doen.

185

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de PVV het met hem eens is dat inzetten op circulair en duurzaamheid ook andere voordelen met zich meebrengt dan alleen voordelen voor de

190 klimaatverandering. De inzet op duurzaam vervoer komt de leefbaarheid, luchtkwaliteit en
geluidskwaliteit ten goede. Het zondermeer tegen duurzaamheidseisen zijn, brengt andere
consequenties met zich mee.

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat de PVV niet tegen circulaire economie is of tegen hergebruik van
bepaalde zaken, maar het moet wel enig nut dienen. Dit mobiliteitsdossier bewijst niet volledig nut
195 en noodzaak. Het is nog bijna volledig onhaalbaar en onbetaalbaar.

De automobilist mag niet uit de auto worden gejaagd, vanwege het dominante duurzaamheids
denken. De gedeputeerde wordt gevraagd minimaal evenredig veel aandacht te besteden aan de
automobilist.
200 Voor de provincie Noord-Holland staan 17 bus ambities centraal, waarvan de meeste staan gepland
voor 2021. In het Algemeen Dagblad stond het artikel 'Het mes in de bus- en treindiensten'. Door
de coronacrisis zullen OV-bedrijven dit jaar een half miljard euro in het rood komen te staan.
Vervoerders zijn voornemens om hun dienstregeling met 10% in te krimpen. Transdev, een
onderdeel van Connexxion verzorgt busvervoer in Zeeland en Noord-Holland en is voornemens dit
205 tot 7% in te krimpen. In de concept-onderzoeksagenda is aandacht voor gevolgen van de
coronacrisis. Wat heeft de specifieke inkrimping voor effect op bus en tram en op de ambities.
De heer Eringa, CEO van Transdev, geeft aan dat vervoerders vanwege klimaatambities fors moeten
investeren in elektrische bussen. Banken lenen daarvoor geen geld uit, aangezien de inkomsten
enorm zijn afgenomen. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de Provincie Noord-Holland geen
210 belastinggeld van de burger gaat uitgeven om vervoerders te helpen bij het overstappen naar
elektrische bussen?

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de criteria waaraan ambities worden getoetst in beton gegoten
zijn. De wereld kan snel veranderen. Wellicht moeten andere keuzes worden gemaakt als de situatie
215 daar om vraagt. De PvdD vindt het mooi dat er in het bestemmingsplan focus ligt op Alkmaar,
Hoorn, Haarlem en Hilversum. Daar vindt de aansluiting op het mobiliteitssysteem plaats vanuit de
regio's. De plaatsen hebben zelf ook een regionale functie. Is er een hogere ambitie voor een plek in
het voorkeursnetwerk voor gemeenten die geen regionale functie hebben, maar wel een grote
overstapfunctie?? Bijvoorbeeld, Heerhugowaard kan een rol spelen in ontsluiting van de Noordkop.
220 Aansluitend op het onderzoek naar de verlenging van de Noord-Zuidlijn denkt de PvdD aan
Metrostation Noord in Amsterdam. Daar komen veel bussen vanuit de noordelijk gelegen regio's. Dat
heeft invloed op de beweging van mensen. Vanaf dat metrostation bereikt men heel snel diverse
plekken in Amsterdam. Mensen die vanuit Amsterdam verder met de trein zouden moeten reizen,
stappen tegenwoordig vaker in de auto. Met aansluitingen op de terugweg is het ook lastig.
225 Bij de Noord-Zuidlijn lijkt de focus vooral te liggen op ZaanIJ-corridor. Dat vindt de PvdD terecht.
Daar ligt verstedelijkt gebied. Als de Purmerend variant onderzocht wordt is het belangrijk om te
kijken hoe bestaande woonwijken en bedrijventerreinen daarbij kunnen worden ontsloten. De
provincie moet bij de plannen voor de Regio Laag-Holland de natuur en de leefkwaliteit laten
prevaleren.

230 De heer **Klein** (CU) zegt dat de CU het eens is met het expliciet benoemen van uitgangspunten
waaronder bijvoorbeeld Modal Shift, focus op vervoer van deur tot deur en de focus op OV-
knelpunten. Er is een elegante systematiek gevonden om de diverse projecten te ordenen. De fractie
is blij met het opnemen van de verbinding A9-Amsterdam Zuid-Haarlem om daar naar het gebruik
235 van de vluchtstrook te kijken. Hoe hangt dat samen met het onderzoek naar het verrailen van
Haarlem Amsterdam Zuid. In categorie 1 is de verbinding Hilversum Amsterdam Zuid opgenomen als

HOV-bus 321. Tegelijkertijd is er ook voor het spoor gekozen. Er wordt ingezet op het verbeteren van de HOV-verbinding, terwijl het aantal treinen ook toeneemt. Het voorstel voor het onderzoeken van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, alsmede onderzoek naar HOV in het ZaanIJ-corridor als
240 Purmerend vindt de CU-fractie een goed idee. Er zijn veel plannen. Daarvoor is een
onderzoeksbudget gereserveerd. De vraag is of de provincie het redt met dit budget van € 350.000 per jaar.

De heer **Muurlink** (PvdA) merkt op dat het van belang is dat de provincie inzet op OV en fiets en dat
245 de auto minder prominent in de mobiliteit voorkomt. Dat is in voorliggend document goed
uitgewerkt. Het is niet alleen vanwege de duurzaamheid van vervoer, maar ook ter verbetering van
de leefbaarheid. Het is goed dat wordt gestart met een voorkeursnetwerk en de samenhang met
andere partners om dat mogelijk te maken en de aansluiting op het lokale vervoersnetwerk, maar
ook met andere regio's. Er moet een integrale vervoersaanpak zijn van deur tot deur, met
250 verschillende manieren van mobiliteit in verschillende regio's. De PvdA gaat akkoord met de zes
toetsingscriteria en ook met de aanpak in het cyclische proces, met duidelijke go/no go momenten.
Waar besluiten de Staten wanneer over?

De parkeercapaciteit op het P&R-terrein in Muiden is te beperkt. Dat draagt niet bij aan de
doelstelling om het gebruik van OV en fiets te bevorderen. Welke resultaten zijn geboekt met de
255 gesprekken met de gemeente en Rijkswaterstaat? Wat de PvdA betreft wordt lijn 26 doorgetrokken
naar de P&R.

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat het belang van goed OV voor de SP niet ter discussie staat. Goed
OV op veel trajecten haalt altijd mensen uit de auto. De SP werd destijds enigszins overvallen door
260 de inhoud van het eerste concept OV Toekomstbeeld. Nu ligt een concept Onderzoeksagenda voor.
Welke rol kunnen Provinciale Staten hierin nog spelen? De bouwstenen of ambities liggen immers al
min of meer vast. De SP is voorstander van OV. Men kan niet tegen de lijst van bouwstenen zijn,
maar in het kader van participatie vraagt de SP zich af welke rol Provinciale Staten en gemeenten nog
kunnen spelen. Kan de waarde van de gehanteerde criteria in de loop van de jaren veranderen?

265 Afgeronde projecten kunnen invloed hebben op de mate waarop criteria worden gehanteerd. HOV
vormt de basis voor wat uiteindelijk Flevoland en Noord-Holland moet gaan bestrijken. De SP maakt
zich zorgen over kleinere (lokale) lijnen. Als daaraan niet voldoende aandacht wordt besteed, dan
komen die lijnen snel in de knel. Wellicht is het verstandig om eerst te beginnen met kleine lijnen en
dan kijken wat de grote lijnen zouden kunnen worden.

270 De SP snapt de noodzaak om te denken vanuit OV-knooppunten, maar de provincie kan haar ogen
niet sluiten voor feit dat veel woningen en werkplekken niet bij een knooppunt aanwezig zijn.
Gedeputeerde Staten moeten dus niet alleen kijken naar OV-knooppunten, maar juist naar de
plekken waar nu al woningen en werkplekken zijn.

275 Welke kansen zien Gedeputeerde Staten voor lightrail tot 2040? Hoe kunnen die kansen worden
vergroot? OV over de Houtribdijk vindt de SP erg belangrijk. Daarmee moet niet worden gewacht.
Voor het onderzoek naar het opwaarderen van de Museumspoorlijn, verwijst de heer Hoogervorst
naar het pleidooi van GL.

280 De coronacrisis heeft gevolgen voor mobiliteit en in het bijzonder voor OV. Het wordt straks een
uitdaging om mensen weer uit de auto te krijgen. Het biedt ook kansen om OV op elk niveau te
versterken. Dat mensen weer uit de auto moeten komen, dat staat voor de SP als een paal boven
water. Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen de gevolgen van de coronacrisis voor de OV-ambities?

Mevrouw **Alberts** (SP) las in de begeleidende brief: "Wij stellen voor om samen met de Staten aan het
eind van dit jaar de resultaten te bespreken en te bekijken welke impact dat heeft op het vervolg

- 285 Regionaal OV Toekomstbeeld.” Waar zijn die resultaten? Wat bespreekt de commissie nu? Wat kunnen de Staten nu nog meegeven? Gezien de uitleg van de voorzitter bij het vaststellen van de agenda over het te voortvarend agenderen van het onderwerp zijn de vragen van mevrouw Albers wellicht voorbarig.
- 290 Het Bestuurlijk Overleggen MIRT is al geweest. De minister sprak uit dat het geld voor infrastructuur vooral naar onderhoud zal gaan en niet naar nieuwe investeringen zoals het doortrekken van de Noord–Zuidlijn naar Purmerend of Zaanstad. Vindt de gedeputeerde dat hij succesvol is geweest bij dat BO MIRT als het gaat om het doortrekken van de Noord–Zuidlijn?
- 295 De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat Forum van Democratie het eens is met de ordening van de criteria, zoals genoemd in de onderzoeksagenda. Spreker sluit zich aan bij de opmerkingen van de VVD over de aansluiting van prioritering van bepaalde lijnen. Dat sluit aan op het betoog van de heer Hoogervorst over OV op de Houtribdijk. In de NOVI wordt gesproken over gebieden waarin woningbouwclusters gerealiseerd kunnen worden, met name in Flevoland. Dat kan van invloed zijn op een verschuiving in prioriteiten voor het OV over de Houtribdijk. Kan de gedeputeerde dit nader toelichten?
- 300 Waarom wordt de prioriteit rechtstreeks richting de ZaanIJ–corridor gelegd?
- 305 Gedeputeerde **Olthof** constateert dat er veel vragen zijn gesteld. Hij bedankt voor de reacties. De onderzoeksagenda komt als vervolg op het OV Toekomstbeeld. Dit is een onderdeel van een bredere discussie. Het document moet worden gezien in relatie tot OV knooppunten, Smart Mobility, het RMP en ook met de OV concessie in Noord–Holland Noord. De onderzoeksagenda heeft raakvlakken en wordt betrokken bij de bredere discussie als het gaat over bereikbaarheid en mobiliteit in de gehele provincie.
- 310 Het onderzoek Amsterdam – ‘t Gooi staat niet hoog op de agenda. Het draagvlak is op basis van de bouwstenen/ambities geen prioriteit. Het perspectief is 2040. Over OV SAAL is recentelijk besloten. Dit is een adaptief programma. Door ontwikkelingen of verkiezingen kunnen criteria verschuiven. Elk jaar volgt een actualisatie van dit programma. In OV SAAL staan intenties. De hoeveelheid is niet minder geworden; er rijdt alleen geen intercity meer. De gedeputeerde vindt het te vroeg om de verbinding nu hoog op de prioriteitenlijst te zetten, terwijl alle seinen op rood staan. Het PVVP is met Amsterdam of ‘t Gooi nog niet aan de orde geweest.
- 315 Het idee voor de Museum spoorlijn is mooi gevonden. De gedeputeerde kent het initiatief in Groningen. De Museumspoorlijn in Noord–Holland is in een eerder stadium al eens globaal bekeken. De verkeers– en vervoerswaarde is beperkt. Men kan zich afvragen wat de meerwaarde is in relatie tot de grote investering. De gedeputeerde is bereid om met NS te bespreken in hoeverre dit een optie is en wat het betekent. Een terugkoppeling daarvan volgt. De gedeputeerde wil hiermee overigens geen verwachtingen wekken.
- 320 Aandacht voor het landschap is er absoluut bij verdere ontwikkeling. Bij de aanleg van infrastructuur is er constant aandacht voor het landschap. Dieren moeten van de ene naar de andere kant moeten kunnen komen.
- 325 Bij interruptie vraagt de heer **Gringhuis** (GL) of is gekeken wat er gebeurt als delen van Museumspoorlijn worden gereactiveerd.
- 330 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat slechts heel globaal is gekeken. Het gaat uiteindelijk om de vervoerswaarde. Hoeveel mensen stappen in? Wellicht is het beter om te kiezen voor een snelle busverbinding. Als de lijn wordt doorgetrokken dan zal het geen Intercity lijn worden.

De integraliteit zit tussen de programma's en de verschillende regio's. Er vindt bestuurlijk overleg plaats, maar er is ook een coördinatieteam. Daar komen alle plannen bij elkaar. Die aansluiting is er. De samenwerking is goed. Het is geborgd in twee overleggen.

De ambities 2020/2021: het doortrekken van de A9 is van een iets andere orde. De ambities moeten in context worden gezien. Zes van de tien projecten 2020/2021 maakt deel uit van HOV A9 corridor. Deze worden in één onderzoek meegenomen. Feitelijk zijn er vijf grote onderzoeken waarvan een groot onderzoek met zes sub-projecten.

Net als bij het IMPI wordt bekeken hoe Provinciale Staten in positie kunnen worden gebracht. De definitieve onderzoeksagenda komt ter vaststelling naar Provinciale Staten. De voortgang van de verschillende bouwstenen zijn analoog aan het IMPI traject. Provinciale Staten worden meegenomen in de verschillende fases van studie- naar plan- en realisatiefase. De Staten kunnen de volgende stappen bepalen. Het kan zijn dat er nieuwe ontwikkelingen zijn door verstedelijking die moet worden toegevoegd aan het programma. Ook kan er wat veranderen in de prioritering. Elk jaar wordt geactualiseerd en kunnen mutaties worden gedeeld. Als er overeenstemming is over criteria dan kan er hooguit een discussie zijn over de kwaliteit van een bepaalde bouwsteen. Er is goed gekeken naar de kans van realiseren. Daar hangt het draagvlak van de regio aan vast. De samenwerking met gemeenten komt terug in de PVVP's. Het is van belang om vast te houden aan het systeem dat nu voorligt.

Door Covid 19 is er nu een forse afname van het gebruik van OV. Op lange termijn zal de vraag naar OV stijgen. Bij de verstedelijkingsopgave speelt het vraagstuk rondom mobiliteit, duurzaamheid en slim openbaar vervoer. Na Covid 19 moet de provincie de ambitie hebben om te blijven investeren in meerdere vervoersmodaliteiten. Openbaar vervoer is daarvan een belangrijk onderdeel.

De provincie heeft afspraken, ook met Transdev, dat als de vraag naar OV weer toeneemt, dat dan wordt opgeschaald.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of het niet handiger is om eerder op te schalen, om te voorkomen dat mensen de auto in worden gejaagd, of dat nog een half jaar sprake is van een verschaald OV-aanbod.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het college veelvuldig in gesprek is met de vervoerder over de verwachtingen en trends en hoe daarop kan worden geanticipeerd. Voorkomen moet worden dat door te traag opschalen en een verschraling en slechte kwaliteit van openbaar vervoer mensen uit het OV worden gejaagd. Het huidige aanbod moet meebewegen, zodat mensen kunnen worden verleid om dadelijk het OV weer te pakken, wanneer zij weer naar hun werk gaan. Er moet zeker worden voorkomen dat mensen de auto in worden gejaagd.

Onlangs sprak de gedeputeerde met NS onder meer over de Regionale Ontwikkelagenda van NS en het aanbod op het spoor. Daarin zal de gedeputeerde het voorstel van GL meenemen. De Ontwikkelagenda van de NS wordt met deze onderzoeksagenda verbonden.

in het kader van de Modal Shift wordt toegegaan naar een nieuw evenwicht. Het vervoer wordt duurzamer. De doorstroming en leefbaarheid worden beter. Er zal altijd vraag naar autovervoer zijn. De gedeputeerde hoopt dat die minder wordt. Vanaf 2030 worden alleen nog maar elektrisch auto's verkocht. Dus de Modal Shift zit ook in het autogebruik. De ketenreis moet zo goed mogelijk worden georganiseerd. Voorafgaand aan deze commissie was er een presentatie over onder meer Mobility as a Service: Via een app is te zien welke modaliteit kan worden gebruikt om van A naar B te komen. Alle modaliteiten komen terug in het Regionaal Mobiliteitsprogramma. Er gaat veel aandacht naar de MRA. Daar gaan veel vervoersstromen naar toe. Er zijn ook veel belangrijke plekken rondom Alkmaar en Hoorn. Met Noord-Holland Noord en al die regio's wordt bekeken hoe de Mobiliteitsagenda daar

nadrukkelijker kan worden neergezet. Los van de MRA komt er een eigen ontwikkelagenda, maar men moet niet ontkennen dat de bereikbaarheid van het economisch centrum van Nederland goed bereikbaar moet zijn. Met de NS wordt de mogelijkheid onderzocht om een tegenspits te organiseren voor een evenwichtigere verdeling van de reisbeweging van Noord-Holland Noord in zuidelijke richting als andersom.

385 Gemeenten zijn bij het opstellen van het Regionaal OV Toekomstbeeld en bij deze ontwikkeling nauw betrokken. Het onderwerp staat ook op de agenda van de PVVB's (overleg met wethouders Mobiliteit) en op andere agenda's. Bij de verstedelijkingsopgave gaat het ook over bereikbaarheid. Ook grootschalige projecten worden meegenomen in deze ontwikkelingen. Dat geldt ook voor de woningbouw in Zaanstreek Purmerend, als het gaat over het doortrekken van de Noord-Zuidlijn.

390 De focus ligt op de Modal Shift. Daarbij zal er altijd aandacht zijn voor een goede bereikbaarheid met de auto. De ambitie om mensen uit de auto te krijgen en te verleiden tot het gebruikmaken van openbaar vervoer is een gezonde ambitie.

De effecten van Covid 19 op het ROVT staan op de agenda. De ambitie van Gedeputeerde Staten om na Covid 19 mensen meer naar openbaar vervoer te verschalen is een autonome ontwikkeling. Door de verstedelijkingsopgave, door groei en dergelijke moeten er meer mensen worden vervoerd. Daar zal het openbaar vervoer een bijdrage in blijven hebben.

395 De gedeputeerde gaat niet toezeggen dat geen belastinggeld wordt besteed aan de financiering van zero emissiebussen. De concessie voor Gooi en Vechtstreek zal 100% zero emissie zijn. Dat zit in de aanbesteding. Uiteindelijk is het aan Provinciale Staten om te besluiten waaraan geld zal worden besteed. Het is dus aan Provinciale Staten om te kiezen voor het vrijmaken van middelen voor de financiering van elektrische bussen.

400 De prioritering is niet in beton gegoten.

De provincie kijkt met NS en OV-concessies of er andere plekken zijn waar de ontwikkeling van hubs kan worden gestimuleerd. Heerhugowaard zou daarin een van de eerste plekken kunnen zijn.

405 Ook wordt gekeken of er andere hubs zijn om modaliteiten bij elkaar te brengen. Dit alles gaat mee in Ontwikkelagenda van NS

Haarlem en Amsterdam Zuid zijn beide in onderzoek. Het is verstandig om de onderzoeken af te wachten. Er zit wel een verschil in vervoerswaarde. Volgend jaar bij de actualisatie kan dan worden bekeken of er een beter beeld is. Datzelfde geldt voor Hilversum en Amsterdam Zuid. Alles hangt samen met het Zuidasdok. Inmiddels is bekend dat daar € 1 miljard tekort is.

410 Het traject van fasering (studie en realisatie) wordt op dezelfde manier met de Staten gedeeld als bij het IMPI. De actualisatie aan het eind van het jaar is een goed moment om te kijken wat van studie-naar planfase en wat van planfase naar de realisatiefase gaat.

415 Recent sprak de gedeputeerde met Rijkswaterstaat en gemeente Gooise Meren over de P&R Muiden. De P&R is recent aangelegd en er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen. Het gesprek gaat over het opwaarderen en duurzamer maken van de P&R en het uitbreiden daarvan met meer faciliteiten en voorzieningen. Het laten aanhaken van lijn 26 vanuit Amsterdam is een dure oplossing. Het is een tramlijn wat een trage verbinding is ten opzichte van een HOV-verbinding. De lijn zit niet in de scope van het ROVT. De gedeputeerde is bereid om lijn 26 mee te nemen in de MRA, maar de lijn staat niet op de agenda om op te pakken.

420 De kwaliteit van de lijnen is door Provinciale Staten in een eerdere fase vastgesteld.

Bij interruptie merkt mevrouw **Doevendans** (PvdA) op over lijn 26 dat een tramlijn een snelbuslijn kan worden.

425

Gedeputeerde **Olthof** neemt de suggestie mee. Een busverbinding is een realistischere optie. De gedeputeerde zal de suggestie ook meenemen naar het Platform Mobiliteit als een aandachtspunt. Hij zal terugkoppelen of er concrete plannen zijn voor de verbinding P&R Huizen – Amsterdam.

430 De SP heeft een terecht punt. Het ROVT is erg gericht op HOV. Uiteindelijk gaat het over de integraliteit van de kleinere lijnen, maar ook de relatie met andere modaliteiten. Er moet een goede verbinding zijn van de dunne lijnen op de dikke lijnen. Voor het belang van de kleine lijnen moet zeker aandacht zijn. De gedeputeerde is het niet eens met de SP om eerst het kleine netwerk aan te leggen en pas daarna te kijken naar de hoofdlijnen. Normaliter wordt eerst het hoofdnetwerk
435 aangelegd.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de gedeputeerde met hem van mening is dat zoveel mogelijk kleine, minder rendabele lijnen behouden moeten blijven om tot een goed dekkend OV-netwerk te komen.

440

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het over de bereikbaarheid van heel Noord-Holland gaat. Er moet aandacht zijn voor de verbondenheid. Dat kan betekenen dat er minder rendabele lijnen zijn. Met elkaar moet dat op een goede en slimme manier worden georganiseerd. Wellicht is hier een mogelijkheid om meer te doen met Smart Mobilty en MaaS (Mobility as a Service).

445 De OV knooppunten vormen een combinatie met de verstedelijkingsopgave. Als de provincie geen visie heeft waar de verstedelijking wordt gerealiseerd dan bestaat het risico dat door de gehele provincie op allerlei plekken verstedelijkingsopgaven komen te liggen. Dan ontstaat een bereikbaarheidsprobleem. Rondom het netwerk van modaliteiten moeten wonen en werken bij elkaar worden gebracht. Langs andere lijnen, bijvoorbeeld van Hoorn naar Obdam, zullen hubs moeten
450 worden gerealiseerd, zodat men vanuit de regio en vanuit kleine kernen kunnen aanhaken op verbindingen en kunnen overstappen van de ene modaliteit op de andere.

De rol van lightrail wordt niet uitgesloten. Bij onderzoeken zoals naar de verbinding Haarlem en Amsterdam Zuid wordt lightrail als een optie meegenomen. Het is geen doel op zich, maar het is een modaliteit die serieus wordt meegenomen in kansen als het gaat over verbindingen, zoals bij het
455 doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Purmerend en Hoorn.

De Houtribdijk was eerder aan de orde. Daarover gaat weinig openbaar vervoer. Er loopt een afstudeeropdracht van studenten naar openbaar vervoer over de Houtribdijk. Het resultaat van de afstudeeropdracht wordt met de Staten gedeeld. Het beeld van Flevoland is dat er sprake is van een diffuus aanbod. Er is weinig vraag naar een verbinding.

460 Over het BO MIRT kan de gedeputeerde melden dat er bijna nergens meer geld voor is. De minister gaf een winstwaarschuwing. Er is € 1,4 miljard minder te besteden vanwege tegenvallers in onderhoud en vervanging. Grote projecten worden op dit moment niet gefinancierd vanuit het BO MIRT. De financiering komt vaker uit het groeifonds. In de eerste helft van 2021 lijkt de eerste tranche beschikt te gaan worden.

465 Voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Purmerend en Zaanstad wordt eerst een verkennend onderzoek gedaan waarin de knelpunten worden onderzocht. Medio februari 2021 zullen de resultaten aan Provinciale Staten beschikbaar worden gesteld. In het BO MIRT 2019 is afgesproken dat de provincie samen met de VRA en gemeenten Zaanstad en Purmerend dat onderzoek zou gaan doen. De tijdslijn met betrekking tot dit onderzoek is in BO MIRT 2020 niet
470 realistisch.

De heer Dessing informeerde naar de rol van de ontwikkeling van de Oostflank (Almere-Centrum en Almere-Pampus). Een grote woningbouwopgave, maar ook natuur- en recreatieontwikkeling. De inzet van Almere is vooral de IJmeerverbinding. Een opwaardering van de Houtribdijk is daarvan geen

475 onderdeel. De regio, provincies en steden zullen keuzes moeten maken, gelet op het aantal te realiseren projecten. De prioriteit ligt op dit moment vooral op de IJmeerverbinding.

De voorzitter constateert dat alle vragen zijn beantwoord.

Tweede termijn:

480

De heer **Steeman** (D66) heeft een algemene opmerking. Wat opvalt is dat het soms erg vraaggericht is als het openbaar vervoer en dan met name op buslijnen aankomt. Er wordt altijd gesproken over rendabele lijnen. Dat is wat D66 betreft niet altijd het geval. Er kan ook vraag worden gecreëerd. Niet alle lijnen hoeven rendabel te zijn. De zeer rendabele lijnen zouden de onrendabele lijnen moeten
485 kunnen dragen. De antwoorden van de gedeputeerde in eerste termijn, stelden D66 niet helemaal gerust.

490

De heer **Hollebeek** (PvdD) hoorde de gedeputeerde praten over het eventueel opwaarderen van de P&R Muiden. Bij het metrostation Noord in Amsterdam speelt min of meer hetzelfde. Dergelijke problemen zullen zich mogelijk vaker voordoen. Is er een inventarisatie van P&R's? Zo nee, kan dat alsnog worden geïnterviewd. Door minder parkeerruimte, wordt er mogelijk minder gebruik gemaakt van openbaar vervoer.

495

De heer **Gringhuis** (GL) wordt graag op de hoogte gesteld van de uitkomst van het gesprek met NS. Het is goed dat er een jaarlijkse actualisatie van de agenda plaatsvindt.

500

De heer **Klein** (CU) vindt het fijn dat het om een adaptieve agenda is. Hij benadrukt dat niet alleen moet worden gekeken naar de verbindingen op zich, maar ook naar de bereikbaarheid ervan. Het is verstandig om dit gegeven mee te nemen in het vervolgtraject.

505

Mevrouw **Alberts** (SP) is blij met de opmerking van D66. D66 is afgestapt van het principe van vraag gestuurd Openbaar vervoer. De SP heeft altijd gesteld dat openbaar vervoer aanbod gestuurd is. Dit is een interessante ontwikkeling. De SP hoopt dat hiermee verder wordt gegaan.

Bij interruptie heer **Steeman** (D66) benadrukt dat D66 niet volledig af wil van vraag gestuurd. Er moet wel een deel rendabel en vraag gestuurd zijn. Volledig aanbod gestuurd dat gaat D66 een brug te ver.

510

Mevrouw **Alberts** (SP) zou willen voorstellen om de winst van de dikke lijnen te gebruiken om de minder rendabele lijnen toch in de lucht te houden.

De heer **Steeman** (D66) is het grotendeels met mevrouw Alberts eens maar is benieuwd naar de reactie van gedeputeerde.

515

Gedeputeerde **Olthof** vindt het onderonsje tussen SP en D66 wat te 'gemakkelijk'. Ze doen net of de provincie alleen vraag gestuurd bezig is. Er wordt ook aanbod gestuurd gereden, terwijl slechts enkele reizigers daarvan gebruikmaken. Daarmee is het belang van die lijnen aanwezig. Daarover mag geen misverstand bestaan. Openbaar vervoer is een goed voorbeeld van aanbod gestuurd bezig zijn. Als mevrouw de indruk heeft dat de vervoerders veel geld verdienen met concessies dan betekent dat nog steeds dat 50% wordt opgehaald met het OV-kaartje en dat 50% door de overheid wordt bijgelegd. Als rendabele lijnen de onrendabele lijnen zouden moeten financieren dan betaalt
520

de overheid nog steeds 50%. Er is vrijwel geen OV-concessie die rendabel is. In stedelijk gebied zou een concessie nog wat kunnen opleveren, maar concessies in gecombineerde gebieden en in Noord-Holland Noord leveren zeker geen geld op. Daar gaat heel veel overheidsgeld naar toe.

525 De gedeputeerde onderschrijft dat er met elkaar veel aandacht moet zijn voor de bereikbaarheid van de gebieden die niet langs de hoofdlijnen liggen. Doen we dat alleen met openbaar vervoer, of zijn er nieuwe ontwikkelingen om mensen van A naar B te vervoeren. De vervoerswaarde moet voor reizigers zo aantrekkelijk mogelijk blijven.

De MRA heeft een inventarisatie van de bezettingsgraad van P&R's en werkt aan een P&R-strategie.
530 P&R Muiden zal daarin worden meegenomen. De gedeputeerde zal zelf kijken of er naast de agglomeratie van de MRA nog andere P&R's zijn waar dit mogelijk speelt. Het is zuur dat de P&R Muiden, die nog maar enkele jaren operationeel is, nu al te weinig capaciteit heeft. Anderzijds kan men hieruit opmaken dat het een groot succes is. In de toekomst moet beter worden geanticipeerd op de stijgende vraag naar openbaar vervoer.

535

De **voorzitter** bedankt de gedeputeerde voor zijn beantwoording. Zij constateert dat het agendapunt voldoende is besproken.

540 **5a1. Stand van zaken vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 en onderzoek doortrekken Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en Purmerend**

Zie agendapunt 2 en 5a.

6. B-agenda Algemeen

545 **6.a Afdoeningsvoorstel M25A-2020, Versnelling infrastructurele projecten**

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is tevreden met het feit dat tien projecten worden versneld. Voor het CDA is de motie hiermee afgedaan. Mevrouw Kuiper hoopte dat waar het Rijk een taskforce heeft, ze vanuit haar rol zaken kan versnellen. Mogelijk kan vanuit de provincie worden gekeken of er projecten zijn in de provincie die kunnen worden voorgelegd aan die taskforce?

550

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de motie is afgedaan, wat de SP betreft. De fractie is blij met de mogelijkheid om tot versnelde uitvoering van projecten over te gaan. De SP hoopt dat de uitvoerende partijen hiermee wat geholpen zijn. De heer Hoogervorst spreekt waardering uit voor het vervangen van de verlichting door Led-armaturen. De SP juicht dit toe.

555

De heer **Vonk** (D66) vindt het mooi om te zien dat een aantal projecten versneld wordt uitgevoerd. Zeker in deze tijd is het heel belangrijk om te blijven investeren. D66 hamerde al eerder op investeringen in infrastructuur en openbaar vervoer. De motie is wat D66 betreft afgedaan.

560 De heer **Gringhuis** (GL) is ook blij dat projecten naar voren zijn gehaald. Kan de provincie delen hoeveel banen behouden zijn gebleven met deze motie. Voor GL is de motie afgedaan.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) spreekt van een mooie invulling van de motie. De VVD steunt de slimme aanpak en is blij met het naar voren trekken van projecten. Daarbij is vooral gelet op het creëren en
565 behouden van werkgelegenheid. De verwachte crisis was voor de VVD aanleiding om met deze motie te komen. De provincie kan als opdrachtgever zorgen voor werk en doet dat ook in Noord-Holland. De VVD bedankt de Statenleden voor het steunen van de motie. Mevrouw Van Geffen sluit zich aan bij de vraag van mevrouw Kuiper over de koppelkansen bij de Taskforce Infra van het ministerie van I&W. Uit de beantwoording van technische vragen blijkt dat Gedeputeerde Staten vooral denken aan

570 wederzijdse informeren en uitwisselen. Net als mevrouw Kuiper vraagt mevrouw Van Geffen zich af of op projectniveau kan worden meegelift op plannen die daar zijn. De motie is hiermee voldoende afgedaan.

575 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vertelt dat de PvdA de motie als afgedaan beschouwt. De fractie is blij dat er projecten zijn gevonden die versneld kunnen worden, zodat mensen aan het werk worden gehouden.

De heer **Klein** (CU) is blij met de motie. Eerder had hij zijn twijfels of het mogelijk zou zijn om projecten te vinden. Dat blijkt gelukt. Dank aan mevrouw Van Geffen dat zij dit voorstel heeft
580 gedaan. Hierna wordt mogelijk een periode gecreëerd waarin nauwelijks opdrachten kunnen worden gegeven. De heer Klein vertrouwt erop dat de provincie dat voldoende op het oog heeft en ervoor zal zorgen dat het niet gebeurt. De CU stemt in met het afdoen van de motie.

585 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat wat naar voren is gehaald niet de korte termijn uitvoering is. Daarmee zijn de orderportefeuilles nog goed gevuld. Het probleem dat gaat ontstaan is dat er geen nieuwe opdrachten worden verstrekt. De bouw heeft een na-ijleffect.

De gedeputeerde spreekt complimenten uit aan de VVD en Provinciale Staten met dit initiatief en aan de organisatie die het heeft opgepakt. Met de Taskforce is de samenwerking gezocht. Bij
590 koppelkansen moet ervoor worden gewaakt dat het niet in de vertraging schiet. Koppelkansen zijn wel met elkaar besproken. Uiteindelijk leidde dat tot een lijst: Het grootste deel betreft de provincie Noord-Holland. Provincie Noord-Holland was ook de enige provincie die contact heeft gezocht met de Taskforce. Het maximale is eruit gehaald.

De opmerking van de heer Hoogervorst over Led verlichting kan de gedeputeerde zeker beamen. Daarmee moet zeker worden doorgegaan.

595 De gedeputeerde zou liever geen energie of middelen steken in een onderzoek naar hoeveel banen behouden zijn gebleven met het naar voren trekken van projecten. De gedeputeerde gaat dat niet toezeggen. Wellicht kan Bouwend Nederland die informatie geven.

De **voorzitter** constateert dat de motie als afgedaan kan worden beschouwd. De motie wordt ter
600 afdoening doorgeleid naar Provinciale Staten van 14 december 2020.

6.b Afdoeningsvoorstel M13-2018, Onderzoek luchthaven in zee

605 Mevrouw **Alberts** (SP) constateert dat uit het onderzoek is gebleken dat de kosten 33 tot 36 miljard euro bedragen, dat de CO2 uitstoot groter wordt, dat de recreatie aan de kust wordt bedreigd, dat tijdverlies aan de orde is en dat onduidelijk is hoe de sector zich zal ontwikkelen. De SP stelt voor om het idee uit het hoofd te zetten. De SP steunt de gedachte van Gedeputeerde Staten. De motie wordt beschouwd als afgedaan.

610 De heer **Vonk** (D66) zegt dat de ambitie van een luchthaven in zee niet meer actueel is. De motie kan als afgedaan worden beschouwd. De vraag is wel wat er na de verkiezingen gebeurt. Kan de gedeputeerde toezeggen dat mocht het plan weer op tafel komen of hij de Noord-Hollandse belangen onder de aandacht van de minister wil brengen?

615 De heer **Gringhuis** (GL) vertelt dat GL nooit voorstander is geweest van een luchthaven op zee. Het is goed om in te zetten op internationale treinverbindingen, die Europese vluchten overbodig maken. Dat is de enige oplossing om overlast te voorkomen. Het is belangrijk om te zorgen voor een goede

balans tussen luchtvaart en leef kwaliteit voor omwonenden, na de coronacrisis. Wat GL betreft is deze motie afgedaan. De discussie over een luchthaven in zee kan naar het archief.

620

Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelde een technische vraag en die is naar tevredenheid beantwoord. Het CDA kan instemmen met het voorstel om de motie als afgedaan te beschouwen.

625

De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat Forum voor Democratie, ook op landelijk niveau, een groot voorstander is van een luchthaven in zee. Die discussie hoeft hier niet te worden gevoerd. Gesteld wordt dat de motie kan worden afgedaan, omdat de optie van een luchthaven in zee in de Luchtvaartnota is uitgesloten. Daar plaatst de heer Dessing een kanttekening. In de Luchtvaartnota staat dat het besluit om het vervolgonderzoek naar een luchthaven in zee weer op te starten kan worden heroverwogen: – Als er groei mogelijk is binnen de klimaatambities, maar niet op de locatie van Schiphol. Het is zeker een goede optie om open te houden. – Als het verbeteren van de leefomgeving niet mogelijk zal zijn rondom Schiphol. – Als er draagvlak zou zijn bij luchthavengebruikers en – Als het bedrijfsleven bij wil dragen aan de kosten van het vervolgonderzoek. In die gevallen is er wel degelijk, ook na de verkiezingen, nog een mogelijkheid. Het is in het belang van de inwoners van Noord-Holland dat de provincie die belangen blijft monitoren. De heer Dessing zou het onderwerp nadrukkelijker op de radar willen houden. Hoe ziet de gedeputeerde dat? De heer Dessing pleit ervoor om de motie open te houden.

630

635

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat de motie feitelijk is afgedaan. Wat D66 ook al aangaf is dat de verkiezingen op stapel staan en dat provincie altijd de mogelijkheid moet houden om de Noord-Hollandse belangen te behartigen. Daarvoor hoeft deze motie niet te worden aangehouden. De PvdA beschouwt de motie als afgedaan.

640

De heer **Klein** (CU) constateert dat het verplaatsen van Schiphol naar zee geen oplossing is voor het grootste probleem van de luchtvaart, de CO₂-uitstoot, maar wel voor geluidsoverlast. Het biedt ook een mooie innovatiekans en het kan zorgen voor werkgelegenheid. De Haarlemmermeer heeft een mooie locatie voor woningbouw als Schiphol daar niet meer is. De CU heeft er alle begrip voor dat nu wordt gestopt met het onderzoek als het Rijk niet doorgaat. Wat de CU betreft kan de motie worden beschouwd als afgedaan.

645

650

De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat de motie voor de PvdD is afgedaan. De PvdD is geen voorstander van welke luchthavenuitbreiding dan ook. De uitdaging om de opwarming van de aarde te beperken vereist juist een krimp van het vliegverkeer. Investeren in de groei van luchthavens is uit den boze en overbodig. De PvdD is blij dat het plan niet doorgaat. De motie is afgedaan en hopelijk voorgoed.

655

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) merkt op dat voor de VVD geldt dat Schiphol een zeer belangrijke economische motor is voor Noord-Holland en heel Nederland. Echter er moet niet eindeloos worden doorgegaan met plannen die niet lukken. Op dit moment is het totaal niet kansrijk dat er een luchthaven in zee komt. In de luchtvaartsector is er op dit moment weinig geld. De VVD sluit zich aan bij de vraag om de Noord-Hollandse belangen goed te behartigen, zodra het onderwerp weer op de agenda komt. De motie is voor de VVD afgedaan.

660

Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat Gedeputeerde Staten hebben gedaan wat in de motie stond. De minister is kraakhelder als het gaat over de ambities voor een luchthaven in zee. In de Luchtvaartnota staat dat een luchthaven in zee op dit moment niet aan de orde is. Hoe de wereld er

665 in de toekomst uitziet dat zal dan duidelijk worden. Het Rijk is bevoegd gezag. Er is invulling
gegeven aan de motie. De gedeputeerde denkt dat de provincie het daar bij moet laten.
Menig commissielid vroeg de gedeputeerde expliciet om de Noord-Hollandse belangen te
behartigen. De gedeputeerde is daarover zeer verbaasd. Hij is daarvoor immers aangesteld.

670 Bij interruptie merkt de heer **Dessing** (FvD) op dat hij absoluut niet wil beweren dat de gedeputeerde
de belangen van Noord-Hollanders niet vertegenwoordigt. Hij zou graag zien dat de gedeputeerde
ook in de toekomst die belangen wil blijven behartigen.

Bij interruptie verwijst mevrouw **Van Geffen** (VVD) naar de motie met deze bewoordingen, die in
675 2018 door Provinciale Staten is aangenomen. Die ziet mevrouw Van Geffen liever niet als vervallen,
maar ze heeft alle vertrouwen in het behartigen van de belangen door gedeputeerde.

Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat hij in het dossier luchtvaart, in de brede zin des woord, de
belangen van de inwoners zal blijven behartigen. Dat geldt ook bij toekomstige ontwikkelingen. De
680 gedeputeerde adviseert om deze motie niet in de lucht te laten hangen, maar deze als afgedaan te
beschouwen. Als het nodig is, kan met een nieuwe motie worden gekomen.

De heer **Dessing** (FvD) kan zich vinden in het antwoord van de gedeputeerde.

685 De **voorzitter** constateert dat de commissie de motie als afgedaan beschouwt. De motie kan ter
afdoening worden doorgeleid naar Provinciale Staten van 14 december 2020.

6.c Afdoeningsvoorstel M56-2018, Verduurzaming van wegaanleg en –onderhoud

De heer **Gringhuis** (GL) meldt dat GL de motie als afgedaan beschouwt. De motie is voldoende
690 verwerkt in het NIKG. Het zou fijn zijn als de oorspronkelijke motie in het vervolg bij het
afdoeningsvoorstel wordt gevoegd.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) sluit zich aan bij de woorden van voorgaande spreker. Bij de eerste
begrotingswijziging volgen nieuwe voorstellen. Het CDA ziet die met belangstelling tegemoet. De
695 motie is dus afgedaan.

De heer **Vonk** (D66) zegt dat verduurzaming van wegaanleg en –onderhoud een belangrijk punt is
voor D66. De principes van circulariteit bij wegonderhoud en aanleg mogen niet uit het oog worden
verloren. Het is goed om te zien dat Gedeputeerde Staten hieraan aandacht blijven schenken en
700 hierover zullen rapporteren bij de Jaarrekening. D66 houdt het nauwlettend in de gaten. Wat D66
betreft is de motie afgedaan.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vertelt dat de PvdA de motie ook als afgedaan beschouwt. Collega
fractiegenoot Marieke van Duijn diende deze motie in 2018 in. Met het nieuwe coalitieakkoord en
705 het NIKG wordt verduurzaming van wegaanleg en –onderhoud goed geborgd in de
gebiedscontracten.

Wat de heer **Hollebeek** (PvdD) en de PvdD betreft is de motie afgedaan. Vandaag werd begonnen met
een technische briefing over gebiedscontracten. Daar werd duidelijk benoemd dat met deze coalitie
710 een nieuwe ‘niet laten gebeuren’ wind waait, waarin duurzaamheid en innovaties aanwezig zijn. Er
werd aan het biodiversiteitsvraagstuk gememoreerd. De PvdD is daar zeer scherp op. Als dit soort

ontwikkelingen in beleid komen dan moeten deze voldoende verankerd zijn in gebiedscontracten. Dat is met deze motie gebeurd. De PvdD is daar content mee.

715 De **voorzitter** constateert dat de commissie ook deze motie beschouwt als afgedaan en dat het afdoeningsvoorstel kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

7. **Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)**

720

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) heeft een vraag naar aanleiding van een artikel in de Texelse Courant waarin staat dat Connexxion vanaf 3 januari 2021 op de tussenboot niet meer de busdienst gaat verzorgen. Voor deze lijn zijn in 2018 haltes opgeheven. Kunnen die haltes tijdelijk weer worden geopend, als toch die dienstregeling is aangepast?

725

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit helaas niet kan. De ene bus kan precies tussen aankomst en vertrek de ronde kan maken. Als meer haltes moeten worden aangedaan dan komt de bus niet op tijd voor vertrek. Een aansluiting is dan niet mogelijk.

730 De heer **Dessing** (FvD) verwijst naar agendapunt 10b inzake de A8/A9. Het landschapsplan is volgens Gedeputeerde Staten vertraagd van het eerste naar het vierde kwartaal 2021. FvD is erg teleurgesteld over deze substantiële vertraging. Hoe kan het dat net rond de opleveringdatum ineens het besluit wordt genomen over het consulteren van experts, omtrent de inpassing van de Stelling van Amsterdam? Dit element was al bekend. Hoe is de lange vertragingduur van negen maanden te verklaren? Is hier sprake van een politieke vertraging?

735

Gedeputeerde **Olthof** snapt de teleurstelling. In het Bestuurlijk overleg was de teleurstelling ook breed. Het is geen politieke vertraging. De inzet van experts heeft te maken met het feit dat de Stelling een bijzonder onderwerp is. In februari 2019 is met de Staten afgesproken dat een expertteam zou worden aangesteld. Het expertteam zou toetsen wat het consortium opleverde. Ondanks interventies is geconstateerd dat de kwaliteit, die wordt geleverd op het onderwerp van de Stelling van Amsterdam, onvoldoende is. De expertise was niet voldoende om die tekortkoming goed te krijgen. In dit geval is besloten dat het terug naar de tekentafel moet om verbetering aan brengen. Getracht wordt om versnelling aan te brengen in de vertraging, maar daarbij moet wel rekening worden gehouden met Covid 19.

740

Op de vraag of het een politieke vereiste is antwoordt de gedeputeerde dat de coalitie en Provinciale uitspraken dat een verbinding A8/A9 waarbij geen rekening wordt gehouden met de Stelling geen optie is. Er is een breed draagvlak bij de Staten maar ook in de regio dat een goede inpasbaarheid een absolute voorwaarde is. Het doortrekken van de A8/A9, zonder een goede landelijke inpasbaarheid is niet aan de orde.

745

750

De heer **Dessing** (FvD) vraagt waarom de vertraging negen maanden omvat. Is er behalve Covid 19 een andere reden?

755 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er nieuwe mensen voor het consortium moeten worden gezocht die uiteindelijk de vereiste kwaliteit kunnen toevoegen om tot een goede landschappelijke inpassing te komen. Daarnaast vraagt het tijd om een goed landschappelijk plan te maken.

760 Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelde een technische vraag over de A8/A9. Het antwoord was dat de resultaten voor een gehele of gedeeltelijke verdiepte ligging beschikbaar zijn als het landschapsplan wordt opgeleverd. De resultaten van een onderzoek naar een ondertunneling zijn al voorgelegd aan Provinciale Staten. Mevrouw Kuiper neemt aan dat de resultaten van het onderzoek naar een verdiepte ligging eerder bekend zijn dan het vierde kwartaal van 2021.

765 Gedeputeerde Loggen meldde in de commissievergadering RWK van 23 november dat de Woondeal Noord-Holland Noord niet is getekend door de provincie, in verband met de opmerkingen die er zijn over een passage over mobiliteit in de Woondeal. De steun van de provincie helpt om ondersteuning vanuit het Rijk te krijgen. Dat is weer goed om de woningnood aan te pakken. Wat zit er aan belemmeringen in de tekst in de Woondeal? Is een en ander besproken met de betrokken achttien gemeenten?

775 In de provincie zijn circa 3000 bushaltes, waarvan meer dan de helft toegankelijk is voor mensen met een beperking. Grofweg gezegd zouden er nog 1100 bushaltes niet of minder toegankelijk zijn voor minder validen. Hoe kijkt de gedeputeerde tegen deze problematiek aan? Mevrouw Kuiper is zich ervan bewust dat het aan gemeenten is om die subsidie aan te vragen. Met een tempo van 100 haltes per jaar duur het nog 10 jaar voor alle haltes goed toegankelijk zijn.

780 Het voornemen is om de Reserve OV fonds en de Reserve OV-knooppunten samen te voegen. Is het niet inzichtelijk om het uit elkaar te houden. In de OV-knooppunten zit een groot Ruimtelijke ordening element. Houden Gedeputeerde Staten het nog gescheiden binnen de reserve?

785 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het laten vervallen van de tunnelvariant A8/A9 een technische reden heeft. De verdiepte ligging en de vorm daarvan worden in detail verder uitgewerkt, zodat die kunnen worden meegenomen in de landschappelijke inpassing. Het was dus vooral een technische keuze. Volgens de eisen van de Tunnelwet is een verdiepte ligging wel mogelijk. Details worden uitgewerkt.

790 In de Woondeal zijn de mobiliteitspunten genoemd. De provincie werd geconfronteerd met een Woondeal die op 18 juni aangeboden zou worden aan de minister, terwijl de provincie nog opmerkingen had. Daarover kon pas op 24 juni worden besloten. De provincie weigerde om onder hoge druk akkoord te gaan. Het aanbod naar de regio staat nog steeds. Er is geen onoverkomelijk probleem, wat de gedeputeerde betreft.

795 Er moeten best veel bushaltes worden aangepast. De kosten kunnen oplopen, maar soms gaat het om kleine maatregelen. Nu wordt € 2 miljoen gereserveerd voor 100 haltes. Vaak wordt het aanpassen gekoppeld aan herstructurering. Als er veel werk aan de weg moet worden verricht dan worden er mogelijk meer dan 100 haltes aangepast. De gedeputeerde hoopt dat een volledige kwalitatieve aanpassing van bushaltes eerder het geval kan zijn. Het ligt er ook aan hoe hoog de prioriteit ligt bij gemeenten om in aanpassing van haltes te investeren.

800 In de vorige Statenperiode was er een apart fonds voor OV/knooppunten. Dat was bedoeld om te investeren in fysieke zaken. Nu is gekozen voor het accommoderen van OV/knooppunten. Door het fonds wordt geïnvesteerd in een verbetering van de ketenreis. De provincie investeert in openbaar vervoer, maar ook in de omgeving van openbaar vervoer. Het college wil naar een integraliteit van OV-knooppunten. Daarom is de combinatie van de reserves een krachtig signaal om aan de buitenwereld te laten zien dat de provincie wil investeren in de OV-knooppunten en de kwaliteit

daarvan. Dat betreft niet alleen woningen maar juist de combinatie van de ketenreis en een goede bereikbaarheid.

810 De heer **Steeman** (D66) heeft vernomen dat de afsluiting van de fietsroute over de Afsluitdijk enorm uitloopt. Kan de gedeputeerde **toezeggen er vanuit zijn rol alles aan te doen dat de Afsluitdijk zo snel mogelijk weer toegankelijk wordt voor fietsers?**

815 **Gedeputeerde Olthof kan dat toezeggen** en geeft het door aan gedeputeerde Loggen, die in de nationale stuurgroep zitting heeft. Daar krijgt het punt steeds de aandacht. Rijkswater zit binnenkort met de Fietzersbond aan tafel om over dit punt te praten.

820 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) verwijst naar berichten van NH Nieuws: De provincie gaat extra aanpassingen doen aan de N248 vanwege ernstige verkeersongevallen. Op papier zijn de kruisingen veilig. De oorzaak van de ongevallen moet naar boven worden gehaald.

825 Gedeputeerde **Olthof** merkt op dat elk verkeersslachtoffer er één teveel is. Dit voorbeeld geeft de complexiteit van het vraagstuk aan. De kruising is technisch veilig en overzichtelijk en toch gebeuren er ongevallen. Vaak moet de oorzaak worden gezocht in gedrag. Ook op kruispunten die technisch in orde zijn en aan alle veiligheidseisen van CROW voldoen wordt toch bekeken wat met kleine maatregelen kan worden gedaan. Als een kruising onveilig was geweest dan had een reconstructie gevolgd. Overal waar ongevallen gebeuren, wordt bekeken of het te maken heeft met de inrichting van de kruising. Met bebording en haaiantanden worden extra maatregelen getroffen. De nadruk wordt gelegd op gedrag om de verkeersveiligheid te bevorderen. De provincie onderzoekt en achterhaalt oorzaken van ongevallen om er ook van te leren ten aanzien van andere kruisingen.

830 De **voorzitter** constateert dat zij alle sprekers met uitzondering van mevrouw Van Geffen verdiepende vragen heeft laten stellen tijdens de rondvraag. Zij stelt mevrouw Van Geffen alsnog in de gelegenheid om een verdiepende vraag te stellen.

835 Mevrouw **Van Geffen** (VVD) had het fijner gevonden als dat op het moment zelf was gebeurd. Nu komt het als mosterd na de maaltijd. Dit is een vervelende manier van werken.

De **voorzitter** neemt het punt van orde ter harte.

840 De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat vlak voor het zomerreces Statenbreed een motie is aangenomen, waarin het college werd opgedragen zijn uiterste best te doen om de buurtbus zo snel mogelijk weer te laten rijden. Het college heeft daarover tweemaal gerapporteerd. Echter, de bus rijdt nog steeds niet. Wat staat nog in de weg om de buurtbus weer te laten rijden?

845 Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat de derde rapportage onderweg is. Er hoeft niet veel meer in de weg te staan. Het is uiteindelijk de keuze van de buurtbusvereniging zelf. De technische aanpassingen, die verlangd werden, zijn op korte termijn allemaal gedaan. Het licht kan dan op groen.

8. Sluiting

850 De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng. De volgende commissievergadering staat gepland op maandag 18 januari 2021. De voorzitter hoopt dat iedereen, ondanks de coronamaatregelen, goede feestdagen heeft. Daarvoor ziet men elkaar nog in de Statenvergadering.

Pagina 19

De voorzitter sluit de vergadering om 22.26 uur.