

Technische vragen M&B 18-01-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	VVD, Mw. G.H. van Geffen	5a	Olthof	Voordracht luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport	Is het Amsterdamse UMC ook voorstander van het verplaatsen van de standplaats traumahelikopter van Buitenveldert naar Westpoort? Zo ja, waarom, zo nee, waarom niet? Werknemers die werken op Heliport moeten een auto hebben, of bereid zijn 43 minuten te lopen vanaf de dichtstbijzijnde bushalte op Westpoort (aldus 9292). Dat is niet het geval bij de huidige standplaats. Is dit onderdeel van de overwegingen voor de verplaatsing van de standplaats traumahelikopter? Waarom krijgen we een besluit alleen voor Heliport? Zijn de andere luchthavens in Noord-Holland al gedekt door een luchthavenbesluit of luchthavenregeling? Binnen de 'gewone' vliegwereld wordt hard gewerkt aan de ontwikkeling van schonere en stillere vliegtuigen. Speelt die ontwikkeling ook voor helikopters - specifiek van het type dat voor Heliport relevant is?	Ja, het Amsterdam UMC is ook voorstander van de verplaatsing van de standplaats om de hinder in de omgeving van de locatie VUmc te verminderen en verdere ontwikkelingen van de Zuidas niet te belemmeren. Voor de provincie is dat geen overweging geweest; de provincie besluit ook niet over de verplaatsing. Het Amsterdam UMC besluit uiteindelijk over de verplaatsing. De provincie heeft net als de gemeente Amsterdam eerder de wens uitgesproken om de locatie van de standplaats weg te halen van de locatie VUmc. Door middel van dit luchthavenbesluit wordt deze verplaatsing mogelijk. Na vaststelling van het luchthavenbesluit Amsterdam Heliport heeft nog 1 luchthaven geen luchthavenbesluit. Dit is de drop-off locatie van de traumahelikopter op Amsterdam UMC, locatie VUmc. Het concept luchthavenbesluit ligt daarvoor klaar. Voor besluitvorming is echter een wetswijziging noodzakelijk, die is momenteel in procedure. Voor de overige luchthavens in Noord-Holland is nu een luchthavenbesluit of luchthavenregeling vastgesteld. Het klopt dat schonere en stillere vliegtuigen worden ontwikkeld en ook, dat daar veel wordt gedaan aan verticaal opstijgende en landende concepten. Deze

Technische vragen M&B 18-01-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						concepten hebben echter nog niet het formaat, dat ze de traumahelikopter of de andere helikopters op Amsterdam Heliport op korte termijn kunnen vervangen. Wel wordt ook nagedacht over vervangende “schonere” brandstoffen, waar ook de helikopters van kunnen profiteren. Op de geluidbelasting hebben die schonere brandstoffen geen effect.
2	VVD, Mw. G.H. van Geffen	8g	Olthof	Uitkomsten BO MIRT 25 november 2020	Brief aan PS p.4 bereikbare steden: ‘Buiten de MRA wordt in Noord-Holland en Flevoland een vergelijkbare aanpak voor Alkmaar, Hoorn en Dronten opgezet. De bereikbaarheidsopgaven die dit met zich meebrengt worden volgend jaar verder uitgewerkt’. Kunt u iets meer toelichten wat hier nu precies staat? En waar mogelijke beïnvloedingsmomenten of mogelijkheden liggen voor PS?	De druk op de woningmarkt is nergens anders in Nederland zo hoog als in de MRA. Alleen al in de komende tien jaar zijn er in deze regio tenminste 175.000 extra woningen nodig. Daarbij gaat het niet alleen om de kwantiteit, we maken steden of gemeenschappen waar mensen willen wonen en zich thuis voelen. Woningen moeten goed, betaalbaar, gevarieerd, klimaatbestendig en duurzaam zijn, optimaal bereikbaar via het openbaar vervoer, voorzien zijn van een aantrekkelijke omgeving met voldoende groen, waar geen hittestress is en met aanzienlijk meer werkgelegenheid in de directe nabijheid. Via de aanpak Bereikbare Steden*, waarmee in het voorjaar van 2020 van start is gegaan, hebben de negen (middel)grote steden in Noord-Holland en Flevoland, het Rijk en de twee provincies de krachten gebundeld. Wat de (middel)grote steden betreft gaat het om alle zeven stadsharten van de MRA en twee die weliswaar net buiten de bestuurlijke grenzen van de MRA vallen, maar feitelijk steeds meer onderdeel zijn van het woon- en werkgebied van de MRA: Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoorn, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad.

Technische vragen M&B 18-01-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Gezamenlijk werken we – regio en Rijk – in de stadsharten aan het versnellen van woningbouwplannen, het versterken van het economisch profiel en het optimaliseren van de bereikbaarheid en investeren we in de leefbaarheid, ontmoetingsfunctie en inclusiviteit. Hiermee kunnen we ongeveer 80.000 woningen in de stadsharten realiseren. Dit vormt daarmee een belangrijk deel van de productieopgave die we hebben tot 2030. De afspraak die gemaakt is in het BO MIRT van 25 november jl. moet leiden tot “concrete en integrale gebiedsplannen voor de versnelde woningbouwontwikkeling 2021-2030 in de stadsharten, inclusief voor deze integrale ontwikkeling cruciale (financiële) randvoorwaarden (onder andere op het gebied van bereikbaarheid en energie-infrastructuur)”. De komende maanden wordt door Rijk en regio gewerkt aan deze gebiedsplannen. De gezamenlijke aanpak maakt het mogelijk om ook op nationaal niveau medewerking te krijgen voor deze noodzakelijke opgave, geeft het Rijk de mogelijkheid haar rol te pakken en zorgt voor extra hulp voor het toekomstbestendig en bereikbaar maken van onze stad. * Bereikbare Steden is een samenwerking tussen het Rijk/MRA-programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en het MRA-programma Bouwen en Wonen. Zie voor meer informatie over deze programma's: https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/ https://www.metropoolregioamsterdam.nl/platform/bouwen/

Technische vragen M&B 18-01-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
3					Brief aan PS p.5 goederenvervoercorridors: in hoeverre is de modal shift van vervoer over de weg naar vervoer over water een issue binnen MIRT of is die geen onderdeel van MIRT?	In het MIRT is er ruimte voor modal shift van vervoer over de weg naar vervoer over water. De uitwerking daarvan vindt vooral plaats binnen het programma Goederenvervoercorridors, een samenwerking tussen de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincies Zuid-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en Limburg, de Topsector Logistiek en het Havenbedrijf Rotterdam. In dit programma wordt gewerkt aan de verdere ontwikkeling van goederenvervoer op twee specifieke corridors. Er wordt gestuurd op een vijftal thema's (toekomstbestendige verbindingen, multimodale bereikbaarheid, duurzame ruimtelijk-economische ontwikkeling, verduurzaming van de corridors, en inzet van digitale voorzieningen). Modal shift beleid valt in dat programma onder het thema verduurzaming. Op het afgelopen BO-MIRT 2020 zijn er afspraken gemaakt tussen deze corridorpartijen om die modal shift te realiseren. In het MIRT-onderzoek naar de oprichting van de Corridor Zuid, waarbij de provincie Noord-Holland betrokken is, wordt ook de modal shift meegenomen.
	VVD, Mw. G.H. van Geffen	9a	Pels	Aansluitingsverzoek Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens	Welk voordeel/belang heeft de provincie Noord-Holland bij het aansluiten bij de Green Deal en hoe wordt dit voordeel/belang bereikt? De formulering in de brief aan PS is heel algemeen, iets meer inhoudelijke toelichting is welkom.	Het eerste belang is het beter onder de aandacht brengen van de Noord-Hollandse scheepvaart op nationaal niveau. In de provincie Noord-Holland liggen belangrijke vaarwegen en havens. De logistieke sector is één van de belangrijkste sectoren van onze economie. De focus van de Rijksoverheid op goederenvervoer ligt van oudsher echter op de corridors vanuit de haven van Rotterdam naar Duitsland en België. Door aansluiting bij de Green Deal

Technische vragen M&B 18-01-2021

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						Zeevaart, Binnenvaart en Havens brengt de provincie Noord-Holland de positie van de havens en scheepvaart in Noord-Holland onder de aandacht van de nationale partners. Dit is van belang in het licht van de energietransitie en veranderende economische structuur en de bijbehorende goederenstromen in West-Europa de komende 10 tot 30 jaar. Het tweede belang voor de provincie Noord-Holland is de verwachting dat door samenwerking de energietransitie en stikstofreductie in de Noord-Hollandse scheepvaart mogelijk gemakkelijker wordt. De sector moet een grote bijdrage leveren aan de reductie van CO2-uitstoot en de vermindering van de uitstoot van overige verontreinigende stoffen zoals stikstofoxiden, zwaveloxiden en fijnstof. Deze transitie is complex voor de sector. De kosten zijn aanzienlijk en marges om de investeringen af te dekken relatief laag. Door aan te sluiten bij de Green Deal kan de provincie Noord-Holland kennis over deze ontwikkelingen sneller naar de regio halen en specifieke regionale belangen inbrengen in gesprekken met de Rijksoverheid en brancheorganisaties. Het derde belang is een verdere samenwerking op verschillende specifieke thema's zoals walstroom, alternatieve (bio)brandstoffen zoals waterstof, doorstroming en modal shift. De verwachting is dat door

	Technische vragen M&B 18-01-2021					
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						samen te werken op deze thema's met de belangrijkste spelers in de Nederlandse scheepvaart Noord-Hollandse belangen op deze thema's een impuls kunnen krijgen.