

## Verslag concept

### Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

|                            |   |                                                                                         |
|----------------------------|---|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Datum commissievergadering | : | 22 maart 2021                                                                           |
| Commissievoorzitter plv.   | : | M.C.A. Klein                                                                            |
| Commissieadviseur          | : | Mw. M. van Boheemen                                                                     |
| Telefoonnummer/E-Mail      | : | 023-5144628/ <a href="mailto:boheemenm@noord-holland.nl">boheemenm@noord-holland.nl</a> |

#### Aanwezig:

|                          |                |                                                  |
|--------------------------|----------------|--------------------------------------------------|
| Commissievoorzitter plv. | :              | M.C.A. Klein                                     |
| Commissieadviseur        | :              | mw. M. van Boheemen                              |
| Leden van de commissie:  |                |                                                  |
|                          | CDA            | : mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers    |
|                          | CU             | : –                                              |
|                          | D66            | : M.C. Steeman en R. Vonk (duolid)               |
|                          | DENK           | : S. Koyuncu                                     |
|                          | Fractie Baljeu | : –                                              |
|                          | FvD            | : J. Dessing                                     |
|                          | GroenLinks     | : J. Gringhuis en mw. N. van der Waart           |
|                          | JA21           | : E.W.J. Jensen                                  |
|                          | PvdA           | : mw. S.S. Doevendans, A. Muurlink, L.Hj.Voskuil |
|                          | PvdD           | : I. Kostic en F.A.S. Zoon                       |
|                          | PVV            | : M. Deen                                        |
|                          | SP             | : W. Hoogervorst                                 |
|                          | VVD            | : mw. G. van Geffen en K.J. Terwal               |
|                          | 50PLUS/PvdO    | : mw. W. van Soest                               |

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA) en mw. Z. Pels (GL)

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

#### Afwezig:

mw. R. Alberts (SP), M. van Dregt (duo-commissielid 50PLUS/PvdO), J. Hollebeek (PvdD) en mw. M. van Meerten-Kok (VVD/voorzitter)

#### Agenda

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

## Pagina 2

- 2a. Vooruitblik komende vergadering(en)
- 3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
- 4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
- 40 5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
  - 5a. Voordracht Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Cruquiusbrug
  - 5b. Reactie op initiatiefvoorstel PvdA 'Challenge Innovatieve ideeën voor mobiliteit in N-H Noord
- 6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
  - 6a. Probleemanalyse HOV ZaanIJ en Amsterdam–Purmerend
  - 45 6b. Regionaal transitieplan OV-concessies en herijking ov-concessie Noord-Holland Noord
- 7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 8. Sluiting

- 50 9. C-agenda Algemeen
- 9a. Financiën CO2: Brief Gedeputeerde Staten inzake voortgang ontwikkeling Impactanalyse (C-agenda NLG en RWK 15-03-2021 en EFB en M&B 22-03-2021; zie EFB leidend)
- 9b.1. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht – Editie 46 (C-agenda alle commissies in maart 2021)
- 55 9b.2. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht – Editie 47 (C-agenda EFB en M&B 22-03-2021)
- 9c. Europa; Brief GS aan PS inzake Rapportage Europese samenwerking Randstadprovincie (C-agenda alle commissies maart 2021)
- 9d. IPO: IPO Meerjarenraming 2022–2024 (zie vraag Statenleden in nieuwsbrief van 3 maart '21 (C-agenda NLG en RWK 15-03-2021 en EFB en M&B 22-03-2021)
- 60 10. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 10a. Een toekomstbestendige Noord–Zuidverbinding ten westen van de spoorbaan in Zaanstad
- 10b. Stand van zaken Regionale Ontwikkelagenda Noord–Holland (C-agenda M&B; leidend, 22-03-2021 en C-agenda RWK 15-03-2021)
- 65 10c. Zwerfafval in de bermen verminderen
- 10d. Ingekomen mail Fietzersbond, stuifduin Blijdesteinseweg (C-agenda M&B; leidend, 22-03-2021 en C-agenda NLG 15-03-2022)
- 10e. Vaststellen samenwerkingsovereenkomst (Nieuwe) Bennebroekerweg
- 10f. Halfjaarrapportage HOV in 't Gooi – augustus 2020 t/m januari 2021
- 70 10g. Ingekomen mail Ontsluiting WFO-terrein Zwaagdijk (C-agenda M&B; leidend en EFB 22-03-2021 en C-agenda RWK 19-04-2021)
- 10i. Ingekomen mail BO–MIRT Bundesverkehrswegeplan 2030 en het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040
- 10j. Ingekomen mail Toekomstbeeld openbaar vervoer de TEN–T hogesnelheidslijnen tussen Schiphol en Duitsland
- 75 11. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens
- 11a. Zeehaven IJmuiden lening
12. C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)
- 12a. Tervisielegging Rijksbesluiten luchtvaart
- 80

**1. Opening en mededelingen**

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.30 uur en verwelkomt allen. 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.

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

*Mededelingen:*

- Een afmelding is ontvangen van de heer Hollebeek (PvdD). Hij laat zich vervangen door de heer Zoon. De heer Van Dregt, duo-commissielid (50PLUS/PvdO) is eveneens met kennisgeving afwezig. Mevrouw Alberts (SP) kan niet inloggen. De heer Hoogervorst neemt haar woordvoering waar.

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

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Het verslag van de commissievergadering van 15 februari 2021 wordt vastgesteld, met de opmerking dat de heer R. Vonk (D66) wel aanwezig was.

De lijst van moties en de lijst van toezeggingen worden vastgesteld.

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

De heer Klein (CU) heeft een mededeling over het gezamenlijk jaarlijks overleg met Vervoerregio Amsterdam en de Amsterdamse raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water. De raadscommissie ziet geen mogelijkheden voor overleg op korte termijn. Er zal opnieuw contact worden gezocht als weer fysiek in vergadering bijeen kan worden gekomen.

De komende commissievergadering heeft een volle agenda. Daarnaast moeten ook nog een aantal technische briefings worden georganiseerd. Het voorstel is om daarvoor donderdagavond 20 mei te gebruiken, voorafgaand aan de nieuwe ronde van de commissievergaderingen in juni.

De commissie stemt in met dit voorstel.

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

Voor het insprekhalftuur zijn geen aanmeldingen.

**4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)**

Mevrouw Van Geffen (VVD) zegt dat vanuit het bedrijfsleven grote zorgen zijn geuit over de Ontwerp Omgevingsvisie van de gemeente Amsterdam. Bedrijven moeten worden verplaatst naar locaties elders in het Noordzeekanaalgebied, bij gemeenten die daar niet direct op zitten te wachten. Naar verluidt komen met name productiebedrijven en logistieke en circulaire bedrijven in de knel evenals de ambities die de provincie heeft voor een energiehaven, want de fysieke en milieuruimte die dit vraagt is er steeds minder. Tegelijkertijd zijn vanuit de VVD-fractie in de Tweede Kamer vragen gesteld naar aanleiding van het bod dat de MRA doet aan het Groeifonds, waarin de Houtrakpolder niet is benoemd, terwijl daarop wel een ruimteclaim wordt gedaan.

Hoe beleeft de gedeputeerde als voorzitter van het Noordzeekanaalgebied de spanningen rond de Amsterdamse Haven en omgeving? Leven er bij de gedeputeerde ook zorgen over de ruimte voor bedrijvigheid in de Amsterdamse haven en het Noordzeekanaalgebied? Hoe treedt zij hierin op vanuit haar rol? Zijn er ook beperkingen in die rol omdat essentiële onderdelen (zoals de energietransitie, ruimte en werkgelegenheid) bij andere portefeuillehouders in Gedeputeerde Staten zijn ondergebracht? Is de gedeputeerde van mening dat het uitgraven van een extra havenbekken in de Houtrakpolder onderdeel had moeten zijn van het bod Metropakket MRA aan het Groeifonds?

Gedeputeerde **Pels** herkent de spanning zoals geuit in de woorden van mevrouw Van Geffen. Ook Beverwijk en Zaanstad hebben grote plannen. Provincie Noord-Holland is voorzitter van het bestuur van Platform Noordzeekanaalgebied. De gedeputeerde heeft daar ook aangegeven dat niet alles past wat de gemeenten willen. Er is ruimte nodig voor woningbouw, de energietransitie en op het gebied van circulaire economie. In het Novi- traject (Nationale Omgevingsvisie) kijkt het Rijk samen met provincie en gemeenten hoe zij de toekomst zien van het gebied en worden gezamenlijk ingewikkelde afwegingen gemaakt. Ook in het college van Gedeputeerde Staten wordt daaraan integraal gewerkt. Gedeputeerde Pels ziet dan ook geen belemmeringen omdat onderdelen tot de portefeuille van collega's behoren. De Houtrakpolder is gereserveerd vanuit de visie op het Noordzeekanaalgebied 2040. Als de haven optimaal gebruikmaakt van haar eigen ruimte, nadat intensivering heeft plaatsgevonden, dan wordt gekeken naar een eventuele ingebruikname van de Houtrakpolder. Dat is nu nog niet aan de orde. Jaarlijks wordt gemonitord hoeveel terreinen er nog zijn en of dat voldoende is voor de vraag. Op dit moment is het vraagstuk niet aan de orde. De gedeputeerde ziet geen koppeling met de aanvraag van het Metropakket bij het Groeifonds. De ruimtevraagstukken worden niet in het Groeifonds maar in het Novi-traject besproken.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) vraagt of het een nadeel is als het Rijk meekijkt, of komen er Rijksmiddelen bij.

Gedeputeerde **Pels** ziet het niet als een nadeel. Provincie Noord-Holland heeft zelf gelobbyd om een Novi-gebied te worden. Er komt procesgeld bij kijken. De Rijksbetrokkenheid is enorm belangrijk voor het Noordzeekanaalgebied. Juist omdat Provincie Noord-Holland een Novi-gebied is komen de ministeries van EZK en I&W aan tafel zitten. Het betreft gebied van nationaal belang. Dan dient de Rijksoverheid aan te haken om met de Provincie het gesprek daarover te voeren. Het betreft een Rijksopgave en daarin moet de input van het Rijk worden meegenomen. Daarvoor is de Novi bedoeld.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Zoon voor zijn rondvraag.

De heer **Zoon** (PvdD) heeft vernomen dat aan het bedrijf Ymuiden Delta BV een geldlening van de Provincie is afgegeven. Daarnaast loopt er een bancaire financiering. Deze bancaire financiering is in de afgelopen jaren deels afgelost. Waarom is ervoor gekozen om de bank af te lossen en niet de lening aan de Provincie? Zijn er afspraken gemaakt met de besloten vennootschap over de volgorde in het aflossen?

Gedeputeerde **Pels** legt uit dat bij de start afspraken zijn gemaakt dat op het moment dat een deel van het terrein in ontwikkeling zou worden genomen dat er dan een gedeeltelijke aflossing plaatsvindt. Er is nu 20% aan de bank afgelost. Er zijn geen afspraken gemaakt wie wanneer aan

de beurt is. Gezien het grote maatschappelijke belang van de Zeehaven IJmuiden, –Provincie Noord-Holland is niet de enige overheid die is vertegenwoordigd als aandeelhouder–, ziet het college het niet als een probleem dat niet direct wordt afgelost. Het doel is dat de kades wel tot ontwikkeling komen. Die extra kaderuimte is nodig voor de energietransitie en alle ‘Wind op zee’-plannen.

## 5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

### 5a. Voordracht Vaststelling Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Cruquiusbrug

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het geweldig dat is nagedacht over de veiligheid van de fietsers. Nu er een fietsonderdoorgang wordt gemaakt betekent dit dat er veiliger en sneller van de Bennebroekerdijk naar de Cruquiusdijk kan worden gefietst en omgekeerd. Gedeputeerde Olthof krijgt complimenten voor het informatieve filmpje over de vervanging en het groot onderhoud van de brug. Het project heeft een innovatief karakter en kan als voorbeeld voor toekomstige vervangingen van kunstwerken dienen. Wanneer gaan de aannemers, na de vaststelling van dit PIP aan de slag?

De heer **Vonk** (D66) zegt dat dit bijzondere infrastructurele project een voorbeeld kan zijn voor de vele volgende projecten. D66 is verheugd met deze stap waardoor het werk binnen afzienbare tijd kan beginnen. De heer Vonk sluit aan op de punten die mevrouw Kuiper al naar voren bracht. Hoe wordt de verkeersdoorstroming over de N201 gewaarborgd tijdens de werkzaamheden? Hoe is de veiligheid voor fietsers gewaarborgd op het moment dat de onderdoorgang wordt gemaakt? Hoe wordt voorkomen dat fietsers ver moeten omrijden? Wordt bijvoorbeeld een tijdelijke fietsbrug aangelegd? Wat is timing van de werkzaamheden, namelijk de vervanging van de ene brug en het onderhoudswerk aan de andere brug?

Bij D66 zijn signalen binnengekomen dat de openingstijden van de brug erg ruim zijn, waardoor de brug tijdens de spits soms lange tijd geopend is voor enkele pleziervaartuigen. Wordt hiernaar in de toekomst gekeken?

D66 is erg te spreken over het PIP. De voordracht kan wat de fractie betreft als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat het PIP er prima uit ziet. Het is een helder verhaal. Er is veel aandacht voor circulariteit en energiebesparing. Het is een goed voorbeeld voor toekomstige gelijkwaardige projecten in deze provincie. Is de sociale veiligheid van fietsers in de onderdoorgang geborgd? Een van de zienswijze betrof het verbinden van de waarde van cultuurhistorische elementen in de omgeving. GL vindt dat een leuke suggestie. Misschien kan daar in het ontwerp, of het vervolg daarop nog aandacht aan worden besteed? Wat GL betreft mag het PIP als hamerstuk door naar Provinciale Staten.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD heeft kennisgenomen van de voordracht. Bij het zien van alle bijlagen bekwam de heer Terwal het gevoel dat de Provincie en waarschijnlijk ook de rest van Nederland aan het doorschieten zijn. Voor het grote onderhoud van de ene brug en het vervangen van de andere brief zijn 862 pagina's aan plannen, onderzoeken en toetsen nodig. Zo is er een heus vleermuisonderzoek. Het stikstofdepositie onderzoek is begrijpelijk gezien de uitspraak van de Raad van State in 2019, maar kijkend naar het detailniveau van het onderzoek wordt hier een papieren werkelijkheid geschapen. Deze bureaucratische rompslomp zou bijna komisch aandoen, ware het niet dat deze papierstapel de grond- weg- en waterbouwsector

235 enorm veel tijd en geld kost. De GWW-sector heeft het al lastig door het PFAS-debacle en de coronacrisis. Is de gedeputeerde het eens met de VVD dat het een tandje minder kan bij een infrastructureel project dat niet meer behelst dan het onderhouden en vervangen van twee bruggen.

230 Bij de ruimtelijke inpassing valt te lezen dat er in het Beeldkwaliteitsplan niet gewerkt is met ondersteunend beeldmateriaal om op die manier ruimte te bieden aan de markt om met slimme passende en innovatieve oplossingen te komen. Deze zelfde ruimte aan de markt leek ook geboden te worden bij de aanbesteding voor het herstel van de bruggen bij Krommenie. Dat heeft tot een slecht resultaat geleid. Leidt deze geboden flexibiliteit niet tot dezelfde risico's? De VVD vindt het van groot belang dat de Cruquiusbrug storingsvrij blijft. Welke lessen van de storings bij de Leeghwaterbrug kunnen worden meegenomen bij het groot onderhoud en de

235 vervanging? Zijn de nieuw te realiseren fietsonderdoorgang en de fietspaden over en langs de Cruquiusbrug zo ingericht dat ze in de nabije toekomst kunnen worden opgenomen in een snelfietsroute tussen de regio's Amsterdam–Meerlanden en Zuid–Kennemerland.

De VVD hecht waarde aan een goede communicatie bij dit infrastructurele project vanuit de provincie samen met de andere projectpartners over de uitvoering. Kan de gedeputeerde

240 toezeggen dat hij ervoor waakt dat ook de gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer worden betrokken bij het provinciaal communicatieplan, zodat ook zij in staat worden gesteld hun inwoners goed te informeren?

Hopend op een vlotte uitvoering kan de VVD instemmen met de voorliggende voordracht.

245 Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of de heer Terwal met hem eens is dat als het stikstofprobleem wordt opgepakt dat dan minder onderzoek nodig is.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD het stikstofprobleem wel degelijk ziet. Maar gezien de bijlagen zal de heer Zoon het met de heer Terwal eens zijn dat daarmee een papieren

250 werkelijkheid wordt gecreëerd. De VVD wil dat voorkomen, omdat de GWW-sector het al zwaar genoeg heeft en niet verder opgezadeld mag worden met een enorme administratieve rompslomp.

De heer **Zoon** (PvdD) is het eens met de heer Terwal dat een enorme stapel papier is geproduceerd. Het is spijtig dat dit nodig is.

255

Het is goed om de bruggen te vervangen en dat er aandacht wordt gegeven aan de natuurverbinding. Alle soorten vleermuizen zijn ook inwoners van Nederland. De aandacht neemt de zorg van de PvdD over de vleermuis niet weg. Er wordt op de randjes gewerkt. Het risico van het verstoren van vleermuizen ligt daarmee op de loer. De noodzaak voor de bomenkap is wat de PvdD betreft niet helemaal aangetoond. De bomen worden om en om gekapt. Hieruit blijkt dat de

260 kap niet noodzakelijk is voor ruimtegebruik. Kan de gedeputeerde bekijken of bomen bespaard kunnen blijven?

In het kader van stikstof is het wat simpel gedacht dat 0,02 mol geen meetbare schade veroorzaakt. De Raad van State heeft duidelijk gezegd dat er geen ondergrens is. Als die er al is dan is deze uitstoot feitelijk vier keer zo hoog als de gehanteerde drempelwaarde.

265

Zien Gedeputeerde Staten hier een risico? Wordt gekeken of de uitvoering van de brug, wat uiteindelijk weinig stikstofruimte nodig heeft, aangepakt kan worden in samenspraak met de stikstofaanpak van Provincie Noord–Holland?

270 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat de PvdA ook positief tegenover het PIP en de voorliggende plannen staat. Voor de PvdA is verkeersveiligheid heel belangrijk. Daarover is goed nagedacht.

Ook de sociale veiligheid, zoals eerder aangehaald door mevrouw Van der Waart is erg belangrijk. Een fietstunnel is in het donker, zeker voor vrouwen, soms gevaarlijk. Is daarmee rekening gehouden? De PvdA is erg positief over het proces en de circulariteit. Wat de PvdA betreft kan de voordracht een hamerstuk zijn.

De heer **Hoogervorst** (SP) merkt op dat veiligheid bovenaan staat voor de SP, zowel voor het verkeer op het droge als dat op het water. Dat lijkt in het PIP wel goed geregeld, waarvoor complimenten. De SP heeft nog wel enkele vragen. Wat zijn de compenserende maatregelen die het mogelijk verstoren van de vleermuizenroute ter plekke moet verzachten? Het PIP gaat ervan uit dat de verkeersstromen in het gebied niet zullen veranderen. Zal er geen sprake zijn van verkeerstoename? Is dat meegenomen in de berekeningen? De meeste participatiemomenten dateren van voor de coronabeperkingen. Burgerparticipatie lijkt vooral eenrichtingverkeer te zijn geweest. Konden deelnemende bewoners hun visie en ideeën kwijt? Hoe werd gereageerd op het probleem van de vleermuizen? Met het debacle van de Leeghwaterbrug nog vers in het geheugen is de vraag welk bedrag gereserveerd moet worden als risico? Er lijkt vaak een verband te bestaan tussen aanbesteden en uitvoering. Hoe gaan Gedeputeerde Staten dit in het project van de Cruquiusbruggen voorkomen? Op welke termijn start de uitvoering? Hoe worden bewoners, gebruikers, maar ook Provinciale Staten hierover geïnformeerd?

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het een bijzonder project is gezien de circulariteit en de samenwerking. Dit verdient navolging naar de toekomst toe. Als de ontwerpfasen goed verloopt, dan is de verwachting dat in het voorjaar van 2022 kan worden gestart met de uitvoering. Het is in die zin ook een bijzonder project omdat samen met de aannemer tot ontwerpen wordt overgegaan. Er ligt geen kant en klaar bestek. Er zijn vooraf slechts randvoorwaarden meegegeven. Voor de vertegenwoordiging van hun belangen zitten de gemeenten Heemstede en Haarlemmermeer aan tafel bij het ontwerpen. De gemeenten worden aan de voorkant meegenomen in de ontwikkelingen van het te maken plan. De cultuurhistorische achtergrond met ook het Cruquiusgemaal spelen ook zeker mee. Het werk wordt brug voor brug opgepakt. Als de ene brug buiten werking is dan kan de andere brug door auto- en fietsverkeer gebruikt worden. Daarmee is de doorstroming gegarandeerd. Dat is ook een van de voorwaarden geweest in de aanbesteding. Deze cruciale route mag niet vastlopen. In het ontwerp zijn twee vormen van veiligheid opgenomen. De fietser wordt veel beter beschermd, zeker ook om de **fiets-actieve mobiliteit verder te bevorderen. Later in het jaar wordt nog nader gesproken over actieve mobiliteit.** In het ontwerp wordt uiteraard ook rekening gehouden met de maatschappelijke/sociale veiligheid. De sociale veiligheid van de onderdoorgang moet worden gegarandeerd voor fietsers en voetgangers. We gaan nu het ontwerptraject in, dus dergelijke punten moeten nog verder worden uitgewerkt. De heer Terwal kaartte een belangrijk punt aan met zijn opmerking over de vele honderden pagina's voor plannen en onderzoeken. De milieuopgave is enorm. Anderzijds moeten een veilige en goede verbinding worden gerealiseerd. Dat is soms balanceren op een slap koord. In het PIP is veel aandacht voor de omgeving. Dat is misschien soms op het randje, maar er ligt een gedegen, zorgvuldig onderzoek. In dit voorstel is een gezond evenwicht gevonden. Er ligt een voorstel met veel oog voor de natuur, het milieu en de dieren. Anderzijds is het een praktische verbetering van de Cruquiusbrug, die noodzakelijk is. Die verbetering gaat op een duurzame en circulaire manier plaatsvinden. De vraag over de maatregelen betreffende de vleermuizen is erg technisch van



aard. Indien gewenst kan de gedeputeerde nog uitgebreider antwoorden, maar hij heeft zojuist  
320 aangegeven dat er oog voor is, maar dat ook voortgang moet worden betracht.  
Met elkaar moet de gezamenlijke opgave om stikstof terug te dringen worden opgepakt. De  
biodiversiteit moet toenemen. Het zou de gedeputeerde een zegen zijn als dat op een slimme  
manier, met minder administratie, kan worden geregeld.  
Over de risico's ten aanzien van de flexibiliteit merkt de gedeputeerde op dat in andere situaties  
325 een duidelijk bestek werd meegegeven. Nu vindt het ontwerpen plaats samen met de aannemer.  
De Provincie zit zelf aan tafel. De lessen geleerd van de projecten Leeghwaterbrug en de brug in  
Krommenie worden meegenomen. Getracht wordt om de problemen al aan de voorkant te  
voorkomen, zodat deze niet tijdens het werk moeten worden opgelost.  
De fietsverbinding maakt onderdeel uit van de doorfietsroutes. Het kenmerk van doorfietsroutes  
330 is dat er zo min mogelijk obstakels (verkeerslichten) zijn.  
De noodzaak van bomenkap omvat twee elementen. Bij het om en om kappen gaat het over de  
houdbaarheid en de kwaliteit van de bomen. De bomen moeten op enig moment worden  
vervangen, maar besloten is om niet alles in een keer te kappen. Als het gaat over de  
functionaliteit en de bouw van de brug dan kan niet om en om worden gekapt. Uiteraard is er de  
335 plicht om bomen terug te plaatsen, maar op zo een manier dat geen hinder wordt ondervonden.  
In antwoord op de vraag of er sprake kan zijn van een verkeerstoename antwoordt de  
gedeputeerde dat het gaat om het vervangen van een brug. Er wordt geen nieuwe infrastructuur  
aangelegd. Er wordt geen infrastructuur toegevoegd. Een bestaande brug wordt vervangen. Een  
ander wordt gerenoveerd. Een verkeerstoename wordt niet verwacht.  
340 Een risicoparagraaf is opgenomen. Als het werkelijke risico vooraf bekend zou zijn, dan was een  
ander bedrag opgenomen, want dan was dat het risico geweest.  
Gezien de eisen die worden gesteld en waar gaandeweg het werk tegenaan gelopen kan worden,  
maakt de gedeputeerde zich wel enige zorgen. De risico's en problemen die aan bod kwamen bij  
de Leeghwaterbrug en in Krommenie worden meegenomen als leerpunten. In dat opzicht is  
345 daarvan veel geleerd voor de totstandkoming van het benodigd budget. Met een juiste  
risicoparagraaf moet dat budget voldoende zijn, maar honderd procent garantie kan nooit  
worden gegeven. Infrastructurele werken zijn lastig om die op de cent nauwkeurig te plannen.  
Ook vanuit Haarlemmermeer wordt gecommuniceerd, onder meer via social media.  
Communicatie is ook onderdeel van het project. De communicatieadviseur in overleg met de  
350 gemeenten Haarlemmermeer en Heemstede zorgt ervoor dat inwoners worden voorzien van  
tijdige en goede informatie, ook over de overlast die het project veroorzaakt.

*Tweede termijn:*

355 De heer **Vonk** (D66) kreeg nog geen antwoord op zijn vraag over de openingstijden van de brug.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat voor alle vaarwegen wordt gekeken naar 'de blauwe  
doorvaart'. In een continu proces wordt gekeken hoe scheepvaart en verkeer over de brug nog  
beter op elkaar kunnen worden afgestemd. Waar dat mogelijk is, zal dat ook zeker gebeuren.

360

Bij interruptie slaat de heer **Dessing** (FvD) aan op de opmerking van de gedeputeerde dat brug  
voor brug wordt gewerkt. Hij geeft mee dat de oude brug slechts twee rijstroken heeft en de  
nieuwere brug vier. Dat heeft dus wel degelijk gevolgen voor de doorstroming. De heer Dessing  
hoopt dat daar rekening mee wordt gehouden in de transitiefase. Het kan zeker vertraging  
365 opleveren als er maar twee rijstroken zijn.

Gedeputeerde **Olthof** merkt op dat het goed is dat de heer Dessing dit aangeeft. Er zal altijd overlast zijn. Allereerst wordt brug A (twee rijstroken) vervangen. Uiteindelijk zijn er meer rijstroken beschikbaar, wanneer de andere brug wordt gerenoveerd.

370

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt of rekening is gehouden met het risico van stikstof, in het kader van de uitspraak van de Raad van State. De heer Zoon geeft het college mee om nu alvast te beginnen met de herplant van bomen.

375

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat nauw wordt samengewerkt met het team Stikstof. Dat team is er druk mee bezig. Het risico van procedures rondom stikstof is er altijd. Binnen de huidige regels en op basis van jurisprudentie op basis van het A15-traject moet dit plan uitgevoerd kunnen worden. De gedeputeerde verwacht niet veel bezwaren als het gaat over stikstof, maar dat kan nooit worden uitgesloten.

380

Het seizoen om bomen te planten ligt in het najaar. Het college laat dat graag over aan de experts.

De **voorzitter** concludeert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

385

**5b. Reactie op initiatiefvoorstel PvdA 'Challenge Innovatieve ideeën voor mobiliteit in Noord-Holland Noord**

390 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat het initiatiefvoorstel er ligt omdat de PvdA merkt dat in de  
Kop van Noord-Holland, het landelijk gebied, de bereikbaarheid altijd een andere aanpak nodig  
heeft dan in de MRA en het meer stedelijke gebied van de provincie. Juist de diversiteit van de  
provincie is mooi, maar daardoor is ook een diversiteit aan oplossingen en ideeën nodig. Het idee  
voor een initiatiefvoorstel is ook voortgekomen uit het feit dat in de afgelopen jaren veel  
geëxperimenteerd is met activiteiten voor jongeren om hen te betrekken bij wat de provincie  
395 doet. De PvdA beoogt het volgende met het plan. Veel jongeren volgen het onderwijs thuis. Zij  
vinden het leuker om projecten te doen, dan dat ze moeten leren uit een boek. Dat is de  
aanleiding voor deze Challenge. De PvdA gelooft erin dat als jongeren mogen meedenken, er  
meer out of the box ideeën naar voren worden gebracht. Gedeputeerde Staten vragen zich af wat  
zij moeten doen als jongeren met een plan komen waar de provincie niet over gaat, of waarvoor  
400 geen geld is. Dat is niet wat de PvdA wil betrachten. De fractie wil jongeren vragen om mee te  
denken over de toekomst van mobiliteit in het landelijk gebied. Het idee is om inspiratie op te  
doen met de ideeën die uit de Challenge naar voren komen. Het doel van de Challenge is om ons  
te voeden met innovatieve ideeën op weg naar 2050. De PvdA gelooft erin dat inspiratie vanuit  
diverse leeftijdsgroepen kan worden opgehaald. Ook al worden op een NJR-dag (Nationale  
405 Jeugdraad) maar drie plannen gepitcht, daarnaast worden er op een dergelijke dag veel meer  
plannen gepresenteerd. Dat zijn wel plannen die de Provincie kunnen inspireren tot een  
oplossing in de toekomst.

Het initiatiefvoorstel vraagt om een platform waar jongeren een kort plan kunnen schrijven en  
een pitch kunnen maken. Ze oefenen dan meteen hun presentatie-skills. Tevens inspireren ze  
410 ons. De jury, waarin de gedeputeerde zitting heeft, kan met de jongeren in gesprek gaan om te  
vernemen hoe ze tot een idee zijn gekomen.

De reactie van Gedeputeerde Staten is niet wat de PvdA bedoelt. De fractie wil dat er duidelijk  
gecommuniceerd wordt over inspiratie opdoen en niet zozeer dat de provincie ideeën gaat  
oppakken. Op het moment dat je vraagt om een oplossing voor de toekomst, dus verder dan  
415 volgend jaar of over twee jaar, kun je de verwachtingen managen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) complimenteert mevrouw Doevendans voor haar inspirerende pleidooi  
voor de Challenge. Het is ontzettend leuk om jonge mensen te laten meedenken over de  
toekomstige bereikbaarheid van het landelijke gebied. Aan jongeren wordt de mogelijkheid  
420 geboden om met professionals van de Provincie over hun idee in gesprek te gaan.

Mevrouw Kuiper heeft niet het idee dat de indruk wordt gewekt dat een idee ook echt wordt  
uitgevoerd. Zij hoort graag van de gedeputeerde waarop het element van uitvoering is gestoeld,  
omdat het college aangeeft daarvoor geen geld of ambtelijke capaciteit te hebben. Waar ziet het  
college exact een belemmering? Het tijdstip is een belangrijk element. Men kan zich afvragen of  
425 jongeren nu open staan voor een Challenge, of dat ze met heel andere dingen bezig zijn op dit  
moment.

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij de complimenten voor mevrouw Doevendans. De jeugd  
laten nadenken over mobiliteit is een ontzettend goed idee. Het betrekken van jongeren en jeugd  
430 bij de politiek en het werk van de Provincie Noord-Holland is iets waarvoor ook D66 zich al tijdens  
lang inzet en enthousiast over is. De fractie las het initiatiefvoorstel met enthousiasme. De  
reactie van het college van Gedeputeerde Staten stemt de fractie positief. Het initiatiefvoorstel  
zou in goed overleg, zoveel mogelijk in bestaande programma's en lesmethodes ingebouwd

- moeten worden. Een verdere concretisering, zoals het college vraagt, moet daar zeker bij helpen.
- 435 De administratieve last voor scholen en de ambtelijke ondersteuning moeten beperkt worden gehouden en de inzet van middelen moet op voorhand helder zijn. Wat D66 betreft wordt er, als er opdracht gegeven wordt aan studenten of leerlingen in het landelijk gebied, zeker ook gekeken naar knelpunten en onveilige situaties op fietsverbindingen.
- 440 Mevrouw **Van der Waart** (GroenLinks) vindt het een goed voorstel om met een Challenge jongeren te betrekken, zodat misschien tegelijkertijd een oplossing wordt gevonden voor de mobiliteitsopgave in landelijk gebied. GL steunt de gedachte dat er vooral hiaten liggen in het landelijk gebied. Bij het lezen van het voorstel vroeg mevrouw Van der Waart zich af of het wordt bedoeld als losstaand initiatief. De Provincie doet al veel. Kan daarop worden aangehaakt? Net als
- 445 mevrouw Doevendans dacht mevrouw Van der Waart ook aan het NJR-programma. Dat kan de beoogde, brede insteek prima faciliteren.
- GL was blij met de toegevoegde brief van Gedeputeerde Staten. Gedeputeerde Staten stelt dat het wellicht meer voor de hand ligt om het op een later moment op te pakken. De fractie van GL herkent dit wel. Wat is de reactie van mevrouw Doevendans hierop?
- 450 De heer **Deen** (PVV) bedankt de PvdA voor dit voorstel. De PVV-fractie las het met interesse, net als de reactie van het college daarop. Het initiatiefvoorstel is sympathiek, omdat het jeugdparticipatie stimuleert en tevens een serieus vervoersprobleem aankaart. Het college geeft adviezen en opmerkingen. De PVV kan daarin grotendeels meegaan. Het voorstel is nog
- 455 onvoldoende uitgewerkt. De vraag is of dit het juiste moment is, gelet op de huidige bijzondere situatie. In het verlengde van de opmerkingen van het college dient er wat de PVV betreft nog wel wat onderzoek en aanscherping plaats te vinden.
- Mevrouw **Van Geffen** (VVD) complimenteert mevrouw Doevendans met dit voorstel. Het gaat
- 460 ergens over en het is creatief. De VVD vond de reactie wat 'angstig'. Als je innovatie en inspiratie wilt, dan hoeft dat niet zo strak ingekaderd te worden. Leeftijdsgroepen kunnen door elkaar heen worden gezet. De VVD laat dat geheel aan mevrouw Doevendans. Ze weet daar het meeste van en heeft er veel passie voor.
- 465 Statenlid **Kostiç** (PvdD) sluit zich aan bij alle woorden van dank aan de PvdA voor dit sympathieke voorstel. Het sluit goed aan bij een eerder aangenomen voorstel van de PvdD rond Energy Challenges.
- Het idee is om duurzame en creatieve oplossingen te vinden voor mobiliteit. Wat bedoelt de PvdA met duurzaamheid? Welke kaders wil de PvdA de jongeren meegeven? Het lijkt de PvdD nuttig om
- 470 het doel van maximaal vergroenen in combinatie met bereikbaarheid mee te geven. Ook zou rekening moeten worden gehouden met mensen met een beperking. Ze worden te vaak vergeten. Het is een verplichting van het VN Manifest van Handicap en in lijn met de provincie die meer aan publiciteit wil werken. Statenlid Kostiç geeft nog twee punten mee ter concretisering. Het zou zonde zijn om het aspect van verschillende leerlingen, leeftijden en disciplines te verliezen. Juist
- 475 in multidisciplinair zit innovatiekracht. Mogelijk kan in teams worden gewerkt? Praktisch en theoretisch kunnen bij elkaar worden gezet. Er kan op die manier ook inclusiever worden gewerkt. De PvdD zou willen aansturen op het meegeven van extra budget voor bijvoorbeeld social media om jongeren uiteindelijk te kunnen bereiken, zodat zij weten van de Challenge.
- 480 Ook de heer **Hoogervorst** (SP) bedankt de PvdA in de persoon van mevrouw Doevendans voor haar creatieve opzet van het Challenge idee. De SP ondersteunt de plannen vanuit twee

invalshoeken. Het is goed voor jongeren om in de praktijk te leren omgaan met '21<sup>e</sup> – eeuwse vaardigheden', zoals die ook op scholen aan de orde komen. Daarnaast kan het leuke en zinvolle ideeën opleveren voor mogelijke, toekomstige vormen van openbaar vervoer in de landelijke gebieden. De SP is benieuwd waar de jeugd mee komt. De fractie sluit zich aan bij wat  
485 Gedeputeerde Staten in hun brief zetten om met een verdere uitwerking te komen.

De heer **Koyuncu** (DENK) spreekt dank uit voor het sympathieke initiatiefvoorstel. Door middel van een Challenge worden jongeren betrokken bij de Provincie en de uitdagingen waar zij voor staat, zoals in dit geval het verzorgen van een goede bereikbaarheid in Noord-Holland Noord.  
490 Gebundeld met de mogelijkheden van de Provincie kunnen er inspirerende ideeën uitkomen. De Challenge kan als voorbeeld dienen voor andere vraagstukken in de provincie. Er moet nog wel worden nagedacht over de timing en de exacte invulling in verband met corona. Wat DENK betreft: Zeker doen.

495 De heer **Dessing** (FvD) zegt dat er ook van de kant van FvD alle lof is voor dit inspirerende voorstel van de PvdA. Forum voor Democratie is heel enthousiast. Het zet de out of the box denkkraft van de jeugd aan. Daar kan ook zeker wat uitkomen. Wat de heer Dessing nog wil meegeven is het volgende. Voor de uitwerking is het een idee om 'de winnaar' of degenen die echt aan de slag willen een stageplek aan te bieden. Dit is een wat officiëlere manier voor Mbo-  
500 en Hbo-leerlingen om er een projectopdracht van te maken. Ter illustratie: Als fractie is Forum voor Democratie een leerbedrijf geworden. De fractie heeft een stagiaire aangetrokken die een opdrachten uitvoert op het vlak van social media. Er zijn al goede ervaringen mee opgedaan. Wellicht is dit voor andere disciplines en vraagstukken een goed idee en dan ook voor de  
505 Provincie?

Gedeputeerde **Olthof** sluit zich aan bij alle complimenten voor het initiatiefvoorstel van de PvdA. Het college hoopt dat het voldoende naar buiten komt in zijn reactie dat het college ook enthousiast is over het voorstel. Het is goed om de jeugd te betrekken bij nieuwe ontwikkelingen  
510 en met name bij nieuwe initiatieven op het gebied van mobiliteit. De jeugd denkt anders over mobiliteit dan de oudere generaties. Die energie is nodig om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken.

Op een aantal vlakken kan het voorstel nog wat concreter worden gemaakt, zodat uiteindelijk een duidelijke opdracht kan worden gegeven en er een mooie Challenge komt waarvan de Provincie  
515 kan leren. Je hoopt de jongeren ook iets terug te kunnen geven met een Challenge. De heer Dessing sprak daarbij over een stageplek. Daarnaast zou het mooi zijn als op termijn onderdelen van ideeën tot uitvoering kunnen worden gebracht. De gedeputeerde wil graag met mevrouw Doevendans en haar fractie bespreken hoe tot een aanscherping van de Challenge kan worden  
gekomen.

520 De **voorzitter** constateert dat er veel positieve reacties zijn gekomen op het voorstel.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) bedankt voor alle complimenten. Een groot deel van jongeren denkt bij duurzaamheid aan wat Statenlid Kostic onder duurzaam verstaat, terwijl een ander deel van de jongeren daarbij aan andere zaken denkt. De PvdA heeft het daarom breder getrokken met Smart Mobility en laat het wat losser dan wanneer dat binnen kaders zou zijn geplaatst.  
525 Een verdeling in teams maakt het lastiger in de uitvoering, omdat de verwachting is dat het nog lange tijd in een digitale omgeving moet plaatsvinden. Zover zou mevrouw Doevendans niet

willen gaan. De stageplek vindt zij een heel leuk idee. Overigens is Provincie Noord-Holland al  
530 een leerbedrijf. Dat is leuk om mee te nemen.  
Mevrouw Doevendans stelt voor om haar voorstel nog met de werkgroep Jeugdparticipatie te  
bespreken om te kijken welke programma's er nog komen in de loop van dit jaar en waar dit  
voorstel ondergebracht zou kunnen worden. Mogelijk kan dit gebeuren met wat capaciteit en  
535 ondersteuning van ambtenaren binnen Mobiliteit en Bereikbaarheid. Zij kunnen hun eigen ideeën  
meegeven, zodat er uiteindelijk een leuk en creatief plan ligt om de jongeren mee te prikkelen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) las in de brief van het college dat de ambtelijke capaciteit en financiële  
middelen onvoldoende geregeld zijn. De gedeputeerde wil met de PvdA het gesprek aangaan  
over een vervolg. Betekent dit dat de ambtelijke capaciteit en financiële middelen in dat gesprek  
540 worden meegenomen en dat het op dit moment geen blokkade is voor de gedeputeerde om toch  
positief naar de Challenge te kijken?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het college positief naar de Challenge kijkt. Als  
aandachtspunt wordt meegegeven om te kijken of het in bestaande programma's kan worden  
545 ondergebracht. Dat is financieel gezien interessanter. Als er een idee komt dan ligt er niet ergens  
een groot geldbedrag op de plank om het idee ook meteen te kunnen implementeren.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) neemt het voorstel mee terug. Ze neemt alle opmerkingen en extra  
punten mee. Daarnaast spreekt ze nog met de jeugdwerkgroep en de gedeputeerde en dan komt  
550 het initiatiefvoorstel op een later moment terug. Een tweede versie komt eerst naar de  
commissie.

De **voorzitter** bedankt mevrouw Doevendans en sluit dit agendapunt af.

## 555 6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

### 6a. Probleemanalyse HOV ZaanIJ en Amsterdam-Purmerend

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het plezierig dat al een technische briefing werd gehouden.  
560 Daardoor kon het rapport in de context worden geplaatst. Verrassend is dat de uitkomsten zo  
verschillend zijn. Er wordt geconcludeerd dat op de ZaanIJ-corridor een opwaardering van het  
OV-systeem moet plaatsvinden. Daarbij is er een oplegger dat er een toename van het aantal  
woningen zal zijn in 2040. Wat is het realiteitsgehalte van de bouw van zoveel woningen  
(66.000)?

565 De heer **Vonk** (D66) zegt dat D66 de verdere onderzoeken met belangstelling tegemoet ziet. Het  
is fijn dat nu inzichtelijk is gemaakt waar de knelpunten de komende jaren komen te liggen.  
Voor de verbinding over de ZaanIJ-corridor worden al snel knelpunten verwacht. Wat ondernemen  
Gedeputeerde Staten en de VRA om te voorkomen dat er uiteindelijk te weinig capaciteit zal  
570 ontstaan, met name als straks na de coronacrisis weer zal worden opgeschaald. Hoe wordt  
voorkomen dat na corona, door een te kleine capaciteit, reizigers de auto in geduwd worden?  
Op welke termijn zullen onderzoeken worden opgestart? Wanneer worden de resultaten  
verwacht? Welke vorm van mobiliteit over de ZaanIJ-corridor heeft de voorkeur? Hoe wordt  
gewaarborgd dat op tijd wordt begonnen met de nodige infrastructurele investeringen, zoals  
575 wellicht de aanleg van spoor? Hoe kijkt de gedeputeerde hiernaar? D66 is benieuwd naar het  
vervolg.

De heer **Muurlink** (PvdA) kent de locatie waarover het gaat. Tien jaar geleden had Amsterdam-Noord 85.000 inwoners en nu zijn het er al 105.000. Amsterdam-Noord is een grote bouwput. Aan genoemd aantal van 66.000 woningen wordt al gewerkt. De woningen die worden gebouwd bieden geen parkeermogelijkheid. Er is geen alternatief. In de technische briefing werd het verschil tussen de situatie naar Purmerend en Amsterdam richting Zaanstad en andersom. Er ligt een heldere vervolgoopdracht, met daarbij een groot zorgpunt in tijd. Er wordt verder onderzoek gedaan. Als blijkt dat het knelpunt zich al over enkele jaren voordoet dan zal dat knelpunt niet getackeld kunnen worden omdat er nog steeds onderzoeken lopen. Hoe zorgen we ervoor dat het knelpunt op tijd getackeld wordt en dat op dat moment niet nog steeds die onderzoeksfase loopt?

De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV de conclusie onderschrijft dat bij de ZaanIJ-corridor op korte termijn een OV-systeemsprong nodig is en ook de conclusie dat dit bij de corridor Purmerend-Amsterdam niet nodig is. Het is verstandig dat in een vervolgfase verder wordt onderzocht wat tot kansrijke HOV-oplossingen behoort bij de ZaanIJ-corridor en dat er een vervolgonderzoek komt naar kansrijke oplossingsrichtingen voor de opwaardering van de capaciteit en de kwaliteit van de afwikkeling van HOV-bussen in het stedelijk gebied van Purmerend. De vervolgonderzoeken houden tevens rekening met de broodnodige woningbouwopgaven, zoals Havenstad, Achtersluispolder alsmede het stationsgebied Purmerend. De PVV vindt dat verstandig. Op pagina 15 van de samenvatting staat dat Zaanstad een relatief hoog autogebruik kent. De PVV hecht waarde aan goed OV, als onderdeel van het totale mobiliteitsprobleem, maar dit bevestigt ook weer dat met automobilisten zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de resultaten van het onderzoek naar de problemen en kansen van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de ZaanIJ-corridor en tussen Amsterdam en Purmerend helder zijn voor de VVD. De VVD bedankt de VRA voor de heldere presentatie die de Statenleden recent mochten ontvangen. Het is duidelijk dat het aanbod van het OV tussen Amsterdam en Zaanstad door toenemende woningbouw en bedrijvigheid de vraag naar het OV niet meer kan bijbenen rond 2027. Een OV-systeemsprong is nodig. Het is goed dat daarnaar nu een vervolgstudie wordt gedaan. Wel lijkt de brief van Gedeputeerde Staten van 17 februari jl. te suggereren dat de Provincie bij deze vervolgstudie meer zal 'acteren' als toeschouwer dan als actief betrokken partij. Gesteld wordt namelijk dat Provincie Noord-Holland tenminste betrokken zal blijven via de Programmaraad van Samen bouwen aan bereikbaarheid in het kader van regionale bereikbaarheid. In het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken staat dat er een onderzoek wordt gestart naar het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en Purmerend. Volgens de VVD behelst dit niet alleen het voorliggende onderzoek met de probleemanalyse, maar ook de vervolgstudie met mogelijke OV-oplossingen. De heer Terwal ontvangt graag een reactie van de gedeputeerde.

Het tweede deel van het onderzoek richt zich op de corridor Amsterdam-Purmerend. Gelet op de resultaten is het verdedigbaar om te stellen dat een OV-systeemsprong hier niet nodig is, aangezien tot 2040 de vraag het vervoersaanbod niet overschrijdt. Ondanks dat dit buiten de scope van het voorliggende onderzoek valt, hoopt de VVD dat de gedeputeerde een gedachtesprong wil maken. Als het achterland van Purmerend wordt meegenomen, waaronder de groeikern Hoorn, en onderdeel wordt van het Daily Urban System en hierna het OV zou worden doorgetrokken, zouden de huidige lijnen tussen Amsterdam en Purmerend dan nog steeds toereikend zijn voor in de toekomst?

625 Uit het onderzoek blijkt dat voor beide corridors het trajectdeel IJtunnel–Prins Hendrikkade–  
Amsterdam Centraal Station een knelpunt is. Geadviseerd wordt om hier in de vervolgstudie  
aandacht aan te besteden. Is dit niet te laat, aangezien het project Prins Hendrikkade Oost al flink  
op stoom is. De periode om een inspraakreactie te geven op de conceptnota van uitgangspunten  
van de gemeente Amsterdam eind februari jl. verstreken.

630 De heer **Zoon** (PvdD) kan zich aansluiten bij de inbreng van de heer Vonk en de heer Muurlink.  
Zoals de heer Muurlink opmerkte hebben straks veel nieuwe woningen geen ruimte meer voor  
blik op straat. Het moet geen doel zijn van de Provincie om daarop actie te ondernemen. In het  
voorliggende document wordt gezocht naar goed openbaar vervoer, maar het wordt nog wel  
steeds afgezet tegen autogebruik. Er moet nu eerst worden doorgepakt op goed openbaar  
635 vervoer en het liefst zo snel mogelijk.

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de SP helaas niet aanwezig kon zijn bij de  
informatiebijeenkomsten over deze twee OV-verbindingen. De rapportage is glashelder. Wat de  
SP betreft zet de provincie door op het verbeteren van deze twee verbindingen. Openbaar  
640 collectief vervoer is de toekomst. Individueel vervoer moet afnemen, vanwege ruimtegebrek op  
wegen, maar ook vanwege luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Het is jammer dat in deze studie  
nog steeds van vraagsturing wordt uitgegaan. Om de klimaatopwarming tegen te gaan zal ook  
gekeken moeten worden naar aanbodsturing om de Modal Shift teweeg te kunnen brengen. Wat  
is de reactie van de gedeputeerde hierop. Het is goed dat in de studie de mogelijkheid van rail-ov  
645 wordt opengehouden. De SP heeft bij motie gevraagd om in MRA-verband bij het Rijk aan te  
dringen op uitbreiding van het Lightrailnetwerk. Nu lijkt het erop dat daaraan eindelijk gehoor  
wordt gegeven.

Pas op voor verslechtering van het comfort. Wanneer mensen vaker, of op een halte als tochtgat  
moeten overstappen, zullen ze eerder geneigd zijn om de auto te pakken. Ook the first and last  
650 mile kan belemmerend werken om mensen in het OV te krijgen. Wanneer komt de vervolgstudie,  
de ZaanIJ-corridor als eerste? De Vervoerregio is trekker, maar kan de gedeputeerde aangeven op  
welke manier Provincie Noord-Holland aangesloten blijft.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Hoogervorst het met hem eens is dat  
655 wanneer straks iedereen een elektrische auto rijdt dat dan het stikstofprobleem is opgelost.

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat het nog maar de vraag is of het stikstofprobleem daarmee is  
opgelost. Waar komt die elektriciteit vandaan? Hoe meer elektrische auto's hoe meer ruimte  
nodig is op de wegen.

660 Bij interruptie vraagt de heer **Vonk** (D66) of het klopt dat de SP alle individueel vervoer wil  
verminderen. Geldt dat ook voor bijvoorbeeld de fiets of de elektrische fiets of deelscooter?

De heer **Hoogervorst** (SP) antwoordt dat de heer Vonk dit verkeerd heeft gehoord. De SP wil niet  
665 iedere vorm van individueel vervoer verminderen.

De heer **Koyuncu** (DENK) zegt dat DENK een voorstander is van het doortrekken van de Noord–  
Zuidlijn in noordelijke richting naar Zaanstad. Uit de voorliggende probleemanalyse blijkt dat de  
vraag naar OV tussen Amsterdam en Zaanstad flink zal toenemen in de komende jaren. Hiermee  
670 wordt de noodzaak van een hoogwaardige verbinding nogmaals bevestigd. De auto is erg  
belangrijk voor een grote groep Noord-Hollanders. Deze mensen zouden anders uren met het OV



moeten reizen naar hun werk. Soms gaat het om families die in het weekend de kinderen met de auto naar voetbal willen brengen. In de stukken wordt steeds een vergelijking gemaakt tussen het reizen met het OV en met de auto. DENK hoopt niet dat dit betekent dat per se gekozen moet  
675 worden voor het een of het ander. We hebben zowel het OV als de auto nodig. Het OV moet wel zo aantrekkelijk mogelijk worden gemaakt zodat men de auto niet of zo min mogelijk nodig heeft. DENK verzoekt het college om bij dergelijke analyses standaard deelmobiliteit mee te nemen. De ontwikkelingen op dit gebied gaan met een rap tempo. Deelmobiliteit is de toekomst en draagt bij aan het terugdringen van autobezit. Het bijhouden van de ontwikkelingen en de  
680 kansen die het met zich meebrengt voor de toekomstige plannen kan enorme voordelen opleveren. Wat is de reactie van de gedeputeerde?

De heer **Gringhuis** (GL) bedankt voor het onderzoek en voor het uitvoeren van dit deel van het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken. Het onderzoek laat zien dat het intensiveren van het OV  
685 tussen Amsterdam en Zaanstad noodzakelijk is. De komende jaren worden in dit gebied enorm veel woningen gebouwd. De woningopgave moet gepaard gaan met een opwaardering van het huidige OV-systeem omdat het anders vastloopt. De opwaardering van het OV tussen Amsterdam en Zaandam zorgt voor grote kansen. Gekeken kan worden hoe op een verantwoordelijke manier verder kan worden verdicht. Als ergens HOV wordt aangelegd, dan geeft dat vaak ruimte om juist  
690 extra woningen te bouwen. Als verantwoordelijk wordt verdicht kunnen mogelijk nog meer dan 66.000 woningen worden gebouwd.

In het coalitieakkoord staat dat afspraken moeten worden gemaakt met Regio en Rijk over de ZaanIJ-corridor. In de brief van de gedeputeerde gaf hij aan dat een actievare rol van de provincie wordt verwacht. GL is benieuwd naar zijn bevindingen op dit thema.

695 Voor GL staat buiten kijf dat de afspraken uit het coalitieakkoord ook worden gerealiseerd in deze periode. De afspraken met Regio en Rijk moeten stevig en hard zijn. Het gaat om thema's als de vervoersmodaliteit, de realisatie, –wanneer rijdt de eerste metrotram of innovatieve bus?–, financiële afspraken en ook organisatorische afspraken. Minder dan dat zou voor GL teleurstellend zijn. De fractie is ook optimistisch dat dit gaat lukken. De fractie kent de  
700 gedeputeerde als een persoon die duurzaam doorpakt. Kan de gedeputeerde toezeggen dat aan het einde van deze periode er afspraken liggen op deze punten?

Kan de gedeputeerde aangeven wanneer hij verwacht dat de afspraken zijn gemaakt met de Regio en het Rijk? Hoe wil de gedeputeerde de commissie op de hoogte houden van de vorderingen?

705

De heer **Dessing** (FvD) vertelt dat Forum voor Democratie de splitsing van de twee projecten onderschrijft, waarin er voor Purmerend niet meteen een modaliteitsprong is maar voor de ZaanIJ-corridor wel. De fractie ziet het knooppunt nu al ontstaan. Wat voor de fractie voorop staat is dat de keuze van vervoersmodaliteit vrij moet zijn. Iedereen moet kunnen kiezen wat hij  
710 of zij daarin wil. Wat opvalt in dit verhaal en waarover FvD zich enige zorgen maakt is dat het mogelijk kan zijn, door het OV op deze manier te stimuleren– dat het budget voor onderhoud van wegen in de knoop kan raken. Kan de gedeputeerde bevestigen dat daar oog voor blijft? In het Zaans Mobiliteitsplan met de visie tot 2040 valt te lezen dat Zaanstad heel erg stuurt op het ontmoedigen van autobeleid. Dat zou kunnen aansluiten op het stimuleren van de ZaanIJ-corridor. Ook daarin wordt de gedeputeerde gevraagd of hij met Zaanstad in overleg is om die  
715 keuzevrijheid open te houden, ook richting Zaanstad.

De heer Dessing sluit aan bij de zorgen van de VVD over Amsterdam CS–Prins Hendrikkade. Dat kan een actueel knooppunt zijn en/of worden. Als de Noord–Zuidlijn zou worden doorgetrokken naar Zaandam dan zouden niet alle bussen moeten doorrijden naar Amsterdam CS. Amsterdam–

- 720 Noord kan dan een eindpunt van de bus zijn. Op die manier wordt het knooppunt ontlast. Wat is de reactie van de gedeputeerde daarop?  
FvD kijkt met belangstelling uit naar de volgende onderzoeken die al deze mogelijkheden openhouden. De fractie is positief gestemd over deze mobiliteitsswitch in de ZaanIJ-corridor.
- 725 Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar de presentatie met een, wat hem betreft, duidelijke uitkomst, namelijk de urgentie van vraagstukken met name op de ZaanIJ-verbinding en de snelheid waarmee deze moeten worden opgepakt. Het is ook de bedoeling dat de komende maanden het onderzoek ter hand wordt genomen, om daaraan zo snel mogelijk conclusies te kunnen verbinden. Het gaat in het onderzoek onder meer over de vraag welke modaliteit kan worden
- 730 ingezet. Afhankelijk van die resultaten kan worden gekeken naar de financiering en verantwoordelijkheden. Dit gebied valt onder de concessies van de VRA, maar Provincie Noord-Holland is betrokken en voelt zich absoluut verantwoordelijk. De Provincie is ook agendalid van het project 'Samen bouwen aan bereikbaarheid' en is daarmee actief betrokken bij het vervolg. Over het realiteitsgehalte van het aantal benodigde woningen merkt de gedeputeerde op dat
- 735 aanvullend onderzoek is gedaan. Er is gekeken naar de houdbaarheid van het traject. Er wordt op dit moment volop gebouwd en er staan nog grote bouwprojecten op stapel. Ook als het aantal woningen lager uitvalt, dan is de noodzaak van de schaa sprong er nog degelijk. Afhankelijk daarvan wordt bepaald of er een railverbinding of een andere oplossing wordt gekozen. Moeten alle verbindingen rechtstreeks naar Amsterdam CS gaan, of zou kunnen worden aangetakt op de
- 740 noordelijke halte van de Noord-Zuidlijn?  
Corona heeft effect, maar het onderzoek dat nu heeft plaatsgevonden heeft te maken met de toekomstige groei van het gebied, de vestiging van nieuwe bewoners en de behoefte om te reizen. De vorm van modaliteit wordt bepalend als het gaat over de realisatie. Voor het openbaar vervoer zijn de ambities enorm groot. Er zijn meer ambities dan er middelen zijn. Juist omdat er
- 745 een tijdsdruk is, is het van belang om te onderzoeken wat redelijk snel kan worden gerealiseerd. De kwaliteit van het openbaar vervoer moet overeind blijven staan. Mensen moeten graag met het openbaar vervoer reizen en daartoe niet worden verplicht. Het is belangrijk om mensen te verleiden om met het openbaar vervoer te reizen. De ambitie vanuit Provincie Noord-Holland is om de modaliteit te verminderen en dat mensen minder hoeven te reizen van en naar hun werk.
- 750 Verder wordt getracht om de vorm van modaliteit te veranderen. Denk daarbij aan deelmobiliteit, openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Wat in ieder geval aan de orde zal blijven is het verbeteren van bestaande infrastructuur. Ook met Zaanstad en de VRA kijkt Provincie Noord-Holland naar knooppunten en het bevorderen van de doorstroming (Thorbeckeweg). Het autoverkeer loopt aan alle kanten vast; of het nu om elektrische auto's gaat of auto's die rijden
- 755 op fossiele brandstof. Een goede OV-verbinding zou erg fijn zijn.  
Hoorn valt buiten de scope van dit onderzoek, maar op het moment dat Hoorn en Alkmaar onderdeel worden van het Daily Urban System vanuit de MRA, dan sluit de gedeputeerde niet uit dat een goede HOV-verbinding daarvan onderdeel gaat uitmaken. Gelet op de capaciteit ziet de gedeputeerde nog geen problemen ontstaan op die lijn. Het is zeker een terecht punt om het
- 760 gebied boven Purmerend in gedachte te houden.  
**Het antwoord op de vraag over de Prins Hendrikkade Oost moet de gedeputeerde schuldig blijven. Deze vraag wordt schriftelijk beantwoord.**  
Openbaar vervoer heeft zowel met aanbodsturing als met vraagsturing te maken. Het openbaar vervoer moet aantrekkelijker worden gemaakt, om te voorkomen dat mensen in de auto stappen.
- 765 Aan de modaliteitstransitie wordt gewerkt. Het aanbod moet interessanter worden. Anderzijds moet er wel sprake zijn van een vraagontwikkeling. Als er meer woningen worden gebouwd, zal de vraag naar modaliteit toenemen.

Lightrail wordt zeker niet uitgesloten. De vorm van modaliteit wordt bij het onderzoek betrokken. Wil men het openbaar vervoer aantrekkelijk houden, dan moet worden nagedacht over het comfort. Dat is niet alleen het comfort van het vervoermiddel zelf, maar dat betekent dat ook goed wordt nagedacht over OV-hubs en de the last and first mile. De ketenreis wordt meegenomen. In het traject van the last and the first mile worden zaken als deelmobiliteit of andere mogelijkheden onderzocht.

De heer Gringhuis heeft een terecht punt. Gelet op de snelheid zullen er aan het eind van deze Statenperiode duidelijkheid en concrete afspraken moeten zijn. **Als het vervolgonderzoek afgerond is, komt de gedeputeerde bij Provinciale Staten terug.** De gedeputeerde sluit niet uit dat daar een verplichting voor de Provincie uit voortkomt. Als het over de Noord-Zuidlijn gaat, dan zal er wat van de Provincie worden gevraagd. Gaat het 'slechts' over de uitbreiding van een OV-concessie dan valt dat onder de verantwoordelijkheid van de VRA.

In reactie op de heer Dessing merkt de gedeputeerde op dat het geld maar één keer kan worden uitgegeven. Als het gehele financiële plaatje voor mobiliteit en bereikbaarheid helder is, komt het college terug naar Provinciale Staten. Na het voornoemde onderzoek zal duidelijk zijn wat dit financieel voor de Provincie gaat betekenen en welke keuzes gemaakt moeten worden.

*Tweede termijn:*

De heer **Gringhuis** (GL) noemde in eerste termijn vier thema's. Ziet gedeputeerde die thema's ook voor zich?

Gedeputeerde **Olthof** meent dat de heer Gringhuis om een concreet plan vraagt. De resultaten van het onderzoek moeten eerst worden afgewacht. Het streven is om aan het eind van deze Statenperiode een concreet plan te hebben liggen, waardoor in 2027 mensen comfortabel en snel van A naar B kunnen worden vervoerd. Mocht de heer Gringhuis een concreter antwoord wensen dan hoort de gedeputeerde graag nog de vier concrete thema's.

De heer **Gringhuis** (GL) bedoelde de minimale variant. Als de gedeputeerde denkt dat de afspraken nodig zijn, dan is er alle ruimte om die te maken.

De heer **Terwal** (VVD) heeft nog twee opmerkingen. Hij bedankt de gedeputeerde voor de toezegging om schriftelijk bij de Staten terug te komen over het project Prins Hendrikkade Oost. De VVD-fractie is bezorgd dat als straks in een vervolgonderzoek dat knelpunt wordt ontrafeld, de projectgroep zal zeggen dat het daarvoor te laat is. De heer Terwal kan zich voorstellen dat reizigers rechtstreeks van Purmerend naar het centrum van Amsterdam willen. Een overstap in Amsterdam Noord maakt het OV een minder aantrekkelijk alternatief.

Het college wil mensen verleiden en niet verplichten om het openbaar vervoer te nemen. Ook voor de VVD is dat een belangrijk punt. De VVD vindt OV erg belangrijk maar altijd onder de mantra: Verleiden, niet verplichten.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de **Prins Hendrikkade Oost onderdeel uitmaakt van het VRA-traject. Die afstemming zal er zijn. De gedeputeerde zal ervoor zorgen dat hierop specifiek vanuit de VRA wordt gereageerd.**

Ten aanzien van de noordelijkste halte van de Noord-Zuidlijn wordt in de breedte gekeken naar de modaliteitsvorm en tot waar het OV rijdt. Dit om ervoor te zorgen dat het zo goed mogelijk kan worden georganiseerd voor de reiziger.

De **voorzitter** constateert dat de commissie zich kan vinden in de probleemanalyse. De gedeputeerde heeft duidelijk aangegeven wat de vervolgstappen zijn en wanneer hij terugkomt naar de commissie.

820 **6b. Regionaal transitieplan OV-concessies en herijking ov-concessie Noord-Holland Noord**

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het begrijpelijk dat er gekeken wordt naar het gebruik van het openbaar vervoer, gezien de effecten van corona. Als de situatie weer normaliseert moet de Provincie andere inzichten leidend laten zijn. Het CDA bedankt de gedeputeerde voor de  
825 technische briefing van 1 maart jl. over het Regionaal Transitieplan en de herijking van OV-concessies. Openbaar vervoer als goed alternatief voor de auto betekent kijken naar ketenvervoer. Er zijn factoren die buiten de bevoegdheid liggen van de provincie, die bijdragen aan een keuze tussen OV of een auto. Denk daarbij aan de parkeertarieven in Amsterdam. Er komt een combinatie met doelgroepenvervoer. Is leerlingenvervoer daarbij betrokken?  
830 Bij een directie verbinding zullen bussen vaker via de provinciale weg gaan rijden. Wat betekent het voor de gebruikers? Er wordt gezegd dat er mobiliteitshubs komen met fietsparkeren. Als het slecht weer is en een OV-reiziger moet eerst twintig minuten fietsen dan is dat lastig. Waaraan wordt nog gedacht behalve fietsparkeren? Wat betekent dit voor de kosten en de ruimtelijke impact?  
835 Een onderzoek naar vraagafhankelijk vervoer in het OV wordt gedaan. Het CDA vreest voor de kosten. Kan de gedeputeerde een indicatie geven van hoe het zich financieel verhoudt met andere vormen van OV?

De heer **Steeman** (D66) wijst erop dat het vandaag de dag van het OV is. De dag waarop de OV-sector naar de toekomst en de verbetering van het OV kijkt.  
840 De technische briefing liet rode cijfers en diep duikende grafieken zien. Alarmbellen in de kwartaalrapportage van de OV-Ombudsman en een noodkreet van de vervoerders in Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De coronacrisis trekt een onvoorspelbare en diepe groef in het OV-aanbod, precies op het moment dat het OV-aanbod belangrijker is dan ooit. Voor D66 is het OV  
845 een onmisbaar onderdeel in een meer duurzame ketenreis, in de zoektocht naar minder autoverkeer, minder files, minder verkeerslawaaï en minder uitstoot. Het is een onderdeel in het mogelijk maken van woningbouwlocaties en het aantrekken van bedrijvigheid. Goed OV is ook goed voor transport en autoverkeer. Het zorgt ervoor dat er minder files staan. De coronacrisis heeft ons laten zien dat een kleine vermindering van  
850 autoverkeer een afname van het aantal files en stikstof tot gevolg heeft, maar ook dat mobiliteitsgedrag snel kan wijzigen. Verschraling en versobering van het OV passen daar slecht bij. Vanuit het Rijk wordt een beschikbaarheidsvergoeding gegeven aan concessiehouders. De laatste procenten die niet vergoed worden, hakken er flink in bij de concessiehouders. De  
855 beschikbaarheidsvergoeding is voor dit jaar, tot en met het derde kwartaal, toegezegd, waarbij voortzetting een groot vraagteken is en afhangt van de formatie. De inzet van de concessiehouders wordt mede bepaald door de transitieplannen die ze gaan leveren, Wat is daarvan de stand van zaken? Wat zijn daarin de rol en inzet van Gedeputeerde Staten? Wil het college inzet tonen om het Rijk te vragen om de beschikbaarheidsvergoeding na september  
860 eventueel deels beschikbaar te stellen. Wat D66 betreft wordt de komende tijd ingezet op een OV dat niet reactief, niet afwachtend is om weer op te starten, niet wachtend totdat reizigers weer terugkomen. Het OV moet klaar staan, uitnodigen en laten zien dat het OV-aanbod in Noord-Holland een snelle, comfortabele en

voorspelbare manier is om te reizen. Dat zal betekenen dat in de diepe dalen van de prognose  
865 opgeschaald moet worden. D66 ziet graag een publiekscampagne om reizigers weer naar het OV  
te krijgen en om de auto te laten staan, als het weer mogelijk is om naar kantoor te gaan. Op die  
manier is er een mogelijkheid om te voorkomen dat mensen tweemaal hun mobiliteitsgedrag  
moeten aanpassen. D66 vraagt de gedeputeerde om zich ervoor te blijven inzetten dat er geen  
lijnen verdwijnen, maar dat flexibiliteit wordt gezocht in aanbod en dienstregeling.  
870 Over de verdere toekomst van het OV maakt D66 zich ook zorgen, maar die zijn van een andere  
aard. D66 gaat ervan uit dat het mobiliteitsgedrag permanent verandert en dat mensen vaker  
kiezen voor de laagste treden in de Ladder van Duurzame mobiliteit, namelijk: niet reizen.  
Thuiswerken wordt toegejuicht door D66. Dat zal voor het OV tot gevolg hebben dat er  
structureel minder reizigers zullen zijn en dat huidige groeiscenario's lager zullen uitkomen, of  
875 in ieder geval later zullen uitkomen. D66 vraagt Gedeputeerde Staten om een slimme combinatie  
van bijzonder OV, Wmo-vervoer, streek-OV en regulier OV om de ketenreis makkelijk en efficiënt  
te maken. Wat zal de inzet van Gedeputeerde Staten daarbij zijn?  
Eventuele versobering in het OV mogen niet ten koste gaan van duurzaamheidseisen, die Noord-  
Holland stelt in de OV-concessies. D66 hoort graag op welke manier Gedeputeerde Staten zich  
880 daarvoor inzetten.

De heer **Muurlink** (PvdA) wijst op de complexiteit om in te spelen op de coronacrisis. Uit de  
technische briefing bleek dat daarmee uiterst creatief wordt omgegaan. Er worden  
voorbereidingen getroffen die niet alleen de coronacrisis proberen te bezweren, maar waarmee  
885 verder wordt gekeken. Als eerste doelstelling geldt dat er meer tevreden reizigers moeten zijn,  
meer flexibiliteit in de concessies, om te kunnen inspelen op de veranderende vervoersvraag. De  
mobiliteitsgedragingen kunnen enorm veranderen. Een betere benutting van de investering in  
duurzaam materieel in concessies is de derde doelstelling.  
De PvdA is erg blij met het Regionaal Transitieplan en de herijking van de concessies. Twee zaken  
890 vallen op. De SP bracht er daarvan al een tijdens de technische briefing onder de aandacht. Hoe  
snel kan het OV weer worden opgeschaald? Dit omvat het gehele netwerk en dat maakt het  
enorm ingewikkeld. Kan de gedeputeerde meer duidelijkheid geven op welke manier daarover  
wordt nagedacht/  
Als de Rijksbijdrage er inderdaad niet komt dan heeft de Provincie in het ergste geval straks  
895 tientallen miljoenen tekort. Dat ligt vanzelfsprekend niet binnen de invloedssfeer van de  
Provincie, maar het zwartste scenario mag niet uitkomen. De Provincie kan dat financieel niet  
dragen. Waarmee houdt de portefeuillehouder rekening? De Provincie kan zich dan voorbereiden  
om een verschraving van het OV-netwerk in Noord-Holland te voorkomen.

900 De heer **Deen** (PVV) zegt dat het college aangeeft dat, na de afkondiging van de nieuwe Lock  
down maatregelen in overleg met Connexxion en de buurtbusvereniging, is besloten om het  
opstarten van de aangepaste buurtbussen voorlopig uit te stellen. Als alternatief is de  
buurtbustaxi beschikbaar. Kan de gedeputeerde aangeven of dit alternatief toereikend is en  
wanneer de buurtbussen mogelijk weer kunnen worden ingezet?  
905 Kijkende naar de doelstellingen van het Transitieplan voor de drie Noord-Hollandse OV-  
concessies kan de PVV instemmen met de eerste twee: meer tevreden reizigers en meer  
flexibiliteit in de concessies om in te kunnen spelen op een veranderende vervoersvraag. De PVV  
heeft moeite met de derde doelstelling, namelijk: een betere benutting van de investeringen in  
duurzaam materiaal in de concessies. In dit Transitieplan wordt gezocht naar mogelijkheden om  
910 de gedane investeringen in elektrische bussen nog meer te benutten en de CO2 uitstoot verder  
terug te brengen. De samenleving ondermijnende coronacrisis die op deze manier gebruikt wordt

om de peperdure en nutteloze Groene Agenda verder door te drukken, daarvan is de PVV geen voorstander. Wat de PVV zorg baart is één van de pijlers waarop het Regionale Transitieplan wordt gebouwd, de nieuwe betaalwijze. De PVV was onaangenaam verrast door de recente  
915 aankondiging van de Chipkaart uitgever Translink dat het einde van de OV-chipkaart nabij is. Translink kondigde aan dat vanaf volgend jaar de betaalpas en smartphone ingevoerd worden, die op termijn de OV-chipkaart moeten vervangen. De PVV maakt zich daarover zorgen. De gebruiksdrempel van de OV-Chipkaart is laag. Sommige doelgroepen, waaronder ouderen kunnen in de problemen komen door deze genoemde nieuwe betaalwijze. Dan spreekt de PVV  
920 nog niet eens over veiligheid en privacy. De PVV-fractie ziet graag dat haar zorg hieromtrent een serieuze plek krijgt in het Regionaal Transitieplan.

Bij interruptie vraagt de heer **Gringhuis** (GL) wat het verschil is tussen inchecken met een OV-chipkaart en met een betaalpas.

925

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat het ene betaalmiddel een betaalpas is en de ander een OV-chipkaart. De een is in het bezit van een betaalpas, maar een ander niet. Ook niet iedereen is in het bezit van een smartphone. Daarover maakt de PVV zich zorgen in het kader van het verdwijnen van de OV-chipkaart.

930

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) bedankt voor de beantwoording van de technische vragen. Op korte termijn ziet de VVD grote problemen. Voor de langere termijn wordt gesproken over herijking. Het lijkt logisch dat wordt gericht op vervoer van en naar de MRA, als daar de grote reizigers aantallen zitten. Daarbij is voor de VVD de grote uitdaging die nog meer benut kan  
935 worden, keuzevrijheid naast flexibiliteit. Bij de uitgangspunten wordt gesproken over de samenhang van systemen, tussen OV, rails en Wmo-vervoer. De auto, fiets en scooter komen daarin niet voor, terwijl men vanuit de dorpen eerst met de fiets of auto naar een OV-knooppunt moet rijden. In die zin zijn eigen vervoersmiddelen ook onderdeel van het systeem, waarmee rekening moet worden gehouden bij herijking. Is de gedeputeerde dat met de VVD eens?

940 De VVD mist bij de uitgangspunten het perspectief en de wens van de reiziger. Zeker als wordt ingegrepen in de mogelijkheden die de systemen bieden. Uit de beantwoording van de technische vragen begrijpt mevrouw Van Geffen dat Connexxion voorstellen vanuit onderzoek naar klantwensen moet ombouwen. Klopt het dat Provinciale Staten die uiteindelijk ook te zien krijgen en bij de definitieve afweging kunnen betrekken?

945 Er is sprake van een landelijk transitieplan. Zijn daarover vorderingen te melden? Hoe verhoudt de herstructurering zich tot het Programma Bereikbaarheid Kust Zuid-Kennemerland?

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat afgelopen jaar een kanteling kan betekenen. Veel mensen zijn  
950 ontwend om vijf dagen per week om zeven uur in de auto te stappen en om vijf uur weer terug naar huis te rijden. Dit biedt een kans om het autogebruik af te bouwen. Een auto die stilstaat is duur. Veel mensen zullen een heroverweging maken naar hun mobiliteit. Het terugwinnen van de reiziger dat nu genoemd staat, kan breder worden opgepakt. Mag men weer een keer naar kantoor dan kan men de fiets, bus of trein pakken, ook als men daarvoor de  
955 auto koos. De PvdD ziet een risico in de bedrijfsvoering. Het flexibel afschalen heeft gevolgen voor de werkgelegenheid. Veel mensen zullen hun baan verliezen. Straks zijn wellicht geen chauffeurs meer beschikbaar als weer moet worden opgeschaald. Ziet de gedeputeerde hierin een rol voor de Provincie weggelegd om daarin te faciliteren?

- 960 De heer **Hoogervorst** (SP) las de stukken met belangstelling. Bij de informatiebijeenkomst van enkele weken geleden heeft de SP de oren goed gespitst. De stukken leverden wel vragen op. Achten Gedeputeerde Staten het hun taak om actief mee te werken aan het voorkomen van verlies van multinational Transdev-Connexxion en waarop baseren zij dat?
- 965 Als de BVOV (beschikbaarheidsvergoeding) ook na oktober 2021 wordt voortgezet dan scheelt dat een hoop ellende voor de reizigers. Wordt daarvoor actief gelobbyd door de Provincie in Den Haag, om ervoor te zorgen dat de BVOV wordt voortgezet? Hoeveel ruimte is er binnen de provinciale financiën om de exploitatiebijdrage eventueel te verhogen? De SP schrikt van de term staatssteun. Is bij de subsidie, die op basis van het Economisch Herstel0 en Duurzaamheidsfonds aan bedrijven wordt verstrekt ook sprake van staatssteun? Waarom wordt niet gewacht met het
- 970 opstellen van het Transitieplan tot de resultaten van de landelijke transitieplannen bekend zijn? Daarna kan worden gekeken welke maatregelen eventueel nog nodig zijn in de concessiegebieden van Noord-Holland.
- Als wordt afgeschaald, hoe snel kan dan weer worden opgeschaald, als dat nodig blijkt te zijn?
- Als wordt afgeschaald, kan dan eerst worden gekeken naar de zogenaamde 'dikke lijnen'.
- 975 Natuurlijk wil iedereen tevreden reizigers. Wordt daarbij ook gekeken naar de tevredenheid van mensen die straks de bus niet meer kunnen pakken? De buurtbussen kunnen nu echt worden opgestart, wat de SP betreft. Het materieel is aangepast. Gaan Gedeputeerde Staten dit stimuleren en communiceren met de buurtbusverenigingen?
- In Schagen draaide een pilot met gecombineerd Wmo-vervoer. Dat bleek geen succes. Dat zal in
- 980 andere gemeenten dan ook geen succes worden.
- Het hoofdrailnet wordt genoemd als mogelijke oplossing. Hoe zien Gedeputeerde Staten dat?

- De heer **Gringhuis** (GL) constateert dat corona het OV op haar grondvesten doet schudden. Waar er sprake was van een gestage reizigersgroei en gevulde bussen zijn die nu veel leger. Als het
- 985 gaat over reizigersaantallen stelt dit de Provincie voor grote uitdagingen, zo ook voor de concessies. GL kan zich goed vinden in de doelstellingen die de gedeputeerde noemt.
- Bij de uitwerking van doelstelling 2 vraagt GL graag aandacht voor het op peil houden van het openbaar vervoer in de kleine kernen om de leefbaarheid op peil te houden.
- Connexxion heeft het voornemen om te stoppen met de Kustbus tussen Amsterdam en
- 990 Castricum aan Zee en Bergen aan Zee. Is de gedeputeerde op de hoogte van deze ontwikkeling? Voor het overige sluit de heer Gringhuis zich verder aan bij de woorden van de heer Steeman.

- Gedeputeerde **Olthof** zegt dat vanwege corona moet worden gehandeld met een veranderende vraag om het openbaar vervoer in stand te houden. Een landelijke regeling om een financiële
- 995 bijdrage te leveren loopt tot en met het derde kwartaal. Door de vervoerders en de provincies wordt dagelijks overlegd om de beschikbaarheidsvergoeding ook na het derde kwartaal in te zetten. De gedeputeerde heeft niet de illusie dat deze vergoeding ook nog in 2022 zal worden voortgezet. Om voor de regeling in aanmerking te komen wordt als voorwaarde gesteld dat per regio een transitieplan wordt opgesteld. Het Rijk vraagt wat de regio gaat doen om de kosten te
- 1000 drukken. De coronacrisis kan niet altijd worden gebruikt als antwoord op de problemen die er zijn. Corona biedt ook kansen. Enerzijds is er het spoor om vandaag te zorgen dat het openbaar vervoer wordt gehouden. Anderzijds moet worden gekeken welke kansen er zijn om op een andere manier naar het openbaar vervoer te kijken. Het zou zonde zijn om die kansen onbenut te laten.
- 1005 Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of een voorbeeld kan worden genoemd van een kans.

- Gedeputeerde **Olthof** had van de SP meer bijval verwacht om te zorgen dat het OV overeind blijft.
- 1010 De bijdrage van de heer Hoogervorst was nogal cynisch.
- Er ligt een kans voor Wmo-vervoer. Met onder meer gemeente Hoorn wordt het gesprek gevoerd over het combineren van vervoer. In kleine kernen kan buiten de pieken meer maatwerk worden geleverd, dus vraaggestuurd vervoer. Het is goed om te kijken welke kansen het biedt om de bereikbaarheid voor Noord-Hollanders te verbeteren.
- 1015 Bij interruptie merkt de heer **Hoogervorst** (SP) op dat Provinciale Staten een aantal jaar geleden een pilot heeft gedraaid in Schagen. De resultaten waren niet denderend. Dat heeft niets met cynisme te maken. Voordat een nieuw onderzoek wordt gestart is het raadzaam om nog eens terug te kijken op de resultaten van voornoemde pilot. Voorkomen moet worden dat gaten
- 1020 worden gevuld met geld waardoor op een andere manier elders gaten ontstaan.
- Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat hij geen geld in Wmo-vervoer gaat steken. Natuurlijk is het college op de hoogte van de pilot in Schagen. Wat in het verleden niet werkte kan nu wel kansen bieden. Van de gedeputeerde mag worden verwacht dat hij de ruimte neemt om te kijken welke
- 1025 mogelijkheden er zijn om de inwoners van Noord-Holland beter vervoer aan te bieden. Laten we corona niet aangrijpen om het OV af te schalen, maar ook kijken welke kansen het biedt en of deze realistisch en haalbaar zijn.
- Het voordeel van de bussen over de provinciale wegen is dat de bussen kunnen doorrijden en dat deze niet door alle kernen moeten rijden, waardoor men langer onderweg is. Mevrouw Kuiper
- 1030 heeft wel een punt als zij vraagt hoe men van de voordeur tot de bushalte komt. Ook daar moet worden nagedacht over the last and first mile. Bussen over de N-wegen biedt ook een kans om het openbaar vervoer te verbeteren.
- Vraagafhankelijk vervoer kost geld, maar een bus met een persoon kost mogelijk nog meer. Een terecht punt werd gemaakt over het opschalen. In de eerste plaats wordt nu ingezet om geen
- 1035 lijnen te laten verdwijnen. De intensiteit van een aantal lijnen wordt wel verlaagd. In de drie concessiegebieden vindt het afschalen in andere percentages plaats. Afschalen is een ding, maar hoe zorg je ervoor dat je snel en goed kunt opschalen? Connexxion werkt met een flexibele schil, dus daar zit enige ruimte om het qua personele bezetting weer op te pakken. Bij het opschalen zal worden gewerkt met een draaiboek. De situatie moet worden voorkomen dat pas wordt
- 1040 opgeschaald als de bus alweer overvol zit. Met Transdev is afgesproken dat de kosten beheerst moeten worden. De kosten van bedrijfsvoering moeten omlaag. Communicatiebudgetten moeten wel beschikbaar blijven. Daarop moet actief worden ingezet om de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer naar voren te brengen. Mogelijk moet landelijk campagne worden gevoerd.
- De duurzaamheidsambities zullen door corona en het transitieplan alleen maar versterken. Daar
- 1045 waar het kan zal nog meer worden ingezet op zero-emissiebussen. Zero-emissie bussen zijn in de bedrijfsvoering tegenwoordig goedkoper dan de traditionele dieselbussen.
- Met de financiële consequenties van opschalen wordt rekening gehouden.
- Op een later moment komt de gedeputeerde terug met scenario's waarbij rekening wordt
- 1050 gehouden met een bepaalde mate van afschalen, maar waarin ook een financieel risico zit. De gedeputeerde is terughoudend in het praten over financiële bijdragen. Het uitgangspunt van Gedeputeerde Staten is dat het prijskaartje niet omhoog gaat. De betaalbaarheid van het openbaar vervoer mag niet ter discussie staan.
- Over de buurtbussen merkt de gedeputeerde op dat lang is 'geworsteld' om de buurtbussen aan te passen. Met het ingaan van de coronamaatregelen vond een deel van de chauffeurs het niet
- 1055 prettig om te rijden. De buurtbussen rijden inmiddels weer. Het was aan de verenigingen zelf om



te bepalen of er wel of niet gereden zou worden. Met uitzondering van drie lijnen zijn alle buurtbussen in Noord-Holland weer opgestart.

De gedeputeerde deelt de zorg van de heer Deen over de andere betaalwijze. Een andere betaalwijze mag een drempel zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De andere  
1060 betaalwijze maakt geen onderdeel uit van het transitieplan. Er wordt serieus gekeken naar een alternatief voor de traditionele OV-chipknip.

Natuurlijk is eigen vervoer altijd mogelijk. De P+R-terreinen worden steeds beter benut. Over de vorderingen van het landelijk transitieplan werkt de gedeputeerde op dat het moeizaam verloopt. Ook daarover wordt gesproken. Een landelijk transitieplan is ook een voorwaarde om  
1065 een aantal zaken op landelijk niveau voor de vervoerders te gaan organiseren. Met de Staatssecretaris en de vervoerders worden hierover in IPO-verband bestuurlijke gesprekken gevoerd. Er kan niet worden gewacht op het landelijk transitieplan. Het is een voorwaarde voor het verkrijgen van de beschikbaarheidsvergoeding dat de regio's met een transitieplan komen. De heer Hoogervorst sprak over het actief bijdragen aan het verlies van Transdev. Als op die  
1070 manier naar de markt wordt gekeken, dan moet ook niet worden gemopperd als het prijskaartje omhoog gaat, of dat er nog meer lijnen gaan verdwijnen. De Provincie wil het vervoer op peil houden. Er zal actief moeten worden meegedacht met Transdev over hoe dat kan plaatsvinden. Dat betekent zeker niet dat de Provincie meteen de portemonnee zal trekken. Transdev moet ook wat zekerheden worden geboden zodat het vervoersbedrijf blijft investeren, onder meer in de  
1075 zero emissiebussen. De gedeputeerde ziet het als een partnerschap om samen goed openbaar vervoer te kunnen blijven bieden.

Het is belangrijk dat het hoofdrailnet en de bussen beter op elkaar aansluiten, zodat de ketenreis beter georganiseerd kan worden. Daar wordt samen met NS en Connexxion serieus naar gekeken.

1080 Het gaat niet alleen over de hoofdlijnen. Ook de kleine kernen moeten we zo goed mogelijk bedienen.

Over de Kustbus meldt de gedeputeerde dat hij zeer recent met de gemeenten Castricum, Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk en Uitgeest heeft gesproken. Op dit moment wordt een voorstel uitgewerkt wat het betekent om de Kustbus overeind te houden.

1085

*Tweede termijn:*

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) had een vraag gesteld over Zuid-Kennemerland. Er komt een herstructurering bij Haarlem-IJmond. Heeft dat effect op het Programma Bereikbaarheid Kust  
1090 Zuid-Kennemerland?

Bij de uitgangspunten worden het perspectief en de wens van de reiziger niet expliciet genoemd. Hoe kunnen die aspecten uiteindelijk worden gemeten?

De heer **Deen** (PVV) juicht graag, maar niet te snel. De aanschafprijs van een elektrische bus staat  
1095 niet in verhouding met de aanschafprijs van een dieselbus. Daarnaast moet worden afgewacht hoe laag de onderhoudskosten en hoe betrouwbaar die 'AliExpress-bussen' uiteindelijk blijken te zijn.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of specifiek richting de formatiefiches wordt opgetrokken om de beschikbaarheidsvergoeding aan de orde te stellen richting de formerende partij.  
1100

Hoe blijven Provinciale Staten de komende tijd op de hoogte en betrokken bij de vraag of de goede voornemens ook werkelijk in goede plannen worden omgezet?

Wordt de kwestie rond de Kustbus nog dit jaar en wel voor het zomerseizoen opgelost?

- 1105 Gedeputeerde **Olthof** zou het zonde vinden als de Kustbus na de zomer zou gaan rijden. Er zal heel snel een plan op tafel liggen.
- Het huidige Kabinet heeft de beschikbaarheidsvergoeding gekoppeld aan de formatie. De gedeputeerde hoopt dat de Staatssecretaris en de nieuwe Kamer erover kunnen beslissen. Provinciale Staten worden meegenomen in alle ontwikkelingen die er zijn. Het transitieplan wordt
- 1110 op 20 april 2021 definitief vastgesteld. De Staten krijgen daarvan de stukken.
- De gedeputeerde merkt op dat hij AliExpress niet als vervoerder kent. De nieuwe bussen zijn kwalitatief heel erg goed. De gedeputeerde gaat ervan uit dat alle kosten van een zero-emissie bus in de bedrijfsvoering zijn meegenomen, dus ook de afschrijvingskosten.
- Haarlem-IJmond gaat alleen over de IJmond. Het antwoord op de vraag of dit effect heeft is nee.
- 1115 Bij het jaarverslag zullen de door mevrouw Van Geffen gevraagde resultaten en klantwensen worden gedeeld.

De **voorzitter** rondt het agendapunt af.

1120 **7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)**

- Mevrouw **Van Geffen** (VVD) heeft een vraag over de brief inzake Stuifduin Blijdesteinseweg in Bergen. Een persoonlijke schouw ter plaatse leerde mevrouw Van Geffen dat de plek van het stuifduin inderdaad een behoorlijk zware plek is om door te komen. Deelt de gedeputeerde de
- 1125 mening dat de toegankelijkheid van dit soort fietspaden in de natuur er ook moet zijn voor de recreatieve fietser met een minder goede gezondheid dan de gemiddelde mountainbiker, voor mensen die slecht ter been zijn, een kinderwagen bij zich hebben e.d. Heeft de gedeputeerde een verklaring voor dat er niet gewoon elke ochtend even een trekkertje het zand verwijdt? Wat vindt de gedeputeerde van de vraag van de Fietzersbond dat 'voortaan alle graaf- en
- 1130 kapwerkzaamheden vooraf getoetst worden op verwachte effecten op de routestructuren van fietsers, ruiters en wandelaars'?

- Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat de Blijdesteinseweg niet van Provincie Noord-Holland is, maar van Staatsbosbeheer en PWN. Zij kijken samen naar een oplossing voor dit specifieke vraagstuk.
- 1135 Een fietspad moet toegankelijk zijn. Wat hier gebeurt, daarover heeft de gedeputeerde niet de juiste informatie. De Provincie is wel verantwoordelijk voor het fietspad langs de N510 van Bergen naar Bergen aan Zee. Als er natuurontwikkelingen zijn dan wordt breed naar de gevolgen voor fietspaden, wandelpaden, ruiterspaden en dergelijke gekeken.

- 1140 Statenlid **Kostiç** verwijst naar de toezegging in de PS-vergadering van 16 november 2016 van het college om met een plan te komen om zwerfvuil langs de provinciale infrastructuur, zijnde bermen en oevers, te verminderen. Vanwege deze toezegging heeft de Partij voor de Dieren haar motie om het kwaliteitsniveau voor zwerfvuil ook voor vaarwegen, oevers en 'overige wegen' naar niveau B te verhogen, aangehouden. Het plan 'Zwerfafval in de bermen verminderen' van de
- 1145 gedeputeerde roept een aantal vragen op.
- Gedeputeerde Staten zouden met een plan komen om zwerfafval langs provinciale infrastructuur te verminderen. Dit plan gaat alleen over bermen langs wegen. Waar is het plan voor de oevers? Van welk kwaliteitsniveau voor bermen gaat de pilot uit? De motie vroeg om het verhogen van het kwaliteitsniveau voor zwerfvuil ook voor vaarwegen, oevers en 'overige wegen' naar

- 1150 niveau B. In Provinciale Staten was breed draagvlak om het niveau van het zwerfvuil op B-niveau te krijgen. Betreft de pilot de gehele provincie, of slechts enkele weg- en oevertrajecten? De pilot loopt tot 2023. Dat is twee jaar. Kan het college over een jaar een concrete tussenrapportage aan Provinciale Staten sturen?  
Er wordt ingezet op gedragsveranderingen wanneer het gaat om de aanpak van zwerfafval.
- 1155 Is het college bereid om te praten met Stichting Noord-Holland Schoon, die in 2019 al haar diensten aanbood, of Nederland Schoon over het maximaal stimuleren van de gedragsverandering?  
De pilot richt zich op een hoog milieurendement en lagere beheerskosten. Kan de gedeputeerde dit toelichten? In het NIKG van de provincie is doorgerekend dat het ook op kwaliteitsniveau B voor zwerfvuil brengen van 'vaarwegen, oevers en 'overige wegen' de toename in de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud slechts 130.000 euro bedraagt. Hoe verhoudt het bedrag van 75.000 euro als jaarlijkse kosten in de pilot zich tot deze 130.000 euro waarin ook de oevers zijn meegerekend?
- 1165 Mevrouw **Koning** (CDA) heeft ook een vraag over 'Zwerfafval in de bermen verminderen' en dan specifiek over de toegevoegde bijlage. Daarin wordt de huidige aanpak van zwerfafval toegelicht. Opvallend daarbij is dat om van C naar B niveau te komen wordt aangegeven dat als er bijvoorbeeld elf flesjes of blikjes liggen, er twee kunnen worden opgeruimd, zodat met de resterende negen blikjes het B niveau bereikt is. Het CDA vindt dat schokkend. Om het grove vuil te beperken wordt aangegeven dat dit kan gebeuren door eroverheen te maaien zodat het afval verkleind wordt. Is de gedeputeerde het met ons eens dat deze aanpak hoogst opmerkelijk is en dat het zeer ongewenst is om grote stukken afval te verkleinen door eroverheen te maaien? Als het om blik gaat en het komt in de maag van dieren is de schade niet te overzien. Hoe gaat de gedeputeerde dat voorkomen? Gaat de pilot ervoor zorgen dat deze aanpak overal wordt vervangen door een aanpak waarbij alles voor het maaien wordt opgeruimd? Als dit echt zo is dan vindt het CDA dat deze aanpak echt niet meer kan. De fractie hoopt dat overal wordt overgegaan tot de nieuwe aanpak.
- 1170
- 1175
- Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de pilot provinciebreed wordt opgepakt. Het betreft alle N-wegen, inclusief naastliggende fietspaden en de berm. Daarmee wordt ook een deel van de oevers meegepakt.
- 1180 De essentie van het plan en de nieuwe werkwijze is dat juist voor het maaien het grove afval wordt opgeruimd. Gebeurt dat niet dan versnippert de maaimachine alle afval en dan komt dat in de natuur terecht. De traditionele manier is dat er heel grof wordt geschouwd, waarbij wordt
- 1185 gekeken hoeveel stukken grof afval er per 100 vierkante meter liggen. Wanneer een paar stukken grof afval worden weggehaald wordt voldaan aan het B-niveau. De vraag is of je een dergelijk kwaliteitsniveau wilt bereiken. De oevers zijn niet meegenomen. De Provincie is verantwoordelijk voor een meter vanuit de waterkant richting de oever. Vaak betreft het rietlanden. Daar is nauwelijks zwerfafval aanwezig. Daar wordt niveau B al gehaald. Met de andere manier van werken wordt niet van B naar C gegaan. Voordat wordt gemaaid wordt dat tracé eerst zwerfafvalvrij gemaakt. Op een andere manier kan met minder geld misschien de slag gemaakt naar niveau A. Om dat te ondervinden wordt de pilot gedraaid. Na een jaar worden Provinciale Staten geïnformeerd over de stand van zaken. Na twee jaar volgt een terugkoppeling van de resultaten van deze pilot.
- 1190
- 1195 Naast de beheerder wordt ook gesproken met andere partijen. Op die manier kan bredere kennis worden verzameld voor de pilot.

- De gedeputeerde zou de nieuwe manier van werken een kans willen bieden. Het kan daarmee wellicht een slag beter worden gemaakt dan niveau B. Uiteindelijk komt het ook de biodiversiteit ten goede, omdat de versnippering van afval wordt tegengegaan en dit dus ook niet in de natuur terecht komt.
- 1200
- Statenlid **Kostiç** (PvdD) hoopt dat er gesproken is met Nederland Schoon om te werken aan gedragsverandering. Kan de gedeputeerde dat bevestigen?
- Statenlid Kostiç begrijpt niet waarom oevers niet worden meegenomen. Als daar wel afval ligt,
- 1205 dan komt het al snel in het water terecht. Hetzelfde geldt voor weilanden.
- Gedeputeerde **Olthof** begrijpt het punt. Over weilanden gaat de Provincie. Eerder gaf hij uitleg over het bermdeel tussen de weg en de sloot in. Dat deel wordt meegenomen als berm en oever. De kans dat zwerfafval langs de oevers moet worden opgeruimd is niet of nauwelijks aanwezig.
- 1210 De gedeputeerde kijkt liever naar de kwaliteit dan dat geld moet worden betaald voor iets dat zich niet of nauwelijks voordoet. Met de pilot zal er kritisch naar gekeken blijven worden.
- Mevrouw **Koning** (CDA) bedankt de PvdD voor het weer op de agenda zetten van dit onderwerp. Het CDA is positief over het voorstel voor de nieuwe werkwijze. De fractie vindt de oude
- 1215 werkwijze erg slecht. Die zou nergens meer toegepast moeten worden.
- Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat de nieuwe werkwijze in heel Noord-Holland wordt opgepakt. Hij hoopt dat de pilot zo positief uitvalt dat de nieuwe werkwijze definitief kan worden ingevoerd.
- 1220 De heer **Terwal** (VVD) las in NRC van 5 maart 2021 een artikel met als titel 'Nieuwe stikstofcrisis dreigt voor wegen'. De gedeputeerde stelde daarin dat de recente uitspraak van de Raad van State inzake het rekenmodel voor de stikstofneerslag bij nieuwe wegen een enorme impact kan hebben en dat voor sommige projecten in Noord-Holland al rekening wordt gehouden met een jaar vertraging. Verderop in het artikel stelt de gedeputeerde dat hij honderden kilometers
- 1225 provinciale infrastructuur waaraan gewerkt wordt in gevaar ziet komen. Hierover de volgende vragen:
- Welke specifieke projecten ziet de gedeputeerde in gevaar komen door de uitspraak van de Raad van State? Kan de gedeputeerde een grove inschatting maken hoeveel kosten er zijn
- 1230 gemoeid met de mogelijke vertragingen aan projecten die de uitspraak van de Raad van State veroorzaakt? Waaruit worden deze onvoorziene kosten gedekt? Zijn Gedeputeerde Staten al met de andere provincies en de rijksoverheid in gesprek om te komen tot een spoedige en hopelijk structurele oplossing? Zo nee, wat is de reden dat dit gesprek nog niet is gestart?
- Gedeputeerde **Olthof** vindt het ingewikkeld dat er sprake is van een wat wisselend beleid. Dat
- 1235 maakt het lastig voor de planning. De gedeputeerde noemt twee concrete voorbeelden waarbij het project te maken heeft met stikstof.
- Op de N247 worden maatregelen getroffen om de doorstroming en verkeersveiligheid te bevorderen. Uiteindelijk is deze ingreep beter voor natuur en milieu. Door de stikstofuitspraak
- 1240 ViA15 gaat iedereen achteroverleunen en worden tijdelijk geen vergunningen afgegeven, zolang er geen duidelijkheid is. De aannemer gaat zijn personeel elders inzetten. Dit kan leiden tot vertraging en extra kosten. Bijvoorbeeld bij de Zaanbrug moeten maatregelen worden getroffen omdat bepaalde omleidingsroutes niet kunnen worden genomen, omdat die tot meer stikstofuitstoot leiden op een nabijgelegen natuurgebied. Dan moeten andere maatregelen worden getroffen, zoals een noodbrug of iets dergelijks, wat leidt tot meerkosten.

- 1245 De stikstofdiscussie kan ook zijn effect hebben op woningbouwopgaven. Het probleem is absoluut bekend en daar moet de Provincie mee aan de slag. Het zou mooi zijn als het Rijk concrete besluiten neemt over te treffen maatregelen, zodat men weet waar men aan toe is. De gedeputeerde kan geen bedragen noemen, maar het gaat als snel over miljoenen. Het kan fors in de papieren lopen. De maatschappelijke effecten moet men ook niet vergeten.
- 1250 Vanuit het IPO wordt het opgepakt. Er wordt gezamenlijk opgetrokken. Collega Rommel is er actief mee bezig. Het zou goed zijn als de minister snel een besluit neemt, zodat er duidelijkheid komt.

- De heer **Terwal** (VVD) begrijpt uit het antwoord dat de vertraging en het treffen van andere maatregelen miljoenen euro's kunnen kosten. De heer Terwal vraagt naar de dekking.
- 1255

- Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij uiteindelijk bij Provinciale Staten zal terugkomen op een aantal projecten voor een aanpassing van het budget. Links of rechtsom zal de rekening door de Provincie betaald moeten worden.
- 1260

De heer **Terwal** (VVD) is het met de gedeputeerde eens dat het goed zou zijn als de minister een besluit neemt. Hopelijk lukt dat in een demissionaire staat, anders gaat het lang duren.

## 8. Sluiting

- 1265 De **voorzitter** meldt dat de volgende vergadering van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid op donderdag 22 april 2021 plaatsvindt. In verband met de meivakantie vindt de vergadering op donderdag plaats. De presentaties die zijn gegeven tijdens de technische briefing van vandaag staan online.

- 1270 De voorzitter sluit de vergadering om 22.42 uur.