

Verslag

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	22 april 2021
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		
	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M.C. Steeman en R. Vonk (duolid)
	DENK	: S. Koyuncu en E. Mangal (duolid)
	Fractie Baljeu	: –
	FvD	: J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis en mw. N. van der Waart
	JA21	: –
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans en A. Muurlink
	PvdD	: J. Hollebeek en I. Kostic
	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)

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

Afwezig: mw. R. Alberts (SP), M. van Dregt (50PLUS/PvdO), I. Ghazi (DENK)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
- 2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

Pagina 2

- 35 3. Inspreekhalftuur 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)
- 5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 5a. Voordracht Duurzaamheidsambities
- 40 5b. Voordracht Focus Smart Mobility
- 6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 6a. Concept Perspectief Mobiliteit
- 7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 8. Sluiting

45

- 9. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 9a. Rapportage Verkenning en Programma Bereikbaarheid Bosrandweg/Fokkerweg
- 9b. Maatregelen Krommenie/Assendelft (N203) (C-agenda M&B-leidend- en EFB 22-04-2021)
- 50 9c. Deelname aan coalitie Anders Reizen
- 9d. Reactie op adviesaanvraag dienstregeling NS 2022
- 9e. Verkeersveiligheid Rijkssubsidie bermmaatregelen N-wegen
- 9f. Eindverantwoording Investeringsagenda OV 2015-2020
- 9g. Ingekomen e-mail Sfeerverslag 3^e werkatelier MIRT Verkenning Rottepolderplein
- 55 9h. Ingekomen e-mail BO-MIRT AO Spoor 30 minuten minder quickscan (2019-2020) bestaand spoor Groningen Leeuwarden - Amsterdam
- 9i. Natuur/Mobiliteit: Brief Duinstichting gevaarlijke situatie fietspaden door zandverstuiving (C-agenda NLG 19 april & M&B 22 april 2021)
- 9j. Besluit Uitvoeringsovereenkomst N516 AVANT
- 60 9k. Besluit Wob-verzoek verzakkingen N231 (Legmeerdijk)
- 10. C-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)
- 10a. Zienswijze Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op initiatiefwet nachtvluchten
- 10b. Zienswijze Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) op ontwerpwijziging Luchthavenverkeersbesluit Schiphol
- 65 11. C-agenda Algemeen
- 11a. Alle commissies: Brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Strategische samenwerkingsagenda provincie Noord-Holland en regio Gooi en Vechtstreek (C-agenda van alle commissies eind april 2021)

70 **1. Opening en mededelingen**

De voorzitter opent de commissievergadering om 19.45 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. Ook de Amsterdamse spreektijdregeling “Mond open is tijd lopen”, die in ieder geval tot aan het zomerreces wordt gehanteerd, neemt de voorzitter door. De spreektijd bedraagt vandaag 3,5 uur (zie bijlage) .

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

80 *Mededelingen:*

- De commissie wordt gewezen op de uitnodiging voor een besloten bijeenkomst met technische informatie over de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040. Deze bijeenkomst vindt online plaats op 20 mei 2021 van 15.00 tot 16.30 uur en is voor leden van de gemeenteraad van Haarlemmermeer. Commissie-/Statenleden zijn van harte uitgenodigd. Er volgt nog een link voor deelname.
 - De eerder aangekondigde technische briefing van het Landschapsplan A8/A9 van 20 mei komt te vervallen. Nog nader bekend zal worden gemaakt wanneer de technische briefing alsnog zal plaatsvinden.
 - Op 22 maart jl. heeft gedeputeerde Olthof aangeboden om een BOT-overleg te organiseren om het luchtvaartproces door te nemen en dit BOT-overleg voor te bereiden met een afvaardiging van deze commissie. Zeven commissieleden meldden zich aan, te weten mevrouw Kuiper (CDA), de heer Dessing (FvD), de heer Hollebeek (PvdD), mevrouw Doevendans (PvdA), mevrouw Van Geffen (VVD), de heer Steeman (D66) en mevrouw Van der Waart (GL). Mevrouw Van der Waart heeft ook aangeboden gespreksleider te zijn.
- Aansluitend op het overleg van de Netwerkstudie Haarlemmermeer kan voornoemde groep bij elkaar komen om het overleg, dat na het zomerreces zal plaatsvinden, voor te bereiden.
- Voor gedeputeerde Olthof is een rondvraag aangemeld door mevrouw Van der Waart over agendapunt 9b. (Maatregelen Krommenie/Assendelft).
 - De heer Deen sluit vandaag wat later aan. Mevrouw Alberts (SP) is met kennisgeving afwezig. De heer Hoogervorst zal ook namens haar het woord voeren. De heer Van Dregt (50PLUS/PvdO) is met kennisgeving afwezig. De heer Mangal (DENK) vervangt vanavond de heer Ghazi. Gedeputeerde Pels is niet aanwezig. Eventuele rondvragen zullen schriftelijk worden beantwoord.

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

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Met inachtneming van de door de PvdD voorgestelde tekstwijziging in regel 466 (Enemy Challenges is gewijzigd in Energy Challenges) wordt het verslag van de commissievergadering van 22 maart 2021 vastgesteld.

110 De lijst van moties wordt vastgesteld. De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

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

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

115

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

Voor het insprekhalftuur zijn twee aanmeldingen over C-agendapunt 9b. Maatregelen Krommenie/Assendelft. De heer Hazelebach wenst in te spreken namens de Vereniging tot
120 Ongeschonden behoud Westzijderveld O.B.W.

Allereerst geeft de voorzitter het woord aan de heer S. Molenaar.

De heer **Molenaar** woont in de wijk Saendelft in Assendelft. Omdat hij blind is, zal de voorzitter zijn inbreng voorlezen.

125 *“Als lid van de medezeggenschapsraad van basisschool Het Koraal te Assendelft heb ik deelgenomen aan inspraak via stakeholdersbijeenkomsten over de leefbaarheidsmaatregelen N203 Krommenie. Er zijn diverse bijeenkomsten geweest wat heeft geresulteerd in een pakket van maatregelen. Ik ben van mening dat deze inspraak op een belangrijk punt niet juist is verlopen en dat één van de*
130 *maatregelen niets te maken heeft met de leefbaarheid rondom de N203 en bovendien de leefbaarheid in Assendelft gaat verslechteren.*

Inspraak voor spek en bonen

135 *Terwijl de stakeholdersbijeenkomsten nog niet waren afgerond is de heer Olthof in gesprek gegaan met wethouder Slegers van de gemeente Zaanstad om, zoals ik heb begrepen, een greep te doen uit het gereserveerde bedrag voor de leefbaarheidsmaatregelen rondom de N203. Volgens hen zou het een goed idee zijn om 2,4 miljoen euro te besteden aan een project dat niets te maken heeft met de leefbaarheidsmaatregelen rondom de N203. Deze zogenaamde leefbaarheidsmaatregel is niet ter bespreking voorgelegd aan de deelnemers van de stakeholdersbijeenkomst.*

140 *Dit alles geeft mij de indruk dat er sprake is van een één-tweetje tussen twee bestuurders en dus van achterkamertjespolitiek. Ik vind dat niet transparant en voel mij als deelnemer aan de stakeholderbijeenkomsten niet serieus genomen.*

Verslechtering leefbaarheid Saendelft

145 *Het bedrag van 2,4 miljoen euro wil de heer Olthof verstrekken aan een project dat eufemistisch ‘ringweg Assendelft’ wordt genoemd. Het betreft echter geen ringweg maar een mini-snelweg A8-A9 die dwars door de wijk Saendelft moet worden aangelegd. Ik heb de volgende problemen met dit project:*

- 150 *- De mini-snelweg A8-A9 heeft geen relatie met het verbeteren van de leefbaarheid van de N203 ter hoogte van Krommenie/Assendelft. Het geld wordt dan dus uitgegeven aan een ander doel dan waar het voor bestemd is.*
- De mini-snelweg A8-A9 door de bebouwde kom van de wijk Saendelft moet het probleem van met name regionaal verkeer oplossen dat nu van de Communicatieweg via de Dorpsstraat van Assendelft naar de A8 en vice versa rijdt. Dus problemen met een weg*
155 *binnen de bebouwde kom worden dan ‘opgelost’ door een andere weg binnen de bebouwde kom aan te leggen voor regionaal verkeer. Dat is geen oplossing van het probleem, maar het verschuiven van het probleem van de ene groep bewoners naar een andere groep bewoners.*
- 160 *- De mini-snelweg zal een enorme barrière vormen tussen de woningen van Saendelft en het sportpark De Omzoom. De korfbalclub, de atletiekclub (met topsporthal) en de honkbalclub zijn dan niet meer op een normale wijze bereikbaar. Kinderen zullen uit veiligheidsoverwegingen niet meer alleen op de fiets maar met de auto door hun ouders naar de verschillende sportclubs worden gebracht. Immers, het vele regionale verkeer zal zo snel*

als mogelijk door onze wijk willen rijden om hun eindbestemming te bereiken want zij hebben geen enkele betrokkenheid bij de wijk en haar bewoners.

- 165 - *Verschillende bewoners verwachten, net als ik, dat de mini-snelweg A8–A9 extra regionaal verkeer zal aantrekken (extra asfalt is gelijk aan meer verkeer). Vanuit de gemeente is hierover gezegd dat dit niet is onderzocht en dat dit ook niet gaat gebeuren.*
- 170 - *De aansluiting van de Parkrijklaan op de mini-snelweg A8–A9 zal ervoor zorgen dat in ieder geval tijdens de spits lange files op de Parkrijklaan zullen ontstaan. Daarmee zal de ontsluiting van Saendelft, die nu al niet in orde is, verder verslechteren.*

Oproep

1. *Ik verzoek uw commissie om Gedeputeerde Staten de ‘leefbaarheidsmaatregel ringweg Assendelft’ uit het maatregelenpakket voor de N203 te laten schrappen.*
- 175 2. *Ik verzoek uw commissie om Gedeputeerde Staten op te dragen opnieuw met de gemeente Zaanstad in overleg te treden en een oplossing voor het regionale verkeer te vinden, die niet ten koste van de leefbaarheid in Assendelft gaat.*

Stefan Molenaar”

180 Mevrouw **Van der Waart** (GL) begrijpt uit de inspraak van de heer Molenaar dat deze maatregel niet besproken is in het stakeholdersoverleg. Klopt het dat deze maatregel helemaal niet benoemd is? Waarom spreekt de heer Molenaar van een mini-snelweg? Wat vindt de heer Molenaar van de andere geformuleerde maatregelen?

185 De heer **Molenaar** zegt over de andere maatregelen dat daarin mooie maatregelen te vinden zijn. Daarover zijn goede gesprekken gevoerd. Uitgebreide inspraak was mogelijk over alle maatregelen met uitzondering van die ene maatregel.

190 In antwoord op de vraag over de term mini snelweg A8/A9 vertelt de heer Molenaar dat hij nog nooit had gehoord van de Ringweg Assendelft. Ook in de gemeentelijke politiek kwam die benaming nooit naar voren. Uit navraag bleek dat de Verkeerswerkgroep Assendelft die naam ook niet kent.

 Het is de bedoeling van de heer Slegers om verkeer vanaf de A9 naar de A8 te laten rijden. Daarmee ontstaat er naar de mening van de heer Molenaar een mini snelweg. Regionaal verkeer volgt een weg door de bebouwde kom. Zij willen zo snel mogelijk door Assendelft heen.

195 Een aantal weken geleden werd de laatste stakeholdersbijeenkomst gehouden over de leefbaarheidsmaatregelen. Pas toen kwam deze maatregel in de stukken naar voren. Het besluit was al genomen. Drie partijen die aanwezig waren bij die stakeholdersbijeenkomst hadden grote moeite met deze maatregel. Het verslag van die bijeenkomst is overigens nog niet rondgestuurd.

200 De heer **Steeman** (D66) vraagt of de heer Molenaar een concreet idee heeft voor een andere maatregel. Stel dat deze maatregel geschrapt wordt en er niets voor in de plaats komt, is dat een voldoende antwoord op de inspraak van de heer Molenaar?

205 De heer **Molenaar** kan niets in de plaats stellen van de betreffende maatregel. Hij ziet geen oplossing voor regionaal verkeer aan deze zijde van Assendelft. Om regionaal c.q. sluipverkeer tegen te gaan is het raadzaam om te kijken naar de diverse kruispunten en rotondes en de capaciteit daarvan. Provincie en gemeenten hebben verkeerskundigen in huis om ernaar te kijken.

 Als de maatregel nu wordt geschrapt dan is de heer Molenaar tevreden.

210 De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Hazelebach.

De heer **Hazelebach** (Vereniging tot Ongeschonden Behoud Westzijderveld O.B.W.) is voorzitter van O.B.W.

215 Ten aanzien van agendapunt 9b staan 16 maatregelen beschreven in het rapport 'Aanvullend onderzoek Openbaar vervoer en fiets' en het bijbehorende rapport 'Achtergrondmaatregelen'. O.B.W. heeft drie bedenkingen.

- 220 - Een fietsroute doorsnijdt het Natura2000-gebied van polder Westzaan. Dit is in tegenstelling met de Europese beschermde status van de polder. In de zienswijze van O.B.W. op het Zaanse Mobiliteitsplan wordt dezelfde afwijzing verwoord. Provincie en gemeente Zaanstad starten juist op dit moment met de opstelling van het Integrale Gebiedsplan Polder Westzaan, met alle stakeholders, waaronder O.B.W.
- 225 - In de achtergrondmaatregelen wordt de fietsroute door Westerkoog en Westerwating opgevoerd. Als alternatief is het Westerwindpad opgenomen. Dit recreatieve fietspad loopt langs de grens van het Natura2000-gebied. Tot verbijstering van O.B.W. wordt het Westerwindpad in het rapport opgevoerd als een oplossingsrichting voor de fiets. Het pad dient hiertoe verbreed te worden en boogstralen moeten worden verruimd. Het nu in gebruik zijnde gecombineerde voet-fietspad voorziet in een enorme behoefte van bewoners van aanliggende woonwijken, voor het maken van een ommetje. Wielrenners en speed pedelecs hebben daar niets te zoeken. Momenteel is het fietspad landschappelijk en qua materiaalgebruik en omvang succesvol
- 230 ingepast in het aangrenzende wijkpark en past het volledig in de stedenbouwkundige opzet.
- O.B.W. is tegen het aanbrengen van verlichting langs de N515 tussen Westzaan en Westerkoog. Deze verbinding loopt al dwars door een Natura2000-gebied. Voor fietsers loopt er een verlichte route langs het tracé van de A8.

235 De heer Hazelebach herhaalt dat O.B.W. partner is in het opstellen van een Integraal Gebiedsplan Polder Westzaan, onder auspiciën van Provincie Noord-Holland. O.B.W. ziet ernaar uit daar een constructieve bijdrage te leveren aan deze prachtige, veelzijdige polder, waar recreatie uiteraard onderdeel zal uitmaken van het totaalpakket. Polder Westzaan is het meer dan waard.

240 De heer **Klein** (CU) vraagt of de andere route, vanaf de N515 naar station Zaandam, een alternatief is als het Westerwindpad niet uitgewerkt gaat worden, zoals door O.B.W. gewenst. Is het mogelijk om het knelpunt op te lossen, maar dan niet over het Westerwindpad?

245 De heer **Hazelebach** zegt dat dit zeker anders kan worden opgelost. Er is een doorgaand fietspad dat sneller is dan het Westerwindpad. Het Westerwindpad is in alles een 'ommetje'.

De heer **Hollebeek** (PvdD) begrijpt uit de inspraak dat een van de doorfietsroutes een Natura2000-gebied doorsnijdt. Loopt deze route langs bestaande infrastructuur of dwars door het gebied?

250 De heer **Hazelebach** legt uit dat het gaat om het traject IJmond – Zaanstreek. De route wordt niet met woorden omschreven. De doorfietsroute staat in een afbeelding afgebeeld en doorsnijdt Polder Westzaan, zowel De Reef als Westzijderveld. De route zal waarschijnlijk moeten gaan aansluiten op het Westerwindpad. Dat is onduidelijk. O.B.W. wil daar tegen protesteren.

255 De heer **Steeman** (D66) vraagt wat de reden is dat na veel overleg deze plannen toch steeds gekozen worden en de alternatieven zijn afgefallen.

De heer **Hazelebach** vertelt dat de vereniging al 40 jaar actief is. De laatste decennium kwam dat fietspad, dwars door het veld heen, steeds tussendoor in de discussies langs. O.B.W. is altijd
260 tegenstander geweest. In de laatste bestemmingsplanonderhandelingen in 2013 kwam dat fietspad weer op de proppen. O.B.W. kon het 'tegenhouden'. De gemeente gaf toen al aan dat het fietspad weer terug zou komen. Nu staat het fietspad weer in de plannen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft een vraag over de verlichting van de fietsroute bij de N515.
265 Vanwege de verkeersveiligheid hanteren automobilisten vaak groot licht. O.B.W. wil geen verlichting. Heeft de vereniging een andere oplossing zodat er wel licht is?

De heer **Hazelebach** heeft geen cijfers van het aantal verkeersongevallen. Langs een klein deel van de N515 staan lantaarnpalen, vlak bij de rotonde en verder niet. Dat vindt O.B.W. prettig. Voor fietsers
270 ligt er een route langs het talud van de A8 die wel verlicht is. Voor fietsers is het aanleggen van verlichting niet noodzakelijk. Het zou jammer zijn als de weg moet worden verlicht voor auto's want het is Natura2000-gebied.

De **voorzitter** bedankt beide insprekers. De insprekers verlaten de digitale vergaderomgeving.
275

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

Er zijn geen rondvragen binnengekomen.

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur 280

5a. Voordracht Duurzaamheidsambities Provinciale Infrastructuur 2021–2023

De heer **Gringhuis** (GL) verwijst naar het vandaag door de Europese Unie aangenomen
Klimaatakkoord, waarin is afgesproken dat de EU in 2030 55% minder CO2 moet gaan uitstoten.
285 Om dit doel te behalen, moeten alle zeilen worden bijgezet. Daarom is GL blij met de voordracht die nu voorligt. Daarin wordt nog de norm van 50% CO2-reductie in 2030 aangehouden. GL verzoekt Gedeputeerde Staten om deze norm, op basis van de actuele ontwikkelingen, ook naar 55% te brengen in de voordracht. Tot 2023 is de financiering geregeld. Bij de eerstvolgende NIKG wordt een nieuw financieel voorstel gedaan. Kan de gedeputeerde een indicatie geven hoeveel
290 geld de komende jaren nodig is?

Onder het kopje Communicatie en burgerparticipatie geeft het college aan dat participatie beperkt is omdat projecten al in een vergevorderde stadium zijn. De meerwaarde van participatie is daardoor beperkt. GL verzoekt Gedeputeerde Staten om omwonenden wel actief te blijven informeren over de keuzes die nog worden gemaakt. Informeren is ook een vorm van
295 participeren.

GL gaat akkoord met de voorliggende aanvragen. De eerste aanvraag wordt gedaan voorabri's met een sedum dakbedekking. GL is blij dat nu een stap wordt gezet met het verduurzamen van bushokjes en kijkt uit naar het resultaat daarvan.

300 De heer **Vonk** (D66) zegt dat het vandaag op de 'dag van de aarde' belangrijk is om stil te staan bij duurzaamheid. D66 is blij dat het college in het eigen stuk al constateert dat de duurzaamheidsambities van de provincie groter zijn dan het budget. Veel kredieten gaan naar bestaande plannen, waarbij veel aandacht is voor OV, HOV en de fiets. D66 is blij met de voordracht en wat de fractie betreft mag het als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale
305 Staten.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het logisch dat nu om een krediet wordt gevraagd, aangezien Provincie Noord-Holland heeft besloten dat in deze Statenperiode in te zetten op verduurzaming van de provinciale infrastructuur. Er is een budget beschikbaar van 7,5 miljoen euro, met
310 daarnaast een krediet van 5,5 miljoen euro voor de tweede fase van het aanbrengen van Ledverlichting. De dekking van de duurzaamheidsambities moet worden gezocht in de begroting van Programma 4 Bereikbaarheid. In de voordracht staat dat de dekking van de kapitaallasten ten behoeve van duurzaamheidsmaatregelen ten koste gaat van de beschikbare ruimte voor het
315 dekken van toekomstige realisatiekosten van de huidige studieprojecten in het PMI. Betekent dit als uit een studie in het IMPI blijkt dat een investering in infrastructuur noodzakelijk is, dat die investering niet wordt gedaan, of wordt uitgesteld, omdat het geld al is uitgegeven aan verduurzaming?

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP het toejuicht dat aan de al lopende IMPI projecten
320 duurzaamheidsambities worden gekoppeld. Uiteraard begrijpt de fractie dat hier sprake zal zijn van een kredietverhoging. Is de besteding van 3,76 miljoen euro reeds in kaart gebracht, of betreft het een reservering zonder concrete plannen? De SP wil niet dat er een bedrag ergens 'in de lucht hangt' en uiteindelijk niet voor de beoogde doeleinden wordt gebruikt. De fractie wil daar scherp op blijven.

325 De dekking van alle genoemde bedragen wordt gevonden in de vrijval van de reserve van de Kaagbaan. In het document 'Focus Smart Mobility', dat later deze vergadering wordt besproken, wordt op pagina 3 gesproken over een reserve OPI. Daar staat ook dat 4 miljoen euro wordt ingezet voor het verduurzamen van infrastructuur. Hoe valt dit te rijmen met de aanvraag in de onderhavige voordracht?

330 Aan extra investeren in duurzaamheidsmaatregelen valt niet te ontkomen. Als duurzaamheidsmaatregelen worden genomen, kunnen daardoor bij andere projecten bepaalde zaken niet worden opgepakt, of alleen op krediet neutrale wijze. Heeft het college die projecten in kaart?

335 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) geeft aan dat de PvdA blij is met het brede scala aan projecten waarin de verduurzaming wordt uitgerold. Het is mooi dat gedeeltelijk wordt geïnvesteerd in nieuwe projecten en anderzijds in onderhoudswerkzaamheden. Het is begrijpelijk dat het aanvankelijk begrote bedrag niet genoeg is. De PvdA gaat akkoord met de aanvraag voor een verhoging. De fractie kan zich vinden in het gestelde dat nu moet worden geïnvesteerd, zodat de
340 markt gaat zien dat het profijt oplevert en dat het verder wordt opgepakt.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat het besluit over 7,5 miljoen euro aan beschikbare middelen in de komende drie jaar voor het verduurzamen van de wegen, busverbindingen en vaarwegen is al genomen in de vorig jaar vastgestelde Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG). Met de
345 voorgestelde projecten kan de VVD instemmen. Ook het beschikbaar stellen van 5,5 miljoen euro voor de verdere uitrol van energiezuinige Ledverlichting dat zichzelf op termijn terugbetaalt, kan de VVD steunen.

De heer Terwal kan zich aansluiten bij de vraag van mevrouw Kuiper. Bij de behandeling van de eerder genoemde NIKG antwoordde gedeputeerde Olthof op de vraag of deerschikking van
350 middelen voor duurzaamheidsambities voor de komende jaren niet ten koste gaan van de aanleg van infrastructuur dat het niet leidt tot projecten die niet doorgaan. De heer Terwal is dan ook verbaasd in de voordracht te moeten lezen dat de jaarlijkse kapitaallasten voor het verduurzamen van investeringsprojecten ten koste gaan van de beschikbare ruimte voor het dekken van de

- toekomstige realisatiekosten van de huidige studieprojecten in het Integraal
355 Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI).
Het lijkt erop dat wanneer de studies na een aantal infraprojecten zijn afgerond, er geen geld
meer is voor het realiseren van deze projecten, omdat dit geld al is uitgegeven aan de
verduurzaming van eerdere projecten. Graag een reactie van de gedeputeerde.
- 360 De heer **Klein** (CU) merkt op dat de CU tevreden is over de voordracht. De fractie kan zich erin
vinden. Het is een mooie aanpak om gebruik te maken van drie verschillende criteria. Over een
van die criteria heeft de CU nog een vraag. De fractie begrijpt dat de provincie niet innovatieve
projecten, die onzeker zijn wil stimuleren. Zoals het er nu staat wil de provincie wel proberen om
365 maatregelen die nog niet standaard zijn, standaard te maken, door ze op deze manier te
stimuleren. Door het criterium 'stabiele maatregelen; het mag niet innovatief zijn' te hanteren,
zou het kunnen zijn dat alleen gebruik wordt gemaakt van maatregelen die al standaard zijn. Hoe
kan die balans worden gevonden? In hoeverre zit de Provincie met deze inzet op het spoor van de
realisatie van haar ambities voor 2030? Kan inzicht worden gegeven in hoeverre deze
maatregelen helpen richting de percentages, die genoemd zijn voor 2030?
- 370 De heer **Dessing** (FvD) zegt dat FvD niet enthousiast is over het voorstel. FvD heeft geen A
gezegd en zegt ook liever niet B. Als het gaat om investeren in duurzaamheid dan is het
terugverdienen daarvan een reden voor FvD om te zeggen dat de fractie zich er wel in kan
vinden. Dus in de Ledverlichting Fase 2 kan de FvD zich vinden.
- 375 Bij de door de heer Gringhuis genoemde abri's ziet de heer Dessing tot zijn schrik dat er voor 8
stuks abri's, met een duurzaamheidsscore 10, maar liefst 80.000 euro, dus 10.000 euro per abri,
wordt vrijgemaakt. Als we daarmee denken de wereld, door middel van CO₂-reductie te kunnen
redden, dan vindt de heer Dessing dat erg veel geld en wensdenken.
Gezien de budgetten, die zeer onder druk staan, moet goed worden bekeken waarin geld wordt
380 geïnvesteerd. Voorkomen moet worden dat dit soort 'onzin-investeringen' worden gedaan.
Op dit moment staan twee investeringen in een voorstel. In hoeverre is het mogelijk om het
voorstel te splitsen? FvD zou de voordracht als besprekstuk willen doorgeleiden naar Provinciale
Staten. Eventueel wordt een motie voor splitsing van het gehele budget ingediend.
- 385 Bij interruptie vraagt de heer **Gringhuis** (GL) of de heer Dessing het onzin vindt dat een abri met
sedum dakbedekking stikstof opvangt, CO₂ uit de lucht haalt en er voor zorgt dat er minder
regenwater op het wegdek terecht komt.
- De heer **Dessing** (FvD) vindt 10.000 euro per zes vierkante meter, in relatie tot de CO₂-reductie
390 en de opvang van regenwater, verspild geld.
- Statenlid **Kostiç** (PvdD) is blij om te zien dat de provincie aan de slag gaat met het groen en
gezond maken van de provinciale infrastructuur. De PvdD heeft nog enkele vragen en suggesties.
Over het groeiend probleem van het aantal dierlijke slachtoffers vraagt de PvdD hiermee rekening
395 te houden bij de inrichting van het wegennetwerk en het onderhoud van infrastructuur. Uilen
kunnen bijvoorbeeld worden beschermd door hectometerpaaltjes onaantrekkelijk maken en
daarnaast hoge palen te plaatsen met zitstokjes voor uilen. In andere provincies daalde het aantal
slachtoffers hierdoor tot vrijwel nul. Wil de gedeputeerde het nadenken hierover meenemen in de
planning en uitvoering? De PvdD is bereid om mee te denken. In de technische briefing werd
400 aangegeven dat er een mogelijkheid is om er vanuit de iNHi naar te kijken. Wellicht kan het ook

via de programma's die de provincie heeft voor slimmere en veiligere mobiliteit. Een motie wordt overwogen door de PvdD.

405 Duurzaamheidsambities en ecologische maatregelen lijken wat ad hoc en willekeurig. Zijn duurzaamheid en ecologie wel integraal onderdeel van planvorming? Waarom is financiering duurzaamheid geen integraal onderdeel in het planproces?

Onlangs werd de discussie gevoerd over maatschappelijk verantwoord inkopen. Gedeputeerde Pels heeft aangegeven strategisch te kijken hoe daar per sector het beste uitgehaald kan worden. Het Expertisecentrum PIANOo heeft voor de GWW-sector per productgroep eisen, gunningscriteria en suggesties opgesteld, op verschillende ambitieniveaus. Alles is terug te vinden in de MVI-criteria. Heeft Provincie Noord-Holland dergelijk beleid? Wat is standaard en wat gebeurt daar bovenop qua duurzaamheid en ecologie? Kan voor de vergadering van Provinciale Staten daarvan een helder overzicht worden gegeven?

415 De 50% CO₂-reductie in 2030 is te weinig en te laat. Het KNMI waarschuwde, dat als we zo doorgaan, al over negen jaar over de kritieke grens van 1,5 graad opwarming komen. KNMI pleit voor meer ambitie. Er moet een tandje bij. De Provincie mag zich niet verschuilen achter falend landelijk beleid. In 2030 moet Europa eigenlijk al klimaatneutraal zijn. De PvdD vraagt het college op deze dag van de aarde meer ambitie te tonen.

420 Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat een besluit is genomen in de NIKG. Een bedrag van 7,5 miljoen euro voor 3 jaar was het uitgangspunt. Daarna moet dekking worden gevonden in de reguliere begroting. Het ambitieniveau hangt ook af van wat de markt overneemt. De markt ontwikkelt zich snel. Het uitgangspunt zal zijn dat 2,5 miljoen euro structureel nodig is om duurzaamheidsambities waar te maken.

425 Het college heeft voor deze periode vooral gekeken naar de lopende projecten en hoe een inhaalslag kan worden gemaakt door de duurzaamheidsambities daarin op te nemen. Voor nieuwe projecten is duurzaamheid een belangrijk onderdeel van de aanbesteding gemaakt, zoals bij de brug in Haarlemmermeer. Circulariteit en duurzaamheid waren voorwaarden in de aanbesteding. Het college zal Provinciale Staten informeren over de uitgangspunten in de regels en welke standaard wordt gehanteerd.

430 Met de genoemde ambitie van 50% heeft Provincie Noord-Holland zich via het IPO geconfirmeerd aan de landelijke opgave. Vannacht is in Brussel een besluit genomen over 55%. De gedeputeerde gaat nu niets toezeggen over 55%. Op het moment dat dit doel landelijk is overgenomen, zal de provincie zich confirmeren aan het nieuwe uitgangspunt.

435 Bij interruptie bedankt Statenlid **Kostiç** (PvdD) voor het toegezegde overzicht. Ze wil vooral weten wat de exacte ambitie is. Wat is standaard en wat doet Provincie Noord-Holland daar bovenop? Wat zijn de ambitieniveaus richting duurzaamheid? Waarom neemt het college een afwachtende houding aan ten aanzien van 55%?

440 Gedeputeerde **Olthof** kan nu niet zomaar een toezegging doen over 55%. De gedeputeerde zegt niet dat Provincie Noord-Holland die doelstelling niet overneemt. Hij wil wel de normale weg volgen.

445 Provinciale Staten kunnen altijd van 50% naar 55% 'overstappen'. Er staat nu een 'landelijke handtekening' voor 50%. De VNG en het IPO hebben hun handtekening gezet. De provincie vormt een onderdeel bij het realiseren van die ambitie. Provincie Noord-Holland kan bij wijze van spreken 100% neerzetten, maar dat gaan ze niet realiseren. Andere overheden moeten daarin mee.

De opmerking van de heer Gringhuis over het actief betrekken van burgers begrijpt de
450 gedeputeerde, maar de vraag is wat in die fase met burgers gecommuniceerd kan worden,
behalve dat vanwege andere duurzaamheidsambities, andere materialen gebruikt zullen gaan
worden. De gedeputeerde is het er zeker mee eens dat burgers zorgvuldig betrokken moeten
worden, maar daarbij moet wel worden gekeken waar burgers wel en waar zij geen rol hebben.
Het college zou daarin wat terughoudend willen zijn. Als iets impact heeft, moeten burgers zeker
455 worden meegenomen.

Door deze keuze zijn geen projecten geschrapt of versoerd. Bij de realisatie kan het wel
gebeuren dat een bedrag van 48.000 euro tekort wordt gekomen voor projecten op het totaal. De
studieprojecten gaan door. Voor een aantal zal het college uiteindelijk met een kredietaanvraag
moeten komen, om die projecten te kunnen realiseren. Op dit moment zijn er geen projecten, die
460 we niet doen, om dit mogelijk te maken.

Uit de vrijval van de Kaagbaan wordt een aantal zaken gefinancierd, zoals voor een deel van dit
voorstel, de ambities voor Smart Mobility en enkele ingrepen op het gebied van
verkeersveiligheid. In de drie projecten ziet men dat terugkomen. Het is niet dat middelen
tweemaal worden ingezet.

465 Duurzaamheidsambities leiden nu nog tot meerkosten. Een aantal duurzaamheidsmaatregelen bij
bijvoorbeeld de aannemer (materiaalgebruik) leidt nog tot meerkosten, maar straks wordt het een
normale manier van werken. Dan zijn er niet langer meerkosten duurzaamheid. De omslag naar
duurzame materialen is dan gemaakt. Partijen zullen zich gaan onderscheiden in de
aanbesteding, op het moment dat zij voldoen aan duurzaamheidscriteria. Die marktwerking zal
470 ontstaan, waardoor meerkosten gaan meevallen. Zodra technieken zijn bewezen, past de
Provincie ze toe. Zolang technieken zich nog in de testfase bevinden en de toegevoegde waarde
nog niet bewezen is, dan is het zonde om daarin met het onderhavige budget te investeren.
Het college wil met deze middelen direct resultaat zien in de openbare ruimte.

475 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) hoe voorkomen kan worden dat slechts zaken worden
opgepakt die eigenlijk al bijna standaard worden, zodat helemaal niet wordt bijgedragen aan het
stimuleren van innovatieve maatregelen.

Gedeputeerde **Olthof** begrijpt de zorg van de heer Klein. Er wordt nadrukkelijk gekeken naar
480 nieuwe ontwikkelingen, die wel bewezen technieken zijn en die niet standaard zijn. Het is
belangrijk om aannemers zien te verleiden tot het gebruik van nieuwe, bewezen technieken.
Voorkomen moet worden dat niet extra wordt betaald voor iets dat eigenlijk al standaard is.
Aannemers moeten worden uitgedaagd om te blijven vernieuwen.

Richting de zomer volgt een tussenstap c.q. overzicht van de stand van zaken betreffende de
485 eigen maatregelen. Binnenkort komt het college met het RMP, het regionale
mobiliteitsprogramma. Met die maatregelen kunnen grote stappen worden gezet.

De onderhavige duurzaamheidsambities leveren ook zeker een bijdrage, maar hiermee wordt niet
het grote verschil gemaakt in het terugdringen van CO₂ en de CO₂-neutraliteit in 2030.

De heer Dessing vroeg naar de mogelijkheid om het voorstel te splitsen. In de voordracht geeft
490 het college duidelijk aan waarin het wil investeren. Het is aan Provinciale Staten om te bepalen
wat zij ervan vinden. Gedeputeerde Staten komen met dit pakket. Willen de Staten daar iets
uithalen dan gaat het college zoeken wat teruggebracht kan worden. Op basis van scores levert
dit pakket het meeste op, op het gebied van duurzaamheid. Van het college mag worden
verwacht dat elke euro zorgvuldig wordt uitgegeven en in dit geval aan duurzaamheidsambities.

495 Een inventarisatie voor faunapassages loopt. Het nadenken hierover stopt niet, net als het denken
over duurzaamheid, diervriendelijkheid en dergelijke. De gedeputeerde zou willen voorkomen dat

er nu allerlei ambities worden toegevoegd, want voor de realisatie daarvan zijn middelen nodig. Uil-vriendelijke palen vragen om een extra budget. De vraag is of een dergelijke investering het meeste oplevert op het gebied van duurzaamheid.

500

Bij interruptie vraagt Statenlid **Kostiç** (PvdD) of de gedeputeerde openstaat voor kleine ingrepen, die niet veel extra kosten.

505 Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat het denken over nieuwe ontwikkelen nooit stopt. Deze voordracht gaat over extra investeren in duurzaamheid. Die investering is vertaald naar concrete maatregelen. Het vraagt nogal wat om alle hectometerpaaltjes te vervangen. Men moet het aantal paaltjes in Noord-Holland niet onderschatten. De gedeputeerde zou willen voorkomen dat hierin wordt doorgeschoten. Voorkomen moet worden dat met goedbedoelde moties extra middelen worden gevraagd voor hectometerpaaltjes. Nogmaals Provinciale Staten beslissen er zelf over, 510 maar de gedeputeerde zou het niet verstandig vinden om een andere keuze te maken.

Bij interruptie verzoekt Statenlid **Kostiç** (PvdD) de gedeputeerde om niet minderwaardig te spreken over hectometerpaaltjes. De genoemde maatregelen kan een groot effect hebben. Investeren in ecologie en biodiversiteit is ook onderdeel van het plan. Dat is goed. Voornoemde 515 zaken zorgen er voor dat er meer dieren komen, waardoor nog meer dieren gevaar lopen. Het is belangrijk om daarover na te denken.

Gedeputeerde **Olthof** praat niet denigrerend over hectometerpaaltjes. Op het moment dat extra geld wordt geïnvesteerd in hectometerpaaltjes kan men zich afvragen of dit de juiste investering 520 is voor dieren. Het gaat om de keuze die met elkaar wordt gemaakt om er het maximale uit te halen.

Tweede termijn:

525 Mevrouw **Kuiper** (CDA) begrijpt uit het antwoord van de gedeputeerde dat studieprojecten niet zijn geschrapt. De beschikbare financiële middelen worden nu aan duurzaamheidsmaatregelen besteed. De passage vertelt niet waaruit één en ander wordt gedekt. Het zou fijn zijn als daarover duidelijkheid is, zodat notulen er niet op nagelezen hoeven te worden om te vernemen wat nu de toezegging was.

530

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat daarover geen misverstand kan bestaan. Van studieprojecten is niet bekend wat de definitieve kosten zijn en of deze projecten wel of niet doorgaan. Uit die middelen wordt 48.000 euro gehaald. Dat betekent dat op langere termijn een tekort tot 48.000 euro kan ontstaan. In studieprojecten zit een mate van onzekerheid. In die zin gaat het nu niet 535 ten koste van projecten die we op dit moment willen realiseren.

De heer **Klein** (CU) stelde de vraag of er inzicht is in hoeverre de provincie nu 'on track' is richting het bereiken van de doelen. Stel dat de kosten in de loop van de uitvoering hoger worden, wat gebeurt er dan? Worden dan minder aanvullende duurzaamheidsmaatregelen getroffen, of komt 540 de gedeputeerde naar de Staten met een vraag voor een aanvullend krediet?

Gedeputeerde **Olthof** zegt 7,5 miljoen euro het uitgangspunt was. De impact van 2022 en 2023 moet nog worden beoordeeld. Provinciale Staten horen nog wat het financieel betekent. In de

545 zomer volgt een terugkoppeling over de stand van zaken van het traject van
duurzaamheidsambities.

De **voorzitter** concludeert dat een motie wordt overwogen door de PvdD en FvD. De voordracht zal als bespreekstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

550 **5b. Voordracht Focus Smart Mobility**

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

555 Met de inzet van Artificial Intelligence kan het gedrag van de reiziger worden voorspeld en kan meer worden aangesloten bij de wens van de reiziger. Helaas is dit het enige onderdeel waarbij de wens van de reiziger nadrukkelijk in beeld is. Verder ziet de VVD vooral wensen van de overheid, desnoods tegen de wensen van de burger in. Waar de vorige Nota Smart Mobility het voor de reiziger makkelijker en aantrekkelijker wilde maken, ziet de VVD nu de inzet van Smart Mobility als een zachte dwang om de auto te laten staan, om te parkeren aan de rand van steden en om lopen en fietsen te stimuleren. Dat laatste wordt ook actieve mobiliteit genoemd. Er is
560 niets tegen lopen of fietsen, het past bij corona, maar Smart Mobility daaraan ophangen is weinig toekomstgericht.

De VVD vraagt de gedeputeerde waarom de wens van de reiziger en het reisgemak niet langer als hoofddoel in het beleid zijn opgenomen.

565 Smart Mobility lijkt te worden ingezet om te komen tot autoluwe steden. In de regio Alkmaar wordt veel gebouwd, maar er is weinig ruimte voor nieuwe infrastructuur. Zo worden problemen voor de toekomst gecreëerd. Autoluwe wijken, zoals de Houthaven Amsterdam kennen grote mobiliteitsproblemen. Een goed ingerichte ketenreis kan voor een aantal mensen een oplossing bieden. Al te makkelijk wordt vergeten dat mensen een auto gebruiken om niet met spullen te hoeven sjouwen, omdat ze slecht ter been zijn of in de avond of nacht veilig willen reizen.

570 Het gebrek aan reizigersperspectief is ook terug te vinden in de kwantitatieve effectramingen, de batenindicatoren. Duurzaamheid, natuurontwikkeling en een gezonde leefomgeving tellen mee, maar niet de verbinding die mobiliteit aan mensen biedt, de sociale aspecten, zoals bezoek en mantelzorg.

575 Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Waart** (GL) of mevrouw Van Geffen verwacht dat het mogelijk is om de verstedelijkingsopgave te realiseren op basis van een autobereikbaarheidsmodel, over andere vormen van mobiliteit heen. Ziet zij daarvoor ruimte in Noord-Holland?

580 Mevrouw **Van Geffen** (VVD) antwoordt dat het noodzaak is. En/en is nodig.

Bij interruptie zegt de heer **Muurlink** (PvdA) over de wijk Houthaven dat dit een binnenstedelijke verdichting is. Wat de PvdA betreft is de focus essentieel om de bouwopgave mogelijk te maken. Wat mevrouw Van Geffen betreft maakt de auto daarvan onderdeel uit. De ruimte die beschikbaar
585 zou moeten komen voor mobiliteit, gaat toch ten koste van de bouwopgave? Is mevrouw Van Geffen het met de heer Muurlink eens dat de bereikbaarheid voor bijvoorbeeld de Houthaven het gevolg is van de keuze om de binnenring van het OV in Amsterdam niet te sluiten?

590 Mevrouw **Van Geffen** (VVD) is zondermeer een voorstander van het sluiten van genoemde ring. Dat zou een heel goede oplossing zijn. Mevrouw Van Geffen nodigt de heer Muurlink uit om overdag eens rond te kijken in de Houthaven. Overal staan busjes in de weg.

Over de ketenreis heeft mevrouw Van Geffen twee vragen. Hoe kijkt de gedeputeerde aan tegen het creëren van toekomstige problemen door wel te bouwen, maar geen infrastructuur aan te leggen? Ziet hij een kans om het perspectief en de beleving voor de reiziger toe te voegen aan de effectbepaling?

Tot slot is er nog een vraag over de modal shift van weg naar water en in het bijzonder het combineren van het laden van schepen en vrachtwagens. Eerder gaf de gedeputeerde aan dat de infrastructuur daarvoor ontbreekt. Er zijn geen kades om vracht over te laden. Gaat de provincie toch tot die modal shift komen?

De heer **Muurlink** (PvdA) zegt dat de PvdA andere informatie uit de notitie heeft gehaald dan de VVD. De notitie en de voordracht gaan vooral over kansen en mogelijkheden om een transitie mogelijk te maken. Daaraan kan Smart Mobility een bijdrage leveren. In 2018 is afgesproken om die koers regelmatig tegen het licht te houden. Dat blijkt dus een verstandige keuze te zijn geweest. Er zijn veel nieuwe maatschappelijke accenten. Er is meer aandacht voor duurzaamheid, klimaat, energie, ecologie, leefbaarheid en gezondheid. Er is een andere mobiliteitstechnologie, maar ook een ander mobiliteitsgedrag van mensen. Dit wordt mogelijk versterkt door de inzet van Smart Mobility. De verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid zijn aantoonbaar verbeterd. Het is verstandig om focus aan te brengen. De PvdA zou niet willen wachten met de toepassingen, maar wil dat daadwerkelijk actie wordt ondernomen, samen met de elementen van leren en ontwikkelen, en dat op zoek wordt gegaan naar nieuwe toepassingen. Het is dus noodzakelijk om aanvullend onderzoek te doen. Om ambities waar te maken, is het verstandig om samen te werken, niet alleen met andere overheden, maar ook met kennisinstellingen en de markt. De markt zal steeds meer mogelijkheden benutten om daadwerkelijk te investeren in Smart Mobility, daar waar winst mogelijk is.

De PvdA heeft een vraag over de financiering. De voorstellen die worden gedaan, kosten 5 miljoen euro. Een deel van de benodigde middelen is al ter beschikking gesteld. Voor 4 miljoen euro is nog geen dekking. Hoe is de afweging gemaakt tussen 6,8 miljoen euro en 4 miljoen euro die nog geen dekking heeft? Wanneer wordt een vervolgvorstel voor genoemde 4 miljoen euro aan Provinciale Staten voorgelegd?

[De heer Deen (PVV) is 'gearriveerd' en ingelogd in de digitale vergadering]

De heer **Hoogervorst** (SP) dacht eerder dat Smart Mobility een soort hobby van enkele Statenleden was. Gelukkig is hij door de jaren heen daarin wijzer geworden. De SP is blij dat Smart Mobility een plek aan het krijgen is in het mobiliteitssysteem en als instrument om ambities te bereiken, op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ecologie.

De SP is benieuwd of er al een concreet tijdspad is voor het realiseren van projecten. Worden bij het toepassen van goed uitgekristalliseerde technieken ook prioriteiten gesteld met betrekking tot locaties in de provincie? Als het college Smart Mobility ontwikkelingen, waarin Provinciale Staten eerst hebben geïnvesteerd, gaat toepassen, dan moet daarvoor krediet worden vrijgemaakt. Toch gaat volgens het overzicht op pagina 3 weer veel geld naar onderzoek en studie. Klopt dat?

De heer **Koyuncu** (DENK) vindt het mooi om te lezen dat de Provincie wil inzetten op meer en gezondere mobiliteitskeuzes. Met Smart Mobility kan slimmer, schoner en veiliger worden gereisd. De ontwikkelingen gaan snel. Het houdt niet op bij het volgen en bijbenen van deze ontwikkelingen. Als de overheid geen maatregelen treft zullen de private partijen zich in eerste

640 instantie volledig richten op de activiteiten en de gebieden die voor hen het meest rendabel zijn. Deze nieuwe mogelijkheden zouden er voor iedereen moeten zijn, voor alle Noord-Hollanders. Juist in de minder drukke gebieden kunnen nieuwe gezondere initiatieven als een mooie aanvulling worden gezien op de bestaande mogelijkheden op het gebied van mobiliteit. Wil het college hier wel werk van maken? In de hoofdstad komt de ene na de andere Smart Mobility
645 agenda voorbij. Alle oplossingen komen met name terecht in de binnenstad. Gaat de Provincie, net als Amsterdam, de uitrol van nieuwe concepten volledig overlaten aan private partijen, of gaat de Provincie gericht stimuleren om ervoor te zorgen dat heel Noord-Holland straks kan profiteren van de nieuwe deelconcepten? Er zijn grote partijen die deelconcepten aanbieden. Zij richten zich vooral op de Amsterdamse binnenstad. Wat gaat het college anders doen dan
650 Amsterdam om deelconcepten beschikbaar te maken voor alle Noord-Hollanders? In de komende jaren moeten veel woningen worden gebouwd. Al die mensen gaan reizen en hebben mogelijk behoefte aan een auto. Om die toename van auto's tegen te gaan, is deelmobiliteit een prima middel. Het is verstandig dat mensen kleinschalige concepten in hun buurt kunnen initiëren. Is de gedeputeerde het met spreker eens dat dit gestimuleerd moet
655 worden? Zo ja, hoe gaat het college dat doen? De opmars van elektrisch rijden legt het probleem van de vraag naar elektriciteit bloot. Hoe kan worden voorkomen dat het systeem de enorme hoeveelheid elektriciteit straks niet aankan? Hoe ver is de provinciale organisatie zelf met de overstap naar elektrisch rijden? Zijn alle auto's die van de provincie zijn, of die in opdracht van de provincie rijden, al elektrisch
660 aangedreven? Zo nee, waarom niet?

De heer **Deen** (PVV) zegt dat een van de redenen voor dit voorstel is dat het huidige coalitieakkoord meer aandacht heeft voor duurzaamheid, klimaat en energie. Op nationaal en Europees niveau zou er een sterk gevoel van urgentie zijn voor het klimaat en de
665 stikstofproblematiek. De heer Deen hoeft niet te vertellen hoe de PVV over deze onderwerpen denkt. Het college wil focus aanbrengen in het beleid door onder meer deelsystemen verder te beproeven en te ontwikkelen. Dit zou ruimte besparen, die kan worden gebruikt voor woningbouw. Het is nog maar de vraag of hiermee ruimte wordt bespaard voor woningbouw. De
670 PVV ziet een grotere toegevoegde waarde inzake het woningtekort door een strenger immigratiebeleid van het Rijk, meer ruimte om te bouwen in het groen en niet de hele provincie vol te zetten met windturbines en zonneparken. Het is de vraag of met deze Focus de doelen worden behaald. Projecten in het buitenland zijn stopgezet omdat ze lieten zien dat deelauto's vooral gebruikt werden door mensen die zelf geen
675 auto hebben. Zo waren de deelauto's een concurrent voor het openbaar vervoer en niet voor de privé auto's. Graag hoort de heer Deen wat de bedoeling van het college is. De Focus onderkent dat er bedreigingen kunnen zijn voor de privacy van gebruikers, datasecurity en het eigendom van die data. Dat vindt de PVV positief. Dat zijn zaken die zeer zwaar moeten meewegen. Zoals al vaker aangegeven, hoeft er wat de PVV betreft niet te worden gestreefd naar de modal shift. Het
680 verkennen van toepassingen om dit te bewerkstelligen kan wat de PVV betreft worden geschrapt. De PVV kan niet instemmen met de voordracht. Het kan wel door als hamerstuk. Met een stemverklaring zal de fractie haar stemgedrag toelichten.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het goed om de rol van de provincie in Smart Mobility te zien. De
685 provincie hoeft niet alles zelf te doen. Het is terecht dat wordt gezegd dat concreet wordt gekeken hoe Smart Mobility kan worden geïmplementeerd in het infrastructuurbeheer, netwerk

en gebiedsgerichte opgave. Wat voorligt is om focus aan te brengen en de vraag hoe het reeds beschikbaar gestelde bedrag van 6,8 miljoen euro kan worden ingezet.

690 Is het mogelijk om onderscheid te maken in zaken die niet alleen Provincie Noord-Holland aangaan maar die overal een rol spelen? Het benutten van kennis en studie is niet alleen voor de provincie aantrekkelijk, maar voor alle provincies. Wellicht kunnen de kosten gedeeld worden?

De heer **Steeman** (D66) constateert dat slimme mobiliteit in het zoeklicht staat in de doorstart na de coronacrisis. Het is duidelijk dat er een omslag gaande is in personen- en goederenvervoer.

695 Die omslag is nodig om Noord-Holland bereikbaar te houden. Het is belangrijk dat de Provincie Noord-Holland daar een rol in neemt. Dat past goed bij de ambities van D66.

Het stuk bevat hier en daar wat vage taal waardoor het soms lastig is om het concreet te maken.

Het is goed dat met alle vervoersmodaliteiten rekening wordt gehouden in dit stuk. Slimme mobiliteit moet zorgen voor efficiënt en effectief vervoer, kortere reistijden, veiliger reizen. Daar
700 bovenop wil D66 ook comfortabel, voorspelbaar en zo laag mogelijk op de ladder van duurzame mobiliteit. Goede bereikbaarheid, minder uitstoot en minder geluid, verbetering van de leefbaarheid geven logische voordelen voor de woningbouwopgave. D66 ziet die voordelen.

De hoge ambities zijn wel erg hoog. Met de kwantitatieve effectbepaling zijn ze wel meetbaar en te evalueren. De digitale component heeft niet het voordeel van het digitaal maken van geen
705 vervoer in zich. Het thuiswerken, als digitale optie, lijkt wat onderbelicht.

In het stuk staat veel tekst over de rol van de provincie en over de manier waarop het netwerk is opgebouwd. De manier waarop dat netwerk van gemeenten, samenwerkingspartners, instellingen en bedrijvigheid daadwerkelijk een rol gaat krijgen in deze Focus is lastig vast te stellen.

Graag ontvangt de heer Steeman van de gedeputeerde een toelichting op de betrokkenheid van
710 het netwerk, inwoners en de rol van de Provincie. Het zijn uiteindelijk de inwoners en ondernemers die de verschillende vormen van mobiliteit moeten gaan gebruiken.

Kan de gedeputeerde toelichten hoe en of de link tussen slimme mobiliteiten is gelegd met het energie netwerk.

Er staat een PM in het voorstel voor niet gedekte activiteiten van 4,2 miljoen euro. Wanneer volgt
715 duidelijkheid over de dekking? Welke keuzes moeten worden gemaakt als die dekking onhaalbaar blijkt?

D66 gaat er volledig van uit dat de digitale agenda bij deze Focus op slimme mobiliteit netjes is en dat er goede zorg is voor informatieveiligheid en privacy. Kan de gedeputeerde dit bevestigen?

Er ligt een grote focus op de MRA. Dat is logisch als men ziet waar de mobiliteitsopgaven zich
720 concentreren, maar de wereld houdt niet op buiten de MRA. Kan de gedeputeerde schetsen hoe gemeenten buiten de MRA op hetzelfde kennisniveau, met vergelijkbare ondersteuning bij deze Focusagenda betrokken zijn? D66 gaat akkoord met de voordracht.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) leest in de voordracht dat Smart Mobility geen doel op zich is. Het
725 vormt een onlosmakelijk element in een brede, integrale gecoördineerde aanpak op het gebied van ruimtelijke ordening, mobiliteit, energietransitie en duurzaamheid. GL is positief over de bijdrage die Smart Mobility aan deze doelstellingen kan leveren. Het is mooi als deze ambities waargemaakt kunnen worden. GL vraagt of er zicht is op mogelijkheden van cofinanciering voor het resterend bedrag. Zou het dan gaan om alleen studiekosten of ook om realisatiekosten? Het
730 is erg hoopgevend dat met deze investering een bijdrage kan worden geleverd aan de reistijd en de bereikbaarheid. Het is ook het creëren van een modal shift naar duurzame of actieve mobiliteit. Het gaat om het bieden van meer keuzes en niet het dwingen naar de fiets. Het zal bijdragen aan de leefbaarheid door een betere doorstroming. Het verhoogt de veiligheid. Veel vliegen in een klap. GL kan daarom instemmen met de voordracht. Het mag een hamerstuk zijn.

735 Geconcludeerd kan worden dat investeren in nieuw asfalt echt niet meer aan de orde is. Er moet wel worden geïnvesteerd in rood asfalt. GL juicht toe dat er meer gefietst wordt. Het wordt extra aantrekkelijk door Smart Mobility. Juist door het fietsen kunnen we onze individuele bereikbaarheid waarborgen, blijven we actief en wordt de omgeving niet belast. Het stuk gaat ook in op een berekende ongevallenkans en dodelijke verkeersslachtoffers. Dat percentage ligt
740 bij de kwetsbare fietser en voetganger veel hoger dan bij de stevig in blik verpakte automobilist. De ongevallencijfers van de afgelopen jaren zijn ongunstig.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) hoe het valt te rijmen als mevrouw Van der Waart zegt dat mensen niet richting de fiets worden gedwongen, terwijl zij tegelijkertijd geen
745 nieuw asfalt meer wil. Er komen honderdduizenden huizen bij. Dan is er toch automatisch sprake van dwang, omdat het onmogelijk wordt om al die inwoners te vervoeren?

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat er toch meerdere manieren van vervoer zijn. Dat wordt nu juist met Smart Mobility duidelijk gemaakt. De keuze wordt alleen maar breder en
750 aantrekkelijker.

Bij interruptie merkt mevrouw **Van Geffen** op dat een automobilist vastloopt op de snelweg. De inwoner kan niet meer kiezen voor wat hij of zij wil.

755 Mevrouw **Van der Waart** (GL) kan zich voorstellen dat iemand geen gebruik hoeft te maken van de snelweg om zich te verplaatsen.

Dat noemt mevrouw **Van Geffen** (VVD) dus dwang en drang.

760 Bij interruptie vraagt de heer **Koyuncu** (DENK) wat de plek van deelmobiliteit is in de visie van GL.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) antwoordt dat dit een belangrijke plek is. In die zin kan ze mevrouw Van Geffen geruststellen. GL zegt niet dat de auto weg moet. Het gaat om het complete aanbod van mobiliteit. De verschillende modaliteiten omvatten allerlei maten van collectieve systemen, waarbij het openbaar vervoer het meest collectieve middel is. Er kan ook worden gedacht aan
765 deelfietsen of deelauto's. Het ruimtegebruik wordt juist door Smart Mobility en deelsystemen beter benut. GL wil die ruimte inzetten voor wonen, maar ook voor natuur en ontsnippering. In principe staat GL positief tegenover deelmobiliteit.

De veiligheid voor fietsers moet worden vergroot. GL is dan ook heel blij met de toenemende
770 aandacht voor fietsers en het gebruik van de fiets. Die veiligheid kan worden vergroot via Smart Mobility, via gedragsbeïnvloeding, maar ook met een ruim en uitgebreider fietsnetwerk. GL verwacht dat dit een speerpunt is in het Programma Actieve mobiliteit en Regionaal toekomstbeeld van de fiets.

775 De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat er veel versnippering is in het Mobiliteitsbeleid. Daar komt hij bij het volgende agendapunt graag op terug. Bij slimme mobiliteit gaat het om het aangenaam reizen aan de hand van technische en slimme oplossingen. Dat zou strijdig kunnen zijn met de ambitie tot het verminderen van de mobiliteit, net als het faciliteren van doorstroom. Net als de heer Steeman constateert de heer Hollebeek dat het thuiswerken is onderbelicht. De PvdD mist de
780 koppeling met de energie-infrastructuur. Slimme mobiliteit dient vooral om aandacht voor klimaat, duurzaamheid en energie te hebben.

Eerder sprak zijn fractiegenoot over dierlijke slachtoffers van het verkeer. De PvdD denkt dat slimme technieken daarbij voor een oplossing kunnen zorgen.

785 De heer Hollebeek valt de heer Deen bij dat privacy in relatie tot slimme mobiliteit zeer van belang is.

De heer **Klein** (CU) laat een ander geluid horen. De CU is behoorlijk kritisch over deze voordracht. Het lijkt prachtig dat Smart Mobility kan bijdragen aan mooie provinciale opgaven, zoals minder CO₂-uitstoot, maar tegelijkertijd vindt de heer Klein het vooral veel wishfull thinking.

790 Het onderdeel realiseren als focuspunt lijkt de CU prima, maar bij de onderdelen leren en ontwikkelen en lange termijn strategie heeft de heer Klein grote vraagtekens.

De ontwikkeling van zaken zoals de toepassing van HI en volledige automatisering van voertuigen zijn niet meegenomen. We kunnen nauwelijks iets zeggen over het effect van de investering van miljoenen euro's in genoemde zaken. Waarom zou de Provincie zo veel geld
795 investeren in de genoemde zaken. Waarom zou de Provincie zoveel geld investeren in leren en ontwikkelen? Heeft het toegevoegde waarde als de Provincie dat doet? Waarom laat de Provincie dat niet over aan onderzoeksinstellingen en commerciële partijen? De effecten die genoemd worden in de effectbepaling van het leren en ontwikkelen gaan over de toepassing van de dingen die we gaan leren ontwikkelen. Daarin wil het college 16 miljoen euro investeren, waarvan er nog
800 4,2 miljoen euro gezocht moet worden.

De CU is het eens met het eerste focuspunt, maar ziet onvoldoende nut in de focuspunten 2 en 3. Wat gaat er precies gebeuren met circa 10 miljoen euro voor verkennen, bevorderen, kennis ontwikkelen en onderzoek? Laat de Provincie vooral investeren in concrete en haalbare verbeteringen. Kan de gedeputeerde de CU overtuigen van de noodzaak om als Provincie zoveel
805 geld te investeren in vage doelen?

De heer **Dessing** (FvD) is het in grote lijnen eens met het betoog van de heer Klein. Ook de heer Dessing heeft vraagtekens bij de enorme investeringen. Innovatie en onderzoek is altijd goed om slimme doorstroommogelijkheden in mobiliteit te realiseren, maar om alles in te zetten op
810 deelmobiliteit en te verwachten dat daarmee alles wordt opgelost en dat daardoor meer woningen kunnen worden gebouwd, dat is wensdenken. Daaraan zou niet zoveel geld uitgegeven moeten worden. De parkeernormen die bij nieuwbouw gelden, die gelden nog steeds. De normen kunnen niet opeens verlaagd worden omdat we met elkaar deelmobiliteit willen toepassen. ZZZP'ers, zoals bijvoorbeeld een timmerman, die als deeltimmerman gebruik zou moeten maken
815 van deelmobiliteitsbusjes? Dat is wensdenken.

De heer Dessing sluit zich aan bij de vraag als voor het niet gedekte bedrag van 4,2 miljoen euro geen dekking kan worden gevonden.

Gedeputeerde **Olthof** constateert dat het document verschillende beelden oproept. Smart Mobility gaat uiteindelijk over een brede vorm van mobiliteit. Het is geen document om mensen uit auto te jagen. Op een slimme manier worden kansen benut om de mobiliteit optimaal te benutten. Het biedt concrete voordelen voor de logistiek en het autogebruik. De gedeputeerde herkent het niet als beleid om mensen uit de auto te krijgen. Er draaien pilots om te zorgen dat de logistiek kan profiteren van nieuwe systemen. Samen met ondernemers worden trajecten doorlopen. Het is
820 bedoeld om zo goed mogelijk gebruik te kunnen maken van alle mobiliteitsvoorzieningen die er zijn. Ook wordt gekeken naar maatschappelijke ontwikkelingen. Er ligt een enorme verstedelijkingsopgave. Hoe wordt op een slimme manier van A naar B gereisd. Deelmobiliteit zou een mogelijkheid kunnen zijn. Mobility as a Service biedt nieuwe ontwikkelingen om dat te faciliteren. De overheid moet bereid zijn om daarin te investeren.
825

830 Smart Mobility is een product om kansen te benutten die op ons afkomen. Er wordt gekeken naar het slimmer organiseren van bestaande mobiliteit om maatschappelijke ontwikkelingen beter te kunnen faciliteren.

De gedeputeerde zegt toe dat het effect op de reiziger c.q. de gebruiker wordt meegenomen in de voortgangsrapportage. Smart Mobility kan niet los worden gezien van de verstedelijkingsopgave. Bij de eerste voortgangsrapportage volgt ook de financiële opgave. Dan wordt duidelijk dat het meeste geld wordt ingezet op het realiseren van focuspunt 1. In Brussel wordt volop nagedacht over Smart Mobility. De Provincie werkt op dit gebied veel samen met andere overheden. Provincies maken gebruik van elkaars kennis.

840 Bij interruptie merkt de heer **Steeleman** (D66) op dat de verstedelijkingsopgave niet een opgave is die grootscheeps wordt opgepakt in heel Noord-Holland. Hij veronderstelt dat deze Focus voor geheel Noord-Holland geldt. Het zou een verkeerd beeld wekken als deze Smart Mobility Focus er puur is voor de verstedelijkingsopgave.

845 Gedeputeerde **Olthof** bedoelde zeker niet dat de Focus alleen bedoeld is voor de verstedelijkingsopgave. De verstedelijkingsopgave is een maatschappelijke ontwikkeling waarmee wel rekening moet worden gehouden. Met Alkmaar wordt gesproken over de inrichting van een deelmobiliteitshub via een pilot. Voor de modal shift van vervoer over en van en naar water wordt bekeken hoe de logistiek kan verlopen. Dit alles wordt gecombineerd met de bestaande OV-concessies.

850 Het college gelooft erin dat de dekking van het bedrag van 4,1 miljoen euro uit verschillende samenwerkingsvormen en subsidieregelingen mogelijk moet zijn. Mocht dat niet zo zijn dan zal met elkaar een keuze moeten worden gemaakt. Over de voortgang wordt te zijner tijd gerapporteerd.

855 De heer Hoogervorst vroeg naar een concreet tijdspad. Met de 3 focuspunten wil het college voorkomen dat niet alleen wordt nagedacht over Smart Mobility en dat niet alleen wordt gewacht op de nieuwste technieken. Dan komt het nooit tot realisatie. Technieken die bewezen zijn, wil het college op de korte termijn realiseren. De studie- en ontwikkelmiddelen zijn bedoeld voor de lange termijn.

860 Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of er voor de realisatie van technieken een tijdspad is.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er een Uitvoeringsagenda komt. Op dit moment wordt gewerkt aan de uitrol van slimme verkeerslichten. De komende tijd wordt bekeken waar technieken op het gebied van slimme logistiek kunnen worden toegepast. Zoals eerder gezegd worden de Staten jaarlijks op de hoogte gehouden van de voortgang.

865 Er gaat veel geld naar studie en onderzoek. De gedeputeerde noemt het voorbeeld van adaptieve stoplichten. Ooit was dat een Smart Mobility ontwikkeling. IVRI's waren er nooit gekomen zonder het Programma Smart Mobility. Over dat soort ontwikkelingen moet nu al worden nagedacht. Artificial Intelligence is niet iets dat we vandaag zullen doen en ook de komende vijf jaar niet, maar het is een ontwikkeling die eraan zit te komen.

875 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) wat de Provincie gaat doen met 10 miljoen euro voor onderzoek en ontwikkeling? De Focus straalt uit dat de Provincie veel meer gaat doen dan wat passend is bij haar rol als provincie.

- 880 Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat een onderzoeksinstelling een opdrachtgever moet hebben. Een onderzoeksinstelling gaat niet lukraak onderzoek doen. De Provincie werkt op het gebied van technologieën samen met autofabrikanten. Wat betekent het voor de provinciale infrastructuur wanneer een autofabrikant een technologie toepast in een auto? De Provincie heeft daarin mede te investeren om te zorgen dat eenieder aansluit op dezelfde systemen. Het is voor een deel onderzoek voor de middellange en lange termijn, maar voor de korte termijn wil het college zoveel mogelijk gaan realiseren. Het college kan het geheel aan de markt overlaten, maar dan is
- 885 er in Noord-Holland dadelijk een enorm breed systeem, waarbij zaken niet op elkaar aansluiten. Noord-Holland wil de studies naar ontwikkelingen stimuleren, omdat het helpt bij de mobiliteitsopgave. De Provincie heeft het nodig voor haar dagelijkse werk. Ze moet ervoor zorgdragen dat mobiliteit zo goed mogelijk op elkaar aansluit.
- 890 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) over de besteding van 6.8 miljoen euro of Noord-Holland investeert in ontwikkelingen waarvan alle provincies profijt hebben of is het veel duurder en is dit het aandeel dat Noord-Holland bijdraagt?
- Gedeputeerde **Olthof** belooft dadelijk terug te komen op de vraag van mevrouw Kuiper.
- 895 Hij vervolgt dat wordt samengewerkt met private partijen. Er zijn zoveel verschillende systemen en aanbieders dat ervoor moet worden gezorgd dat goed op elkaar wordt aangesloten, net zoals dit geldt bij OV-concessies. Deelmobiliteit is een belangrijk onderdeel van het provinciaal beleid. Zoals gezegd wordt in Alkmaar een pilot gedraaid. Samen met gemeente Alkmaar wordt de pilot ingericht. Tevens worden partners uit de regio betrokken.
- 900 Bij interruptie vraagt de heer **Koyuncu** (DENK) hoe het college het gesprek aangaat met bedrijven voor deelmobiliteitsconcepten.
- Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat er veel aanbieders zijn op het gebied van deelmobiliteit. Een
- 905 aantal partijen is in beeld. Voor Alkmaar is gezocht naar partijen die bereid zijn om te investeren. De gedeputeerde wil zich niet spiegelen met Amsterdam. Amsterdam heeft zijn eigen dynamiek. Het college probeert alle kansen die er liggen te benutten, ook als het gaat om aanbieders van deelmobiliteit. Partijen hanteren verschillende concepten. Het college probeert in te zetten op een concept dat het beste past bij een gebied, of bij een bepaalde opdracht.
- 910 Bij interruptie vraagt de heer **Koyuncu** (DENK) of de gedeputeerde kan toezeggen dat het college er alles aan zal doen om te voorkomen dat deze partijen subsidies ontvangen en vervolgens doen waar zij zin in hebben en op die manier heel veel geld verdienen.
- 915 Gedeputeerde **Olthof** concludeert dat het college wordt gevraagd zijn werk goed te doen. Dat belooft de gedeputeerde. Er zal op een zorgvuldige manier met het geld worden omgegaan. Het college komt met een voortgangsrapportage.
- 920 De elektriciteitsinfrastructuur is een opgave. De infrastructuur moet voldoende volume hebben om de vraag naar elektriciteit aan te kunnen. Bekeken wordt welke mogelijkheden er zijn om de laadinfrastructuur op een andere manier in te zetten. Op het gebied van snelheid van opladen en het volume van accu's zijn veel ontwikkelingen gaande. Het college praat breed over het elektriciteitsnetwerk en wat nodig is om aan de vraag te voldoen.
- 925 Niet alle auto's van de Provincie Noord-Holland zijn elektrisch. Conform het Inkoopbeleid is de ambitie om zo snel mogelijk zo duurzaam mogelijk te zijn.

In antwoord op de vraag van mevrouw Kuiper antwoordt de gedeputeerde dat landelijke afstemming nodig is. In de kosten voor de Provincie is één en ander al verdisconteert. Andere provincies gebruiken andere Smart Mobility waarvoor zij de kosten dragen. Kennis wordt met elkaar gedeeld en overgedragen, juist om te voorkomen dat dubbele kosten worden gemaakt. Er is samenwerking met ondernemers, fabrikanten, gemeenten en andere provincies om deze ontwikkelingen mogelijk te maken.

Thuiswerken is onderdeel van het beleid om de CO₂-uitstoot terug te dringen en om andere mobiliteit te bewerkstelligen. Het is geen onderdeel van Smart Mobility an sich. Met het delen van informatie is privacy zeer belangrijk. Daarvoor moet en zal alle aandacht zijn. De MRA heeft zijn eigen Smart Mobility-agenda. Ook daar wordt samengewerkt om van elkaar te leren. De Provincie zet nadrukkelijk in op de rest van Noord-Holland.

Tweede termijn:

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of het bedrag van 4,2 miljoen euro niet van invloed is op eerdere investeringen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit niet zozeer invloed heeft op eerdere investeringen. Het kan wel zijn, als besloten wordt het niet meer te doen, dat het de uitrol en realisatie op korte termijn niet mogelijk kan maken. De kennis gaat echter niet verloren, maar het zou zonde zijn als ontwikkelingen nu worden stopgezet waarin al geïnvesteerd is in het verleden.

Mevrouw **Van Geffen** is blij met toezegging over het meten van de beleving en de waardering van reizigers en dat dit wordt meegenomen in de rapportages. Voor de VVD mag de voordracht een hamerstuk zijn. Wel is er enige irritatie over de toonzetting. De VVD komt er op terug bij andere beleidsnota's. De VVD is er altijd een voorstander van geweest dat de Provincie in haar rol als opdrachtgever die rol ook inzet om tot innovaties te komen.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) waarom de Provincie solistisch onderzoek moet doen en niet in gezamenlijkheid, ook op financieel gebied, met andere provincies? De ontdekte techniek kan vervolgens in alle provincies worden toegepast.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) veronderstelt dat over efficiency wel goed wordt nagedacht.

Gedeputeerde **Olthof** benadrukte eerder dat juist wordt samengewerkt met andere provincies om uiteindelijk kennis te delen.

De heer **Klein** (CU) snapt dat innovatie belangrijk is. De provincie kan niet de kop in het zand steken en pas meegaan als alles 'af is'. Waarvan de heer Klein nog niet is overtuigd, is dat de balans tussen waarin de Provincie investeert in de uitrol en in onderzoek goed is. Hij krijgt het gevoel dat Provincie Noord-Holland voor de troepen uit wil lopen. Ze besteedt daardoor veel middelen aan zaken die nog erg vaag zijn. Natuurlijk moet de Provincie aangehaakt blijven. Focus dan vooral op wat direct verbetering oplevert voor de inwoners.

Gedeputeerde **Olthof** heeft geprobeerd uit te leggen dat in verhouding het minste geld naar de lange termijn gaat. De Provincie richt zich nu vooral op de korte termijn en middellange termijn onderdelen, om die te realiseren op basis van bewezen technieken en waarmee daadwerkelijk iets

975 wordt toegevoegd aan mobiliteit. Provincie Noord-Holland loopt niet voor de troepen uit. Dit zijn de ontwikkelingen en technieken die er aan komen. Voorkomen moet worden dat de Provincie straks achter de feiten aanloopt en slagen gemaakt moeten worden om bij te komen. Dat is de balans tussen realiseren en onderzoeken. Voorkomen moet worden dat we alleen maar blijven onderzoeken, maar dat technieken worden toegepast. De nadruk in dit document ligt op realiseren.

980

De **voorzitter** constateert dat de voordracht, op aangeven van de SP en CU, als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

[Schorsing 22.11 – 22.16 uur]

985

6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

6a. Concept Perspectief Mobiliteit

990 De heer **Steeman** (D66) is blij met het stuk en de aanzet die het geeft voor het vervolg. Het geeft een goed inzicht in waar de provincie staat in de verschillende mobiliteitsdossiers. D66 heeft behoefte aan het concreet maken van dit stuk en aan helderheid over de benoemde netwerken en de beslistafels, middels een stakeholdersanalyse. Hoe worden ambities en grote lijnen concreet? Hoe worden inwoners betrokken? Het gaat over de mobiliteit van inwoners.

995 Als tip geeft D66 mee om veel aandacht te besteden aan het betrekken inwoners, stakeholders en gemeenten.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is eveneens blij met dit Concept Perspectief Mobiliteit. Het voldoet aan een behoefte. Er zijn veel programma's, ambities en partners. De schematische overzichten

1000 bieden veel helderheid, ook omdat deze in de tijd zijn geplaatst. In de brief staat vermeld dat het Perspectief Mobiliteit geen uitvoeringsprogramma is en dus geen keuzes voor maatregelen en investeringen kent. Toch zit er een afwegingskader in voor het prioriteren van investeringskeuzes in mobiliteit. Betekent dit dat al dan niet investeren in bijvoorbeeld het veilig maken van mobiliteit wordt bepaald door het toepassen van een afwegingskader in het Perspectief Mobiliteit? Als het een afwegingskader is met bijvoorbeeld

1005 prioritering waarom wordt het dan niet als een A-stuk voorgelegd aan Provinciale Staten? Waarom staat er enerzijds dat er geen keuzes worden gemaakt, terwijl anderzijds een afwegingskader is opgenomen?

1010 Ook mevrouw **Van der Waart** (GL) is blij met deze mooie paraplu voor alle mobiliteitsprogramma's. GL herkent veel goede doelstellingen in dit concept Perspectief. GL is blij met de plaatsing in perspectief van het Perspectief, zoals in hoofdstuk 2. De CO₂-uitstoot als gevolg van mobiliteit zou nog flink omlaag kunnen, omdat het overgrote deel voortkomt uit het wegverkeer. In de verstedelijkte omgeving is veel potentie voor minder vervoer

1015 en duurzamere vormen van vervoer. Een belangrijk deel van uitstoot komt vanuit de luchtvaart en scheepvaart. Dat betreft voor een belangrijk deel goederentransport. Hier lijkt het meer te gaan over reizigersmobiliteit. Zou de provincie ook niet een visie op transport en logistiek moeten hebben? Mevrouw Van der Waart mist dat in dit overkoepelend verhaal. De beleidsinzet op de mobiliteitstransitie (HS 3) is helder met de drie pijlers.

1020 Van de inzet op fiets en OV is GL een groot voorstander. Wel mist de fractie de voetganger. Het is de meest flexibele en schoonste modaliteit. De voetganger is ook van belang als onderdeel van

de keten. GL veronderstelt dat het college hieraan aandacht gaat besteden bij het Programma Actieve mobiliteit. De derde pijler om netwerken te verbeteren is ook interessant.

1025 Bij interruptie wijst de heer **Steeman** (D66) mevrouw Van der Waart erop dat de laagste trede op de Ladder van Duurzame mobiliteit natuurlijk geen mobiliteit is. Het voorkomen van mobiliteit is nog beter dan verplaatsing te voet.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat dit in theorie helemaal klopt.

1030 Over het beter benutten van netwerken zegt mevrouw Van der Waart dat GL het heel goed vindt dat benoemd is om geen netwerk te bouwen op piekcapaciteit. Het afvlakken van die piek is iets wat GL niet terug wil zien. Het faciliteren van die piek was altijd al een pijnpunt voor GL. Het spoorboekje biedt houvast al is het inmiddels alweer achterhaald. Mogelijk kan het spoorboekje worden gekoppeld aan de Strategische agenda? Met deze paraplu en het
1035 spoorboekje hebben Provinciale Staten meer grip op de ambities en de verwezenlijking daarvan. In deze commissie en in provincie staat veel te gebeuren. Er kan worden begonnen met de actieve mobiliteit en wellicht de logistieke visie. Dit is het moment om duurzaam door te pakken.

De heer **Deen** (PVV) spreekt van een duidelijk en overzichtelijk document. De PVV heeft wel wat
1040 moeite met een paar zaken. Dit Perspectief Mobiliteit is doordrenkt van duurzaamheidsaandacht. Op pagina 4 staat dat de energietransitie nodig is om schade aan de provincie te voorkomen. De klimaatverandering bedreigt de leefomgeving. Klimaatscenario's laten een zeespiegelstijging zien van zelfs van vijf tot acht meter in het jaar 2200. De PVV bestempelt dit alles als bangmakerij. Uit metingen van Deltareus blijkt dat de zeespiegel grofweg 2 decimeter stijgt in 100 jaar. De PVV
1045 verzoekt het college om dergelijke passages in dit soort documenten niet meer te gebruiken. Het Perspectief lijkt burgers te stimuleren om bepaalde gewenste keuzes te maken. Onderzocht gaat worden welke wijze van beprijzen van mobiliteit het meest passend kan bijdragen aan het verminderen van mobiliteit. De PVV constateert dat er flink wordt ingezet op een verschuiving van gebruik van de verschillende vervoersmodaliteiten. De PVV vindt dat mensen zelf kunnen en
1050 mogen bepalen hoe men wil reizen. Al is dat met de auto, dan moet dat niet ontmoedigd worden. Het stimuleren van lopen en fietsen wordt gedaan omdat dit een actieve en gezonde manier van vervoer is. Het college lijkt enerzijds met de gezondheid van burgers begaan te zijn, maar laat anderzijds de provinciale afstandsnorm schieten voor ziekmakende windturbines. De PVV noemt dat inconsequent. De PVV geeft het college mee: minder duurzaamheidsaandacht en minder
1055 drang om mensen te sturen. De PVV is voor vrijheid.

De heer **Hoogervorst** (SP) las in het document dat het Perspectief Mobiliteit geen nieuw beleid is. Het probeert overzichtelijkheid te bieden in de samenhang van bestaande documenten binnen het themagebied Mobiliteit. De SP hoopt wel dat deze samenhang ook in de toekomst zichtbaar
1060 blijft, voor de Statenleden, maar ook voor de inwoners van Noord-Holland. De SP ziet veel aandacht voor duurzaamheid en de fractie is daar blij mee. Het opvolgen van duurzaamheidsambities gaat wel veel geld kosten. In dit Perspectief wordt gesteld dat het budget niet oneindig groot is. Dit vraagt om het maken van keuzes en het stellen van prioriteiten. Kan het college toezeggen telkens de keuzes en prioriteiten aan de Staten voor te leggen? In hoeverre
1065 zijn politieke basiskeuzes leidend in het stellen van prioriteiten?

De heer **Koyuncu** (DENK) begrijpt uit het document dat wordt gestreefd naar betaalbare mobiliteit, dus ook betaalbaar OV. Dit is een streven waar DENK pal achter staat. Hoe wordt mobiliteit betaalbaar gehouden? OV wordt duurder. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat families

1070 met een klein budget kunnen blijven reizen met het openbaar vervoer? Er zijn situaties waarin reizen met de auto korter duurt en goedkoper is. Er zullen altijd situaties blijven bestaan waarbij de auto als goedkoper en sneller uit de bus komt. Het gebruik van de auto moet niet alleen mogelijk zijn voor mensen met een dikke portemonnee. Mensen met een klein budget mogen niet worden vergeten in de ambitieuze plannen.

1075

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat het stuk laat zien hoe impactvol en hoe ingewikkeld het is. Het is fijn dat in het stuk ook de integraliteit goed te lezen valt. De PvdA mist de betaalbaarheid. Gedragsverandering is moeilijk. Naast betaalbaarheid en de toegankelijkheid voor iedereen mist de PvdA ook participatie om mensen mee te krijgen in de veranderingen. Dat biedt regie en gezamenlijkheid. Het zorgt ervoor dat alle neuzen dezelfde kant op staan. De PvdA is blij dat dit Perspectief breed wordt uitgewerkt. Er is zicht op alles wat de provincie aan het doen is.

1080

De heer **Terwal** (VVD) beschouwt het Perspectief als een kapstok waaraan andere provinciale plannen en programma's op het gebied van mobiliteit gehangen worden. Het is mooi uitgebeeld in het bijbehorende spoorboekje. Het geeft een helder overzicht. Het Perspectief geeft sturing aan het toekomstig mobiliteitsbeleid van de provincie. Het college noemt het de liniaal waarlangs plannen worden gelegd om te controleren of de provincie op de goede weg is.

1085

De VVD mist dat elke Noord-Hollander de vrijheid moet hebben om zelf te kiezen hoe hij of zij van A naar B reist. Keuzevrijheid in modaliteit. Het is prima als de provincie probeert mensen te verleiden. Ze mag mensen niet verplichten door te bestraffen.

1090

Dit Perspectief schiet op een aantal punten tekort wanneer dit wordt afgezet tegen de door de VVD gehanteerde liberale meetlat. Gelukkig kan dit concept nog gewijzigd worden zodat enkele zinnen die blijk geven van 'automobilist pesten' kunnen worden aangepast. De auto wordt uitgesloten bij duurzame vervoerswijzen, alsof er geen elektrische auto bestaat.

1095

Onderzocht moet worden welke wijze van beprijzen van mobiliteit het meest passend kan bijdragen aan het verminderen van mobiliteit. Alsof de provincie een bevoegdheid zou hebben om eigenstandig een vorm van rekeningrijden in te voeren.

De provincie wil gemeentelijk beleid ondersteunen om autoluwe binnensteden te creëren. Alsof bewoners met zware boodschappentassen en leveranciers met allerlei spullen simpelweg de bus of de fiets kunnen pakken.

1100

Het bevreemdt de VVD dat in het Perspectief gesteld wordt dat de provincie met Mobiliteitsmanagement en de inzet op fiets, OV en multimodale reismogelijkheden de groei van de automobilititeit zodanig wil beperken dat het niet of nauwelijks nodig is om de capaciteit van het provinciale wegennet uit te breiden. De gedeputeerde neemt de dagelijkse files en de frustraties, tijdsverlies en de economische schade die dit met zich meebrengt voor lief. Meerdere keren staat SWAB verkeerd uitgeschreven als Samen werken aan bereikbaarheid in plaats van Samen bouwen aan bereikbaarheid. Het lijkt erop dat de provincie geen nieuwe wegen meer gaat bouwen. Wat is de reactie van de gedeputeerde?

1105

"Samen op weg naar slechts een duurzame toekomst" Of die toekomst ook nog bereikbaar is voor de auto komt niet duidelijk naar voren. Om in mobiliteitstermen te spreken: De VVD trapt hier even op de rem.

1110

De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat een perspectief een richting of een visie suggereert. Het door de heer Terwal aangehaalde woord kapstok vindt de heer Hollebeek een goede keuze. Het Perspectief is een mooie aanleiding voor een visie op mobiliteit in zijn geheel. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden, ook regionaal geografisch. Sommige partijen vinden dat de bus overal

1115

1120 moet komen en anderen willen dat de auto overal blijft. De provincie kent grote verschillen. De grootste groei gaat plaatsvinden bij Hoorn en Alkmaar. Daar zal een enorme mobiliteitsbehoefte ontstaan. Daar moet vooral worden ingezet op collectief vervoer, zonder andere mobiliteitsvormen te kort te doen. Elektrisch vervoer is mooi maar elektriciteit moet ook opgewekt worden en neemt veel ruimte in beslag. Het gaat om de vraag: Wat willen we waar? Individueel in de Kop en collectief in hoog stedelijke gebieden. De PvdD is vooral voor het voorkomen van negatieve effecten van de groei van mobiliteit op leefbaarheid, gezondheid, 1125 landschap, biodiversiteit en klimaat. De PvdD zou graag zien dat een document als dit boven alle nota's, koersen en focussen gaat.

De heer **Dessing** (FvD) vertelt dat de VVD en PVV al gras voor zijn voeten hebben weggemaaid. Wat betreft de toonzetting van het stuk sluit de heer Dessing zich aan bij de PVV. De 1130 apocalyptische woorden als bedreiging van klimaat hebben een toonzetting die de fractie van FvD niet aanstaat. FvD vindt de vrijheid van vervoersmodaliteit zeer belangrijk, zoals de VVD dat al noemde. In het stuk is weinig aandacht besteed aan de auto. Er ligt veel nadruk op de modal shift. De verplichting, die uit de tekst blijkt, staat FvD niet aan. De fractie ziet graag een meer gewogen stuk, waarbij de vrijheid van vervoersmodaliteit meer een rol krijgt. De tekst moet meer 1135 afgewogen zijn. Het document geeft een goed overzicht van de totale vervoersmodaliteit en alle aspecten die daarin meespelen in de provincie.

De heer **Klein** (CU) is blij met het Perspectief Mobiliteit. De heer Terwal is bang dat de bereikbaarheid van de provincie tekortschiet voor de auto. De heer Klein zegt dat er weinig 1140 plekken zijn in de provincie die niet bereikbaar zijn met de auto.

Bij interruptie zegt de heer **Terwal** (VVD) dat de provincie absoluut en tot in alle haarvaten bereikbaar is met de auto. Dat is het heden. De VVD kijkt ook naar toekomst. Dit Perspectief schetst een toekomst waarover de VVD zich zorgen maakt. De VVD is voor een shift naar 1145 duurzaam vervoer maar mensen moeten worden verleid en niet verplicht.

De heer **Klein** (CU) leest niet dat bestaande wegen worden weggehaald. Hij ziet het niet zo somber in als de heer Terwal. Het is goed dat de mobiliteitstransitie als hoofddoel van beleid is geformuleerd, met de kernwoorden minder, verander en verbeter.

1150 Op het mobiliteitsvlak gebeurt er heel veel. Het is fijn dat dit Perspectief laat zien hoe alles met elkaar in verband staat.

De heer Klein vindt het afwegingskader nuttig. Het geeft houvast voor het maken van keuzes. Hoe integraal wordt het Perspectief toegepast? Geldt dit alleen voor plannen die in IMPI of voor alles? Kunnen de investeringen in Smart Mobility worden afgewogen tegen een investering, die 1155 langs deze meetlat gelegd wordt.

De heer Klein ondersteunt de oproep van de heer Koyuncu om ook de betaalbaarheid van OV mee te nemen in de afwegingen. In het document komt het woord betaalbaar eenmaal voor in de inleiding. De gedeputeerde noemt het daar een belangrijk punt. In de uitwerking leest men het woord niet meer terug. Als suggestie geeft de heer Klein mee om de betaalbaarheid iets meer aan 1160 te zetten.

Gedeputeerde **Olthof** zal alle complimenten overbrengen aan de opstellers van het document. Er gebeurt zoveel op het gebied van mobiliteit. Een overzicht, een meetlat waarlangs keuzes worden gemaakt waren noodzakelijk. Dit is geen nieuw beleid. Dit Perspectief is een 1165 samenvoeging van alle gemaakte keuzes. Er worden geen nieuwe keuzes gemaakt. Het zijn

bestaande keuzes. Wat er zeker niet mee wordt bedoeld is dat dat geen infrastructuur wordt aangelegd. Willen we de bouwopgave bij Alkmaar en Hoorn binnenstedelijk organiseren dan moet over andere vormen van vervoer worden nagedacht. Het lukt dan niet alleen met autovervoer. Daarnaast is er een duurzaamheidsambitie afgesproken die een aantal fracties niet

1170 onderschrijven, maar die wel in meerderheid van de Staten is vastgesteld. Aan dat beleid wil het college zeker vasthouden. Met het Perspectief wordt uiteindelijk meer keuzevrijheid geboden met de vele vormen van mobiliteit. Wat van belang is, is wat waar wordt toegepast. In de MRA spelen andere mobiliteitsvraagstukken dan elders in de provincie.

- 1175 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de gedeputeerde het met hem eens is dat het een meer neutralere verbindende tekst vereist is, in plaats van een dwingende toon, om juist die uitnodiging en die uitgestoken hand in het document te laten zien.

- 1180 Gedeputeerde **Olthof** weet niet of het een dwingende toon is. Het gaat om keuzes die met elkaar worden gemaakt. De provincie moet keuzevrijheid blijven bieden. Dat ontslaat haar er niet van om over inrichtingsprincipes na te denken. Dat is niet vrijblijvend. Het zijn bewuste keuzes die met elkaar worden gemaakt. In eerste instantie wordt getracht om mobiliteit te verminderen door ruimtelijke inrichting, door mensen meer thuis te laten werken. Vervolgens is er de verandering door middel van andere vormen van mobiliteit en ander gedrag. Tot slot is er nog steeds de
- 1185 opgave om te blijven investeren in infrastructuur. Het een sluit het andere niet uit. Het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) omvat deze elementen ook. Het Perspectief is een afwegingskader en geen uitvoeringsagenda. Uitvoeringsagenda's volgen nog. Tips en tekstsuggesties worden meegenomen. Het definitieve document wordt ter besluitvorming aan Provinciale Staten voorgelegd.
- 1190 Op dit moment wordt ook gewerkt aan een document **Duurzame Logistiek inzake vervoer over weg en water. De gedeputeerde verwacht dit document aan het eind van het jaar met de Staten te kunnen delen.** Het zal worden toegevoegd aan het pallet van beleid en de keuzes die moeten worden gemaakt.

- 1195 Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Waart** (GL) in welk programma het voornoemde logistieke verhaal terechtkomt. Dit Perspectief zou toch juist een compleet beeld moeten bieden?

- 1200 Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat eerder door de Staten een ambitie is uitgesproken om vervoer over water te stimuleren. Producten moeten op de plaats van bestemming komen. Er moet dus worden nagedacht over de logistieke ketenreis. Op basis daarvan kan worden besloten waarin wel en waarin niet wordt geïnvesteerd. Die keuzes zullen langs dezelfde meetlat worden gelegd. Het spoorboekje wordt geactualiseerd. Regelmatig volgt een actualisatie. De gedeputeerde en de heer Deen zullen het waarschijnlijk nooit eens worden over duurzaamheid en klimaat. De heer Deen kan spreken van doemscenario's, maar dit is het beleid
- 1205 en de keuzes die met elkaar worden gemaakt. Het wordt breed gedragen.

- 1210 Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of dit moet gebeuren op basis van de gehanteerde teksten. De heer Deen vindt bepaalde teksten overtrokken, tendentiekus en ook directief naar bepaalde maatregelen toe.

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar landelijk beleid als het gaat over het ophogen van dijken om dat wat achter de dijken ligt te kunnen (blijven) beschermen. Op het gebied van infrastructuur moet worden meegenomen wat er gebeurt bij klimaatontwikkelingen. Het is landelijk beleid dat

1215 breed gedeeld wordt. Men kan het er niet mee eens zijn, maar dit is de meetlat waarlangs dit college werkt.

Bij interruptie merkt de heer **Deen** (PVV) op dat hij de manier waarop de gedeputeerde het nu zegt al veel beter vindt.

1220 Gedeputeerde **Olthof** verwijst de heer Hoogervorst naar de presentatie van het iNHi. Daarin worden dezelfde principes gehanteerd als in het Perspectief. Het college probeert mee te geven op basis van welke meetlat keuzes gemaakt zijn.

1225 De suggestie met betrekking tot betaalbaarheid is een terecht punt. Betaalbaarheid is echter ook een breed begrip. Er wordt al veel gedaan om OV betaalbaar te houden. Het is een uitdaging en een opgave om het OV nog aantrekkelijker te maken. In sommige gebieden is OV een minder goed alternatief dan in stedelijk gebied. De drempel moet uiteindelijk zo laag mogelijk zijn om mensen te kunnen verleiden om met het OV te reizen.

1230 Waar nodig wordt infrastructuur verbeterd en aangelegd, maar het zal uiteindelijk niet lukken om files rondom steden op te lossen door nog meer infrastructuur aan te leggen. Er moet dus naar andere vormen van mobiliteit worden gekeken. Infrastructuur is belangrijk, maar een oplossing wordt niet alleen gevonden in infrastructuur.

Tweede termijn:

1235 De heer **Steeman** (D66) herhaalt zijn oproep om participatie met stakeholders, inwoners en ondernemers een plaats te geven in het stuk.
Spreker sluit zich aan bij de opmerking van GL met betrekking tot het transport, dat ook een plek kan krijgen in het Perspectief.

1240 Wat D66 betreft is de urgente taal die in het stuk wordt gebruikt met betrekking tot de gevolgen van klimaatverandering nog niet genoeg aangezet. D66 maakt zich er echt zorgen over. Die zorg moet in het stuk terecht komen.

D66 is ook voor keuzevrijheid. De vraag is wel of de provincie altijd alle keuzes moeten blijven faciliteren. Dat is reactief en dit beleid is niet bedoeld om reactief te zijn.

1245 De heer **Terwal** (VVD) is blij met de toezegging van de gedeputeerde om naar de tekst te kijken onder andere voor wat betreft het 'autootje pesten'.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vraagt om een reactie op haar opmerking in eerste termijn over participatie en gedragsverandering.

1250 Mevrouw **Van der Waart** (GL) is verbaasd dat men zich in hun vrijheid aangetast voelt wanneer wordt gezegd dat andere vormen van mobiliteit een kans moet worden geboden. Het Perspectief is juist een kapstok en paraplu in het breder kader waarin duidelijk uitgelegd moet worden dat mobiliteit niet alleen is het zo snel mogelijk van A naar B komen. Mobiliteit speelt een grote rol
1255 richting een duurzame toekomst. Dat kader mag wat GL betreft juist dikker worden aangezet. GL leest het niet als 'autootje pesten', maar als het bieden van keuzevrijheid.

1260 Bij interruptie vraagt de heer **Koyuncu** (DENK) wat mevrouw Van der Waart ervan vindt dat een familie bestaande uit drie personen 67 euro moet betalen om met het openbaar vervoer van Volendam naar Beverwijk te reizen.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat het inderdaad niet zo mag zijn dat alleen de mensen met een Tesla op de oprit straks nog het geld hebben om met openbaar vervoer te reizen.

1265 Bij interruptie merkt de heer **Terwal** op dat hij als een van de weinige VVD'ers geen auto heeft. Hij fietst en pakt de bus waar mogelijk. GL stelt dat de VVD bepaalde vormen van modaliteit geen eerlijke kans zou willen geven. Dat wil de VVD juist wel. De VVD zegt dat een modal shift gemaakt kan worden naar fietsen en lopen, maar ook de auto moet een eerlijke kans worden gegeven.

1270 Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat GL niet tegen auto's is en auto's ook niet wil verbieden. GL is wel tegen alle investeringen die in automobilititeit worden gestoken, met alsmaar meer asfalt. Het gaat nu over een breder perspectief. We hebben te maken met klimaatverandering en met beperkte ruimte.

1275 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) wat nodig is voor de VVD om het Perspectief tot een aanvaardbaar document te maken. In eerste instantie sprak de heer Terwal over het op de rem trappen ten aanzien van de tekst in het document. In tweede instantie zouden tekstuele aanpassingen voldoende zijn voor de VVD.

1280 De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD moeite heeft met de tekst zoals die nu voorligt. De gedeputeerde deed de toezegging dat keuzevrijheid een duidelijkere plek krijgt in de definitieve versie. Dan kan de VVD ermee instemmen.

1285 Gedeputeerde **Olthof** verwijst mevrouw Doevendans en de heer Steeman naar pagina 7, waar een overzicht van samenwerkingsverbanden wordt gegeven. Op dit moment wordt met veel gemeenten gesproken. In het proces van de uitvoeringsagenda's wordt nog vaker met gemeenten en inwoners gesproken. Bij de werkgeversaanpak proberen we de verandering samen met de werkgever en werknemer op te pakken en ook met scholieren.

1290 De **voorzitter** constateert dat het onderwerp voldoende is besproken. In juni 2021 komt het definitieve Perspectief Mobiliteit terug in de commissie.

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

1295 Mevrouw **Van der Waart** (GL) heeft een vraag over agendapunt 9b, de leefbaarheidsmaatregelen Krommenie/Assendelft en dan in het bijzonder over de maatregel van een rondweg rond Assendelft. De kosten voor die rondweg zouden 1,3 miljoen euro bedragen. Is dat de bijdrage van Provincie Noord-Holland en zo niet wat is dan de bijdrage? Wat is de overweging om bij te dragen? Heeft dit te maken met de leefbaarheidsdoelstellingen? Dat is niet de uitkomst van de studie geweest.

1300 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het bedrag van 1,3 miljoen euro de bijdrage van Provincie Noord-Holland is. De kosten worden gedeeld door drie partijen. Vanuit Zaanstad kwam de vraag om een bijdrage te leveren aan het project dat Zaanstad gaat uitvoeren. Het valt buiten de concrete scope van de N203, maar houdt daarmee wel verband. Men mijdt de N203 en neemt de Communicatieweg, die door Assendelft loopt. Men komt in de Dorpsstraat terecht. Dit is een smalle weg met veel fietsers. Zaanstad wil voor de Dorpsstraat een aftakking realiseren door de

1310 bestaande weg op te waarderen. Zaanstad draagt zorg voor de benodigde vergunningen en de participatie.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) begrijpt dat het geld uit het Leefbaarheidsfonds (11 miljoen) kan worden gehaald. Daarbij geeft de gedeputeerde aan dat het buiten de scope valt.

1315 Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat de Dorpsstraat een zijstraat van de N203 is. Uiteindelijk heeft het wel te maken met het ontbreken van een verbinding tussen de A8 en A9 en het midden van de N203. Daardoor loopt het verkeer vast in de Dorpsstraat in Assendelft. Vanuit het Leefbaarheidsfonds blijven er middelen over. Dit probleem houdt direct verband met het onderwerp A8/A9. Om die reden wordt een bijdrage aan Zaanstad geleverd.

1320 De heer **Hoogervorst** (SP) heeft een vraag over agendapunt 9d, adviesaanvraag dienstregeling NS. Hij spreekt allereerst zijn complimenten uit voor de uitgebreide reactie, die de Provincie heeft opgesteld, namens de Noordvleugelpartijen. Wanneer valt een reactie van NS te verwachten? Worden Provinciale Staten daarin gekend en hebben de Staten daar nog iets over te zeggen?

1325 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de Staten er niets over te zeggen hebben. Het is de dienstregeling van NS. De Noordvleugelpartijen hebben wel hun ongenoegen geuit over bepaalde maatregelen. Er kwam nog geen reactie van NS. De Staten zullen op de hoogte worden gesteld van die reactie, zodra deze is ontvangen.

1330

8. Sluiting

De volgende commissievergadering vindt plaats op 14 juni 2021.

De **voorzitter** bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 23.15 uur.