

## Verslag concept

### Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	29 november 2021
Commissievoorzitter plv.	:	M.C.A. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ <a href="mailto:boheemenm@noord-holland.nl">boheemenm@noord-holland.nl</a>

#### Aanwezig:

Commissievoorzitter plv. : M.C.A. Klein

Commissieadviseur : mw. M. van Boheemen

5	Leden van de commissie:	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve, mw. C. Kuiper-Kuijpers
		CU	: M.C.A. Klein (plv. voorzitter)
		D66	: E. Kanik en M. Meiland
		DENK	: E. Mangal en M. Alkaduhimi
		Fractie Baljeu	: -
10		FvD	: J. Dessing
		GroenLinks	: J. Gringhuis en mw. N. van der Waart
		JA21	: -
		PvdA	: mw. S.S. Doevendans en mw. S. Abdi
15		PvdD	: J. Hollebeek
		PVV	: M. Deen
		SP	: H. Hoogervorst en mw. R. Alberts
		VVD	: E. van der Maas en K.J. Terwal
		Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
20		50PLUS/PVDO	: -

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

Notulist mw. I.L. Vos (Money Penny BV)

25 **Afwezig:** M.C. Steeman (D66), S. Koyuncu (DENK), E.W.J. Jensen (JA21)

#### 30 Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
- 35 2a. Vooruitblik komende vergadering(en)

## Pagina 2

3. Inspreekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. A-agenda Algemeen
- 4a. Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2021
- 40 5. B-agenda Algemeen
- 5a. Coalitieakkoord: Brief GS aan PS inzake Midterm Review coalitieakkoord
6. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
7. B-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)
- 7a. Aanpassing luchthavenbesluiten in de Omgevingsverordening
- 45 8. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 8a. Voortgang project N247-16
9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
10. Sluiting
11. C-agenda Algemeen
- 50 11a.CO2 Impact Analyse: Brief GS aan PS inzake CO2 Impact Analyse Noord-Holland
12. C-agenda Mobiliteit
- 12a. Zienswijze op concept Actualisatie Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ
- 12b. Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer 2022
- 12c. Bestuursovereenkomst Hoogwaardig OV Randstad II
- 55 12d. Persbericht kwartaalrapportage OV Ombudsman Q3-2021
13. C-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)
- 13a. Beantwoording e-mail C-agenda M&B 28-10-2021 Geluidsoverlast en last van Luchtdrukverplaatsing helikopters Amsterdam Heliport

60

## 1. Opening en mededelingen

65 De **voorzitter** opent de commissievergadering en verwelkomt allen. In het bijzonder worden verwelkomd duo-commissieleden de heer Meiland (D66) en mevrouw Abdi (PvdA) als nieuwe vaste leden van de commissie M&B. Met de komst van mevrouw Abdi is de heer Muurlink plaatsvervangend lid van de commissie geworden.

70 Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door. Er is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

### *Mededelingen:*

- 75 • Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in hybride vorm plaats. Digitaal zijn present: Statenlid Gringhuis (GL), de heer Van der Maas (VVD), de heer Meiland (D66), mevrouw Koning (CDA), mevrouw Kuiper (CDA), de heer Deen (PVV), de heer Mangal (DENK) en de heer Alkaduhimi (DENK). Ook gedeputeerde Pels is online aanwezig.
- 80 • Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Steeman (D66). Hij laat zich vervangen door de heren Kanik en Meiland. De heer Jensen (JA21) heeft zich afgemeld, net als de heer Koyuncu (DENK).

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

### *Vaststelling agenda:*

85 De **voorzitter** doet een ordevoorstel met betrekking tot agendapunt 8a. Voortgang project N247-16. Dit onderwerp is in de vorige commissievergadering doorgeschoven, omdat de gedeputeerde had aangegeven op de technische vragen van VVD in het openbaar geen mededelingen te kunnen doen. Op 4 november jl. is een brief met oplegging van geheimhouding aan Provinciale Staten verstuurd. Over stukken waarop geheimhouding is gelegd kan niet in openbaarheid worden gesproken, maar  
90 alleen in beslotenheid. Een besloten vergadering kan niet plaatsvinden in een hybride omgeving. Het ordevoorstel is om na sluiting van deze hybride vergadering een fysieke besloten vergadering te openen om over dit agendapunt te spreken. Van de besloten vergadering wordt een apart geheim verslag gemaakt. De commissie stemt in met het voorstel met de toevoeging dat de juridische afdeling van de provincie aan de hand van het geheime verslag zal bekijken welke delen in het  
95 verslag geen geheimhouding behoeven, met als doel deze delen openbaar te maken.

De agenda wordt gewijzigd vastgesteld.

### *Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen*

100 Het verslag van 28 oktober 2021 wordt ongewijzigd vastgesteld.

De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

105 De lijst van moties: De heer **Terwal** (VVD) verwijst naar de motie, ingediend door mevrouw Doevendans, over het behoud van de loketfunctie. In de actualisatie van 3 november staat vermeld dat gedeputeerde Olthof op 28 oktober met de NS heeft afgesproken om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de

servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. De heer Terwal was in de veronderstelling dat het een definitieve sluiting betrof en of gedeputeerde al iets kan meegeven over de oplossing.

110

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het college in de zomervakantie het bericht kreeg dat door personeelsproblemen de loketten al tijdelijk gesloten waren. Het vraagstuk is hoe structureel met sluiting van de loketfunctie moet worden omgegaan. Er komt op korte termijn een afspraak over hoe om te gaan met de tijdelijke sluiting.

115

De lijst van moties wordt vastgesteld.

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

120

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

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

125

Voor het inspreekhalftuur zijn geen aanmeldingen ontvangen. Wel is een schriftelijke bijdrage ingediend door de bewonersdelegatie Kiescollege Cluster Aalsmeerbaan, afgekort KCCA, over CO2 in de luchtvaart. De brief is naar het college doorgestuurd. De brief zal, met een afschrift aan deze commissie, rechtstreeks door de gedeputeerde worden beantwoord. Op verzoek van de KCCA is de brief ook opgenomen bij agendapunt 3.

130

**4. A-agenda Algemeen**

**4a. Financiën: Voordracht Laatste begrotingswijziging 2021**

135

De commissie wordt gevraagd over besluit 1, dat betrekking heeft op het vakgebied van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid, te adviseren aan Provinciale Staten.

140

Statenlid **Gringhuis** (GL) heeft twee vragen over de N248. Op korte termijn worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Welke afwegingen lagen eraan ten grondslag om daar op korte termijn in te grijpen? Ook wordt onderzoek gedaan naar lange termijn maatregelen. Gaan die twee trajecten elkaar niet bijten? Het zou jammer zijn als korte termijn maatregelen worden genomen, die vervolgens op de lange termijn weer ongedaan moeten worden gemaakt, omdat ze niet meer nodig zijn.

145

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de VVD akkoord gaat met het instellen twee nieuwe reserves voor de subsidieverlening aan de gemeente Huizen voor het integrale aanpassingsplan HOV Huizen en aan de Vervoerregio Amsterdam voor HOV Amstelveen-Uithoorn. De VVD kan tevens instemmen met de kredietaanvraag van 575.000 euro om op korte termijn de verkeersveiligheid te verbeteren op de kruispunten van de N248 met de Wadweg en Waardpolderhoofdweg.

150

155

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt gedeputeerde Olthof en zijn ambtenaren voor het voortvarend oppakken van de gevaarlijke kruispunten van de N248 met de Wadweg en de Waardpolderweg. Het is goed dat ook de lange termijnmaatregelen reeds in het iMPI zijn opgenomen. Het CDA zal voor de voordracht stemmen.

De heer **Meiland** (D66) stelt dat de verkeersveiligheid op de N248 voor velen een terechte zorg is, na verschillende verkeersongevallen, waarvan een met dodelijke afloop. Dat Provincie Noord-Holland zich inzet voor een maatschappelijk breed gedragen oplossing voor dit verkeersveiligheidsprobleem is wat D66 betreft dan ook akkoord.

160 Is er aanleiding om kritisch te bezien of er in het regionale wegennetwerk vergelijkbare situaties bestaan?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat ook de PvdA kan instemmen met deze begrotingswijziging. Ze is blij dat de Provincie meteen productief aan de slag gaat om de verkeersveiligheid te verbeteren, nadat er ernstige verkeersongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan een met een dodelijk slachtoffer. Goed ook dat tevens naar lange termijn maatregelen wordt gekeken. De PvdA gaat volledig akkoord met de laatste begrotingswijziging.

165

De heer **Hollebeek** (PvdD) kan zich aansluiten bij voorgaande sprekers. Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. De PvdD constateert dat er half miljoen euro niet is besteed aan het bevorderen van biodiversiteit aangaande het Programma Bereikbaarheid. Uit beantwoording van technische vragen blijkt dat dit komt door meerdere factoren, zoals het gelijktrekken van de bestekken en de vertragende werking door corona. Kan de gedeputeerde concrete voorbeelden geven van het gelijktrekken van bestekken? Betekent dit dat de gebiedscontracten gelijktijdig ingaan en/of gelijk gaan lopen? Hoe kan corona vertragend werken op iets wat in de buitenlucht plaatsvindt? Blijft het bedrag van 500.000 euro beschikbaar voor het versterken van biodiversiteit?

170

175

Gedeputeerde **Olthof** zegt in antwoord op de vraag of dit de meest verkeersonveilige plekken in Noord-Holland zijn, dat hij dat niet met zekerheid kan zeggen. Wat speelde is dat op de kruisingen met de N248 twee dodelijke ongevallen hebben plaatsgevonden. Daardoor is veel maatschappelijke reuring ontstaan. De oproep van Provinciale Staten was om te onderzoeken welke maatregelen kunnen worden getroffen. Er is een interactief traject aangegaan met bewoners en met de gemeente. De gemeente had namelijk per brief gevraagd of een oplossing mogelijk was. In eerste instantie is als ultrakorte termijnoplossing belijning aangebracht. Toen is het gesprek aangegaan over mogelijke oplossingen. De verwachting is dat de korte termijn oplossingen nog dit jaar worden gerealiseerd. De uitvoering zou eigenlijk al gestart moeten zijn, maar dat wordt enkele weken later. Volgend jaar worden de getroffen maatregelen gemonitord. Volgend jaar wordt ook gebruikt om te beoordelen welke oplossingen mogelijk zijn, mochten de korte termijn oplossingen niet werken. Korte termijn maatregelen zullen niet worden vervangen door die voor de lange termijn.

180

185

190

Of er vergelijkbare situaties zijn, is lastig te beantwoorden. Provinciale wegen zijn door het gedrag en de snelheid van weggebruikers en door kruisingen niet altijd de meest veilige plekken. Dat wil niet zeggen dat overal direct maatregelen moeten worden genomen. Wel moet steeds kritisch worden gekeken, wat kan worden gedaan om de veiligheid te bevorderen. Middels de subsidieregeling Kleine Infra kan de veiligheid op een aantal plekken worden bevorderd. De gedeputeerde doet geen uitspraak dat andere wegen veilig zijn. Daarop zijn zoveel factoren van invloed.

195

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of er een systematiek is waarbij periodiek preventief wordt gekeken naar potentiële verkeersonveilige situaties.

200

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat alle wegen en kruisingen voldoen aan de technische eisen en geldende normen, zoals die zijn voorgeschreven door CROW. Wat technisch voldoende is, wil niet zeggen dat het door het gedrag en gebruik voldoende is. De provincie is afhankelijk van ervaringsdeskundigen en signalen vanuit de gemeenten zelf.

In antwoord op de vraag van de PvdD zegt de gedeputeerde dat de vertraging is ontstaan omdat met alle gebiedsaannemers moest worden onderhandeld over het aanpassen van bestekken. Het vroeg tijd om mensen bij elkaar te krijgen voor die gesprekken. Ook is vertraging ontstaan door de coronamaatregelen.

De vrijval van 500.0000 euro wordt in de Kaderbrief van 2023 aangevraagd voor 2024.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de Staten zich in 2023 weer moeten buigen over het uitgeven van voornoemd bedrag. Dat zou merkwaardig zijn want het bedrag is namelijk al beschikbaar gesteld.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit geldt voor de gehele begroting. Er is wat onderbesteding. De afweging wordt gemaakt wat daarmee wordt gedaan. In dit geval is afgesproken om een aantal jaren 500.000 euro beschikbaar te stellen voor het onderhoud, in het kader van biodiversiteit. De Staten gaan over het rekeningresultaat. Dat is inherent aan de afgesproken begrotingssystematiek.

De voorzitter constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. De voordracht zal, voor dat deel wat deze commissie betreft, als hamerstuk worden doorgeleid naar Provinciale Staten van 13 december 2021.

## 5. B-agenda Algemeen

### 5a. Coalitieakkoord Brief GS aan PS inzake Midterm review Coalitieakkoord

230

De heer **Dessing** (FvD) constateert dat de portefeuille Mobiliteit en Bereikbaarheid, wat FvD betreft, de belangrijkste portefeuille is. De fractie kan zich vinden in het idee om te bouwen bij OV-knooppunten. De fractie hecht veel waarde aan de diversiteit en keuzevrijheid binnen de verschillende vervoersmodaliteiten. De bereikbaarheidskwesties A8/A9 en de N247 zijn belangrijke projecten. FvD wil een lans breken voor vervoer over water. Dit kan zeker bijdragen aan het oplossen van vervoersproblematiek en de vervoersmodaliteitswaarde.

Dat er voldoende middelen beschikbaar zijn, is belangrijk, om projecten goed te kunnen uitvoeren. Er mag niet worden gekort op projecten als dat nodig is voor duurzaamheidsmaatregelen en CO2-reductie en niet haalbare doelen, die veel geld kosten, maar weinig opleveren.

De heer **Kanik** (D66) vertelt dat D66 erg tevreden is met de nieuwe opzet van besluitvorming en de manier waarop deze is afgestemd op de financiële cyclus. Het geeft Provinciale Staten meer inzicht en meer grip en daarmee ook mogelijkheden om kaders te stellen.

De sterke aandacht voor de fiets en een andere manier van actieve mobiliteit wordt gedurende deze Statenperiode in praktijk gebracht. Wat D66 mag het nog sneller.

D66 zou graag zien dat de vele kaders en beleidsstukken op het gebied van actieve mobiliteit, OV, fiets, slimme mobiliteit en duurzame mobiliteit verder handen en voeten krijgen in de praktijk. De afgelopen tijd is een stevige basis gelegd voor de komende periode.

- 250 Een groot verschil in tevredenheid bij deze ijking van het coalitieakkoord is gelegen in de onderwerpen die geheel onder de provinciale verantwoordelijkheid vallen, of onderwerpen waarbij de Provincie afhankelijk is van derden. De Staten krijgen maar moeilijk grip op het onderwerp luchtvaart. Het is frustrerend om te zien hoe weinig invloed Provinciale Staten kunnen uitoefenen op het OV per spoor en er is veel infrastructuur waarbij de Provincie afhankelijk is van gemeenten of het Rijk. D66 zou graag meer voortgang zien in bereikbaarheidsstudies, al snapt de fractie waarom besluitvorming over complexe bereikbaarheidsstudies veel tijd en aandacht vragen. Aankomende gemeenteraadsverkiezingen kunnen voor bereikbaarheidsstudies, zoals de Kustzone Zuid-Kennemerland, Gooi en Vechtstreek, Bollenstreek of Den Helder vertragend werken. Nieuwe politieke verhoudingen kunnen ook als katalysator werken. De Provincie als medebeslisser en regiehouder kan de tweede helft van deze periode van doorslaggevend invloed zijn. D66 spreekt de verwachting uit dat ze die invloed graag terugziet in deze commissie. Een belangrijk punt is de integraliteit tussen wonen en mobiliteit. Eerst bewegen, dan bouwen. Het vergt van de Provincie regie, duidelijke kaders en daadkracht. D66 zal zich blijven inzetten voor het bijeenbrengen van functies als wonen, werken en recreëren, met als uitgangspunt binnenstedelijke bouwen. Het OV-knooppuntenbeleid is actueel en urgent. D66 blijft aandacht vragen voor een zo laag mogelijke trede op de Ladder van Duurzame mobiliteit en dus ook voor het zoveel mogelijk uitsparen van mobiliteit. Voor de rest van de periode zou moet worden ingezet op werkgeversafspraken over thuiswerken, actief woon- en werkverkeer en uitsparen van mobiliteitsbewegingen.
- 265
- 270 Te weinig zichtbaar is vervoer over water in brede zin. Een manier van vervoer die mobiliteit op de weg uitspaart. Het kan duurzamer worden georganiseerd dan vervoer over de weg. Het vraagt van de Provincie aandacht voor overslag, havens en een heldere insteek in de vele overlegtafels waar dit ter sprake komt. D66 spreekt de verwachting uit dat ook over dit onderwerp de komende periode een aantal kaders en besluiten aan de commissie worden voorgelegd.
- 275 Naast deze aandachtspunten benadrukt D66 dat deze tussentijdse ijking positief is. Er gebeurt veel. Er wordt doorgepakt. Dit is de verdienste van Provinciale Staten, die steeds in meerderheid een heldere richting geeft aan de koers die Provincie vaart. D66 ziet deze tussentijdse ijking als bevestiging van de brede samenwerking in Provinciale Staten.
- 280 Statenlid **Gringhuis** (GL) spreekt liever van een stand van zaken in plaats van Midterm Review. Het college is goed op weg om het coalitieakkoord goed tot uitvoering te brengen. GL had graag nog sterker ingezet op de verduurzaming van mobiliteit, het verleiden van inwoners om de auto vaker te laten staan en deel te nemen aan actieve mobiliteit. Dit helpt om de doorstroming in de provincie op orde te houden, zonder dat extra asfalt moet worden aangelegd.
- 285 Voor het OV zijn heel veel potentiële lijnen genoemd, maar de financiën ontbreken vaak nog. GL roept op de komende periode extra aandacht te geven aan de vraag hoe verder kan worden gegaan met alle plannen en voornemens.
- Over het verlengen van de Noord-zuidlijn naar het Noorden, richting Purmerend, is gemeld dat richting Zaanstad extra investeringen nodig zijn. Aan het eind van deze bestuursperiode zouden afspraken zijn gemaakt met het Rijk en de regio. Komt het college eerder naar de Staten terug met een update?
- 290
- De heer **Terwal** (VVD) stelt dat de Midterm Review een goede terugblik is op wat tijdens de uitvoering van het coalitieakkoord is bereikt en nog bereikt kan worden.
- 295 In de Stoplichtenrapportage staan de meeste ambities op het gebied van bereikbaarheid op groen, wat betekent dat de uitvoering op schema ligt. Niet alleen is de bereikbaarheid van Den

Helder verbeterd maar is tevens de kust van Zuid-Kennemerland bereikbaar geworden door een verbetering van de spoorverbinding.

300 Een aantal onderzoeken naderen hun eindfase. De VVD heeft goede hoop dat op basis van het landschapsplan Stelling van Amsterdam-A8/A9 begin volgend jaar een positief besluit kan worden genomen om de bereikbaarheid van de provincie aanzienlijk te verbeteren en de omgeving van inwoners van Krommenie en Assendelft leefbaarder te maken. De VVD kijkt uit naar de eindrapportage over de onderdoorgang bij Broek in Waterland. De fractie ziet bij beide projecten, evenals bij de opwaardering van de Bennebroekerweg liever vandaag dan morgen de spade de grond ingaan.

De fractie van de VVD geeft de gedeputeerde graag twee wensen mee om Noord-Holland bereikbaar te houden:

310 Daar waar mogelijk kijken hoe infrastructurele projecten sneller de studie-, plan- en realisatiefase kunnen doorlopen.

Daar waar kredieten ontoereikend zijn voor het realiseren van bepaalde projecten een duidelijker onderscheid aanbrengen tussen de doelen: verkeersveiligheid, doorstroming en verduurzaming. De heer Terwal vindt dit een gepast moment om zijn waardering uit te spreken voor deze commissie en de gedeputeerde. Het debat werd soms hard op de inhoud, maar altijd zacht op de persoon gevoerd. Dat is in deze tijd van verruwing en polarisatie in het maatschappelijk debat geen vanzelfsprekendheid.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) zegt dat er op het gebied van mobiliteit veel is gebeurd, met de totstandkoming van het iMPI, het Perspectief Mobiliteit, het Regionaal Mobiliteitsprogramma.

320 De Staten zijn op het onderwerp mobiliteit goed meegenomen door de gedeputeerde. Het CDA mist de voortgang in de opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024. Vanwege de doelstelling om het aantal verkeersdoden naar nul terug te brengen, vindt het CDA dit een van de belangrijkste opgaven van de Provincie Noord-Holland.

325 Ook al is dit een reflectie op de voortgang van de uitvoering van het coalitieakkoord, dat maakt de betrokkenheid van het CDA niet anders.

Betreffende Schiphol ziet het CDA graag dat de Provincie blijft inzetten op de vermindering van geluidsoverlast. Door nieuwe aanvliegeroutes neemt de geluidshinder in Uitgeest toe. Uitgeest ondervindt ook geluidsoverlast vanaf snelwegen en treinsporen. Is de gedeputeerde bereid om zich de komende periode in te zetten voor het aandragen van oplossingen, zodat voorkomen wordt dat aanpassingen van vliegroutes op sommige plekken gaan leiden tot een verhoging van geluidsoverlast.

335 Als de woonopgave het noodzakelijk maakt dat de zonering in de haven wordt aangepast, dan mag dit wat het CDA betreft niet leiden tot een afname van de benodigde maritieme en nautische ruimte voor havengebonden bedrijfsterreinen. Deze ruimte is immers ook noodzakelijk om verduurzaming van havens en de ontwikkeling van duurzame energiehavens mogelijk te maken. Havens moeten ook de komende periode optimaal havengebonden activiteiten kunnen faciliteren. Het CDA vindt het belangrijk dat de Staten vroegtijdig in het proces met betrekking tot de havens worden geïnformeerd.

340 Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of het CDA minder vliegverkeer wil?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) pleit niet zozeer voor minder vliegverkeer. Er moet worden gekeken naar een goed evenwicht. Het is fantastisch als op de ene plek de overlast vermindert, maar op een



345 andere plek neemt de overlast juist toe. Het CDA doet een oproep aan de gedeputeerde om zich in te spannen dat de effecten, waar ze negatief zijn, beperkt worden.

De heer **Hoogervorst** (SP) vindt deze Midterm Review een lastig vehikel voor oppositiepartijen. Moeten zij hun mening geven over hoe het er in de coalitie aan toe gaat en in hoeverre de coalitie  
350 op koers is met het ten uitvoering brengen van haar ambities? Het is voor een oppositiepartij erg lastig om daar invloed op uit te oefenen. De SP wil bijvoorbeeld meer geld voor fijnmazig OV. De fractie gaat daar niet alleen nu om vragen bij de Midterm Review. De SP vraagt om de fractie niet een oordeel te laten geven over deze Midterm Review.

355 Bij interruptie vraagt de heer **Kanik** (D66) waarom de SP geen oppositie wil voeren.

De heer **Hoogervorst** (SP) antwoordt dat de SP zeker wel oppositie voert. In haar Algemene Beschouwingen is de SP-fractie ingegaan op het coalitieakkoord en de uitvoering daarvan.

360 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) om voorbeelden te noemen van ambities in het coalitieakkoord die de SP wel kan steunen.

De heer **Hoogervorst** (SP) merkt op dat de SP niet negatief is over deze Midterm Review. De fractie  
365 vindt alleen dat ze er geen mening over kan hebben, omdat haar ambities vaak anders zijn dan die van de coalitiepartners.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) of de SP in bereid is vooruit te kijken en wil aangeven waar coalitie en oppositie elkaar kunnen vinden in de komende anderhalf jaar en of de  
370 fractie haar ambities wil delen.

De heer **Hoogervorst** (SP) antwoordt dat de SP goed kan en wil vooruitkijken.

De heer **Hollebeek** (PvdD) wijst erop dat het coalitieakkoord is opgesteld door vier partijen. Het is  
375 niet opgesteld noch vastgesteld door Provinciale Staten. Er is niets opgenomen in deze Review op het beleid dat niet in het coalitieakkoord staat. Dat wordt geëvalueerd in de reguliere P&C-cyclus. Misschien is het aan deze commissie om zich ervan te vergewissen wat hier staat, maar het is niet aan deze commissie om op deze tussenevaluatie te reflecteren. Het kan niet de bedoeling zijn dat de Algemene Beschouwingen hier worden overgedaan. Deze exercitie leent zich beter  
380 voor het coalitieoverleg.

Hiermee wil de PvdD niets afdoen aan al het harde werk dat door Gedeputeerde Staten en de ambtelijke organisatie is en nog steeds wordt verricht. Dit is geen evaluatie van Gedeputeerde Staten, maar van het coalitieakkoord.

Het zal niemand verbazen dat er, naar de mening van de PvdD, in het restant van deze  
385 coalitieperiode zoveel mogelijk aandacht moet zijn en blijven voor natuur, milieu en het welzijn van alle inwoners en dan niet alleen de mensen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) bekeek op basis van de Midterm Review wat is gerealiseerd uit het verkiezingsprogramma van de PvdA. De PvdA is dan zeker tevreden. De fractie is benieuwd hoe  
390 het straks verder gaat met de plannen voor dubbelspoor in de Noordkop.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de PvdA met een motie voor dubbelspoor naar Den Helder komt. Gaat de PvdA dat ook echt doen, of kaart de fractie het liever af binnen de coalitie?

395

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vertelt dat het college er al mee bezig is. Er ligt al een vraag. Een motie is dan een middel. De gedeputeerde is al in gesprek. Aan tafel zitten meer partners. Uiteindelijk gaat het ook over de financiën. Het wachten is op de financiële doorkijk.

400 Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de PvdA een motie van de SP over het versnellen van het proces om te komen tot dubbelspoor zou steunen.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft niet gezegd dat het te traag gaat. De PvdA heeft gekeken naar zaken die nog afgerond moeten worden. Mevrouw Doevendans kan niet meteen antwoorden of de motie van de SP zal worden steunen. Het moet gebeuren in samenhang met financiën.

405

In het Actieplan Fiets zijn al veel stappen gezet. De PvdA houdt de ontwikkelingen nauwlettend in de gaten. De PvdA heeft gekeken hoe Provinciale Staten veel meer in regie kunnen worden gezet, wanneer het gaat over Mobiliteit en Bereikbaarheid. Mevrouw Doevendans hoopt dat er een oplossing wordt gevonden waarbij de Staten in het proces van BO-MIRT wat extra invloed of input kunnen geven. Dan heeft de PvdA Noord-Holland nog enige punten mee te geven. De fractie is blij met de aandacht voor verkeersveiligheid. Net als het CDA mist de PvdA dat in de Midterm Review.

410

Ten aanzien van vervoer over water is de PvdA benieuwd naar de verdere uitwerking daarvan. De fractie denkt daarover graag mee. Ze is vooral blij met slimme mobiliteit. Ten aanzien van internationale treinen zou Schiphol veel meer een hub kunnen zijn. Ook daarvan mist de PvdA de plannen.

415

De heer **Mangal** (DENK) denkt dat de coalitie wel degelijk luistert naar de oppositie. De oppositie probeert echter links en rechts wat te trekken om op goed spoor te blijven. Net als mevrouw Doevendans het heeft verwoord kan men de Midterm Review het beste tegen de meetlat van ieders verkiezingsprogramma leggen. Als de heer Mangal de Midterm Review vergelijkt met het verkiezingsprogramma van DENK dan is het eerste wat in hem opkomt het spreekwoord: Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

425

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) wat de heer Mangal bedoelt met het spreekwoord.

De heer **Mangal** (DENK) antwoordt dat de coalitie een weg opgaat waar DENK niet naar toe wil, wanneer het verkiezingsprogramma van DENK erbij wordt gehaald. De oppositie probeert uit alle macht bij te sturen. De heer Mangal kan op dit moment geen voorbeelden noemen van wat volgens hem de goede weg zou zijn.

430

Gedeputeerde **Olthof** sluit zich aan bij de woorden van de heer Terwal. Deze commissie kan scherp zijn op de inhoud en zacht op de relatie. De lijnen van coalitie en oppositie zijn niet zo strak, omdat men elkaar probeert te overtuigen op inhoud. De bespreking van de Midterm Review biedt een kans om reflectie te geven op het gebied van mobiliteit.

435

440 In de afgelopen anderhalf jaar kwam de gedeputeerde niet veel punten tegen, waarin hij van mening verschilde met de heer Mangal. Wellicht gaat het DENK niet snel genoeg met deelmobiliteit.

Vervoer over water staat in het coalitieakkoord. Het college is er ook druk mee bezig. Vervoer over water moet worden gezien in de keten van de logistiek. Het concept 'Slimme en schone logistiek' is reeds besproken. De gedeputeerde verwacht dat medio maart 2022 de definitieve agenda kan worden vastgesteld.

In de bediening van bruggen wordt voortgang gemaakt, net als in de reservering voor een eventuele haven bij Boekelermeer. Dit alles om vervoer over water zo goed mogelijk te kunnen faciliteren.

450 Provincie Noord-Holland is een provincie met heel veel ambities, maar ook met veel kunstwerken en bestaande infrastructuur. Er zal uiteindelijk kritisch gekeken moeten worden naar financiële middelen om bestaande infrastructuur goed te kunnen onderhouden en te vervangen waar nodig. Veertig of vijftig jaar geleden is veel geïnvesteerd in kunstwerken. De vervangingsopgave komt nu op de Provincie af. Met het Perspectief Financiën wordt in beeld gebracht wat dit betekent voor de lange termijn. Er zullen keuzes gemaakt moeten worden. Er moet voor worden gewaakt dat de Provincie onvoldoende middelen heeft voor het structureel uitvoeren van beheer en onderhoud. De kwaliteit van de bestaande infrastructuur mag niet ter discussie staan, laat staan de veiligheid.

460 Deze coalitie heeft heel veel ambities. Een stapeling van ambities is zichtbaar.

Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of het college het opvangen van de kosten voor het beheer en onderhoud van infrastructuur beter gaat aanpakken, zodat er over 50 jaar niet weer tegen hetzelfde probleem wordt aangelopen.

465 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat kan worden teruggekeken op waar het ooit misging, maar het is beter om te zorgen dat de kwaliteit van het beheer en onderhoud, voor de toekomst, kan worden geborgd.

470 Alle ambities worden op dit moment in kaart gebracht. Daaruit zal een keuze moeten worden gemaakt. Niet alles kan worden gerealiseerd. Er zullen prioriteiten moeten worden gesteld in de investeringen die moeten worden gedaan.

Bij infraprojecten is de Provincie afhankelijk van het Rijk als het gaat over de rijkswegen. Daarnaast heeft de Provincie te maken met gemeenten en waterschappen. De samenwerking met gemeenten wordt in regionale werkagenda's verbeterd. De subsidieregels worden beslecht. 475 Recent vond een regionale sessie plaats. De werkagenda Zuid-Kennemerland IJmond is inmiddels opgesteld. Daarin zijn gezamenlijke ambities geformuleerd. In de loop van volgend jaar krijgt dat een vervolg. Het college hoopt met alle deelregio's tot een gezamenlijke werkagenda te komen.

480 Over de Noord-Zuidlijn doortrekken naar de Noordkant ontvingen de Staten en gemeenteraden een presentatie. De verbinding Purmerend is minder urgent, gelet op de bezettingsgraad, dan de lijn naar Zaanstad. Als de definitieve studie klaar is, dan worden de Staten daarin meegenomen.

De VVD bracht twee wensen naar voren. Sneller betekent vooral efficiency. Aan de voorkant van een project moet de Provincie kritischer zijn en randvoorwaarden meegeven als het gaat om haar ambities. Qua prioritering moeten de Staten zelf een afweging maken qua volgorde.

485

Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD vreest dat als een project in de studiefase is opgenomen en de hele 'duurzaamheidskerstboom' is doorlopen, dat het project dusdanig duur wordt dat op basis daarvan wordt besloten om het project niet door te laten gaan.

490 Gedeputeerde **Olthof** wijst op de afgesproken systematiek. De Staten gaan daarover. Met het vaststellen van het iMPI is aangegeven dat de Staten heel nadrukkelijk aan de voorkant worden meegenomen als het gaat om het opwaarderen van een project in de studiefase naar de plan- en realisatiefase. Wat van de studie- naar de planfase gaat wordt met de Staten gedeeld. Bij veel projecten zijn de kosten hoger dan de baten. Dan vinden de Staten het project  
495 maatschappelijk zo belangrijk dat het toch wordt uitgevoerd.

Verkeersveiligheid staat bij niemand ter discussie. De gedeputeerde veronderstelt dat verkeersveiligheid bij iedereen op 1 staat. Verkeersveiligheid staat inderdaad niet in de Midterm Review. Elk jaar wordt een stand van zaken van verkeersveiligheid gegeven in de P&C cyclus. Dan  
500 worden de Staten geïnformeerd over de voortgang.

De Staten weten wat de inzet is ten aanzien van luchtvaart. Wat bij de een voor minder overlast zorgt betekent bij een ander meer overlast. Iedereen moet erop vooruitgaan. Daarvoor moet een aantal stappen worden gezet. Het is een moeizaam traject. Het besluit is nu controversieel  
505 verklaard. De komende tijd moeten bestuurlijke afspraken worden gemaakt over hoe men zich tot elkaar verhoudt en om tot een betere samenwerking te komen.

Internationale treinen zijn erg belangrijk, maar die hangen nauw samen met grote investeringen. Om van Schiphol een multimodale hub te maken, niet alleen voor luchtvaart maar ook voor  
510 andere vervoersmogelijkheden, dan is het doortrekken van de Noord-Zuidlijn heel belangrijk om ruimte voor het spoor te krijgen. Nog belangrijker is de Zuidkant van Amsterdam. Dat gebied is cruciaal voor de treinloop in geheel Nederland. De investering in Zuidasdok is cruciaal, ook als het gaat over internationaal treinverkeer. Het gaat echter om enorme bedragen.

Er is ook een ambitie voor dubbelspoor naar Den Helder. Het gaat uiteindelijk niet zozeer om  
515 dubbelspoor, maar om de goede bereikbaarheid van Den Helder. Dubbelspoor vraagt een grote investering en over een lange termijn gezien de prioritering door NS. Met alle partners is gewerkt aan een 10-puntenplan. Dat wordt verder uitgewerkt. Daarmee kan de kwaliteit van verbindingen en de bereikbaarheid van Den Helder worden verbeterd. Aangezien het qua kosten en tijd ver in het verschieft ligt, moet ook worden nagedacht over een oplossing die Den Helder op korte  
520 termijn al helpt.

Het lijkt de gedeputeerde een goed idee om de commissie eens mee te nemen in het procesverloop van de MIRT. Het is een lang en intensief proces om tot voorstellen te komen die op de MIRT-tafel tot een MIRT-verkenning leiden.

525 *Tweede termijn:*

De heer **Dessing** (FvD) onderschrijft de punten die de VVD van belang acht. De gedeputeerde gaf aan dat vervangingsprojecten nopen tot bedachtzaamheid. Het verbaast de heer Dessing dat GL dan zegt dat 'de groei eruit is en dat geen asfalt meer moet worden aangelegd.' Het kan juist een  
530 mogelijkheid zijn om de doorstroom in de provincie te verbeteren.

Voor FvD heeft duurzaamheid minder importantie dan die voor de VVD heeft.

OV is een punt van aandacht. Het wordt in de toekomst lastig om dat financieel rond te krijgen, omdat de bezettingsgraad een probleem is. FvD denkt dat de modaliteit minder snel zal

535 verschuiven dan we met zijn allen denken. Waar komt dat extra benodigde geld vandaan in die mix van modaliteiten?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) over de vervangingskosten versus duurzaamheid of de heer Dessing het met haar eens is dat als iets vervangen moet worden dit ook duurzaam kan. Het is niet per definitie of/of. FvD zet duurzaamheid steeds af tegenover de 540 kosten, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. De PvdA ziet het meer als en/en.

De heer **Dessing** (FvD) snapt wat mevrouw Doevendans hierover zegt. Het kan hand in hand gaan. Dan is FvD daar een voorstander van. Als iets duurzaam kan en het kost niet meer dan is dat prima. Maar om nu heel duur asfalt toe te passen, om de infrastructuur duurzaam te maken, 545 terwijl het een afschrijvingstermijn heeft, dan moet een afweging worden gemaakt of het wel verstandig is. Er moet wel extra geld voor duurzaamheid zijn. Het is niet de keuze die FvD per definitie maakt.

Vervoer per auto kan langer een knelpunt zijn dan dat we denken. FvD pleit daarom voor het op 550 de kaart houden van de Houtribdijk. Flevoland werkt aan het verbeteren van de doorstroming. De grote ring, waarover de commissie eerder sprak, kan in de toekomst weleens van belang zijn.

De heer **Kanik** (D66) noemt vervoer over water een goed punt.

555 Statenlid **Gringhuis** (GL) verwijst naar het onderwerp dubbelspoor Den Helder. Zelf maakte hij veel gebruik van de lijn Zwolle–Emmen. Daar is behoorlijk in geïnvesteerd zonder het spoor te verdubbelen, bijvoorbeeld door middel van punctualiteit en door meer sprinters te laten rijden. Hij stelt voor om eens een werkbezoek te brengen aan de spoorverbinding Zwolle – Emmen. Mogelijk kunnen de lessen die daar zijn geleerd, worden gebruikt voor Den Helder.

560 De heer **Terwal** (VVD) noemde het belang van de A8/A9, de N247, vervoer over water en dat duurzaamheid niet ten koste van alles mag gaan. Op een aantal punten denkt de VVD toch echt anders over de toekomst van mobiliteit dan GL en D66. De VVD is niet tegen verschuiving naar OV en fiets, maar er wordt wel erg aan wensdenken 565 gedaan. Wensen moeten wel realistisch en betaalbaar zijn. De bevolking en bedrijvigheid in Noord–Holland nemen toe. GL en D66 worden opgeroepen om minder te wensdenken en om wat realistischer te zijn. D66 en in het bijzonder de heer Steeman lijken op te roepen om vooral in bed te blijven liggen en zo weinig mogelijk aan mobiliteit te doen. Dan wordt wel afgestevend op een gezondheidsprobleem, denk aan obesitas. De gedeputeerde is ook verantwoordelijk voor 570 gezondheid.

Bij interruptie merkt de heer **Kanik** (D66) op dat ook als men thuiswerkt een blokje om wordt gegaan. Men fietst een stukje. Er zijn vast bedrijven waar meer aan thuiswerken kan worden 575 gedaan. De filedruk zal daardoor afnemen. Is de VVD het met D66 eens dat een landelijk wet voor het recht op thuiswerken zal helpen om de filedruk te verlichten?

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de VVD niet voor verplichtingen vanuit de overheid is. De VVD is voor de werkgeversaanpak om werknemers te stimuleren zo nu en dan ook thuis te werken. Daar waar D66 files ziet, ziet de heer Terwal mensen die vanuit hun sociale betrokkenheid collega's, 580 familie en vrienden willen zien. Hij wil het pleidooi van D66 om vooral thuis te blijven, wat afremmen.

- Mevrouw **Kuiper** (CDA) ontvangt graag een reactie op haar opmerking over havens en de bouwopgave en hoe beide zich tot elkaar verhouden.
- 585 Het iMPI is een belangrijk document voor deze commissie. Daar zitten de Staten wel in een leercurve. Met elkaar moeten de juiste vragen worden gesteld, om een goede afweging te kunnen maken. Met elkaar nadenken over BO-MIRT vindt het CDA een goed voorstel. Het proces is voor mevrouw Kuiper niet altijd even duidelijk.
- 590 De heer **Hoogervorst** (SP) werd onlangs verrast door een filmpje waarin de heer Terwal van de VVD een hoofdrol speelde. Hij was net aangekomen op het station van Hoorn. De heer Terwal deed de gevleugelde uitspraak over de bereikbaarheid van Noord-Holland Noord. Het was een waarschuwing aan de bewoners van Noord-Holland Noord. "Links zorgt ervoor dat u hier in het achterland van Noord-Holland Noord minder bereikbaar wordt met de auto." Dat was ongeveer
- 595 de insteek van het filmpje. Daaruit blijkt het verschil tussen hoe de VVD kijkt naar vrijheid van modaliteit en bijvoorbeeld de SP. De SP heeft haar ambities uitgesproken. De fractie wil dat het fijnmazig OV-netwerk ook in kleine kernen in Noord-Holland Noord beschermd wordt en zelfs wordt uitgebreid. Daarmee bood de SP de VVD ondersteuning in vrije keuze van verkeersmobiliteit.
- 600 Tijdens de coalitiebesprekingen heeft de SP het idee geopperd om werk te maken van goederenvervoer over water. De gedeputeerde is ermee bezig, maar het duurt lang. De plannen voor een haven nabij Boekelermeer maken daarvan onderdeel uit. Daaraan heeft de SP een bijdrage geleverd. Dat geldt ook voor de Centrale brugbediening.
- 605 De SP pleitte voor de aanpak van geluidsoverlast die is ontstaan door provinciale projecten, zoals de N23. Het schrappen van A8/A9 en de afslag A9 Heiloo is ook een ambitie van de SP. Echter de SP stond voor een dichte deur bij de coalitie. Bij het versnellen van de aanpak van fietsknelpunten vroeg de SP tevergeefs om extra steun van de coalitie.
- Al jarenlang pleit de SP voor een 'revitalisering' van de Fast Flying Ferry op het Noordzeekanaal.
- 610 Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat hij inderdaad met de trein van Amsterdam naar Hoorn is gegaan. Daar wilde hij vervolgens de bus pakken maar de frequentie is dusdanig laag en er moet worden overgestapt. Als men dan ook nog op tien minuten loopafstand van een bushalte wonen, dan kan de heer Terwal zich voorstellen dat men de auto pakt.
- 615 De heer **Hoogervorst** (SP) snapt dat. Het is echter de omgekeerde wereld om vanuit het perspectief van het gebruik van de auto de onbereikbaarheid van Noord-Holland Noord op de kaart te zetten. Men moet kunnen kiezen voor de bus.
- 620 De heer **Hollebeek** (PvdD) reageert op de opmerking van de gedeputeerde dat de lijnen tussen oppositie en coalitie niet zo strak zijn. Dat is ook zeker niet wat de heer Hollebeek gesteld heeft. Hij heeft juist waardering uitgesproken. Het is een feit dat wat gezamenlijk is geconstateerd, hier niet ter discussie staat. Het zou raadzaam zijn om deze tussenevaluatie breder te trekken dan
- 625 louter de voortgang van het coalitieakkoord.
- De focus voor de komende periode zou moeten liggen op vervoer over water. De PvdD is daarvan altijd al een voorstander geweest, zowel van goederen- als van personenvervoer, mits het schoon, veilig en duurzaam plaatsvindt.

630 De PvdD is het met de gedeputeerde eens dat niet altijd moet worden voorgesorteerd op opties als bijvoorbeeld dubbelspoor en asfalt. Per project moet worden beoordeeld wat daar het beste is. Verder ondersteunt de heer Hollebeek het warme pleidooi van de heer Terwal over actieve mobiliteit. Familie of vrienden kunnen wellicht ook worden bezocht per fiets.

635 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) volgt de gedeputeerde in wat hij zei over de bereikbaarheid van Den Helder. Over thuiswerken merkt ze op dat niet iedereen een baan heeft waarin thuis kan worden gewerkt. Er moet innovatief worden gedacht om het landelijk gebied op een betaalbare manier bereikbaar te houden. De vorige Staten namen een motie aan om het perspectief van jongeren ook mee te nemen. Er zijn ook mensen die geen auto kunnen betalen. Er zal een middenweg moeten worden gevonden. De PvdA kijkt naar de financiële afrekening. Voor de PvdA zal het dan  
640 altijd gaan om duurzaamheid versus bereikbaarheid en betaalbaarheid, maar dan wel integraal bekeken. Per project moet worden bekeken hoe bewoners van A naar B kunnen komen, waarbij het betaalbaar is, maar ook dat kinderen en kleinkinderen straks nog een prachtig Noord-Holland hebben.

645 De heer **Mangal** (DENK) zegt dat DENK niet heeft meegepraat over het coalitieakkoord. DENK kan er dus ook geen duiding aan geven. De gedeputeerde heeft wel oor voor de oppositie om bijsturing te accepteren. DENK is daarvoor dankbaar.

650 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat in bed blijven liggen geen optie is. Gedeputeerde is voor actieve mobiliteit. Vanuit de portefeuille Gezondheid is de gedeputeerde er geen voorstander van om in de auto te gaan zitten, want dan beweeg je ook niet.

655 Gedeputeerde **Pels** is het roerend eens met de inbreng van het CDA. Havens zijn belangrijk in de energietransitie en in de transitie naar een circulaire economie. Daarvoor moet ruimte worden behouden in de haven. Daaraan wordt gewerkt in een notatraject met het Rijk en gemeenten. De Provincie komt zelf met **een Havennota. Provinciale Staten worden daarbij zeker vroegtijdig betrokken.**

660 De **voorzitter** vat de discussie als volgt samen. Het college neemt als aandachtspunten mee: input van zowel de coalitie als de oppositie. De commissie vindt vervoer over water een belangrijk onderwerp. Er is zorg over de financiële toekomst. Verkeersveiligheid moet belangrijk zijn en worden. Verkeersveiligheid heeft de volle aandacht van Gedeputeerde Staten. De bereikbaarheid van het landelijk gebied is ook belangrijk. Voor een andere benaming van het Engelse woord Midterm Review zijn suggesties gedaan als tussenevaluatie of stand van zaken.

665

## 6. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaal (NZKG) en (Zee)havens

Er zijn vooraf geen rondvragen ingediend.

670 De **voorzitter** constateert dat er ter vergadering ook geen rondvragen zijn voor gedeputeerde Pels.

*Gedeputeerde Pels verlaat de vergadering.*

*Schorsing van 20.37 tot 20.47 uur*

675

## 7. B-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)

**7a. Aanpassing Luchthavenbesluiten in de omgevingsvergunning**

De **voorzitter** stelt voor de brief te bespreken. Volgens de planning komt de besluitvorming aan  
680 de orde bij de Omgevingsverordening in de vergadering van Provinciale Staten in maart 2022.  
De invoering van de nieuwe Omgevingsverordening valt samen met de invoering van de  
Omgevingswet, die is voorzien in juli 2022.

De heer **Van der Maas** (VVD) spreekt van een helder stuk met duidelijke uitgangspunten. De VVD  
685 onderschrijft de benadering: Lokaal wat kan, regionaal wat moet.  
De verouderde 47 BKL contour heeft geen beleidsmatige betekenis meer en kan worden  
vervangen door de 48 dB(A) Lden contour. Gemeenten zijn zelf aan zet om een afweging te  
maken over de kwaliteit van de leefomgeving binnen die nieuwe contour.  
De vrees in Hilversum dat er door de luchtvaart toch geluidsgevoelige functies worden ontwikkeld  
690 lijkt de VVD onterecht. Een groot deel van oude contour valt ook onder het BPL.

De heer **Meiland** (D66) zeg dat D66 weinig aanleiding voor een bespreking ziet vanwege de  
technische aard van de besluitvorming. Wel zou de fractie in zijn algemeenheid willen praten over  
de samenhang tussen luchtverkeer en de Omgevingsverordening. Dat gesprek is al op gang  
695 gebracht. De werkgroep Luchtvaart heeft een verzoek ingediend om dit te agenderen.

Mevrouw **Koning** (CDA) begrijpt dat met de aanpassing van de luchthavenbesluiten gemeenten  
rekening moeten houden met luchtvaartgeluid. Daarover zijn zorgen. In gemeente Wijdmeren is  
men blij met het voorstel want de gemeente wil woonwijken bouwen, waarvan de bouw nu wordt  
700 tegengehouden vanwege de aanwezigheid van een luchthaven In Hilversum. In Hilversum is men  
bezorgd over het voorstel. De vrees bestaat dat door de bouw van extra woningen in omliggende  
gemeenten het vliegveld te maken krijgt met klachten over overlast en beperkt wordt in de  
uitvoering van de vluchttaken. Het CDA begrijpt die zorgen en weegt die af tegen het streven van  
het CDA om beslissingsbevoegdheid waar mogelijk zo laag mogelijk neer te leggen; nu dus bij  
705 gemeenten in plaats van bij de Provincie.

Voordat een definitief besluit wordt genomen om dit over te dragen zijn er nog twee vragen. Wat  
heeft dit besluit direct voor gevolg? Verandert er niets, tenzij gemeente Hilversum zelf besluiten  
gaat aanpassen? Wie is straks beslissingsbevoegd? Mag Wijdmeren zelf besluiten of ze wel of  
niet bouwen, of is de gemeente afhankelijk van Hilversum?  
710 Heeft het verwijderen van de 47 BKL contour gevolgen voor Schiphol?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.  
Voor de luchthaven van Texel levert dit besluit geen probleem op, maar het vliegveld in  
Hilversum staat al jaren onder druk. Er zijn mensen die daar liever woningbouw gerealiseerd zien.  
715 Zoals het CDA al aangaf is Wijdmeren een voorstander van woningbouw. Hilversum wil het  
vliegveld behouden. Zowel het Rijk als de Provincie hechten belang aan een goede infrastructuur  
voor de kleine luchtvaart. Niemand lijkt daarin een regierol te willen pakken. Voor regionale  
luchthavens wordt een grotere rol voorzien, met name door de komst van stille elektrische  
vliegtuigen. Het Ministerie van I en W ziet al dat er veel initiatieven zijn op het gebied van  
720 duurzaam vliegen. De grote plannen die vliegveld Hilversum heeft passen daarbij. Een  
vliegtuigfabrikant wil zich daar vestigen als importlocatie, mits er op lange termijn zekerheid is  
vanwege de noodzakelijke investeringen.



- Het provinciaal beleid kent drie uitgangspunten: Het bevorderen van goede bereikbaarheid voor klein zakelijk verkeer en helikopters. Het bieden van voldoende faciliteiten aan de recreatieve functie van luchtvaart. Het streven naar een duurzame, gezonde en veilige leefomgeving.
- 725 Hilversum, Texel en Den Helder vormen de lokale pijlers voor dit beleid. De beleidsaanpassing legt de motivering voor ontwikkelingen bij de gemeenten. Dat zou passen bij de systematiek van de Omgevingswet. Dat is wat mevrouw Van Geffen bedoelt met beleidsterreinen die tegen elkaar inwerken. Er is een provinciaal en nationaal belang, maar de weging wordt bij gemeenten gelegd.
- 730 Is bij dit besluit een risicoanalyse gemaakt? Denk aan risico's als een gebrek aan investeringen, of zelfs het opheffen van een vliegveld. Het risico bestaat dat aan de Zuidkant van de provincie onvoldoende ruimte is voor hulpverlenings- of handhavingdiensten. Welke risico's ziet het college? Acht het college het een aanvaardbaar risico dat vliegveld Hilversum verdwijnt? Had de gedeputeerde contact met eigenaren, gebruikers en omwonenden van vliegveld Hilversum?
- 735 Wie zou de regierol moeten hebben voor de basisinfrastructuur van regionale luchthavens? Welke rol ziet het college voor Gedeputeerde Staten bij het op peil houden van de basisinfrastructuur voor regionale luchthavens in de provincie? De beleidsnota Regionale Luchthavens dateert van 2010. Klopt dat? Zo ja, is er aanleiding voor actualisatie?
- 740 Mevrouw **Van der Waart** (GL) vertelt dat het vervallen van het beschermingsregime van de 47 BKL contour lijkt logisch, omdat de wettelijke grondslag komt te vervallen. De 48 dB(A)Lden contour is veel minder ruim. Binnen deze contour ervaren mensen de nodige geluidshinder. De Provincie zegt vanuit de filosofie 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet' dat de onderbouwing van bouwen binnen deze contour aan gemeenten moet worden gelaten. Dat baart GL zorgen. Het lijkt logisch om binnen de kleine contour de verantwoordelijkheid en motivatie niet meteen aan gemeenten over te laten. Is dat wenselijk? Juist nu kan de Provincie wel wat doen aan vliegtuigoverlast. We zien nu al verschillen in de gemeentelijke aanpak. Gemeente Wijdmeren zou het liefst met bouwen beginnen, terwijl de gemeente Hilversum zich zorgen maakt over dit voornemen.
- 745 GL steunt het uitgangspunt van de Omgevingswet, maar is van mening dat Noord-Holland binnen de 48 Lden contour echt nog wel een taak heeft om een gezonde leefomgeving te bieden voor alle Noord-Hollanders. GL waardeert deze bespreking in de commissie als opmaat naar de discussie in 2022.
- 755 GL zou hopen dat dit geen opmaat is naar het sluiten van Vliegveld Hilversum. GL zou niet willen dat dit over de rugen van inwoners wordt georganiseerd. Wat is de reactie van het college?
- Mevrouw **Doevendans** (PvdA) stelt dat is gekeken naar de rekentechniek. Nu komt er een andere geluidsnorm naar boven. Voor de PvdA Noord-Holland is de leefbaarheid van inwoners van Noord-Holland belangrijk. Er moet ook gebouwd worden, maar dat is een ander streven. De vraag is dan ook hoe kan worden geborgd, dat als er gebouwd wordt, er meteen 'geluidshindervrij' gebouwd wordt. Geef gemeenten regie waar te bouwen.
- 760 Mevrouw **Alberts** (SP) kan zich grotendeels aansluiten bij de bijdrage van GL. Luchtvaart is meer dan alleen geluid. Het ligt voor de hand dat wordt overgegaan naar de 48 dB(A) Lden contour. Er is dan slechts één meetlat om mee te werken. De SP is het oneens dat de beslissingsbevoegdheid bij de gemeenten wordt gelegd. Het moet regionaal worden geregeld, omdat vliegen over gemeentegrenzen heen gaat. Niet alleen geluid maar ook uitstoot moet in eigen hand worden gehouden.
- 770

De heer **Alkaduhimi** (DENK) zegt dat de sturingsfilosofie 'Lokaal wat kan, regionaal wat moet' niet mag betekenen dat de Provincie haar verantwoordelijkheid naar de bewoners toe laat varen. Het gaat om hun gezondheid. In een WHO rapport van oktober 2018 wordt gesteld dat al vanaf 48 dB(A) vliegtuighinder voor nadelige gevolgen zorgt. Mensen lopen risico op slaapverstoring en nadelige gezondheidseffecten. Wat DENK betreft wordt de BKL grens aangehouden. Dit is mogelijk lastig vanwege Europese wetgeving. Klopt dat?

Laat het niet aan gemeenten over, die zich, vanwege de enorme verdichtingsopgave, gedwongen zouden voelen om woningbouw te plegen dichtbij een vliegveld. Als daar woningen komen dan zal het vaak sociale huurwoningen betreffen. Mensen die het al moeilijk hebben worden daardoor weer de dupe.

In de Luchthavenvergunning Texel en Hilversum van 2009 zijn BKL grenzen opgenomen. Gemeenten moeten een Verklaring van Geen bezwaar aanvragen indien zij binnen deze gebieden een woningbouwvergunning wil afgeven. Geldt dat voor altijd of verjaart een vergunning? Zijn Gedeputeerde Staten van plan om bij een dergelijke aanvraag een afweging te maken of het acceptabel is voor de gezondheid van bewoners? DENK is benieuwd naar de beantwoording van de vragen van Kies College Cluster Aalsmeerbaan.

De **voorzitter** verwijst voor de vragen van KCCA naar iBabs.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er geen einddatum is verbonden aan de Luchthavenvergunning. In 2009 is de regelgeving met betrekking tot de BKL contour al gewijzigd. Voor Hilversum en Texel is de contour nooit aangepast. Voor andere regionale vliegvelden geldt de nieuwe contour al wel. De overgang naar de Omgevingswet is daarvoor een goed moment. Andere regimes als NNN en BPL blijven van toepassing en in stand. De contouren blijven zoals ze zijn net als de milieuregels. Vliegveld Hilversum kan daar gewoon blijven.

Alleen DENK wil de contour houden zoals het is.

Dit besluit gaat niet ten koste van en heeft geen directe gevolgen voor de luchthavens van Hilversum of Texel. Schiphol heeft hier niets mee te maken en werkt al met de 48 dB(A) Lden contour.

De gedeputeerde zegt het volgende over de overgang van bevoegdheid naar gemeenten. Lokaal wat kan en regionaal wat moet doen we al op vele vlakken. Gezondheid moet extra zwaar worden gemotiveerd als woningbouw wenselijk is. Ten aanzien van Hilversum en Texel, Schiphol en heliport De Kooi is hier intern nooit discussie gevoerd over bouwen binnen 48 Lden. Als gemotiveerd gebouwd kan worden dan moet dat binnen de regelgeving zwaar worden beargumenteerd. Willen de Staten vervolgens de discussie voeren of er woningen gebouwd kunnen worden binnen 48 dB(A) Lden? Dat gebeurt op andere plekken ook niet.

Bij interruptie merkt mevrouw **Alberts** (SP) op dat dit gemeentegrenzen overstijgt. Neem het project datacenters in Hollands Kroon. Dat is nationaal, maar het wordt aan gemeenten overgelaten om het te regelen. De SP maakt bezwaar tegen het decentraliseren naar gemeenten van iets wat de gemeentegrens overstijgt.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de vraag speelt of binnen de 48 Lden contour bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk kunnen worden gemaakt. Het bestemmingsplan zal dan moeten worden aangepast. Met alle milieueisen die er zijn moet worden aangetoond dat de gezondheid niet in het geding is. Dat moet zowel een gemeente als een provincie doen. Op dit moment heeft diezelfde provincie op andere plekken binnen die 48 Lden contour geen enkele, andere

beperking opgelegd. Binnen het huidige beleid kan binnen de 48 Lden contour worden ontwikkeld. Sterker nog: de Provincie stimuleert binnenstedelijk bouwen.

820 Nu de regelgeving voor Texel en Hilversum gelijk wordt getrokken zouden we nu als provincie willen bepalen of Wijdmeren binnen de 48 Lden contour wel of niet een woonwijk mag bouwen. Is de Provincie daar beter toe in staat dan een gemeente? De wetgeving verandert niet als het gaat over bevoegdheden. Hilversum en Wijdmeren hebben met regionale afstemming te maken. Conform de wetgeving gaat een gemeente over haar eigen RO-beleid.

825 Terugdringen van overlast luchtvaart. Op vele fronten wordt gewerkt aan het terugdringen van overlast die wordt veroorzaakt door luchtvaart. Het is aan de gemeente om stevig te onderbouwen dat binnen de Wet Geluidshinder gebouwd kan worden. Dat is niet anders dan nu.

830 Een risicoanalyse is niet gemaakt. Het gaat niet om de vraag of vliegveld Hilversum kan blijven bestaan, maar of gemeenten ruimtelijke ontwikkeling mogelijk willen maken binnen de 48 Lden contour. De gedeputeerde had geen persoonlijk contact met de luchthaven of ondernemers.

835 Bij interruptie merkt de heer **Dessing** (FvD) op dat in de nieuwe Omgevingswet juist de integrale afweging heel zwaar telt. Dat het gelijk wordt getrokken en dat alvast wordt voorgesorteerd op die situatie pleit ervoor dat het juist beter is geregeld, ook voor de inwoners van Noord-Holland.

840 Gedeputeerde **Olthof** meldt dat de Visie Luchtvaart inderdaad geactualiseerd moet worden. Vliegveld Hilversum hoeft niet te verdwijnen. Er wordt de luchthaven geen beperking opgelegd. Het Rijk gaat over het luchtledige; de Provincie Noord-Holland gaat over de grond als het gaat over landelijke en regionale luchthavens. Met Schiphol en Hilversum heeft de provincie aan de Zuidkant goede faciliteiten om te voorzien in de basisinfrastructuur.

845 De **voorzitter** zegt dat dit onderwerp nog wordt gesproken bij de behandeling van de Omgevingsverordening in maart 2022.

*Tweede termijn:*

850 Mevrouw **Van der Waart** (GL) benadrukt dat geluidshinder veroorzaakt door luchtvaart heel anders wordt beleefd dan het geluid van een snelweg. Nu is er een kans om het goed te doen. GL zou hiervoor willen pleiten.

855 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat de weging vooral gaat over bewoners en woningen. De risico's die er liggen worden onderschat. Een bestaand vliegveld blijft niet vanzelfsprekend bestaan. Het gaat niet alleen over geluidsoverlast, maar ook over veiligheid. Mevrouw Van Geffen ervaart een vacuüm in de verantwoordelijkheid voor de basisinfrastructuur. Het Ministerie van I en W en Provincie Noord-Holland wijzen naar elkaar. In de actualisatie van het beleid moet dit worden opgepakt. Het gaat te snel om nu zo makkelijk met vliegveld Hilversum om te gaan.

860 Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat het CDA akkoord kan gaan met het overdragen van de verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid naar de gemeenten. Er wordt een gelijk speelveld gecreëerd.

865 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) hoort van de gedeputeerde dat de regels gelijk worden getrokken. Tevens zegt de gedeputeerde dat er al veel beperkingen zijn die ervoor zorgen dat een prettig

huis kan worden gebouwd als het gaat over geluid en leefbaarheid. Dit is een ander verhaal dan GL vertelt.

870 Mevrouw **Van der Waart** (GL) is ervan overtuigd dat het mogelijk is om in een geluidsbelast gebied woningen te realiseren waar het binnenklimaat voldoet aan de normering. Wonen bestaat niet alleen uit binnenblijven. Ook het buitengebied hoort er bij. Geluid adaptief bouwen is slechts een lapmiddel.

875 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) is het eens met mevrouw Van der Waart dat bijvoorbeeld kinderen lekker buiten moeten kunnen spelen. Echter, er zijn ook oudere kinderen die nog bij hun ouders wonen, die het huis uit willen en een woning zoeken.

880 Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat deze maatregel luchthaven Schiphol niet beperkt en belemmert in haar operatie. Veiligheid in de omgeving is een Rijksverantwoordelijkheid. Uiteraard is veiligheid niet in het geding.

885 Ten aanzien van geluidsoverlast en een gezonde leefomgeving verschilt de gedeputeerde niet van mening met GL. De afweging die de Provincie maakt, is niet anders dan de afweging die gemeenten nu gaan maken. Gemeenten moeten exact dezelfde afweging maken, die de Provincie ook maakt. Gemeenten moeten motiveren dat de gewenste ontwikkeling de gezondheid van omwonenden niet belemmert. Gemeenten zijn daartoe prima in staat.

## 8. B-agenda Mobiliteit

### 8a Voortgang project N247-16 (verplaatst van vergadering 28 oktober 2021)

890 Zie agendapunt 2. De bespreking van dit agendapunt en de stukken waarop geheimhouding is opgelegd, zal in beslotenheid plaatsvinden.

### 895 9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)

900 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) heeft begrepen dat de Provincie een proef is gestart waarbij landbouwverkeer over de provinciale weg bij Edam mag rijden. Komen er meerdere proeven? Hoe worden dergelijke proeven beoordeeld en geëvalueerd?

Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat het om een proef gaat. De proef als gevolg van werkzaamheden aan de Kwadijkerbrug leverde weinig klachten op.

905 Het gaat in de proef bij Edam om een provinciale weg met 2x2 rijbanen. De andere wegen waarop mevrouw Van Geffen doelde, de N239 en N24, hebben 2x1 rijbaan. Op dat moment kan het andere verkeer het landbouwverkeer niet inhalen.

Bij Edam is het mogelijk om het landbouwverkeer tijdelijk, in de pilotfase, op de provinciale weg toe te staan, omdat de inrichting van de weg dat toelaat.

910 De N244 bij Alkmaar is 2x2 banen, maar de verkeersintensiteit is heel anders dan op het tracé bij Edam. Beide tracés zijn niet vergelijkbaar.

Mevrouw **Alberts** (SP) las recent een artikel over dat straks 2 euro extra moet worden betaald wanneer men per trein of metro naar Schiphol reist. Burgers moeten zelf gaan betalen voor het doortrekken van het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en het sluiten van de ring.

915 In de VRA is hierover een brief verschenen. Mevrouw Alberts heeft die brief gemist. Ze vraagt of de brief kan worden geagendeerd op de B-agenda.

Gedeputeerde **Olthof** meent dat de brief vorige week naar Provinciale Staten is gezonden, net als aan de gemeenteraden van Amsterdam en Haarlemmermeer. Wat het agenderen betreft: De Staten gaan over hun eigen orde.

920

De voorzitter wijst mevrouw Alberts op de procedure waarin ze een schriftelijk verzoek tot agendering naar de commissiegriffier stuurt, met de reden en aanleiding. Dan kan het verzoek om agendering in behandeling worden genomen.

925 **10. Sluiting**

De **voorzitter** zegt dat bij de vaststelling van de agenda is bepaald dat de commissie over agendapunt 8a in beslotenheid zal spreken. De voorzitter constateert dat de commissie ermee instemt dat de openbare vergadering wordt gesloten. Na een korte schorsing wordt een fysieke besloten vergadering in de Statenzaal geopend, met oplegging van geheimhouding met betrekking tot het besprokene en wat daarover wordt vastgelegd, voor zover dat noodzakelijk geheim moet worden gehouden naar het oordeel van de gedeputeerde.

930

De voorzitter sluit de vergadering om 21.35 uur.

935

De eerstvolgende vergadering in openbaarheid staat gepland op maandag 17 januari 2022.