

Verslag

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	9 mei 2022
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 (p.t.), mw. C. Kuiper
	CU	: dhr. M. Klein
	D66	: dhr. M. Steeman
	DENK	: dhr. E.. Mangal (duolid)
	Fractie Baljeu	: –
	FvD	: dhr. J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis en N. van der Waart
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi (duolid)
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, F. Zoon
	PVV	: dhr. M. Deen (p.t. tot 21:30 uur)
	SP	: dhr. W. Hoogervorst
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: –
Gedeputeerde(n):	dhr. J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. I. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig:

dhr. E. van der Maas (VVD) en gedeputeerde Z. Pels (GL)

Agenda

- 0.1. Technische briefing proces Maritiem Cluster
- 0.2. Technische briefing Snelheidsinrichting N-wegen
 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

3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende
4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 40 5a. Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022–2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets
- 5b. Ingekomen e-mail Fietzersbond over Actieagenda Actieve Mobiliteit
6. A-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)
- 6a. Voordracht Aanpassing Luchthavenregeling Middenmeer
7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 45 7a. Discussienota Verkeersveiligheid en gedrag – Liberaal Noord-Holland
8. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
9. Sluiting
10. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 10a. Mobiliteit/Ruimte: Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland
- 50 10a.1 Mobiliteit: Reactie Bomenstichting op nota verkeersveiligheid, inclusief beantwoording
- 10b. Bereikbaarheid: Programma Krommenie, herinrichting Stationsplein en N203
- 10c. Bereikbaarheid: Bereikbaarheidsagenda Zuidlob 2040
- 10d. Bereikbaarheid: mail Bedrijvenpark WFO, Uitnodiging werkbezoek voor Statenleden
- 10e. Natuur/Mobiliteit: brief Door stuifduin versmald fietspad Blijdensteinsweg Bergen
- 55 10f. Ruimte/wonen/bereikbaarheid: Eindrapportage MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area
- 10g. Bereikbaarheid: Reactie GS op schrijven 12 januari 2022 Cumela Nederland
- 10h. Infrastructuur: Prijsontwikkelingen in de GWW
- 10i. Mobiliteit: Ingekomen e-mail over Zeeweg – Twee voorstellen ter verbetering
- 10j. Mobiliteit: Ingekomen e-mail over Zeeweg – Twee voorstellen ter verbetering; Aanvulling
- 60 10k. Mobiliteit: Wijziging Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland
- 10l. Mobiliteit/Verstedelijking/Europa: Verslag werkbezoek Parijs
- 10m. Bereikbaarheid/Bestuur/Economie: Ingekomen e-mail ASV over 2 riviercruiseschepen aan Havenstraat voor opvang vluchtelingen
- 10n. Bereikbaarheid: Ingekomen e-mail Nieuwsmail ASV
- 65 10o. Bereikbaarheid: Ingekomen e-mail Fietzersbond over Doorfietsroutes regio Alkmaar
11. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens
- 11a. Ruimte/Klimaat/NZKG: Ingekomen e-mail overdracht nieuwe gemeenteraden
- 11b. Havens/Economie: Intentieovereenkomst Vervolg ontwikkeling Maritiem Cluster
- 11c. Economie/energie/NZKG/Tata/Klimaat: Brief GS aan PS inzake bediening aanvraag Just
- 70 Transition Fund bij de Europese Commissie
12. C-agenda Algemeen
- 12a. Europa: Brief GS aan PS inzake Verantwoording provinciale cofinanciering Europese EFRO-projecten 2014–2020
- 12b. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 58
- 75 12c. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 59

1. Opening en mededelingen

80 De **voorzitter** opent de hybride commissievergadering om 20.00 uur en verwelkomt alle aanwezigen en in het bijzonder de heer Rood. Hij zal inspreken namens de Provinciale Kerngroep Noord-Holland van de Fietzersbond bij agendapunt 5a (Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022–2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets). De heer Rood heeft de heer De Haan meegenomen voor eventuele medebeantwoording van vragen vanuit de commissie. Daarnaast wordt de heer Carton welkom
85 geheten. Hij zal, namens de PvdA, mevrouw Doevendans opvolgen als lid van deze commissie.

Mededelingen:

- Gedeputeerde Olthof en de meeste commissieleden zijn fysiek aanwezig in de zaal. Online
aanwezigen zijn:
 - 90 o De heer Deen van de PVV. Hij heeft aangegeven dat hij de vergadering om 21.30 uur zal verlaten.
 - o Mevrouw Koning (CDA). Zij zal de vergadering ook voortijdig verlaten.
 - o De heer Dessing van Forum voor Democratie.
- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heer Van der Maas (VVD) en gedeputeerde Pels.
95 Eventuele rondvragen voor de portefeuille Noordzeekanaalgebied en Havens worden schriftelijk beantwoord.
- Voor gedeputeerde Olthof zijn twee rondvragen aangekondigd door mevrouw Van Geffen (Liberaal NH) en de heer Jensen (JA21)
- Deze maand staan er voor deze commissie twee werkbezoeken op de agenda:
100 Een werkbezoek aan het WFO Bedrijventerrein op maandag 16 mei 2022.
Op maandag 30 mei 2022 volgt een werkbezoek aan de Amsterdamse Haven. Daarvoor is ook de commissie RWK uitgenodigd, vanwege de portefeuille Ruimte.
Beide programma's zijn gepubliceerd en de commissie ontvangt over deze werkbezoeken nog nadere informatie vanuit de griffie.

105

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

Vaststelling agenda:

110 De agenda wordt vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N–H) verwijst naar het verslag van de vorige commissievergadering met de geschetste situatie, waarin de voorzitter en mevrouw Van Geffen een rol spelen. Zij heeft
115 begrepen dat de voorzitter daar ontevreden over is en geeft aan dat dit met een aantal personen is besproken, maar dat de voorzitter het niet heeft besproken met mevrouw Van Geffen. Zij hoorde dit terug via de Commissaris van de Koning. Mevrouw Van Geffen nodigt de voorzitter uit, wanneer zij onvrede heeft, dit rechtstreeks met haar te bespreken.
De **voorzitter** is niet ontevreden over wat er in het verslag staat. Wat zij over de situatie wilde
120 zeggen, heeft zij in de betreffende commissievergadering gezegd.

Het verslag van 21 maart 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties

125 De lijst van moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen

De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

- 130 **2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda**

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

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

Voor het insprekhalftuur zijn geen aanmeldingen.

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

Voor gedeputeerde Pels is geen rondvraag aangemeld.

5. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

- 145 **5a. Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022–2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets**

De heer **Rood** (Fietzersbond N–H) verwijst naar de vaststelling van de Nota Perspectief Fiets in 2018. Inmiddels is het vier jaar verder en de Fietzersbond is teleurgesteld en bezorgd. Het gaat te langzaam met het oplossen van maatschappelijke en met mobiliteit samenhangende vraagstukken.

- 150 Het beleid is onvoldoende en teveel gericht op kleine aanpassingen in lokale en regionale mobiliteit. Een omslag in het denken en in het beleid is nodig. Bij die omslag speelt de fiets een grote rol. Wat de Fietzersbond belangrijk vindt is dat de fiets, tot 25 km, concurrerend wordt met de auto. Het aantal verkeersslachtoffers moet dalen tot nul verkeersdoden in 2050. Van belang is dat de Provincie bijdraagt aan een reductie van het aantal autokilometers.

- 155 Daarnaast dient de Provincie bij te dragen aan de reductie van broeikasgassen. Mensen en in het bijzonder jongeren moeten meer bewegen; Fietsen is gezond. Een fietser moet zijn fiets veilig en ordentelijk kunnen stallen.

De Fietzersbond vindt dat er meer werk moet worden gemaakt van de volgende zaken. Meer geld om het aandeel fiets in de Modal Shift te laten stijgen naar 60 tot 70 procent voor de korte route.

- 160 De hoogste prioriteit geven aan kwalitatief hoogwaardige doorfietsroutes. Het geven van prioriteit aan de instandhouding van recreatieve fietsroutes. Het prioriteren van de fiets op de weg, zoveel mogelijk een voorkeursbehandeling bij verkeerslichten. Het verbeteren en verbreden van fietsroutes en het borgen van goede verlichting. Meer stallingsmogelijkheden bij stations en haltes en een efficiëntere handhaving, hoewel gemeenten en provincies weinig invloed kunnen uitoefenen op het laatste.

De heer Rood is betrokken bij het Programma Doortrappen om de fietsvaardigheden van met name senioren te bevorderen. Dit is een heel goede zaak.

- 170 De voorzitter zegt toe dat de schriftelijke inbreng van de inspreker zal worden toegevoegd aan de vergaderstukken.

De heer **Steeman** (D66) vraagt hoe de Fietzersbond aankijkt tegen de inzet vanuit gemeenten met de Provincie daar waar het gaat om het verbeteren van fietsinfrastructuur.

175 De heer **Rood** antwoordt dat er verschillende gemeenten betrokken zijn bij de totstandkoming van doorfietsroutes. Het plan van de route Haarlem loopt vanaf 2008 en de route is nog steeds niet af. De lange doorlooptijd is wegens een gebrek aan regime. De Provincie zou pro actiever een coördinerende rol op zich moeten nemen richting gemeenten om projecten tot stand te brengen. Er moet sneller gewerkt. Er moeten ingrijpende keuzes worden gemaakt en meer geld beschikbaar
180 worden gesteld. De heer Rood kan niet oordelen over de trajecten met gemeenten, met uitzondering van Haarlem.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de Fietzersbond met het verlagen van de snelheid op provinciale wegen het gehele wegvlak bedoelt of daar waar er sprake is van een gelijkvloerse kruising.
185 Wordt met de korte afstand van 15 km die voor de elektrische fiets bedoeld?

De heer **Rood** (Fietzersbond) antwoordt dat de bestaande norm voor de afstand 7,5 km is. Bij de doorfietsroutes wordt gemikt op langere afstanden (tot 15 km) voor onder meer de e-bike. Een snelheidsverlaging naar maximaal 60 km/uur zou moeten op alle wegen waar geen ruimte is
190 voor de fiets. Alle 60 km wegen zouden moeten zijn voorzien van een fietspad. Zo niet, dan moet dat wegdeel worden afgewaardeerd naar 30 km. Auto's zouden zich qua snelheid moeten aanpassen aan de fietser en niet omgekeerd.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) vraagt of het klopt dat de Fietzersbond geen tweerichtingsverkeer op fietspaden wenst?
195

De heer **Rood** antwoordt dat de Fietzersbond niet de invoering van tweerichtingsverkeerfietspad bepleit op de normale wegen, met uitzondering van wegen waar de oversteekbaarheid gevaarlijk is.

200 Mevrouw **Kuiper** (CDA) is benieuwd of de Fietzersbond het eens is met de ambities in de Actieagenda Actieve Mobiliteit.

De heer **Rood** antwoordt dat de ambities in Perspectief Fiets zijn niet op dezelfde manier terug te vinden in de Actieagenda Actieve Mobiliteit. De nodige ambities zijn geschrapt. Betreffende
205 doorfietsroutes zijn belangrijke schakels niet gehonoreerd. De Actieagenda moet, wat de Fietzersbond betreft, in lijn gebracht worden met de ambities uit het Perspectief Fiets..

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de Fietzersbond wel aan tafel heeft gezeten bij het opstellen van de Actieagenda.
210

De heer **De Haan** licht toe dat uitgebreid is gesproken met ambtenaren. De Fietzersbond heeft veel waardering voor de inzet van de ambtenaren en hun deskundigheid. Het probleem is dat er geen prioriteit ligt bij recreatieve hoofdroutes. Er is veel gestapeld beleid. Bij de uitvoering is niet zichtbaar waar het beleid vandaan komt. Wat er aan uitvoering plaatsvindt, daarvan ziet de
215 Fietzersbond niet de resultaten. De intenties zijn goed.

De Fietzersbond was wel aangehaakt bij het opstellen van de Actieagenda. Er is periodiek overleg en jaarlijks met de gedeputeerde. De betrokkenheid zit in het beleidsmatige en niet bij de (project) uitvoering.

220 De voorzitter **bedankt** de sprekers en geeft de voordracht ter bespreking aan de commissie.

De heer **Terwal** (VVD) vindt het een goede zaak dat er een richtinggevende Actieagenda ligt, die de provinciale aanpak beschrijft op het gebied van actieve mobiliteit langs acht actielijnen. Actie is nodig om tot een dekkend regionaal fietsnetwerk te komen. Dit valt of staat met goede
225 fietsinfrastructuur. De grote druk op Amsterdamse veerponten maakt het noodzakelijk dat er stevige voortgang wordt gemaakt met het project 'Sprong over het IJ'. Ook tussen Alkmaar en Schagen zijn er ontbrekende schakels en op de route Heerhugowaard–Alkmaar–Heiloo–Castricum en Heemskerk. Naast goede fietsinfrastructuur zijn voldoende fietsstallingen nodig. Het gebruik van de fiets moet worden gestimuleerd. Waarom krijgt actielijst 6 'Stimulering gebruik' in de Actieagenda zo een lage
230 prioriteit? De VVD hoopt dat de gedeputeerde wil toezeggen dat de Provincie samen met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen hieraan meer prioriteit wil geven door werknemers, studenten en scholieren te verleiden de fiets te pakken. De kosten voor deze actielijn zijn gering, maar de winst qua verduurzaming van mobiliteit is groot.

Afgaande op de lijst van openstaande toezeggingen vroeg de VVD om een overzicht van realistische
235 fietsafstanden. Dit overzicht is niet gekomen. Wat zijn verwachtingen van de gedeputeerde bij een afstand van 20 of 30 km fietsafstand?

Wat wordt verstaan onder 'onnodige verplaatsingen'? Het lijkt de VVD onverstandig om in te zetten op het verminderen van het aantal verplaatsingen. Bovendien hoort een overheid niet te bepalen wanneer een verplaatsing nodig of onnodig is. Wanneer is de afronding van de Aanpak
240 Fietsknelpunten voorzien? Wanneer kunnen de Staten de in de Actieagenda genoemde scenario's verwachten om de ambities op het gebied van actieve mobiliteit in de periode 2024 tot 2027 te kunnen realiseren?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwijst naar de eerdere bespreking op 14 juni 2021. Destijds gaf de CDA-fractie aan dat er meer belangrijke onderwerpen en doelstellingen zijn dan actieve mobiliteit. Denk aan verkeerveiligheid. Er zal altijd een afweging moeten plaatsvinden. Die afweging kan bij de
245 behandeling van het iMPI worden gemaakt.

Het is goed dat concrete doelen zijn benoemd en dat wordt gemeten of dat ook bereikt wordt, via data van het CBS. Voetgangers en fietsers vragen om vitale en diverse lokale economieën. Dat sluit
250 aan om het pleidooi van het CDA om gemeenten daarvoor ruimte te bieden om dit te realiseren. Het is goed dat de Fietsersbond is betrokken bij het opstellen van de Actieagenda. Het is jammer dat bond nu met enige teleurstelling naar het stuk kijkt.

Waarom krijgt de actie 'Ketenreis' geen hoge prioriteit? Waarom wordt hier niet ingezet op een goede aansluiting van de fiets op OV? Dat stimuleert mensen om voor lange afstanden de auto te
255 laten staan. Juist als het om de ketenreis gaat, speelt de Provincie daarin op vele terreinen een rol.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat actieve mobiliteit veel goede doelstellingen heeft, zoals een positief effect op de gezondheid van burgers, maar om altijd het verminderen van de CO2 uitstoot als doel te presenteren. Dat valt wat de PVV betreft niet onder de goede doelstellingen.
260 Fietsstimulering door gedragsbeïnvloeding vindt de PVV overbodig. De fractie vindt het niet erg dat deze actielijn relatief minder prioriteit krijgt. De PVV is geen voorstander van een gedwongen mobiliteitstransitie, maar steunt de fractie het idee van maximale keuzevrijheid. Biedt diverse modaliteiten aan, maar laat mensen zelf bepalen hoe zij zich willen (laten) vervoeren.

De infrastructurele schaa sprong is niet nodig, aangezien het hoge kosten met zich meebrengt. Dat met de actielijn wordt ingezet op het verbeteren van verkeersveiligheid kan de PVV steunen. Het ontwikkelen van indicatoren waarmee de kwaliteit en verkeersveiligheid van fietspaden in Noord-Holland kunnen worden gemonitord en verbeterd, is een goede zaak.
265 Vooralsnog zit de PVV enigszins 'gemengd' in het stuk.

270 Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt complimenten uit voor het proces. Suggesties en aanpassingen zijn meegenomen in het uiteindelijke stuk. De toegankelijkheid van het wegennet mag niet afhangen van de aanwezigheid van slimme techniek in het voertuig, of in het bezit van een weggebruiker. De fiets moet in de provinciale projecten als volwaardig vervoermiddel worden behandeld. De PvdA streeft naar meer nadruk op de fietsers, maar ook op de wandelaar. De wandelaar mag niet worden
275 vergeten.

Statenlid **Gringhuis** (GL) stelt dat actieve mobiliteit actueler is dan ooit tevoren. Verplaatsing op een CO₂-neutrale manier moet zo snel mogelijk bewerkstelligd worden. Tot die tijd moet zo min mogelijk worden gevlogen en zoveel mogelijk per openbaar vervoer worden gereisd. Korte afstanden
280 zouden zoveel mogelijk fietsend of lopend moeten worden overbrugd. De auto wordt alleen gebruikt als het echt nodig is. De Actieagenda en Perspectief Fiets helpen om deze stappen te kunnen zetten. GL bedankt alle betrokkenen en opstellers van het stuk voor hun inzet. GL is erg tevreden over het stuk.

285 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** om twee voorbeelden te noemen van situaties waarin de auto echt nodig is.

Statenlid **Gringhuis** (GL) antwoordt dat het aan de burger zelf is om die keuze te maken. Bij een afstand tussen woon en werk en mooi weer kan de fiets worden gepakt. Slecht weer kan een reden
290 zijn om voor de auto te kiezen.

GL ziet dat steeds meer mensen met een elektrische fiets op de weg komen. Dat is een goede ontwikkeling, maar het leidt ertoe dat ook kwetsbare ouderen de elektrische fiets gebruiken. Het aantal verkeersslachtoffers onder die groep neemt toe. Het is belangrijk om in te zetten op vergevingsgezinde fietspaden en overzichtelijke kruispunten. Nagedacht kan worden over
295 onorthodoxe maatregelen zoals het maximaliseren van de snelheid van elektrische fietsen. Heeft de gedeputeerde hierover ideeën?

Fietsers moeten zoveel mogelijk kunnen doorfietsen. Fietsers binnen de bebouwde kom zouden in principe voorrang moeten krijgen en buiten de bebouwde kom in principe niet. Er zou moeten worden toegewerkt naar 'Fietsers krijgen voorrang, tenzij'. Hoe denkt gedeputeerde hierover?
300 Is het een optie om het doel 'Groei van actieve verplaatsingen binnen 7,5 tot 15 km' voortijdig verder te verhogen? Als het behalen van de gestelde doelen minder goed verloopt, zijn er dan maatregelen om de doelstellingen wel te gaan halen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.
305 Het Regionaal Programma Fiets is een kader dat vastligt. Wat is de rol van Provinciale Staten daarbij? De rolstoel wordt in deze nota als een volwaardig vervoermiddel beschouwd. Mevrouw Van Geffen verzoekt om in de afbeelding op pagina 4 de rolstoel op te nemen. De term actieve mobiliteit suggereert dat de rest 'zit te slapen' in het verkeer. Mevrouw Van Geffen vindt de term moeizaam. Zij sluit zich aan bij de opmerking van de heer Terwal dat voorkomen moet worden dat de overheid bepaalt wat onnodige verplaatsingen zijn. Dit geldt ook voor het begrip
310 STOMP: Stappen, trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en dan pas Privéauto. De overheid gaat zich bemoeien met iemands privéleven. Waarom staat deze invulling in de nota? Het is een aanval op de automobilist.

315 Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** (GL) of mevrouw Van Geffen het met hem eens is dat de overheid handvatten kan aanreiken en kan verleiden om keuzes te maken en dat de Provincie daarin een rol kan spelen?

320 Mevrouw **Van Geffen** stelt dat veel zaken kunnen worden gestimuleerd. Het aanleggen van goede fietspaden en meer mogelijkheden voor de voetganger is goed, maar de prioritering en het afwegingskader voor maatschappelijke meerwaarde zorgen ervoor dat de keuzevrijheid van burgers in het geding komt. Mevrouw Van Geffen vindt dat zorgelijk.

325 Bij interruptie vraagt Statenlid **Gringhuis** of mevrouw Van Geffen zich kan voorstellen dat de Provincie wel adviezen geeft aan mensen om een keuze te maken.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vindt adviseren al vergaand. Zeker als dat mensen in hun keuze belemmert.

330 Ze heeft het gevoel dat alle grote investeringen in de MRA liggen. Klopt dit?
Deelt de gedeputeerde de opvatting van de Fietzersbond ten aanzien van tweerichtingsfietspaden?

335 De heer **Hollebeek** (PvdD) vertelt dat de PvdD een voorstander is van het bevorderen en ondersteunen van alle vormen van actieve mobiliteit. Het is schoner, gezonder, over het algemeen veiliger en neemt minder ruimte in. De fractie is dus over het algemeen enthousiast, maar ze heeft toch een paar kanttekeningen.

In de Actieagenda staat dat het een van de belangrijkste ambities is om het regionale netwerk van fietsinfrastructuur in de provincie op te waarderen en toekomstbestendig te maken. Opwaarderen zegt niet alleen iets over capaciteit, maar juist ook over waardering. Een toekomstbestendig netwerk moet niet alleen functioneel zijn, maar zeker ook aantrekkelijk. De fysieke aantrekkelijkheid van de route is vaak van net zoveel belang als de functionaliteit. De heer Hollebeek ziet dat kansen in deze verder prachtige agenda niet afdoende aandacht krijgen. De ervaring die de heer Hollebeek heeft als hij soms noodgedwongen een stukje langs een volgens Duurzaam Veilig aangepaste provinciale weg of langs een bedrijventerrein moet fietsen, stemt hem bezorgd. Landschappen waarin de fietser niet alleen onbeschermd is tegen weersomstandigheden, maar ook nog eens een weinig aantrekkelijk en inspirerend decor om je door te verplaatsen. In de Actieagenda valt te lezen dat de voordelen van het vergroten van het gebruik van actieve mobiliteitsvormen voor de samenleving op veel vlakken zichtbaar zijn: van ruimte voor woningbouw tot impact op gezondheid en klimaat. De PvdD ziet nog meer mogelijkheden. Provinciale Staten hebben immers afgesproken om klimaat in samenhang met biodiversiteit aan te pakken, in lijn met wetenschappelijk advies. Daar ligt een mooie opgave die wat pregnanter naar voren mag komen in de Actieagenda. Een aantrekkelijke fietsinfrastructuur is er een waar natuur en biodiversiteit kunnen floreren. Dat is bij uitstek een gezondere leefomgeving; niet alleen om je door te verplaatsen maar ook om in te wonen. Dat draagt weer bij aan de toekomstbestendigheid, wat als een van de belangrijkste ambities wordt opgevoerd.

350 Een andere mooie ambitie in het stuk: "In een omgeving waar veel ruimte is voor voetgangers en fietsers is veel gelegenheid tot ontmoeting. In de leefomgeving zorgt dat voor versterking van het onderling vertrouwen." Ook daarom lijkt het de fractie belangrijk dat die ontmoetingsplek ook daadwerkelijk een plek is waar men prettig vertoeft, anders zal er van ontmoetingen weinig sprake zijn. In de Actieagenda zijn alle bouwstenen aanwezig om een duidelijke ambitie uit te spreken om tot een fysiek aantrekkelijke, waar mogelijk natuurinclusieve fietsinfrastructuur te komen, maar die panklare voorzet voor open doel wordt helaas niet ingekopt. De fractie van de PvdD overweegt dan ook om met een motie te komen om in het vervolgtraject hier meer aandacht aan te besteden.

365 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Hollebeek doelt op bomenrijen, waardoor de fietser minder wind vangt. Kan een voorbeeld worden gegeven van het inrichten van leefruimte voor ontmoeting?

370 De heer **Hollebeek** heeft het verhaal over ontmoeting niet bedacht. Dat staat in het stuk. Hij bedoelde dat als men elkaar wil ontmoeten, er dan voor gezorgd moet worden dat de omgeving uitnodigt voor ontmoeting. Als de omgeving het aantrekkelijk maakt om te gaan fietsen, zullen mensen gaan fietsen en elkaar eerder ontmoeten.

De aangekondigde motie vraagt dat, wanneer in het vervolg wordt nagedacht over actieve mobiliteit en het inrichten van fietsinfrastructuur, het aantrekkelijk wordt gemaakt om op het fietspad te vertoeven.

375 Opvallend is dat in de acht actielijnen de doorfietsroutes de hoogste prioriteit hebben en recreatieve routes de laagste. Daar ziet de fractie een discrepantie tussen dat wat de heer Hollebeek eerder stelde en sommige passages uit de Actieagenda. Bijvoorbeeld: "Om ongestoord te kunnen doorfietsen liggen doorfietsroutes bij voorkeur niet langs drukke autowegen." "We hebben aandacht voor de kwaliteit van de veerverbindingen binnen het doorfietsroutenetwerk. Zo zijn veerverbindingen in het waterrijke Noord-Holland onmisbaar voor goed functionerende wandel- en fietsnetwerken." "We promoten nieuwe doorfietsroutes en recreatieve fiets- en wandelroutes, onder andere met campagnes." In de voordracht wordt bovendien gesteld dat zo nodig waterschappen, natuur beherende organisaties en recreatieschappen worden betrokken.

385 Dit soort stellingen lijken een lans te breken voor een visie op het zoveel mogelijk combineren van doorfietsroutes en recreatieve routes. Met name in het gebied Laag-Holland zijn er hiaten in het fietsroutenetwerk. Die kunnen worden weggewerkt door naar slimme combinaties te kijken. De techniek ontwikkelt immers door en het overbruggen van fysieke afstanden vergt steeds minder tijd. De fractie van de PvdD zou graag zien dat er in de Actieagenda iets nadrukkelijker de nadruk wordt gelegd op mogelijke combinaties van doorfietsroutes en recreatieve routes, ook voor de belevingswaarde.

395 De heer Hollebeek komt met een puntje van zorg. Er zijn omvangrijke investeringen nodig voor de realisatie van doorfietsroutes die niet passen binnen bestaande provinciale subsidieregelingen. De Actieagenda gaat niet gepaard met extra financiële middelen. Kan de Gedeputeerde de PvdD geruststellen dat het enigszins realistisch is dat de ambities kunnen worden waargemaakt? De heer Hollebeek wil de aandacht vestigen op de rol van de kleinere stations in de ketenreis. De PvdD blijft van mening dat goede overstappunten in de regio een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de toename van actieve mobiliteit.

400 De heer **Steeman** (D66) benadrukt dat een goede, veilige, herkenbare infrastructuur voor actieve mobiliteit enorm belangrijk is voor de inclusiviteit van en de toegankelijkheid voor minder validen. Mevrouw Van Geffen sprak er ook al over. Het is een misser dat er geen aandacht voor minder validen is in deze stukken. Het is vanzelfsprekend dat deze doelgroep belang heeft bij de doelstellingen en ambities in deze stukken. Op welke manier krijgt deze doelgroep een vaste plek in de openbare ruimte?

405 D66 is blij met de ambities van het college. Het heeft zoveel voordelen om lopen en fietsen te stimuleren en te faciliteren. Actieve mobiliteit scheelt veel ruimte. Minder ruimte voor parkeren, minder ruimte op de weg, minder ruimte voor asfalt en minder ruimte om een file te vormen. Elke manier om de vervoersmodaliteit laag op de D66-Ladder van Duurzaam Vervoer te krijgen spaart ruimte uit. Het spaart ook de omgeving, uitstoot van CO₂, fijnstof en geluid. Het spaart dus de leefomgeving. Wat betreft het Klimaatakkoord moeten alle zeilen worden bijgezet om die

- doelstellingen te behalen. Er zullen minder autokilometers moeten worden afgelegd. Een kleine toename van het aantal kilometers in actieve mobiliteit kan al een grote bijdrage leveren. De investering in mobiele activiteit is de meest efficiënte en effectieve manier om met de schaarse
- 415 infrastructuurbudgetten om te gaan. D66 is oprecht blij met de stukken die voorliggen. In de uitgaven op fietsinfrastructuur is er sprake van onderbesteding, vooral daar waar wordt opgetrokken met derden (lees: gemeenten). Hoe gaat de Provincie ervoor zorgen dat ambities en plannen ook daadwerkelijk ten uitvoer komen en dat budgetten tijdig en doelmatig worden besteed? De Fietzersbond deed goede suggesties voor ontbrekende of onderbelichte schakels in het
- 420 fietsnetwerk. D66 hoopt dat deze goede suggesties worden meegenomen in de verdere uitvoering. Bij het volgende onderwerp overweegt D66 om een motie in te dienen: In het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is een onderscheid gemaakt tussen doorfiets-, verbindings-, stads- en recreatieve routes. In het eigen provinciale beleid en de fysieke verschijningsvorm van fietspaden is dat onderscheid nog steeds niet terug te zien. Normen zijn vaak gebaseerd op de
- 425 snelheid van het autoverkeer. D66 overweegt om meer en duidelijker kwalitatief en kwantitatief onderscheid te maken tussen verschillende fietsroutes en dat door te voeren in beleid en onderhoudsnormeringen. Het zou kunnen betekenen dat meer structureel wordt afgeweken van CROW-normeringen en daarmee van de vrij strikte benadering van Duurzaam Veilig. Is de gedeputeerde bereid om daarin mee te denken?
- 430 Lopen blijft onderbelicht als modaliteit. De PvdA noemde het ook al. Het potentieel is groot, net als het voordeel. Er zou eigenlijk een Regionaal Toekomstbeeld Wandelschoen moet komen, met daarin opgenomen duidelijke looproutes. Op welke manier kunnen Provinciale Staten dit nog beter op de kaart krijgen naar aanleiding van de voorliggende Actieagenda?
- 435 De heer **Jensen** (JA21) geeft aan dat JA21 voorstander is van mobiliteit in al haar vormen. Hoewel de fractie de auto nog steeds als primair vervoermiddel beschouwt, ziet ze zeker nut en noodzaak van de fiets als vervoermiddel. Fietsen is gezond, goed voor het milieu en soms zelfs sneller dan de auto, met name in drukke, stedelijke gebieden. Het kan een alternatief zijn voor of een aanvulling op het toch al drukke openbaar vervoer. Hoewel keuzevrijheid natuurlijk voorop staat, staat JA21
- 440 positief tegenover maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. De toename van e-bikes en speed-pedelects zorgt voor een extra belasting van het stroomnetwerk in de toekomst. Het is logisch dat de Provincie investeert in veilige doorfietsroutes. JA21 is uiteraard voorstander van goede routes voor woon-werkverkeer, toerisme, vrachtvervoer maar ook van veilige schoolroutes. De heer Jensen is blij dat volgend jaar de snelfietsroute parallel aan de N200 tussen Haarlem en
- 445 Amsterdam in gebruik kan worden genomen. Die route is nu een drama voor fietsers. In het Actieprogramma Fiets staat dat in 2020 een fietspad langs de N197 wordt gerealiseerd. Kan de gedeputeerde daarover uitsluitsel geven. JA21 is benieuwd naar de financiële onderbouwing voor de lange termijn. In de periode 2024 tot 2027 gaat het om 100 miljoen euro zonder dekking.
- 450 De fractie heeft zorgen over enkele doorfietsroutes. De heer Jensen verwijst naar de gevaarlijke situatie op de rotonde bij het Westerhoutplein in de route van Beverwijk naar Wijk aan Zee en de knip in de weg op de Alkmaarseweg van Beverwijk naar Heemskerk en Castricum. Oplossingen om fietsverkeer te stimuleren en te vergemakkelijken moeten goed worden getoetst op veiligheid. Er moet goed worden gekeken naar de belangen van alle weggebruikers.
- 455 JA21 ziet een overkoepelende visie voorliggen met goede plannen, maar die plannen hadden wel wat concreter mogen zijn. De fractie kijkt uit naar de uitvoering.

De heer **Mangal** (DENK) constateert dat de brommer als gebruiker van infrastructuur niet voorkomt in het voorliggend stuk, terwijl de brommer wel degelijk toegang heeft tot provinciale fietspaden.

460 Bij het ontwerpen van veilige fietsinfrastructuur kan er niet van worden uitgegaan dat het voertuig niet bestaat. Is er voldoende rekening mee gehouden dat de brommer gebruik zal maken van deze infrastructuur? Is gedacht aan parkeergelegenheden voor deze modaliteit. Is gedacht aan oplaadpunten voor elektrische fietsen en brommers op tussenstops en eindpunten? Als brommers niet welkom zijn op fietsinfrastructuur is er dan gedacht aan een alternatieve route?

465 De heer **Klein** (CU) bedankt de gedeputeerde en de ambtenaren voor de Actieagenda. De CU is een groot voorstander van het stimuleren van fietsgebruik. De Actieagenda bevat mooie woorden en goede ambities. Het is goed om een schaa sprong te maken in de infrastructuur en de verkeersveiligheid te willen verbeteren. Het is zorgelijk dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers toeneemt.

470 De CU kan zich vinden in de herformulering van de doelstellingen. De fractie voelt ook mee in het gevoel van de Fietzersbond. Wat voegt dit stuk nu opnieuw toe, ten opzichte van het eerdere Perspectief Fiets? Wanneer verlaat de Provincie nu de fase van papier?

In de lijst van actielijnen staan zaken die belangrijk zijn, maar toch secundair. Wat de Noord-Hollandse fietser echt helpt is die betere infrastructuur. Daarvoor is 100 miljoen euro nodig maar geen dekking. Wat is daarop de reactie van de gedeputeerde?

475 De CU heeft een aantal suggesties. Voeg meteen een begrotingsvoorstel bij, zodat er geld beschikbaar komt voor de uitvoering van de verbetering van infrastructuur. Geef de schoolroutes meer prioriteit. De recreatieve routes verdienen meer prioriteit. Op doorfietsroutes is het van belang dat echt kan worden doorgefietst. Maak kruisingen met wegverkeer standaard met voorrang voor fietsers, tenzij dit niet veilig te organiseren is. De CU bedacht daarvoor de slogan "Noord-Holland zorgt ervoor dat er geen haaiantanden meer op de fietspaden staan".

485 De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat de SP-fractie in grote lijnen positief is over de voordracht. Er staan goede uitgangspunten in de Actieagenda. Ze zijn nauwkeurig omschreven en leiden tot veel ruimte voor de fiets en de wandelaar.

De SP ziet het document als een kapstok voor concrete uitvoering. Hopelijk volgen de uitvoeringsplannen snel. Zo niet dan bestaat de kans dat dit stuk in de lade belandt en dat daarmee de stapel van eerder geproduceerde documenten over dit onderwerp zal groeien. Het wordt nu tijd voor concrete plannen en vooral de uitvoering daarvan. Om de uitgangspunten en doelstellingen tot werkelijkheid te maken, moet er veel gebeuren.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

495 Gedeputeerde **Olthof** is blij met de wijze waarop de samenwerking vanuit de Provincie met de Fietzersbond verloopt. Het contact is goed en er is regelmatig overleg. De gedeputeerde herkent de door de Fietzersbond genoemde punten ten aanzien van de actielijnen die in het document staan. Het document is een vervolgstap op het Perspectief Fiets. De teleurstelling van de Fietzersbond begrijpt en erkent de gedeputeerde dan ook wel. Het kan niet allemaal even snel.

500 Als de gedeputeerde elke fractie moet geloven dan moet de Provincie alle stimuleringsgebruik op vijf bolletjes zetten. Het feit dat alle punten zijn genoemd wil zeggen dat er al sprake is van prioritering. Een aantal actielijnen loopt samen. Recreatieve routes vallen ook onder de portefeuille Recreatiegebieden. Met recreatieschappen wordt gekeken naar het bevorderen van recreatieve routes.

505 Voor stimulering van het fietsgebruik in de ketenreis zal er eerst voor gezorgd moeten worden dat er goede fietspaden liggen. Doorfietsroutes hebben hoge prioriteit. Daar valt veel winst te boeken.

- Er is gekozen voor een volgorde qua inzet om uiteindelijk ook een en ander waar te kunnen maken. Met een maximale fietsafstand van 15 km kan echt winst worden geboekt. Als de afstand groter is, dan gaat de tijd die men moet fietsen richting drie kwartier. Dan neemt de bereidheid om de fiets te gebruiken snel af, ook wanneer een elektrische fiets kan worden ingezet. Bij de ambities van 7,5 en 15 km is concreet aangegeven waar het naar toe zou moeten gaan. Is het doel in 2025 behaald, dan is in ieder geval een ambitie gerealiseerd uit het document. Wanneer een ambitie is behaald, dan kunnen de grenzen weer worden verlegd.
- Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid moet het gebruik van de fiets c.q. actieve mobiliteit worden gestimuleerd. De term 'onnodig gebruik' komt voort uit het Perspectief Mobiliteit. De eerste stap is mobiliteit verminderen, onder meer door de werkgeversaanpak te stimuleren.
- Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD daar toen ook al tegen geageerd heeft. Het stuk is aangenomen met steun van de VVD. De VVD vroeg zich echter wel af of door de overheid zo zwaar moest worden ingezet op het verminderen van mobiliteit.
- Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat 'keuzevrijheid' is toegevoegd aan het Perspectief Mobiliteit. De betreffende passage over onnodig gebruik komt voort uit het Perspectief Mobiliteit. Het gaat over het veranderen, maar ook het verbeteren van mobiliteit en over infrastructuur. Dat kan ook betekenen dat er asfalt bij moet komen. Voor goede fietspaden zal er zeker asfalt bij moeten komen. De Provincie gaat de mensen niet vertellen wat onnodig gebruik is, maar met ander beleid moet worden gestimuleerd dat mensen minder hoeven te reizen.
- Eerder is een lijst verstrekt met daarin uiteengezet de stand van zaken betreffende de aanpak van **fietsknelpunten. Dit fasen-overzicht kan eventueel opnieuw worden verstrekt.** In het geval van de N197 is de studiefase opnieuw opgepakt. Het project kon onder meer door personele bezetting niet goed worden opgepakt. Naar aanleiding van vragen over het iMPI is dat project weer opgepakt.
- Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of een zichtlijn kan worden gegeven van wanneer benoemde fietsknelpunten zijn afgerond.
- Gedeputeerde **Olthof** gaat niets toezeggen wat hij niet kan waarmaken. Een aantal knelpunten in de realisatiefase kan op korte termijn zijn gerealiseerd. Bij andere projecten is de Provincie afhankelijk van andere partijen of van procedures. Van die projecten kan men zich afvragen of die überhaupt wel gerealiseerd kunnen worden. Via het iMPI is de voortgang te volgen.
- Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of er naar aanleiding van dit beleid bepaalde acties zijn, die de Provincie onderneemt om te stimuleren dat het niet vastloopt.
- Gedeputeerde **Olthof** constateert dat zaken door elkaar worden gehaald. Het is niet alleen een financieel punt, de Provincie heeft ook met de praktische uitvoering en procedures te maken. Op die manier zijn de knelpunten benoemd.
- Het college komt nog met het Perspectief Financiën. Het beeld dat de Provincie onuitputtelijke middelen heeft, is onjuist. De Provincie kan niet het probleem van gemeenten oplossen. In samenhang moet worden bekeken hoe middelen zo slim mogelijk kunnen worden ingezet. De subsidieregeling vanuit de Provincie is zoveel aantrekkelijker gemaakt. Het Rijk had de mond vol van het Landelijke Toekomstbeeld Fiets. Provincies leveren een Regionaal Toekomstbeeld Fiets op. Nu is de vraag of het Rijk bereid is om de portemonnee te trekken. Financieel gezien heeft de Provincie haar beperkingen. De gedeputeerde wil de ambities scherp en duidelijk hebben. De

financiën zijn nu niet geregeld en die worden deze periode ook niet meer geregeld. Deze agenda kan worden ingezet in de nieuwe coalitieonderhandelingen. Er is nu een volledige inventarisatie. Dat is een verschil ten opzichte van het Perspectief Fiets. Daarnaast is het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Duidelijk is wat de opgave is voor de uitbreiding en de kwalitatieve verbetering van het fietsnetwerk. Met elkaar zullen keuzes moeten worden gemaakt, door zowel gemeenten, Provincie en Rijk, om financiële middelen te vinden voor de realisatie van een en ander. De gedeputeerde wil niet de verwachting wekken dat de Provincie een grote zak geld achter de hand heeft. De financiën moeten vanaf 2024 nog worden geregeld.

565 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of de Provincie een doeluitkering krijgt in het iMPI speciaal voor fietsprojecten, of loopt het buiten het iMPI om?

Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat niet alles wat in het iMPI staat financieel gedekt is. In het iMPI zal er een kredietaanvraag komen wanneer het provinciaal areaal betreft en de Provincie de uitvoerende partij is. Het kan zijn dat een deel wordt gefinancierd door gemeenten of door de Rijksoverheid. Met de ambities die vermeld staan kan de Provincie aan de MIRT-tafel laten zien dat ze haar huiswerk heeft gedaan. Diverse partijen zullen hun bijdragen moeten doen.

575 Bij interruptie vraagt de heer **Steeleman** (D66) wanneer de gedeputeerde verwacht aan tafel te zitten met de Staatssecretaris? Klopt het dat het Financieel Perspectief voor fietsinfrastructuur wezenlijk verschilt van het Financieel Perspectief voor auto–infrastructuur?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het gaat om het Financieel Perspectief Mobiliteit. Voor de zomer zit de gedeputeerde aan tafel met de Staatssecretaris. Dat wil niet zeggen dat voor de zomer het geld geregeld is. In overleg met de griffie bekijkt de gedeputeerde hoe een en ander kan worden teruggekoppeld. Mogelijk kan een rondvraag worden gesteld. Ook komt de informatie via het Bac-verslag.

585 Uiteindelijk wordt het STOMP-principe gebruikt. Het is ook toegepast voor de ambities in de Haarlemmermeer. Wat kun je wandelend, fietsend en wat met OV en wat met auto? Als bestuurder ben je in de politiek bezig om beleid neer te zetten. Het STOMP-principe voldoet aan die uitgangspunten. Het college zegt niet dat men niet met de auto mag.

De wandelaar is belangrijk wanneer het over actieve mobiliteit gaat. De wandelaar is niet bewust ondergewaardeerd. Wandelroutes zijn vooral ondergebracht in de Agenda Recreatie en Toerisme.

590 Het is terecht om wandelen in de toekomst nadrukkelijker mee te nemen in de Actieagenda. De gedeputeerde zal het onderwerp wandelaar ook meenemen in zijn gesprekken met gemeenten.

De gedeputeerde maakt zich zorgen over de snelheid van e-bikes, als het om veiligheid gaat. Het is een landelijke discussie, die vooral gericht is op de speed pedelec. In de bijlage van de Actieagenda valt te lezen dat wordt gekeken naar de inrichting van fietspaden. Juist omdat er steeds meer verschillende fietsen komen, is een breder fietspad nodig. Dat vraagt om een flinke investering. In de bijlagen is ook een overzicht terug te vinden van de breedte van (brom)fietspaden. Bij de inrichting van infrastructuur wordt rekening gehouden met bromfietspaden.

600 In de richting van mevrouw Van Geffen merkt de gedeputeerde op dat Formule 1 als topsport kan worden beschouwd. Zo is het echter niet bedoeld als het gaat over de Actieagenda Actieve mobiliteit. Het gaat over het inzetten van spierkracht om vooruit te komen en niet over goed opletten en goed sturen.

Fietsers hebben voorrang, tenzij: Er zijn bewegingen naar een andere manier van denken, maar om dit als standaard te gaan inzetten, is wel ingewikkeld. Het gaat over snelheden en
605 verkeersintensiteit. De gedeputeerde vindt het wel een punt van discussie voor een aantal plekken, bijvoorbeeld binnen de bebouwde kom en in steden. Hij ziet steeds vaker fietspaden waar de auto te gast is, net als de 30 km-zone. Het is nu te vroeg om in de provincie, op provinciale wegen, in te stellen dat de fiets voorrang heeft en dat de auto te gast is. Er wordt wel nagedacht en gesproken over het geven van voorrang van fietsers op rotondes. Met de onderbouwing die er nu ligt, komt dat
610 te vroeg. De landelijke discussie wordt afgewacht. Met het CROW wordt bekeken hoe hiermee anders kan worden omgegaan.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de gedeputeerde in gesprek is met CROW.

615 Gedeputeerde **Olthof** zelf is niet in gesprek met CROW. Ten aanzien van de fiets zijn maatschappelijke ontwikkelingen gaande. Dergelijke onderwerpen worden besproken en zijn een punt van aandacht.

Bij interruptie merkt mevrouw **Kuiper** (CDA) op dat de CROW-richtlijnen gelden voor het gehele land.
620 Een automobilist mag niet in iedere provincie te maken krijgen met andere CROW-regels. Het kan toch niet zo zijn dat op provinciaal niveau eigen regels worden bedacht?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat binnen Noord-Holland sprake moet zijn van een betrouwbare inrichting van de weg. Over de N206 is gevraagd waarom het geen doorfietsroute omvat. De auto
625 heeft voorrang. Als de fietser voorrang zou hebben, dan is er op een rotonde waar de auto weer voorrang heeft, sprake van twee verschillende regimes. De verkeerssituatie wordt hierdoor gevaarlijk.

Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is vastgesteld. Het is een adaptieve Agenda en niet in beton gegoten. Met gemeenten worden steeds gekeken wat eraan toegevoegd kan worden. Binnen de MRA
630 gebeurt er meer, omdat er meer kansen zijn voor de fiets vanwege kortere afstanden. Dat neemt niet weg dat Noord-Holland Noord is meegenomen in het RTF.

De gedeputeerde vindt het geen probleem om de doelgroep te benoemen en daartoe een plaatje van de rolstoel toe te voegen aan de afbeelding op pagina 4. Dat zal gebeuren

635 De doelgroep is niet opgenomen omdat de opzet van deze Agenda meer was vanuit het gebruik van de infrastructuur en niet zozeer vanuit doelgroepen. De doelgroep had wel meer aandacht kunnen krijgen in de tekst, maar het was geen uitgangspunt om alle doelgroepen daarin te benoemen.

Bij interruptie verwijst de heer **Mangal** (DENK) naar een wettekst voor voertuigen voor mensen met een beperking. Bromfietsen op meer dan twee wielen mogen niet breder zijn dan twee meter. Dat
640 betekent dat ze wel twee meter breed kunnen zijn. Dit kunnen voertuigen zijn voor mensen met een beperking. De breedte van een fietspad varieert van twee tot drie meter. De heer Mangal voorziet daar een probleem. Is de gedeputeerde dat met de heer Mangal eens?

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat probleem niet. Als dergelijke voertuigen twee meter breed mogen zijn,
645 dan zou dat betekenen dat fietspaden vijf meter breed gemaakt moeten worden. Dat is een onmogelijke opgave. De Provincie moet wel zorgen dat personen met een lichamelijke beperking en minder validen op hun bestemming moeten kunnen komen. Het is een uitzondering dat een voertuig twee meter breed is. Er zullen altijd nieuwe ontwikkelingen zijn waarmee men in de huidige infrastructuur c.q. de provinciale wegen en fietspaden niet uit de voeten kan.

650 Per situatie moet worden bekeken of een inrichting met een tweerichtingsfietspad veilig is.

Om een aantrekkelijk fietspad te maken zal de omgeving aantrekkelijk moeten zijn. Bij de aanleg van fietspaden kan niet zomaar dwars door gebieden worden gegaan, vanwege flora en fauna. Er moet rekening worden gehouden met ander ruimtelijk beleid. Er wordt niet alleen gekeken naar de aantrekkelijkheid van een route, maar ook naar de meest logisch stroom om van A naar B te bewegen.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat hij niet heeft gesteld dat fietspaden door natuur aangelegd moeten worden, maar dat natuur langs fietspaden moet worden aangelegd.

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar het NIKG, waarin daarover afspraken zijn gemaakt. Bij de aanleg van fietspaden zal de omgeving altijd een belangrijk punt zijn. Over onderbesteding merkt de gedeputeerde op dat met gemeenten getracht wordt tot regionale mobiliteitsagenda's te komen. Daarin staan doorfietsroutes opgenomen. Nu is de vraag hoe snel een en ander gerealiseerd kan worden. Voordat tot realisatie kan worden overgegaan, moeten (ruimtelijke) procedures worden doorlopen en komen aanbesteding en financiering om de hoek kijken. Daarbij maken gemeenten soms andere keuzes. Dit jaar waren er gemeenteraadsverkiezingen. Het helpt wanneer zaken samen worden opgepakt. In de uitvoering kunnen mogelijk taken van elkaar worden overgenomen en zaken slimmer worden georganiseerd. Onderbesteding is een uitdaging waarvoor met elkaar een oplossing moet worden gevonden. In het stuk is opgenomen dat rondom OV-knooppunten voorzieningen aanwezig moeten zijn. Opleadpunten is daar één van.

Bij interruptie vraagt de heer **Jensen** (JA21) over de N197 wat de reden was dat eerst tot aanleg werd besloten en vervolgens om er eerst nog studie naar te doen.

Gedeputeerde Olthof verwijst naar de bijlage bij de stukken van februari. Als een bromfiets niet op de rijbaan kan rijden, dan is het gebruik van het fietspad toegestaan. Er moet een goed alternatief zijn. De schoolroutes zijn benoemd in het Plan Veiligheid. Schoolroutes maken onderdeel uit van de verbindingen. Het van en naar werk en school fietsen moet zo slim, snel en vooral zo veilig mogelijk kunnen.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) vindt dat de toezegging om een plaatje van een rolstoel toe te voegen op pagina 4 de doelgroep schromelijk tekort doet. Echte toegankelijkheid vergt een wezenlijk andere blik op infrastructuur, zeker daar waar van voetgangersinfrastructuur gebruik wordt gemaakt. Dat mist in het document. De heer Steeman neemt dit punt mee richting behandeling in Provinciale Staten, om te kijken of er meer gedivergeerd kan worden in de verschillende fietspaden en de manier waarop daarmee wordt omgegaan in beleid, onderhoud en investeringen. D66 komt daartoe mogelijk met een motie.

De heer **Terwal** (VVD) spreekt van een goed debat. Hij bedankt voor goede antwoorden, onder meer over de realistische fietsafstanden en dat fietsstimulering wel degelijk een stevige prioriteit is van de Provincie. De VVD is blij te horen dat de gedeputeerde over onnodige verplaatsingen aangeeft dat keuzevrijheid belangrijk is.

Het stoort de heer Terwal in toenemende mate dat een aantal partijen wederom ook dit debat aangrijpen om de automobilist te verketteren. Je zult maar D66-stemmer zijn en ook automobilist, die af en toe ook de fiets gebruikt.

Bij interruptie constateert de heer **Steeman** (D66) dat de heer Terwal een persiflage van de bijdrage van de heer Steeman maakt, als hij spreekt over het verketteren van automobilisten en dat D66 een groot tegenstander zou zijn van de automobilist. De heer Terwal heeft niet opgelet. Het is de bedoeling om een mix van modaliteiten te hebben. D66 is er wel voorstander van om het autogebruik terug te dringen. Dat staat ook in het Klimaatakkoord. Alle zeilen moeten daarvoor worden bijgezet. Dat is geen verkettering, maar een realistisch uitgangspunt voor het terugdringen van het autogebruik.

De heer **Terwal** (VVD) beschouwde het als een dieptepunt. De heer Steeman spreekt van een persiflage, maar het is bijzonder dat hij twittert over de podcast "The war on cars". Daarin wordt aangekondigd dat de automobilist uit de binnensteden moet worden geband. Er kan een verschil van opvatting zijn, maar dan moet niet worden gezegd dat er ook binnen D66 nog wel ruimte is voor de auto, want die is er dan gewoon niet.

Bij interruptie geeft de heer **Steeman** de heer Terwal in overweging om de podcast te beluisteren. Hij zal dan vernemen dat het een realistisch beeld is van een goede mix om het autogebruik te verminderen, en geen verkettering.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt of er nog maatregelen kunnen worden getroffen, om bij te sturen, wanneer blijkt dat de doelen niet kunnen worden behaald. Hij begrijpt de uitleg over het woord 'tenzij'. Statenlid Gringhuis hoort graag van de gedeputeerde of de Staten hierin kunnen helpen? Het is goed dat wordt nagedacht over de snelheid op fietspaden.

De heer **Klein** (CU) vond het positief om te horen dat het nog te vroeg is voor voorrang voor fietsers en dat het op dit moment nog niet zover is. Dat zijn andere woorden dan: Het gaat niet gebeuren. Er zijn veel situaties in Noord-Holland waarbij een fietspad langs de provinciale weg ligt. Dan is er een zijweg. De fietser moet vervolgens wachten voor de oversteek van die zijweg. Te denken valt aan een pilot om te kunnen beoordelen op welke plekken en in welke situaties die voorrangssituatie kan worden omgedraaid zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid en doorstroming. Het kan tegemoet komen aan de toekomstwens om die voorrangssituatie ooit te realiseren. Als geprioriteerd moet worden en het gaat over het secundaire netwerk dan heeft het de voorkeur van de CU om schoolroutes hoger op de lijst te zetten. Kan dat?

De heer **Hollebeek** (PvdD) is in principe voor de door D66 aangekondigde motie, mits niet teveel uitgewerkt in de technische details.

Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:

Gedeputeerde **Olthof** laat de discussie tussen de heren Terwal en Steeman voor wat het is. Hij was helder over het standpunt van het college. Het onderhoud (waarover D66 een motie overweegt) zit in het NIKG. Er zal worden gekeken naar de kwaliteit van fietspaden. Het RTF zal voeding geven voor het NIKG.

- 745 De gedeputeerde deed richting mevrouw Van Geffen een toezegging over een afbeelding. Daarmee heeft hij het niet afgedaan als zou het voldoende zijn. Het is een inclusief document waarin wordt gekeken naar kwalitatief goede routes, die door verschillende doelgroepen, waaronder scholieren en mensen met een beperking et cetera, worden gebruikt. De gedeputeerde wil ervoor waken dat dit document wordt aangevuld met allerlei doelgroepen. Het wordt daarmee te detaillistisch. Het zal de
750 uitvoering moeilijker maken. Schoolroutes hebben aandacht in het kader van verkeersveiligheid. Het staat D66 vrij om een motie in te dienen, maar de gedeputeerde deed een toezegging en heeft erkend dat de betreffende doelgroep een plek in de tekst had moeten krijgen.
Bij doorfietsroutes is het uitgangspunt dat de fietser voorrang heeft. In die zin sluit de gedeputeerde zich aan bij de vraag wat deze voorrangsvorm betekent in het kader van de CROW en Duurzaam
755 Veilig. Daar zit veel aan vast. De gedeputeerde zou voorzichtig willen zijn met experimenteren op het gebied van voorrang voor alle fietspaden en voor alle fietsers. Middels een evaluatie wordt gemonitord of doelen behaald worden.
Schoolroutes hebben een plek, maar ze zijn niet expliciet apart benoemd.
- 760 De voorzitter concludeert dat uitgebreid over het onderwerp is gesproken en dat een mooi debat is gevoerd. De voordracht zal als besprekingsstuk worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 23 mei 2022. De PvdD en D66 hebben aangekondigd mogelijk met een motie te komen.

5b. Ingekomen e-mail Fietzersbond over Actieagenda Actieve Mobiliteit

- 765 Voor beraadslaging zie agendapunt 5a.

6. A-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)

6a. Voordracht Aanpassing Luchthavenregeling Middenmeer

- 770 Statenlid **Zoon** (PvdD) zegt dat de Luchthavenregeling Middenmeer geen nationaal belang is. Het is een lokale grasstrook in een lastig gebied, met daarin een windmolenpark en vlakbij vliegveld De Kooy. De Provincie moet belangen afwegen. Volgens de PvdD is deze milieuafweging een provinciale verantwoordelijkheid. Externe veiligheid is eveneens een provinciale verantwoordelijkheid.
Het lijkt erop dat dit vliegveld groter wil worden. Daartoe is deels verharding aangebracht en een
775 windmeetmast geplaatst. Er is geen afweging gemaakt tussen nut en noodzaak. Hoe verhoudt het zich met luchthaven De Kooy en het zweefvliegveld? Hoeveel vervuiling en overlast gaat het geven? Uitbreiding is wat de PvdD betreft onwenselijk.

- 780 Mevrouw **Abdi** (PvdA) bedankt voor het heldere stuk. De PvdA vraagt naar de stand van zaken omtrent de geluidsoverlast die door twee omwonenden werd ervaren.

Mevrouw **Van Geffen** deed zelf navraag naar hoe dit proces is verlopen. Ze hoorde tevreden geluiden. Liberaal N-H kan instemmen met de voordracht.

- 785 Statenlid **Van der Waart** (GL) verwijst naar de inhoudelijke behandeling van de regeling in Provinciale Staten in 2017. Destijds heeft GL haar zorgen geuit over de toename van overlast. Toen werd gesteld dat deze wijziging feitelijk verwaarloosbaar zou zijn, waar het gaat om geluid en de uitstoot van fijnstof en dergelijke.
De thans voorgestelde aanpassing is van administratieve aard en zal niet tot een grote aantasting
790 van het leefmilieu leiden. GL ziet dit graag nogmaals bevestigd door de gedeputeerde.

De vraag is wel of dit soort vliegtuigen in de toekomst nog wel wenselijk is in deze provincie. Die discussie volgt nog. GL ziet deze aanpassing als een formaliteit. De voordracht mag als hamerstuk worden doorgeleid naar de PS-vergadering.

795 *Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:*

Gedeputeerde **Olthof** zegt over de bijdrage van Statenlid Zoon dat er geen voorstel voorligt om de vergunning uit te breiden. Het voorstel is om definities tekstueel aan te passen. Er is geen mogelijkheid om nu deze vergunning in te trekken.

800 Circa drie weken geleden heeft de gedeputeerde de regionale luchthavens uitgenodigd om te praten over een toekomstvisie. Het gebruik van de huidige brandstof nadert zijn einde. Er zal op termijn moeten worden overgegaan op elektrische vliegtuigen. De regionale luchthavens denken na over de toekomst in relatie tot de duurzaamheidsambities.

805 *Tweede termijn:*

Statenlid **Van der Waart** (GL) hoort te zijner tijd graag meer over het gesprek met de regionale luchthavens.

810 *Reactie Gedeputeerde Staten in tweede termijn:*

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt nog richting de PvdA dat de bewoners hun beroep niet hebben ingetrokken. De gedeputeerde zal nog een nadere schriftelijke reactie geven naar aanleiding van het ingediende beroep of bezwaar.

815 In het debat over luchthavens zullen de regionale luchthavens worden meegenomen. Er staat binnenkort een BOT-overleg gepland.

De **voorzitter** beaamt dat een BOT-overleg wordt georganiseerd. Zij concludeert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar de PS-vergadering op 23 mei 2022.

820

Schorsing van 22.12 – 22.18 uur.

7. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

7a. Discussienota Verkeersveiligheid en gedrag – Liberaal Noord-Holland

825

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) stelt dat veiligheid alle commissieleden aan het hart gaat. Veel wordt gezocht in landelijke kaders voor weginrichting. Er zijn ook wegen waar die landelijke normen minder goed passen. Bovendien zijn die normen kostbaar. Als alternatief wordt dan vaak snelheidsbeperking aangedragen. Een kenmerk van mobiliteit is dat mensen van A naar B moeten.

830 Bovendien is het niet altijd de snelheid, die een verkeersongeval veroorzaakt. Gedrag is een belangrijke factor. In gedrag wordt verhoudingsgewijs weinig geïnvesteerd. Mevrouw Van Geffen kent de oplossing ook niet, maar ze zou graag met deze commissie bekijken of er out of the box oplossingen zijn, die nu nog niet in beeld zijn. Heeft de commissie het idee dat voldoende wordt ingezet op gedrag? Hoort het wel bij de overheid om op gedrag in te zetten? Heeft de commissie

835 Interesse in een expertmeeting met out of the box sprekers?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) beaamt dat het gedrag van de weggebruiker een lastig punt is als het over verkeersveiligheid gaat. Ondanks landelijke campagnes komt de boodschap niet altijd goed aan bij weggebruikers. Een expertmeeting lijkt de CDA-fractie een goede zaak.

840 Het is niet alleen gedrag, maar ook de weginrichting die een belangrijke rol speelt. Zichtbaarheid, duidelijkheid en het voorkomen van conflictsituaties zijn volgens de fractie belangrijke provinciale instrumenten. Het is dan ook goed om bij de C-agendastukken de Regionale contourendocumenten Verkeersveiligheid aan te treffen. In samenwerking met vele partners wordt een aanpak geformuleerd voor zowel gedrag als voor de inrichting om de verkeersveiligheid in de betreffende regio te verhogen. Wat het CDA betreft blijft het een samenspel. Natuurlijk is het ook een taak van overheid om naar het gedragsaspect te kijken, als het over verkeersveiligheid gaat.

De heer **Terwal** (VVD) bedankt voor discussienota. De VVD ziet ook dat alleen investeren in een veilige infrastructuur en het handhaven bij verkeersovertredingen niet voldoende is. Vanuit de Provincie is tevens inzet nodig voor gedragsbeïnvloeding, door middel van verkeerseducatie en campagnes. De VVD deelt niet de wat pessimistische toon in de discussienota over de onmogelijkheid om het aantal verkeersdoden in Noord-Holland verder terug te brengen. Juist door consequent in te zetten op de eerder genoemde veilige infrastructuur, voorlichting en handhaving hoopt de VVD van harte de provinciale ambitie te halen van nul verkeersslachtoffers in 2050.

855 De VVD is het met mevrouw Van Geffen eens dat er meer aandacht en inzet moet zijn voor het gedrag van verkeersdeelnemers. De sociale norm in het verkeer zou moeten zijn dat elke verkeersdeelnemer geconcentreerd deelneemt aan het verkeer, dus voor of tijdens de rit geen drugs- of alcoholgebruik, of druk bezig met de smartphone. Ten tweede moet andere verkeersdeelnemers letterlijk en figuurlijk meer ruimte worden gegund en gegeven. Ten derde moet elke verkeersdeelnemer vergevingsgezinder zijn naar andere deelnemers. Om deze sociale norm verankerd te krijgen, zal langjarig, als landelijke, provinciale en gemeentelijke overheid, samen met onderwijsinstellingen en handhavende instanties in goede samenwerking, hiervoor voldoende geld en mankracht vrijgemaakt moeten worden. De Provincie is slechts een enkele speler hierin. Dat ontslaat haar niet om alle kennis over dit belangrijke onderwerp verder te ontwikkelen. Vanuit de

860 VVD is er steun voor een expertmeeting over verkeersveiligheid en gedrag.

De heer **Carton** (PvdA) bedankt voor het welkomstwoord aan het begin van de vergadering vanwege zijn deelname aan deze commissie. Tevens bedankt hij mevrouw Van Geffen voor het agenderen van dit belangrijke onderwerp. Gedrag kan tot onveilige verkeerssituaties en ongevallen leiden. Het is heel belangrijk om dat als aandachtspunt mee te nemen in het beleid van Noord-Holland. De PvdA-fractie vindt het verstandig om een verdiepingsslag te maken met experts om te bespreken of en welke inzet bij de Provincie nog nodig is om verdere stappen te zetten. Zij denkt graag mee over de eventuele voorstellen die daaruit voortkomen.

875 De heer **Klein** (CU) spreekt dank uit aan mevrouw Van Geffen voor de discussienota. Het is een belangrijk onderwerp. Gedrag is een belangrijke factor. De heer Terwal deed een mooi voorstel voor 'drie geboden'. De CU-fractie erkent dat die punten belangrijk zijn. De heer Klein hoorde eens een podcast, welke inzicht gaf in een simpele waarheid, namelijk dat iedere andere verkeersdeelnemer ook gewoon een mens is met zijn eigen behoeften, frustraties en gevoelens. Dit ter illustratie dat het moeilijk is om te bepalen wat het gedrag van mensen beïnvloedt.

880 Het organiseren van een expertmeeting lijkt de CU een goed idee. Of er een rol ligt voor de overheid om aan gedragsbeïnvloeding te doen, dat is een dilemma, maar met vrijheid komt ook verantwoordelijkheid. Het is moeilijk meetbaar of de Provincie voldoende doet.

- 885 Statenlid **Van der Waart** sluit zich aan bij de dankwoorden aan mevrouw Van Geffen voor deze discussienota. Het Statenlid neemt in de zijlijn ook de Contourendocumenten mee. De doelstelling voor een verbeterde verkeersveiligheid via een forse reductie naar nul verkeersslachtoffers gaat, wat GL betreft, allen aan het hart.
- 890 Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de daaruit voortvloeiende taak voor de Regionale Uitvoeringsprogramma's juicht GL toe. De aanpak is gericht op infrastructuur, voertuigen, gedrag, handhaving en smart mobility. In de Contourendocumenten zijn deze aspecten regionaal vertaald. GL kijkt uit naar de uitvoeringsprogramma's, die later dit jaar verschijnen. Het is goed om een eenduidige aanpak te hanteren. Hierin zit de kracht van de Provincie, om de regierol te pakken en de regio's de juiste 'gereedschapskist' mee te geven. Op deze manier kunnen concrete stappen worden
- 905 gezet voor een betere verkeersveiligheid.
- De discussienota focust op gedragsverandering en benoemt vijf dilemma's, zoals: De snelheidsverlaging en de economische waarde van een maximumsnelheid. De economische waarde wordt vaak overschat. Een hoge snelheid gaat ook ten koste van capaciteit en daarmee doorstroming. Naast verkeersveiligheid vindt GL ook leefkwaliteit van groot belang. Bij het vijfde
- 900 genoemde dilemma vindt mevrouw Van Geffen GL aan haar zijde. Het kan niet zo zijn dat we altijd snelheid laten prevaleren, vooral wanneer het gaat over een vergevingsgezinde berm. Het weghalen van bomen en andere beplanting werkt juist averechts. De weg verruimt daardoor optisch. Belangrijke landschappelijke karakteristieken, natuurwaarden, klimaat adaptieve waarden en soms ook cultuurhistorische lijnen worden ingewisseld voor ongehinderd doorrijden. Dat kan nooit de
- 905 bedoeling zijn.
- De provinciale overheid kan zeker werken aan gedragsbeïnvloeding. Gedragsbeïnvloeding is mogelijk door de inrichting en op andere manieren. Het verbaast GL dat Liberaal NH en ook de VVD niet voor die balans is, als het gaat over het aantrekkelijker maken voor fietsers ten opzichte van de auto.
- 910 Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD zeker voor het stimuleren van het gebruik van de fiets is, maar dan volgens de lijn van verleiden en niet van verplichten.
- Statenlid **Van der Waart** (GL) hoorde de heer Terwal woorden als verkettering gebruiken.
- 915 Bij interruptie merkt de heer **Terwal** (VVD) op dat de VVD een punt maakte over de onnodige verplaatsingen. Daarin moet de overheid niet teveel willen treden. Als iemand besluit dat verplaatsing nodig is (individuele keuzevrijheid), dan moet worden gestimuleerd dat die verplaatsing, waar mogelijk, per fiets gebeurt.
- 920 Statenlid **Van der Waart** (GL) constateert dat ook bij de VVD de soep niet zo heet gegeten wordt.
- Er wordt aan preventie gedaan, maar van een aangescherpte sociale norm is (nog) geen sprake. Met de juiste inrichting van de infrastructuur en snelheidsverlaging valt veel winst te behalen op het
- 925 gebied van verkeersveiligheid. Mevrouw Van Geffen lijkt te impliceren dat het alleen om gedragsbeïnvloeding zou moeten gaan. Dat lijkt GL wat smal. GL is een voorstander van een rol voor de overheid bij het verkennen van mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding. GL neemt graag deel aan een expertmeeting voor verkeersveiligheid. De fractie kijkt daarbij graag naar de rol van de Provincie.
- 930 De heer **Jensen** (JA21) sluit zich aan bij alle dankzeggingen aan mevrouw Van Geffen.

- Verkeersongevallen zijn vaak het gevolg van gedrag van verkeersdeelnemers. Het toenemend gebruik van e-bikes leidt ook tot ongevallen. Preventie is sinds jaar en dag aan de orde. Veilig Verkeer Nederland verzorgt verkeerslessen op basisscholen. Alles wat de verkeersveiligheid vergroot is welkom, wat JA21 betreft. Een andere inzet kan een toegevoegde waarde hebben.
- 935 De overheid bepaalt, wat JA21 betreft, niet wat de sociale norm is. Dat is aan de maatschappij zelf. Dit is voor JA21 een principiële kwestie. Als een expertmeeting nieuwe inzichten kan bieden, dan staat JA21 daar zeker voor open. De fractie ziet de uitnodiging graag tegemoet.
- 940 De heer **Mangal** (DENK) bedankt collega Van Geffen voor het agenderen van dit ‘probleem’ van onveiligheid door gedrag. Vaak zijn verkeersdeelnemers bezig met van alles en nog wat, behalve met het hen omringende verkeer. Dat verkeer moet zich maar aanpassen aan ons egocentrische gedrag. Automobilisten, maar zeker ook fietsers, kunnen er wat van. Handhaving op bellende fietsers of fietsers die door rood licht rijden, of geen verlichting voeren is hard nodig. De heer Mangal is het
- 945 ermee eens dat gekeken moet worden naar alle mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding. Veel staat of valt met handhaving en niet alleen op elektronische wijze met flitsers en zeker niet alleen automobilisten. De infrastructuur is ook van invloed op gedrag. Een brede weg nodigt vaak uit tot harder rijden. Andersom maken rotondes het verkeer veiliger dan kruisingen. Langere strepen als zebrapaden beïnvloeden het gedrag van aankomend verkeer. Automobilisten
- 950 remmen daardoor eerder af. Met elkaar maakt men het verkeer veiliger of onveiliger. Iedere verkeersdeelnemer draagt daaraan een steentje bij. Gedragsaanpassing is bijzonder moeilijk, maar DENK denkt graag mee.
- Ook de heer **Hoogervorst** (SP) bedankt mevrouw Van Geffen voor het voorliggend stuk. Het is
- 955 interessant om met elkaar te filosoferen over verkeersveiligheid en er uiteindelijk over te besluiten. Het werken aan verkeersveiligheid moet een effectief samenspel zijn en blijven van technische oplossingen en aanpassingen en gedragsbeïnvloeding. Op het gebied van gedragsbeïnvloeding kan ongetwijfeld meer gebeuren. De SP vindt dat een taak van de overheid. Handhaving hoort daarbij. Educatie is heel belangrijk. Verkeerseducatie voor de schoolgaande kinderen en jeugd is niet altijd
- 960 goed geregeld. Daar valt nog een slag te maken. Dat zou een taak moeten zijn van de landelijke overheid. Dat de Provincie actief verkeers-educatieve projecten mogelijk maakt, is positief. Dat moet wat de SP betreft ook zo blijven. Wellicht kan de opzet van dergelijke projecten af en toe worden geëvalueerd. De SP staat open voor een expertmeeting. Wie weet zijn er manieren om het verkeersgedrag te kunnen beïnvloeden, waarmee nu nog niet wordt gewerkt.
- 965 Statenlid **Zoon** (PvdD) stelt dat het aantal verkeersslachtoffers is gestabiliseerd op 90. Daarin kan grofweg een verdeling worden gemaakt tussen senioren op de fiets en jongeren in de auto. Het gaat hierbij over menselijke verkeersslachtoffers. Beide groepen hebben een andere aanpak nodig. In beide gevallen komt het neer op educatie en snelheidsverlaging. Voor reistijdwinst maakt het vrijwel
- 970 niets uit. Een ongeval geeft een enorme vertraging. Een weginrichting van 80 km/uur naar 60 km/uur wordt een stuk eenvoudiger. Het levert minder slijtage en minder onderhoud op. Er zijn minder brede wegen nodig, net als een obstakelvrije zone. Bomen kunnen blijven staan of zelfs worden terug geplant. Beeldbepalende bomen worden op dit moment te weinig meegenomen als wegingsfactor. De Staten zijn in afwachting van de Notitie
- 975 Monumentale bomen. Qua gedragsbeïnvloeding wordt landelijk gewerkt aan het stimuleren van het dragen van een fietshelm. Als dat op vrijwillige basis gebeurt, is dat wat de PvdD betreft een goed idee. Wat de fractie betreft zou het terugbrengen van de maximumsnelheid van een e-bike naar 17 km per uur

980 daarvan onderdeel kunnen uitmaken. Een verdiepingsslag op bepaalde thema's kan helpen. Een expertmeeting is dan ook een goed idee.

985 De heer **Steeman** (D66) heeft vernomen dat veel landen 'jaloers' zijn op de Nederlandse infrastructuur. Veel veiliger, leefbaarder en duidelijker ingericht. Het feit dat de Nederlandse infrastructuur zodanig veilig is, betekent dat fietsers hier over het algemeen geen behoefte hebben aan een helm. Nederland loopt voor, maar moet eraan werken om deze koppositie in veilige infrastructuur te behouden en het aantal verkeersslachtoffers naar nul te brengen.

990 Wat D66 betreft gaat verkeersveiligheid én over infrastructuur én handhaving én gedrag. De fractie ziet zeker het belang van inzet op gedragsverandering. Ze heeft wel twijfels over de vraag of het een taak van de Provincie moet zijn om sociale gedragsveranderingen zelfstandig te willen bewerkstelligen. Er gebeurt veel, maar dat zijn vooral programma's en acties van derden, waaraan de Provincie een bijdrage levert. Geen van de vragen kan D66 zondermeer met ja beantwoorden, als het aankomt op een zelfstandige provinciale taak, maar wel als deelnemer in een samenspel. Het is de vraag wat deze commissie wil bereiken met een expertmeeting. Hoe ziet de gedeputeerde de rol van de Provincie in dit vraagstuk?

995 Gedeputeerde **Olthof** bedankt voor de notitie. Verkeersveiligheid gaat allen aan en iedereen wil de verkeersveiligheid verhogen en het aantal verkeersslachtoffers terugbrengen. De Provincie zet in op veilige infrastructuur. Het gaat ook over handhaving en gedrag. Daar zet de Provincie ook op in. De gedeputeerde laat zich graag verrassen. Als er goede ideeën uit de door de Staten te organiseren expertmeeting komen dan zal het college daar zeker naar kijken. Het college kijkt er vol belangstelling naar uit.

1000 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) bedankt voor de positieve reacties. Ze zou zelf de vragen met ja willen beantwoorden. Mevrouw Van Geffen wil het nadrukkelijk op gedrag concentreren. Niet omdat zij infra en andere maatregelen niet belangrijk vindt, maar juist daarin krijgt de Provincie veel expertise aangereikt en dan valt er met een expertmeeting waarschijnlijk niet heel veel meer winst te behalen. Daarnaast kan focus goed zijn om er meer uit te halen. Mevrouw Van Geffen stelt dan ook voor om de expertmeeting geheel op gedrag te richten. Als mensen willen meedenken over de opzet en de inhoud van de expertmeeting, dan houdt ze zich aanbevolen.

1010 De **voorzitter** concludeert dat alle partijen voor het organiseren van een expertmeeting zijn. Deze meeting zal specifiek gericht zijn op gedrag. De griffie komt met datum. Het wordt hoogstwaarschijnlijk na de zomer. In september staan twee commissies op de planning.

1015 De voorzitter constateert dat de discussienota voldoende is behandeld.

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

1020 Op verzoek van en namens zijn partijgenoot, de heer Köhler, stelt de heer **Jensen** (JA21) de volgende rondvragen. Is de werkgroep, die zich bezighoudt met het fietspad Eurovelo 12 in Bergen, inmiddels klaar met het verslag? Wie nemen deel aan die werkgroep? Waar zijn de verslagen te vinden? Is de Fietsersbond betrokken bij het overleg? Zo niet, wordt de Fietsersbond alsnog deelnemer aan het overleg?

1025 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de ambtelijke werkgroep inmiddels operationeel is. Deelnemers aan de werkgroep zijn Staatbosbeheer, PWN en Provincie Noord-Holland (ambtenaren vanuit de

afdelingen Mobiliteit en Groen). De verslagen worden opgemaakt door Staatsbosbeheer. De laatste is initiatiefnemer en organiseert de overleggen. De gedeputeerde wil navragen of de verslagen beschikbaar kunnen worden gesteld.

1030 De Fietzersbond wordt niet betrokken bij het overleg. De Fietzersbond en andere belanghebbenden worden betrokken bij het aansluitende participatietraject. Het is ook niet de bedoeling om de Fietzersbond toevoeren te laten zijn. Er zijn meer belanghebbenden. De Provincie wil de Fietzersbond gelijkstellen met andere betrokken partijen.

1035 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) heeft een rondvraag naar aanleiding van het artikel 'botsbrug N242'. Zij veronderstelt dat ProRail negen maanden geleden ook al wist dat er geen uitwijkroute is. In ieder geval botst men dan niet tegen de brug aan waardoor de trein vertraagd wordt. Steeds zijn er uren lange vertragingen, als gevolg van botsingen tegen de brug. Hoe staat het met de planvorming daar omheen?

1040 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat is gestart met een multimodale verkenning van de N242. Op woensdag 11 mei a.s. vindt een bestuurlijk overleg plaats over die verkenning. De theoretische levensduur van het spoorviaduct loopt tot 2039. Dan staat groot onderhoud gepland. Dan wordt gekeken of vervanging aan de orde is. De gedeputeerde wil de verwachtingen enigszins temperen.

1045 Het spoorviaduct maakt onderdeel uit van de verkenning, maar er zal rekening moeten worden gehouden met ProRail als eigenaar. ProRail wil gaan werken met attentieborden. Het college vindt het voor de korte termijn een goed idee om te trachten de attentiewaarde te verhogen. Er is gekeken naar het werken met portalen. Dat is geen optie. Men moet niet willen dat tegen een portaal wordt gereden. Een portaal detecteert op iets wat omhoog komt. Wanneer een vrachtwagen hierdoor stil

1050 zou worden gezet, ontstaat een probleem. Er is namelijk geen enkel alternatief voor de vrachtwagen, omdat er geen uitwijkmogelijkheid is.

De heer **Dessing** (FvD) verwijst naar een actuele situatie in Zaanstad. Na een aantal incidenten met de slagbomen is de Bernhardbrug niet meer te bedienen. Hierdoor is de doorgaande scheepvaartroute gestremd. Kan de gedeputeerde een update geven? Gaat het hier om een probleem dat is ontstaan bij de aanpassing naar aanleiding van de Machinerichtlijn?

1055

Gedeputeerde **Olthof** vernam de informatie uit de krant. De Bernhardbrug is van gemeente Zaanstad en ook de brugbediening vindt plaats vanuit Zaanstad. Provincie Noord-Holland is niet betrokken bij de brug. De gedeputeerde heeft geen idee wat op dit moment de stand van zaken is en wat dit heeft veroorzaakt.

1060

De heer **Dessing** (FvD) is benieuwd in hoeverre hier sprake is van urgentie en of de gedeputeerde hiermee aan de slag gaat en contact zal opnemen met gemeente Zaanstad. Het betreft immers een doorgaande route.

1065

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er ambtelijk contact zal worden gelegd, omdat het een doorvaarroute betreft. Zaanstad is hier vaarwegbeheerder. De gedeputeerde zal navraag doen naar de stand van zaken. De gedeputeerde ziet verder geen actieve rol voor de Provincie weggelegd om hiermee zelf aan de slag te gaan. Zaanstad zal het probleem zelf moeten oplossen.

1070

9. Sluiting

Pagina 24

1075 De **voorzitter** constateert dat hiermee een eind is gekomen aan deze commissievergadering. Ze wijst nogmaals op de werkbezoeken, die staan gepland op 16 en 30 mei 2022.

De laatste commissievergadering voor het zomerreces zal plaatsvinden op maandag 20 juni 2022.

Sluiting 22.56 uur.