

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	20 juni 2022
Commissievoorzitter	:	Dhr. M. Klein / Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter : dhr. M. Klein/mw. Van Meerten-Kok

Commissieadviseur : mw. M. van Boheemen

5	Leden van de commissie:	CDA	: mw. C. Kuiper
		CU	: dhr. M. Klein (p.t.)
		D66	: dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland
		DENK	: dhr. M. Alkaduhimi, dhr. E. Mangal
		Fractie Baljeu	: -
10		FvD	: dhr. J. Dessing
		GroenLinks	: N. van der Waart
		JA21	: dhr. E. Jensen
		PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
		PvdD	: I. Kostić, F. Zoon
15		PVV	: dhr. M. Deen
		SP	: dhr. W. Hoogervorst
		VVD	: dhr. K.J. Terwal
		Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen (p.t.)
		50PLUS/PVDO	: -

Gedeputeerde(n): dhr. J. Olthof (PvdA)

Notulist : mw. I. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig: J. Gringhuis (GL), dhr. E. van der Maas (VVD)

Agenda

- | | | |
|----|-----|--|
| 30 | 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) |
| 35 | 3. | Insprekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behorende |

Pagina 2

4. A-agenda Algemeen
- 4a. Voordracht Jaarstukken 2021
- 4a1. Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie
- 4a2. Verslag mondelinge vragenronde Jaarrekening 30 mei 2022
- 40 4b. Voordracht Kaderbrief 2023
5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol
- 5a1. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland
- 5a2. Stand van zaken ontwikkelingen Openbaar Vervoer Noord-Holland, incl. afdoeningsvoorstel
- 45 M169-2021
- 5b. C- naar B-verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid
6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)
7. Sluiting
- 50 8. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 8a. Kwartaalrapportage Q1 2022 OV Ombudsman
- 8b. Mobiliteit: Voornemen werkbezoek Californië september 2022
- 8c. Bereikbaarheid: Uitnodiging themacafé Bereikbaarheid Noordelijke Duin- en Bollenstreek
- 8d. Ruimte/Bereikbaarheid: Voorkeursvariant OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zui
- 55 8e. Mobiliteit: Resultaten SPES-onderzoek Noord-Holland Noord
- 8f. Infrastructuur: Verlengingsopgave Koopvaarderschutsluis
- 8g. Bereikbaarheid: Besluitvorming haven Boekelermeer
- 8h. Bereikbaarheid: Brief Holland Rijnland over bustour 17 juni 2022
- 8i. Bereikbaarheid: Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247 Broek in
- 60 Waterland
- 8j. Bereikbaarheid: Ingekomen brief Schuttevaer inzake niet verlengen Koopvaarderschutsluis
- 8k. C-naar B-verzoek PvdD voor M&B 12-09-2022: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar Aanrijdingen met damherten
9. C-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)
- 65 9a. Luchtvaart/Schiphol: Cumulatie luchtvaartgeluid: **naar B-agenda**
10. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens
- 10a. Havens/Energie/Milieu: Brief GS aan PS inzake herziening convenant Energiehaven
11. C-agenda Algemeen
- 11a. Brief GS aan PS inzake Auditopvolging peildatum maart 2022
- 70 11b. IPO BAC Mobiliteit agenda 16.06.2022

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.21 uur en verwelkomt alle aanwezigen.

75

Mededelingen:

- Statenlid Zoon (PvdD) is vast commissielid geworden, de heer Hollebeek is nu plaatsvervangend lid.
- 80 - Gedeputeerde Pels is wethouder in Amsterdam geworden. Vanmiddag is haar opvolger beëdigd, gedeputeerde Kocken. Beiden worden vanaf deze plaats gefeliciteerd en gedeputeerde Pels wordt bedankt voor alles wat zij heeft gedaan als gedeputeerde Noordzeekanaalgebied en Havens. Alle portefeuilles worden vanavond vertegenwoordigd door gedeputeerde Olthof.
- De heer Alkaduhimi (DENK) is online aanwezig.
- 85 - Op 16 mei jl. bracht de commissie een werkbezoek aan het WFO-terrein in Zwaagdijk. Daar is een goed gesprek gevoerd met ondernemers.
- Op 30 mei is op voorstel van mevrouw Koning (CDA) een werkbezoek gebracht aan de Amsterdamse Haven. De opkomst was groot.
- Het voornemen is om een expertmeeting Verkeersveiligheid en gedrag te organiseren. Een datum wordt gezocht. Initiatiefneemster mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H) bereidt samen met mevrouw Kuiper (CDA) en de heer Carton (PvdA), met ondersteuning van de griffie, een en ander voor.
- 90 - Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vertelt dat het idee is om een expert uit te nodigen die out of the box kan denken. Tegelijkertijd moet deze expert bekend zijn met hoe Verkeer werkt binnen de Provincie. Gedurende een overleg in september 2022 van bijvoorbeeld een uur zullen 2 sprekers de nodige informatie uitwisselen. De focus zal worden gelegd op jonge en oude (kwetsbare) verkeersdeelnemers en gedrag (zoals gebruik van drugs in verkeer).
- 95 - De **voorzitter** bedankt voor de terugkoppeling. Via de griffie volgt een datum.

100 *Mededelingen Gedeputeerde Staten:*

Gedeputeerde **Olthof** geeft naar aanleiding van de vraag van de heer Terwal (VVD) in de vergadering van Provinciale Staten een mondeling toelichting over het project N247-16 (Het Schouw). Met de aannemer is een financieel akkoord bereikt. Daarmee kon de geheimhouding vervallen. Voor het tracé ten noorden van Broek in Waterland (Monnikendam-Volendam) is het Definitief Ontwerp opgeleverd. Nu is gestart met de inkoopprocedure en het opstellen van contractdocumenten. Voor het tracé bij Het Schouw wordt gewerkt aan het opstellen van een Plan van Aanpak voor een onderzoekstraject naar varianten betreffende de omgang met verschillende waterstanden. **Gedeputeerde Olthof zal navragen of een tijdsfad bekend is.** Voor het projectdeel Zuid (Tussen A10 en het Schouw) wordt een advies door het projectteam opgesteld.

110 De drie onderdelen kennen verschillende snelheden van aanpak. Het Noordelijkste deel is op dit moment het verst gevorderd.

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

Vaststelling agenda:

De agenda wordt vastgesteld.

Pagina 4

120 *Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen*
Het verslag van 9 mei 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties

De lijst van moties wordt vastgesteld.

125

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 heer **Meiland** (D66) vraagt waarom de technische briefing van de Havennota niet voor de zomer (zoals toegezegd) maar op 29 september 2022 plaatsvindt.

135 De voorzitter heeft van de commissieadviseur vernomen dat de Havennota pas op de planning staat voor eind 2022. Daardoor hoeft de technische briefing niet eerder dan eind september plaats te vinden.

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

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

Voor het inspreekhalftuur heeft zich een spreker aangemeld. De spreker zal spreken over de uitgestelde verlenging van de Koopvaardersschutssluis.

145

De heer **Stammes** (voorzitter Koninklijke Schuttevaer Afdeling Noord-Holland) vertelt dat Schuttevaer voor de infrabelangen van de Nederlandse beroepsvaart staat.

150 Schaalvergroting is aan de binnenvaart niet voorbij gegaan. In Nederland varen circa 750 zogenaamde klasse-5-schepen, met een lengte van 110 meter en een breedte van 11,40 meter. Als bruggen en sluisen gerenoveerd moeten worden, dan is dat het cruciale moment om deze aan te passen aan de huidige eisen en afmetingen.

155 Het vorige college van Gedeputeerde Staten had dat feilloos door in mei 2018 en besloot dat bij de renovatie van de Koopvaardersschutssluis gelijk een verlenging moest plaatsvinden om Noord-Holland een tweede ontsluiting via water te geven. Een besluit met visie. Hiermee werd aan ondernemers het signaal afgegeven dat groei mogelijk is. De maatschappij staat voor grote uitdagingen. De stip aan de horizon is gezet. De weg er naar toe is voor iedereen onduidelijk. Provinciale Staten dienen die duidelijkheid te geven. De binnenvaart speelt een belangrijke rol in de groei van het transport, ook in Noord-Holland en is een belangrijk onderdeel van de totale vervoersketen. Onzekerheid over

160 bouwkosten is van alle tijden en zal altijd blijven bestaan. Het niet voortvarend uitvoeren van het eerdere besluit is een kwalijke zaak. Daarvan mag varend en ondernemend Noord-Holland niet de dupe worden. Een combinatie van renovatie en verlenging is de goedkoopste oplossing. Het alleen renoveren van de Koopvaardersschutssluis is een gemiste kans. Provinciale Staten zouden deze beslissing van het college niet moeten accepteren. In de huidige transitie van Nederland naar duurzaamheid kan de heer Stammes zich niet voorstellen dat de Staten de Noord-Hollandse ondernemer zo ver laat zakken.

165

165 De heer Stammes zich niet voorstellen dat de Staten de Noord-Hollandse ondernemer zo ver laat zakken.

Pagina 5

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt wat nodig is om type-5-schepen door het Noord-Hollands Kanaal te laten varen.

170 De heer **Stammes** verwijst naar richtlijnen en voorwaarden. Het Kanaal zal op plekken verdiept en/of verbreed moeten worden. Wellicht moet hier en daar een brug worden aangepast. Scheepvaart vaart nu soms met een ontheffing. Er zijn dan extra regels ingevoerd om daar te kunnen varen, met 'respect' voor de andere schepen.

175 De heer **Terwal** (VVD) vraagt of investeringen zijn gedaan in grotere schepen in de verwachting dat de Koopvaarderschluis verlengd zou worden. In hoeverre wordt de verduurzaming van vervoer over water hierdoor doorkruist?

180 De heer **Stammes** zegt dat de duurzaamheid van schepen op dit moment een belangrijk onderwerp is in de scheepvaart. Investeringen laten even op zich wachten omdat er eerst duidelijkheid moet zijn over de beste manier van voortstuwing. Is dat waterstof, elektrisch, methanol of biodiesel? De meeste schippers zijn zelfstandigen. Bedrijven zijn bezig met plannen maken, maar hebben deze nu in de ijskast gezet. Het uitstellen van de verlenging van de sluis kwam als een donderslag bij heldere hemel.

185 De heer **Dessing** (FvD) vraagt hoeveel schepen de dupe zijn van het niet verlengen van de sluis. Wat betekent dit concreet voor de sector? Wat kan er straks niet gebeuren als de verlenging niet plaatsvindt?

190 De heer **Stammes** kan niet exact aangeven hoeveel schepen er last van hebben. De genoemde 750 type-5-schepen kunnen wel via de Zuidkant, de Wilhelminasluis, varen, maar niet via Den Helder. Het gevolg is dat er kleinere schepen blijven varen. De ondernemers hebben dan niet de mogelijkheid om mee te gaan in duurzaamheid.

195 De heer **Steeman** (D66) is benieuwd hoe het contact met Gedeputeerde Staten en de ambtelijke organisatie is gelopen. Verwacht Schuttevaer 'verder in gesprek te komen' naar aanleiding van het ingediende bezwaarschrift?

200 De heer **Stammes** vertelt dat hij als voorzitter sinds zes jaar halfjaarlijks contact met de gedeputeerde onderhoudt. Tot april 2022 is de Koopvaarderschluis onderdeel van het overleg geweest. Eind april 2022 kwam de mededeling dat de Koopvaarderschluis niet wordt verlengd. Die mededeling kwam voor Schuttevaer als donderslag bij heldere hemel.

205 Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwijst naar het bezwaarschrift en verzoekt de bijdrage aan het verziltingsvraagstuk nader toe te lichten.

210 De heer **Stammes** legt uit dat de huidige sluis 90 meter lang is. Als de huidige deuren intact blijven en de sluis wordt verlengd met circa 30 meter, dan komt er een extra deur bij. In het deel van 30 meter kan de recreatievaart worden gesloten. De sluismeester kan inspelen op het aanbod en daarmee in hoeverre hij de sluis gebruikt. Er kan zuiniger worden omgegaan met het inlaten van zout water.

De **voorzitter** bedankt de inspreker.

215 4. A-agenda Algemeen

4a. Voordracht Jaarstukken 2021

4a1. Verslag van bevindingen Publiek Belang Accountants en bestuurlijke reactie

4a2. Verslag mondelinge vragenronde Jaarrekening 30 mei 2022

220 De **voorzitter** vertelt dat de financiële aspecten van de jaarstukken zijn besproken in de commissie Economie Financiën en Bestuur. In deze commissievergadering kan met elkaar worden gesproken over de onderwerpen die zijn gerelateerd aan Mobiliteit en Bereikbaarheid. Het verslag van deze commissie wordt aan Provinciale Staten toegestuurd, ter besluitvorming in de Statenvergadering van juli 2022.

225

Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft ook in het afgelopen jaar weer op goede wijze informatie van de gedeputeerde en de ambtelijke organisatie mogen ontvangen. De vragen die er toch nog waren over de Jaarrekening zijn middels een technische vragenronde beantwoord. De wijze van behandeling van het iMPI draagt bij aan een goede informatievoorziening.

230 Het is goed om te lezen dat in 2021 intensief is samengewerkt met de regio om de grootste regionale verkeersrisico's in beeld te brengen en hiervoor prioritaire maatregelen te bepalen.

De heer **Terwal** (VVD) bedankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning voor de uitgebreide en heldere verslaglegging. Het is evenals de vorige jaren een lijvig document.

235

Het is goed om te zien dat het percentage van wegen die voldoen aan de beeldkwaliteitseisen en het percentage van zeer tevreden weggebruikers ook dit jaar weer boven de gestelde doelen liggen. Ook het percentage van 100 procent van projecten die zijn afgerond volgens de kwaliteitseisen, stemt tevreden. Echter een punt van zorg is dat slechts zes van negen projecten zijn afgerond. Van het aantal fase-afsluitingen bij de voortgang van studies en projecten zijn slechts drie van tien gerealiseerd. Wat gaat de gedeputeerde doen om te zorgen dat voor dit lopende jaar en volgende jaren er meer projecten de studie-, plan- en realisatiefase doorlopen? Is de gedeputeerde het met de VVD eens dat de Provincie zich geen vertraging kan permitteren in het verbeteren en aanleggen van infrastructuur? Uit prognoses blijkt dat het wegverkeer, ondanks het toegenomen thuiswerken, verder stijgt door toenemende bevolkingsgroei en groei van economische bedrijvigheid. De beantwoording van schriftelijke vragen over de prognoses van het Kennisinstituut voor

240

Mobiliteitsbeleid ziet de heer Terwal met belangstelling tegemoet.

De VVD steunt de ambitie voor de verduurzaming van infrastructuur, maar blijft dit kritisch volgen vanwege de toenemende hoeveelheid belastinggeld dat hiervoor wordt aangewend.

Het is fijn dat het energieverbruik van openbare verlichting is afgenomen door de uitrol van

250

Ledverlichting en dat de eerste resultaten over het gebruik van epoxy asfalt er goed uitzien. In de pilot Grass2Grit is uit bermgras een dooimiddel voor gladheidsbestrijding ontwikkeld. Bezien wordt of de doelstellingen te realiseren zijn. Wat wordt bedoeld?

De media doen melding van haarscheurtjes in de 3D geprinte fietsbruggen langs de N243. Zijn de fietsbruggen nu onbruikbaar? Wie is in dat geval verantwoordelijk voor de geleden schade?

255

Afrekeningsverschillen pakken 7,8 miljoen euro lager uit. Een groot deel betreft de lager uitgevallen subsidieelasten voor het project Omlegging A9 Badhoevedorp. Is het niet wenselijker om dit bedrag weer in te zetten voor het realiseren van geplande infrastructuur, nu de financiële tegenvallers zich daar opstapelen?

260 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) bedankt voor de beantwoording van technische vragen en de heldere Jaarrekening. Zij sluit aan bij de zorg van de heer Terwal over toenemend verkeer en te weinig actie.

Het programma SolaRoad leed in 2020 100.000 euro en in 2021 163.000 euro verlies. Wat is de komende drie jaar het plan met SolaRoad? Hoe voorkomt de gedeputeerde dat dit een jaarlijks verlieslijdend project wordt?

Mevrouw Van Geffen spreekt complimenten uit voor het onderhoud. Wegen, fietspaden en busbanen liggen er mooi bij, net als de bermen. De communicatie online van de verkeersinspecteurs is heel vaardig. Storingen worden goed aangegeven. Het beheer en onderhoud van de Waterwolftunnel zijn opvallend goed verlopen.

De heer **Jensen** (JA21) constateert dat er veel geld gaat naar zaken waarvan JA21 niet direct een voorstander is, maar kijkende naar deze commissie ziet de fractie dat heel prudent wordt omgegaan met het geld. De onzekerheden van de afgelopen twee jaar noopten tot een conservatieve manier van kijken naar het budget. De prestaties van het afgelopen jaar als het gaat over bijvoorbeeld het openbaar vervoer en infrastructuur verdienen een compliment. Het is goed dat rekening wordt gehouden met minder inkomsten. Er moeten nog zoveel zaken worden aangepakt op het gebied van onderhoud en infrastructuur. Wat ook zorgen baart, is dat het moeilijk wordt om mensen te vinden voor de verschillende projecten in het IMPI. De kosten voor de inhuur van externen kunnen behoorlijk oplopen. Mogelijk kan nog eens nader worden bekeken in hoeverre externe inhuur en onderzoeken nodig zijn, of uitgesteld kunnen worden. Zijn alle subsidies nodig? Hoeveel gebruik is er gemaakt van de subsidieregeling Doortrappen? JA21 is niet tegen, maar de fractie ziet graag dat de gelden op de best mogelijke manier worden besteed. De algemene indruk is dat er sprake is van een gezonde bedrijfsvoering, maar dat er niet achterover geleund kan worden. Er komen nog genoeg problemen op de Provincie af, zoals de betaalbaarheid van het openbaar vervoer en de stijgende kosten van infrastructuur. JA21 vertrouwt erop dat de gedeputeerde en zijn staf deze zaken voortvarend zullen oppakken en wenst hem daarbij veel succes.

Statenlid **Van der Waart** (GL) las de jaarstukken met veel interesse en met name voor deze commissie Programma 3 en 4. Zij sluit zich aan bij alle complimenten. De beantwoording van de technische vragen gaf veel extra duidelijkheid.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of GL de zorgen deelt over de verduurzamingsprojecten zoals Grass2Grit, SolaRoad en de 3D geprinte fietsersbruggen.

Statenlid **Van der Waart** (GL) antwoordt dat GL de zorg deelt als het gaat over de financiering van infrastructuur, maar niet specifiek deze projecten. Voor GL staat de verduurzaming ervan toch nog steeds als belangrijke doelstelling als een paal boven water.

De heer **Meiland** (D66) las de jaarstukken met interesse. Omdat de jaarstukken en de Kaderbrief nauw aan elkaar zijn verbonden zal zijn bijdrage beide agendapunten omvatten. Het is opvallend hoeveel infrastructurele projecten er in uitvoering zijn en hoeveel er in de planning staan. Wat ook opvalt is de onderbesteding ten opzichte van de begroting als gevolg van uitstel van andere infrastructurele projecten. D66 sprak deze zorg al eerder uit bij de behandeling van het IMPI, maar vraagt hiervoor opnieuw aandacht. Uitstel leidt tot een mooi financieel resultaat op de korte termijn, maar leidt er tegelijkertijd toe dat de financiering onder druk komt te staan door onder meer inflatie. Gezien de huidige arbeidsmarktsituatie wordt het lastig om personeel te vinden voor de uitvoering van projecten. Daardoor moet het ambitieniveau van projecten mogelijk naar beneden worden bijgesteld, of moet worden heroverwogen of projecten nog wel levensvatbaar zijn. Door een dergelijke neerwaartse spiraal kan de Provincie steeds minder projecten realiseren, of moet zij concurreren met het bedrijfsleven. Het niet realiseren of niet kunnen starten van infrastructurele

projecten kan meerdere oorzaken hebben, zoals het niet aanvragen van subsidies door gemeenten, of het niet op tijd afronden van de planfase van projecten, of dat er niet kan worden aanbesteed omdat er geen uitvoerend personeel is. Wat doen Gedeputeerde Staten eraan om te zorgen dat het ambitieniveau niet in gevaar komt? In hoeverre kunnen Gedeputeerde Staten gemeenten aansporen om versnelling aan te brengen in het aanvragen van subsidie voor mobiliteitstransitie? Welke projecten bekijkt het college om versneld van de Investeringsagenda te halen en die als prioritair project aan te wijzen?

De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de SP een positieve ontwikkeling ziet in de jaarstukken, ook op het gebied van mobiliteit. De fractie is positief over de wijze waarop het PMI en het PMO zijn samengevoegd tot het IMPI. Complimenten zijn er voor de zorgvuldigheid waarmee de organisatie dit project heeft ingezet.

De SP is ook positief over de ruime aandacht voor de fiets en andere vormen van actieve mobiliteit. Zorgen zijn er dat de beschikbaarheid van de subsidie Kleine Infra onder druk staat. De financiële situatie van gemeenten staat cofinanciering van infraprojecten nauwelijks toe. Hoe kijkt de gedeputeerde hier tegenaan?

De SP sluit zich aan bij de vragen van Liberaal N-H over SolaRoad. Het programma is al lange tijd verlieslijdend en niet succesvol. Wellicht is het verstandig ermee te stoppen.

De SP maakt zich zorgen over de toekomstbestendigheid van de beschikbaarheid van financiële middelen voor infrastructuur. De fractie ziet uit naar de nota over het financiële perspectief. Niet alles kan. Het is belangrijk om te kiezen voor wat echt noodzakelijk is, namelijk het onderhoud. De afgelopen jaren werd serieuzer gekeken naar het groter geheel van het openbaar vervoer. Waar opmerkingen van de SP en andere fracties in een vorige Statenperiode nog weleens werden weggewoven, heeft de fractie bij deze gedeputeerde een beter gevoel. Met elkaar worden meters gemaakt. Als die meters ook fijnmazig zouden kunnen worden neergelegd, dan zou dat een goede ontwikkeling zijn.

Statenlid **Zoon** (PvdD) merkt op dat de PvdD eerder sceptisch was bij de overzetting naar gebiedsaannemers. De fractie ziet daarin nog steeds een risico. Kan een bedrijf dat asfalt aanlegt ook goede faunapassages aanleggen? Legt het dezelfde prioriteit bij biodiversiteit? De N307 kent veel faunaslachtoffers. In de jaarstukken wordt benoemd dat verbetering mogelijk is, zoals bij het kappen van bomen voor infrastructuur. Er is een duidelijke verandering in de houding van de Provincie ten opzichte van afgelopen jaren. Dit is duidelijk zichtbaar in de jaarstukken.

Vorig jaar is een start gemaakt met de Actieagenda Actieve mobiliteit. Er is minder groot onderhoud gepleegd. De arbeidsmarkt staat onder druk en de kosten stijgen. Dat brengt een risico met zich mee, want niet alles kan. De positieve verbetering in de afgelopen jaren kan dan het kind van de rekening worden. Kan de gedeputeerde verzekeren dat dit niet gaat gebeuren?

De heer **Carton** (PvdA) bedankt voor de financiële verantwoording. Middels een waslijst aan acties en verbeteringen wordt in de programma's een verbeterslag gemaakt.

In de commissie Economie Financiën en Bestuur gaf de heer Carton namens de PvdA een aantal aandachtspunten mee. Er is vooral zorg richting de toekomst. Bij de Kaderbrief komt de heer Carton daarop terug.

De heer **Mangal** (DENK) spreekt complimenten uit voor de jaarstukken. Daarin valt te lezen dat het aantal daadwerkelijk geplaatste laadpalen lager is dan voorspeld. Dat komt omdat de palen worden geplaatst op basis van de vraag naar publieke laadinfrastructuur. De prognoses zijn bedoeld om

360 perspectief te bieden aan de benodigde inkoop van laadinfrastructuur in de capaciteitsplanning. In
de nieuwsberichten valt te lezen dat elektrische auto's tijdens de vakantieperiode mogelijk weer
worden omgeruild voor een fossiele brandstofvariant, omdat de laadinfrastructuur tekort schiet.
Hoe denkt het college perspectief te kunnen bieden voor het laden van elektrische auto's aan hen
die milieubewust rondrijden door Noord-Holland en de Provincie zich aantrekkelijk maakt voor de
365 milieubewuste recreant? Hoe gaat het college om met de rest van Noord-Holland waar de MRA niet
over gaat?

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de heer Mangal het met hem eens is dat mensen de
elektrische auto tijdelijk omruilen voor een fossiele brandstofauto omdat er te weinig laadpalen zijn
in het buitenland en dat de Provincie daarover niet gaat.

370

De heer **Mangal** (DENK) is zich hiervan terdege bewust. De Provincie wil aantrekkelijk zijn voor
recreanten en toeristen vanuit het buitenland. Ze wil vooral milieubewuste recreanten aantrekken die
niet rijden in auto's op fossiele brandstof.

375 *Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn:*

Gedeputeerde **Olthof** is het ermee eens dat het aanbod van laadinfrastructuur elders in Europa nog
niet overal zover is. Noord-Holland, Utrecht en Flevoland zijn ver wat betreft publieke
laadinfrastructuur.

380 Alle complimenten draagt de gedeputeerde direct over aan de organisatie.

Statenlid Zoon gaf een mooie opsomming van de risico's. De stapeling van risico's werkt door in
planning en de realisatie van projecten. Het wordt een probleem als het totaal aan onderbesteding
toeneemt. Dat probleem ziet het college nu niet. Er wordt hard gewerkt aan het werven en aannemen
van personeel. Gekeken wordt naar een slimmere aanpak bijvoorbeeld door een andere volgorde en
385 naar het samenwerken met partners en gemeenten. De optelsom van alle elementen maakt het lastig
om ambities daadwerkelijk te realiseren. Het college is van mening dat het daarmee niet te ambitieus
is. Een stuk onderbesteding is niet erg. Vanwege de stikstofdiscussie kunnen mogelijk vergunningen
niet worden afgegeven. Offertes worden ingetrokken omdat grondstoffen niet voorradig zijn.

390 Innovatie en de ontwikkeling van Smart Mobility kennen kinderziektes. Provincie Noord-Holland wil
op het gebied van dergelijke ontwikkelingen graag vooroplopen maar niet tegen elke prijs. Het kan
betekenen dat tegen ontwikkelfaalkosten wordt aangelopen.

In het project Grass2Grit won een 'fabriek' (een loods met enkele machines) in Noord-Holland een
prijs door de sappen uit gemaaid gras te gebruiken als gladheidsbestrijdingsmiddel. De vezels van
het gras kunnen worden gebruikt bij de ontwikkeling van straatmeubilair. Vanuit Europa is hiervoor
395 subsidie ontvangen, maar op enig moment bleek het gladheidsbestrijdingsmiddel het niet te
worden. De Provincie besloot om dit proces te stoppen. De verschillende partners beoordelen nu wie
wat overneemt in het kader van de ontmanteling.

De haarscheurtjes in de 3D geprinte fietsbruggen hebben geleid tot een grote teleurstelling. De
aannemer onderzoekt de oorzaak. Er wordt een tijdelijke voorziening getroffen zodat het fietspad
400 wel kan worden gebruikt. De risico's en de kosten worden gedeeld met de aannemer. Zowel de
Provincie als de aannemer staken samen hun nek uit voor innovatie en nieuwe ontwikkelingen. In het
algemeen en in het kader van aanbestedingen moet er scherper worden opgelet dat de rekening niet
altijd bij de Provincie komt te liggen.

405 SolaRoad bestaat uit twee onderdelen. In het ene deel is de Provincie Noord-Holland aandeelhouder.
Dat betreft het bedrijf dat SolaRoad ontwikkeld heeft en dat gebruikmaakt van zonnefietspaden.
Meerdere partijen leggen zonnepaden aan. SolaRoad kent ook een ontwikkeldeel. De Provincie is de

eigenaar van de fietsinfrastructuur waar de zonnefietspaden worden toegepast. Aan de ontwikkelkant, het onderdeel waarin de Provincie een belang heeft, wordt kritisch gevolgd hoelang de Provincie nog wil participeren. Op dit moment ziet het college nog geen aanleiding om daar uit te stappen. Er wordt ook geen extra geld gevraagd, maar SolaRoad is wel een punt van aandacht.

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) wanneer nu eindelijk de stekker wordt getrokken uit een niet lopend project. Het is al dubieus dat de Provincie altijd maar innovatieve ontwikkelingen zou moeten steunen.

Gedeputeerde **Olthof** wijst op het onderscheid. De Provincie heeft een belang. Er hoeft op dit moment geen extra geld naar SolaRoad. Daarnaast heeft de Provincie haar rol als beheerder van infrastructuur. Als het gaat om het belang dan wordt daarnaar kritisch gekeken.

Bij interruptie wijst mevrouw **Van Geffen** (Liberaal NH) op de rol van de Provincie, die mede-eigenaar is van een bedrijf dat tegelijkertijd concurrent is in de markt. De gedeputeerde zegt dat er geen geld bij hoeft te worden gelegd, maar als er verlies wordt geleden dan moet het geld toch ergens vandaan komen?

Gedeputeerde **Olthof** verduidelijkt dat de Provincie geen aannemer is en ook geen belang heeft in een aannemer. Het zijn uiteindelijk de aannemers die kiezen voor een concept als SolaRoad. De Provincie sluit een contract met de aannemer en niet met zichzelf als het gaat over SolaRoad. De aannemer bepaalt welke techniek en partij wordt toegepast. Die dubbelrol is er niet. Het is collega Stigter die 'de eigenaarsrol' vervult van het concept SolaRoad. Gedeputeerde Olthof is vanuit zijn rol als portefeuillehouder Bereikbaarheid en Mobiliteit 'eigenaar' van de infrastructuur. De Provincie heeft geen aanbesteding waarvan SolaRoad onderdeel uitmaakt. SolaRoad wordt gekozen door de aannemer. Er zijn meerdere aanbieders van zonnefietspadentechniek. Provincie Noord-Holland heeft geen direct contact met SolaRoad als zijnde aanbieder van fietspaden.

Na het zomerreces volgt het Financieel Perspectief. Hoe meer de prijzen stijgen, hoe eerder het moment komt van keuzes maken. Enerzijds kan aan de inkomstenknop worden gedraaid en anderzijds aan de lastenknop.

Subsidies, ook de subsidie Doortrappen, worden over het algemeen goed gebruikt. In 2021 maakte een deel van Noord-Holland slechts beperkt gebruik van de subsidie Kleine Infra. De subsidieregeling is aangepast, net als de voorwaarden. Daarbij is de Provincie in gesprek met gemeenten om te vernemen wat er nodig is om uiteindelijk gebruik te maken van de subsidieregeling. Met die gesprekken worden goede resultaten geboekt. Gemeenten moeten uiteindelijk ook keuzes maken. Die verantwoordelijkheid kan de Provincie niet overnemen. De gemeente moet bereid zijn om er financieel in te stappen. De Provincie probeert de drempel zo laag mogelijk te houden.

Gemeenten moeten worden verleid en geholpen om uiteindelijk toch projecten op te pakken. Het is geen kwestie van niet willen, maar vaak het ontbreken van capaciteit aan kennis en financiën. In Coronatijd is getracht de aannemerij te steunen door projecten naar voren te halen. Het is lastig om, gezien de krappe arbeidsmarkt en personeelstekort, nu prioriteiten te stellen. Het nu al schrappen van projecten is wat voorbarig. Die afweging kan worden gemaakt binnen het iMPI. Later deze avond komt de commissie nog te spreken over openbaar vervoer. Provinciale Staten maken uiteindelijk de keuze als het gaat om de financiën.

MRA Elektrisch dekt niet de lading. Het betreft namelijk de Provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht. Amsterdam als gemeente doet niet mee. Elke gemeente moet per laadpaal een

455 verkeersbesluit nemen. Dat kost tijd en capaciteit. In de toepassing van vergunningsaanvragen ziet de Provincie nog veel kansen. Ze is in gesprek met gemeenten om dat proces te kunnen versnellen. Enerzijds wordt de ontwikkeling van de elektrische automarkt in de gaten gehouden. Anderzijds is er wel een vraag. Mensen die een elektrische auto aanschaffen, komen naar de gemeente met het verzoek om een laadpaal te mogen plaatsen. De gemeente moet vervolgens een procedure starten.

460 De Provincie probeert gemeenten te helpen zodat ze eerder kunnen anticiperen. Daar valt veel te winnen. Uiteindelijk bepaalt de gemeente waar de laadpalen komen en niet de Provincie.

Tweede termijn:

465 De heer **Terwal** (VVD) kreeg geen antwoord op zijn vraag of het niet wenselijk is om de lager uitgevallen subsidieelasten voor A9 Badhoevedorp te oormerken, zodat het bedrag aan het beleidsprogramma Mobiliteit kan worden toegevoegd.

470 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vroeg om uitleg van het feit dat 165.000 euro verlies wordt geleden en dat er dan toch geen geld bij hoeft.

Gedeputeerde **Olthof** zegt het volgende over de meevaller. Er wordt gesproken en nagedacht over het vereenvoudigen en transparant maken van het systeem. Als een meevaller in algemene reserve terechtkomt, betekent dit niet dat projecten niet kunnen worden uitgevoerd. Voorkomen moet worden dat tegenvallers dan ook maar uit de algemene middelen, in plaats vanuit het budget, moeten worden gedekt.

475

Over het bedrag van 165.000 euro verlies (SolaRoad) zegt de gedeputeerde dat hij zal nakijken hoe dit bedrag gefinancierd is. Een schriftelijke reactie volgt.

480 De **voorzitter** concludeert dat er geen moties of amendementen zijn aangekondigd. De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert om de voordracht als hamerstuk door te geleiden naar Provinciale Staten

485

4b. Voordracht Kaderbrief 2023

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat de Kaderbrief beleidsarm is en vooral veel technische bijstelling omvat. De stijgende kosten van onderhoudsmaterialen voor wegen en kapitaalgoederen zijn zorgelijk. Binnen de lopende projecten wordt naar oplossingen gezocht. Het CDA neemt aan dat dit ook geldt voor de langlopende gebiedscontracten. Zou de gedeputeerde een nadere toelichting willen geven?

490

SWUNG (Samenwerken aan de uitvoering van nieuw geluidbeleid) wordt een behoorlijke opgave voor de provincie. De implementatie moet nog worden vormgegeven. Wat is voor de Provincie de belangrijkste wijziging ten opzichte van de huidige werkwijze?

495

Per brief wordt toegelicht waarom bepaalde zaken niet opgenomen zijn in de Kaderbrief. De urgente korte termijnacties Actieve Mobiliteit staan juist op voornoemde lijst. Hoe moet dit worden gelezen?

De heer **Deen** (PVV) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. De PVV vindt het uiteraard jammer dat door de hoge structurele lasten voor beheer en onderhoud, de hoge kostprijs en schaarste van grondstoffen de ambitie op nieuwe projecten zwaar onder druk staat. Kan de

500

gedeputeerde aangeven welke weg bewandeld gaat worden om toch middelen te realiseren voor nieuwe projecten?

De volgende vraag is wellicht te technisch van aard en kan mogelijk schriftelijk worden beantwoord.

505 Door sloopafval als grondstof in te zetten en onderdelen te hergebruiken kan worden voorkomen dat nieuwe grondstoffen nodig zijn voor infraprojecten. Op welke wijze kunnen veiligheid, kwaliteit en eventuele risico's worden geborgd bij deze manier van circulair bouwen?

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat de toekomst er zonnig uit leek te zien met het naar de achtergrond
510 raken van de coronapandemie. Helaas schoven er donkere wolken voor de gekoesterde zon door oorlog in Europa. De gevolgen van de Russische agressie worden gevoeld tot diep in de provincie. Door de haperende aanvoer van grondstoffen met schaarste tot gevolg en de sterk gestegen energieprijzen gieren de prijzen in de Grond-,Weg- en Waterbouw de pan uit. Het is van groot belang dat een prudent financieel beleid wordt gevoerd. Het past niet om een positief
515 begrotingssaldo er doorheen te jagen en in te zetten op het honoreren van allerlei wensenlijstjes. Als een nieuwe coronagolf is uitgebleven, de oorlog in Oekraïne hopelijk is beëindigd en mogelijke recessies zijn afgewend dan pas kan worden nagedacht over het aanwenden van het positieve saldo. Voor de VVD komt hierbij de Prijsindexatie voor Verbeter- en uitbreidingsinvesteringen in de provinciale infrastructuur in beeld. Dit zal de gedeputeerde meer armslag geven om de
520 kredietverhogingen voor noodzakelijke infrastructuur, bijvoorbeeld de onderdoorgang in Broek in Waterland, te kunnen opvangen. Wat is de reactie van de gedeputeerde?

De heer **Jensen** (JA21) las de Kaderbrief 2023 met interesse. De Provincie staat er in het algemeen goed voor. Er is sprake van een robuuste reserve. De opcenten gaan gelukkig niet omhoog. De
525 economie vertoont een stijgende lijn, net als het aantal treinreizigers. Noord-Holland heeft minder stikstof dan elders. Mogelijk biedt dit mogelijkheden in plaats van beperkingen. JA21 kan zich vinden in de meeste plannen. Er wordt duidelijk gewerkt aan een provincie waarin mensen sneller, schoner en efficiënter van A naar B kunnen worden vervoerd en daarmee blijft Noord-Holland de economische motor van Nederland.

530 Door inflatie, een tekort aan materialen en mensen komt een deel van de ambities in gevaar. Problemen met de energietransitie en een overbelasting van het elektriciteitsnetwerk zijn reden tot zorg.

De Provincie wil dat er circulair en duurzaam wordt gebouwd. Is dat wel financieel haalbaar?

535 Onder 2.2 op pagina 6 van de Kaderbrief staat dat prijsstijgingen en schaarste aan grondstoffen een risico vormen voor het behalen van provinciale ambities. Is het een idee om het iMPI nader te bekijken op de effecten van prijsstijgingen, maar ook voor een nieuwe prioritering? In de Kaderbrief worden deze problemen erkend, maar de ontwikkelingen gaan zo snel.

Een andere domper is het tekort op het OV-knooppunt Alkmaar-Noord van 1,15 miljoen euro. Kan hier een beroep worden gedaan op het Rijk, of kunnen zaken worden geschrapt, waardoor het tekort
540 wegvalt? Het is niet wenselijk maar misschien wel nodig. Hetzelfde geldt voor urgente korte termijnacties op het gebied van Mobiliteit. Voor scholieren en woon-werkverkeer zijn deze acties speciaal. Infrastructurele verbeteringen voor de fiets komen de bereikbaarheid ten goede. Ziet de gedeputeerde mogelijkheden om elders te snijden en gelden over te hevelen, of kijken we dan naar de reserves? Kunnen private partijen een rol spelen?

545 JA21 ziet een heldere Kaderbrief, waar de fractie achter kan staan, maar ze maakt zich zorgen over de haalbaarheid. JA21 kijkt uit naar de informatie over wat wel of niet mogelijk is en hoe de Provincie hiermee omgaat.

De heer **Carton** (PvdA) sprak al eerder over onzekerheden in de Kaderbrief over de stijgende energie-
550 en grondstofprijzen, de hoge inflatie, onzekerheden over de ontwikkelingen rond stikstof en het
tekort aan arbeidskrachten in alle sectoren. Dit alles heeft grote effecten op provinciale ambities.
Hoe gaat gedeputeerde hiermee om, om te voorkomen dat ambities vastlopen, of komen er later
allerlei keuzes op de Staten af? De Prijsindexatie voor verbeter- en uitbreidingsinvesteringen van het
555 iMPI is niet meegenomen. De PvdA snapt dat de provincie voorzichtig moet zijn met het positieve
saldo richting de begroting vanwege de onzekerheden en wat de Provincie mogelijk nog te wachten
staat.

Een aantal onzekerheden, zoals energiearmoede en de betaalbaarheid van openbaar vervoer, maken
dat de leefbaarheid onder druk komt te staan.

Vanwege de onzekerheden is de PvdA terughoudend. De fractie maakt in de begroting een
560 zorgvuldige afweging om, afhankelijk van de ontwikkelingen, voorstellen te steunen die de
leefbaarheid van Provincie Noord-Holland versterken.

Statenlid **Van der Waart** (GL) noemt de onzekerheden en de daarmee samenhangende financiële
565 situatie een zorgelijk punt. Het is daarom jammer dat de technische briefing niet doorging. Daarin
zou namelijk meer inzicht worden gegeven in mogelijkheden en draaiknoppen voor de financiële
scenario's.

Op pagina 19 wordt benoemd dat er op dit moment geen sprake is van eventueel dreigende
begrotingstekorten. Als zelfs de VVD bereid is om straks de opcenten te gaan verhogen dan is er
toch echt wel iets aan de hand.

570 In de verhelderende brief met overwegingen van Gedeputeerde Staten ziet GL dat er voor projecten
in het iMPI tekorten staan. Die worden pas achteraf doorgerekend. Er wordt bovendien gesteld dat er
geen dekking is voor doorpakken met de mobiliteitstransitie, zoals inzetten op de fiets. GL vindt dat
een kwalijke zaak. Deze transitie is noodzakelijk en de bijdrage van de Provincie daarin ook.
GL maakt zich grote zorgen over tekorten die dreigen op openbaar vervoer. De berichtgeving
575 hierover is zorgwekkend. Later deze avond komt de commissie daarover te spreken.

Beleidsindicatoren: Voor Luchtvaart is benoemd dat het aantal passagiers als indicator wordt
genomen om te kijken naar het succes van doelstellingen voor de luchtvaart. Tijdens de
coronapandemie waren er minder passagiers. GL en andere fracties stelden hierover vragen. GL
overwoog om op dit onderdeel een amendement in te dienen. Inmiddels is gesproken over de
580 indicatoren. Over enkele maanden volgt een evaluatie en mogelijke aanpassing. Kan de
gedeputeerde deze geruststelling hier nog herhalen?

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat een beleidsarme Kaderbrief voorligt. Het valt te
585 lezen als een Kaderbrief van een college dat op zijn eind loopt. Op dit moment zijn er grote
problemen en er is veel veranderd sinds de coalitie aantrad. De woningnood is veel groter geworden
en stikstof was er niet eens. Verminderde keuzevrijheid voor autogebruik en -bezit. Tegelijkertijd
wordt bezuinigd op het openbaar vervoer. Deze samenhang van problemen vraagt om een integraal
antwoord. Blijkbaar is het college niet in staat geweest om daar een nieuw antwoord op te
ontwikkelen.

590 Wat is de consequentie van het niet ophogen met 3 miljoen euro van de subsidie Kleine Infra?

De heer **Dessing** (FvD) stelt dat veel dingen al zijn gezegd. Ook FvD ziet een onzekere toekomst.
Infrastructuur is de belangrijkste post van de Provincie. De indicatoren staan wat dat betreft op rood.
De kosten stijgen. De nieuwe projecten die op de rol staan, mogen daarvan niet de dupe worden.
595 Het percentage van 11% kostenstijging van bouwmaterialen wordt ook gehanteerd voor 2022. Dat is
een zeer conservatieve schatting. Het getal zal veel hoger worden. Dat betekent iets voor de grote

- investeringen die de Provincie te wachten staan. FvD is dan ook meer dan nieuwsgierig naar de financiële kaders en het Financieel Perspectief. Om die reden is FvD blij met een zeer voorzichtige Kaderbrief en het reserveren van overschotten in de Algemene middelen. Dat stemt de fractie gerust.
- 600 De fractie van FvD was onaangenaam verrast dat het Rijk geen beweging lijkt te geven in het voor het project A8/A9 benodigde bedrag van 900 miljoen euro. Kent de gedeputeerde de beweegredenen van het Rijk? Hoe kan dit belangrijke dossier in alles wat op de Provincie afkomt, toch een verdiende plek worden gegeven?
- 605 Statenlid **Kostić** (PvdD) meldt dat de PvdD met drie voorstellen komt. De Provincie heeft door haar beleid in het kader van infrastructuur en mobiliteit grote impact op de levens en leefomgeving van dieren. Daarvoor hoort zij ook expliciet verantwoordelijkheid te nemen. Gedeputeerde Staten zijn beter gaan inzetten op faunapassages en alle complimenten daarvoor. Tegelijkertijd blijft het aantal dierlijke slachtoffers door verkeer stijgen. De Provincie heeft als beleidsdoel om het aantal
- 610 verkeersslachtoffers zoveel mogelijk naar nul te verlagen. Kan het college toezeggen dat daaronder niet alleen menselijke, maar ook dierlijke slachtoffers gerekend kunnen worden? Heeft de Provincie ook als doel om het aantal dierlijke verkeersslachtoffers richting nul te brengen?
- De jarenlange bevrozing van de opcenten zorgt voor een scheve verhouding met niet alleen de tarieven van de andere provincies, maar ook de werkelijkheid. We hoorden net dat veel partijen zich
- 615 zorgen maken over mogelijke tekorten voor infrastructurele projecten. Er zijn zorgen over betaalbaarheid van openbaar vervoer en over leefbaarheid. We hebben te maken met een levensbedreigende klimaat- en biodiversiteitscrisis, waarbij elke seconde telt. Het zou alleen al in het kader van inflatie logisch zijn om de opcenten te verhogen. Bij bijna alle provincies zijn de opcenten omhoog gegaan. Het laagste bedrag is 77,50 euro, terwijl in Noord-Holland 67,90 euro
- 620 wordt gehanteerd. De Provincie doet haar best, maar toch zien we dat meer mensen een auto aanschaffen. Met een kleine verhoging van de opcenten geeft de Provincie een signaal af dat autobezit grote impact heeft op de ruimte en leefomgeving en dat niet alles meer kan. Zelfs als de opcenten worden verhoogd naar bijvoorbeeld 70 euro, dan nog blijft Noord-Holland de provincie met de laagste opcenten van Nederland.
- 625 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of Statenlid Kostić het met hem eens is dat het gelijk houden van de opcenten percentageel is en dat de totale som van de inkomsten uit de opcenten zo groot is omdat Noord-Holland relatief gezien een steeds groter wordend wagenpark heeft.
- 630 Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt bevestigend. Het is niet in verhouding tot de lasten die het brengt. Gezien de tekorten op infrastructurele projecten moet een duidelijk signaal worden gegeven richting de burger. Het gaat om een kleine verhoging. Daarmee behoudt Noord-Holland de laagste opcenten van Nederland. Het past meer bij de realiteit.
- 635 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of Statenlid Kostić het met de VVD eens is dat veel lasten van automobilititeit al zijn verwerkt in de motorrijtuigenbelasting en de accijns op brandstof?
- Statenlid **Kostić** (PvdD) antwoordt dat de belasting die nu wordt opgelegd aan vervuilers niet in verhouding staat tot de lasten die het oplevert voor de maatschappij. Auto's nemen teveel ruimte in
- 640 beslag en vormen een behoorlijke aanslag op de leefomgeving. Er is veel geld nodig voor infrastructurele projecten en er is zorg over de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Met de opcenten heeft de Provincie een mooi instrument in handen om alles op alles te zetten richting de grote uitdaging waar ze voor staat. Het is een kwestie van verantwoordelijkheid nemen.

645 Uit de beantwoording van onze technische vragen bleek dat, bij de uitvoering van het beleid rond
OV-knooppunten en bijbehorende pilots, biodiversiteit slechts als een meekoppelkans wordt gezien
en niet als een uitgangspunt. Dat past niet bij urgentie van de aanpak van de biodiversiteitscrisis. We
moeten juist nu toch die transities maken en biodiversiteit als uitgangspunt meenemen. Anders
moeten we achteraf nog repareren, met alle extra maatschappelijke kosten van dien. Is het college
650 dat met de PvdD eens en is het bereid om biodiversiteit als een van de uitgangspunten daar waar
mogelijk mee te nemen?

Reactie in eerste termijn

655 Gedeputeerde **Olthof** hoort iedereen spreken over prioritering, maar vervolgens bedoelt iedereen een
andere prioritering. Die keuzes zullen gemaakt moeten worden. Het college is zich daarvan bewust.
Het voordeel is dat het maken van keuzes mogelijk is en dat er niet zomaar een richting wordt
opgegaan, niet wetende waar het eindigt.

In de gebiedscontracten zijn afspraken gemaakt over de stijging van kosten. Een groot deel van de
660 kostenstijgingen is meegenomen in de contracten. Voor excessen wordt het gesprek aangegaan. Op
bepaalde onderdelen zou dit tot een hoger budget kunnen leiden.

SWUNG is een technisch verhaal. Een Plan van Aanpak wordt gemaakt. Dit is een wettelijke
verplichting. Het Actieplan Geluid maakt onderdeel uit van SWUNG. Om het mogelijk te maken is
capaciteit nodig. Er zullen maatregelen moeten worden getroffen om de geluidsoverlast tegen te
665 gaan.

Veel fracties vroegen naar mogelijkheden om nieuwe projecten door te kunnen laten gaan. Op dit
moment wordt doorgegaan waarmee de Provincie bezig is, zoals de onderdoorgang bij Broek in
Waterland, het landschapsplan voor de A8/A9. Er komt een moment dat financiële keuzes gemaakt
zullen moeten worden. Die kosten kunnen niet worden gedekt uit de reserves, maar moeten worden
670 gedekt uit de lopende begroting. In de lopende begroting moet ruimte worden gezocht. Dat geldt
voor nieuwe projecten, maar de Provincie staat ook voor een enorme opgave als het gaat om beheer
en onderhoud en vervangingsinvesteringen.

De gedeputeerde breekt een lans voor Smart Mobility en innovatie. Nu wordt na 50 jaar een studie
gedaan naar de vervanging van infrastructuur. Kan het nog doorlopen of had de vervanging al eerder
675 moeten plaatsvinden? Met sensoren en meer data kan worden gekeken naar de werkelijke staat van
kunstwerken. Met gemeenten wordt besproken hoe trajecten straks slimmer (gezamenlijk) kunnen
worden opgepakt en daarin een financieel voordeel te halen en op het gebied van personeel.
Een voorbeeld van circulair bouwen betreft het hergebruiken van damwanden, mits ze nog voldoen
aan alle kwaliteitseisen.

680 Elf procent indexatie van projecten is een gemiddelde. Sommige grondstoffen hebben een lagere
indexatie. De gedeputeerde sluit niet uit dat het hoger zal gaan uitvallen. De huidige systematiek is
dat bij projectbesluiten indexatie wordt meegenomen. Als indexatie standaard moet worden
meegenomen in de Kaderbrief dan is er onvoldoende financiële ruimte om dat volledig af te dekken.
De nieuwe projecten kennen een flinke stijging.

685 Alle belangrijke projecten zijn meegenomen in de Kaderbrief, net als SWUNG en wetten waaraan niet
te ontkomen valt. Kleine Infra projecten zijn belangrijk, maar niet wettelijk verplicht. De regeling
omvat normaal gesproken vijf miljoen euro. Er is nu nog twee miljoen euro beschikbaar. Er is drie
miljoen euro extra nodig om tot het oorspronkelijke budget te komen.

Over de indicatoren is al tweemaal eerder gesproken. Er volgt later nog een brede discussie. Het
690 traject loopt via de Rekeningencommissie.

Op de kwestie A8/A9 heeft het college al schriftelijk gereageerd. Op de website is daarover
informatie te vinden. De reactie van de minister is geen verrassing. In 2013 is een keuze gemaakt

695 dat het Rijk zou inzetten op de A7 Corridor richting Hoorn. De Provincie zou in dat opzicht gaan
kijken naar de verbinding A8/A9. De minister zit in een situatie waarin financieel tegen grenzen aan
wordt gelopen. De wereld is sinds 2013 veranderd. Dat wordt op een rij gezet en daarover wordt met
partners en stakeholders gesproken. Provinciale Staten hebben een besluit genomen over twee
trajecten. Het traject rondom het behoud van het Unesco Werelderfgoed. Als Unesco akkoord gaat
dan moet naar de financiële mogelijkheden worden gekeken, met stakeholders en het Rijk. Om als
Provincie een miljard euro bijeen te brengen is niet erg waarschijnlijk.

700 Gevraagd wordt of wordt gestreefd naar nul dierlijke verkeersslachtoffers. Uiteindelijk wordt
gestreefd naar nul verkeersslachtoffers. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen mensen en
dieren. Met de investeringen die worden gedaan, moet ook worden gestreefd naar minder dierlijke
slachtoffers. Er wordt geïnvesteerd in faunapassages en rastering.

705 In het verzoek om biodiversiteit als uitgangspunt te hanteren moet de gedeputeerde de PvdD
teleurstellen. Mobiliteit is het uitgangspunt. Als het gaat over biodiversiteit en natuur dan moet de
PvdD zich tot de gedeputeerde Natuur wenden. Biodiversiteit wordt meegenomen als koppelkans bij
de aanleg of verbetering van infrastructuur. Als die koppelkans er niet is, betekent dat niet dat de
infrastructuur dan niet wordt verbeterd. Dat is de volgorde. De Provincie heeft ambities op het
gebied van biodiversiteit. Er is beleid voor gemaakt.

710 De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Hij concludeert dat alle
vragen en opmerkingen zijn beantwoord. De voordracht zal als bespreekpunt worden doorgeleid
naar Provinciale Staten.

715 *Schorsing van 21.20 – 21.31 uur*

*Voorzitterswissel: De heer Klein draagt het voorzitterschap over aan mevrouw Van Meerten
Mevrouw Van Geffen heeft de vergadering tijdens de schorsing verlaten.*

720

5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur, Luchtvaart en Schiphol

**5a1. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding en transitieplan Openbaar Vervoer
Noord-Holland**

725 **5a2. Stand van zaken ontwikkelingen Openbaar Vervoer Noord-Holland, incl. afdoeningsvoorstel
M169-2021**

De **voorzitter** stelt voor om de brief en het afdoeningsvoorstel voor motie 169-2021 integraal te
behandelen. De commissieleden wordt gevraagd aan te geven of de motie als afgedaan kan worden
beschouwd.

730

De heer **Terwal** (VVD) beschouwt het openbaar vervoer evenals de auto een belangrijk element in een
goede mobiliteitsmix, waarbij elke Noord-Hollander de keuzevrijheid heeft om die vervoerswijze te
kiezen die het beste bij hem of haar past. Dan past als overheid de lagere reizigersopbrengsten te
compenseren met de landelijke beschikbaarheidsvergoeding en de provinciale exploitatiebijdrage,
735 zodat het openbaar vervoer kan blijven rijden. Het valt te begrijpen dat provincies het Kabinet
verzoeken de genoemde vergoeding te verlengen tot het moment dat het aantal reizigers in het
openbaar vervoer voldoende is hersteld. In deze periode van steun dient het transitieplan Openbaar
Vervoer Noord-Holland onverkort uitgevoerd te worden.

740 De uitvoering die het college aan motie 169 geeft, doet denken aan een poging tot nivellering.
Daarvan is de VVD geen voorstander. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de doelgroepskortingen

745 beperkt en strikt afgebakend op basis van heldere criteria worden toegepast en niet langer dan noodzakelijk. Met deze opmerking kan motie 169 van 2021 als afgedaan worden beschouwd. De VVD bedankt de gedeputeerde voor de duidelijke voortgangsrapportage van de onderzoekagenda Regionaal OV-toekomstbeeld. Het is goed om te lezen dat alle tien ambities voortvarend zijn opgepakt.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het onlogisch om nu te gaan afschalen, om in 2025 weer gekwalificeerd personeel te gaan werven. Als tot afschaling wordt overgegaan, heeft niet iedere reiziger direct een alternatief, in de vorm van een auto of hoe dan ook.

750 Er wordt gewerkt aan de dienstregeling 2023 voor Noord-Holland. Welke impact heeft het besluit van het Rijk hierop? Kan die dienstregeling worden aangepast als het Rijk alsnog besluit om de steun na 1 januari 2023 toch voort te zetten. Is er voor Noord-Holland een inschatting welk extra bedrag nodig zou zijn om, –naast die transitieplannen, de eigen bijdrage van de reizigers en de al toegekende subsidie aan het OV–, het tekort aan reizigersinkomsten te kunnen compenseren?

755 Motie 169–2021 kan wat het CDA betreft als afgedaan worden beschouwd. Generieke korting is niet mogelijk, want daarmee worden mensen bevoordeeld die het niet nodig hebben. Het is een uitstekend idee om samen met gemeenten te kijken hoe effectief doelgroepenbeleid kan worden gevoerd, als uitvoering van deze motie. Het CDA heeft er vertrouwen in dat samen met gemeenten wordt gekeken waar het OV tekort het hardst neerdaalt (qua inkomensgroepen) en hoe deze groepen

760 kunnen worden gecompenseerd met een lager OV-tarief.

De heer **Deen** (PVV) las dat de verwachting is dat volledig herstel tot 2025 op zich laat wachten. Stel dat een eventuele nieuwe lockdown leidt tot corona- en steunmaatregelen, wat veel belastinggeld zal kosten, dan zal dit van invloed zijn op deze prognose. Wordt daarmee rekening gehouden en zo ja, op welke wijze?

765 Vanwege dat wat staat geschreven op pagina 1 t/m 3 over de betaalbaarheid van het OV kan de PVV motie 169–2021 als afgedaan beschouwen.

De heer Deen citeert een passage. “*De samenleving stelt steeds hogere eisen aan gezondheid en leefbaarheid en we hebben met zijn allen uitgesproken dat de CO2-uitstoot door verkeer in 2030 substantieel moet zijn afgenomen. Om de leefbaarheid te verbeteren, de afgesproken klimaatdoelen te halen en te voorkomen dat we straks allemaal stilstaan, zet de Provincie zich in voor voldoende en betrouwbaar openbaar vervoer.*”

770

Teksten als: ‘we hebben met zijn allen afgesproken’ en “dat we straks allemaal stil komen te staan” vindt de PVV van een bedenkelijk niveau. Het maakt mensen onnodig bang en het wekt de indruk dat unaniem is besloten om deze weg te bewandelen. Dat is niet zo. Kan deze tekst worden aangepast? Op pagina 3 staat dat de uitrol van het nieuwe OV-betalen zal resulteren in een groei van het aantal OV-reizigers. Wat wordt gedaan voor doelgroepen die niet willen of kunnen overstappen naar betalen via bankpas, telefoon of horloge, bijvoorbeeld omdat ze zich zorgen maken over privacy en veiligheid? Hoelang kan nog worden gereisd met een anonieme reiskaart?

775

780 De heer **Klein** (CU) zegt dat de CU zich grote zorgen maakt over de toekomst van het OV. Het vangnet vanuit de overheid is er na 1 januari niet meer. Hoe gaat het college ervoor zorgen dat vaart wordt gezet achter het transitieplan? Het kan niet zo zijn dat OV-bedrijven op hun lauweren rusten totdat het 1 januari is. De CU wil de voorkeur uitspreken om de bereikbaarheid op het platteland zoveel mogelijk in stand te houden. Liever iets minder frequent grote rode bussen dan de laatste bus in een dorp opheffen. Kan het college toezeggen dat dit het uitgangspunt is bij de aanpassingen die in 2023 worden doorgevoerd?

Welke aanpassingen van het flexvervoer worden voorgesteld in de concessie Noord-Holland Noord?

790 Juist nu er minder reizigers zijn moet extra worden geïnvesteerd in het OV. Kan aanvullend op het transitieplan een Actieagenda of Actieplan worden opgesteld voor het stimuleren van OV-gebruik? De CU heeft ideeën voor een provinciaal vrij-reizen-weekend.

795 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de heer Klein het met hem eens is dat mensen tijdens de periode van Covid hun toevlucht hebben gezocht in andere vervoersmiddelen en dat dit zo goed is bevallen dat die teruggang weleens een permanente zou kunnen zijn.

800 De heer **Klein** (CU) is dat eens met de heer Dessing. Daar moet de Provincie zich niet bij neerleggen. De ambitie is om te komen tot een modal shift. Het is goed dat mensen gebruik maken van het OV. Individueel houdt iedereen zijn keuzevrijheid. Het is de uitdaging om te zorgen dat anderen wel voor het OV kiezen, omdat er een kwaliteitsverbetering aan toegevoegd is.

805 In een volgende Voortgangsrapportage ziet de CU graag meer duiding over de stand van zaken. Kunnen in 2022 meer zaken worden opgepakt dan oorspronkelijk was bedacht in de Onderzoekagenda, omdat er budget vrij is of omdat het efficiënter verloopt? Motie 169-2021: De CU kan zich prima vinden in de aanpak om doelgroepenkorting aan te bieden. Wel kan een wildgroei aan kortingsmaatregelen ontstaan. Kan een helder overzicht van soorten kortingen worden gegeven? De motie kan als afgedaan worden beschouwd.

810 De heer **Jensen** (JA21) meldt dat motie 169, wat JA21 betreft, als afgedaan kan worden beschouwd. De fractie is tevreden met de plannen voor OV, zoals die er nu liggen. Ze hoopt dat innovatie een prettige en betaalbare manier van reizen oplevert. Het tekort aan chauffeurs is een reden tot zorg. Hoewel werkgelegenheid voor OV-personeel geen provinciale aangelegenheid is, vraagt JA21 zich af of de Provincie toch een ondersteunende rol kan bieden.

815 Door inflatie en energiearmoede is er ook sprake van vervoersarmoede. Veel mensen zijn afhankelijk van het OV en daarmee is de economie afhankelijk van het OV. Het schrappen van lijnen zal gevolgen voor hebben voor het onderwijs, zorg maar ook voor forenzen die hun reistijd verlengd zien worden of een alternatief moeten zoeken om op hun werk te komen. Hetzelfde geldt voor mensen in plattelandsgemeenten.

820 Provincies hebben het Rijk opgeroepen om verantwoordelijkheid te nemen en financieel bij te springen, zodat het OV op zijn minst op hetzelfde niveau als nu kan blijven functioneren. JA21 steunt de oproep van het college aan Den Haag. De nationale economie heeft baat bij goed OV, maar ook dat het voor velen een noodzaak is om goed OV te hebben.

825 Het rijden van een auto is een dure grap, vanwege de hoge brandstofprijzen en het heeft gevolgen voor het milieu en de bereikbaarheid.

830 Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat motie 169-2021 als afgedaan kan worden beschouwd. Het is goed om met doelgroepenkortingen te werken. Liever zou het OV voor iedereen generiek goedkoper moeten zijn, maar de doelstelling van betaalbaar OV heeft te maken met potentiële reizigers, voor wie het OV een financiële drempel oplevert.

835 Het OV dreigt het kind van de rekening te worden van de Coronacrisis. Een verschraling van het OV zal ertoe leiden dat nog minder mensen voor het OV kiezen. Het wordt steeds moeilijker om OV competitief te houden met andere vervoersmodaliteiten. De verschraling van OV zorgt voor een toename van de reistijd. Bij verdere verschraling is het risico voor de concessie Noord-Holland Noord het grootst. Voor mensen die afhankelijk zijn van OV dreigen delen van de provincie onbereikbaar te worden. GL hoopt dat het Rijk alsnog besluit om het OV de komende jaren te steunen en zal haar connecties inzetten om dit te bewerkstelligen. GL wil met de rest van de Staten een discussie voeren

- over de minimale kwaliteit van het OV die nodig is in de Provincie. De gedeputeerde wordt gevraagd om met een notitie te komen waarin staat welke kwaliteiten in het OV de Provincie op dit moment nastreeft. Op basis van deze notitie kunnen de Staten in gesprek over het minimale niveau dat de Provincie wil nastreven. GL vraagt het college om een overzicht te geven van de doelstellingen die de Provincie hanteert bij het opstellen van een Programma van Eisen voor een concessie.
- 840 Het OV Toekomstbeeld: De Provincie staat aan de lat van busverbindingen. Wat is de stand van zaken? Worden de Staten voor de verkiezingen in 2023 nog bijgepraat? Wat GL betreft moeten er voor de verkiezingen concrete afspraken met partners liggen over het versterken van vooral de HOV-verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad.
- 845 GL vindt het teleurstellend dat slechts 50.000 euro is uitgegeven voor de ambities voor het OV Toekomstbeeld. Dit blijkt voornamelijk te worden veroorzaakt door een zeer beperkte ambtelijke capaciteit. Is het college voornemens om de ambtelijke organisatie uit te breiden? Of staan er vacatures uit en kan daarvoor niemand worden gevonden?
- 850 Statenlid **Zoon** (PvdD) vindt het goed dat Gedeputeerde Staten zich met andere provincies hebben uitgesproken voor meer steun voor OV bij het Rijk. Het is belangrijk om OV aantrekkelijk te maken voor de reiziger en dat extra aandacht wordt geschonken aan de meest kwetsbare reizigers. De PvdD vraagt het college meer inspanningen te leveren om ook betaalbaar OV te waarborgen.
- 855 De fractie heeft zorgen over de beschikbaarheidsvergoeding OV. De verwachting is dat provinciaal OV in de komende jaren circa 7% stijging kent ten opzichte van 2019. Het is de vraag of het OV-gebruik in 2023 terug op het niveau van 2109 is. Anders dreigt het risico van een verschraling van het OV. Om groei te kunnen waarborgen moet ervoor worden gezorgd dat na 2023 100% handhaving is, juist om verschraling niet te laten gebeuren.
- 860 De heer **Mangal** (DENK) vertelt dat DENK het OV als een nutsvoorziening ziet. De fractie ondersteunt de oproep aan het Rijk om de Coronasteun voor het OV ook in 2023 voort te zetten, in ieder geval tot de meeste reizigers terug zijn. Er zijn grote zorgen dat het OV nog verder afgeschaald zal worden. De moeilijk bereikbare gebieden zijn vaak niet rendabel. Te vaak werden in de afgelopen jaren lijnen opgedoekt. Met name de buitengebieden komen daardoor in de problemen. OV is voor sommigen onbetaalbaar geworden. Dat aantal groeit gestaag. Nu dreigt OV onbereikbaar te worden, ook voor hen die het OV eerst nog wel konden betalen. Als de Coronasteun niet zal worden voortgezet, dan zal het OV inkrimpen met 30%. Te weinig alternatieven zullen mensen nog afhankelijker van de auto maken. Hoe rijmt dat met het behalen van de klimaatdoelen?
- 870 Een en ander zal leiden tot mobiliteitsarmoede en mobiliteitsongelijkheid. Hoge kosten voor het OV en lange reistijden zijn het gevolg van een verschraling. Als er geen plan komt om de verschraling effectief tegen te gaan dan is DENK voornemens een motie in te dienen, ter voorkoming van een verschraling van het OV in de buitengebieden, waar het nu al buiten de maat is.
- 875 Mevrouw **Abdi** (PvdA) spreekt complimenten uit voor het feit dat steunmaatregelen voor de OV-sector worden verlengd tot 31 december 2022. De PvdA is blij dat de vervoerders in Noord-Holland met verminderde reizigersinkomsten nog wel voldoende kwaliteit in het OV kunnen blijven aanbieden. De fractie begrijpt dat een vangnet tot 2025 noodzakelijk is. Als het aan de PvdA ligt zou OV een basisrecht moeten zijn voor iedereen in Noord-Holland. Zijn Gedeputeerde Staten bereid om in gesprek te gaan met de Rijksoverheid en OV-bedrijven om te zorgen dat OV voor de inwoners van Noord-Holland niet achteruit gaat. Wat zijn de mogelijkheden dat de Provincie zelf de beschikbaarheid van OV veilig stelt?
- 880 De PvdA beschouwt motie 169 als afgedaan.

885 De heer **Hoogervorst** (SP) merkt op dat de SP-fractie zich grote zorgen maakt over de recente ontwikkelingen in het OV, waarbij de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk een grote rol speelt. Dat het Rijk deze beschikbaarheidsvergoeding stopt betekent opnieuw een mokerslag voor het publieke OV. Waar het Rijk gedurende twee jaar het 'OV-schip' drijvende en zelfs varende wist te houden, laat ze het straks gewoon stranden. Dat kan nooit de bedoeling zijn.

890 Hoe valt het uitvoeren van de ambitie om mensen het OV in te krijgen te rijmen met het straks schrappen van lijnen en diensten? Wanneer komt het concrete transitieplan? Hoe blijft werken in het OV nog aantrekkelijk als werknemers om zich heen het systeem zien afkalven? In hoeverre is het mogelijk om in de toekomst de binnenkort te schrappen lijnen en diensten weer terug te brengen? Welke invloed kan het college hierop uitoefenen? Kunnen er afspraken met de vervoerder worden

895 gemaakt? Welke mogelijkheden ziet het college om desnoods zelf het OV in deze laatste herstelfase te ondersteunen? Welke rol kan het OV straks nog spelen als we het hebben over het bevorderen van duurzame mobiliteit, dus het terugdringen van de collectieve CO₂-uitstoot? Is het college bereid om een deel van het Corona Herstelfonds in te zetten om het voor de economie zo belangrijke OV te ondersteunen, tot het reizigersniveau weer op peil is? Als het college zich

900 daartoe gesteund wil voelen, is de SP bereid hiertoe een motie in te dienen. De SP-fractie is positief over de rapportage en de voortgang van eerder ingezette projecten. Het is belangrijk dat het college de middelen beschikbaar houdt voor deze en volgende OV-projecten.

Motie 169-2021 riep op om het OV betaalbaar te houden. Het college heeft hieraan aandacht besteed. De voorgestelde uitkomst van het onderzoek is voldoende voor dit moment. De

905 voorgestelde maatregelen om het OV betaalbaar te houden helpen ook om meer mensen in het OV te krijgen.

De heer **Steman** (D66) heeft al vaak vlammend betoogd waarom vervoer laag op de Ladder van Duurzame Mobiliteit zoveel voordelen heeft. D66 voert geen kruistocht tegen privaat autobezit,

910 maar zet wel alles op alles om ervoor te zorgen dat er volwaardige, comfortabele, schone, betaalbare en betrouwbare alternatieven zijn voor het reizen met de auto. OV maakt van dat vlammende betoog een groot onderdeel uit. Verschraving van OV staat lijnrecht tegenover alles waar D66 voor staat. Een gezond en volwaardig OV is een kernonderdeel van de vele toekomstvisies van Provincie Noord-Holland, niet alleen daar waar het gaat om mobiliteit, maar ook op het vlak van duurzaamheid,

915 woningbouw, ruimtelijke ordening, reductie van uitstoot en zelfs inclusiviteit als het gaat om inwoners die afhankelijk zijn van een voldoende OV-aanbod. In korte tijd is reizigersgedrag enorm veranderd en met een draaideurpandemie zwevend boven de markt en een oorlog op het Europese continent is er veel onzekerheid over effecten en prognoses voor de lange termijn. Vervoerders kunnen nauwelijks inspringen op die onzekerheden, laat staan

920 echt doordachte plannen maken voor de lange termijn. De overheid heeft in alle lagen een duidelijke rol om te voorkomen dat die onzekerheden leiden tot een verschraving van aanbod, vermindering van betrouwbaarheid, duurder worden van OV, wegvloeiën van personeel en uitgestelde stappen in het kader van duurzaamheid. Is de eerder aangekondigde campagne om reizigers terug te verwelkomen, gevoerd en zo ja heeft dit

925 effect gehad? Heeft het voorstel van de heer Klein van CU een snaar geraakt, wat dat betreft? D66 staat volledig achter de brief die door het college aan de Staten wordt voorgelegd. Vanuit de Kamerfractie van D66 wordt hard gewerkt aan een haalbaar plan met een haalbare dekking, om ervoor te zorgen dat het vangnet tot stand komt.

930 Elke dienst die wordt afgeschaald of geschrapt komt niet zomaar terug. Elke personeelslid dat afzwaait, wordt voorlopig niet teruggeworven.

Als er geen strandbus meer rijdt tussen station Castricum en Bakkum dan heeft dat tot gevolg dat er files ontstaan op provinciale wegen midden in NNN gebied, dat parkeergelegenheden bij het strand snel bezet zijn en de gemeente op kosten wordt gejaagd.

935 Er is niets overdreven aan de zin van het college dat OV een onontkoombare en gewenste bijdrage levert aan grote maatschappelijke opgaven zoals wonen en verstedelijking, leefomgevingskwaliteit, klimaat, stikstof en brede welvaartbeleving. D66 steunt het college hierin volledig. De fractie blijft graag op de hoogte van het verdere verloop van dit dossier en de BVOV.

940 De zeer informatieve stukken bij agendapunt 5b geven een goed inzicht in de manier waarop de Provincie samenwerkt met de concessiehouders en hoe ondanks alle zorgen toch wordt gewerkt aan een betaalbaar OV-aanbod. Motie 169 is afgedaan, maar energiearmoede is een gevolg, net als vervoersarmoede, van groeiende welvaartverschillen en groeiende armoede. Ook daarop moet politieke inzet worden getoond om naast de gevolgen ook de oorzaak van toenemende armoede aan te pakken.

945 *Reactie in eerste termijn gedeputeerde*

Gedeputeerde **Olthof** bedankt voor alle steun richting het Rijk voor de instandhouding van een vangnetregeling voor openbaar vervoer bij het mogelijk mislopen van inkomsten, mochten de reizigersaantallen toch afnemen, of niet op het gewenste niveau liggen.

950 De gedeputeerde roept alle fracties op om bij Kamerpartijenoten te onderschrijven en druk uit te oefenen om toch in te stemmen met de ondersteuningsbijdrage. Mensen moeten op het gebied van Mobiliteit een keuze hebben en op de plaats van bestemming kunnen komen.

955 Waar de heer Terwal 'doelgroepenbeleid' bijna een vies woord vindt, heeft de gedeputeerde vanuit zijn achtergrond en partij er geen moeite mee om de zwakkeren in de samenleving wat meer te steunen dan de mensen die het financieel breder hebben. Doelgroepenbeleid gaat niet alleen over mensen met een smalle beurs. Ook voor gezinnen met een modaal inkomen en enkele kinderen is het duur om met OV te reizen. Het college wil in overleg met gemeenten kijken welk doelgroepenbeleid het beste past bij het lokale beleid om mensen te stimuleren en te ondersteunen om met OV te kunnen blijven reizen. Het is een basisrecht voor mensen om vervoerd te kunnen worden. Het moet geen woud van allerlei doelgroepenbeleid in gemeenten worden. Dit neemt de gedeputeerde ter harte in de gesprekken die hij zal voeren met wethouders.

965 Bij interruptie merkt de heer Terwal (VVD) op dat de VVD begrip heeft voor doelgroepenbeleid, maar de fractie wil de toezegging dat het wel beperkt wordt gehouden en met inachtneming van criteria.

Gedeputeerde Olthof zegt dat een woud aan doelgroepenregelingen onwenselijk is. Het is niet overzichtelijk, maar kost ook veel geld. Doelgroepenbeleid is bedoeld om OV beschikbaar en bereikbaar te houden. Het is een middel om bepaalde groepen mensen te ondersteunen om het OV te kunnen blijven gebruiken.

970 De verschillen in Nederland zijn groot. Er zijn gemeenten, provincies en vervoersregio's waar uiteindelijk een verschraving van 25% kan optreden. Ook in Noord-Holland zijn er verschillen. Als één en ander duidelijk in beeld is, dan komt de gedeputeerde daarmee terug.

975 In de huidige modellen zijn nieuwe maatregelen, bijvoorbeeld als gevolg van een nieuwe Coronagolf met uiteindelijk een lockdown, niet meegenomen. Op de vangnetregeling kan aanspraak worden gemaakt als er daadwerkelijk minder beschikbaarheid is. Op dit moment is er sprake van allerlei prognoses. Een meerderheid vindt dat er een opgave ligt, maar dat vindt niet geheel Nederland.

Onderdelen van het Transitieplan zijn in gang gezet. Andere delen zijn vertraagd. Op bepaalde onderdelen zal extra druk moeten worden uitgeoefend. De gedeputeerde spreekt een dezer dagen met NS en Transdev. Hij zal het Transitieplan daarbij aan de orde stellen.

980 Onderdeel was ook communicatie. Zo was er een landelijke campagne om reizigers terug te krijgen in het OV. De suggesties vanuit de Staten worden meegenomen door het college. Opgemerkt werd dat de laatste bus (in landelijk gebied) niet moet worden opgeheven. Het gaat echter niet zozeer over die bus maar om de vraag hoe mensen vanuit landelijk gebied op hun plaats van bestemming kunnen komen. Andere vormen van vervoer zouden kunnen worden ingezet.

985 Voorkomen dat er een grote bus vrijwel leeg rondrijdt. De gedeputeerde zegt toe dat ervoor wordt gezorgd dat mensen in landelijk gebied in ieder geval altijd de beschikking blijven houden over vervoer om van A naar B te kunnen reizen.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of het college, als onderdeel van het Transitieplan en in het overleg met vervoerders, spreekt over een structurele verbetering van het vervoer op het platteland.

990

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij aanstaande donderdag met NS en Transdev spreekt over een structurele verandering. Op dit moment wordt teveel vastgehouden aan systemen. De grote bus die men voor ogen heeft, rijdt nog steeds van dorp naar dorp. De gedeputeerde wil samen met NS, Transdev en andere aanbieders kijken naar een dekkend netwerk van lijnen om te zorgen dat mensen op de plaats van bestemming kunnen komen. Is dat de traditionele buslijn, of zijn er andere alternatieven beschikbaar? De gedeputeerde wil zich de komende tijd ervoor inzetten dat de structurele verandering ook werkt in de praktijk en dat het niet blijft bij mooie plannen op papier. Vervoersarmoede wordt al snel vertaald naar financiële armoede, terwijl het gaat over de beschikbaarheid van vervoer. Het gaat uiteindelijk om een dekkend netwerk van modaliteiten om ervoor te zorgen dat mensen van A naar B kunnen bewegen.

995

1000

Bij interruptie merkt de heer **Steeman** (D66) op dat hij zich zorgen maakt over de infrastructuur rondom die lijnen. Met een versplinterd aanbod, op vervoer op afroep en dergelijke is er minder kans om diensten aan te bieden op gecentraliseerde plekken. Komen in het netwerk van lijnen, om op de plaats van bestemming te komen, gecentraliseerde plekken om diensten aan te bieden, die aan OV verbonden zijn?

1005

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de OV-knooppunten of andere hubs onderdeel zijn van het netwerk. Denk daarbij aan de ketenreis en Mobility as a Service. Als opnieuw een overzicht wordt gegeven zal meer duiding aan projecten worden gegeven. Er wordt veel opgepakt. Het genoemde bedrag van 50.000 euro is effectief 125.000 euro geweest, vanwege partners die betrokken waren. Op de vraag of de besparing kan worden meegenomen naar volgend jaar moet de gedeputeerde antwoorden dat er dan sprake zal zijn van een capaciteitsprobleem, niet alleen bij de Provincie, maar ook bij de externe bureaus die ingehuurd worden. Financieel en qua capaciteit ligt er een uitdaging.

1010

1015

Ten aanzien van de kwaliteit van OV verwijst de gedeputeerde naar het Programma van Eisen, dat ten grondslag ligt aan concessiebesluiten. Dat programma is openbaar. Daarin staan de kwaliteitseisen benoemd. De gedeputeerde zou liever het gesprek aangaan met de Staten over het maken van een schaa sprong naar een betere bereikbaarheid in Noord-Holland dan dat nu veel tijd wordt besteed aan de traditionele concessie. Hij pakt dit graag op en komt erop terug, bijvoorbeeld middels een BOT-overleg in de tweede helft van dit jaar. Daarbij zal ook het flexvervoer aan de orde komen.

1020

- 1025 Op 21 juli wordt de voortgang van HOV Amsterdam–Zaanstad besproken. Achter dit onderzoek zit spoed. De lijnen op dat traject zullen heel snel vollopen. Als dat niet snel wordt opgepakt is er een OV-probleem.
- 1030 Richting de heer Mangal merkt de gedeputeerde op dat geen lijnen zijn opgedoekt, ook niet in Coronatijd. Er is wel gekeken naar verschraling door op bepaalde lijnen bijvoorbeeld vier in plaats van zes lijnen te laten rijden. Er is juist veel aandacht besteed aan het in stand houden van lijnen, zodat er altijd beschikbaarheid blijft. De gesprekken met de Rijksoverheid worden gevoerd. Er moet zekerheid en duidelijkheid aan mensen worden geboden, met betrekking tot openbaar vervoer. Omdat nu al wordt gewerkt aan de concessie 2023 is er geen tijd om te wachten tot oktober wanneer het Rijk een besluit neemt. Het Rijk wordt gevraagd om de komende week een keuze te maken.
- 1035 Ondanks minder reizigers is de Provincie de maximale bijdrage blijven betalen. Op basis van het definitieve plaatje moeten keuzes worden gemaakt: lijnen schrappen, verschralen of op andere wijze financieren?
- 1040 De campagne ‘Welkom terug in het OV’ is geweest, maar er moet meer gebeuren. De strandbus is geen financieringsvraagstuk. De gemeente en de provincie hebben een bijdrage geleverd. De strandbus in de omgeving van Bergen kon door personeelsgebrek niet rijden. Het is qua verzekering en aansprakelijkheid niet mogelijk om met vrijwilligers te werken. Personeelsproblemen spelen in elke sector, maar een onzekere toekomst als werknemer in het OV draagt zeker niet bij.
- 1045 De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn. Het merendeel van de partijen heeft aangegeven dat de motie als afgedaan kan worden beschouwd. De motie zal, via het Presidium, worden afgedaan in de komende PS-vergadering.

5b. C– naar B–verzoek PvdD: brief Cumulatie luchtvaartgeluid

- 1050 Statenlid **Zoon** (PvdD) verwijst naar de lobby van gedeputeerde Olthof in combinatie met de BRS om de goed onderbouwde wettelijke aanscherping van de geluidsregels rond Schiphol in te trekken. Negeert de gedeputeerde hiermee de gevolgen voor de gezondheid en de geluidsnormen die door het Rijk zijn benoemd? Het RIVM liet zien dat de gezondheidsrisico's rond Schiphol significant zijn.
- 1055 Hoe was de verhouding binnen de BRS tot de totstandkoming van deze brief? De BRS had ook een brief kunnen opstellen om aan te sturen op een vermindering van Schiphol, omdat het niet past binnen de huidige milieu- en gezondheidsruimte rond Schiphol. Moet een gezonde leefomgeving niet het uitgangspunt zijn?
- 1060 Gedeputeerde **Olthof** stelt dat wordt gesuggereerd dat de BRS pleit voor een versoepeling van de geluidsnorm. Dat is nooit het standpunt van de BRS geweest. De BRS heeft altijd gepleit voor een basisleefkwaliteit voor de mensen die rond Schiphol wonen. De nieuwe rekenregel (cumulatieformule), die nu wordt voorgesteld, voegt daar niets aan toe. Met de verzwaring van de cumulatieformule verandert de daadwerkelijke geluidsbelasting op de omgeving niet.
- 1065 De Schipholregio, BRS, Provincie Noord–Holland wil net als u werken aan een gezonde, fysieke leefomgeving. Dat vraagt een instrumentarium dat aansluit bij de systematiek die ook voor andere geluidsbronnen wordt gehanteerd: normering van de bron en het stellen van grens- en standaardwaarden voor een afweging in de ruimtelijke ordening.
- 1070 Deze regel stelt uiteindelijk een zwaardere motivatie voor alle gemeenten die woningen willen bouwen in het gebied. Die gemeenten kunnen vervolgens met steun van het Rijk motiveren dat er wel gebouwd kan worden, maar uiteindelijk blijft de geluidsbelasting zoals die was.

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt of de gedeputeerde erkent dat het vliegtuiglawaai erger is dan jaren werd gedacht.

1075

Gedeputeerde **Olthof** onderkent het feit dat geluid en de cumulatie van geluid een ernstige bedreiging is voor de gezondheid. Er moet een basisleefkwaliteit voor alle bewoners aldaar worden nagestreefd. Dat is waar de BRS voor pleit. Het Rijk doet niks met de bron.

1080

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt of nog een brief van de BRS kan worden verwacht, die aanspoort richting het Rijk om de 10% krimp van Schiphol te verhogen naar 20% krimp, omdat dat juist een bronmaatregel is die helpt om de geluidsoverlast op woningen te verminderen.

1085

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat die brief er wat hem betreft niet zal komen, omdat hij daar niet in gelooft. Kan Statenlid Zoon garanderen dat de bewoners van Assendelft met 20% krimp minder geluidsoverlast hebben? Als het vliegverkeer over Assendelft blijft vliegen en Aalsmeer ontzien wordt, dan hebben de inwoners van Assendelft een probleem. Er moet worden gezorgd voor basisleefkwaliteit waarvan iedereen in de omgeving profijt heeft.

1090

De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV zich kan vinden in de brief. Er is een samenleving ontwrichtende woningnood. De heer Deen heeft niet het idee dat de BRS het leefbaarheidsaspect negeert.

1095

Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat GL eerder al heeft aangegeven dat met deze heroverweging van de aanvullingsregeling het paard achter wagen wordt gespannen. Het pleidooi dat de gedeputeerde hield, is precies waar het om gaat. We maken ons hard voor een gezonde leefomgeving en voor bouwen om het woningtekort op te lossen. Als geconstateerd wordt dat door vliegen een ongezonde leefomgeving ontstaat, wordt een brief geschreven met het verzoek om de rekenregels aan te passen. Het pleidooi van de gedeputeerde staat niet in de brief.

1100

Blijkbaar is het beeld in de BRS dat nieuwbouw belangrijker is dan bestaande bouw. Het gaat om toekomstige inwoners, maar ook om de mensen die er nu al wonen.

1105

De heer **Klein** (CU) snapt het dilemma dat de gedeputeerde schetste, maar tegelijkertijd is de balans in de brief niet goed. De suggesties voor een instrumentarium had een prominente boodschap in de brief moeten zijn. Nu lijkt het alsof het bouwen van woningen het enige is waar het om te doen is. De geluidsbelasting moet terug. De discussie of de cumulatieve geluidsregel nu wel of niet de beste is, is daarvan een afgeleide. In de brief is het nu omgedraaid.

1110

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat de mondelinge toelichting van de gedeputeerde een ander perspectief biedt. Het CDA steunt de BRS in haar brief. Er is behoefte aan betaalbare woningen. Met iets wat feitelijk inhoudelijk geen wijziging tot stand brengt, waardoor de geluidsbelasting blijft wat die is en wat slechts tot vertraging en daarmee tot duurdere woningen leidt, schieten we onszelf in de voet. Met dure procedures zijn betaalbare woningen niet meer haalbaar.

1115

De heer **Steeman** (D66) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Kuiper. D66 staat achter de brief en zeker met de mondelinge toelichting van de gedeputeerde erbij. D66 is het ook eens met de opmerking van de heer Klein dat het terugdringen van de geluidsbelasting op de omgeving van Schiphol top prioriteit is.

1120 Gedeputeerde **Olthof** vertelt dat de brief en de gekozen lijn BRS-breed worden gesteund. De BRS drong aan op het versturen van een dergelijke brief. Als opnieuw een brief wordt geschreven moet duidelijk worden gekeken of de boodschap helder genoeg is opgeschreven. Wellicht is deze brief vanuit de procedure te snel geschreven en teveel gebaseerd op eerder verzonden brieven. De gedeputeerde neemt de betreffende opmerkingen hierover ter harte.

1125 **6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl. Schiphol, NZKG en (Zee)havens)**

1130 De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de Staten op 1 juni 2022 een brief ontvingen van Gedeputeerde Staten waarin werd medegedeeld dat de verlenging van de Koopvaarderschutsluis voorlopig wordt afgeblazen, waarbij gehoopt moet worden dat van uitstel geen afstel komt. Dit besluit is niet in lijn met de provinciale ambities om in het kader van de modal shift goederenvervoer over water te stimuleren zoals onder meer verwoord in het eind vorig jaar vastgestelde Perspectief Mobiliteit en de onlangs vastgestelde Agenda Slimme en Schone Logistiek. Ook staat dit besluit haaks op de gewekte verwachtingen bij de gemeente Den Helder, Port of Den Helder en bij onder meer de

1135 binnenvaartschippers waarvan hun branchevereniging Koninklijke Binnenvaart Nederland recent zijn ongenoegen uitte in de media.

In hoeverre worden de vastgestelde provinciale ambities om goederenvervoer over water te stimuleren doorkruist door het besluit om de Koopvaarderschutsluis voorlopig niet te verlengen? Ontstaat hiermee niet het beeld dat de provincie ambities met de mond belijdt, maar in

1140 de praktijk niet tot uitvoering brengt? Betoont de provincie zich, evenals bij de plannen over de Duinpolderweg, niet een onbetrouwbare samenwerkingspartner door tegen de verwachtingen in van de gemeente Den Helder, Port of Den Helder en de binnenvaartschippers de door hen gehoopte verlenging van de Koopvaarderschutsluis voorlopig af te blazen?

1145 Wat vindt de gedeputeerde van de geopperde suggestie van de Koninklijke Binnenvaart Nederland om door hergebruik van de sluisdeuren de kosten van de verlenging omlaag te brengen waardoor het project wellicht alsnog doorgang kan vinden?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt waarop het besluit van de verlenging in 2018 is gebaseerd. In maart 2023 krijgen de Staten het nieuwe besluit, via het iMPI, voorgelegd. In het najaar van 2021

1150 vond de aanbesteding al plaats. Wat gebeurt er tussen nu en 2023?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de vastgestelde provinciale ambities voor het stimuleren van goederenvervoer over water niet worden doorkruist. De gedeputeerde begrijpt de teleurstelling. Het contact en het overleg met Schuttevaer is erg goed.

1155 Uiteindelijk is gekozen voor een tweefasenaanbesteding. Deze beslissing is met de Staten gedeeld. De Koopvaarderschutsluis moet snel worden gerenoveerd. De verlenging kan los worden gezien van de renovatie. De vraag is of de sluis nu moet worden verlengd met ook de aanzienlijke meerkosten die dat met zich meebrengt, terwijl in het kader van Slimme en Schone Logistiek het kernnet over water nog wordt onderzocht en de betekenis daarvan voor het Noordhollandskanaal. Op dit moment

1160 is dat kanaal nog niet geschikt voor grotere schepen. Met de uitkomst van de studie kan worden beoordeeld of een verlenging nodig is.

In de afgelopen 2,5 jaar is een zorgvuldig en transparant proces doorlopen betreffende de renovatie van de Koopvaarderschutsluis. Er zijn nog geen partijen die investeerden in een langer schip. Het gaat om de financiële toekomst van de Provincie en de keuzes die moeten worden gemaakt. Uit

1165 de tweefasenaanbesteding blijkt dat de keuze over een verlenging van de sluis op een later moment kan worden gemaakt.

Het is een zorgvuldig proces. Het besluit wordt later genomen op basis van de informatie die er dan is. Een meerderheid van de Staten, onder andere de huidige coalitie, wilde de Duinpolderweg niet door laten gaan. Dat was een ander traject. Het is niet vergelijkbaar.

1170 De optie van circulair gebruik van de sluisdeuren is een mooie maar de kosten voor een verlenging zijn vele malen hoger. Het zal het verschil niet maken om het werk nu te doen. Provincie Noord-Holland investeert in de haven van Boekelermeer.

1175 De heer **Terwal** (VVD) kan zich geen studie naar het kernnet voorstellen waarin het Noordhollandskanaal en de Koopvaarderschutsluis niet zijn meegenomen. Straks moeten investeringen worden gedaan in het Noordhollandskanaal en dan wordt gesteld dat die niet gedaan worden omdat de Koopvaarderschutsluis niet is verlengd.

1180 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt waarop het besluit in 2018 was gebaseerd. Toen zullen nut en noodzaak ook aangetoond moeten zijn.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hiervan ook wordt geleerd. Op basis van de kennis van toen is een besluit genomen.

1185 Het Noordhollandskanaal is een hoofdzaak als het gaat om het kernnet. Onduidelijk is de behoefte aan grote schepen. Modal shift zegt niet automatisch dat alles groter moet worden. Het gaat uiteindelijk om het stimuleren van vervoer over water.

De afweging is gemaakt om het besluit over de verlenging later te nemen.

7. Sluiting

1190

De voorzitter wenst eenieder een mooi zomerreces. De vergadering wordt gesloten om 23:04 uur.

De volgende commissievergadering zal plaatsvinden op maandag 12 september 2022.