

Verslag

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	22 juni 2020 – vervolg van 15 juni 2020
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	M. van Boheemen
Leden van de commissie:	CDA	: C. Kuiper en mevrouw W. Koning-Hoeve
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M. Steeman en R. Vonk
	FvD	: D. van den Berg en J. Dessing
	GroenLinks	: N.M. van der Waart
	PvdA	: S.S. Doevendans en A. Muurlink
	PvdD	: J.P. Hollebeek, H. Mosmuller en I. Kostic
	PVV	: M. Deen
	SP	: R. Alberts en W. Hoogervorst
	VVD	: G. van Geffen en K.J. Terwal

Gedeputeerde(n): J. Olthof (PvdA)
Notulist I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

GL	: J. Gringhuis en R. Kocken
FvD	: G. Kohler
PVV	: V. van den Born
CU	: E. Kaper
50PLUS/PVDO	: W. van Soest
DENK	: G. Everduim en I. Vos
Fractie Baljeu	: R. Baljeu

Agenda

1. Heropening en mededelingen
2. B-agenda Luchtvaart
- 2a. Insprekers

Pagina 2

- 2b. Afstemming input zienswijze Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS)
- 2c. Discussienota Schiphol (PvdD)
- 3. B-agenda Mobiliteit
- 3a. Brief PS over 24 uur centrale bediening
- 40 3b. Voortgang transitie brug- en sluisbediening
- 3c. Verbinding A8-A9; haalbaarheid tunnelvariant
- 4. Rondvraag gedeputeerde Olthof
- 5. Sluiting

45

1. Heropening en mededelingen

Om 20.30 uur heropent de **voorzitter** de commissievergadering die op 15 juni jl. werd geschorst. Het verslag van 15 juni wordt, samen met het verslag van deze vergadering, vastgesteld in de

50 eerstvolgende vergadering van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid.

Vanwege Coronamaatregelen vindt deze vergadering in een digitale omgeving plaats.

De agenda wordt vastgesteld.

Mededelingen:

55 Er zijn geen mededelingen.

2. B-agenda Luchtvaart en Schiphol

2a. Insprekers

Alle 6 insprekers leverden een schriftelijke bijdrage aan, welke inzichtelijk zijn bij de

60 vergaderstukken.

Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) spreekt mede namens MKB Nederland, aangesloten brancheverenigingen en ondernemers. Zij wil vanavond voorbeelden laten zien waarom ondernemers zoveel waarde hechten aan de bereikbaarheid van de provincie. De mate van bereikbaarheid, of wel connectiviteit,

65 is een belangrijke vestigingsklimaatfactor. Het lijnennetwerk met (vóór Corona) 326 directe bestemmingen vanaf Schiphol maakt het land en de provincie een uiterst concurrerende regio voor andere grote metropolen. De vestigingsklimaatfactor levert veel werkgelegenheid op, op alle arbeidsniveaus. VNO-NCW is voor een gecontroleerde groei (herstart) van Schiphol en kijkt naar één luchtvaartstelsel in Nederland, waar ook Lelystad, Eindhoven en Rotterdam aandeel in hebben.

70 Mainport Schiphol is een banenmotor. Veel banen zijn gemoeid met de sectoren die groot zijn in de regio op basis van en met dank aan het lijnennetwerk. Mevrouw Tiel pleit ervoor om op een later moment door te praten over dit waardevolle systeem voor de economie. Mevrouw Tiel nodigt de commissieleden graag uit voor een werkbezoek aan één van deze mooie werkgevers.

75 De heer **Steeman** (D66) vraagt wat mevrouw VNO-NCW bedoelt met een gecontroleerde groei en herstart. Betekent groei van luchtvaart groei in vrachtluchtvaart, of groei in brede zin, zoals pretvluchten?

Mevrouw **Tiel** zegt dat pretvluchten de medelanders betreft. De Luchtvaartnota zet in op de kwaliteit

80 van het lijnennetwerk. Dat onderstreept VNO-NCW voor 100%. De vakantievluchten zullen vanaf Eindhoven, Lelystad en Rotterdam moeten worden afgehandeld. Daarom pleit VNO-NCW voor één integraal luchtvaartstelsel. Luchtvracht wordt beter gewaardeerd. Mevrouw Tiel beveelt de Luchtvrachtmonitor ten eerste aan. De slots toebedeeld voor luchtvracht, die passen het best op Schiphol.

85 Voor de economisch positie van Nederland heeft het geen zin om de poorten open te zetten. De heer Benschop heeft voorstellen gedaan om jaarlijks groei te verdienen. Dit was voor Corona. Het gaat nu over een gecontroleerde herstart.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vraagt of mevrouw Tiel ook vindt dat de balans tussen economische

90 waarde en de gezondheid van inwoners is verstoord.

Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) merkt op dat dit een politieke vraag is. VNO-NCW maakt deel uit van de Omgevingsraad Schiphol. Er zitten meer haken en ogen aan het systeem. Het is niet mogelijk om

95 zomaar met ja of nee te antwoorden. Wordt een systeem gehanteerd dat uitgaat van het aantal slaapgehinderden en een gemeente bouwt toch woningen onder een aanvliegroute, dan kan vanuit de werkgelegenheid en economische argumenten niet worden verwacht dat het antwoord ja is. Het is een discussie die open moet worden gevoerd. Op sommige plekken is bouwen onverstandig voor de gezondheid van mensen.

100 De heer **Klein** (CU) waardeert de oproep om aandacht te hebben voor de vele banen. Het verbaast de heer Klein dat VNO-NCW pleit voor groei. Vanuit het perspectief van behoud van banen is het belangrijk dat wordt gezorgd voor voldoende connectiviteit. Dat hoeft niet per definitie groei te zijn.

105 Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) gaat ervan uit dat de Staten goede uitleg hebben gekregen van KLM/Schiphol over het hub- en spokesysteem. Voor Corona zat Schiphol aan de grens van 500.000 vliegbewegingen. Een kwaliteitsinvestering in het netwerk ging ten koste van een andere bestemming. Op dat moment heeft VNO-NCW het volgende standpunt ingenomen. Wil Schiphol in de volle breedte de intercontinentale vluchten in combinatie met Europese vluchten, het spoke system handhaven, het lijnennetwerk bestendigen en de kwaliteit verbeteren en borgen dan moet
110 worden gekeken naar een bepaalde vorm van groei. De Coronasituatie geeft de mogelijkheid om na te denken over wat de kwaliteit van het netwerk nodig heeft.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft kennisgemaakt met een nieuwe vorm van connectiviteit. Er wordt bijvoorbeeld vergaderd op afstand. In hoeverre is deze nieuwe manier van connectiviteit geland bij
115 VNO-NCW?

Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) beaamt dat als het gaat over het vliegtuig pakken naar Parijs of digitaal vergaderen, de situatie is veranderd. Het is de vraag of alle congressen weer terug komen zoals die er voor Corona waren. Ook binnen het bedrijfsleven zal naar efficiency gekeken worden. Het zal
120 zeker zijn gevolgen hebben. Het zou koffiedik kijken zijn om te stellen dat het gevolgen heeft voor het aantal vluchten van en naar Schiphol.

De heer **Mosmuller** (PvdD) vraagt over werkgelegenheid of VNO-NCB bekend is met geluiden dat zowel het aantal banen dat de luchtvaart oplevert en de waarde van sector stelselmatig worden
125 overschat. Banen zijn veelal slecht betaald en vinden plaats in een vervuilde omgeving.

Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) praatte bewust niet over de banen op Schiphol zelf. Ze noemde banen waarvan men in de provincie veel voordelen heeft. Zij kent de discussie over de banen op Schiphol en ook die over ultrafijnstof. Daar wilde ze het in haar betoog nu net niet over hebben.
130

Mevrouw **Koning** (CDA) hoorde mevrouw Tiel spreken over het vervoer van goederen en personen, waardoor Schiphol zou moeten groeien. Kan de trein een deel van het transport overnemen?

135 Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) antwoordt dat dit zeker een goede optie is. De overheid moet er dan wel in investeren. Op dit moment is het treinaanbod er niet. De trein is niet concurrerend.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) is benieuwd naar het percentage lager opgeleiden en midden opgeleiden.

140 Mevrouw **Tiel** (VNO-NCW) stuurt de SER-onderzoeken graag naar de commissie toe.

De heer **Poelmans** (Bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol) spreekt namens bewoners die met name last hebben van Schiphol. Vanuit dat belang heeft de heer Poelmans zitting in de Omgevingsraad Schiphol. Daar wordt al jaren gesproken over de ontwikkeling van Schiphol in balans met de omgeving. Schiphol mag groeien naar 500.000 vluchten als daar minder gehinderden tegenover staan. Schiphol heeft versneld 500.000 vluchten binnengehaald. Het aantal gehinderden is toegenomen. Alle partijen in de Omgevingsraad constateerden dat het uit balans is. Groei zondermeer kan niet aan de orde zijn. Er was geen unaniem advies over groei, maar wel een meerderheidsadvies van bestuurders en bewoners voor het maken van een pas op de plaats. De luchtvaartnota had antwoord moeten geven op de vragen hoeveel luchtvaart Nederland nodig heeft, waar die kan worden afgewikkeld en onder welke voorwaarden. Op basis van de luchtvaartnota en de zienswijze van Gedeputeerde Staten kan worden geconstateerd dat de nota terug naar de tekentafel moet. Ook de hinderbeperking, die geleverd zou moeten worden, is niet aanwezig. Bewoners hebben een alternatief hinderbeperkingsplan ingediend. Tegelijkertijd hebben we een analyse laten uitvoeren. De luchtvaart kan toe met 400.000 vluchten. De oplossing om de norm te verlagen, is een slechte oplossing. Minder vluchten is de oplossing.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of de bewonersdelegatie Omgevingsraad Schiphol vindt dat de Governance structuur rond Schiphol nog goed geregeld is. Ziet de Omgevingsraad daarin verbeteringen? Is er nog voldoende vertrouwen in de sector om door te gaan met gesprekken?

De heer **Poelmans** (Bewonersdelegatie) antwoordt dat er zeer veel kritiek is op de Governance. Het grootste probleem is dat afspraken niet zijn nagekomen. Het vertrouwen is volkomen zoek. De bewonersdelegatie hoopt dat het ministerie en de luchtvaartsector beter luisteren naar de omgeving. De participatie in lokale maatregelen kan en moet beter.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vraagt met wie de bewoners het hinderbeperkingsplan willen bespreken. Is dat met Provinciale Staten, of het Rijk?

De heer **Poelmans** (Bewonersdelegatie) antwoordt dat de bewoners dat plan met alle partijen willen bespreken, dus de luchtvaartsector, de bestuurders van vier provincies en 56 gemeenten rond Schiphol en de bewonersorganisaties. Veel gevallen van hinderbeperking zijn feitelijk hinderverplaatsing. Het plan is toegesneden op een eerlijke verdeling, zodat er niet alleen hinderverplaatsing plaatsvindt. Nachtsluiting heeft de voorkeur. Daar valt winst te behalen. Schiphol heeft 30.000 nachtvluchten, Heathrow 5000 en Frankfurt geen. Er zijn meer maatregelen mogelijk. Een miljoen woningen worden in de Randstad gebouwd. Het kan niet zo zijn dat Schiphol daar 800.000 vluchten overheen stuurt. Dat wordt een onleefbare situatie.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vraagt aan hoeveel minder vluchten wordt gedacht?

De heer **Poelmans** (Bewonersdelegatie) legt uit dat Schiphol in lengte van jaren met 400.000 vluchten goed uit kan. Het hub-model is enigszins achterhaald. Een 'overstapper' maakt tweemaal zoveel lawaai als iemand die vertrekt en aankomt. Daarmee kan het aantal vluchten met 20% terug. Op dit moment wordt het aantal vluchten weer opgebouwd. Dit moment kan worden gebruikt als een reset. Dan kan worden gestopt bij 400.000 vluchten, als die al nodig zijn. Het aantal van 400.000 is ook gebaseerd op de aantallen die nodig zijn voor klimaatdoelstellingen. De nachtvluchten vallen straks binnen 400.000 vluchten. Nachtvluchten zijn slaap verstorend en veelal niet nodig.

190 Mevrouw **De Wit** (Saense Onderwonenden Schiphol – SOS) had gehoopt dat de commissieleden mensen spraken met luchtwegklachten, die nu ineens schone longen hebben. Ze had gehoopt dat mensen de Statenleden hadden verteld hoe fijn ze nu slapen, zonder oordoppen en met de ramen open. Decennialang worden omwonenden overstapeld door plannen voor hinderbeperking. Wat bereikten groeperingen er eigenlijk mee? De uitkomst was telkens toch weer groei. Gezien de inhoud van de Luchtvaartnota lijkt de stem van omwonenden het ministerie nooit te bereiken. Zou het nepparticipatie zijn? Wat zou mevrouw De Wit graag belangrijke zaken in de nota zetten. Het kleinkind van mevrouw De Wit en haar ouders wonen in Assendelft onder de Polderbaan. Wat is er in de jaren 90 hard gestreden tegen de aanleg van de zogenaamde milieubaan. Die baan kwam er. Assendelft scoort meer dan 10.000 uur overlast per jaar. Achter de cijfers zitten echte mensen. Zaanstad kreeg in 2019 SOS. Waarom is de provincie eigenlijk zo stil? Geen mening over Schiphol, maar wel zorgplicht? Doorzie de sprookjes van biobrandstof, van elektrisch vliegen en van én groeien én minder hinder. Focus op welzijn voor de inwoners en het behoud van natuur. Alle hoop is op de provinciebestuurders gericht.

205 Mevrouw **Visser** (Platform Uithoorn Schiphol Hinderbeperking – PUSH) licht toe dat bezorgde bewoners zich twee jaar geleden verenigden in PUSH omdat de geluidsoverlast door vliegtuigen in hun buurten onhoudbaar was geworden. Bij Zuidelijke wind komen er 300 toestellen laag over de wijk. PUSH is niet tegen luchtvaart of tegen Schiphol, maar wel tegen de ongebreidelde groei, die vooral in de Zuidoost hoek terecht is gekomen. Uit een peiling blijkt dat 83% van de inwoners van Uithoorn overlast ervaart. 80% wil krimp en geen groei. De overlast nam enorm toe. De groei kwam vooral terecht op de secundaire banen, die daarvoor niet waren bedoeld. Om de dichtbevolkte gebieden te vermijden is destijds een complex systeem van regels en uitzonderingen opgetuigd. De secundaire Aalsmeerbaan handelde in 2019 meer startende toestellen af dan de primaire Polderbaan. Het systeem heeft dus aantoonbaar gefaald. Aalsmeer en Uithoorn liggen in een zwaar belaste regio. De publicatie van de Luchtvaartnota leidde tot nog grotere bezorgdheid. Vooral het 210 doorgaan op de oude weg met het groeiverdienmodel is ernstig. De Alderscommissie merkte destijds klip en klaar op dat bewoners het niet merken als toestellen 1 of 2 decibel minder geluid produceren, maar ze merken het wel als daardoor nog meer vliegtuigen over hun dak vliegen. PUSH roept Provinciale Staten op om in hun zienswijze op de Luchtvaartnota de volgende uitspraken te doen. De geluidsoverlast in de Zuidoosthoek is onaanvaardbaar. Het gebruik van de Aalsmeerbaan als de facto primaire baan is in strijd met de bedoeling van het banenstelsel en de regelgeving. 220 Het nakomen van oude afspraken over hinderbeperking is een voorwaarde voor het weer opstarten van operaties. De afschaffing van nachtvluchten op primaire banen, vanwege de impact op al overbelaste secundaire banen. Voor de leefbaarheid van de omgeving moet geen groei, maar krimp tot maximaal 400.000 vliegtuigbewegingen worden nagestreefd. De aanleg van de tweede Kaagbaan 225 kan in gang worden gezet, indien het groeiscenario weer wordt geaccepteerd in de Tweede Kamer.

Mevrouw **Koning** (CDA) is benieuwd hoeveel nachten per jaar en op welke tijden overlast wordt ervaren?

230 Mevrouw **Visser** (PUSH) vertelt dat bij de Aalsmeerbaan vooral 's ochtends heel vroeg en 's avonds laat overlast wordt ervaren, maar niet gedurende de nacht. Er zijn geen structurele nachtvluchten boven dit drukbevolkte gebied. Als een nachtvlucht wordt afgeschaft dan volgt een capaciteitsverruiming en mogen daarvoor tien vluchten overdag voor terugkomen. De vrees bestaat dat die vluchten vooral weer op de secundaire banen moeten worden afgehandeld en dat vooral aan 235 de randen van de dag en de nacht zal worden gevlogen. Om die reden zou PUSH de nachtvluchten op dit moment niet willen afschaffen, tenzij er goede oplossingen zijn voor de secundaire banen.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vraagt of een model mogelijk is waarbij het aantal nachtvluchten vermindert zonder een verschuiving naar de secundaire banen.

240

Mevrouw **Visser** (PUSH) licht toe dat PUSH een voorstander is van het krimpscenario. Als gekrompen wordt dan is er meer ruimte om de nachtvluchten overdag af te wikkelen.

245 De heer **Steeman** (D66) vraagt of PUSH een waardering kan geven over het soort vluchten dat PUSH het liefst ziet krimpen.

Mevrouw **Visser** (PUSH) is op de hoogte van de discussie over zogenaamde 'pretvluchten'. PUSH heeft daarop een andere zienswijze. Omdat de luchtvaartsector geen gewone sector is, betalen reizigers niet de juiste c.q. echte prijs voor een ticket. Vanuit die optiek is er eerst meer mogelijk om de prijs van bepaalde vluchten te verhogen. De daadwerkelijke schade die wordt aangericht in de omgeving moet worden verdisconteerd in de ticketprijzen. Dat is een andere discussie dan de vraag over wie wel of niet goedkoop naar Barcelona mag vliegen.

255 De heer **Maartens** (Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland (NMF)) zegt dat MNF een onderzoek liet uitvoeren tijdens de Coronacrisis van 1 april tot 1 mei. De vermindering van geluidshinder en luchtvervuiling is gekwantificeerd. Het aantal gehinderden daalde van 112.000 tot 1800, vergeleken met dezelfde periode vorig jaar. Dat is een afname van 98%. De uitstoot van CO2 was slechts een kwart van de uitstoot ten opzichte van vorig jaar. De vraag naar vluchten zal tot 2023 verminderd blijven. Dit biedt de kans om de luchtvaart te resetten en om na te denken over welke luchtvaart we willen na Corona. NMF zou graag zien dat de oververbondenheid die er was voor de Coronacrisis niet terugkeert. In de Luchtvaartnota lijkt dit niet te zijn doorgedrongen. Daarin wordt de crisis buiten beschouwing gelaten. De nota schetst een toekomst die niet langer bestaat. Een luchtvaartsector moet de maatschappij dienen en niet andersom. Strengere normen zijn nodig op het gebied van geluid, fijnstof en stikstof en duidelijke maatregelen om deze normen te realiseren. NMF hoopt dat de provincie kritisch naar de nota zal kijken om een deel van de genoemde besparing vast te kunnen houden voor natuur als omwonenden.

270 De heer **Blokhuizen** (Schiphol Watch) heeft een principiële vraag: Van wie is de lucht? Is de lucht die we inademen en waarin we ons bewegen geprivatiseerd aan de luchtvaartindustrie? Omwonenden maken zich ernstige zorgen over de concept-Luchtvaartnota. De nota is niet eens het begin van een conceptnota. Teveel problemen blijven onopgelost. Opnieuw worden geen harde normen gesteld. Metingen blijven grotendeels achterwege. Omwonenden geloven de overheid niet meer. Het doel is steeds groei. Groei is volkomen onacceptabel. Al jaren worden grenzen overschreden en blijven hinder verminderende maatregelen uit. Meer dan 30.000 nachtvluchten per jaar, dat betekent 80 vliegtuigen per nacht. Omwonenden worden meerdere malen per nacht uit hun slaap gewekt. De gevolgen zijn enorm. Het is een aanslag op de gezondheid en er is een verhoogde kans op hart- en vaatziekten. Omwonenden maken zich ook zorgen over de negatieve effecten op natuur, milieu en klimaat. Ze worden al 30 jaar aan het lijntje gehouden door de nationale politiek en worden niet in staat gesteld om recht te halen. Namens Schiphol Watch roept de heer Blokhuizen Provinciale Staten op om in het gat te duiken dat de nationale politiek als een gapende wond laat liggen. Maak als provincie een start met het beschermen van de burgers. Spreek u uit als provincie. De verhoudingen zijn compleet uit balans. Luchtvaart in Nederland is wat de omwonenden betreft teveel, te vaak, te vuil, te lawaaierig en veel te goedkoop. Help de bewoners om daar iets tegen te doen.

Op de website Schipholwatch.nl staat een artikel over het sprookje van elektrisch vliegen. Trap er niet in.

De voorzitter bedankt alle insprekers. De inspreekteksten komen op de website.

2b. Afstemming input zienswijze Bestuurlijke Regie Schiphol BRS

Mevrouw **Alberts** (SP) merkt op dat de SP volledig kan instemmen met de uitspraak dat de luchtvaartnotitie nog niet eens het begin is van een conceptnota. Inmiddels zijn er inzichten over geluidshinder, uitstoot en overlast voor omgeving. Daar moet iets mee gebeuren. De SP is blij met de 'pittige' brief die is opgesteld door de BRS. Daarin worden veel kritische punten naar voren gebracht. Het Rijk moet goed in de oren knopen dat vanuit Noord-Holland het signaal wordt afgegeven dat het wel genoeg is. De SP vindt 400.000 vluchten nog veel. Het vaker over je huis krijgen van een iets stiller vliegtuig, maakt het eigenlijk alleen maar erger. We moeten ons niet meer eenzijdig richten op geluidshinder. Het is belangrijk om alle inbreng van insprekers erop na te lopen om te beoordelen of een en ander goed is overgenomen. Het moet een zienswijze worden waar het Rijk niet meer om heen kan.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) of bijdragen van insprekers niet eerst feitelijk moeten worden gecheckt voordat deze worden opgenomen in de BRS reactie.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft er alle vertrouwen in. De betreffende insprekers zijn ervaringsdeskundigen. Met het stellen van haar vraag stelt mevrouw Van Geffen hun ervaringen ter discussie.

Bij interruptie wijst mevrouw **Van Geffen** (VVD) erop dat zij feitelijke onjuistheden hoorde, zoals de opmerking dat Frankfurt geen nachtvluchten heeft. Volgens de Nederlandse normen zijn dat er voor Frankfurt echter ruim 48.000, waar dat er in Nederland 32.000 zijn. Ook de feiten inzake Heathrow zouden gecontroleerd moeten worden.

Mevrouw **Koning** (CDA) meldt dat het CDA kan instemmen met de zienswijze op de Luchtvaartnota zoals die door Gedeputeerde Staten is opgesteld, samen met de andere bestuurders uit Noord-Holland. De Luchtvaartnota kan niet rekenen op regionaal draagvlak. De minister wordt opgeroepen om samen met de regio te komen tot een set uitvoeringsafspraken voor de komende tien jaar. Het CDA is trots op Schiphol. Het toekomstperspectief moet behouden blijven en de werkgelegenheid is belangrijk, maar de hinder moet absoluut minder. De minister moet daarin duidelijker worden en inzetten op innovatie en een dekkend netwerk van geluidmeetapparatuur om problemen goed in kaart te brengen. Er moet voldoende aan worden gedaan om hinder te beperken. Rond elke baan zijn er eigen problemen, maar de problemen die er zijn, zijn ernstig. Het CDA wil meer informatie over extra treinverbindingen en of het Rijk bereid is om daarin te investeren. Kan de gedeputeerde Olthof meer informatie geven over de stikstofrechten. Het CDA steunt de brief van gedeputeerde Olthof aan de minister waarin wordt aangegeven dat de geluidsbelasting vanuit Schiphol niet op de juiste wijze is weergegeven. Dat is wel belangrijk om te voorkomen dat het gebied rondom Schiphol op slot wordt gezet. Deze kwestie onderstreept de noodzaak om meer woningbouw toe te staan in de Kop van Noord-Holland. Daar kan het college van Gedeputeerde Staten de ogen niet voor sluiten.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of het CDA van mening is dat de hinder van Schiphol reden is om in de Kop van Noord-Holland meer te gaan bouwen.

Mevrouw **Koning** (CDA) antwoordt dat de CDA-fractie voorstander is van meer woningbouw in de Kop van Noord-Holland. Dat is noodzakelijk voor de vitaliteit van die regio. Door de enorme hinder door Schiphol komt de woningbouw in die regio in gevaar. Het risico is dat er nabij Schiphol minder
335 gebouwd mag worden. Dat geeft aan dat de provincie de Kop van Noord-Holland in beeld moet hebben als woningbouwlocatie.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) zegt dat de VVD verheugd is dat de langverwachte Luchtvaartnota er eindelijk is. Luchtvaart is een belangrijke sector voor de economie van Noord-Holland en heeft net
340 als andere sectoren duidelijkheid en perspectief nodig om zich verder te kunnen ontwikkelen. Schiphol is goed voor minstens 113.000 banen. Daarbij zijn veel banen voor middel en lager opgeleiden. Iedereen moet een kans krijgen op de arbeidsmarkt en niet alleen hoog opgeleiden. Bedrijven vestigen zich sneller in een regio met uitstekende verbindingen. De baten die de provincie daarvan heeft zijn niet te kwantificeren, maar ook die maken dat bij de VVD soms zorgen leven over
345 de dристheid waarmee sommige partijen het debat over luchtvaart en Schiphol ingaan. De komende jaren moeten beslissingen worden genomen, waarin meerdere belangen zijn afgewogen. In dat licht is de VVD blij met de Luchtvaartnota. De nota gaat actief op zoek naar verbetering. Er zijn veel gehinderden en er is vervuiling, die we niet willen.

De VVD vindt het met de Luchtvaartnota belangrijk dat nu wordt gewerkt aan sturing en controle bij
350 het weer uitbouwen van de capaciteit. Door het opstellen van een Beleidskader Netwerkkwaliteit kan gerichter worden gestuurd op het belang van de netwerkkwaliteit voor de Nederlandse economie. De afhandeling van luchtvrachtverkeer levert velen banen voor Noord-Hollanders op. De VVD juicht toe dat allerlei maatregelen voor verduurzamen en hinderreductie eerder worden uitgebouwd.

De Nederlandse uitgangspositie is in wereldwijd verband goed, maar kan nog verder worden
355 verbeterd. De VVD wil niet dat vliegverkeer via België en Duitsland verloopt. Daarmee wordt Nederland armer en rest van de wereld warmer. De VVD wil net als vele andere partijen dat korte afstandsvluchten worden vervangen door internationale treinen. Hiervoor moet ruimte worden gemaakt op Schiphol. Die ruimte kan er komen als het lokale treinverkeer wordt vervangen door de Noord-/Zuidlijn. Het doortrekken hiervan naar Schiphol en Hoofddorp is erg belangrijk om de
360 ambitie van internationale treinen in plaats van korte afstandsvluchten mogelijk te maken. De visie van de VVD op de Luchtvaartnota is positief, met de opmerking dat er veel werk aan de winkel is voor hinderbeperking en schoner vliegen, met oog voor werkgelegenheid.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) of de VVD de korte afstandsvluchten inruilt voor
365 andere vluchten.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) zegt dat goed moet worden geïnventariseerd wat de netwerkkwaliteit is en welke vluchten voor de Nederlandse economie het meest belangrijk zijn. Die discussie is belangrijker dan de vraag of groei moet worden toegestaan, of niet. De VVD is blij met de kritische
370 noten in de BRS-reactie op de nota. Het is belangrijk dat goed naar de gezondheidsaspecten wordt gekeken en maatregelen worden getroffen.

Bij interruptie vraagt de heer **Mosmuller** (PvdD) of voor de VVD het krimpscenario bespreekbaar is.

375 Mevrouw **Van Geffen** (VVD) zegt dat als de luchtvaart aangeeft te kunnen krimpen, dan wil de VVD best kijken hoe dat werkt. De VVD hoort het graag van deskundigen.

Bij interruptie vraagt **mevrouw Van der Waart** (GL) hoe de VVD de hang naar groei verklaart, die spreekt uit de Luchtvaartnota.

380

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) leest ook een stuk reset. Luchthavens moeten aanvullend aan elkaar worden. Het gaat niet alleen om Schiphol, maar ook om Rotterdam, Eindhoven en Lelystad., Wie doet wat en wie handelt wat af? Het beoordelen van de netwerkqualiteit specifiek voor Schiphol vraagt echt wel veel aandacht. Het moet schoner en stiller.

385

De heer **Steeman** (D66) vertelt dat het voor D66 belangrijk is dat luchtvaart en leefbaarheid in balans raken. D66 deelt lokaal, provinciaal, nationaal en internationaal kennis en stemt standpunten af om het luchtvaartdossier in al die bestuurslagen aan te vliegen en om echte duurzame veranderingen door te voeren. Denk aan de inzet van de trein, als alternatief, ook internationaal, en een eerlijke ticketprijs. D66 wil vasthouden aan het coalitieakkoord en doorpakken met het schoner en stiller maken van de luchtvaart. Het is van belang om effecten zoveel mogelijk te meten en niet te berekenen. De berekeningen moeten in ieder geval in de praktijk worden gecontroleerd. De brief van de BRS raakt de kern. Groei zonder randvoorwaarden is niet acceptabel. Plannen zonder een integrale uitwerking geven geen balans. Goede voornemens geven geen basis voor vertrouwen.

390

395

Alleen met echt zichtbare en meetbare verduurzaming en hinderbeperking kan Schiphol eventueel ruimte verdienen. D66 ziet een rol weggelegd voor de provincie bij die integrale uitwerking en het samenbrengen van uiteenlopende belangen. Belanghebbenden moeten niet alleen aan tafel zitten maar ook echt invloed op de koers geven. Het college moet zich inzetten om de Governance te repareren en het vertrouwen terug te brengen, inzetten op Schiphol als vervoer hub en inzetten op spoor als alternatief voor de luchtvaart. De provincie heeft een duidelijke rol in het oplossen van de scheve verhouding tussen een mogelijk groeiend Schiphol en de woningbouwopgave.

400

405

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat vliegen continue de balans zoeken is tussen de horizontale voorwaartse kracht en gewicht in het verticale vlak. Om te kunnen vliegen moeten de verschillende krachten in balans zijn. Bij de luchtvaart en in het bijzonder Schiphol is die balans ver te zoeken. GL is blij dat vanavond de discussie wordt gevoerd over de luchtvaart. De fractie realiseert zich dat de formele rol van Provinciale Staten beperkt is maar de BRS is een belangrijke partner. De provincie heeft de verantwoordelijkheid voor een gezonde leefomgeving en voor haar inwoners. De balans tussen economische belangen en de leefomgeving is verstoord. Het evenwicht tussen de lusten en lasten is verstoord. In deze Coronatijd ziet men een schone lucht en hoort men hoe het klinkt zonder voortdurend overvliegende vliegtuigen. Men kan een nacht doorslapen, zelfs met het raam open. Corona zorgt voor stilstand of zelfs achteruitgang. Het moge duidelijk zijn dat GL daarvoor niet wil pleiten. GL wil zoeken naar de nieuwe balans. Duidelijke regels en handhaving voor de luchtvaart zijn noodzakelijk. Van een ongeclausuleerde groei kan geen sprake zijn, staat in de Luchtvaartnota. Vervolgens ziet GL geen duidelijke regels in de nota en lijkt groei het hoofddoel. Van een toekomstvisie of keuzes is amper sprake. Er zullen naar de toekomst toe harde randvoorwaarden moeten komen om de ontwikkeling van de luchtvaart in Nederland in goede banen te leiden.

410

415

GL is blij met de insteek van de brief van de BRS. De belangen van inwoners komen daarin terug en de zorg van het lokale besturen komt goed tot uitdrukking.

420

Veel punten die GL belangrijk vindt, ziet de fractie terug in de zienswijze van de BRS op de Luchtvaartnota. Toch mag een aantal zaken sterker worden aangezet.

GL is van mening dat het nodig is om een voorzorgbeginsel op te nemen voor fijnstof en ultrafijnstof. Er kan niet alsmaar worden gewacht op verder onderzoek.

425

Geluidshinder gaat niet over een aantal maar over het tijdstip, voorspelbaarheid en rustmomenten en over nachtrust. Waarom spreken we ons niet uit over het stoppen van nachtvluchten?

Het derde punt gaat over de klimaatdoelstellingen. Het is goed dat er nu een doelstelling ligt, maar om als eerste toe te werken naar een CO₂-emissieniveau van 2005 is achterhaald. Voor de luchtvaart hoeft de halvering van het reductieniveau pas in 2050 bereikt te worden. Dan zitten de andere
430 sectoren al op 95% reductie. Hieruit blijkt weer dat de luchtvaart echt een bijzondere positie inneemt. Deze klimaatdoelstellingen zijn door de sector geformuleerd en worden gewoon overgenomen. Groeidoelstellingen lijken vooral te worden ingegeven door de sector. Dit levert een disbalans. Het is goed dat de zienswijze ook ingaat op de Hub-functie van Schiphol. Het programma AirRail is een goede zaak, maar waarom wordt het niet versneld. Waarom duurt het zolang en
435 waarom hoort er geen eerlijke prijs bij? Inmiddels kan alweer voor € 16 naar Italië worden gevlogen. Dat valt niet meer uit te leggen. Waarom spreken we niet af dat kerosine wordt belast en waarom wordt geen vliegtax ingevoerd. Waarom worden de slots niet beperkt? Waarom wordt in deze tijd van groeistagnatie niet gekeken wat echt nodig is voor de nieuwe balans?

440 Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of GL Noord-Holland zaken als eerlijke ticketprijzen, kerosinetax en een ander slotbeleid bij de landelijke GL-collega's heeft aangekaart. Provinciale Staten kunnen dat immers niet regelen.

445 Mevrouw **Van der Waart** (GL) antwoordt dat het klopt dat luchtvaart niet de bevoegdheid van de provincie is. De provincie heeft wel de verantwoordelijkheid om de balans terug te vinden. Daar hoort bij dat je benoemt waar mogelijke oplossingen liggen.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) hoeveel vliegbewegingen op Schiphol er volgens GL overblijven na halvering van de emissie.

450 Mevrouw **Van der Waart** (GL) kent geen exacte aantallen. Er wordt nu ingezet op innovatie op het stiller en duurzamer vliegen. Daarmee gaan we het niet redden. Er zal ook minder gevlogen moeten worden, te beginnen met de korte afstanden.

455 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) dat wanneer innovatie het probleem niet oplost, een halvering van de emissie betekent dat de helft van het aantal vluchten kan overblijven.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) zegt dat het zo blijkt te zijn.

460 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of GL met hem van mening is dat in 2070, wanneer er emissie loos gevlogen zou moeten worden volgens de Luchtvaartnota en dat dit zonder innovatie betekent dat de luchtvaart eigenlijk tot nul gereduceerd wordt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) kan zich geen luchtvaart zonder innovatie voorstellen.

465 De heer **Mosmuller** (PvdD) bedankt Gedeputeerde Staten en de BRS voor de kritische zienswijze op de Luchtvaartnota en de aanvullingsregeling. De PvdD deelt de kritiek in de zienswijze. Luchtvaart conflicteert met de rollen, belangen en verantwoordelijkheden die de provincie heeft en ook met ambities in het collegeprogramma en de Omgevingsvisie. Gezondheid, leefomgeving, woningbouw,
470 natuur, alles waar we over gaan en vormgeven om van de provincie een betere plek te geven wordt gedwarsboomd door de Luchtvaartnota. De uiteindelijke groei van de luchtvaart zet de bouw van honderdduizenden woningen en daarmee de toekomst van honderdduizenden burgers op het spel, zolang Schiphol maar kan blijven groeien. De provincie wordt gegijzeld door de luchtvaart. De hoop was dat de minister met deze Luchtvaartnota eindelijk aan het groeiend verzet tegemoet zou komen.

475 Het tegendeel bleek waar. Deze nota kan de noodzaak tot groei niet hard maken. Niet onderbouwd
is waarom nog meer vliegbewegingen nodig zijn. Misschien kan de connectiviteit met minder toe
door selectiever te zijn in bestemmingen en korte Europese vluchten te vervangen door snelle
treinverbindingen. Een ander Schiphol is mogelijk waarbij krimp als scenario in zicht komt. Dat is
niet onderzocht en uitgewerkt. Minder vliegtuigen moet het resultaat zijn. Deze nota is onvoldoende
480 en onzorgvuldig gemotiveerd. De algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaraan een besluit
moet voldoen, ontbreken. Er loopt een onderzoek van het RIVM naar langdurige blootstelling aan
ultrafijnstof. Hoe kunnen decentrale overheden adviseren of iets wel of niet mag, als die
onderzoeksresultaten nog niet bekend zijn. De provincie moet pal voor haar burgers en de natuur
gaan staan. De provincie moet opkomen voor een gezonde leefomgeving, omdat de Rijksoverheid
485 dat niet doet.

Met deze zienswijze van de BRS ligt er een goed begin. Welke conclusies verbinden we hier aan? De
zienswijze zal moeten worden aangescherpt en er een 'no go' van te maken. Geen besluiten tot
groei, totdat het Kabinet wel de noodzaak van groei in kaart heeft gebracht of dat de minister
concreet is over een afname van het aantal nachtvluchten. Geen besluiten totdat er wel samenhang is
490 met de andere beleidsvelden, in plaats van een sectorale nota en totdat het RIVM-onderzoek naar de
gezondheidsrisico's van ultrafijnstof op langere termijn is afgerond en is meegenomen in een
afweging tussen groei en leefbaarheid.

Zien Gedeputeerde Staten een mogelijkheid tot het aanscherpen van de BRS-zienswijze door deze te
formuleren tot een 'no go': geen besluit tot groei totdat de uitkomsten van het RIVM-onderzoek
495 kunnen worden meegenomen?

De heer **Deen** (PVV) verwijst naar de Aanvullingsregeling Geluid Omgevingswet. De PVV-fractie kan
deze visie grotendeels ondersteunen. De PVV vreest dat door de nieuwe rekenregels gebieden straks
op slot gaan waardoor broodnodige woningbouw in de knel komt. In de zienswijze van de BRS
500 inzake de Luchtvaartnota kan de PVV zeker een aantal punten ondersteunen, bijvoorbeeld dat geen
alternatief voor luchtvaart is uitgewerkt, zoals het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn van
Amsterdam naar Schiphol en Hoofddorp om ruimte te maken voor internationale treinen, zodat korte
afstandsvluchten wellicht deels kunnen worden vervangen. Het is goed om dit te onderzoeken.
De opmerking van het college inzake verduurzaming wordt uiteraard niet gesteund door de PVV. De
505 PVV ziet graag in de zienswijze opgenomen dat het volstrekt onnodig is om verduurzaming van de
luchtvaart na te streven ten behoeve van het Klimaatakkoord en dat de in de nota aangegeven drie
sporen niet worden gevolgd. De focus moet nu volledig worden gelegd op economisch herstel.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de PVV ook tegen verduurzaming van de luchtvaart is
510 als dit een positief effect op de leefbaarheid rondom Schiphol.

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat de PVV niet per definitie tegen is, maar in deze fase van de strijd
staan deze duurzaamheidseisen het economische herstel in de weg. Qua importantie heeft de PVV
andere voorkeuren.

515 Bij interruptie vraagt mevrouw **Doevendans** (PvdA) of de PVV zegt dat economische groei belangrijker
is dan de gezondheid van omwonenden van Schiphol.

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat de PVV dat niet zegt. Ook voor de PVV is gezondheid heel
520 belangrijk. De PVV wacht de rapporten met onderzoeksresultaten af. De heer Deen hoort de PvdA
nooit over de gezondheid van omwonenden als het gaat over windmolens.

Volgens het Adviescollege draagt de luchtvaart maar beperkt bij aan de totale stikstofdepositie in Nederland. Toch is het Kabinet met het Adviescollege van mening dat ook de luchtvaartsector moet bijdragen aan de reductie van stikstof. Wat de PVV betreft hoeft de luchtvaartsector niet bij te dragen aan de stikstofreductie.

De heer **Klein** (CU) vindt het heel goed dat de BRS een zeer kritische reactie schrijft. De CU is in het geheel niet tevreden over de Luchtvaartnota van de minister. In haar visie pleit de CU voor een dienstbare luchtvaart. Dat ziet de CU in de visie van de minister in het geheel niet. Daarin lijkt groei van de luchtvaart een doel op zich. De CU wil dat wordt ingezet op een krimp van de luchtvaart. De negatieve effecten zijn niet te compenseren. De luchtvaart moet onder het Klimaatakkoord worden gebracht. Er moeten belastingen en heffingen worden ingevoerd om milieuschade recht te doen. Er zal moeten worden ingezet op het stimuleren van alternatieve vormen van vervoer. De CU kan zich goed te vinden in veel punten in de conceptzienswijze. Zo stipt de zienswijze aan dat er geen reële plannen zijn voor het terugbrengen van CO₂-uitstoot. Er is geen aandacht voor het stimuleren van alternatieve vormen van vervoer. Stillere, maar meer vliegtuigen leiden tot meer hinder.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) of de CU in het geval van krimp van de luchtvaart de grenzen wil laten sluiten zodat men niet via België en Duitsland gaat vliegen.

De heer **Klein** (CU) wijst erop dat de provincie niet gaat over het beleid van België en Duitsland. Er moet niet worden gestreefd naar groei op zich. Het is belangrijk om te kijken welke vluchten noodzakelijk zijn voor de samenleving. Dan kan het aantal vluchten met veel minder toe dan 500.000.

Wat nog meer mooi is in de zienswijze van de BRS is het overwegen van een stop op nachtvluchten en het effect op de noodzakelijke woningbouw.

De CU mist in de zienswijze een kritische reflectie op de veronderstelde noodzaak tot groei. In de Luchtvaartnota gaat het steeds over groei onder voorwaarden. Met 400.000 vluchten zijn de baten er ook, maar is er minder hinder en overlast. De CU vindt dat de provincie in de zienswijze van de BRS ook zou moeten noemen dat groei geen noodzaak is. Kan de gedeputeerde dit punt toevoegen aan de zienswijze?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) wijst op de fractiesamenwerking in gemeente Haarlemmermeer. Spreekster was onlangs in Rijsenhout bij Jesse. Jesse woont nog bij zijn ouders, omdat er geen woning te vinden is. Jesse woont naast lege, verlaten kassen. Daar mogen geen woningen komen. Bewoners zoeken in het dorpshuis van Rijsenhout naar saamhorigheid. Zij worden al jaren aan het lijntje gehouden als het gaat om woningbouw en overlast van Schiphol. De PvdA mist dergelijke zaken in de Luchtvaartnota. Voor de PvdA gaat het om leefbaarheid, gezondheid en nachtrust. Rondom Schiphol ondervinden bewoners veel overlast. Er worden geen veranderingen toegepast. Een groot deel van de omwonenden van Schiphol heeft geen vertrouwen meer in de overheid. De nota is geschreven in een andere wereld dan waarin nu wordt geleefd. Resetten is een belangrijk punt. Er is een groot woningtekort, maar er mag in de regio Schiphol niet gebouwd worden. De lusten worden binnen de sector gelegd en de lasten bij de bewoners. Schiphol is een grote werkgelegenheidsmotor. Het is een duivels dilemma, maar dat wil niet zeggen dat alle pretvluchten moeten worden toegelaten op Schiphol.

Voordat überhaupt wordt gesproken over groei moet worden gekeken hoe hinder kan worden voorkomen of beperkt en hoe de leefbaarheid kan worden verhoogd. Ook moet worden gekeken naar de hub-functie. Het verplaatsen en connectiviteit gaan verder dan alleen vliegtuigen. Schiphol

570 kan functioneren als een internationale hub voor treinen. Er is meer mogelijk om van A naar B te bewegen. De trein moet concurrerend zijn op korte vluchten. Bewoners van Noord-Holland moeten gezien en gehoord worden en dat er gebouwd kan worden.
De PvdA is blij met de reactie van de BRS. Het is belangrijk om te zorgen voor versnelling en breder kijken naar connectiviteit. De PvdA ondersteunt wat Gedeputeerde Staten opstelden. De fractie vindt
575 dat ook Jesse uit Rijsenhout straks een woning moet kunnen vinden bij hem om de hoek.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het document is opgesteld door 56 gemeenten en vier provincies. Het document is vorige week door de BRS vastgesteld. In die zin zal de BRS-zienswijze niet meer worden gewijzigd. Dat wordt een onmogelijke opgave om 56 gemeenten en vier provincies op een
580 lijn te krijgen. De provincie kan in aanvulling op deze zienswijze zelf een zienswijze indienen. Gezien de inbreng ziet de gedeputeerde weinig aanleiding om een aanvullende zienswijze af te geven. Over het algemeen staat men positief tegenover de kritische inbreng van de BRS. De gedeputeerde weet niet wat uiteindelijk de krimp of groei zou moeten zijn. Er wordt alleen gesproken over de ontwikkeling van Schiphol, waaraan nadrukkelijke randvoorwaarden worden
585 gesteld. De ontwikkeling kan wat de BRS betreft krimp zijn, maar het kan ook groei zijn, maar onder de randvoorwaarde dat er niet meer mensen gehinderd mogen worden. De ambitie is om de hinder terug te brengen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of in de aanvullende zienswijze kan worden opgenomen
590 dat Provincie Noord-Holland de nadruk op krimp gelegd wil zien. Door de deur open te houden voor groei wordt Schiphol de kans gegeven om toch het aantal vluchten uit te breiden.

Gedeputeerde **Olthof** vraagt zich af wat dan de zienswijze van de provincie is. Hij voelt er zelf niet voor om krimp te benoemen. Aan de ene kant wil de provincie ontwikkeling zien, met de
595 randvoorwaarde dat hinder gereduceerd moet worden, dat duurzaamheidsambities gerealiseerd moeten worden. Dat zijn de voorwaarden die overeind staan. Over krimp of groei laat de BRS zich niet uit. Groei is geen noodzaak. Schiphol wordt meer gezien als een hub voor connectiviteit. Het gaat om een duidelijke voorwaarde in een heldere integrale afweging met de omgeving.

600 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de gedeputeerde in zienswijze van Noord-Holland wil opnemen dat de minister onterecht alleen kijkt naar het scenario van groei.

Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat het gaat over de ontwikkeling van Schiphol. Er wordt niet uitgegaan van groei. BRS is kritisch op de vanuit de minister gesuggereerde groei. Eerst moet naar
605 de randvoorwaarden en effecten worden gekeken. BRS is ook kritisch op nachtvluchten, maar zegt niet dat nachtvluchten moeten worden geschrapt. Immers niet bekend is wat het schrappen van nachtvluchten betekent voor de vluchten overdag of aan de randen van een dag.

Bij interruptie vraagt de heer **Mosmuller** (PvdD) of de gedeputeerde ook van mening is dat op zijn
610 minst de resultaten van het RIVM-onderzoek bekend moeten zijn voordat een beslissing kan worden genomen.

Gedeputeerde **Olthof** komt er later op terug.
In de zienswijze wordt nadrukkelijk verwezen naar de extra treinverbindingen. Schiphol is meer dan
615 alleen luchtvaart. Er moet worden ingezet op connectiviteit. Het stikstofpunt zit 'm in de vergunning tot 500.000 vluchten. Het punt is onderdeel van LVB1. Schiphol moet dat zelf oplossen. De BRS

maakt zich er zorgen over. De bestuurders staan al voor een grote stikstofopgave. De extra belasting vanuit Schiphol kunnen ze er niet bij hebben. De bestuurders zijn daar heel kritisch op. De integrale uitwerking is een belangrijk kritiekpunt. De luchtvaart beschrijft sectoraal zijn
620 ontwikkeling, terwijl lokale bestuurders met de Omgevingswet integrale afwegingen moeten maken. De ontwikkeling van de luchtvaart in de Luchtvaartnota zou onderdeel moeten zijn van de integrale afweging binnen de Omgevingswet.
De ontwerpnota Aanvullingsregeling Geluid: deze cumulatieregeling wordt aangescherpt. Stel dat Schiphol zelfs wat krimpt dan zouden met deze aanvullingsregeling toch minder huizen gebouwd
625 kunnen worden. De regeling op deze manier zou van tafel moeten. Het is beter om in breder verband te kijken wat geluidsoverlast voor een aantal gebieden betekent.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) wat mogelijk is als wordt ingezet op groei.

630 Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat de BRS en het college van Gedeputeerde Staten niet inzetten op een groeiscenario. De ontwikkeling van Schiphol kan niet los worden gezien van de ontwikkeling van de omgeving. Dat is niet alleen woningbouw, maar het gaat ook over leefbaarheid, gezondheid en hinder. Daarover zou een integrale afweging gemaakt moeten worden in plaats van dat lokale besturen worden geconfronteerd met een sectorale nota van de luchtvaart, waarin de rest niet wordt
635 meegenomen.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Koning** (CDA) of het verstandig is om te blijven inzetten op woningbouw rondom Schiphol en de MRA. Is het niet verstandig om ook naar de Kop van Noord-Holland te kijken?

640 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit een bredere discussie is, die ook door collega Loggen in het kader van RO besproken. Daar gaat het over de ontwikkeling van woningbouw in en rond de MRA. Die ontwikkelt zich al richting Alkmaar en Hoorn. Met deze ontwerpnota wordt de woningbouwopgave sterk belemmerd.

645 Op het gebied van Klimaatambitie kan de minister worden verweten dat blijkbaar met twee maten wordt gemeten. De rest van de wereld heeft de ambitie om in 2030 aan doelen te voldoen, terwijl de luchthaven daarin meer ruimte krijgt. BRS is daar kritisch op. Om zaken te benoemen en te kwantificeren zou de BRS niet willen doen. Er moet vooral worden bekeken hoe ambities wel kunnen worden behaald.

650 De gedeputeerde kan ver meegaan met punten van de PvdD, zoals het feit dat het luchtvaartgebeuren sectoraal wordt ingestoken.
BRS zeg absoluut niet dat er groei moet komen. Gezien het huidige aantal vluchten duurt het tot 2023 voordat het aantal weer op het oude niveau is. Er is voldoende tijd om de ontwikkeling te bespreken. Met Schiphol wordt gesproken over een gefaseerde groei tot 480.000 vluchten. Welke
655 maatregelen kunnen nu al worden toegepast? Is 500.000 vluchten wel weer nodig? Wat past bij de rol van Schiphol? Hoe verhouden de luchthavens Schiphol, Rotterdam, Eindhoven en Lelystad zich tot elkaar?

De gedeputeerde is blij met de steun van de PVV als het gaat om de Ontwerpnota Aanvullingsregeling Geluid. Verduurzaming van Schiphol gaat niet alleen over het milieu, maar ook
660 over minder hinder voor de omgeving. Het lijkt of de economische ontwikkeling volgens de PVV tegen elke prijs door moet gaan. De bestuurders en de gedeputeerde zetten daar duidelijke kanttekeningen bij, wat betreft de verdere ontwikkeling van Schiphol.

Tweede termijn:

665

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is blij met het signaal dat met de zienswijze wordt afgegeven. Een aanscherping van de zienswijze is niet mogelijk. GL kan zich voorstellen dat een aanvullende zienswijze wordt ingediend om het gezondheidsbelang te benadrukken.

670

Ook GL maakt zich zorgen over de woningbouwopgave. Die is op deze manier lastig te realiseren. GL wil niet dat er gebouwd wordt in een ongezonde leefomgeving. Ook bestaande bewoners worden onevenredig blootgesteld aan gezondheidsrisico's. De vraag in de brandbrief wat de waarde is van een tabel als die niet wordt meegenomen in de besluitvorming over de luchtvaart, vindt GL zeer terecht. GL blijft pleiten voor meten in plaats van berekenen.

675

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) hoorde de gedeputeerde zeggen dat hij gaat voor evenwicht. De VVD is daar een groot voorstander van. Het accent ligt op werkgelegenheid, waarin banen juist voor laag en middel opgeleiden het minst vertegenwoordigd zijn. Mevrouw Van Geffen vindt het een lastige constructie als de gedeputeerde zelf een aanvullende reactie formuleert, terwijl hij ook voorzitter is van BRS. De VVD zou daarvoor graag in een aanvullende vergadering bijeenkomen. Zij kan dan eerst

680

terug naar haar fractie.

De heer **Steeman** (D66) vindt dat er behoefte is aan duidelijke kaders die controleerbaar en meetbaar zijn. D66 hecht er veel waarde aan dat dit terugkomt in de reactie van BRS.

Kan de gedeputeerde reageren op de behoefte aan verbetering van de Governance structuur?

685

Hoeveel tijd is er nog voor het formuleren van een aanvullende zienswijze?

690

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zou leefbaarheid en gezondheid graag meegenomen zien als er een extra zienswijze komt. Hoe kan dat procedureel worden opgepakt? De PvdA staat achter het feit dat de provincie gewoon moeten kunnen bouwen. Corona brengt met zich mee dat men weer kan slapen met de ramen open. Als weer meer vluchten op gang komen, dan zullen meer mensen ervaren dat er overlast is. Zij hebben nu de stilte gehoord. De leefbaarheid en gezondheid van bewoners staan voorop. Gekeken moet worden naar de veroorzakers van de overlast en van de vervuiling. Deze lasten mogen niet worden neergelegd bij hen die op zoek zijn naar een huis.

695

De heer **Mosmuller** (PvdD) is blij dat geluidshinder eindelijk wordt meegerekend. Het verbaast hem dat de gedeputeerde zegt dat dit van tafel moet. De conclusie zou moeten zijn dat er minder gevlogen wordt. De PvdD stelt voor om de cumulatieregels voor luchtvaartbeleidsneutraal in de Aanvullingsregel Geluid op te nemen, te verwijderen. Er is ruimte om te spreken over een zienswijze vanuit de provincie. Dat zou kunnen bij de discussienota die de PvdD heeft ingediend.

700

De heer **Klein** (CU) is een voorstander van het indienen van een eigen zienswijze vanuit de provincie. De gezondheidseffecten van ultrafijnstof zouden daarin een plek kunnen krijgen. Ook de klimaateffecten kunnen explicieter worden benoemd. In de eigen zienswijze kan expliciet worden gemaakt dat groei geen noodzaak is.

705

Mevrouw **Koning** (CDA) meldt dat het CDA geen noodzaak ziet voor een aanvullende zienswijze. Het CDA ondersteunt de zienswijze van de BRS. Als er verder over een aanvullende zienswijze wordt gesproken dan wil mevrouw Koning dat mee terugnemen naar haar fractie. Het CDA ondersteunt ook de brandbrief van gedeputeerde Olthof in het kader van woningbouw. Tegelijkertijd pleit het CDA voor meer woningbouw in de Kop van Noord-Holland. De fractie begrijpt niet dat andere partijen daar tegen zijn.

710

Mevrouw **Alberts** (SP) wil graag een eigen zienswijze, die met andere partijen kan worden vorm gegeven.

715

Gedeputeerde **Olthof** gaat in algemene zin mee met mevrouw Koning als het gaat over de aanvullende zienswijze. Uiteraard gaan de Staten er zelf over. Alles wat de gedeputeerde hoorde staat in de zienswijze van de BRS. Wat voegt een aanscherping daaraan toe?

720

Regels zeggen niets over de feitelijke situatie. Er moet een nieuw afwegingskader komen. De brandbrief als reactie op de Aanvullingsregeling Geluid zegt niet dat meer vluchten en geluiden kunnen worden toegestaan. In de huidige situatie, zelfs als er minder vluchten zijn, kunnen op basis van nieuwe rekenregels minder woningen of geen woningen worden gebouwd. Er moet een nieuw afwegingskader worden gemaakt voor wat geluid betekent voor de woningbouwambitie in de omgeving. Die discussie moet breed worden gevoerd.

725

Als er een aanvullende zienswijze komt dan ligt dat bij Provinciale Staten en niet bij Gedeputeerde Staten.

De heer Van Geel van de ORS werkt aan een nieuwe Governance structuur. Na het reces zal hij met een voorstel richting de minister komen.

730

Bij interruptie zegt mevrouw **Van der Waart** (GL) over de Aanvullingsregeling Geluid dat zij de nuancering van de gedeputeerde over het aanpassen van de situatie en niet alleen de regels niet terug in de zienswijze. Is de gedeputeerde bereid om die zienswijze aan te passen?

735

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat ook daarvoor Provinciale Staten zelf een aanvullende zienswijze kunnen formuleren. In de brandbrief wordt vooral gereageerd op de Aanvullingsregeling. In de Luchtvaartnota gaat het meer over geluidshinder en het terugdringen daarvan en de maatregelen die daarbij passen. Het zijn twee elementen die met elkaar te maken hebben maar waarvoor wel twee aparte nota's zijn. De zienswijze op de Aanvullingsregeling is door de BRS vastgesteld.

740

Geluidshinder wordt meegenomen in de afweging en in de opstelling van de BRS. Het is niet zo dat BRS met de brandbrief de geluidshinder niet meer erg zou vinden. De kritische reactie is ook de minister opgevallen. Zij gaat binnenkort het gesprek aan met BRS over de inhoud van de zienswijze. Mogelijk kan hierdoor meer samen en integraler worden opgetrokken.

745

De **voorzitter** merkt op dat de zienswijze voor 9 juli moet worden ingediend. De enige mogelijkheid is er om in de Provinciale Statenvergadering van 29 of 30 juni te komen met een motie Vreemd aan de orde van de dag.

750

Gedeputeerde **Olthof** vult aan dat op 9 juli de zienswijzeperiode eindigt. Als het een aanvulling is op de BRS zienswijze dan is er wat meer ruimte, tot twee weken na het zomerreces, voor het indienen van een aanvullende zienswijze. Dat wordt echter wel krap. Het is beter om komende Provinciale Statenvergadering een aanvullende zienswijze te geven.

2c. Discussienota Schiphol (PvdD)

755

De heer **Mosmuller** (PvdD) zou willen bespreken wat in een provinciale zienswijze kan worden opgenomen. In voorgaande discussie kwam duidelijk naar voren dat de provincie steviger moet opkomen voor haar inwoners. Gedeputeerde Staten zouden in ieder geval in de zienswijze moeten oproepen tot geen besluit nemen over de groei van het aantal vliegbewegingen op Schiphol, totdat de uitkomsten van het RIVM-onderzoek naar gezondheidsrisico's beschikbaar zijn en om de nieuwe rekenmethode voor geluidshinder te handhaven.

760

- Mevrouw **Koning** (CDA) complimenteert de PvdD voor alle inzet. Het is dubbel want zojuist is de zienswijze van de Luchtvaartnota besproken. Het CDA deelt die zienswijze. Het CDA vindt het beter in kaart brengen van hinder zeker belangrijk. Het CDA wil een dekkend netwerk van geluidmeetapparatuur op Schiphol om de hinder goed in kaart te brengen. Gegevens moet
765 betrokken worden bij afwegingen rondom de groei van Schiphol. De discussie over de CO₂-reductie zal landelijk gevoerd moeten worden.
- Waar de PvdD spreekt over het lokken van ganzen op akkers met eiwitrijk voedsel, slaat de fractie de plank volledig mis. Deze gewassen staan daar niet om ganzen te lokken. De gewassen zijn onderdeel van agrarische bedrijven die gericht zijn op het produceren van duurzaam voedsel voor
770 menselijke consumptie.
- De PvdD wil overal zonne-akkers realiseren. De provincie kan het grondgebruik niet zomaar veranderen. De gronden draaien mee in bedrijfsvoering. De functie van die gronden is vastgelegd. Het gaat om eigendomsrechten van inwoners van Noord-Holland.
- 775 De heer **Steeman** (d66) zegt dat zojuist een uitgebreide discussie is gevoerd over de luchtvaart en de rol van de provincie daarin. De heer Steeman wil niets afdoen aan het initiatief van de PvdD en het vele werk dat is verricht, maar alle gras is al voor de voeten weggemaaid. Op dit moment heeft D66 geen behoefte om verder in te gaan op naast wat zojuist al gezegd is.
- 780 Mevrouw **Van der Waart** (GL) constateert dat veel inhoudelijke punten zojuist al voorbij zijn gekomen. Het is goed om hierop eens nader op in te gaan. Omwille van de tijd doet mevrouw Van der Waart dat niet op dit moment. Het discussiestuk 'Luchtvaart op de rails' van GL Tweede Kamerlid Kreuger kent veel overlap en kan worden meegenomen in een eventuele vervolgdiscussie. GL zou het goed vinden om ook de bewonersvertegenwoordigers daarin te betrekken.
- 785 De heer **Dessing** (FvD) noemt de Nederlandse luchtvaart een product van nationale trots, gecreëerd door pioniers, zoals Anthonie Fokker, Albert Plesman en Jan Dellaart ligt onder vuur. In deze verwarrende tijd waarin men zich afvraagt hoe het nu verder moet in de wereld wordt door vele partijen de klimaatwaanzin er doorheen gedrukt en draait men de nek om van de agrarische sector.
- 790 Zij zien nu hun kans schoon om ook de luchtvaartsector vakkundig te decimeren. De fractie van FvD neemt met nadruk afstand van deze tendens en staat pal achter de Nederlandse luchtvaart, die een substantieel aandeel levert aan de Nederlandse economie van circa 4,5% BBP en 370.000 directe en indirecte banen oplevert. Het vestigingsklimaat van Nederland als handelsland en infrastructurele draaischijf van Europa rechtvaardigt een sterke nationale luchthaven met een hoge connectiviteit. De
- 795 voorgestelde inbreng zienswijze Luchtvaart in BRS-verband met een inzet op krimp van het aantal vliegbewegingen op Schiphol wijst FvD categorisch af om de zojuist genoemde redenen.
- FvD is tegen de doelstellingen van het klimaatakkoord en CO₂. Zelfs al zou er een geringe opwarming van de aarde zijn, door een verhoogde hoeveelheid CO₂, dan is de invloed van de mens hierop om dit te verminderen zo verwaarloosbaar klein dat we de kosten en gevolgen van de
- 800 Klimaatdoelstelling niet in verhouding vinden staan tot een onmeetbare verlaging van de temperatuur. Zeker als men in ogenschouw neemt dat een verlaging van CO₂ alleen is te realiseren door een verlaging van het aantal vluchten. Nieuwe emissie verlagende brandstoffen zullen nauwelijks tot geen verhoging van het aantal vliegbewegingen opleveren. Vasthouden aan CO₂ reductie betekent dus de afbraak van de Nederlandse luchtvaart.
- 805 Volgens FvD is er geen noodzaak tot vermindering van stikstof door minder vliegbewegingen. Dit blijkt uit een onderzoek van het RIVM. De eventuele extra heideplantjes in Natura2000 gebied Hilversumse Heide neemt FvD graag op de koop toe.

810 Door voorspelbare vliegroutes, die al zoveel mogelijk de bebouwde kom ontwijken en door stillere vliegtuigen is de hoeveelheid geluid niet significant toegenomen. De beleving van vliegtuiggeluid is een subjectief gegeven, dat door de bewoners van Noord-Holland verschillend wordt beleefd. Dit geldt met name voor nachtvluchten. Het verplaatsen van geluid door het openen van vliegveld Lelystad of het aanleggen van een parallelle Kaagbaan zal die geluidsbeleving negatief beïnvloeden. Het geeft een toename van geluid in gebieden waar nu geen geluidsoverlast wordt ervaren.

815 Bij interruptie vraagt mevrouw **Van der Waart** (GL) of het effect van de luchtvaart op de economie (BBP) volgens FvD ook verwaarloosbaar is.

De heer **Dessing** (FvD) zegt dat FvD een BBP van 4,5% belangrijk en substantieel genoeg vindt om geen krimp voor te staan.

820 De onderzoeken naar negatieve gezondheidseffecten van ultrafijnstof zijn in een beginstadium. Ultrafijnstof door vliegtuigen kan een marginaal effect hebben op een beperkte groep mensen, maar de bijdrage aan de totale hoeveelheid ultrafijnstof is met 5% slechts een klein deel van de totale uitstoot. Die uitstoot wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het autoverkeer en door uitstoot van 825 onder meer biomassacentrales. Dit rechtvaardigt wat de FvD betreft geen vermindering van het aantal vliegbewegingen.

Zonne-akkers: Het is onzinnig om te denken dat ganzen zich ook maar iets aantrekken van zonne akkers en daardoor hun vliegroutes zullen aanpassen. Waarom zou kostbare agrarische grond worden opgeofferd voor zonne akkers? Het verjagen van ganzen blijft noodzakelijk omdat deze 830 dieren een groot veiligheidsrisico zijn als ze in een vliegtuigmotor terechtkomen.

Het vervangen van korte afstandsvluchten door de trein: Naar de mening van FvD blijft de kwaliteit en de snelheid van treinvervoer als vervanging van korte afstandsvluchten binnen Europa ver achter bij de huidige vluchten. De benodigde investeringen in het hoge snelheidsnetwerk vergen veel geld en leggen een beslag op de al krappe ruimtelijke ordening, terwijl de milieuwinst marginaal is. Dit 835 weegt niet op tegen het verlies van connectiviteit, met als risico dat maatschappijen zullen uitwijken naar andere Europese hubs. Voor de toekomst is FvD wel voor een netwerk van hyperloop-verbindingen.

FvD is zeker niet overal tegen. Er is een allesomvattende innovatie en visionaire oplossing die veel eerder genoemde discussiethema's bij elkaar brengt: een nieuwe nationale luchthaven in zee. 840 De voordelen zijn dat de luchtvaart toekomstbestendig kan groeien en zal zorgen voor vermindering van geluidsoverlast, vermindering van emissie van ultrafijnstof bij bebouwd gebied, de mogelijkheid voor de bouw van dringend benodigde huizen in het vrijkomende geluidsgebied, de mogelijkheid tot realisatie van natuur in het vrijkomende geluidsgebied en een boost van de landelijke en provinciale economie.

845 Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) waarom FvD kiest voor de duurste oplossing voor problemen die FvD eerst niet ziet? Het betoog voor een luchthaven in zee rijmt niet met het betoog dat er eigenlijk geen overlast is van geluid of stikstof.

850 De heer **Dessing** (FvD) begon zijn betoog met de economische noodzaak. FvD is wel degelijk voor groei. Groei op de huidige locatie is eindig. Het is goed om verder te durven kijken en om out of the box te denken.

Dit is de visie van FvD. De provincie mag trots zijn op onze nationale luchtvaart. Het is FvD veel waard om deze te koesteren en te behouden.

855

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) gaat graag verder in gesprek. Veel is al gezegd bij het vorige agendapunt. Zij bedankt de PvdD voor alle inzet.

860 De heer **Mosmuller** (PvdD) bedankt voor de input. De PvdD gaat ermee verder. Een motie VOD in de komende Provinciale Statenvergadering over dit onderwerp wordt aangekondigd door de PvdD.

3. B-agenda Mobiliteit

3a. Brief PS over 24 uur centrale bediening

865 De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat in maart al onduidelijk of het bedrag van de uitgebreide investering van € 9,5 miljoen voldoende zou zijn. De diversiteit van de kunstwerken was toch bekend? Het totaal beschikbare bedrag is onvoldoende voor het aansluiten van 32 kunstwerken op de centrale brugbediening. Wanneer komt er duidelijkheid over de lange termijn? De SP vindt dat de werkzaamheden die nu al in gang zijn, wel moeten worden afgerond. Uiteindelijk komt het niet verder dan twaalf aansluitingen. Hoe wordt het exploitatieverschil opgelost?

870

Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft een vraag over de transitie in de bediening van bruggen en sluizen. Het bijstellen van een ambitie en andere personele invulling hoe verhoudt zich dat tot elkaar?

875 Mevrouw **Van Geffen** VVD vindt het financieel moeilijk te volgen wat er in de brief staat. De centrale bediening van bruggen en sluizen is een goede zaak, maar financieel gezien is het moeilijk te volgen. Wat is de reden om nu al terug te komen op het budget, in plaats van in 2022? Hoe verhoudt het stuk zich tot wat in februari is besloten? In februari is besloten 32 kunstwerken te koppelen tegen een extra investering van € 9,5 miljoen. Nu zijn we voor het koppelen van zeven kunstwerken meer dan € 15 miljoen kwijt. Is dat inclusief of exclusief € 9,5 miljoen? Wat zijn de genoemde 0,5 miljoen extra kosten? Waarom zijn in scenario 3 de lagere kosten voor bediening niet meegenomen in de telsom? Bij de keuze van Gedeputeerde Staten wordt aangegeven dat de realisatiekosten voor extra bruggen 600.000 per object bedragen. De VVD vindt het moeilijk om zaken te beoordelen, ook al steunt de fractie het idee van een centrale bediening. Een financieel overzicht, dat aansluit bij eerder geleverde stukken, zou helpen.

885

De heer **Vonk** (D66) merkt op dat op andere punten vaak onderbesteding is geweest. Dat verzacht deze overschrijding een beetje. D66 steunt het college in de keuze voor scenario 3.

890 De heer **Deen** (PVV) betreurt het dat de werkwijze moet worden aangepast, maar anders zal het nog veel duurder uitpakken. De PVV kiest voor scenario 3.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat de PvdA ook de keuze voor scenario 3 steunt. Waar ligt het probleem precies? Kunnen hieruit lessen worden geleerd? Als een pauze wordt ingelast na het aansluiten van twaalf kunstwerken, hoe wordt daarna verder gegaan?

895

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de provincie zeker op de hoogte was van de diversiteit. Onvoldoende in beeld is dat wanneer aan de slag wordt gegaan met een kunstwerk onvoorziene zaken op de loer liggen. De waren groter dan verwacht. Elke keer moest het budget worden aangepast. Nu wordt er met scenario 3 voor gekozen om twaalf bruggen af te maken. Daarnaast worden nog twaalf bruggen gerealiseerd in het PMO. Die bruggen worden toegevoegd als ze worden aangepast.

900

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het klopt dat destijds niet elke brug afzonderlijk goed is onderzocht.

905

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat een dergelijk onderzoek vooraf haast onmogelijk is. De schouwkosten bedragen dan al snel miljoenen euro's. Op het moment dat moet worden aangesloten, wordt tegen een aantal zaken op gelopen. Daarop moet worden geanticipeerd. Het voorstel is om er nu 12 op te pakken. Er komen er nog 12 vanuit de PMO. Voor de andere 20 bruggen wil de wethouder bekijken wat de beste manier is daarmee door te gaan. De gedeputeerde is overtuigd van de meerwaarde van 24-uursbediening en op-afstandsbediening. Eerst wordt een pas op de plaats gemaakt.

910

Het personeel komt weer in eigen dienst. Een flexibele schil is nodig, gezien het verschil tussen zomer- en winterbediening. Als meer bruggen worden aangesloten op de centrale betekent dat iets voor het personeel. Over de rekensom van de VVD zegt de gedeputeerde het volgende. Het college vraagt nu geen extra geld. Er zijn middelen om aan de slag te gaan met de nieuwe bruggen, maar dat is niet voldoende. **De gedeputeerde zet schriftelijk op een rij wat er is aan kredieten en wat er is aangevraagd door Provinciale Staten.**

915

920

De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn.

De voorzitter stelt voor om de agendapunten 3b en 3c te verplaatsen naar de B-agenda in augustus/september 2020. Alle fracties gaan akkoord met dit ordevoorstel.

De voorzitter constateert dat beide onderwerpen (3b en 3c) worden verplaatst tot na het reces.

925

3b. Voortgang transitie brug- en sluisbediening

Verplaatst naar augustus/september 2020.

3c. Verbinding A8-A9; Haalbaarheid tunnelvariant

930

Verplaatst naar augustus/september 2020.

4. Rondvraag gedeputeerde Olthof

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) is benieuwd of de storingen aan de Leeghwaterbrug definitief zijn opgelost. Zij informeert naar de stand van zaken van de Houtribdijk. Is er een gedachte voor een tweede ring. De MRA wordt daarmee verkeerskundig ontlast.

935

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de brug recent twee storingen kende en wel op brugdek B. Afgelopen zaterdag ontstond op het andere brugdek richting Kooiplein ook een storing. In overleg met de aannemer bekeken hoe de problemen definitief kunnen worden opgelost.

940

Vandaag zijn de eerste onderzoeksresultaten van de Houtribdijk bekend geworden. Daarover volgt na het zomerreces een memo richting Provinciale Staten. Er wordt breed gekeken, ook met andere partners, wat een investering in de Houtribdijk betekent.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft vernomen dat er opnieuw een otter verkeersslachtoffer is geworden. Als de otter in Noord-Holland kans van slagen wil hebben dan moeten er meer passages onder de wegen door worden aangelegd. Met afrasteren en faunatunnels zou het moeten lukken. Is bekend wat de barrières zijn? Is de gedeputeerde bereid om met de Zoogdierenvereniging in gesprek te over eventuele maatregelen?

945

950 Gedeputeerde **Olthof** is ervan op de hoogte. Op provinciale wegen zijn er circa 105 faunavorzieningen, waarvan er 38 zijn voorzien van een faunatunnel. Er zijn ook wegen in beheer bij gemeenten en waterschappen. Zij hebben hun eigen programmering. In de gebiedsprogramma's wordt integraal gekeken naar mogelijke aanpassingen. Bekeken wordt waar hiaten zitten in de faunavorzieningen en -tunnels. Daar wordt naar gekeken bij de optimalisatie van infrastructuur. Het college heeft regelmatig contact met de Zoogdierenvereniging. De vereniging wordt betrokken bij het lopende onderzoek naar eventuele extra voorzieningen.

De heer **Dessing** (FvD) wijst op sluiting per direct van de Wilhelminasluis in Zaandam. De camera's geven onvoldoende zicht. Voor de bediening van de sluis is goed camerazicht van essentieel belang. Wat wordt gedaan om snel te komen tot een korte termijn oplossing? Wat wordt gedaan aan de cameraconstructie? Hoe kijkt de gedeputeerde terug op het gesprek met de woordvoerder van de Algemene Schippersvereniging?

Gedeputeerde **Olthof** meldt dat twee of drie weken geleden de sluis weer in bedrijf is gesteld. Vrijdagmiddag jl. besloot de havenmeester de sluis niet meer te bedienen. De gedeputeerde sprak met het college van B en W van Zaanstad. Een aantal zaken was nog niet opgelost. Deze waren al bekend. De problemen zouden op 1 juli opgelost zijn. Geluid, seinen, camerabeelden en storingen konden op de betreffende vrijdagmiddag niet worden opgelost. Vanochtend was er overleg over herstellen of handbediening. Twee van de vier punten zijn opgelost. Er is contact geweest met Schuttevaer. De gedeputeerde spreekt van een vervelende situatie. Hij hoopt dat snel tot een oplossing kan worden gekomen, zodat de sluis weer bediend kan worden. De gedeputeerde had plezierig contact met de Schippersvereniging en met Schuttevaer over het op afstand bedienen van bruggen. Daar was vanuit de Schippersvereniging kritiek op. De Schippersvereniging en de commissieleden zijn uitgenodigd voor een bezoek aan de bedieningcentrale. Ter plekke kan veel duidelijkheid worden gegeven en kunnen misverstanden opgehelderd worden. Een uitnodiging volgt. De gedeputeerde hoopt dat de scheepvaart over enkele dagen weer door de sluis kan. De gedeputeerde laat in het midden of dan ook een structurele oplossing wordt geboden.

De heer **Hoogervorst** (SP) is benieuwd naar de stand van zaken van de inrichting van het leefbaarheidsfonds. De SP heeft vernomen dat er tot 1 september 2020 geen buurtbussen rijden. Welke rol ziet de provincie voor zichzelf weggelegd om de buurtbusverenigingen te ondersteunen?

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het leefbaarheidsfonds in een andere commissie is uitgelegd. Er is € 11 miljoen beschikbaar om de leefbaarheid in Krommenie op korte termijn te verbeteren, nu de verbinding A8/A9 nog even op zich laat wachten. Na het reces volgt een uitwerking van het leefbaarheidsfonds gekoppeld aan een gezonde leefomgeving.

990 Buurtbussen rijden niet voor 17 augustus (einde zomerdienstregeling). Er wordt hierover contact onderhouden met RIVM en de Landelijke Buurtbusvereniging. Tevens wordt gewerkt aan een protocol. De gedeputeerde kan niet garanderen dat de buurtbus vanaf 17 augustus weer rijdt, aangezien niet bekend is hoe het coronavirus zich ontwikkelt. De veiligheid van de chauffeurs staat voorop. Het streven is wel om met ingang van 1 september 2020 de buurtbussen weer te laten rijden.

5. Sluiting

Pagina 23

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar bijdrage. Graag ziet zij iedereen na de zomer weer terug. Zij hoopt dat dan weer fysiek op de Dreef kan worden vergaderd.

1000 De voorzitter sluit de vergadering om 23.48 uur.