

Verslag

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	28 september 2020
Commissievoorzitter	:	mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		
	CDA	: mw. W. Koning-Hoeve
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M.C. Steeman en R. Vonk
	DENK	: I. Ghazi
	FvD	: J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans
	PvdD	: J.P. Hollebeek en I. Kostic
	PVV	: M. Deen
	SP	: H. Hoogervorst
	VVD	: mw. G. van Geffen en K.J. Terwal
	50PLUS/PvdO	: mw. W. van Soest

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

Afwezig: , mw. C. Kuiper-Kuijpers (CDA)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
- 2a. Vooruitblik komende vergadering(en)
3. Insprekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
4. Rondvraag gedeputeerde Pels (Circulaire economie, NZKG en (Zee)havens)
5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

Pagina 2

- 5a. Afdoen moties
- 5a.1 Afdoeningsvoorstel M30–2019 OV-frequentie Oostzaan en Landsmeer
- 5a.2 Afdoeningsvoorstel M54–2020 motie buurtbussen
- 5b. Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland d.d.
40 24 augustus 2020
- 6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 7. Sluiting

45

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.11 uur. Het noodzakelijke quorum van 14 personen is inmiddels aanwezig.

50 *Mededelingen:*

- Vanwege het vertrek van Statenlid Sanderse (CDA) bij Provincie Noord-Holland is duo-commissielid, de heer Niek Wijmenga (CDA), plaatsvervangend lid geworden van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid.
 - Mevrouw Kuiper-Kuijpers (CDA) is met kennisgeving afwezig. Mevrouw Koning vervangt haar.
- 55 Gedeputeerde Pels laat zich verontschuldigen. Eventuele rondvragen voor de portefeuille Circulaire economie, Noordzeekanaalgebied en (Zee)havens worden schriftelijk beantwoord.
- In de commissievergadering van 3 september jl. is de Discussienota Investeringsfonds PDENH van mevrouw Van Geffen van de VVD besproken. Gedeputeerde Pels heeft een gezamenlijke informatiesessie voor de commissies Mobiliteit & Bereikbaarheid en Economie Financiën &
- 60 Bestuur aangeboden. Tijdens het debat heeft mevrouw Van Geffen het voorstel gedaan om een expertmeeting te houden, voorafgaand aan de voornoemde informatiesessie. Vervolgens is er een peiling gehouden, waarbij de heer Deen van de PVV heeft aangegeven dat hij het voorstel eerst met zijn fractie wilde bespreken. Inmiddels is de PVV ook voorstander van een voorafgaande expertmeeting. De griffie zal hiervoor een geschikt moment zoeken en de leden
- 65 uitnodigen. De expertmeeting wordt in klein comité, bestaande uit de leden Van Geffen, Gringhuis, Kuiper en Doevendans, voorbereid.

Mededelingen Gedeputeerde Staten:

70 Gedeputeerde **Olthof** heeft een antwoord op de eerder in deze commissie gestelde vraag over bamboe geluidschermen langs de N245. In 2015 is een proef gestart met de aanleg van een bamboehaag om geluidsoverlast terug te dringen. In 2019 werd geconstateerd dat de bamboehaag minder hard groeit dan werd gedacht. De pilot wordt voortgezet tot 2023.

75 Over de pilot met sedum dakbedekking op bushaltes meldt de gedeputeerde dat onderzoek is gedaan. Het gewicht van sedum dakbedekking bedraagt 60 kg per m². Gemiddeld betekent dit een gewicht van 360 kg op een bushokje. Alle bushokjes moeten worden versterkt. In 2024/2025 worden alle huidige haltes vervangen. Om die reden wordt nu geen investering gedaan. Een aantal haltes wordt nu al vervangen. Dan zal worden bekeken wat het effect is van zeelucht op het sedum. Ook worden enkele bushokjes in t Gooi en in West Friesland al voorzien van sedum dakbedekking

80 om te beoordelen wat de effecten van de omgeving op het sedum zijn. Tot 2024/2025 worden alvast 32 nieuwe bushokjes, voorzien van een sedum dakbedekking, geplaatst in de onderhanden projecten.

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

85

De agenda van 28 september 2020 wordt ongewijzigd vastgesteld

De verslagen van de commissievergadering van 31 augustus 2020 en de uitloopvergadering van 3 september jl. worden ongewijzigd vastgesteld.

90 De lijsten moties en toezeggingen zullen na vandaag bij de vergaderstukken op de website worden geplaatst.

Pagina 4

- 2a. **Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda**
- 95 Op de agenda van de vergadering van 26 oktober 2020 staan de voordrachten Begroting 2021 en integraal Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI).
3. **Inspreekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren**
- 100 Voor het insprekhalftuur zijn geen aanmeldingen.
4. **Rondvraag gedeputeerde Pels (Circulaire economie, NZKG en (Zee)havens)**
Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.
- 105 5. **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**
- 5a. **Afdoen moties**

5a.1 Afdoeningsvoorstel M30–2019 OV–frequentie Oostzaan en Landsmeer

110 De heer **Gringhuis** (GL) vraagt of opnieuw een motie moet worden ingediend, wanneer de uitkomst van deze motie niet in het Programma van Eisen is opgenomen.

De heer **Vonk** (D66) zegt dat de motie door D66 als afgedaan wordt beschouwd. Hij vraagt op welke termijn de aanbesteding van de Vervoerregio, die eerder werd stopgezet, opnieuw in de markt wordt gezet.

115 Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat de aanbesteding is stopgezet. Wanneer de concessie opnieuw wordt aanbesteed, dat is aan de Vervoerregio. De opmerkingen vanuit Provincie Noord–Holland waren al meegenomen in het Programma van Eisen. Mocht met de nieuwe aanbesteding ook een nieuw Programma van Eisen worden opgesteld, dan brengen Gedeputeerde Staten het punt van
120 Noord–Holland opnieuw in.

De **voorzitter** constateert dat de motie kan worden beschouwd als afgedaan

5a.2 Afdoeningsvoorstel M54–2020 motie buurtbussen

125 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) is benieuwd of duidelijk wordt gekeken of het verlagen van de dekkingsgraad ook echt noodzakelijk is. Uit TNO onderzoek is gebleken dat kuschermen niet werken bij buurtbussen. Als alternatief wordt nu een buurttaxi ingezet voor 4 euro per rit, ongeacht de afstand. Voor mensen met een kleine beurs is dat een groot bedrag. Is een minimaregeling of iets dergelijks mogelijk?

130 Mevrouw **Koning–Hoeve** (CDA) vindt het mooi dat het probleem van de buurtbussen is opgelost. Het CDA beschouwt de motie hiermee als afgedaan. Het CDA hoopt dat de Europese Commissie positief reageert op de regeling van het Rijk inzake de beschikbaarheidsvergoeding.

135 De heer **Deen** (PVV) beschouwt de motie als afgedaan, maar hij maakt nog de volgende opmerking. Het college is bereid om te verkennen hoe Transdev kan worden geholpen de aanschaf van het zero–emissie materieel te vereenvoudigen. Er wordt gedacht aan het afgeven van eengarantstelling aan de financierende partij. Het standpunt daarin van de PVV moge duidelijk zijn. De provincie moet niet als bank fungeren.

140 De heer **Gringhuis** (GL) vindt het juist goed dat de provincie onderzoekt of ze kan helpen bij het aanschaffen van de bussen. GL vindt dat een positieve ontwikkeling.

De heer **Hoogervorst** (SP) meldt dat ook de SP de motie als afgedaan beschouwt. De fractie waardeert
145 het dat Gedeputeerde Staten zich hebben ingezet om een vervanger te zoeken voor het reguliere buurtbusvervoer. De heer Hoogervorst sluit zich aan bij de opmerking van mevrouw Doevendans over het tarief van 4 euro. Er komen signalen van scholieren, die in kleine kernen wonen en die normaal gesproken gebruikmaken van de buurtbus met een abonnement. Zij moeten nu 8 euro per dag betalen om van en naar school te komen. De SP vraagt de gedeputeerde met klem om met een
150 oplossing te komen. Een dergelijk bedrag kun je van niemand vragen.

De SP snapt heel goed dat vervoerders in financiële problemen komen, omdat er veel minder reizigers zijn. De SP hoopt van harte dat de provincie haar bijdrage op de normale wijze zal blijven doen. Als moet worden bezuinigd op het vervoer dan zou dat pas in een zo laat mogelijk stadium op de ritten moeten zijn en zeker niet op de dunne lijnen.

155 De MRA krijgt een flink bedrag vanuit Den Haag om de problematiek rond corona en OV op te lossen. Is bekend of daarvan ook geld naar de provincie gaat om de andere concessies wat tegemoet te komen?

160 De heer **Vonk** (D66) vertelt dat D66 eerder vragen stelde over de subsidiebijdrage. Ook D66 ziet graag dat die volledig blijft. Wat zijn vanuit het college de eerste signalen over de ervaringen met de buurttaxi? Wat D66 betreft is de motie afgedaan.

165 Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat de buurttaxi nu circa drie weken rijdt. Het gebruik is inmiddels opgelopen naar 297 ritten. De buurttaxi is geen vervanging van de buurtbus. Daarvoor is de frequentie te laag. Als de prijs wordt verlaagd dan zal dat meer mensen aantrekken, waardoor meer materieel nodig is. Inkomensafhankelijkheid is alleen mogelijk voor een structurele regeling. Het college hoopt echter dat medio oktober 2020 de buurtbussen weer rijden. Het nu inregelen en controleren is geen haalbare kaart.

170 Er zijn klachten van scholieren binnengekomen. Voor scholieren is er een alternatief met de schoolbus. De buurttaxi is voornamelijk bedoeld voor hen die geheel afhankelijk zijn van de buurtbus. TNO doet nader onderzoek naar het kuchscherf en verwacht wordt begin oktober 2020 met een uitkomst te komen. Als die uitkomst er is en er zijn maatregelen, dan zullen de schermen zo snel mogelijk worden toegepast, waarna de reguliere buurtbussen weer kunnen worden ingezet. Als extra maatregelen moeten worden getroffen voor de normale lijnen, dan wordt getracht de lijnen

175 zoveel mogelijk te ontzien. De spitslijnen kennen een onderbezetting. Mogelijk kan het aantal bussen worden teruggebracht. Het college tracht zoveel mogelijk om de lijnen in stand te houden. Getracht wordt maatwerk te leveren en oplossingen te bieden in de dunbevolkte gebieden. Met een campagne wordt getracht mensen weer in de bus te krijgen.

180 Het extra Rijksgeld voor MRA betreft middelen die de Vervoersregio Amsterdam vrijmaakt voor de eigen concessies. Dat staat los van de concessies van de provincie. Wellicht is het geld bedoeld om de aanbesteding van de VRA-concessies weer vlot te trekken.

Het college gaat binnenkort in gesprek met Connexxion over de concessies. Om het openbaar vervoer in stand te houden wordt bekeken waar de provincie kan helpen.

185 De **voorzitter** constateert dat ook deze motie als afgedaan kan worden beschouwd.

5b. Concept Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland d.d. 24 augustus 2020

190 De heer **Dessing** (FvD) constateert dat een blanco cheque voorligt, waarvan het ingevulde bedrag, volgens zijn fractie, kan oplopen tot 550 miljoen euro.

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (hierna te noemen: RMP) staat bol van financieel niet onderbouwde maatregelen en oplossingsrichtingen voor niet bestaande problemen. Natuurlijk zijn er slimme keuzes te maken in mobiliteit. De paragraaf Ruimtelijk beleid, waarin bouwen rond OV-knooppunten en waarbij door slimme keuzes reisafstanden kunnen worden verminderd,

195 onderschrijft FvD. Het uitgangspunt voor de fractie is keuzevrijheid. In dat verband is FvD het eens met de subdoelen van een groter aandeel van fiets en deelmobiliteit in de totale vervoersmobiliteit. De fractie van FvD zet vraagtekens bij investeringen in duurzame mobiliteitssystemen. Immers vanaf 2030 mogen er geen conventionele auto's meer worden verkocht. Er zal een enorme toename van de vraag naar elektriciteit zal komen. Twee miljoen elektrische voertuigen en 50.000 openbare

200 laadpalen zullen hiervoor nodig zijn, volgens gedeputeerde Olthof. Door deze toenemende vraag zal de druk op de benodigde energie-infrastructuur enorme investeringen vergen. Hoe groot zijn die investeringen? In het RMP zijn alleen de proceskosten van ongeveer 1 miljoen euro per jaar

gespecificeerd. *“Financiering van maatregelen is een verantwoordelijkheid van de individuele partijen, die verantwoordelijk zijn voor realisatie van die specifieke maatregelen.”*

- 205 Wel ziet FvD regulerings- en beprijzingsmaatregelen die schoon vervoer moeten belonen en fossiel vervoer meer laten betalen. Een slechte methode die de automobilist op kosten jaagt, die in deze financieel moeilijke tijd geen geld heeft om een elektrische auto te kopen. Wie gaat dat betalen? In de tabellen van effecten van maatregelen wordt gesproken over een laag, middel of hoog effect op CO₂-reductie. Er wordt niet gekwantificeerd over hoeveel ton CO₂ reductie per categorie het gaat.
- 210 Kan de gedeputeerde getallen en duidelijkheid geven? Kan er een bedrag worden genoemd over wat het gemiddeld kost om een ton CO₂ te reduceren? Is de gedeputeerde het met FvD eens dat een goed inzicht in de kosten noodzakelijk is voor een eventuele aanvaarding van dit RMP?
- Het ontbreken van cijfers in dit document maakt het moeilijk om een inschatting te maken over de kosten die deze maatregelen met zich meebrengen. De heer Dessing doet een poging om top-down
- 215 berekening te maken. De uitgangspunten, zoals genoemd in het RMP, zijn als volgt:
In 2050 moet er in het gehele land 95% CO₂ reductie zijn gerealiseerd in iedere sector. CO₂ uitstoot moet terug van 5,4 megaton in 2017 naar 4,2 megaton voor Noord-Holland en Flevoland samen in 2030. Dat is een reductie van 1,2 megaton in tien jaar. Er is een reductie ten opzichte van de nulmeting van 3,9% reductie, in plaats van 1% groei in beide provincies in het jaar 2021. Het vierde
- 220 feit in het RMP is dat Noord-Holland en Flevoland samen 15% van de totale CO₂-emissie voor hun rekening nemen.
Volgens het CBS maakt de sector mobiliteit in Nederland 21% uit van de totale CO₂ uitstoot. Uitgaande van een raming van 600 miljard aan kosten om 95% reductie mogelijk te maken in 2050, voor alle sectoren, dan is de rekensom snel gemaakt. 600 miljard gedeeld door $95 \times 15\% \times 21\%$ is
- 225 200 miljoen euro per procent CO₂-reductie voor de sector mobiliteit voor Noord-Holland en Flevoland samen. Voornoemde 3,9% reductie in plaats van 1% groei zou betekenen dat in 2021 kan worden gesproken over $4,9 \times 200$ miljoen is bijna 1 miljard euro, waarvan Provincie Noord-Holland meer dan de helft voor haar rekening zou moeten nemen.
Als dit geschatte bedrag van 500 miljoen euro in werkelijkheid zou uitkomen op bijvoorbeeld 300
- 230 miljoen euro, waar staat dit bedrag in de begroting voor mobiliteit gereserveerd? De heer Dessing ontvangt graag een uitgebreide toelichting van de gedeputeerde op de analyse van de noodzakelijke kosten en wie dit moet gaan betalen.
De fractie van FvD is van mening dat het nu voorliggende document een aantal goede uitgangspunten en programmalijnen beschrijft, zoals keuzes in het Ruimtelijk beleid door bouwen
- 235 rond OV-knooppunten, mits dit bouwen van de grond komt, door de onzekerheden rondom het BPL. Ook onderschrijft de fractie de keuze voor een groter aandeel van fiets- en deelmobiliteit in de totale mobiliteitsmix. De ingeslagen koers richting duurzame CO₂ neutrale vervoerssystemen is een onzekere en zeer kostbare exercitie, die wat FvD betreft, op dit moment niet rechtvaardigt om de voorliggende blanco cheque te ondertekenen. FvD wil eerst meer financiële onderbouwing en
- 240 ramingen zien voordat de fractie met dit RMP kan instemmen, al is het een concept.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of hij uit het betoog van de heer Dessing kan opmaken dat FvD het, net als D66, ook zo belangrijk vindt om 95% reductie te behalen en waardoor FvD het benodigde bedrag wil terugzien in de begroting.

245

De heer **Dessing** (FvD) antwoordt dat als er vanuit wordt gegaan dat die reductie nodig is en wat vanuit Gedeputeerde Staten in het RMP wordt voorgesteld, dan verwacht de fractie ergens een bedrag in de begroting terug te vinden. De conclusie die D66 trekt is niet juist.

250 Bij interruptie vraagt de heer **Gringhuis** (GL) of voor de volledigheid ook uitgerekend zou moeten worden wat het gaat kosten als de provincie niets doet. Denk aan de maatregelen die moeten worden genomen ten aanzien van de zeespiegelstijging.

255 De heer **Dessing** (FvD) lijkt het eerlijk als GL die gegevens daar tegenover wil stellen. Dan liggen in ieder geval alle gegevens op tafel. Nu ligt er niets.

Mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) concludeert opnieuw dat er werk aan de winkel is om de mobiliteit in Noord-Holland en Flevoland te verduurzamen. Het jaar 2030 lijkt nog ver weg, maar het kost tijd om nieuw beleid in te zetten en de effecten daarvan te kunnen zien. Het inzetten op ruimtelijk beleid
260 waarbij wonen en werken dichterbij elkaar worden gebracht is daarvan een voorbeeld. De ambities zijn hoog. Helaas is de samenleving niet altijd maakbaar. De realiteit is soms weerbarstig. Daarmee moet rekening worden gehouden. Het CDA ziet dat graag terug in het RMP. Kan de gedeputeerde dat toezeggen?

Het RMP vraagt niet alleen veel van overheden en burgers, maar ook van het bedrijfsleven. Het
265 geheel anders opzetten van de logistieke keten en het bundelen van goederenstromen zullen grote inspanningen vragen van het bedrijfsleven. Het investeren in duurzame mobiliteitssystemen en het beschrijven van programmalijn 5 heeft nauwe verbondenheid met een van de belangrijkste kerntaken van de provincie. De provincie kan hierin een rol van betekenis vervullen. Niet in te schatten zijn de effecten van Covid. Blijft het thuiswerken of beeld vergaderen ook op langere
270 termijn een manier van werken? Het CDA ziet het RMP als een uitdagend programma met veel kansen om tot de reductie van CO₂ te komen. In het programma zijn veel bekende en logische maatregelen te lezen, zoals het versterken van het gebruik van het OV en fiets en Smart Mobility. Om dit van papier naar een feitelijke uitvoering te brengen, vraagt inzet. Het is goed dat ervoor is gekozen om een koppeling aan te brengen met andere programma's gericht op verkeersveiligheid
275 en een gezonde leefomgeving, met schone lucht. Veel hangt met elkaar samen. Maatregelen in het ene programma kunnen gevolgen hebben voor het andere programma. Houd het college rekening met de financiële draagkracht van overheid en samenleving? Hoe doet het college dat? Wat zijn de kosten van het RMP?

Wat het CDA betreft is er een heldere keuze voor de governance van het RMP gemaakt, waarmee een
280 praktische en efficiënte uitvoering van het programma mogelijk is. Het CDA gaat er daarbij vanuit dat de gedeputeerde, die de bestuurders buiten het MRA-gebied vertegenwoordigt in de SBAB, en daarin ook met de uitvoering van het RMP, dit invult na een gezamenlijke voorbereiding van alle besluiten in het RMP. Overlegt de gedeputeerde steeds met de wethouders van buiten de MRA, zodat niet de MRA gaat beslissen voor de gehele provincie?

285 Het CDA heeft er vertrouwen in dat met dit programma als basis en een sterke ambitie van de deelnemers aan dit programma, goede stappen gezet kunnen worden om de CO₂-uitstoot te verminderen. Het CDA zocht het begrip 'incrementeel' op. Volgens Wikipedia betekent het: "Het meest kenmerkend aan een incrementele verandering is dat deze geen revolutionaire omwenteling is, maar een kleine toevoeging aan iets dat er al was." Dat dekt de lading. Het RMP zal steeds
290 aanpassingen kennen. Dat zal tijd kosten. Tevens hoort er een financiële onderbouwing bij. Het CDA ontvangt daarop graag een toelichting.

De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV van mening is dat de focus van mobiliteitsbeleid vooral moet
liggen op het verbeteren van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en betaalbaarheid. De
295 PVV vindt de keuzevrijheid van groot belang. De fractie gaat ervan uit dat het college dat ook vindt.

Opmerkingen en commentaar worden meegenomen in het tweede concept, dit najaar. De PVV ziet dan graag dat alle items die zogenaamd zouden moeten bijdragen aan de klimaatdoelen uit het RMP worden geschrapt. Het RMP zou gewoon weer over mobiliteit moeten gaan.

300 Het RMP stelt dat duurzame mobiliteit alleen samen met de inwoners van regio gerealiseerd kan worden. Burgerparticipatie verloopt via de aangesloten gemeenten en kan per maatregel verschillen. De PVV vraagt of burgers dit wel willen? Zijn ze bereid om via belastingen en parkeertarieven op te draaien voor de hogere kosten? Is dat onderzocht? Hoe is tot nu toe en hoe wordt er nog geparticipeerd? Wat waren de resultaten? Op welke wijze wordt geparticipeerd? Als gemeenteraden een deel van het programma niet omarmen of het RMP niet willen vaststellen, wat dan? De PVV
305 bewaart haar verdere inbreng voor besluitvorming in Provinciale Staten, medio eerste kwartaal 2021.

De heer **Gringhuis** (GL) bedankt de gedeputeerde voor het eerste concept-RMP. Volgens GL is het een heel belangrijk programma, omdat hiermee een belangrijke stap wordt gezet naar CO2 neutraliteit. Het verbetert de leefbaarheid en veiligheid.

310 GL vindt het procesmatige doel nogal voorzichtig geformuleerd. Het voelt alsof al wordt voorgesorteerd op het niet halen van de doelen. Wat GL betreft mag “uiteindelijk zicht biedt op” worden vervangen door: leiden tot. Kan de gedeputeerde meegaan in deze wijziging? Kijkt men naar de subdoelen en maatregelen dan valt het GL op dat die veelal voor de korte termijn zijn en dat het effect op de CO2-reductie vaak laag is. Dit blijkt ook uit de bijlage van het document.
315 De besparing van 20% gaat pas in 2030 plaatsvinden. Is het mogelijk om maatregelen die veel effect hebben eerder in te voeren? GL sluit zich aan bij de vraag van FvD over CO2 laag, middel en hoog. Provincies en gemeenten hebben zich gecommitteerd aan het Klimaatakkoord. De invulling van het RMP is aan de regio zelf. Is er een specifieke partij die erop toeziet dat doelen worden gehaald? Het RMP wordt op meerdere plekken vastgesteld. Stel dat een amendement in de provincie of
320 regioverband wordt aangenomen, moet dan het gehele proces opnieuw worden doorlopen? GL is van mening dat het RMP wat ambitieuzer en concreter kan.

De **voorzitter** hoort in deze termijn de nodige technische vragen. Die kunnen ook schriftelijk worden gesteld. Dan blijft er ruimte voor de politieke discussie in de vergadering.

325 Mevrouw **Doevendans** (PvdA) spreekt van een complexe zaak om de mobiliteit te verduurzamen. Het beleid ligt bij verschillende overheden, organisaties, bedrijfsleven en de inwoners zelf. De PvdA is blij dat wordt ingezet op een integrale benadering. Noord-Holland en Flevoland zijn gebieden met veel uitdagingen ten aanzien van verduurzaming, maar er liggen ook veel kansen. De provincie moet
330 gaan inzetten op bereikbaarheid, dat niet ten koste gaat van het milieu en klimaat; Investeren in verbetering van openbaar vervoer en andere alternatieven, duurzame vormen van mobiliteit, zoals vervoer over water, de fiets en Smart Mobility. Investeren in hubs en slimme mogelijkheden zorgen ervoor dat de techniek van morgen kan worden ingezet voor de toekomst. Corona laat zien dat veel meer mensen thuis kunnen werken en dat de auto kan worden vervangen door een elektrische fiets.
335 Het fietsinclusiever maken van Noord-Holland door middel van snelle doorfietsroutes en beleid creëren waarbij diverse vormen van mobiliteit op knooppunten kunnen worden aangeboden zodat een beter alternatief wordt geboden voor de vervuilende auto. Voor de PvdA is het belangrijk dat het betaalbaar blijft. Voor mensen met een kleine beurs is het lastig om een elektrische auto te kopen. De PvdA is blij dat er oog blijft voor maatwerk, als het gaat over het beboeten van vervuilende
340 mobiliteit. De fractie is blij met de aandacht voor gedragsverandering. Ook het meenemen van die mogelijkheden van de eigen organisatie in aanbestedingen waar ook een eigen beleid is, is voor de PvdA erg belangrijk. De provincie heeft immers een voorbeeldfunctie.

Wat opvalt in dit RMP is dat de focus erg op de MRA en de Vervoersregio ligt en minder op de Kop van Noord-Holland. Raken Den Helder en de rest van de Kop van Noord-Holland niet vergeten?

345 Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de Kop wordt meegenomen? Hoe gaat de provincie om met concessiehouders die aangeven dat het verduurzamen naar zero emissiebussen door Corona vertraging oploopt? Is het een idee om te kijken naar een duurzame mobiliteitsambassadeur?

De heer **Terwal** (VVD) vindt het concept-RMP een logisch opgebouwd en goed leesbaar stuk.

350 Voor het behalen van de stevige uitdagingen om binnen de mobiliteitssector te komen tot een reductie naar 4,2 megaton CO₂-uitstoot in 2030 zijn voor de VVD drie randvoorwaarden van belang. Onderschrijft de gedeputeerde deze randvoorwaarden en zal hij deze actief uitdragen bij de verdere uitwerking van het concept RMP naar de definitieve versie? De eerste randvoorwaarde is dat er maatwerk geleverd moet worden. De mobiliteitsbehoefte in de MRA is anders dan in het landelijke gebied in Noord-Holland Noord. In het Noorden van de provincie zijn fietspaden tot werk en

355 voorzieningen vaak langer. Het aanbod van openbaar vervoer is minder, dus wordt er vaker gebruik gemaakt van de auto.

De tweede randvoorwaarde is dat het programma adaptief is ingericht. Er moet rekening worden gehouden met de huidige stand van de techniek maar ook moet een doorkijk worden geboden naar

360 innovatie oplossingen voor in de toekomst. Nu is de tariefslag in het RMP dat CO₂-reductie in mobiliteit bereikt moet worden met het verminderen, veranderen en verduurzaming ervan, waar bij verminderen vooral wordt bedoeld op het aantal autokilometers. Juist met innovatie kan verduurzamen van mobiliteit worden bewerkstelligd, zodat niet hoeft te worden verminderd. Als in de toekomst meer Noord-Hollanders een hybride of elektrische auto kunnen rijden, hoeft de

365 provincie het aantal auto's niet proberen te verminderen.

De laatste en tevens belangrijkste randvoorwaarde is draagvlak. Zonder draagvlak is het RMP gedoemd te mislukken. Bij de behandeling van het Plan van Aanpak in de commissievergadering van 20 januari heeft de heer Terwal namens zijn fractie aangegeven dat de mensen in Noord-Holland moeten worden verleid in plaats van verplicht om een duurzaam vervoermiddel te kiezen.

370 Keuzevrijheid is heel belangrijk. Geen betutteling en bestraffing via de programmalijs reguleren en beprijzen. Daar waar mogelijk moet worden geïnvesteerd in betrouwbaar, comfortabel en betaalbaar openbaar vervoer en snelle doorfietsroutes.

Als geheugensteuntje voor de gedeputeerde laten de drie randvoorwaarden maatwerk, adaptatie en draagvlak zich samenvatten tot de afkorting MAD, naar het Nederlands vertaald: boos. Boos zal de

375 VVD niet snel zijn, maar wel teleurgesteld als de gedeputeerde niet de toezegging wil doen om deze drie randvoorwaarden te onderschrijven.

De heer **Klein** (CU) wijst erop dat de commissie niet wordt gevraagd om het Klimaatakkoord te becommentariëren. Het eerste document deed de heer Klein toch wel de wenkbrauwen fronsen. Het

380 doel is zorgeloze mobiliteit voor alles en iedereen in 2050. Dat is een illusie. Er moet ook worden nagedacht over de effecten van ons gedrag op het klimaat. Vanavond gaat het over de eerste opzet van het RMP. Onder het kopje Regionale urgentie staat dat de provincie haar steentje zal bijdragen. Daar klinkt geen urgentie uit. De CU vraagt om in de volgende versie een meer intrinsiek gemotiveerde beschrijving van de urgentie te geven.

385 De heer Klein heeft zich verbaasd over de ambitie en het doel. Sinds 1990 is er een behoorlijke toename van CO₂ uitstoot vanuit mobiliteit. Nu stelt dit programma voor om de uitstoot te reduceren tot 4,2 megaton. Dat is dan in lijn met het landelijke doel van 25 megaton. Dan moet nog wel worden ingecalculeerd dat Noord-Holland meer inwoners heeft gekregen. Zou men het landelijk doorrekenen dan komt het uit op 3,75 megaton. Het wordt dan toch weer opgeplust naar 4,2

390 megaton. Ten opzichte van 1990 is dat slechts 14% reductie. Voor de nationale doelen van het

gehele Klimaatakkoord is dat in orde van grootte van 49. Is dit niet ontzettend weinig ambitieus? De heer Klein zou de gedeputeerde willen uitdagen om het ambitieniveau wat hoger te leggen. Er is een grote verzameling aan maatregelen bedacht, waarvoor de complimenten van de CU-fractie. Wat de fractie betreft mag er steviger worden ingezet op de vervanging van de auto door de fiets.

395 Door corona gebeurt dit nu al deels noodgedwongen. De provincie, als beheer van infrastructuur, kan daar een grote rol in hebben. De CU-fractie maakt zich zorgen over de financiering. Er is nog geen geld voor de maatregelen. Dat is voor een proces een enorm risico. Hoe gaat de provincie ervoor zorgen dat het risico beperkt wordt? Welke maatregelen kan de provincie nemen om te zorgen dat alle mooie plannen straks stuklopen op het niet beschikbaar zijn van geld. Nergens las

400 de heer Klein iets over een relatie met het Regionaal OV toekomstbeeld. Kan de gedeputeerde dat kort toelichten?

De heer **Hoogervorst** (SP) vond het stuk niet goed leesbaar. De tekst vervalt vaak in herhaling. De lijst met subdoelen is helder, maar niet gericht op een uitvoeringsprogramma. Het zijn wat vage

405 richtlijnen. Later wordt het RMP ingevuld met maatregelen die te koppelen zijn aan de subdoelen. Dan komt het geld om de hoek kijken. In het kader van de standaard 'Verminderen, veranderen verduurzamen' moet ernaar worden gestreefd dat het verminderen geld oplevert waarmee de andere facetten kunnen worden betaald. De SP maakt zich geen zorgen over het financiële kader. Wel maakt de fractie zich zorgen over het feit dat het wel voor iedereen betaalbaar moet blijven. De SP geeft

410 mee dat betaalbaarheid prioriteit moet krijgen. Er moet vooral worden gekeken naar wat iemand kan betalen, anders verliest het programma draagvlak. De vierde pijler van de uitdaging is om te zorgen voor maatwerk. Er zit al veel verschil tussen gebieden binnen één regio. Er zal specifiek moeten worden gekeken wat een gebied kan hebben en wat het nodig heeft.

415 De heer **Hollebeek** (PvdD) spreekt van een erg op zichzelf staand document. Hij mist een integraal beeld. Gesteld wordt dat de inzet om de CO2 uitstoot te beperken nog vaak versnipperd is en maatregelen daaromtrent nog onvoldoende op elkaar afgestemd zijn. Dat dit wordt aangepakt, dat is een mooi streven. Gaat dat ver genoeg? Het verduurzamen van mobiliteit zou, wat de PvdD betreft, niet alleen over CO2 reductie moeten gaan, maar ook over stikstof en fijnstof. Stikstof komt in dit

420 stuk alleen langs als het gaat over een juridische uitspraak. Fijnstof wordt helemaal gemist in het RMP. Hoe maakt de uitstoot van andere broeigaskassen onderdeel uit van dit programma? Het programma loopt tot 2030, met ieder jaar een update. Dat is goed. Bijsturen wanneer de ontwikkelingen daarom vragen, lijkt de PvdD noodzakelijk. Wat de fractie verbaast is dat zonder blikken of blozen wordt gesteld dat "een extra reductie tot 49%–54% overeenkomstig de landelijke

425 reductie doelstellingen niet realistisch lijkt voor 2030." Afspraak is afspraak. Dit moet gewoon worden gefikst met zijn allen. Hier vraagt de PvdD om een meer intrinsieke motivatie. De PvdD mist de koppeling met het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040. Hoe verhouden deze documenten zich tot elkaar? Beide gaan over mobiliteit, in de regio Noord-Holland/Flevoland. Daar zal het toch niet bij blijven?

430 De aanpak via de verschillende programmalijnen lijkt een mooie kans om integraal aan het werk te gaan. Daarmee spreekt de heer Hollebeek de hoop uit dat tijdens de verdere ontwikkeling van het RMP dit steeds meer vorm krijgt.

De behandeling van het RMP doet de heer **Steeman** (D66) deugd. Er moet worden doorgepakt met duurzaamheid. D66 sluit zich aan bij de opmerkingen over maatwerk en adaptiviteit. De fractie ging er eigenlijk vanuit dat het in dit programma verwerkt zou zijn. Het is goed om aansluiting met andere programma's en andere regio's te zien, al zit de aansluiting met andere programma's soms wat verstopt in de tekst. De link met RES mag echt wat scherper.

435

De fractie van D66 ziet in het RMP veel van haar eigen doelen terug. Streven naar vervoer dat zo laag
440 mogelijk op de ladder van duurzaam vervoer staat, bij voorkeur het vermijden van vervoer
überhaupt. Voor een nieuw concept mag de commissie opmerkingen meegeven. In januari jl., bij de
start van dit document, mochten ook al opmerkingen worden meegegeven. Een aantal opmerkingen
vindt D66 onvoldoende of niet terug in dit concept. In januari heeft D66 gewezen op de governance
structuur en de verschillen in bestuurskracht tussen de gemeenten in Noord-Holland en de
445 verschillende regio's. Er is een groot verschil tussen de MRA en de Kop van Noord-Holland. D66
wees op de verschillen en wisselende kennis en kunde van de ambtelijke voorbereiding van de nogal
getrapte besluitvormingstafels. D66 vroeg of en hoe ervoor kon worden gezorgd dat heel Noord-
Holland op een gelijkwaardige manier aan tafel komt te zitten. D66 ziet het in dit stuk onvoldoende
terug. In het RMP staat dat de gebieden buiten de MRA door de provincies in de SBAB-structuur
450 (Samen Bouwen Aan Bereikbaarheid) worden vertegenwoordigd. Verder wordt gesteld dat door een
actieve betrokkenheid van de regio's buiten de MRA in het RMP worden alle besluiten in het RMP ook
met hen voorbereid. Dat stelt D66 niet gerust. De getrapte besluitvorming is er één van veel praten
en weinig bestuurskracht. Er zal voor gezorgd moeten worden dat ook de ambtelijke ondersteuning
en voorbereiding op een gelijkwaardig niveau plaatsvinden. Nu wordt de nadruk gelegd op de MRA.
455 Alles daarbuiten moet daar maar bij aansluiten. Wat D66 betreft wordt op gelijkwaardig niveau met
elkaar tot besluitvorming gekomen.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het RMP voortkomt uit het Klimaatakkoord en de getekende
overeenkomst van VNG en IPO. Het is niet een vrijblijvend iets vanuit de provincies en gemeenten.
460 Gemeenten en provincies hebben zich verbonden aan de ambitie die er staat. Als overheid moet die
ambitie worden nagestreefd. Dat is het kader waarbinnen de gedeputeerde moet werken.
Het is een lastig proces. Maatregelen zijn moeilijk realiseerbaar. Er zijn afhankelijkheden. Wat nu
voorligt is de 75%-versie. Het is nog wat algemeen en geeft de hoofdlijn weer, via welke lijnen dit
proces wordt ingestoken. Een team met mensen vanuit de provincies, RMP, Veiligheid is in gesprek
465 met de regio's. Het is niet van bovenaf opgelegd. Noord-Holland Noord is opgedeeld in drie
subregio's. De Kop van Noord-Holland, West Friesland en Regio Alkmaar. Verder zijn er de regio's
Zuid Kennemer IJmond en Gooi en Vechtstreken. In gesprek met de gemeenten wordt gewerkt aan
een werkagenda met de maatregelen die in een gebied genomen moeten worden om tot een reductie
van CO2 uitstoot te komen. Dat is maatwerk. Binnen een regio kan een gemeente een andere
470 oplossing bieden dan een andere gemeente binnen die regio. Binnen een regio wordt bekeken welk
pakket aan maatregelen het beste past bij de identiteit en geografie van een regio om tot het
hoogste rendement te komen. Ook moet worden bekeken wat het effect is van een maatregel. Zo
kan uiteindelijk een weging worden gemaakt van wat het meeste oplevert. Er zijn ook maatregelen
die geen geld hoeven te kosten. De heer Dessing maakte een berekening, maar het RMP is niet
475 evenredig door te rekenen. De investeringen om bij Tata de CO2-uitstoot terug te dringen is van een
heel andere omvang dan de intentieverklaring die onlangs is getekend om mensen thuis te laten
werken. Met het werkprogramma dat met gemeenten wordt ingezet, wordt bekeken welke
maatregelen worden gevraagd, wat de mogelijke kosten daarvan zijn en hoe deze kosten kunnen
worden gedekt. Er zijn meerdere programma's die bijdragen aan het realiseren van reductie. Het is
480 een zorgvuldig proces dat met gemeenten wordt doorlopen om draagvlak te creëren en maatwerk te
leveren. Het realiseren van maatregelen is vaak een bevoegdheid van de betreffende gemeente.
In het eerste kwartaal 2021 zal het definitieve programma gereed zijn. Dat wordt met de commissie
en Provinciale Staten gedeeld. Onder de overkoepelende versie hangen de werkagenda's per regio.
Over de ambities zegt de gedeputeerde dat de provincie realistisch moet zijn. Dit is al een grote
485 opgave. De gedeputeerde verwacht grote stappen te kunnen zetten. In 2030 moeten alle te verkopen

auto's elektrische zijn. Dan pas kunnen meters worden gemaakt. In het adaptieve programma is het belangrijk om te kijken hoe technieken zich ontwikkelen. Het grotere effect is pas later te realiseren.

490 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de gedeputeerde hiermee zegt dat de provincie nog niet zoveel doet, omdat het vanaf 2030 vanzelf wordt opgelost.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat niet. De ontwikkeling van de techniek gaat helpen om grotere stappen te kunnen maken. Een van de grote stappen die kan worden gemaakt is als vanaf 2030 alle nieuwe verkochte auto's elektrisch moeten zijn. Dat is nog niet voldoende. Daarnaast is er nog de ambitie
495 om meer mensen op de fiets en in het OV te krijgen. Het zal altijd een combinatie zijn van auto, fiets, wandelen en openbaar vervoer om uiteindelijk de ambities te realiseren.

Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of in de vervolgversie wel een rekensom is gemaakt. Voordat met een ingrijpende exercitie wordt gestart, is het toch van wezenlijk belang om draagvlak
500 tegenover de kosten te zetten?

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de ambitie is om te verduurzamen. Dan wordt gestart met bekijken welke maatregelen daarvoor moeten worden getroffen. Vervolgens wordt onderzocht hoe die maatregelen kunnen worden gefinancierd. Zijn daar subsidies voor? Kan daarvoor geld bij de bank
505 worden geleend? Nu bevindt het zich in de fase waarvan eenieder zich bewust is van urgentie. Het is geen vrijblijvende keuze. Als het college nu aangeeft hoeveel geld beschikbaar is, dan is dat de verkeerde volgorde. Een aantal maatregelen vraagt wellicht geen geld van de provincie of van een gemeente.

510 Bij interruptie vraagt de heer **Dessing** (FvD) of de gedeputeerde met hem van mening is dat eerst wordt bekeken wat er moet gebeuren om vervolgens op een rij te zetten wat het gaat kosten.

Gedeputeerde **Olthof** is het geheel eens met de heer Dessing. Die volgorde bedoelt hij ook. Zodra duidelijk is wat het gaat kosten, dan volgt de vraag wie die kosten gaat dragen.
515

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of het noemen van draagvlak en participatie in het document een volkomen wassen neus is.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat een wethouder democratisch is gekozen in een gemeente. Op dit
520 moment wordt besproken of het beoogde pakket maatregelen door een gemeenteraad moet worden vastgesteld. Het betreft veelal maatregelen waarover juist besloten moet worden door de gemeenteraad en niet door Provinciale Staten.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Koning-Hoeve** (CDA) hoe het proces eruit ziet. Als de ambities zijn
525 vastgesteld, hoe kan dan worden voorkomen dat gemeenten zeggen dat het moet van de provincie en dat de provincie het dan ook maar moet betalen.

Gedeputeerde **Olthof** was vorige week, vanuit het PVVP (Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan), enkele dagen met de verschillende regio's in gesprek. Daar is ook over governance gesproken. In
530 oktober worden ambtelijke sessies gehouden om het bestuurlijk overleg in november voor te bereiden. Dan wordt bekeken welke maatregelen in welk gebied genomen moeten worden. Dat zijn fysieke maatregelen. Vanuit de gemeenten komen veel initiatieven. Sommige regio's zijn enorm enthousiast. Er zijn ook maatregelen bij die niet leuk zijn; denk aan beprijzing. Daarover zal de

535 nodige discussie zijn, maar uiteindelijk is het een maatregel die in bepaalde gebieden genomen kan worden. Uiteindelijk gaat een gemeente daarover.

Vorige week werd een Webinar georganiseerd, waarbij ook raadsleden waren uitgenodigd. Dit is bedoeld om draagvlak te vinden. Uiteindelijk moet het wel beklijven in het lokale beleid. Als een gemeente zich geen eigenaar voelt van de maatregelen dan wordt het een lastig verhaal. Het is niet iets wat de provincie gaat opleggen. Werkagenda's worden van onderaf ingevuld. Vervolgens wordt 540 beoordeeld of dat voldoende is om de gezamenlijk geformuleerde ambities te realiseren.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) naar de opbrengsten van het RMP.

545 Gedeputeerde **Olthof** heeft het proces van de governance geschetst. Het zijn uiteindelijk de regio's en subregio's waar de plannen worden gemaakt. De gedeputeerde probeert het via tafels op de agenda te krijgen om de financiering te kunnen regelen, of regelgeving af te spreken. SBAB gaat niet opleggen wat in bijvoorbeeld de Kop van Noord-Holland moet gaan gebeuren.

550 Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) hoe de getrapte tafels in elkaar steken. Komt er extra bestuurlijke druk? Hoe wordt bewerkstelligd dat iedereen op de juiste manier en gelijk geïnformeerd is?

555 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat met de regio's een Mobiliteitsagenda wordt gemaakt. Daaruit kan worden opgemaakt wat de opgave per regio is. Een onderdeel van de Mobiliteitsagenda zullen maatregelen uit het RMP zijn. Dat zullen grotendeels gelijke processen zijn. Besloten is om Noord-Holland Noord op te knippen in drie gebieden. Op die schaal wordt met het RMP aan de slag gegaan en een Mobiliteitsagenda gemaakt.

560 De gedeputeerde omarmt het, als het over financiën gaat, dat er ook een beeld moet zijn van wat het oplevert. Binnenvaart is een ambitie. Samen met de binnenvaart wordt gekeken naar elektrisch varen. Een dergelijke investering doet een binnenvaartschipper zelf. Verder wordt gekeken hoe goederen van A naar B komen en wat is de rol en wat zijn daarbij de mogelijkheden van goederenvervoer over water. Die keten zal ook een bijdrage leveren in het terugdringen van de CO2 uitstoot.

565 Op vragen als Wat als doelen niet gehaald worden? en Is het voldoende ambitieus? antwoordt de gedeputeerde dat men wel realistisch zijn. De landelijke doelstelling is niet realistisch. De ene regio groeit, terwijl andere regio's krimpen. Dus Noord-Holland heeft een grotere opgave dan veel andere regio's in het land. Uiteindelijk is het doel dat iedereen mobiel is en van A naar B kan bewegen. Duurzaamheidsambities zijn niet alleen een economische business case. Er zullen onderdelen zijn die de eerste jaren geld kosten om die ambities te kunnen realiseren. Het zal op lange termijn geld opleveren.

570 Voor de transitie naar zero-emissiebussen verwijst de gedeputeerde naar de concessie Gooi en Vechtstreek. In Haarlem worden 53 zero-emissiebussen in gebruik genomen. Door corona is nu de vraag of de vervoerders de middelen bij elkaar krijgen voor de investering in zero-emissiebussen. De provincie onderzoekt of ze daarin een rol kan spelen. Of en hoe ze dat gaat doen dat wordt nog met Provinciale Staten besproken.

575 Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of emissieloze bussen alleen overdag rijden, als de zon schijnt of als het waait.

580 Gedeputeerde **Olthof** had eerder een elektrische auto. Die reed ook gewoon als het donker was. De stroom komt van windmolens. In het kader van de RES (Regionale Energie Strategie) wordt met elkaar bekeken hoe kan worden voorzien in de energiebehoefte.

Bij interruptie vraagt de heer **Deen** (PVV) of kernenergie, wat de gedeputeerde betreft, duurzaam is.

585 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat vanavond wordt gesproken over mobiliteit. De gedeputeerde kent geen kernenergie-bus.

Een duurzaamheidsambassadeur benoemen zou de gedeputeerde op dit moment niet doen. Er is al een interactief traject met de regio's. Om daar nu weer een persoon tussen te zetten. Het proces wordt ambtelijk voldoende ondersteund.

590 De gedeputeerde heeft voldaan aan de door de heer Terwal geformuleerde 'MAD-randvoorwaarden'. Het is aan de gemeente of regio om een keuze te maken over de te nemen maatregelen.

Over verleiden en niet bestraffen zegt de gedeputeerde dat er soms maatregelen zullen zijn, die minder leuk zijn, maar die toch nodig zijn om te kunnen verduurzamen.

595 Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de gedeputeerde zijn wijze woorden aan het linkse stadsbestuur van Amsterdam wil meegeven. De parkeertarieven worden daar steeds hoger. Voor mensen met een kleine beurs, die ook op de SP stemmen, zijn die tarieven niet meer betaalbaar. Daarover maakt de heer Terwal zich zorgen.

600 Gedeputeerde **Olthof** gaat niet over het parkeertarief van Amsterdam. Je moet er niet met de auto naar toe willen gaan.

Bij interruptie verwijst de heer **Terwal** naar programmalijn 2, waar de parkeertarieven worden benoemd. Wil je draagvlak creëren en behouden, ook in Amsterdam, dan moet daar iets aan worden
605 gedaan. Deze tarieven en daarmee de verduurzaming binnen Amsterdam zijn voor veel Amsterdammers niet te verkroppen.

Gedeputeerde **Olthof** zegt over draagvlak dat niet alleen populaire maatregelen kunnen worden genomen. Er zullen maatregelen genomen moeten worden die minder populair zullen zijn. Beprijzing
610 en zero emissie kunnen in sommige gebieden maatregelen zijn om uiteindelijk het autogebruik terug te dringen. De gedeputeerde doet geen toezegging dat voor het verkrijgen van draagvlak bepaalde maatregelen niet genomen zullen worden.

Over de broeikassen zegt de gedeputeerde dat die maar 2% van de totale uitstoot van CO2 omvatten.

615 Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat mensen onevenredig veel last kunnen hebben van die 2%. Denk aan mensen met astma of luchtwegaandoeningen. Als uitstoten te beperken zijn, is het handig om integraal kijken of daar ook Quick wins te behalen zijn.

Gedeputeerde **Olthof** zegt als winst te boeken valt dan moet dat zeker niet worden nagelaten. Als
620 maatregelen worden ingezet dan richt de gedeputeerde zich liever op die 98% dan zich te focussen op 2% broeikassen

Bij interruptie wijst de heer **Terwal** (VVD) erop dat de aanleg van de verbinding tussen de A8 en A9 een Quick win is om fijnstof te verminderen in Assendelft-Krommenie.

625 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de heer Terwal kan reflecteren op het woord Quick.

De heer **Terwal** (VVD) erkent dat al sinds de jaren 50 over de verbinding wordt besproken.

- 630 Gedeputeerde **Olthof** veronderstelt dat de samenhang met andere programma's in de 100% versie nadrukkelijker naar voren komt. Bijvoorbeeld 'MRA elektrisch' gaat onderdeel uitmaken van de werkprogramma's per regio.
Heel Noord-Holland is gelijkwaardig. De nadruk ligt niet op MRA. De gedeputeerde is met alles bezig behalve de MRA, als het over het RMP gaat.
- 635 Over de effecten van laag midden en hoog merkt de gedeputeerde op dat hierbij moet worden gedacht aan deelmaatregelen. Een eerste scan is gemaakt. Dan volgt een nadere specificatie. Hopelijk kan in de 100% versie een betere duiding worden gegeven of daar een bandbreedte voor is. Zoals gezegd wordt uiteindelijk per regio bekeken welke maatregelen kunnen worden genomen, wat
- 640 het effect is van die maatregelen, wat de mogelijke kosten zijn en hoe die te financieren zijn. De gedeputeerde weet niet of dit al in de 100%-versie zal zijn opgenomen. Een cijfermatige onderbouwing zal een onderdeel moeten worden van het verhaal. Gemeenten moet houvast worden geboden. Wat betekent het voor gemeenten als maatregelen worden ingezet?
- 645 *Tweede termijn:*
- De heer **Gringhuis** (GL) deed een suggestie op het procesdoel, dat staat geformuleerd bij de doelen. Worden die zaken meegenomen bij de verdere uitwerking? GL is benieuwd naar het financieel kader. Stel dat er nog wat financiële ruimte is, na het uitwerken van de maatregelen, is de gedeputeerde
- 650 bereid om de ambities te verhogen?
- De heer **Steeman** (D66) is benieuwd waar de bovenmatige interesse van FvD in de cijfers vandaan komt. Is die erop gericht om uiteindelijk te kunnen zeggen dat het allemaal te duur wordt? Dat zou zonde zijn van de rekenexercitie.
- 655 Bij interruptie merkt de heer **Dessing** (FvD) op dat als dan toch problemen moeten worden opgelost die in de ogen van FvD niet bestaan dan moet minstens worden berekend wat die oplossingen gaan kosten.
- 660 De heer **Steeman** (D66) vraagt in het tweede concept nadrukkelijke aandacht voor de vertrapte besluitvorming. In het kader van governance is D66 benieuwd hoe de overige stakeholders betrokken worden in deze duurzame vervoersmix en kunnen meewerken aan het RMP. D66 maakt zich zeker zorgen over Covid en cofinanciering. Veel (gemeentelijke) begrotingen staan zwaar onder druk. Als wordt gemikt op cofinanciering door regio's en gemeenten dan zou het
- 665 zomaar kunnen zijn dat de uitvoeringsagenda's nogal dun worden. In zijn eerdere bijdrage heeft de heer Steeman de link met de RES genoemd. Een slimme laadpaleninfrastructuur en laadstructuur kunnen worden meegenomen in het oplossen van het opslagprobleem bij pieken en dalen in de stroomopwekking, waarover de PVV zich zorgen maakt. Het is dus juist belangrijk om de link met de RES te leggen.
- 670 De heer **Klein** (CU) snapt dat na 2030 zaken veranderen en dat op dit moment geen snelle daling van de CO2 uitstoot kan worden verwacht, maar de gedeputeerde ridiculiseert het wel door te zeggen dat 49% wel erg veel is. In dit document is nu gekozen voor 14% reductie ten opzichte van 1990. De CU vindt dat enorm laag. Kan er geen stapje bovenop worden gedaan?
- 675 Veel maatregelen zijn genoemd. Als prioriteiten moeten worden gesteld, dan zou ingezet moeten worden op alle extra's ten opzichte van het Klimaatakkoord.

Een campagne om banden met een lage rolweerstand te bevorderen is een goed idee, maar dat zou niet op provinciaal niveau moet worden opgepakt. Er moeten landelijke criteria voor de rolweerstand van banden komen en dat andere banden niet langer verkocht kunnen worden. De heer Klein geeft
680 het mee als suggestie.

Gedeputeerde Olthof brengt de suggestie betreffende de bandenweerstand over naar het Rijk. Hij wijst op nut en noodzaak van Smart Mobility. Dat kan worden gezien in combinatie met doorstroming. Op een aantal plekken in de provincie worden intelligente VRI's ingezet.
685 De maatregelen die in het Klimaatakkoord zijn genoemd zijn niet alle afgedwongen. Wel moet erop worden ingezet om ze daadwerkelijk toe te passen.
Over de genoemde 14% zegt de gedeputeerde dat is aangesloten bij wat landelijk reëel geacht wordt voor mobiliteit richting 2030. Er kan een hogere ambitie worden gesteld, maar het moet wel realistisch zijn.

690 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of er van het doel is afgerekend in plaats van naar een strenger doel toe.

Gedeputeerde **Olthof** zal de rekensom nogmaals maken. Het is een minimale ambitie. Als meer kan
695 worden gerealiseerd dan zal de gedeputeerde de laatste zijn om te zeggen dat het niet moet worden nagestreefd.

In de werkprogramma's wordt bekeken hoe op lokaal niveau bedrijven en maatschappelijke organisaties kunnen worden betrokken en welke provinciale afspraken kunnen worden gemaakt met Transport & Logistiek en VNO NCW.

700 Dit is om niet alle gemeenten schuw te maken. Die kampen met de nodige financiële vraagstukken als gevolg van Covid. Zou hen nu worden voorgelegd hoeveel het gaat kosten, dan weet je aan de voorkant dat niet over de inhoud zal worden gepraat. Het is dus belangrijk om eerst over de inhoud te praten en dan te kijken hoe de maatregelen kunnen worden gefinancierd.

Over de getrapte vertegenwoordiging merkt de gedeputeerde op dat het buiten de MRA niet slechter
705 geregeld is dan in de MRA. Een goed voorbeeld is de regio Gooi en Vechtstreek. Daar zitten zeven wethouders aan tafel. Noord-Holland Noord is onderverdeeld in subregio's, want in grote regio's zijn opvallend vaak slechts twee of drie gemeenten aan het woord. De gedeputeerde wil Hollands Kroon ook gewoon aan het woord hebben. Aan de subregio's wordt ook ambtelijke ondersteuning geboden die nodig is voor te bereiken kwaliteit.

710 Bij interruptie bedankt de heer **Steeman** (D66) de gedeputeerde voor dit antwoord. Hij zou het op prijs stellen als de portee van deze antwoorden in de stukken terug te vinden is, zodat ook voor de gemeenten buiten de MRA duidelijk is welke wensen binnen het RMP een plek kunnen vinden.

715 Gedeputeerde **Olthof** zegt dat alle wethouders weten dat in de 100% versie terugkomt. Die versie is namelijk aangevuld met de regionale plannen.

Voor de financiën is de berekening nog niet gemaakt. Er is geen budget voor het RMP, behalve voor de uitvoering. Er zijn wel middelen maar er kan nog geen inschatting worden gedaan hoeveel nodig is. Een eerste stap voor de berekening komt mogelijk bij de 100% versie. Dit document zal zich de
720 komende tijd nog verder ontwikkelen.

Mocht er nog financiële ruimte overblijven dan sluit de gedeputeerde aan de voorkant niet uit dat extra maatregelen zullen worden genomen, maar die vraag is nog niet aan de orde.

De **voorzitter** sluit het agendapunt af.

725

6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
Mevrouw **Van Geffen** (VVD) heeft aangegeven dat haar rondvraag kan vervallen.

730

735

De heer **Terwal** (VVD) verwijst naar de brief over het herstel van de brug in Krommenie. Het was niet de intentie dat het een samengestelde brug zou worden. Pas nadat de brug af was, bleek dat beide bruggen waren samengebracht tot één brug. Dat was niet de bedoeling. Hoe kan het dat het contract gegund is aan een combinatie die het plan had om beide bruggen samen te voegen, terwijl dit niet de intentie was? Waarom heeft bij de vervanging van de brug geen overleg plaatsgehad met de gemeente Zaanstad en aangrenzende bedrijven, zoals Forbo, zodat bezwaren eerder aan het licht hadden kunnen komen? Wat zijn de totale kosten van de voorbereidende werkzaamheden van de combinatie, de fabricage van de nieuwe brug, het LVO (levensduur verlengend onderhoud) en de inspectie van de oude bruggen?

740

745

750

755

760

Gedeputeerde **Olthof** vroeg zich ook af hoe dit heeft kunnen gebeuren. In die periode is gekozen voor een aanbestedingsvorm waarbij gebruik gemaakt werd van de expertise van de markt, in dit geval van de aannemer. Je gaat ervan uit dat daar de meeste kennis aanwezig is. In die fase is niet expliciet genoemd dat het twee aparte bruggen moesten zijn. De aanbestedingsvorm heeft ertoe geleid dat de aannemer uitgedaagd is om Best Value Procurement toe te passen. In die fase was er mogelijk ambtelijk niet voldoende kennis aanwezig was om te veronderstellen dat er een idee uit zou komen om er één brug van te maken. Mogelijk is er een witte vlek in het denken geweest. Wellicht vond tussen afdelingen geen goede afstemming plaats over eventuele signalen. Dit is een dure les van hoe een proces loopt en hoe dat fout kan gaan. Daarvan is veel geleerd. Vanwege de gekozen aanbestedingsvorm is teveel 'geleund' op de kennis van de aannemer. Die kwam met een oplossing die de provincie niet had voorzien. Vervolgens was de afstemming tussen afdelingen, die mogelijk wel signalen ontvingen, onvoldoende. Overleg met Zaanstad en Forbo heeft plaatsgevonden. De aannemerscombinatie had contact met Zaanstad. De indruk is gewekt dat het qua welstand wel kan. De vaarklasse 2 is van toepassing, maar uiteindelijk is ontheffing verleend voor vaarklasse 3. De provincie heeft zich gefocust op vaarklasse 2, terwijl voor Forbo schepen vaarklasse 3 van toepassing is. Het ligt niet in de positie van de gedeputeerde om te zeggen wiens fout het is geweest. Er is afstemming geweest, maar blijkt niet scherp en helder genoeg. Vrijdag aanstaande heeft de gedeputeerde een gesprek met Zaanstad en hij sprak al met Forbo. Er is ongeveer 7 miljoen euro betaald aan werkzaamheden. Dat is geen weggegooid geld. Het waren vooral voorbereidende werkzaamheden en de fabricage van de brugonderdelen. Bekeken wordt hoe de brug toch kan worden gebruikt in de nieuwe variant. Het schijnt dat het mogelijk is om de brug doormidden te zagen en delen daarvan te gebruiken. Een miljoen euro is uitgegeven aan levensduur verlengend onderhoud.

765

De heer **Terwal** (VVD) vraagt wat er gebeurt met de brug die er ligt. Blijkbaar kan de brug doormidden worden gezaagd. Hopelijk kan het resterende deel van de brug worden verkocht.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hier serieus naar wordt gekeken. Het is belangrijk om het verlies zien te beperken door de brug anders en elders in te zetten.

770

Bij interruptie zegt de heer **Dessing** (FvD) dat hij in de media heeft gelezen heeft dat de brug die 'over is' mogelijk een optie is voor de Cruquiusbrug.

Gedeputeerde **Olthof** heeft het niet gelezen. Het is hem ook niet bekend.

7. Sluiting

775 De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng. De volgende commissievergadering staat gepland op 26 oktober 2020. Eerst zien de Statenleden elkaar nog in de vergadering van Provinciale Staten op 5 oktober 2020.

De voorzitter sluit de vergadering om 21.10 uur.