

Verslag

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	18 januari 2021
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, mw. C. Kuiper-Kuijpers
	CU	: M.C.A. Klein
	D66	: M.C. Steeman en R. Vonk (duolid)
	DENK	: S. Koyuncu en I. Ghazi (duolid)
	FvD	: J. Dessing
	GroenLinks	: J. Gringhuis, L. Hoek (duolid) en mw. N. van der Waart
	PvdA	: mw. S.S. Doevendans, A.J.M. Muurlink (duolid)
	PvdD	: J.P. Hollebeek
	PVV	: M. Deen
	SP	: mw. R. Alberts, H. Hoogervorst
	VVD	: mw. G. van Geffen en K.J. Terwal
		:
Gedeputeerde(n):	J. Olthof (PvdA)	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	
Afwezig:	50PLUS/PvdO, Fractie Baljeu en OSNH	

Agenda

0. Presentatie ROCOV-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer N-H)
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 (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)

Pagina 2

- 5. A-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)
 - 5a. Voordracht Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport
 - 6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
 - 7. Sluiting
- 40
- 8. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
 - 8a. Nieuw verzoek onteigening N239
 - 8b. Herstart buurtbussen
 - 8c. Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug
 - 45 8d. Bod van de nationale alliantie voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en het sluiten van de ringlijn Amsterdam
 - 8e. Reservering subsidie voor de Poort van Hoorn – OV-fonds (C-agenda RWK 11-01-2021 en M&B 18-01-2020)
 - 8f. Advies Notitie Reikwijdte en Detailniveau project-MER A7/A8 Amsterdam-Hoorn
 - 50 8g. Uitkomsten BO MIRT 25 november 2020
 - 8h. Water/Groen/Recreatie/Mobiliteit/Ruimte: Ambitieprogramma Ruimtelijke Kwaliteit Kustzone Hoorn – Amsterdam (B-agenda NLG 08-02-2021 (leidend) en C-agenda RWK 11-01-2021, C-agenda EFB & M&B 18-01-2021)
 - 8i. Nieuwsbrief Verbinding A8-A9 – terugblik 2020
 - 55 8j. Ingekomen e-mail Help slechte wetgeving te corrigeren!
 - 8k. Ingekomen e-mail Elektrificatie en spoorgoederenvervoer. Ook volgens China per HSL mogelijk
 - 9. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens
 - 9a. Aansluitingsverzoek Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens
 - 60 10. C-agenda Algemeen
 - 10a. Stikstof: brief GS aan PS inzake verkenning toegankelijkheid Noord-Hollandse Innovatiefondsen voor stikstofinnovaties (C-agenda alle commissies januari 2021, NLG leidend)
 - 10b. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 45 (C-agenda alle commissies januari 2021)
 - 65 10c. Heel PS: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden bericht – editie 45 (C-agenda EFB en M&B 18-01-2021 en NLG en RWK 08-02-2021)

70

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de eerste vergadering van de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 2021 om 19.30 uur en verwelkomt allen. Vanwege de Coronamaatregelen vindt deze vergadering in digitale setting plaats. Om de vergadering in goede banen te leiden, neemt de voorzitter de vastgestelde richtlijnen voor digitaal vergaderen met de deelnemers door.

Bij het inloggen is vastgesteld dat er een quorum is, zodat een rechtsgeldige vergadering kan worden gehouden.

80 *Mededelingen:*

- In de samenstelling van de commissie vonden wijzigingen plaats. Mevrouw Van der Waart is namens GroenLinks weer vast lid. Zij werd tijdelijk vervangen door de heer Koerse. Voor Forum voor Democratie is duolid, de heer Kerklingh, vast lid geworden van deze commissie. Plaatsvervangend leden zijn nu mevrouw Vastenhouw en de heer Dekker. De Statenleden Jensen en Mantel zijn vaste leden geworden namens de Onafhankelijke Statenfractie Noord-Holland (OSNH). Van deze zelfde partij zijn de heren Lelkes en Van den Berg plaatsvervangend lid. De heer Mosmuller nam afscheid van de Noord-Hollandse Partij voor de Dieren. Statenlid Kostic was eerder plaatsvervangend lid en is vanaf nu vast lid van deze commissie.
- Gedeputeerde Pels is met kennisgeving afwezig. Mochten er toch nog rondvragen voor de gedeputeerde zijn, dan zullen deze schriftelijk worden beantwoord.
- Op maandagavond 1 maart 2021 staat een Raads- en Statenledenbijeenkomst gepland. De Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, gemeente Zaanstad, gemeente Purmerend en Provincie Noord-Holland organiseren deze online bijeenkomst waarin de resultaten van het onderzoek naar het HOV op de Zaan-IJ-corridor en de corridor Amsterdam-Purmerend worden gepresenteerd. Aanmelden kan tot maandag 1 februari 2021. Voor aanmelden en nadere informatie zie de Statensite.

Mededelingen Gedeputeerde Staten:

Geen.

100

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

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Het verslag van de commissievergadering van 30 november 2020 wordt ongewijzigd vastgesteld.

105 De lijsten van moties en toezeggingen worden vastgesteld,

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

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwijst naar Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek. In de Strategische agenda is daarvoor geen planning opgenomen. In de toelichting staat dat een netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 is opgestart. Op de C-agenda van alle Statencommissies zou daarover in augustus 2020 een stuk zijn gekomen. Volgens mevrouw Kuiper was de verwachting dat het onderwerp in het eerste kwartaal van 2021 op de planning zou staan. Waarom staat het onderwerp niet ingepland?

115 Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat de verwijzing naar de brief in 2020 was. De planning is dat in april 2021 een voordracht aan de commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid wordt voorgelegd.

De **voorzitter** zegt erop toe te zien dat het vakje in de planning wordt ingekleurd.

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

Voor het inspreekhelfuur zijn twee aanmeldingen.

De heer **Kleine** (Verkeersgroep Kolhorn/Waardpolderhoofdweg) vertelt dat de verkeersgroep en tevens bewoners nabij het kruispunt Waardpolderhoofdweg en de N248 zich ernstig zorgen maken over het genoemde kruispunt. Regelmatig vinden er aanrijdingen plaats of bijna aanrijdingen. De N248 is een gevaarlijke weg en heeft recent in de buurt van Schagen al twee dodelijke zeer jeugdige slachtoffers geëist. De oorzaak hiervan is dat er op deze weg, waar 80 km per uur geldt, veel te hard wordt gereden. Daarnaast is de verkeersintensiteit enorm toegenomen. Dit houdt verband met de ontwikkelingen in de bollensector, Agriport en de toename van het woon-werkverkeer.

In het verleden is contact geweest met de gemeente en de provincie om te kijken of de veiligheid van de weg kon worden verbeterd. Het antwoord was steeds dat wordt voldaan aan de normen. Eventuele maatregelen worden pas meegenomen bij het groot onderhoud aan de weg.

Bij het kruispunt Waardpolderhoofdweg/N248 is door de nieuwbouw van het project "Nieuw Colhorn" een niet overzichtelijke situatie ontstaan. De gebouwde schuurtjes staan te dicht op weg, waardoor het verkeer komende van Kolhorn onvoldoende overzicht heeft. Een en ander vraagt om infrastructurele aanpassingen van de weg. Naast het plaatsen van 50 km-borden is het noodzakelijk dat er snelheidsbeperkende aanpassingen worden gedaan, zoals het aanbrengen van verkeersdrempels nabij de nieuwbouw en het aanbrengen van een slinger, zoals bij Oud-Karspel. De verkeersgroep hoopt, naar aanleiding van de brief van B en W van de gemeenten Hollands Kroon en Schagen aan Gedeputeerde Staten, dat het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de N248 zo snel mogelijk wordt uitgevoerd en dat daarna passende maatregelen, met name bij het kruispunt Waardpolderhoofdweg – N248, worden getroffen.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) vraagt of is aangetoond dat er te hard wordt gereden. Is een flitspaal een optie?

De heer **Kleine** vertelt dat er geen flitspaal aanwezig is. Er wordt daadwerkelijk te hard gereden. Snelheidscontroles zouden een mogelijkheid kunnen zijn.

De heer **Hoogervorst** (SP) heeft zelf ter plekke ervaren dat er twee plaatsen zijn waar fietsers oversteken. Hij vraagt hoe de heer Kleine de situatie voor de fietsers inschat. Wordt er door veel fietsers gebruik gemaakt van de oversteekplaatsen?

De heer **Kleine** veronderstelt dat de heer Hoogervorst doelt op de oversteekplaats ter hoogte van de Wadweg. Daar kwam een scholier om het leven. Per dag steken daar honderden scholieren de N248 over. Zij fietsen vanuit de regio naar het voortgezet onderwijs in Schagen. Een handtekeningactie voor meer veiligheid heeft circa 6.000 handtekeningen opgeleverd en is aangeboden aan het college van B en W van Hollands Kroon. Kinderen uit de regio die in Kolhorn naar de basisschool gaan moeten minstens tweemaal per dag de Waardpolderhoofdweg oversteken. Dat is een riskante situatie.

De heer **Klein** (CU) vraagt of er een reactie kwam op de brief van het college van B en W van Hollands Kroon aan Provincie Noord-Holland, waarin dit specifieke probleem wordt aangekaart.

De heer **Kleine** legt uit dat het twee brieven betreft. Een brief van twee wethouders van gemeente
165 Hollands Kroon en een brief van gemeente Hollands Kroon aan gedeputeerde Olthof met het verzoek
om onderzoek te doen naar veiligheidsmaatregelen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt of destijds bij de voorbereidingen van de nieuwbouw van de wijk
170 'Nieuw Colhorn' naar de verkeersveiligheid van de wijkontsluiting is gekeken.

De heer **Kleine** neemt aan dat dit gebeurd is, maar hij weet dat niet zeker. B en W gaven
toestemming voor het realiseren van deze nieuwbouw. Verondersteld mag worden dat de plannen
worden beoordeeld op verkeersveiligheid.

175 Mevrouw **De Wit** (Saense Onderwonenden Schiphol (SOS)) verwijst naar een kaart van RTL Nieuws, die
laat zien waar in Nederland de gezondheid ernstig bedreigd wordt door verontreinigde lucht en
geluidsoverlast. De kaart kleurde knalrood rond Schiphol. De uitstoot van Schiphol piekt recht naar
het noorden, over het Noordzeekanaal. Assendelft wordt bedreigd door verontreinigde lucht en
geluidsoverlast, het Westen van de Zaanstreek door Tata, het Oosten door Olam. De A8 en A9
180 omzomen het gebied en boven de hoofden van de bewoners van dit gebied gaan twee snelwegen vol
vliegtuiggeweld.

Mevrouw De Wit weet dat deze commissie c.q. de provincie niet over Schiphol gaat. Dat is 'aan het
Rijk'. Toch heeft de provincie een zorgplicht jegens haar inwoners. De provincie dient mede te
zorgen voor schone lucht, voor normale nachtrust en veiligheid. Burgers hebben al drie decennia te
185 maken met de sprookjes van Schiphol, met gemanipuleerde cijfers in rapporten, met naar uitkomst
toerekenende adviesbureaus, lobbyisten, nepparticipatie en het ontberen van transparantie en van
onafhankelijke meetpunten. Wie helpt deze burgers van deze neppe, papieren werkelijkheid af? Wie
helpt hen af van het immer bezwaar moeten maken tegen de megalomane groeiplannen, wetend dat
er niets mee gedaan wordt? Meepraten is zinloos! Wie gaat hun stem naar Den Haag verder voeren?
190 Gaat de provincie haar best doen om onze eis voor een eerlijk verhaal daar eens te laten horen?
Daarvoor zijn moedige politici nodig.

Naast zorgplicht is er ook nog het voorzorgsbeginsel dat aandacht verdient. Blijkt vliegverkeer
schade aan de longen van basisscholieren aan te brengen? Stop er dan mee, verminder het op zijn
minst, uit voorzorg. Artsen, met name longartsen vragen hier om. De Rijksoverheid heeft de
195 rechterlijke weg voor burgers afgesloten omdat de minister dingen regelt via de Algemene Maatregel
van Bestuur, waarover het recht niet kan spreken. De volksgezondheid is in het dossier Schiphol
ondergeschikt verklaard. SOS roept op om van deze commissie een groep moedige politici te maken,
die vooruit denkt en die actie onderneemt omdat de gezondheid van Noord-Hollanders op het spel
staat.

200 De heer **Steeman** (D66) vraagt waartoe SOS deze commissie concreet oproept. IS SOS
vertegenwoordigd als bewonersplatform in verschillende gremia?

Mevrouw **De Wit** vraagt de commissie om zich richting Den Haag uit te spreken over de ellende die
205 over bewoners wordt uitgestort. Zoals bleek aan het begin van de coronacrisis is er minder
vliegverkeer en daardoor meer frisse lucht en een helder zicht. Vroeger zat mevrouw De Wit aan de
CROS-tafel (Commissie Regionaal Overleg Schiphol). Men kan aan de Alders-tafel gaan zitten of bij
de Omgevingsraad Schiphol (ORS) meepraten, maar het is zinloos. Schiphol krijgt altijd gelijk. De
stem van burgers wordt niet gehoord, ook niet via de gemeente. De provincie staat als tweede
210 bestuurslaag dicht bij het Rijk.

De heer **Hollebeek** (PvdD) is benieuwd of SOS bekend is met de zienswijze die de Bestuurlijke Regio Schiphol heeft ingediend, waarin onder meer deze provincie vertegenwoordigd is. Zo ja, wat vindt SOS van die zienswijze? Heeft de provincie daarmee voldoende haar rol ingenomen?

Mevrouw **De Wit** las de zienswijze. Ze was blij verrast. Wat ze las vanuit de provincie, daar kan mevrouw De Wit behoorlijk positief over zijn. Er is ook een brief van de provincie over de normen in de nieuwe Omgevingswet en hoe deze normen woningbouw gaan tegenhouden. Als de geluidsnormen niet naar beneden worden bijgesteld dan schieten de bewoners daar nog niets mee op. Mevrouw De Wit geeft de Staten- of commissieleden in overweging om Den Haag aan te schrijven. De nood is hoog. Al dertig jaar worden burgers (aantoonbaar) 'voor de gek gehouden' met berekeningen en cijfers. In Assendelft ondervindt 87% van de bevolking ernstige hinder van Schiphol. Als het Rijk haar zin krijgt dan gaat het van maximaal 500.000 naar 600.000 vliegbewegingen paar jaar.

De **voorzitter** bedankt beide sprekers, waarna zij de vergadering verlaten.

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

Gedeputeerde Pels is met kennisgeving afwezig. Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.

5. A-agenda Luchtvaart (inclusief Schiphol)

5a. Voordracht Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport

De heer **Deen** (PVV) constateert dat de vergunning op drie punten wordt geactualiseerd. Als gevolg van de stikstofregulering wordt het aantal vliegbewegingen teruggebracht van 22.500 naar 8.820. Dat had van de PVV niet hoeven te gebeuren. De fractie ontvangt graag een toelichting op de tweede zienswijze, waarin zorgen worden uitgesproken over de plannen voor Havenstad, de grootste woningbouwopgave van Nederland. De vraag is op welke manier rekening wordt gehouden met deze belangrijke woningbouwopgave.

Mevrouw **Van Geffen** (VVD) bedankt voor de beantwoording van technische vragen. De VVD is voorstander van dit Luchthavenbesluit. De VVD is blij met de ruimte die gemaakt wordt voor de traumahelikopter. Vanaf Heliport kan het traumateam met enkele minuten tijdswinst eerder vertrekken, wat een mensenleven kan redden. Heliport ligt op een relatief verlaten plek in Westpoort, terwijl het VUMC in dichtbebouwd gebied ligt. Een verhuizing betekent verlichting van de overlast voor bewoners. Het besluit wacht nog op zorgverzekeraars. De vraag van de VVD is of de provincie daarop invloed kan uitoefenen, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van de handhaving van veiligheid en overlast. Voor bedrijven als Heliport zijn langjarige investeringen en afspraken van groot belang. Heliport moest veel investeren en wordt nu (tijdelijk) beperkt in het aantal vliegbewegingen. Ondertussen lopen de hoge vaste lasten door. Heliport vervult een essentiële functie voor het Noordzeekanaalgebied en daarbuiten. Deelt de gedeputeerde die mening? Wat is de komende jaren de houding van de provincie naar Heliport? Is die afwachtend of proactief? Uiteraard bedoelt de VVD dat binnen de eisen die de stikstofregulering stelt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is als inwoner van Amsterdam-Zuid bekend met de hinder die wordt ervaren van de vliegbewegingen van de traumahelikopter. De verhuizing van de heliport zal hierin verandering brengen. Er is een groot verschil tussen de 22.500 vliegbewegingen uit de uitbreidingsvergunning uit 2007 en het aantal van 8.820 waarvan gesteld wordt dat er geen significante stikstofeffecten optreden voor de Natura 200 gebieden. Het is frappant dat ook hier

- 260 weer geen natuurvergunning is afgegeven. GroenLinks deelt de frustratie die velen hebben over het gebrek aan grip op overlast van vliegverkeer, zoals die eerder deze vergadering werd uitgesproken door een inspreker. Genoemde 8.820 vliegbewegingen vormen het uitgangspunt. Dit is nog voldoende voor het aantal vliegbewegingen van de traumaheli van 5400 per jaar. De fractie van GL vraagt hoe vaak zal het VUMC nog als drop off locatie worden gebruikt. Kan de
- 265 gedeputeerde aangeven om hoeveel vliegbewegingen het hier nog gaat?
- Voor vijf jaar wordt rekening gehouden met de bestaande ruimtelijke reservering voor het aantal van 22.500. Wat zijn hiervan de gevolgen voor de Ruimtelijke Ontwikkeling? Waarom wordt een termijn van vijf jaar aangehouden waarin de exploitant nog kan aantonen dat er meer vluchten gemaakt zouden kunnen worden? Is het mogelijk om de definitieve maximering van 8.820
- 270 vliegbewegingen te versnellen, zodat de begrenzing van de beperkingsgebieden eerder dan over vijf jaar wordt gesteld en er dus meer ruimte geboden wordt aan de planvorming voor Havenstad?

- Mevrouw **Alberts** (SP) is blij dat het LHB nu eindelijk voorligt. Het Besluit Inrichting en Gebruik Niet Aangewezen Luchtvaartterreinen (BIGNAL) had al moeten worden omgezet sinds de
- 275 betreffende wet op 31 oktober 2009 van kracht werd en de provincie deze zaken moest gaan regelen. De SP heeft vraag hiervoor al aandacht sinds 2015.
- De SP vindt het goed dat de traumaheli wordt verplaatst naar Westpoort. Omwonenden van het VUMC ondervinden nu veel overlast.
- De helihaven Westpoort beschikt niet over een natuurvergunning. De SP vraagt waarom niet en
- 280 wanneer die natuurvergunning er wel komt.
- Bij het VUMC blijven 500 vliegbewegingen mogelijk. Eerder zag mevrouw Alberts een aantal van 800 voorbij komen. Is 500 het echte getal?
- De AERIUS-berekening voor stikstofuitstoot geldt niet voor de luchtvaart. Stel dat die er wel komt voor vliegverkeer, welke laat zien dat er minder vluchten mogelijk zijn, komt de helihaven dan
- 285 voor een probleem te staan en zal dan het aantal toegestane vliegbewegingen worden aangepast?
- In de MER staat dat voor stikstof 0,01 mol/hectare per jaar wordt berekend. In de omgeving wordt 0,005 mol/hectare per jaar toegestaan. Hoe gaan Gedeputeerde Staten hiermee om? Halen ze, ter compensatie, ruimte weg bij andere uitstoters? Wat als gevraagd wordt om de tot nu toegestane 8.820 vliegbewegingen te mogen uitbreiden naar 22.500 vliegbewegingen uit het
- 290 oude BIGNAL?

Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) of de SP voor of tegen de traumahelikopter is.

- Mevrouw **Alberts** (SP) antwoordt dat de SP niet tegen de traumahelikopter is, maar wel tegen het
- 295 feit dat deze zonder vergunning vliegt en dat deze op het VUMC landt. Een traumahelikopter vervoert geen mensen, maar deze is er voor triage en het stabiliseren van patiënten. De ambulance brengt de personen naar het juiste ziekenhuis. Sinds 2008 is zonder vergunning gevlogen. Dat komt nu goed. De traumahelikopter verhuist naar een plek waar verhoudingsgewijs meer ruimte is dan op het dak van het VUMC. De SP adviseert om het nu gelijk goed te doen.
- 300
- Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat het CDA akkoord is met het gevraagde besluit. De noodzaak van het LHB, de contouren en het aantal vliegbewegingen zijn goed aangegeven. Zo wordt met elkaar meegewerkt aan de wens om in Amsterdam Westpoort een standplaats te creëren voor de traumahelikopter.

- 305 De heer **Steeman** (D66) merkt op dat D66 voorstander van het besluit is. De fractie is blij dat het langlopend, niet onomstreden dossier van de traumahelikopter hiermee nu kan worden opgelost.

Wat D66 betreft kan de voordracht als hamerstuk naar Provinciale Staten.

- 310 De heer **Dessing** (FVD) sluit zich aan bij de opmerking van de PVV-fractie. Forum voor Democratie is ook niet blij dat het aantal vluchten gereduceerd wordt door het stikstofverhaal. Overigens zou het aantal vluchten, ook voor het verplaatsen van de traumahelikopter nog voldoende zijn. Hoe kijken het VUMC en de organisatie achter de traumahelikopter aan tegen het besluit om de standplaats te verplaatsen? Zijn ze tevreden met de snelheid van de inzetbaarheid? Is het een
315 verbetering van de huidige situatie, of ervaren zij straks beperkingen in de vliegbewegingen?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vertelt dat ook de PvdA blij is dat er eindelijk een nieuw LHB ligt en bovenal dat de traumahelikopter richting Westpoort gaat. Gelet op de veiligheid en de leefbaarheid rondom het VUMC werd veel overlast ervaren door omwonenden.

- 320 Nu wordt een reservering gemaakt voor 5 jaar. Daarbinnen bouwt Havenstad verder. Hoe kan de gedeputeerde zorgen dat de nieuwe bewoners nog steeds veilig en gezond kunnen wonen?

- Bij interruptie vraagt mevrouw **Van Geffen** (VVD) of het niet de omgekeerde wereld is waarover mevrouw Doevendans spreekt. Heliport Westpoort is er al. De stad komt naar Heliport toe. Dan is
325 het toch aan de stad om na te denken over die bewegingen en de juiste inpassing?

- Mevrouw **Doevendans** (PvdA) beaamt dat ook de gemeente Amsterdam daarover gaat. Haar partijgenoten in Amsterdam houden daar een kritisch oog op. Ten aanzien van de reservering van vijf jaar wordt gesproken over stikstofregels. De PvdA is benieuwd hoe de provincie in dat
330 kader kijkt naar Havenstad en naar de vertaling naar het voorliggende LHB.

- De heer **Klein** (CU) merkt op dat ook de CU blij is met het LHB, omdat daarmee de verplaatsing van de traumahelikopter naar het Westelijk Havengebied mogelijk wordt gemaakt. Dat is goed nieuws voor de omwonenden van het VUMC. Het is wel opmerkelijk dat ook voor Heliport geen
335 natuurvergunning is. De CU vindt het logisch om deze herziening aan te grijpen om de vergunning aan te scherpen aan het huidige gebruik en wat nodig is voor de verplaatsing. Het is noodzakelijk om de stikstofuitstoot terug te brengen. De gedeputeerde kiest ervoor om het aantal van 22.500 vliegbewegingen ruimtelijk te reserveren. Waarom dit gehele aantal en waarom voor vijf jaar en niet voor bijvoorbeeld twee jaar? De CU-fractie vindt dat Gedeputeerde Staten nu
340 wel een heel ruime keuze maken.

- De heer **Hollebeek** (PvdD) deelt de zorg omtrent Havenstad en of de ontwikkelingen elkaar zouden kunnen gaan raken, alsmede het ontbreken van een natuurvergunning. Over de bereikbaarheid met openbaar vervoer merkt de heer Hollebeek het volgende op: Het
345 VUMC is uitstekend bereikbaar met openbaar vervoer. Het is lastig om Heliport Westpoort met openbaar vervoer te bereiken. Wellicht wil de gedeputeerde zich richting de Vervoerregio daaromtrent uiten?

- Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat de provincie de verplaatsing van de traumahelikopter naar
350 Helihaven Westpoort via het voorliggende LHB mogelijk maakt. Het is uiteindelijk aan het VUMC om daarvoor te kiezen en daarover te beslissen. Het VUMC onderhoudt daarover contact met de zorgverzekeraars. Over circa twee weken heeft de gedeputeerde hierover een gesprek met de betrokken partijen. In die hoedanigheid is de VU voorstander van de verplaatsing en ook de uitvoerder van de traumahelikopter werkt daaraan mee.

355 Op dit moment is er een BIGNAL-vergunning van 22.500 vluchten. Dat is de vergunning. Het
uitgangspunt is een 1 op 1 vertaling en omzetting van de vergunning, mits passend binnen de
regels. Het aantal van 8.820 vluchten is voldoende voor de huidige exploitant om zowel de
traumavluchten als commerciële vluchten uit te kunnen voeren. Dit aantal heeft geen effect op
Natura2000. Het aantal van 22.500 heeft dit wel. Voor 8.820 is een AERIUS-berekening
360 uitgevoerd. Dat aantal is binnen de huidige stikstofregeling mogelijk. De aanstaande nieuwe
cumulatieregeling zou wel een belemmering voor Havenstad kunnen zijn. De Heliport is reeds
aanwezig en heeft een vergunning voor 22.500 vluchten. Er wordt dus niets nieuws toegevoegd.
Op het moment dat Heliport wil uitbreiden richting 22.500 dan zal aan alle eisen voor een
natuurvergunning en aan de stikstofregelgeving moeten worden voldaan. Daarvoor moet wel een
365 redelijke termijn in acht worden genomen. Vandaar dat is gekozen voor een termijn van
maximaal vijf jaar.

Met het voorliggende LHB heeft de provincie een houding aangenomen waardoor commerciële
activiteiten mogelijk blijven. Het is aan de ondernemer zelf om te kijken of de ruimte om uit te
breiden naar 22.500 nodig is. Als de ondernemer die ruimte wil gaan benutten dan zal aan alle
370 voorwaarden voldaan moeten worden en zullen de nodige vergunningen moeten worden
afgegeven.

Het aantal drop offs bedraagt gemiddeld 850, maar dat kan per jaar verschillen. Om een
misverstand weg te nemen: Het gaat om 850 vliegbewegingen (landingen en starts). Dit zijn 425
vluchten. Het grootste deel van de traumavluchten is nodig om artsen te vervoeren. Veelal gaat
375 een gewonde of zieke persoon per ambulance naar een ziekenhuis. Een traumahelikopter wordt
doorgaans niet gebruikt voor een drop off.

Als er een nieuwe AERIUS-methode komt dan zal voor een uitbreiding of nieuwe vergunning
een nieuwe berekening gelden. De vergunning die is afgegeven op basis van de huidige
berekenningsmethodiek zal ook blijven gelden. Stikstof uit de omgeving hoeft niet
380 gecompenseerd te worden. Op basis van het huidige aantal vluchten is een AERIUS-berekening
gemaakt.

De ontwikkeling van Havenstad wordt de komende tien tot dertig jaar uitgerold. Op basis van de
huidige, geldende regels hoeft 8.820 vliegbewegingen geen probleem te zijn. Als de regelgeving
rondom geluidscontouren en de cumulatie van geluid verandert dan kan dat aantal mogelijk wel
385 een probleem zijn. De gedeputeerde snapt de opmerking over het belang van het terugdringen
van stikstof. De AERIUS-berekening is gebaseerd op de huidige methodiek. Het huidige aantal
vluchten valt daarbinnen en voldoet. De provincie staat niet toe om stikstofuitstoot uit te breiden.
Over de bereikbaarheid van Helihaven Westpoort per openbaar vervoer merkt de gedeputeerde
op dat het hem overbodig lijkt om alleen voor de artsen en piloten met standplaats Helihaven
390 Westpoort een OV-lijn op te zetten.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat het niet zijn bedoeling is om een nieuwe
OV-lijn op te zetten, maar de bushalte ligt op grote afstand van de Helihaven.

395 Gedeputeerde **Olthof** vraagt zich af hoe vaak een arts of helikopterpiloot gebruik zal maken van
openbaar vervoer.

Bij interruptie zegt mevrouw **Van Geffen** (VVD) dat zij begrijpt dat het VUMC zelf moet besluiten
over de verplaatsing. Zij vraagt zich echter af of er vanuit veiligheid, handhaving en het
400 tegengaan van overlast voor de provincie een reden is om hierover een brief aan
zorgverzekeraars te wijden.

Gedeputeerde **Olthof** heeft het idee dat zorgverzekeraars en het VUMC er met elkaar uitkomen. Mocht dat een probleem zijn dan zal de gedeputeerde bekijken op welke wijze de provincie kan lobbyen. De rol van de provincie richt zich in eerste instantie op het ruimtelijk mogelijk maken.

Bij interruptie merkt mevrouw **Van der Waart** (GL) op dat zij getriggerd raakte door het voorschot dat de gedeputeerde nam op de mogelijkheid dat de nieuwe regels van geluidscumulatie toch een belemmering vormen voor de ontwikkeling van Havenstad. Is daar al meer zicht op? Zijn er al berekeningen gemaakt op basis van de 8.820 vliegbewegingen?

Gedeputeerde **Olthof** kent nog geen concrete aantallen ten aanzien van Havenstad. De verdere uitwerking van Havenstad vond nog niet op detail plaats.

De provincie heeft namens de BRS een brief aan het Rijk gestuurd, waarin de zorg wordt geuit over de aanvullingsregeling cumulatief geluid. Het kan grote impact hebben op de woningbouwambities en – locaties, dus ook op Havenstad. Heliport Westpoort kan daar een probleem zijn.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Alberts** (SP) of en wanneer een natuurvergunning wordt afgegeven.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat Helihaven Westpoort een BIGNAL-vergunning heeft. Op basis van de MER-beoordeling heeft het aantal van 8.820 vluchten geen effect op Natura2000 en is er dus geen vergunning nodig. Als er een uitbreiding plaatsvindt, dan is een aanvullende vergunning nodig in het kader van de Wet op de Natuurbescherming.

Tweede termijn:

Van de tweede termijn wordt geen gebruik gemaakt.

De **voorzitter** concludeert dat het onderwerp afdoende is besproken. De voordracht zal op verzoek van de SP als kort bespreekstuk worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 1 februari 2021.

Mevrouw **Alberts** (SP) licht toe dat de SP lang bezig is geweest met dit onderwerp, namelijk al vanaf 2005. Ze vindt het tekort door de bocht als dit als hamerstuk wordt afgedaan. In de vergadering van Provinciale Staten zal de SP uitleggen waarom de fractie tevreden is met dit besluit als mooie afronding van het onderwerp.

Als punt van orde merkt de heer **Steeman** (D66) op dat hij niks tegen een mooie afronding van een langdurig traject heeft, maar een uitgebreide stemverklaring geeft minder druk op de agenda en op de ambtelijke ondersteuning.

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

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft twee rondvragen. Allereerst verwijst hij naar de toezegging van ex-gedeputeerde Tekin van 20 januari 2020 over een bomen-effectanalyse (BEA). Hoe is dit instrument in 2020 toegepast? Leidde dit tot het behoud van bomen? In dezelfde toezegging is een notitie over monumentale bomen in het vooruitzicht gesteld. Voor april 2020 zou een beleidsnotitie over

monumentale bomen volgen. Ook zou een analyse worden gemaakt van de aanwezigheid van monumentale bomen langs wegen en vaarwegen. Die analyse werd verwacht voor 1 juni 2020. De heer Hollebeek is benieuwd naar de stand van zaken.

455 De andere rondvraag gaat over de migratiemogelijkheid voor otters in Noord-Holland. In de commissievergadering van 22 juni 2020 bevroeg de heer Hollebeek de gedeputeerde hierover. Faunapassages ontbreken vaak op de juiste plekken. Waar deze wel aanwezig zijn, zoals rondom het Naardermeer, voldoen ze niet altijd. De gedeputeerde zegde toe dat gekeken zou worden waar hiaten in faunavoorzieningen aanwezig zijn. In kaart zou worden gebracht waar extra maatregelen
460 nodig zijn. De zoogdierenvereniging zou bij dit onderzoek betrokken worden. Ook hier vraagt de heer Hollebeek naar de stand van zaken.

Gedeputeerde **Olthof** heeft zelf ook een toezegging gedaan over het ontsnipperingsbeleid. Bij nieuwe infrastructuur of aanpassingen wordt direct naar faunapassages gekeken. Het onderzoek naar
465 faunaknelpunten loopt op dit moment. Bij de expertsessie die is geweest, was de Zoogdierenvereniging betrokken. Het gaat niet alleen over de otter, maar over circa twintig diersoorten. De gedeputeerde verwacht dat de resultaten van het onderzoek in het tweede kwartaal van 2021 volgen.

470 Voor bomenkap langs provinciale wegen moet een BEA worden gemaakt. Als derden in de buurt van bomen werkzaamheden verrichten, binnen anderhalve meter buiten de boomkroon, dan is een BEA vereist. Voor eigen projecten wordt altijd een BEA gevraagd, met uitzondering van de kap van risicobomen. Voorbeeld van waar een dergelijke analyse is gemaakt is de N236 's Gravenland – Weesp, waar een zware kabel moest worden gelegd. Daar konden 60 essen behouden blijven. Een
475 ander voorbeeld betreft de werkzaamheden aan de Cruquiusbrug. De toezegging over de notitie van monumentale bomen is van voor de tijd van deze gedeputeerde. Op dit moment is er geen beleid. Aan het beleid wordt gewerkt. Eind 2020 zijn een extern onderzoek en een inventarisatie gestart. Als het overzicht compleet is dan worden de Staten geïnformeerd. De verwachting is dat dit voor 1 juli 2021 zal gebeuren.

480 Mevrouw **Alberts** (SP) zegt dat het Ontwerp Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening ter inzage ligt van 15 januari tot en met 25 februari 2021. Als men eerder een zienswijze heeft ingediend dan kreeg men bericht vanuit het Rijk. Hoe wordt de terinzagelegging gecommuniceerd. De terinzagelegging is in de provincie. De digitale en fysieke versie kunnen van elkaar verschillen.

485 Gedeputeerde **Olthof** weet het antwoord niet. Het Rijk legde het ontwerp ter inzage. Een schriftelijke reactie volgt zo snel mogelijk.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vindt het goed dat er informatie over gladheidbestrijding op sociale
490 media wordt gedeeld. Is ook een andere manier van berichtgeving daarnaast mogelijk, zodat duidelijk is welke wegen door de provincie wordt bestrooid?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat digitaal informatie beschikbaar is. De gedeputeerde kijkt of
495 extra communicatie kan plaatsvinden. Te denken valt aan het leggen van een link naar andere websites waar die informatie al beschikbaar is.

De heer **Hoogervorst** (SP) verwijst naar de inbreng van de inspreker over het kruispunt N248 – Waardpolderhoofdweg. Wat is de stand van zaken van het onderzoek? Is het mogelijk, als

aanpassingen wenselijk zijn, om die eerder door te voeren dan volgens het regulier groot
500 onderhoud? Wat kunnen Provinciale Staten daarin betekenen?

Gedeputeerde **Olthof** meent dat hierover schriftelijke vragen zijn gesteld door het CDA. Als deze in
behandeling zijn dan worden over dat onderwerp geen rondvragen gesteld. Op de kruising van de
N248 met de Wadweg vond een dodelijk ongeval plaats. De inspreker richtte zijn inbreng op de
505 kruising van de N248 met de Waardpolderhoofdweg. De schriftelijke vragen worden een dezer dagen
beantwoord.

7. Sluiting

De **voorzitter** bedankt eenieder voor zijn of haar inbreng. De volgende commissievergadering staat
510 gepland op 15 februari 2021.

De voorzitter sluit de vergadering om 21.05 uur.