

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	23 januari 2023
Commissievoorzitter	:	Dhr. M. Steeman (wnd. voorzitter)
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	dhr. M. Steeman
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		
	CDA	: mw. C. Kuiper
	ChristenUnie	: mw. M. Tolhuis-Anker
	D66	: dhr. M. Meiland
	DENK	: –
	Fractie Baljeu	: –
	FvD	: dhr. J. Dessing
	GL	: Statenlid J. Gringhuis Statenlid N. van der Waart
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
	PvdD	: Statenlid I. Kostić, Statenlid F. Zoon
	PVV	: dhr. M. Deen
	SP	: mw. Bouhlef-Lascaris
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	N-NH.	: mw. G. van Geffen
	PvdO	: mw. W. van Soest (<i>via Teams</i>) p.t.

Gedeputeerde(n): dhr. Olthof
Notulist dhr. E. Wendt (Notuleerservice Nederland)

Afwezig:

voorzitter	:	mw. M. van Meerten-Kok
Gedeputeerde	:	R. Kocken
ChristenUnie	:	dhr. M. Klein
CDA	:	mw. W. Koning
SP	:	dhr. W. Hoogervorst

Tevens aanwezig: mw. A. Hoenderbos : Randstedelijke Rekenkamer p.t.
dhr. M. Lelieveld : Decisio

Pagina 2

- 0. Technische briefing halfjaarlijkse actualisatie iMPI
- 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) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling
Strategische Agenda
- 3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille
van de commissie behorende
- 4. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
- 5. A4 A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 5.a. Voordracht Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Fietsbeleid Noord-Holland (A-
agenda M&B 23-01-2023)
- 6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 6.a. DOORGESCHOVEN VAN M&B 1-12 Mobiliteit: Aanpassingen concessies en aangaan
financieringsovereenkomsten ZE-materieel n.a.v. Transitieplan OV Noord-Holland (B-agenda
M&B 01-12-2022)
- 6.b. Bereikbaarheid / Wonen: BO MIRT 2022 (B-agenda M&B 23-01-2023, C-agenda RWK 16-01-
2023)
- 7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 8. Sluiting
- 9. C-agenda Algemeen
- 9.a. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 65 (C-agenda alle commissies)
- 9.b. MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht – editie 66 (C-agenda alle commissies)
- 10. C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 10.a. Bereikbaarheid: Samenwerkingsovereenkomst opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg (C-
agenda M&B 23-01-2023)
- 10.b. Bereikbaarheid: Jaarverslag openbaar vervoer 2021 (C-agenda M&B 23-01-2023)
- 10.c. Mobiliteit: Gedragssubsidies Verkeersveiligheid 2023 (C-agenda M&B 23-01-2023)
- 10.d. Bereikbaarheid: A8-A9 – Wijzigingsovereenkomst III (C-agenda M&B 23-01-2023)
- 10.e. Mobiliteit: Kwartaalrapportage OV Q4 2022
- 10.f. Bereikbaarheid/Natuur: Brief Fietsersbond Fietsplatform NTFU ANWB aan GS Noord-Holland
bedreigingen van natuurbeleid voor fietspaden (C-agenda M&B 23-01-2023 en NLG 13-02-
2023)
- 10.g. Ruimte/Mobiliteit: Voortgangsrapportage OV-Fonds 2022 (C-agenda RWK –leidend– 13-02-
2023 en C-agenda M&B 23-01-2023)
- 10.h. Mobiliteit: Ingekomen mail Veiligheid Westfrisiaweg N307 (C-agenda M&B 23-01-2023)
- 10.i. Mobiliteit: Afschaling dienstregeling NS 2023 (C-agenda M&B 01-12-2022)
- 11. C-agenda Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee) havens
- 11.a. Wonen / zeehavens: Ingekomen brief m.b.t. Woningbouw ontwikkelingsplan Spoorzone
Beverwijk (C-agenda RWK 16-01-22 & C-agenda M&B 23-01-23)
- 12. C-agenda Luchtvaart (incl. Schiphol)
- 12a. Schiphol: Weerbare democratie & Schipholdossier (C-agenda M&B 23-01-2023)

1. **Opening en mededelingen**

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen.

5 *Mededelingen:*

- Dhr. Baas spreekt in aan de hand van zijn brief bij agendapunt 10h, veiligheid Westfrisiaweg.
- Aanwezig zijn mw. Hoenderdos (Randstedelijke Rekenkamer) en dhr. Lelieveld (Adviesbureau Decisio).
- Gedeputeerde Kocken is afwezig. Eventuele rondvragen op de portefeuilles Noordzeekanaalgebied en Zeehavens zullen schriftelijk worden beantwoord.
- 10 – Afwezig is de voorzitter van deze commissie mw. Van Meerten.
- Afwezig zijn Statenleden dhr. Klein (ChristenUnie), mw. Koning (CDA) en dhr. Hoogervorst (SP).
- Er zijn twee rondvragen ingediend door mw. Van Geffen (N-NH.) en één door dhr. Terwal (VVD).
- Gewezen wordt op de uitnodiging van de dorpsraad Broek in Waterland voor het werkbezoek op 15 30 januari over de onderdoorgang N247. Dit zal in februari op de B-agenda van deze commissie staan.
- Vanwege het grote aantal agendapunten voor de laatste vergadering voor de Statenverkiezingen op maandag 20 februari is donderdag 23 februari als uitloopdatum gepland. Het voor februari beoogde BOT-overleg luchtvaart wordt met instemming van de commissie over de verkiezingen 20 heen getild.
- Voor de AIVD Informatieavond, die bij de Nota Zeehavens in de commissievergadering van 1 december ter sprake kwam maar tot de portefeuille van de commissie EFB behoort, zal ook een geschikt moment na de verkiezingen worden gekozen.

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

Vaststelling agenda:

De agenda wordt vastgesteld.

30

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen

Het verslag van 1 december 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst van moties

35 De lijst van moties wordt vastgesteld.

Vaststelling lijst van toezeggingen

De heer **Terwal** (VVD) memoreert dat er nog veel toezeggingen van GS openstaan en vraagt of er voor de aanstaande Statenverkiezingen nog een 'veegbrief' namens het college komt.

40 **Gedeputeerde Olthof zegt toe hierop terug te komen.**

De lijst van toezeggingen wordt vastgesteld.

45 **2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en vaststelling Strategische agenda**

De Strategische agenda wordt vastgesteld.

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

Inspreker dhr. **Baas** refereert aan het grote aantal ongelukken – 116 in vijf jaar tijds op de N307, met name het gedeelte in Bovenkarspel. Een van de risicofactoren is de op- en afrit naar restaurant De Woeste Hoogte. Het pand blokkeert er in de ogen van spreker het uitzicht. Verplaatsing zou een oplossing zijn. Daarnaast speelt de hoge snelheid van het verkeer ter plaatse een rol. Hijzelf kan dat onvoldoende beargumenteren, maar stelt dat diverse onderzoeksbureaus dat wel kunnen. Spreker heeft zelf contact gehad met de Onderzoeksraad voor de Verkeersveiligheid.

De heer **Terwal** (VVD) merkt op dat de VVD eerder schriftelijke vragen heeft gesteld over het onderwerp. Hij weet dat de Onderzoeksraad zich sowieso richt op grote zaken die (inter)nationale aandacht krijgen en daarnaast een eigen agenda voert. Een locatie die in vijf jaar 116 ongevallen noteert, hoort daar voor zijn fractie zeker bij.

4. **Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee) havens**

Er zijn geen rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Kocken.

5. **A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

5.a **Voordracht Onderzoeksrapport Randstedelijke Rekenkamer Fietsbeleid Noord-Holland (A-agenda M&B 23-01-2023)**

In aanwezigheid van mw. A. Hoenderdos (Randstedelijke Rekenkamer) en dhr. M. Lelieveld (adviesbureau Decisio).

Mevrouw **Hoenderdos** merkt op dat het hier een provincie-vergelijkend onderzoek betreft. Het gaat over het fietsbeleid in algemene zin, waarbij is ingezoomd op de voortgang bij de doorgangsroutes. Daarvan is de aanpak in de vier provincies verschillend. Gekozen is voor deze routes omdat fietsen worden gezien in breder perspectief, van gezondheid tot ruimtebeslag. Het college heeft alle aanbevelingen overgenomen, zij het twee ervan deels.

Voor alle vier provincies geldt dat het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) een wensbeeld tot 2040 laat zien. Om dit te realiseren, is een veelvoud nodig van de beschikbare middelen.

Het adviesbureau Decisio, waarvan dhr. Lelieveld aanwezig is, heeft samen met Bureau Bereikbaar dit onderzoek voor de Randstedelijke Rekenkamer verricht.

Commissie

Eerste termijn

Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelt dat voortgang en positionering lastig te bepalen zijn voor een doelstelling die over 27 jaar gerealiseerd zou moeten zijn. Vele factoren kunnen in zo'n periode tot vertraging of versnelling leiden. De toekomstige financiële positie van de provincie is een belangrijke. De doelstellingen zijn SMART geformuleerd en er is een duidelijke verbinding met de andere mobiliteitsopgaven.

Als ambitie staat genoemd middelen en ambities voor het regionaal doorfietsroutenetwerk in evenwicht te brengen. Dit kan leiden tot neerwaartse bijstelling van de ambities, wat vermoedelijk

niet de bedoeling is. Een gevolg is dat PS hiermee besluit dat bij de toedeling van middelen voldoende middelen beschikbaar moeten worden gesteld voor de doorfietsroutes ongeacht andere prioriteiten in de komende 27 jaar. Alle eerder genomen besluiten kunnen worden teruggedraaid, maar de vraag is hoe betrouwbaar de overheid dan nog is.

5

De heer **Meiland** (D66) merkt op dat het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer nog spreekt over 'dé fietser' en 'hét fietspad'. Die bestaan nu al niet meer en zeker niet in 2050. De reeds ingetreden differentiatie mag wat D66 betreft nog verder gaan. Men moet vaker de fiets pakken en de auto laten staan. Het snelheidsverschil op het fietspad is een aandachtspunt, met name mensen met mobiliteitsproblemen moeten er veilig zijn. De 'beste fietshelm' is een veilige fietsinfrastructuur. Die is breder dan uit de voorstellen van de Randstedelijke Rekenkamer spreekt. Die voorstellen moeten overigens wel worden overgenomen. De opdracht aan PS is niet vrijblijvend. Achter de aanbevelingen schuilt een stelsel van financiering en monitoring dat er op dit moment nog niet of in onvoldoende mate is. Uit de toelichting bij aanbeveling 7 spreekt gebrek aan prioritering, middelen, capaciteit en onderlinge afstemming. D66 bepleit stevige investeringen in de fietsinfrastructuur in de komende jaren, betere monitoring en voortgangsrapportages naar PS en in dit gremium kiezen voor de fiets. Zoveel mogelijk ritten onder de vijftien kilometer dienen per fiets te worden afgelegd. Voor innovaties moet ruim baan worden gemaakt. Rood voor grijs asfalt, fiets voor auto.

10

15

20

25

De heer **Terwal** (VVD) stelt dat het provinciaal fietsbeleid op orde is. Hier en daar schort het in de uitvoering. Deels bevindt de realisatie van de doorfietsroutes zich nog in de opstartfase. De provincie ligt bij het oplossen van veertien fietsknelpunten niet op schema. De fiets is een toegankelijk en schoon vervoermiddel. Anders dan D66 ziet de VVD een plek voor de fiets náást de auto en het OV, niet in plaats van de auto. De fractie verwijst hiervoor naar de Actieagenda Actieve Mobiliteit. Een aantal aanbevelingen in het rapport biedt praktische tips om de aanleg van doorfietsroutes te versnellen.

De VVD onderschrijft scenario's 3 en 4, waarbij op termijn het totale doorfietsroutenetwerk wordt gerealiseerd. Hierbij dient de provincie de regierol te pakken.

30

Ook relevant is aanbeveling 7, om in gesprek met gemeenten prioritering van doorfietsroutes te bepalen, als de ambtelijke capaciteit bij gemeente of provincie ontoereikend is. Aan de gedeputeerde wordt gevraagd of de aanstelling van een programmamanager naar voorbeeld van de provincies Utrecht en Zuid-Holland wenselijk is. Het is goed dat GS in reactie op aanbevelingen 2 en 6 stellen dat middelen en ambities met elkaar in evenwicht gebracht moeten worden en dat dit moet worden bepaald in de volgende bestuursperiode en dus inzet is bij de komende coalitieonderhandelingen.

35

Statenlid **Zoon** (PvdD) hoort op van de laatste stellingname. Het eerder afgesproken plan loopt door tot 2027. Als nu blijkt dat het geld er niet is om de eerder gestelde ambities waar te maken, moet nu naar dat geld worden gezocht. Of wil de VVD tijdens de verkiezingen zeggen dat het eerdere idee moet worden ingetrokken?

40

De heer **Terwal** (VVD) erkent dat het plan twee bestuursperiodes bestrijkt. Voor de veertien fietsknelpunten is er grotendeels budget. Het andere budget is voor na de verkiezingen. In het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur staat een waslijst aan projecten waar nog lang niet voldoende geld voor is. Ook dat zal inzet voor de komende coalitieonderhandelingen worden. De VVD zet ook in op automobilititeit. Daar zal ook geld voor moeten worden gezocht voor de komende bestuursperiode.

45

Statenlid **Zoon** (PvdD) stelt dat duidelijke plannen zijn gemaakt en dat bij die plannen budget hoort. Het is dus een keuze tussen geld erbij of afschalen.

Volgens de heer **Terwal** is dat nu juist het dilemma dat inzet voor de komende
5 coalitieonderhandelingen wordt. De provincie wordt continu geconfronteerd met nieuwe kredietaanvragen en verhogingen. Dat leidt wel vaker tot doorschuiven naar een volgende bestuursperiode. De VVD kan het vastgelegde beleid steunen. Deels zijn de bijbehorende financiën voor deze bestuursperiode geaccordeerd. Voor de volgende periode zal een afweging moeten worden gemaakt in het totale mobiliteitsbeleid. De ene partij zal meer nadruk leggen op ov en fiets,
10 de andere meer op de auto. De VVD zit er tussenin.
De VVD waardeert de reactie bij aanbeveling 10 om met PS afspraken te maken over de voortgangsinformatie dat de Statenleden vanaf 2023 tweejaarlijks worden geïnformeerd.

De heer **Dessing** (FvD) vindt het goed dat er een provinciaal fietsbeleid is. Mobiliteit en
15 bereikbaarheid vormen een kerntaak van de provincie. Daarbij gaat het naast de fiets ook om de auto en het ov. De bereikbaarheid van Noord-Holland staat onder druk. Het is goed om een ambitie waar het de fiets betreft te borgen. In tijden van krapte is het zaak de bereikbaarheid in totaliteit in balans te brengen. Hierin gaat de fractie mee met de VVD. Gevraagd wordt of is gemeten wat het effect is van de fiets op vermindering van de filedruk en bezetting van het ov. Dat is concrete
20 informatie waarmee het mobiliteitsvraagstuk op alle modaliteiten kan worden bekeken teneinde tot een robuust beleid voor een bereikbaar Noord-Holland te komen.

Statenlid **Zoon** (PvdD) merkt op dat al geruime tijd over de doorfietsroutes wordt gesproken. Er moet nog een stapje bij en dat is spijtig genoeg in deze periode nog niet goed genoeg neergezet.
25 Schaarste, ook bij de ambtelijke inzet, speelt een rol. Zowel de provincie als de gemeenten ondervinden deze hinder. Dat blijkt ook uit dit rapport van de Randstedelijke Rekenkamer. Dat de doorfietsroutes prioriteit verdienen, blijkt uit de afspraken in de Actieagenda. Dit is geen beleid dat kan worden doorgeschoven. De agenda loopt nog een aantal jaren door. Daarvoor is een goed overzicht nodig van de behoeften. Op dit moment is niet duidelijk hoeveel middelen moeten worden
30 vrijgespeeld om deze doelen wel te halen.

De heer **Jensen** (JA21) onderschat het belang van de fiets niet, hoewel de auto het belangrijkste vervoermiddel is en waarschijnlijk zal blijven en Noord-Holland een goed ov-netwerk kent.
Op de opmerking van het college of met onvoldoende middelen om uitvoering te geven aan de
35 ambities luidt de vraag of wordt bedoeld op ambtelijke capaciteit of ook op andere zaken. Van de veertien knelpunten hoort JA21 graag van GS welke verwachtingen men heeft. In het rapport wordt gewezen op het belang van de bewaking van de lange termijn van het fietsnetwerk. De fractie is benieuwd of dit als een provinciale verantwoordelijkheid wordt gezien, of met gemeenten wordt gesproken en wie de regie voert.

40 De heer **Deen** (PVV) leest dat de provincie met het oplossen van veertien fietsknelpunten niet op schema ligt. Dat lijkt redelijk zorgwekkend. Iedereen moet de vrije keuze hebben in de wijze van verplaatsing. Daar hoort fietsen zeker bij. Dit mag echter niet ten koste gaan van andere modaliteiten.

45 Het is zaak op te passen dat het beleid aangaande doorfietsroutes gestalte krijgt vanuit een wensdenken. Er moet serieus worden bekeken of ambities soms niet haalbaar zijn en bijgesteld moeten worden. Bodemloze putten zijn er al genoeg. Aanbevelingen 1, 5, 8 en 10 krijgen de steun van de fractie.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) kan, omdat onduidelijk is waar wordt gebouwd, niet bijhouden welke vorderingen worden gemaakt. Gevraagd wordt waarom de volgens het rapport (p.53) geplande doorfietspaden de grote industrieterreinen van Zwaagdijk Oost en Warmenhuizen geen prioriteit hebben. Alle prioriteiten zitten in de MRA.

De aanbeveling inzake meetbaarheid roept de vraag op wat zo'n extra meting opbrengt. Van het in evenwicht brengen van middelen en ambities is op dit moment bij geen enkel infrabeleid sprake. Er wordt steeds stap voor stap in fases gekeken. Het is de vraag waarom dat voor de fiets anders zou worden aangepakt dan voor andere vervoersmiddelen. Er lijkt een groot uitvoeringsprobleem te bestaan. In plaats van meer middelen, is het wellicht beter meer grip te krijgen op de verschillende fases van studie naar plan naar uitvoering. Hierop graag de visie van zowel de Randstedelijke Rekenkamer als de gedeputeerde.

Statenlid **Gringhuis** (GL) merkt op dat deze Staten het college op pad hebben gestuurd met ambitieuze doelen en te weinig geld. Wat fietsbeleid betreft komt de provincie van ver, maar er moet nog veel gebeuren. In de discussie over doelen en middelen zou GroenLinks nu bekijken hoe de middelen zijn te regelen om de doelen te bereiken. Draagvlak is naar de middelen een tweede punt. Zowel bij gemeenten als bij omwonenden leiden de doorfietsroutes soms tot weerstand. Weerstand die tot vertraging kan leiden. Participatie kan zorgen wegnemen. De fractie vraagt welke instrumenten er zijn om die zorgen weg te nemen. In de tien aanbevelingen kan de fractie zich vinden.

De heer **Carton** (PvdA) stelt als doel voor zijn fractie dat de fiets in het jaar 2050 een nog belangrijker rol speelt in de regionale mobiliteit. Het beleid staat in de basis goed. In de uitvoering kunnen onderdelen nog scherper. Te denken valt aan een betere voortgangsrapportage, meer inzicht in de beschikbare middelen voor de doelen en het wegnemen van obstakels. Voor het fietsbeleid geldt dat dit met de aanbevelingen en lessen van andere provincies goed kan worden verbeterd. Het is daarom fijn dat GS de aanbevelingen overneemt. Aanbeveling 6 wordt extra uitgelicht. De Randstedelijke Rekenkamer stelt dat de beschikbare 72.000.000 euro tot 2027 nog niet genoeg is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met ambtelijke capaciteit. GS zegt ook dat in de volgende periode moet worden beslist of meer middelen nodig zijn of dat de doelen moeten worden veranderd. Dit leidt tot de vragen op welke manier GS samen met PS de middelen- en doelendiscussie wil voeren en of er voldoende inzicht is hoe de knelpunten en obstakels van de verkenning tot realisatie kunnen worden opgelost. Verder wordt gevraagd of GS al lessen heeft getrokken uit de aanpak van andere provincies. Utrecht lijkt al verder te zijn richting realisatie en op schema te liggen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) geeft aan dat haar fractie de tien aanbevelingen ondersteunt. Uit het rapport blijkt dat aan PS tot nu toe alleen over de voortgangsrapportages van het MRA is geïnformeerd. Graag informatie over alle voortgangsrapportages over doorfietsroutes in de gehele provincie.

Beantwoording

Randstedelijke Rekenkamer

Mevrouw **Hoenderdos** (Randstedelijke Rekenkamer) begrijpt de vanuit PS aangestipte verwarring over aanbevelingen 2 en 6. Aanbeveling 2 ziet op het algemene fietsbeleid, aanbeveling 6 ziet op de

doorfietsroutes. Zij erkent dat de aanbevelingen wat zijn verhaspeld. Dat aanbeveling 2 en 6 op vergelijkbare wijze zijn geformuleerd, is omdat de plannen en ambities inzichtelijk zijn gemaakt. Als daar de euro's tegenover worden gezet, zijn die plannen met de euro's die er nu bij staan niet haalbaar. De Rekenkamer oordeelt daar niet over. De keuze die voorligt, is een politieke.

5

College van GS

Gedeputeerde **Olthof** is blij met het zorgvuldige rapport. Hij herkent zich echter niet in de opmerkingen van een aantal fracties. Ook in een volgende periode is het aan PS om te bepalen wat het gewenste ambitieniveau is en welke middelen daarvoor beschikbaar worden gesteld. Het gaat daarbij om honderden miljoenen euro's. Kijkend naar de ambities op allerlei terreinen is het niet opportuun om op dit vlak vooruit te lopen. Die middelen zijn op dit moment niet beschikbaar. Dat vraagt om fundamentele keuzes in de bestaande begroting of in de beschikbare middelen. Dat moet bij de coalitieonderhandelingen op tafel komen. Dit is niet nieuw, dit is wat GS en PS hebben besproken bij de Agenda Actieve Mobiliteit. Het rapport van de Randstedelijke Rekenkamer pleit voor een evenwicht tussen ambities en middelen. PS en GS zullen hiermee aan de slag moeten. Van een programmamanager is de gedeputeerde geen voorstander. Bepaalde projecten worden reeds geleid door een projectmanager. Er is al een team dat actief is met het fietsbeleid. De vraag is nu met name of dit voldoende is geborgd. Uiteraard wordt naar andere provincies gekeken.

20

De heer **Terwal** (VVD) vindt de naam van de functionaris minder van belang dan dat de voortgang van de doorfietsroutes wordt bijgehouden. Van belang is dat iemand met een integrale blik het totale doorfietsnetwerk van Noord-Holland bekijkt. Dat was ook een van de opmerkingen van Randstedelijke Rekenkamer.

25

Gedeputeerde **Olthof** reageert dat zicht op de voortgang juist een opdracht vanuit de provincie was. Op korte termijn komt de eerste voortgangsnotie, gevolgd door een tweede. Daarin wordt geborgd dat deze voortgang integraal wordt bekeken.

Over de door FvD gevraagde brede meting geeft de gedeputeerde aan dat verschillende deelaspecten worden gemeten. Er zijn verschillende indicatoren die het weggebruik weergeven van verschillende modaliteiten. Over de relatie wil de gedeputeerde geen toezeggingen doen. Dat zou wel eens een heel groot onderzoek kunnen zijn waarvan niet duidelijk is of dat het gewenste resultaat oplevert.

30

De heer **Dessing** (FvD) beseft dat grote onderzoeken duur zijn, maar noemt het bemoedigend dat in de integraliteit naar de verschillende vervoersmodaliteiten wordt gekeken. Dit is nodig voor een goede integrale afweging van hoe de schaarse gelden worden besteed.

35

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het meten van de modaliteit voorop staat. De vraag is niet alleen of dit leidt tot meer fietsgebruik, maar ook tot veiliger verkeer. Een toename van de fiets hoeft niet altijd tot een afname van de auto te leiden. In totaliteit is er immers een verkeerstoename. Over de opmerking van de PvdD merkt de gedeputeerde op dat het rapport juist beschrijft wat in de Agenda Actieve Mobiliteit is besproken en waar nog op moet worden ingezet. De metingen moeten worden opgepakt. Over middelen is een heel duidelijke paragraaf geschreven. Juist inzake actieve mobiliteit was het proces met de Staten heel zorgvuldig en is PS actief meegenomen. Had het eerder moeten? Waarschijnlijk wel. Hebben GS dit opgepakt? Jazeker. Kijkend naar de ambities zijn de middelen er nog niet allemaal, dus bij de coalitieonderhandelingen zal duidelijk worden wat er beschikbaar moet komen. De ambitie is volkomen inzichtelijk.

40

45

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt de gedeputeerde of hij dit niet graag zou afmaken. Dat zou ervoor pleiten dit geld bij de volgende Statenvergadering alvast te labelen.

5 Gedeputeerde **Olthof** vindt dat PS het niet kunnen maken voor de volgende collegeperiode met een flinke financiële claim te komen. Op een aantal fracties na in wier straatje dit te pas komt, zullen de meeste fracties dit afwijzen. Het is realistisch en eerlijk dit bij onderhandelingen voor een volgende coalitie te bespreken.

10 Schaarste speelt in de financiën, speelt bij personeel – beleidsmakers én uitvoerenden – en behalve bij de provincie ook bij gemeenten, bij waterschappen en bij de VRA. Dit gegeven vraagt om coördinatie met andere partijen. Waar nodig bekijkt de provincie of extra capaciteit kan worden ingezet. In de Regionale Agenda's Mobiliteit worden de prioriteiten afgesproken. De provincie neemt niet automatisch taken over. De provincie heeft met dezelfde schaarste te maken en zal ook moeten bepalen wat wel kan worden opgepakt en wat niet. Zeker op het terrein van mobiliteit is de samenwerking met gemeenten heel goed en wordt gezocht naar een gezamenlijke prioritering met
15 gezamenlijke financiële verantwoordelijkheden.

Wat nut en noodzaak per doorfietsroute betreft, zijn het PS die de afweging moeten maken zodra het in de studie-, plan- of realisatiefase komt. Dit gaat volgens het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI). Van de projecten die in het vorige overleg ongedefinieerd in het iMPI zaten en die daarna zijn gespecificeerd, zijn er zes in plan- en uitvoeringsfase en acht in de studiefase. In de
20 komende weken worden met gemeenten afspraken gemaakt om deze op te pakken.

De voortgang waar N-NH. naar vraagt, is bekend. De doorfietsroutes vormen met elkaar een systeem. De rapportages aan PS gaan op aanraden van de Randstedelijke Rekenkamer van eens per twee jaar naar eens per jaar.

25 Participatie en draagvlak zijn soms lastig. De leidraad voor participatie die GS hanteert, is door PS zelf vastgesteld. Tegen de fiets bestaat in het algemeen minder weerstand dan tegen een autoweg of spoorlijn. Wel vindt zoveel mogelijk overleg plaats. Bij de schaarste aan personeel speelt als complicerende factor mee dat procedures steeds ingewikkelder worden. Dat maakt het niet makkelijk vaart achter dit dossier te zetten.

30 In een nieuw coalitieakkoord zal, zo verwacht de gedeputeerde, een heel duidelijke richting worden bepaald. Daar zal de fiets een onderdeel van zijn. Hoe dat akkoord er gaat uitzien, is niet aan deze gedeputeerde. GS probeert als gezegd te leren van andere provincies.

Aan een tweede termijn blijkt geen behoefte.

35 De **voorzitter** concludeert dat de voordracht Fietsbeleid als hamerstuk kan worden doorgeleid naar de Statenvergadering van 6 februari 2023.

6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

40 6.a DOORGESCHOVEN VAN M&B 1-12 Mobiliteit: Aanpassingen concessies en aangaan financieringsovereenkomsten ZE-materieel n.a.v. Transitieplan OV Noord-Holland (B-agenda M&B 01-12-2022)

De **voorzitter** geeft een toelichting.

Commissie

45

Statenlid **Gringhuis** (GL) schrikt dat de reizigersaantallen kennelijk nooit meer op het niveau van voor 2019 gaan komen. Dit staat haaks op het doel om meer mensen te verleiden voor het ov te kiezen. De fractie hoort graag van de gedeputeerde wat er volgens hem nodig is die reiziger terug te halen.

Positief is dat ondanks de moeilijke periode er wel volop wordt verduurzaamd. De concessie Gooi- en Vechtstreek wordt volledig emissieloos. Daar mag men trots op zijn. Een vraag is of de capaciteit op het stroomnetwerk kan verhinderen dat in andere concessies ook emissieloos wordt gereden. Er heeft in deze Statenperiode geen concessie plaatsgevonden. In de vorige periode is dat wel gebeurd.

5 Sommige statenleden waren wat teleurgesteld over de manier waarop de Nota van Eisen tot de Staten was gekomen. De fractie vraagt GS in de nieuwe periode de Statenleden vroegtijdig bij te praten, zodat zij weten waar zij op kunnen sturen.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat zijn fractie het ov een cruciale rol toebedeelt, om de inwoner te verleiden – niet te verplichten – zo nu en dan de auto te laten staan en de bus te pakken. De aantrekkelijkheid van dit alternatief zit in snelheid, comfort en betaalbaarheid ook in de frequentie. Complimenten aan de gedeputeerde dat het gelukt is om voor volgend jaar het vervoersaanbod in de drie concessiegebieden op hetzelfde niveau te houden als dit jaar. Verdere afschaling als gevolg van de lagere reizigersopbrengsten lijkt niet aan de orde. Het is jammer dat in de concessie Haarlem-
15 IJmond Connexxion genoodzaakt is door een tekort aan chauffeurs tijdelijk af te schalen. De vraag is hoe tijdelijk tijdelijk is en of door de provincie voor het werven van buschauffeurs van Connexxion een actieplan wordt verwacht, zodat zichtbaar is hoe de wervingscampagne verloopt en wanneer reizigers in het gebied Haarlem-IJmond mogen verwachten dat het aantal busritten kan worden opgeschaald naar het niveau van 2019.

20 Over de concessie Gooi- en Vechtstreek klinken steeds vaker geluiden dat met het ingaan van de nieuwe dienstregeling sinds 11 december buslijnen en haltes verdwijnen of dat de frequentie van tweemaal naar eenmaal per uur gaat. De ChristenUnie heeft reeds schriftelijke vragen gesteld. In de gemeenteraad van Gooise Meren is men ongerust. In december vroeg een unaniem aangenomen motie aan het college aandacht te vragen bij de provincie – dit gremium dus – voor het tegengaan
25 van de verschraling en deze trend een halt toe te roepen. Gevraagd wordt of deze verschraling past in het Transitieplan ov Noord-Holland dat de provincie met het busbedrijf had opgesteld en of dat dit verder gaat dan afgesproken en dus (deels) kan worden teruggedraaid.

Gevraagd wordt naar de mogelijke opvolger van de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk. De brief van GS van 9 november, ruim twee maanden geleden, stelt dat de gesprekken in het Nationaal
30 ov-beraad de provincie hoopvol stemmen. Graag een stand van zaken.

De heer **Deen** (PVV) merkt op dat de provincie heeft ingestemd met tijdelijke afschaling van de concessie Haarlem-IJmond naar 90% vanwege een tekort aan chauffeurs. Concessiehouder Connexxion-Transdev heeft toegezegd zich in te spannen chauffeurs te werven, waardoor de inzet
35 van 2019 ten minste wordt geëvenaard. De PVV gaat ervan uit dat het college hier bovenop blijft zitten.

Om vraag en aanbod in de Gooi- en Vechtstreek weer in evenwicht te brengen, zullen Transdev en de provincie een beperkte herijking van de concessie voorbereiden voor na 2023. Hopelijk gaat het om een tijdelijke herijking en is de servicebus op lijnen 2 en 3 voor ouderen en mensen met een
40 mobiliteitsbeperking afdoende. Het zou mooi zijn als deze servicebus op meer lijnen kan worden ingezet. De servicehost is een mooi initiatief dat ruimere toepassing zou verdienen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) merkt op dat het voorstel mooier is dan het lijkt. Van haar zoon hoort ze hoe het echt zit: wie geen geld heeft voor een auto, hoeft helemaal niet op het ov te rekenen. De huidige prijzen maken ov-gebruik onbetaalbaar. Voor relatief korte afstanden moet vanwege verplicht overstappen veel tijd worden uitgetrokken. Er zijn kortingen, maar die gelden dan
45 weer niet overal en zeker niet als van de ene concessiehouder op de andere wordt overgestapt. ChristenUnie pleit voor één duidelijke kortingsactie voor de gehele provincie.

Dit alles neemt niet weg dat al met al behoorlijk is ingezet op verbetering van het ov. Het is heel lastig om mensen voor het ov te laten kiezen. ChristenUnie overweegt met een motie te komen.

- 5 De **voorzitter** merkt op dat dit een motie vreemd aan de orde van de dag zal moeten zijn omdat dit onderwerp geen bespreekpunt in PS is.

De heer **Meiland** (D66) schetst hoe het gebruik van ov, dat al onder druk stond, tijdens de coronacrisis verder is teruggelopen. De vraag is hoe reizigers terug te halen en te zorgen dat
10 mensen die afhankelijk zijn van ov hier betrouwbaar, veilig en gemakkelijk gebruik van kunnen blijven maken. Deze commissie gaf GS de opdracht hiermee aan de slag te gaan. Niet door af te schalen, maar door te verbeteren. Met die gedachte in het achterhoofd zijn de aanpassingen in deze concessies beoordeeld, kaderstellend en controlerend. Met die bril op is D66 blij met de gezette stappen.

15 Wel zijn er vragen en opmerkingen, zoals over het tekort van 1.200.000 euro dat wordt gedekt uit een eenmalige inzet uit de reserve ov-projecten. De fractie vraagt voor welke projecten dit geld was gereserveerd en ten koste waarvan dit nu dus gaat.

Als wordt gemeld dat de reizigersaantallen zonder aanvullend beleid niet veranderen, is D66 benieuwd welk beleid wordt bedoeld.

20 De tijdelijke situatie in Haarlem-IJmond mag niet tot permanente verschraling leiden.

De maatregelen om reizigers terug te halen, mogen scherper, via het verleiden van reizigers, hoger op de ladder van duurzame mobiliteit. Automobilisten verleiden de auto te laten staan, is geen verbod, wel een rol die de provincie kan pakken. Met de vervoersaanbieders kan onderzoek naar reizigersgedrag worden gedaan, op zoek naar efficiënte marketing om mensen hoog en laag op de
25 ladder terug in het ov te krijgen: meer ov, ten koste van autokilometers.

Graag hoort D66 of met werkgevers wordt gewerkt aan bewustwording en een echte werkgeversaanpak. Bij verduurzaming van materieel – sowieso gewenst – is de vervolgvraag of ook de infrastructuur wordt aangepast.

Opgeroepen wordt een volledig klantvriendelijk ov voor mensen met een mobiliteitsbeperking voor
30 2030 te realiseren.

Mevrouw **Van Geffen** (NN-H.) vraagt waarom D66 een motie van haar van die strekking eerder niet steunde. Zij zal deze opnieuw indienen in de Statenvergadering kondigt zij aan.

35 De heer **Meiland** weet dat niet zo direct. De gedeputeerde zal in zijn beantwoording met een verklaring komen waarom GS de motie indertijd ontraadde en dat nu weer zal doen.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het goed dat met Connexxion-Transdev wordt bekeken waarom het aantal reizigers nog steeds niet op het oude niveau is teruggekeerd. De ambities om een robuust en
40 betrouwbaar ov-netwerk in stand te houden, worden volledig onderschreven. Complimenten voor alle inspanningen om met alle uitdagingen van deze tijd – inflatie, krapte op de arbeidsmarkt – de dienstregeling voor 2023 op het niveau van 2022 te houden.

Gevraagd wordt naar het ov-beraad waaruit mogelijk nog een bijdrage van het Rijk zou komen.

Wat nu is te zien, is een reactie op de gevolgen van de coronapandemie. De vraag is wat er gebeurt
45 met de vraagstukken die al voor corona lagen: vervoersarmoede, vervoersongelijkheid en hoe deze uitwerking van het transitieplan daarin past.

Gevraagd wordt of en wanneer een lijn van aanbodgericht goedkoper kan worden omgezet naar het op zich duurdere vraaggericht ov.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) haalt uit de tekst dat na 2025 het gebruik van ov in de stedelijke regio's zal groeien. Toch moet er weer een beoordeling komen of weer gebruik moet worden gemaakt van de regeling in 2023. Het lijkt de fractie logisch nu al een toezegging te kunnen doen over de
5 beoordeling van het gebruik van de nieuwe regeling om zeker te weten dat weer naar aantrekkelijke reizigersaantallen wordt teruggekeerd. Gevraagd wordt welke voorwaarden het ministerie stelt en welke ambities passen bij de Noord-Hollandse concessies.

Statenlid **Zoon** (PvdD) ziet dat de gedeputeerde er werk van maakt zo goed mogelijk uit de coronacrisis te komen. Het is geen doel zo *goedkoop* mogelijk uit die crisis te komen. Een visie op
10 de lange termijn is dan ook van belang. Ook hier is personeelsgebrek een van de problemen. De provincie lijkt er passief mee om te gaan: 'Er wordt gesproken met de verantwoordelijken van Connexxion om voldoende personeel te krijgen'. De PvdD denkt dat de provincie meer kan doen, zoals het aanboren van nieuwe arbeidsgroepen of druk te zetten op de uitgifte van BSN's voor
15 mensen die willen werken, maar nog niet kunnen. De voorliggende brief is van 9 november. Tweeënhalve maand later hoort de fractie graag een stand van zaken. Over een motie van de ChristenUnie denkt de PvdD graag mee.

Mevrouw **Bouhrel** (SP) heeft er moeite mee dat het nog steeds bij de discussie betrekken van de coronacrisis niet aan de orde is: toen moest iedereen thuisblijven. De reden dat men het ov links laat
20 liggen, is dat het niet te betalen is. De zoon van het Statenlid moet van Landsmeer naar Edam drie bussen gebruiken. Dat kost hem per week twee uur meer dan voorheen. Zelf reist zij voor haar werk van Amsterdam naar Amersfoort. Daar is geen rechtstreekse treinverbinding meer. Het is aan de provincie te investeren in het ov zodat het weer aantrekkelijk wordt.
25 De SP is benieuwd naar de motie van de ChristenUnie.

De heer **Jensen** (JA21) prijst het college voor een verhaal dat niet aantrekkelijk is, maar wel eerlijk. Corona heeft gaten geslagen in de vraag naar het ov. Het is fijn dat werk is gemaakt van het in stand
houden van het ov, waarvan veel mensen in deze provincie afhankelijk zijn. Liever een afgeschaald
30 ov dan een niet betrouwbaar ov. Het ov is een duur product voor sommige consumenten. De maatregelen richten zich op ouderen. Dat is belangrijk, maar hopelijk worden andere doelgroepen als gezinnen niet vergeten. De fractie mist hoe wordt gekeken naar het fijnmazig netwerk van buurtbussen in de landelijke gebieden. Hopelijk keert het ov terug op het oude niveau. Het is zaak ook te kijken naar ontwikkelingen als thuiswerken, die aanpassingen in de hand werken.

35 *Beantwoording GS*

Gedeputeerde **Olthof** schetst dat de bijna voorbijge Statenperiode een heel bijzondere is. Die begon met ambities om meer mensen in het ov te krijgen. Toen kwam corona, dat ook voor deze ambities
40 fnuikend was. Uit de maatregelen die er nu liggen, blijkt dat ondanks alle beperkingen en alle vraagstukken die voorlagen het is gelukt het ov op niveau te houden.

Wat de ambities voor Noord-Holland Noord betreft, geldt dat – met de vergrijzing in Noord-Holland Noord – het ov er grotendeels door leerlingen wordt gebruikt. Vanuit demografische ontwikkelingen komen er dus niet vanzelf meer mensen in het ov. Daar moet de overheid dus iets mee doen.

45 In de ambitie om het ov emissievrij te maken, worden stappen gezet. Gooi- en Vechtstreek was de eerste, waarna ook corona de spelbreker was. De oorlog in Oekraïne leidt tot vertraging in de aanlevering van grondstoffen en onderdelen voor elektrische bussen. Dat lijkt nu los te komen, maar

dan rest het energienetwerk. Netcongestie kan er toe leiden dat het beoogde tempo niet wordt gehaald. Bij de nieuwe remises zal oplaadmogelijkheid komen.

De gedeputeerde belooft nog voor de verkiezingen de Statenleden beter mee te nemen. Aan de ene kant was de zorg goed uit de coronacrisis te komen en mensen sowieso niet uit het ov te jagen. Aan de andere kant is de ambitie méér mensen in het ov te krijgen. De tarieven zijn daarbij een aandachtspunt. Op verschillende plekken is aangegeven dat een eerste stap vanuit het Rijk zou zijn de btw op het ov af te schaffen. Dat voorstel haalt het niet. Om een aantrekkelijk ov te bieden en om vervoersarmoede tegen te gaan, zal iets aan de prijs moeten worden gedaan.

10 Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt wat de redenen zijn dat Den Haag deze btw niet wil afschaffen.

Gedeputeerde **Olthof** heeft het niet van de minister zelf gehoord, maar suggereert dat dit het Rijk teveel geld kost. Daarbij merkt hijzelf op dat de prijs één element is, maar dat een beter ov niet automatisch meer van hetzelfde is. Er zal op een andere manier naar ov moeten worden gekeken. Hij zegt een stuk toe waarin de contouren worden weergegeven en waarbij de commissie om input wordt gevraagd om dit mee te nemen naar de uitwerking van de volgende concessie. Naast het in stand houden van het huidige wordt ook gesproken over verbetering, ondanks de schaarste aan personeel. Daar zit de lijn Landsmeer–Edam niet in, die valt onder VRA. Ook over die ingewikkelde afwijkingen tussen concessiehouders voert de provincie gesprekken. De crisis levert mogelijkheden voor gesprekken die voorheen niet mogelijk waren. Over de tekorten aan personeel en wat de provincie eraan doet, geeft de gedeputeerde aan dat er geen branche is die geen personeelstekort kent. Bij het ov wordt nagedacht of mensen die beperkt Nederlands spreken en graag willen werken, aan de oplossing kunnen bijdragen. Het ov in Nederland is goed georganiseerd. Er worden gesprekken gevoerd om dit landelijk op te pakken, zodat meer mensen chauffeur in het ov kunnen worden.

De heer **Terwal** (VVD) hoort liever concrete acties van de gedeputeerde dan dat die gist.

30 Gedeputeerde **Olthof** stelt dat van gissen geen sprake is en dat hij juist concrete acties benoemt. Probleem is echter dat iedereen in dezelfde vijver vist.

Statenlid **Zoon** (PvdD) vraagt om verduidelijking en wil concreet weten met wie GS in gesprek zijn: het ministerie, uitzendorganisaties?

35 Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het meer gaat om de mogelijkheid om eisen te verruimen. De provincie voert het gesprek niet met uitzendbureaus. Allerlei partijen die diensten in opdracht van de provincie verrichten, concessiehouders in het ov behoren daartoe, hebben personeel nodig. GS heeft hen gevraagd om een actieplan om meer mensen in het ov te krijgen. De invulling is aan Connexxion. Het idee dat in de Gooi –en Vechtstreek sprake is van verschraling behoeft nuancering: daar is midden in de coronaperiode opnieuw aanbesteed. Bij een nieuwe concessie hoort dat lijnen worden gewijzigd. Wat voelt als een verschraling is hier een nieuwe concessie die op basis van een Programma van Eisen wordt uitgevoerd. Dat heeft niets met corona of minder personeel te maken. De gedeputeerde is benieuwd naar de motie van de ChristenUnie.

45 Wie roep dat de auto goedkoper is, vergeet zaken als afschrijving, onderhoud en wegenbelasting. Dat neemt niet weg dat het ov qua prijs aantrekkelijker moet worden. De door D66 aangehaalde 1.200.000 euro gaat niet ten koste van andere projecten. Dit budget is bedoeld voor dit soort tegenvallers.

De werkgeversaanpak gaat vrij lastig. De vraag is wat nodig is om werknemers meer te verleiden het ov te pakken. Werkgevers, met name in het onderwijs, zitten in een strakke planning. Roosters alleen al maken de ruimte beperkt. Dat neemt niet weg dat met het onderwijs en met werkgevers in gesprek wordt gegaan om meer werknemers te verleiden voor het ov te kiezen.

5

Over de eerder ingediende motie–Van Geffen merkt de gedeputeerde op dat een volledig toegankelijk ov voor mensen met een mobiliteitsbeperking in 2030 niet haalbaar is. Dat neemt niet weg dat aan een programma voor groot onderhoud wordt gewerkt en dat wordt versneld waar dat kan. Omdat 2030 geen haalbare kaart is, ontraadde GS de motie van mevrouw Van Geffen eerder al en zal men dat bij hernieuwde indiening opnieuw doen.

10

Op de vraag over vraaggericht ov en de discussie of voor kleine kernen een bus moet blijven rijden, wordt een gezamenlijk gesprek gevoerd met NS en Connexxion–Transdev. Samen wordt gezocht naar een manier om het ov in integraliteit beter te organiseren.

15

Over de buurtbus is GS in gesprek. Er wordt nagedacht over vervanging van een aantal buurtbussen die aan het einde van hun levensduur zijn. Wel wordt nagedacht over de rol van de buurtbus in het totale vervoersaanbod.

Tweede termijn commissie

20 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt of de gedeputeerde bereid is de korting en de instapkosten gelijk te trekken.

De heer **Terwal** (VVD) dankt de gedeputeerde voor de toezegging terug te komen op SPUK–regeling en waarom de provincie daar mogelijk geen gebruik van kan maken. Graag hoort hij dan ook hoe
25 andere provincies daarmee omgaan. Als geen andere provincie daar gebruik van kan maken, heeft die regeling geen waarde. Dan zou in IPO–verband aan het Rijk gemeld kunnen worden dat de regeling niet uitvoerbaar is. Als de regeling voor een aantal provincies wel werkt, is de vraag wat Noord–Holland zo bijzonder maakt.

30 De heer **Deen** (PVV) vraagt naar de achterwegen gebleven beantwoording over de servicehost.

Beantwoording GS in tweede termijn

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat de servicehost nu een pilot is, waarvan wordt gehoopt dat die een
35 succes wordt. Het zou tot een betere dienstverlening leiden. De resultaten worden afgewacht.

Op de vraag van de VVD wordt geantwoord dat sommige provincies resultaatverantwoordelijk zijn en heel andere afspraken met het Rijk hebben dan andere. In sommige provincies is het gebruik van het ov een stuk minder. Noord–Holland heeft met wat stedelijke gebieden te maken. Als Haarlem–IJmond weer op het niveau van voor corona zit, dan zal het Rijk die top misschien niet financieren.
40 De provincies zijn niet in alles te vergelijken.

Inzake de vraag van de ChristenUnie heeft de gedeputeerde te maken met een landelijke afspraak. ChristenUnie kan een motie indienen, die zal het antwoord niet veranderen. In grote lijnen wordt 50% gedekt uit de inkomsten van het vervoer, de andere 50% is voor rekening van de provincie. Als PS vinden dat dit minder moet, dan zal aan die knoppen moeten worden gedraaid. Dat is keuzes
45 maken, op dezelfde manier als eerder deze avond in de discussie over de fiets.

De **voorzitter** merkt op dat dit een B–stuk is dat derhalve niet wordt geagendeerd voor de Statenvergadering.

Mevrouw Van Soest (PvdO-online aanwezig) verlaat de vergadering.

- 5 **6.b Bereikbaarheid / Wonen: BO MIRT 2022 (B-agenda M&B 23-01-2023, C-agenda RWK 16-01-2023)**

De **voorzitter** geeft een toelichting.

Commissie

- 10 Mevrouw **Kuiper** (CDA) complimenteert het college met de gemaakte afspraken over slimme mobiliteitsoplossingen, gedragsmaatregelen en de verduurzaming van mobiliteit. Vragen aan de gedeputeerde:
- Zijn er projecten die Noord-Holland heeft ingebracht in het MIRT waarop afwijzend is gereageerd of die naar de toekomst zijn doorgeschoven?
 - 15 – Volgens de brief heeft de provincie aandacht gevraagd voor het onderhoud van de rijksinfrastructuur in Noord-Holland. Gevraagd wordt of daarbij zijn inbegrepen maatregelen die oplossingen kunnen bieden voor verkeersonveilige situaties. Zo niet, langs welke lijnen loopt dat?
 - Er is een MIRT Goederenvervoer Corridor Zuid opgericht, waaraan Noord-Holland deelneemt.
 - 20 Deze biedt aanspraak op de subsidieregeling Stimulering Modal Shift. Gevraagd wordt of deze financiële ontwikkeling impact heeft op de reeds geformuleerde ambities van Noord-Holland.

- 25 De heer **Dessing** (FvD) is blij dat integraal wordt gekeken naar bereikbaarheid ten opzichte van de woningproblematiek. Het is goed dat Noord-Holland behoorlijk wat budget heeft binnengehaald ten behoeve van integrale afstemming van mobiliteit en bereikbaarheid. Dat de bestaande rijksinfrastructuur wordt opgepakt, is een goede zaak. FvD is benieuwd of het Rijk de urgentie onderkent en zo niet of de provincie die urgentie onder de aandacht te brengen.

- 30 De heer **Meiland** (D66) schetst hoe toenemende aantallen inwoners steeds meer reiskilometers maken, wat tot steeds meer drukte en files leidt. Mobiliteit en wonen gaan dus hand in hand. Het is zaak dat inwoners zo duurzaam, snel en gemakkelijk mogelijk naar het werk kunnen. Goede ontsluiting van woningbouw is essentieel voor de aantrekkingskracht van nieuwe woonlocaties. Voor D66 heeft duurzaam vervoer prioriteit. Dat betekent dat ruimte wordt ingecalculleerd voor ov-
- 35 verbindingen, fietsverbindingen en specifiek snelfietsroutes. Infrastructuur voor auto's neemt traditioneel veel ruimte in en gaat ten koste van een gezonde leefomgeving. Naast vermindering van het aantal zakelijke kilometers, zoals vastgelegd in het Klimaatakkoord, moet ook een modal shift zorgen voor die gezondere leefomgeving. Dit vraagt om een verschuiving van autokilometers naar duurzame reiskilometers. Dat kan alleen als Nederland wordt verbouwd. Dat kan alleen als wordt
- 40 geïnvesteerd. D66 constateert tevreden dat de BO MIRT zich van een grote asfaltpot heeft getransformeerd tot een infrapot. De doortrekking van de Amsterdamse Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, de metro die voorbij Sloterdijk naar woonwijken in Haven-Stad leidt en het reserveren van geld voor Zuidasdok zijn voorbeelden. Het is jammer dat een aantal projecten op dit moment geen doorgang vindt.
- 45 Zorgen heeft de fractie op het vlak van risicobeheersing en governance. Met alle investeringen zijn gigantische bedragen gemoeid. Veel middelen komen van het Rijk, maar ook de provincie zit in veel projecten. Voor Zuidasdok gaat het al om 91.000.000 euro. Binnenkort komt GS met een vraag om 24.000.000 euro voor doortrekking van de Noord-Zuidlijn. D66 wil weten hoe PS vinger aan de pols

kan houden waar het gaat om budget versus realisatie en of het echt enkel het Rijk is die financieel risico draagt, zoals gesteld. Ook is de vraag hoe PS in algemene zin vinger aan de pols kan houden.

5 Statenlid **Gringhuis** (GL) leest in de brief aan de commissie dat GS eenmalig 24.000.000 euro heeft toegezegd voor doortrekking van de Noord–Zuidlijn naar Hoofddorp. De vraag is waar dit bedrag vandaan komt en of dit bedrag vervalt als doortrekking slechts tot Schiphol gaat.

10 Statenlid **Zoon** (PvdD) vindt het een goede zaak dat de MRA druk blijft zetten op de Zaan–IJlijn. Ook de inzet van de provincie op de ov–verbindingen is positief. Het Rijk lijkt een schijnbaar automatische koppeling te leggen tussen woningbouw en Rijksinfrastructuur. Intussen zijn er te weinig middelen voor de provinciale doorfietsroutes en storten bruggen bijna in. Zichtbaar wordt wat gebeurt als de provincie geen regie neemt. Rijksorgaan Schiphol koopt BOEG op, waardoor gaten in het landelijk gebied vallen zonder dat vanuit een visie op ruimtelijke ordening wordt gewerkt. Deze trend kan ook hier ontstaan als de provincie haar rol niet pakt.

15 De heer **Terwal** (VVD) is tevreden dat de provincie met het Rijk erkent dat grote investeringen in de bereikbaarheid hard nodig zijn om alle geplande woningbouwlocaties te ontsluiten. Zo wordt niet alleen veel geïnvesteerd in de bereikbaarheid per ov maar ook die per auto door miljoenen vrij te maken voor de snelwegen A5, A9 en A10 Noord. Laat dit een lichtend voorbeeld zijn voor de gedeputeerde die in het provinciale mobiliteitsbeleid de auto voor veel inwoners niet helemaal op waarde schat.

20 Complimenten aan de gedeputeerde voor het goede onderhandelingsresultaat dat met de andere betrokkenen in Noord–Holland is bereikt. Met het Rijk zijn duidelijke afspraken gemaakt over financiering van cruciale infrastructurele projecten als Zuidasdok, het doortrekken van de Noord–Zuidlijn en het sluiten van de Ringlijn.

25 Hierdoor worden tienduizenden woningen verbonden met deze toekomstige ov–knooppunten, ook komt meer ruimte vrij op het spoor voor binnenlandse en internationale treinverbindingen. Er is begrip dat niet alle Noord–Hollandse wensen zijn gehonoreerd. Genoemd worden de bruggen over het IJ die de overvolle veerponten zouden ontlasten. Van uitstel van financiering komt geen afstel. 30 Gevraagd wordt waarom de Rijksbijdrage voor Alkmaar van 13.000.000 euro wat karig afsteekt bij die voor andere grote steden in Noord–Holland.

35 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt wanneer PS op de hoogte worden gesteld van welk geld en welke inzet van de provincie volgens de stukken wordt verwacht.

De heer **Deen** (PVV) signaleert dat de aanvragen bij het Rijk de beschikbare 7.500.000.000 euro ver overschreden. Vanuit de samenwerkende overheden in de MRA was begrip voor de financiële puzzel die het Rijk moest leggen. De PVV heeft dat begrip niet. Het gaat om keuzes. Het kabinet Rutte 4 besteedt 100.000.000.000 euro aan volgens de fractie zinloos en samenleving ondermijnend 40 stikstof– en klimaatbeleid. Daar hadden andere keuzes gemaakt kunnen worden. De woningbouwcrisis wijt de PVV mede aan het opengrenzenbeleid van dit kabinet.

De ambitieuze plannen van minister De Jonge zijn door allerlei factoren onhaalbaar. Hoewel er zinvolle zaken in het BO MIRT staan, is de vraag of de plannen überhaupt kunnen worden gerealiseerd.

45 Gezien de in het rapport (p.10) genoemde bedragen van 24.000.000 euro voor doortrekking van de Noord–Zuidlijn naar Hoofddorp en 91.000.000 euro voor Zuidasdok vraagt de PVV de gedeputeerde een lijstje per jaar van de provinciale bijdragen in het licht van BO MIRT.

Het is een goede zaak dat de gedeputeerde het Rijk blijft aanspreken op het onderhoud van rijkswegen.

5 De **voorzitter** beschouwt het verzoek om het lijstje als een technische vraag buiten de orde van deze vergadering. De gedeputeerde zal de vraag even wel toch beantwoorden.

10 De heer **Jensen** (JA21) voorspelt dat de kosten hoger uitvallen dan geraamd. Niet één groot infrastructureel project in Nederland blijft momenteel binnen budget. Dat roept de vraag op of er ruimte is om met financiële tegenvallers om te gaan. De versnellingsafspraken leiden tot een betere bereikbaarheid, maar dit wordt een enorme klus. Tot de uitdagingen behoort de vraag hoe knelpunten op het spoor tussen Almere en Amsterdam worden opgelost als de bouw in dat gebied van de grond komt. Bij het doortrekken van de metro van Amsterdam Sloterdijk naar Centraal Station wordt het toekomstige Haven–Stad ontsloten, waarbij wordt erkend dat de auto het primaire vervoermiddel blijft.

15 Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) vraagt hoe is te concretiseren dat investering in de Noord–Zuidlijn leidt tot meer treinen naar Noord–Holland Noord.

20 Rijk en regio investeren in grootschalige woningbouwgebieden. Noord–West Nederland lijkt wat dat betreft maar tot het Noordzeekanaal te lopen. Gevraagd wordt hoe de provincie kan beïnvloeden dat ook noordelijker regio's op de kaart worden gezet. De aansluiting van de gedeputeerde bij het overleg over de goederencorridors biedt kansen.

25 De N247 staat niet genoemd. Bewoners op de bewonersbijeenkomst zeiden dat de gedeputeerde aangaf dat financiering van de uitgebreide tunnel geen probleem zal vormen gezien de versnelde woningbouwplannen van minister De Jonge en de daarbij vrijkomende middelen. In BO MIRT is daarover niets terug te vinden.

Beantwoording GS in eerste termijn

30 Gedeputeerde **Olthof** deelt de uitgedeelde complimenten met de ambtenaren van de provincie, maar ook die van gemeenten en andere bestuursorganen die waren betrokken.

De afgewezen projecten waar op is gewezen, blijven op de agenda. De gedeputeerde noemt de IJverbinding en doortrekking van de Noord–Zuidlijn naar Zaanstad. Noord–Holland is er bij de verdeling van de 7.500.000.000 euro goed uitgekomen.

35 Aan het onderhoud aan kunstwerken wordt hard gewerkt. Als de basis niet op orde is, heeft investering in nieuwe projecten geen zin. Diverse werken komen richting einde levensduur. Van de vele middelen die voor beheer en onderhoud nodig zijn, is een deel toegezegd. Als er meer komt, dan zal de organisatie van Rijkswaterstaat daarop worden aangepast. Dat extra geld zal niet voldoende zijn om alle risico's weg te nemen. De markt heeft ook maar een bepaalde tijd om die grote vraagstukken op te pakken. Een aantal risico's zal niet direct kunnen worden weggenomen.

40 In een brief aan minister Harbers heeft de gedeputeerde gepreludeerd op een andere wijze van samenwerking tussen Rijk en provincie in een situatie van gezamenlijk geld- en personeelsgebrek. Samen zullen gebiedsanalyses worden gemaakt van de bestaande kunstwerken, waarbij wordt bekeken of gezamenlijke aanpak mogelijk is. De Coenbrug zat vast, vier weken later zat de brug bij Krommenie vast. Schepen moeten omvaren. Dat vraagt erom de handen ineen te slaan om samen aanspraak te maken op de schaarse capaciteit. Die aanpak is uniek, maar men zal zich hierin moeten voegen.

De heer **Dessing** (FvD) vraagt hoe dit landt bij het Rijk en wat de bereidwilligheid is.

Gedeputeerde **Olthof** reageert dat de brief is verstuurd. Vanuit Rijkswaterstaat is men positief. De afspraak is dan ook gezamenlijk gemaakt. Aan het Rijk is een positieve grondhouding gevraagd om hierin mee te denken. Er wordt geen afhoudende reactie verwacht, maar het is even spannend.

5

Mevrouw **Kuiper** (CDA) merkt op dat de gedeputeerde zich nu specifiek richt op onderhoud. Zij vraagt naar hoe vraagstukken op het vlak van verkeersveiligheid zich tot deze brief verhouden.

- 10 Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het hier om het onderhoud van rijkswegen gaat. Daar zit wel een veiligheidsaspect in. Dat de N9 door velen uit PS regelmatig naar voren wordt gebracht, is bekend. Er zijn veel te veel (noodlottige) ongevallen gebeurd. Daarover is veelvuldig contact met Rijkswaterstaat en het Rijk. Voor de zomer dienden ChristenUnie en CDA een motie in om in Q1 de veiligheid op de N9 te verbeteren. De noodzaak is bij iedereen bekend. Gedeputeerde Olthof komt niet in Den Haag
15 zonder dat er over de N9 wordt gesproken.

De gedeputeerde vervolgt zijn betoog.

- Inzake de MIRT Corridor Zuid, de verbinding van het Noordzeekanaal met Antwerpen, merkt de gedeputeerde op dat het vervoer over water in het kader van de modal shift goed wordt gefaciliteerd. Het is een ambitie om door het vervoer over water richting zuiden aantrekkelijker te
20 maken meer bedrijven daar gebruik van te laten maken. Er zijn ambassadeurs voor aangesteld. Wellicht ten overvloede: doortrekking naar Den Helder krijgt de handen (nog) niet op elkaar. Het besluit over de 91.000.000 euro dateert reeds van 2012. Toen ging het om een eenmalige bijdrage van 75.000.000 euro. Dit bedrag is inclusief indexering inmiddels op 91.000.000 euro terechtgekomen.
- 25 De 24.000.000 euro is wel een nieuwe toezegging. Het dekkingsvoorstel komt op korte termijn naar PS. De 91.000.000 euro is niet risicodragend. Bij doortrekking van de Noord-Zuidlijn is wat GS betreft doortrekking tot Hoofddorp van belang. Daar worden 20.000 woningen gebouwd. Dat is een absolute voorwaarde van GS voor de bijdrage van 24.000.000 euro (niet risicodragend).
- Over het gevraagde overzicht van provinciale gelden ten behoeve van BO MIRT: vorig jaar is er geen
30 MIRT overleg geweest, voor deze periode heeft gedeputeerde alleen de genoemde 24.000.000 euro toegezegd. Gedeputeerde geeft aan dat dit voor de zekerheid nog wordt nagekeken en in geval er ook andere bedragen zijn dan koppelt hij deze terug.
- Inzake Zuidasdok merkt de gedeputeerde op dat de provincie daar niet over gaat. Beloftes op dat vlak doet hij dan ook niet, tenzij het om het areaal van de provincie gaat.
- 35 Op de vraag over investering in rijkswegen merkt de gedeputeerde op dat dit vooral investeringen in bestaande infrastructuur zijn. Er wordt goed samengewerkt met andere overheidslagen. Noord-Holland kan niet alle verantwoordelijkheid overnemen van andere partners.
- Het lage bedrag voor Alkmaar is onderwerp van goed gesprek met Alkmaar en met Noord-Holland Noord. Alkmaar en Hoorn zijn toegevoegd aan de bereikbare steden. Hoorn heeft een aanzienlijk
40 groter bedrag gekregen. In het kader van de regionale agenda's mobiliteit wordt besproken wat er moet gebeuren op infrastructureel vlak en wat dat gaat kosten. Alkmaar-Hoorn staat vol op de kaart. Elke vergadering weer. Ook die regio zal keuzes moeten maken.
- Inzake de onderdoorgang Broek in Waterland heeft de gedeputeerde geen enkele toezegging over middelen gedaan. Er wordt over aanzienlijke bedragen gepraat. Wel heeft de gedeputeerde gezegd
45 dat wat begon als leefbaarheidsvraagstuk –woningbouw – ook een bereikbaarheidsvraagstuk is geworden.
- De vraag over ruimte bij tegenvallers kan kort worden beantwoord: die is er niet. De grenzen zijn bereikt, een volgende coalitie zal keuzes moeten maken.

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

- 5 Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) vraagt naar de kettingbotsing met drie vrachtwagens op de N242 bij Heerhugowaard.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat ambtelijk de mogelijkheden binnen de beperkingen worden bekeken. Er is overleg met ProRail.

10

Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) schetst dat de tienminuten-treinverbinding op de Zaancorridor opstroopt bij Castricum. Zij vraagt welke rol de provincie hierin heeft, al dan niet samen met de gemeente of ProRail.

- 15 Gedeputeerde **Olthof** schetst dat een aantal gemeenten wat verder in de uitwerking is dan andere. Castricum behoort tot de achterblijvers. Hierover wordt met hen gesproken. Hoewel de provincie niet verantwoordelijk is, sluit men vanwege het belang bij de tienminutenregeling wel aan bij het overleg tussen gemeente en ProRail.

- 20 De heer **Terwal** (VVD) brengt de gewichtsbepanking tot dertig ton voor vrachtverkeer over de brug over het Noord–Hollands Kanaal bij Purmerend ter sprake.

Aan de gedeputeerde wordt een reactie gevraagd op het feit dat nog enkele jaren moet worden omgereden over de niet op dit vervoer berekende provinciale wegen.

- 25 Ook wordt gevraagd of de gedeputeerde de consequenties in beeld laat brengen van het langdurig gebruik van de omleidingsroutes, zoals verkeersonveilige situaties, aantasting van de leefbaarheid, extra kilometers brandstofverbruik en mogelijke schade aan het wegennet.

Ten derde wordt gevraagd of de gedeputeerde in gesprek met Rijkswaterstaat wil aandringen op een (nood)oplossing voor het A7–viaduct bij Purmerend en daarbij een structurele aanpak wil bepleiten voor dit soort onderhoudsincidenten.

- 30 Tot slot de vraag of de gedeputeerde bereid is in gesprek te gaan met brancheorganisaties om gezamenlijk op te trekken richting Rijkswaterstaat ten behoeve van snellere oplossingen in de toekomst.

- 35 Gedeputeerde **Olthof** erkent dat het vastlopen van de A7 niet toelaatbaar is. Er is reeds duidelijk gemaakt dat er een groot probleem – qua bereikbaarheid en economisch – ligt als de vrachtwagens niet meer over de A7 kunnen rijden. De urgentie van het probleem is wel in beeld. De omleidingsroute is de N247 – een weg waar de provincie zelf ook aan de slag is. De impact van die grote vrachtwagens op de provinciale wegen is evident. Dit is reeds dagelijkse praktijk. De impact qua verkeersveiligheid en qua onderhoud is enorm. Daar is Rijkswaterstaat van doordrongen. Dat maakt niet dat de oplossing snel is te realiseren omdat de investering niet alleen in geld, maar ook in tijd groot is.

- 40 In het contact met Rijkswaterstaat is de A7 en het viaduct bij het Noord–Hollands Kanaal al aan de orde geweest. Dit past in hetzelfde rijtje als de Coenbrug en brug bij Krommenie. De druk bij het Rijk is groot, er wordt opgeschaald. Juist deze ochtend kreeg de gedeputeerde het verzoek om met een transporteur om de tafel te gaan over dit onderwerp.

- 45 In IPO–verband is dit in volle breedte onder de aandacht. Het Rijk erkent het probleem, de urgentie wordt gevoeld. Net als de provincie zal ook het Rijk keuzes moeten maken. Er is geen aanleiding om nog meer op urgentie aan te dringen. Geen enkele bestuurslaag voelt de urgentie meer dan het Rijk.

De heer **Dessing** (FvD) roept de in januari besproken metroachtige verbinding tussen Schiphol en Haarlem in herinnering en vraagt om een update.

- 5 Gedeputeerde **Olthof** merkt op dat is gedeeld dat de tweede fase is ingegaan. Zodra dit meer concrete vormen aanneemt, zal PS worden geïnformeerd. Het onderwerp staat hoog op de agenda.

8. Sluiting

- 10 De **voorzitter** sluit de vergadering om 22.25 uur. De volgende vergaderingen zijn op 20 en (uitloop) 23 februari 2023, de twee laatste van deze Statenperiode.