

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	20 februari 2023
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ mb@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter : mw. Van Meerten-Kok

Commissieadviseur : mw. M. van Boheemen

5	Leden van de commissie:	CDA	: mw. C. Kuiper
		ChristenUnie	: mw. M. Tolhuis, dhr. M. Klein
		D66	: dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland
		DENK	: dhr. M. Alkaduhimi (p.t.), dhr. E. Mangal (p.t.)
		Fractie Baljeu	: –
10		FvD	: dhr. J. Dessing
		GL	: N. van der Waart, J. Gringhuis
		JA21	: dhr. E. Jensen
		PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
		PvdD	: I. Kostić, F. Zoon
15		PVV	: –
		SP	: dhr. W. Hoogervorst – online
		VVD	: dhr. K.J. Terwal
		N-NH.	: mw. G. van Geffen
		PvdO	: mw. W. van Soest (p.t.) – online
20	Gedeputeerde(n):	dhr. J. Olthof (PvdA)	
	Notulist	Notuleerservice Nederland	

Afwezig: mw. H. Bouhlel (SP), dhr. Deen (PVV) en gedeputeerde R. Kocken (GL)

Agenda

- 30 1. Opening en mededelingen
2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
- 2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststellen Strategische Agenda
- 35 3. Afscheid duo-commissieleden
4. Insprekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren

Pagina 2

- 5. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
- 6. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 40 7. A-Agenda Algemeen
- 7a. Eerste Begrotingswijziging 2023 (A-agenda's EFB, M&B 20-2-2023 & NLG 13-02-23)
- 8. B-agenda Mobiliteit
- 8a. Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)- MET
UITNODIGING VAN DE COMMISSIES NLG en RWK
- 45 8b. Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022-2024
- 8c. Mobiliteit: Ambitie Publieke Mobiliteit (B-agenda M&B 20-02-2023)
- 8d. 4 Afdoeningsvoorstellen moties
- 8d1. Afdoening motie 75-2020 Pont Ilpendam
- 8d2. Stand van Zaken 2022 uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025 en
50 afdoening motie M173-2021
- 8d3. Voortgang Actieagenda Actieve Mobiliteit en afdoening Motie M68-2022
- 8d4. Afdoening motie M221-2022 Geen BTW op OV kaartjes
- 9. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 10. SCHORSING (vervolg op uitloopavond 23 februari 2023)
- 55

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de commissievergadering om 18.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Het is de laatste commissievergadering van deze Statenperiode.

Mededelingen:

- Er is een uitloopvergadering donderdag 23 februari.
- De spreektijd voor deze vergadering is vastgesteld op vier uur deze avond en vier uur op donderdag 23 februari waar de Waterlandagenda wordt behandeld.
- Deze vergadering is openbaar en wordt online uitgezonden via de website.
- De vergadering wordt online bijgewoond door de heer Hoogervorst van de SP.
- Gedeputeerde Kocken heeft zich afgemeld. Eventuele rondvragen voor deze gedeputeerde worden schriftelijk afgedaan.
- De heer Deen is niet aanwezig en daarmee de hele de PVV-fractie.
- Er hebben zich geen insprekers gemeld voor deze vergadering
- Voor de uitloopvergadering op 23 februari hebben zich drie insprekers gemeld voor de mogelijke onderdoorgang van de N247. De namen en organisaties van deze insprekers zijn te vinden bij de stukken.
- Voor deze vergadering zijn vijf rondvragen ingediend. Mevrouw Van Geffen Namens Noord-Hollanders. heeft een rondvraag over de Leimuiderbrug en een over de fietspaden op Texel. Mevrouw Kuiper van het CDA heeft een vraag over de versobering over het OV. Rondvragen van Statenlid Zoon van PvdD en Statenlid Van der Waart van GL over C-agendapunt 11.9 over A8-A9 ICOMOS zijn toegevoegd aan de agenda.
- Commissieleden Hoogervorst en Bouhlel kunnen bij het vervolg van de commissievergadering op 23 februari a.s. niet aanwezig zijn en ook plaatsvervangend lid mevrouw De Groot is verhinderd. De commissie stemt ermee in dat SP fractievoorzitter mevrouw Alberts op 23 februari deelneemt aan de vergadering.

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

Vaststelling van de agenda

De **voorzitter** vraagt de commissie of zij ermee instemt om agendapunt 8b. de Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland, te verplaatsen naar achter de rondvraag of, indien nodig, te verplaatsen naar de uitloopvergadering van 23 februari.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt wat de reden is van het verzoek.

De **voorzitter** antwoordt dat het een B-Agendastuk is dat ook qua tijd goed past op uitloopvergadering. De voorzitter wil deze avond in ieder geval alle A-stukken behandelen en ook de rondvragen en de afdoeningsvoorstellen voor de moties.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat hij geen bezwaar heeft tegen het verplaatsen van agendapunt 8b.

De heer **Meiland** (D66) stelt voor om nu meteen te besluiten om het agendapunt te verplaatsen naar de uitloopvergadering.

105 Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) heeft het verzoek om de aanvangstijd van de
uitloopvergadering op 23 februari naar kwart over zeven te schuiven omdat leden van de
commissie die dag ook deelnemen aan het Havendebat.

De **voorzitter** vindt dat twee verzoeken door elkaar en wil daar later op terugkomen.

110 Statenlid **Van der Waart** (GL) lijkt het toch beter agendapunt 8b. deze avond te behandelen
zodat er op de uitloopvergadering voldoende tijd is, mede met het oog op het verzoek van
mevrouw Van Geffen om de uitloopvergadering later te beginnen.

115 De **voorzitter** heeft de intentie om het agendapunt 8b. vanavond te behandelen maar wil het
voor de zekerheid verplaatsen naar het eind van deze vergadering en gaat over naar het
verzoek van mevrouw Van Geffen om de uitloopvergadering later te laten beginnen, om kwart
over zeven in plaats van halfzeven en vraagt of de commissie daarmee kan instemmen.

120 De heer **Dessing** (FvD) vraagt hoe laat de uitloopvergadering is afgelopen wanneer er later
wordt gestart.

125 De **voorzitter** antwoordt dat de vergadertijd voor de uitloopvergadering in principe vier uur is,
dat er maar drie sprekers zijn en het verder aan de leden zelf is hoe lang de vergadering
duurt. Er is geen bezwaar de aanvang van de uitloopvergadering te verplaatsen naar kwart
over zeven in verband met het Havendebat.

130 De heer **Terwal** (VVD) stelt vast dat er een volle agenda voorligt terwijl veel commissieleden
veel tijd kwijt zijn aan de aankomende verkiezingen. Hij verzoekt de agendacommissie in
samenwerking met de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning bij volgende
verkiezingen zorg te dragen voor een lichtere agenda zo vlak voor de verkiezingen. Hij pleit
daarbij niet voor een verkiezingsreces, slechts voor een iets lichtere agenda.

De **voorzitter** noteert het verzoek van der heer Terwal.

135 *Verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen*

De **voorzitter** vraagt of er opmerkingen zijn over het verslag van de vorige vergadering, de
lijsten van openstaande moties of de lijst van toezeggingen. Dat is niet het geval. De
voorzitter concludeert dat alle stukken van agendapunt 2 zijn vastgesteld.

140 **2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische agenda en
vaststelling Strategische agenda**

145 De **voorzitter** constateert dat er geen opmerkingen zijn op de Strategische agenda en stelt deze
ongewijzigd vast.

3. Afscheid duo-commissieleden

150 In deze laatste commissievergadering van de huidige Statenperiode staat de voorzitter stil bij
vier vertrekkende duo-commissieleden. Met korte, persoonlijke toespraken van de voorzitter,
een presentje als aandenken en bloemen neemt de commissie M&B afscheid van de heer

Meiland (D66), mevrouw Tolhuis CU), de heer Alkaduhimi (DENK) en de heer Hoogervorst (SP) die online de vergadering bijwoont.

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

De **voorzitter** geeft aan dat er geen insprekers zijn voor het inspreekhalftuur.

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

De **voorzitter** herhaalt dat gedeputeerde Kocken niet aanwezig is en dat eventuele vragen schriftelijk beantwoord worden. Er zijn geen vragen zijn voor gedeputeerde Kocken.

165 **6. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

6a. Actualisering integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2023–2030

170 De **voorzitter** gaat door naar de A-agenda 6, de actualisering van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur, ook wel het iMPI en geeft een korte toelichting. Het iMPI dat in november 2022 door PS is vastgesteld geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings-, verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering daarvan. In verband met de voortgang wordt PS gevraagd in te stemmen met de promotie naar de realisatiefase van een aantal investeringsprojecten en de bijbehorende kredietaanvragen en meerdere kredietverhogingen op te nemen in de voordracht eerste begrotingswijziging 2023. De voorzitter verzoekt PS te adviseren over deze voordracht die zal worden geagendeerd voor de vergadering van 6 maart aanstaande.

180 De heer **Steeman** (D66) verklaart dat hij teleurgesteld is omdat in deze actualisatie staat dat in de nabije toekomst de stelpost- en vervangingsinvesteringen en verbeter- en uitbreidingsinvesteringen ruim onder water staan en dat dat gevolgen kan hebben voor toekomstige besluiten. Er wordt bijvoorbeeld niet nagedacht over een onderhoudsintensieve verdiepte tunnel midden in Unesco Werelderfgoed waarmee nog meer auto's nog makkelijker de Zaanstreek ingetrokken worden voor de som van zo'n miljard euro. Er worden bij herhaling twee broodnodige projecten aangehaald waarvoor de heer Steeman in deze commissie al meerdere keren heeft gepleit. De N200, de Bloemendaalse Zeeweg, waarover de gemeenteraad onlangs nog een unaniem besluit genomen heeft om de verkeersveiligheid te verbeteren. En ook de N203 wordt daar genoemd, Castricum Uitgeest, die de dodenweg wordt genoemd en waar eigenlijk tien jaar geleden al veiligheidsmaatregelen genomen hadden moeten worden. De heer Steeman begrijpt niet waarom die twee projecten steeds als voorbeeld worden genoemd als mogelijk te schrappen projecten. Hij begrijpt het hooguit wanneer het is om tegen het zere heen van deze commissie te schoppen of om de commissie echt wakker te schudden maar dat is volgens hem niet nodig. De heer Steeman vraagt via de voorzitter aan de gedeputeerde deze voorbeelden te schrappen en te vervangen door voorbeelden die echt een verschil gaan maken in deze posten.

195 De heer Steeman kondigt vast aan dat wanneer dat niet gebeurt dat hij een motie of amendement overweegt. Het voorstel zelf, het voorliggende besluit en de daaruit voortkomende financiële gevolgen zijn wat D66 betreft akkoord. Vooral de investeringen in de infrastructuur voor het ov bij Beverwijk verdient nog speciale aandacht, het is een mooi en heel nodig project

200 waar D66 graag in mee investeert. Later deze avond zal D66 nog vertellen hoe zij denken de lange termijnperspectieven realistischer te maken en echt keuzes voor betaalbare mobiliteit te maken maar aangezien de tijd beperkt is op de volle agenda laat de heer Steeman het hierbij voor de eerste termijn.

205 Statenlid **Van der Waart** (GL) is kort over het iMPI, GroenLinks is het eens met het voorgestelde besluit over de opnamen in de volgende fase. Ze vraagt zich af hoe de N200, die de heer Steeman ook al noemde, er nu in staat omdat deze in de viewer wel goed staat en of dat nog gecontroleerd kan worden. Ze vindt de viewer zeer behulpzaam en is er erg blij mee. Ze is ook erg blij met de aanpak voor de stikstoftrajecten. GroenLinks hamert al jaren op de stikstof en is blij dat er nu eindelijk gestart wordt met die stikstof trajecten, weliswaar in studiefase. Voor wat
210 GroenLinks betreft had het wel wat sneller gemogen, maar beter laat dan nooit. Opvallend is dat niet alle delen die in aanmerking komen voor snelheidsverlaging, omdat het beter is voor zowel stikstofreductie als verkeersveiligheid, zijn opgenomen in het iMPI, zo ontbreekt bijvoorbeeld de N503. Dat valt in de kop van Noord-Holland waar later deze avond nog over gesproken gaat worden. In het kader van het iMPI is het goed om te benoemen dat er wordt geïnvesteerd in
215 veiligheid voor fietsen en paden, of voor mens en dier, waar GroenLinks ontzettend blij mee is. Er wordt geïnvesteerd in duurzaamheid waarbij 28 bushokjes bij vervanging worden voorzien van een sedumdak, waarvoor GroenLinks het initiatief nam en waarvan we inmiddels weten dat het wel degelijk bijdraagt aan de biodiversiteit. Het is goed te zien dat dit verder wordt uitgerold. Voor wat betreft GroenLinks is het een hamerstuk.

220 De heer **Terwal** (VVD) stelt dat zijn inbreng lijkt op die van GroenLinks maar tegenover een aantal punten staat hij iets anders. De VVD is blij te zien dat een aantal infrastructuurprojecten in deze actualisatie van het iMPI weer een stap verder gebracht is. De fractie van de VVD is niet blij met de vijf zogenoemde stikstoftrajecten die in de studiefase worden opgenomen en die volgens hem
225 onterecht worden aangemerkt als verbeter- en uitbreidingsmaatregelen. De doorstroming verbetert niet maar verslechtert juist en er wordt niets uitgebreid, behalve het onbegrip onder automobilisten over deze snelheidsverlagende maatregelen. En voor wie denkt dat er door deze stikstofbeperkende maatregelen er meer stikstofruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld woningbouw komt bedrogen uit.

230 Bij interruptie merkt statenlid **Van der Waart** (GL) op dat er niet terug te lezen valt dat de doorstroming verslechtert en vraagt de heer Terwal waar hij dat heeft gelezen.

235 De heer **Terwal** (VVD) er staat niet in het iMPI dat de doorstroming verslechtert als de snelheid verlaagd wordt maar er zijn wel onderzoeken die zeggen als je de snelheid omlaag brengt dat daarmee de doorstroming begint op te stropen en de mensen daar minder door kunnen rijden.

240 Statenlid **Van der Waart** (GL) brengt daar tegenin dat zij meer onderzoeken kent die juist aangeven dat als je de snelheid omlaag brengt, dat de doorstroming juist verbetert.

De heer **Terwal** (VVD) zegt dat er onderzoeken zijn die zullen bevestigen dat snelheidsverlagingen inderdaad beter voor de doorstroming zijn en ook weer heel veel onderzoeken die dat niet bevestigen. Het blijft in het midden maar het standpunt van de VVD is dat zij verwachten dat de doorstroming niet verbetert bij snelheidsverlagingen. De heer ter
245 Terwal vervolgt zijn betoog

De heer **Steeman** (D66) stelt dat doorstroming niet het enige argument is voor snelheidsverlaging en vraagt de heer Terwal of hij doorstroming belangrijker vindt dan veiligheid en of dat het standpunt is van de VVD.

250

De heer **Terwal** (VVD) reageert op D66 dat hij dat een valse tegenstelling vindt omdat, wanneer hij de redenatielijijn van D66 volgt, we met z'n alle 20 km/h rijden omdat dat het meest verkeersveilig zou zijn. Ergens moet je daar een afweging maken en de VVD ziet dat op de meeste provinciale wegen je gewoon 80 kan rijden en dat daarmee de verkeersveiligheid gewaarborgd is. De VVD ziet wel veiligheidsproblemen waar mensen met 100 over een provinciale weg jakkeren en daar is hij het met D66 eens dat je daar wat aan zou moeten doen. Dat kan bijvoorbeeld door trajectcontroles of een flitspaal. Maar laat als eerste mensen 80 rijden omdat dan ongevallen al enorm zullen afnemen. De heer Terwal vervolgt zijn betoog over stikstofruimte die niet vrijkomt voor bijvoorbeeld woningbouw aangezien de rechtbank in Haarlem in april vorig jaar heeft besloten dat de verlaging van de maximumsnelheid op snelwegen niet gebruikt mag worden als compensatie voor dit soort doeleinden en vraagt aan de gedeputeerde waarom de provincie hier naar onderzoek wil doen omdat het maar tot een fractie natuurverbetering zal leiden en hij denkt dat er echt andere maatregelen zijn die meer tot natuurverbetering kunnen leiden.

265

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt bij interruptie aan de heer Terwal of hij alleen vanwege de woningbouw stikstofreductie wil plegen, maar hij noemde in een bijzin nog even het woordje natuur. Dus de vraag is eigenlijk al beantwoord.

270

De heer **Terwal** (VVD) vervolgt zijn inbreng. Wat bij de VVD op weinig enthousiasme kan rekenen is de 55.000 euro die wordt uitgegeven om 28 bushokjes van een sedumdakbedekking te voorzien. Uit een pilot zou gebleken zijn dat dit kleine lapje groen van een paar vierkante meter een positief effect zou hebben op de biodiversiteit, fijnstof, CO₂, geluid en waterhuishouding. De heer Terwal is benieuwd naar het doorwrochte onderzoeksrapport naar dit wondermiddel, blijkbaar, en vraagt de gedeputeerde of hij deze met de Staten wil delen. Daarnaast hoopt hij dat zijn motie van vorig jaar over het inzetten van een kostentafel en een risicotafel bij grote infrastructurele projecten als standaardprocedure navolging krijgt nu er bijna 14 miljoen euro bijgelegd moet worden bij de Stolperbascullebrug en ruim 29 miljoen euro bij de vervanging van de kolk en de damwand van de Koopvaardersschutsluis, twee projecten die niet echt de schoonheidsprijs verdienen qua projectmanagement gezien de enorme bedragen die bijgelegd moeten worden. De VVD deelt de hartenkreet van de gedeputeerde dat er wat betreft de programmering van projecten aanvullende financiële ruimte moet worden gecreëerd. In lijn met het verkiezingsprogramma van de VVD ligt de oplossing in de provincie die harde keuzes durft te maken met wat zij wel en vooral met wat zij niet doet zodat er meer geld overblijft voor een van de belangrijkste kerntaken van de provincie, namelijk onderhouden en aanleggen van infrastructuur zodat Noord-Holland bereikbaar blijft voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers.

275

280

285

290

Mevrouw **Kuiper** (CDA) constateert dat afgelopen november het iMPI 2023–2030 is vastgesteld en dat er nu weer een voordracht ligt voor een aantal kredietverleningen met een totaalbedrag van zo'n 55 miljoen. De onderbouwing toont de noodzaak aan van deze kredieten waarbij de technische briefing een belangrijk onderdeel vormt. Het CDA heeft een paar opmerkingen met als eerste de kredietverhoging van de renovatie van de Koopvaardersschutsluis die van een oorspronkelijk krediet uit 2018 van 11 miljoen euro nu naar ruim 40 miljoen euro gaat, een

295 kredietaanvraag van 29 miljoen. De nu gekozen werkwijze voorkomt dat er een omvaarroute door het Boerenverdriet in Den Helder moet worden gefaciliteerd, maar het is toch wel een enorme toename. Er staat een toelichting opgenomen waarom deze kosten zo enorm zijn gestegen en ze gaan ervan uit dat met dit krediet het gebruik van deze sluis weer voor decennia is gegarandeerd. Tevens gaat het CDA ervan uit dat de verlenging van de sluis inderdaad alleen
300 maar is uitgesteld, want het nu investeren in de renovatie van de bestaande sluis zou nog effectiever zijn als de sluis straks ook een onderdeel is van goederenvervoer over water voor grotere schepen. Als het over een relatief klein bedrag gaat, 77.000 euro voor het sedumdak van deabri's, en in het iMPI staat te lezen dat uit een pilot is gebleken dat de effectiviteit fijnstof, CO₂ en geluid eigenlijk afwezig is. De vraag is, waarom gaan we toch hiermee door? Het is en
305 blijft publiek geld, hoewel 77.000 euro ten opzichte van andere bedragen gering lijkt. En ook nog een vraag over de 700.000 euro van de paddentunnels, aannemende dat ze na vijftig jaar vervangen moeten worden, staat er niks over de effectiviteit van deze tunnels. Het precieze gebruik van de paddentunnels is waarschijnlijk niet bekend maar om een bedrag van 7 ton uit te geven wil je toch wel iets meer informatie hebben. Als laatste, de gedeputeerde heeft meermaals
310 aangegeven dat de financiële grenzen bijna zijn bereikt. Ook hier staat klip en klaar dat er na deze actualisatie geen nieuwe verbeter- en uitbreidingsmaatregelen in de studiefase kunnen worden opgenomen. Het CDA vindt het echt heel erg zorgelijk en het wordt nog besproken bij het iNHi maar het geeft wel een enorme beperking.

315 De heer **Hoogervorst** (SP) bedankt voor de mooie woorden bij zijn afscheid, hij heeft dit gedaan vanuit een roeping en omdat hij gekozen was, maar het doet hem wel goed om te horen dat het zo gewaardeerd wordt. Wat betreft de actualisering van het iMPI is de heer Hoogervorst het met D66 eens dat het een beetje vervelend is, en eigenlijk ook niet netjes, om ook deze keer projecten als de N200, Zeeweg richting de kust en de N203 bij Castricum weer te noemen als mogelijk afvallers als het allemaal financieel heel lastig dreigt te gaan worden. Dit zijn twee
320 projecten die regelmatig aan de orde zijn geweest de afgelopen periode, voornamelijk op basis van verkeersveiligheidsverbetering en dan is het jammer dat er op deze manier mee wordt omgegaan. Wij denken ook helemaal niet dat dat nodig is, schrap bijvoorbeeld andere projecten die veel onzaliger zijn, bijvoorbeeld de verbindingsweg A8-A9 en de afslag A9 bij Heiloo. En ik zie de heer Olthof knikken. Dan de Koopvaardersschutsluis die blijkbaar niet verlengd wordt de komende periode, vraag van de SP is wanneer dat wellicht wel op de rol staat en of het ook niet is dat als je nu besluit om hem niet te verlengen, dat dat je ambitie als provincie om goederenvervoer over water misschien kan belemmeren en dat zou natuurlijk ongelooflijk
325 jammer zijn. De heer Hoogervorst is het er wel mee eens dat het allemaal wel heel erg duur wordt, maar als dergelijke investeringen kunnen helpen om je ambities beter bereikbaar te houden dan moet dat altijd overwogen worden. Wat betreft de stikstofproblematiek, dat is nodig want wij moeten de natuur beschermen, laat dat op één staan. Maar we kunnen onze ogen ook niet sluiten voor de enorme woningbehoefte in onze provincie en daar moeten we ook op de juiste manier ruimte voor maken. Tot slot deabri's, dat is maar een dusdanig klein bedrag, een
330 aantal tienduizenden euro's, dat stelt natuurlijk helemaal niks voor als je de bedragen in dit plan allemaal naast elkaar zet. Laten we dat doen, want het is niet alleen nuttig maar het staat ook heel erg mooi.

De heer **Dessing** (FvD) bedankt voor het toesturen van de actualisering integraal
340 Meerjarenprogramma Infrastructuur. De fractie van Forum voor Democratie ziet met genoegen dat er hard wordt gewerkt aan het verbeteren en veilig houden van het wegennet, inclusief de waterwegen. Voor onze economie en samenleving zijn die van ongelooflijk groot belang en

terecht ligt hier ook een kerntaak voor de provincie. Tegelijk moet hij ook constateren dat er in deze actualisering wel heel veel extra geld wordt gevraagd, in totaal ruim 45 miljoen euro en dat is meer dan 20 procent van het totale mobiliteitsbudget van de provincie. Een deel van het extra geld dat nodig is heeft te maken met fors gestegen kosten, materiaalkosten en energiekosten. Maar dat bij de busbanen bij Wijckerpoort en Wijckermolen ter waarde van bijna 6 miljoen euro expliciet verwezen wordt naar het Oekraïne-conflict is natuurlijk nonsens. Aan de inkoopkant zijn de energiekosten al lang weer terug op het niveau van voor het conflict. Laten we gewoon eerlijk zijn en toegeven dat een structurele stijging van energiekosten te maken heeft met het gevoerde klimaatbeleid en de wijze waarop daarbij wordt ingezet op zogenaamde duurzame energiebronnen. Daarnaast wordt er geld uitgetrokken voor zaken die nu juist niet gerekend moeten worden tot de kerntaken van de provincie, het aanleggen van paddentunnels voor 700.000 euro en het bedekken van de bushokjes met een extra 55.000 euro van 1 miljoen euro die we al aan mos op bushokjes hebben besteed. Totale waanzin wat ons betreft. Er is om te beginnen onvoldoende bekend over de doelmatigheid van deze investeringen en wat ons betreft gaat het hier dan ook puur om symboolpolitiek. En een dergelijke politiek kunnen we ons gezien de huidige kostenontwikkeling niet langer permitteren.

Statenlid **Van der Waart** (GL) bij interruptie merkt op dat er vrij veel wordt gerefereerd aan de bushokjes en wil daar toch even naartoe want ze hoort een aantal mensen zeggen dat het niet zoveel uitmaakt. Ze heeft nog even het stuk erbij genomen, de evaluatie van 31 oktober, en daar staat, is goed voor de biodiversiteit, voor insecten, het neemt fijnstof en gifstoffen op, CO2 neemt het op, een gunstig effect op de waterhuishouding, demping van lawaai, aantrekkelijke kwaliteit et cetera. Ze begrijpt eigenlijk niet dat iedereen zegt dat dat niets waard is. Het lijkt heel wat waard.

De heer **Dessing** (FvD) merkt op, met alle respect, die paar vierkante meter en die paar extra bijen die dat oplevert en dat beetje water wat het extra oplevert, moet daar nou echt zoveel geld aan worden uitgegeven? Terug naar de kerntaak, is zijn antwoord.

Statenlid **Zoon** (PvdD) is, bij interruptie, heuglijk verbaasd over Forum voor Democratie op dit moment. De heer Dessing heeft het over de kerntaken van de provincie, dat zijn twee hele grote, natuur en mobiliteit, en voor beide dingen moeten we iets regelen en u weet zelf heel goed dat wegen door natuur heen gaan. Wij hebben die wegen aangelegd en de natuur was er al. Integraal onderdeel van de mobiliteit die we aanleggen, de wegen en de fietspaden die we aanleggen, is dat we rekening houden, nog een heel klein beetje met faunapassages, het is onderdeel van ontsnipperen van onze natuur. En nu zegt u dat u zowel het natuurbesluit van de provincie als het mobiliteitsbeleid van de provincie niet onderschrijft. Ik vind het echt heel raar.

De heer **Dessing** (FvD) wat ons betreft is mobiliteit en bereikbaarheid, en dat ben ik geheel met de VVD eens, de kerntaak van de provincie. En als ik zou moeten kiezen als we het beperkte geld wat we hebben kunnen besteden aan het kunnen verbinden van een verbinding waarbij fietsen al dan niet van A naar punt B kunnen komen, of dat tien padden van punt A naar punt B kunnen komen, dan kies ik toch echt voor het eerste.

Ik ga verder met mijn betoog. Ik heb een detail. Voor wat betreft het iMPI waar ik even een vraagteken richting de gedeputeerde over wil stellen. De Zaanbrug, ik zie daar een kredietverhoging van bijna 2 miljoen en als een van de redenen daarbij staat dat er een aantal wensen van Zaanstad zijn die graag vervuld zouden willen worden. Betekent dat, dat de provincie voor Sinterklaas richting Zaanstad gaat spelen? Is het niet zo dat Zaanstad zijn eigen wensen

moet financieren? Kan Zaanstad dat niet? Graag een toelichting van de gedeputeerde op dit punt. Namens mijn fractie wil ik oproepen om ons qua mobiliteit binnen deze commissie te focussen op onze kerntaak, het bevorderen van mobiliteit in onze provincie. We zullen prioriteiten moeten stellen en naar het zich laat aanzien zal de inflatie nog enige jaren doorzetten. Gestegen kosten voor lopende projecten zullen extra kredieten noodzakelijk maken. We zullen dus voor toekomstige projecten veel selectiever moeten worden in wat we wel en niet gaan doen en daarbij veel sterker dan nu gedaan wordt moeten sturen op de toegevoegde waarde, ook voor de economie. Alleen zo kunnen we zoveel mogelijk burgers in staat blijven stellen in hun eigen basale levensonderhoud te voorzien. Toegegeven, daar zijn we als provincie afhankelijk van het beleid in Den Haag en Brussel. Het is noodzakelijk dat we noodsignalen die kant op blijven sturen omdat wij hier met de gebakken peren zitten van beleid dat daar wordt verzonnen. Maar als het gaat om de besteding hebben wij als provincie ook een eigen verantwoordelijkheid, daarom weg met de symboolpolitiek, weg met alle stikstoftrajecten en laten we focussen op het economisch verantwoord bevorderen van mobiliteit. En dat is al moeilijk genoeg.

De heer **Carton** (PvdA) de fractie van de PvdA kan akkoord gaan met de actualisering van het iMPI met bijbehorende kredietvoorstellen. Dank voor het zorgvuldige overzicht en de informatie tijdens de technische briefing voorafgaande aan de vorige commissievergadering. Een grote zorg blijft de financiële ruimte voor projecten in de toekomst. Weliswaar zijn er voor de verbeter- en uitbreidingsinvesteringen bij deze actualisering voldoende middelen, maar voor de komende periode is er onvoldoende financiële ruimte voor nieuwe maatregelen naar de studiefase en voor projecten in de studiefase is ook nog geen zicht op dekking. Ook niet te vergeten de financiële ontwikkelingen als indexering, hoge productiekosten, waardoor er ook nog steeds grote onzekerheden blijven en die zullen ook nog wel een tijdje zo zijn. Zorgelijk, aangezien er zulke grote opgaven liggen binnen onze provinciale infrastructuur. Van vervangingsinvesteringen, onderhoud tot fiets en openbaar vervoer. Het is nodig om bij de volgende periode scherpere en mogelijk andere keuzes te maken op mobiliteit om de infrastructuur in Noord-Holland toekomstbestendig te houden. Straks spreken we nog over het instrument het iNHi om ons daarbij te helpen. Misschien moeten we dan ook kijken of er extra financiële middelen nodig zijn om bepaalde projecten mogelijk te maken.

De heer **Jensen** (JA21) kijkend naar deze actualisatie van het iMPI vallen ons wat zaken op. We constateren dat ongeveer de helft van alle projecten last gaan krijgen van de stikstofproblematiek, uitermate vervelend maar dat probleem en de oplossing liggen vooral in Den Haag. Zorgwekkender in dit toch al niet optimistische opgestelde iMPI is dat het nog steeds niet geïndexeerd is waardoor dit een incompleet stuk is. We zien dat de stelpost vervangingsinvesteringen vanaf 2026 al niet meer voldoende is, vanaf 2027 kunnen projecten in de studiefase al niet meer gedekt worden. Na deze actualisatie worden nieuwe projecten niet meer opgenomen in de studiefase totdat er weer financiële ruimte is. We hebben geen geld meer. De zaken waar draagvlak voor is, politiek en maatschappelijk, worden op de lange baan geschoven. Dit betekent dat infrastructuur vooral een probleem wordt voor een nieuw college waarbij we ons afvragen wat dit betekent voor de veiligheid. Als we kijken naar de kosten, natuurlijk was niemand voorbereid op een oorlog in Oekraïne, daar kan niemand iets aan doen, maar de inflatie speelt al wat langer. Dus het is jammer dat er niet in een eerder stadium gekeken is naar wat er kan en wat er moet op basis van het geld wat beschikbaar was, in plaats van wat wenselijk is. Wat mijn fractie verwondert is dat er met al deze financiële problemen nog steeds ruimte is voor hobbyisme, zoals collega's Terwal en Dessing al noemden, de bushokjes. Ook wij hebben daar zo onze ideeën over. Ik hoorde wat mijn collega van GroenLinks hierover

440 zei, ik zag ook eigenlijk dat het feitelijk weinig nut heeft, maar het geeft vast sommige mensen
een goed gevoel en dat mag dus wat kosten. Let wel die 55.000 euro gaat het verschil niet
maken, dat snappen wij ook wel. Maar het is een klein en vooral duur voorbeeld de
duurzaamheid wensen drukken op de kosten van onze infrastructuur en wat de gevolgen
445 daarvan zijn. De infrastructuur komt sowieso steeds meer onder druk te staan, want er is nogal
wat spul wat onderhouden moet worden. Het is daarom treurig dat de provincie binnenkort niet
meer in staat is om een van haar kerntaken, namelijk wegenonderhoud en aanleg adequaat
uitvoeren. Daar maken wij ons ernstig zorgen over, zoals gezegd vooral over de veiligheid. Wat
gaat GS hiermee doen? Gaan we schrappen of gaan we meer geld beschikbaar stellen voor
wegenonderhoud en minder aan linkse bezigheidstherapie? Met deze actualisatie kan een nieuwe
coalitie hopelijk bijsturen en de nodige harde keuzes maken.

450 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) de ChristenUnie is tevreden over de actualisatie van het iMPI en
is wel blij dat de fietstunnel bij Laren van studiefase over is gegaan naar de planfase. Wat we
missen in het verhaal is het smalle en slecht onderhouden fietspad op de Naarderweg, N524 wat
tot onveilige situaties leidt. Wat is de status daarvan? En is er al zicht wanneer dat aangepakt kan
455 worden?

Gedeputeerde **Olthof** had zich voorgenomen alleen met ja en nee te beantwoorden maar dat zal
niet volstaan. Actualisering iMPI, de laatste van deze periode, en we hebben ook al eerder met
460 elkaar gesproken over de financiële consequenties hiervan en de enorme prijsstijgingen in relatie
tot de stelposten die we beschikbaar hebben. Daarom hebben we ook het financieel perspectief
neergezet om ook wel de volgende periode scherp te krijgen van wat uiteindelijk wel de
vervangingsinvesteringskosten maar ook de ambities zijn als we uiteindelijk kijken naar actieve
mobiliteit en andere ambities die we met elkaar hebben. Juist om in de volgende periode keuzes
te kunnen maken en het zal ook aan de volgende coalitie zijn, van de volgende Staten, om
465 uiteindelijk die afweging te maken. Komen er meer middelen beschikbaar, worden er andere
keuzes gemaakt. Dus wat dat betreft hebben we denk ik ook deze periode volledig transparant
laten zien van hoe staan we er voor. In dat opzicht, naar de heer Steeman, begrijp ik vanuit uw
perspectief wel het chagrijn, of de teleurstelling wat misschien nog wel erger was dan de
boosheid. Maar het is op geen enkele wijze bedoeld om hiermee de N200 en N203 af te zetten
470 tegen een A8–A9. Eigenlijk temeer omdat we juist met die N203 en de N200 bezig zijn, we
hebben heel actief gesproken, dat willen we ook op korte termijn realiseren, ook daar zien we al
op dit moment dat de middelen er niet voor zijn. Daarmee heb ik overigens ook, naar de heer
Hoogervorst, niet willen aangeven dat we dat niet moeten doen, maar uiteindelijk zullen we daar
wel middelen beschikbaar moeten gaan stellen om dat uiteindelijk wel te realiseren. Daarom
475 hebben we er ook, juist omdat de urgentie op die twee zo dichtbij is en zo hoog is, er hier in de
Staten over gesproken. En die A8–A9, een heel ander perspectief, is veel verder weg, veel meer
geld. Op dit moment zou het ons ook niet opportuun lijken om die af te zetten tegen
bijvoorbeeld andere projecten. Dus het is op geen enkele wijze bedoeld om u hiermee te
schofferen, dat is absoluut niet aan de orde geweest.

480 De heer **Steeman** (D66) vraagt de gedeputeerde of er echt geen andere projecten zijn die hier
genoemd kunnen worden zodat dit niet een eigen leven gaat leiden en we de boodschap
meegeven aan de volgende Staten-periode dat als er gekozen moet worden de N200 en de N203
als eerste op het lijstje staan.

Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het zo niet is bedoeld. Het is juist bedoeld om die urgentie aan te geven dat we deze twee belangrijk vinden, juist omdat we dan extra middelen moeten hebben. Voor alle projecten die nu in de studiefase zitten zijn die middelen er niet. Dus het is meer bedoeld als een heads up, let op, deze vinden we belangrijk. We hadden ook andere projecten kunnen noemen, maar daarmee was uiteindelijk de N200 en N203 niet dichterbij gekomen. Dus het was meer vanuit het gevoel van ze zijn belangrijk, ze komen dichterbij, we zijn bezig. Ik heb vandaag nog gesproken over het plan van aanpak als het gaat over de N200, over de trajectstudie waar we mee bezig zijn. Dus het was meer vanuit die urgentiebehoefte dan dat wij hem hebben willen afzetten. En we kunnen in het vervolg andere projecten noemen, maar daarmee hebben we dit probleem niet opgelost. En het was niet bedoeld om hem te benoemen als project wat als eerste zou moeten afvallen. Dat is nooit de intentie hiervan geweest. Dus als dat het gevoel is, dan vind ik dat jammer. Maar dat is niet het geval geweest. En als u zegt hij moet in deze tekst eruit gehaald worden, ik kan geen teksten meer aanpassen, dan zou u dat moeten doen. Maar uiteindelijk verandert daarmee de situatie niet. We zullen er de volgende keer rekening mee houden, dit was niet de bedoeling geweest en we zullen het anders opschrijven. Overigens, als u het verandert, verandert de situatie van de N200 en N203 niet. Daar zullen we uiteindelijk met elkaar middelen beschikbaar voor moeten gaan stellen. De N200 zit ook in de studiefase, dat was een vraag van GroenLinks. We zijn ermee aan de slag, ook in goed overleg met Bloemendaal. En we hebben natuurlijk een studie gedaan over die stikstof en daar zijn een aantal wegen uitgekomen waar in ieder geval de kans van slagen het grootste is op het gebied van stikstof en ook waar we het meeste rendement, het meeste winst kunnen boeken. En waarom daar de N503 is genoemd, specifiek, dat antwoord moet ik u even schuldig blijven, maar die afweging is nu even gemaakt. Ik weet niet of die 503 toen al was afgefallen omdat uiteindelijk het rendement van de snelheid van heel beperkt was. Dat zou ik even technisch moeten insteken. En dan de stikstofdiscussie zit een beetje in de lijn van dat sedum. We kunnen wel zeggen, het levert niet voldoende op, volgens mij heeft het Statenlid Van der Waart al een heel lijstje opgenoemd. Het is misschien niet de grootste winst die we boeken maar ik denk wel dat daar waar we juist wel deze voordelen kunnen gaan halen, dat we die niet moeten nalaten. En het gaat niet alleen, als we deze realiseren, alleen om woningbouw. We hebben ook met elkaar een natuuropgave te realiseren. Ik weet wel dat een aantal partijen dat een onzinnige discussie vinden, maar de opgave is dat we uiteindelijk een klimaatopgave hebben, dat we een groot probleem hebben en dat we uiteindelijk ook voor de stikstof, zowel voor de natuur als voor de woningbouw en andere projecten, een grote opgave hebben. In onderzoek is uitgewezen dat dit kansrijke wegvakken zijn, juist voor stikstof. Nu gaan we kijken, en daarom is deze studie, wat betekent het uiteindelijk voor de doorstroming, wat betekent dit voor de veiligheid? Dus de conclusie die een aantal van u nu al trekken dat het ten koste van de doorstroming gaat, dat is nu juist de studie die we nu doen. Stikstof eerst, was eerder al onderzocht. Nu kijken wat dit betekent voor de bereikbaarheid.

De heer **Terwal** (VVD) bij interruptie, zonder in een hele stikstofdiscussie te geraken, want dat hoort bij de commissie NLG thuis. De gedeputeerde zegt woningbouw, daarover heeft de rechter juist gezegd dat de stikstofruimte die vrijkomt bij snelheidsverlaging op rijkswegen, en ik trek die even door naar de provinciale wegen, niet aangewend mag worden juist voor woningbouwvergunningen of ander soortgelijke vergunningen. Misschien voor de PAS-melders. En dan moeten we kijken wat levert het dan voor effect op. Misschien verbetert het de natuur iets, maar als dat zo weinig is en je zet daar de verslechterde doorstroming tegen af, dan zal de VVD kiezen voor andere maatregelen om die stikstofdepositie te verlagen. En wat betreft de

sedumdakbedekking, het is een beetje een spons in de zee gooien en zeggen, hij neemt wel water op. Klopt, maar heeft dat effect op de zee?

535

Gedeputeerde **Olthof** vraagt of het zin heeft wanneer hij thuis alleen afval scheidt, of gaat het juist wat worden als we dat met z'n allen doen. Daarmee is natuurlijk elk project op zich, kun je die discussie gaan stellen met elkaar, maar volgens mij hebben we een veel grotere opgave en moeten we dit soort kansen benutten. Als het over stikstof gaat stelt u een aantal conclusies. U gaat er al van uit dat het maar heel beperkt stikstof oplevert en twee dat het leidt tot een probleem met doorstroming. Volgens mij is er een onderzoek geweest naar de stikstof, dat is eerder aan de orde geweest. Er is aangetoond dat deze aanpak in ieder geval leidt tot een verbetering van de stikstofuitstoot, dat zijn niet de enorme aantallen maar het levert wat op. Als het niet voor de woningbouw is, dan zeker voor de natuur. Het is niet alleen voor de

540

545

woningbouw, het is meer. Uw andere conclusie, dat gaat ten koste van de doorstroming, ik heb al aangegeven daar is studie naar. Als die studie is afgerond, dan kunt u conclusies trekken over de verbetering van de stikstof en de impact op de mobiliteit, en als VVD een afweging maken, vinden we dit verstandig of niet?

Ik heb eerder al aangegeven, pas als we naar de planfase gaan dan hoop ik dat er een concrete begroting bij zit, dat we die afweging goed kunnen maken en dan eigenlijk het belangrijke moment krijgen, gaan we door of gaan we niet door. En wat mij betreft zou die discussie scherper gevoerd mogen worden. Dan kom ik bij het andere, de Koopvaardersschutsluis, de eerste opmerking van de heer Hoogervorst, we hebben niet gezegd dat we hem gaan doen. We hebben wel gezegd dat we over een paar jaar opnieuw die afweging gaan maken en dat we die afweging ook maken in relatie tot het kernnet van wat betekent dit voor de totale vaarwegen en het vervoer over water. Dus die afweging hebben we gemaakt. Ik ga hier niet zeggen dat we dat gaan doen, maar we gaan wel, en dat heb ik u toegezegd, die afweging later nog een keer maken. De Koopvaardersschutsluis, en dat geldt ook een beetje voor de Stolperbasculebrug, ja we hebben met enorme prijsstijgingen te maken. Dat ziet iedereen in de markt en dat is niet de normale indexatie van 2 of 3 procent, dat gaat soms met 20 tot 30 procent. Daar zijn allemaal redenen voor. Dit is ook van hoe we vanuit het verleden werkten, we hebben nu het iMPI, we gaan het straks over het iNHi hebben, we zijn veel scherper aan de wind aan het varen als het gaat over de inschatting van wat het gaat kosten. We zijn bij de Koopvaardersschutsluis ook aan de slag gegaan met die tweefasenaanbesteding, we werken veel vaker in een bouwteam, we komen nog met die risicotafel te waar de heer Terwal het over heeft gehad, dat gaan we ook evalueren wat betekent dat, dat heeft wel geleerd dat wij in het verleden, en dan is uiteindelijk zo'n Koopvaardersschutsluis wel een mooi voorbeeld, dat we eigenlijk bij de studiefase in dat opzicht wel een inschatting hebben gemaakt maar dat in een aantal projecten wat dat betreft nog wel te snel is afgegeven en niet echt gebaseerd is op wat een reële inschatting is van de werkelijke kosten. Dat was ook gebaseerd om het traject kunnen starten om daar uiteindelijk ook de studiekosten uit te kunnen gaan financieren in eerste aanleg. Maar ik heb wel gezegd, als wij uiteindelijk bedragen afgeven dan wil ik dat er veel realistischer beeld is van wat uiteindelijk de werkelijke kosten gaan worden. Of we melden erbij dat het geen realistisch beeld is, maar daar veel scherper in zijn. Ik denk dat we daar in het verleden bedragen hebben genoemd waarvan we nu moeten zeggen, een verhoging van 16 miljoen is ook wel moeilijk uit te leggen.

550

555

560

565

570

575

De heer **Hoogervorst** (SP) bij interruptie, dankt de gedeputeerde voor het antwoord over de Koopvaardersschutsluis tot nu toe. Graag een verheldering, de SP waardeert enorm dat de Gedeputeerde Staten zulke ambities hebben over goederenvervoer over water. De vraag is, belemmert het besluit zoals dat nu genomen is die ambitie? En vervolgvraag daarop, als we een

580

aantal jaren wachten met het verlengen van die sluis, zijn we dan niet veel meer geld kwijt dan wanneer we het eventueel toch nu zouden doen?

585 Gedeputeerde **Olthof** stelt dat het de ambities op dit moment niet belemmert omdat men uiteindelijk ook moet gaan kijken wat de rest van het hele netwerk van de vaarwegen gaat doen. Er zitten nog een aantal andere knelpunten en wil je een andere klasse laten varen dan zul je een aantal meer maatregelen moeten nemen, dus dat hangt van meer af. We hebben ook contact gehad met vervoerders in de regio en die belemmert het op dit moment niet. Dus wat dat betreft schaaft het onze ambities niet. We moeten nog wel de afweging maken voor welke klasse gaan
590 we straks uiteindelijk dat netwerk helemaal gereed maken. Daar doen we ook die netwerkstudie voor dat wil ik ook graag bespreken met de transporteurs, dat moeten we samen doen met elkaar vooral. En het andere., Gaat het meer geld kosten? Ik ga niet zeggen dat de prijzen hetzelfde blijven, daar zal een indexatie bijzitten. Maar we zien ook dat een aantal onderdelen van die Koopvaarderschutsluis nu nog niet vervangen hoeven te worden, dus als we het nu doen
595 gaan we versneld afschrijven en dan zijn we daar meer geld aan kwijt. Dus dat komt later en daar hebben we ook gekeken van hoelang duurt het nog voordat een aantal onderdelen afgeschreven zijn. Dus dat is de totale afweging geweest.

600 De heer **Dessing** (FvD) bij interruptie, aansluitend in het algemeen, hoort de gedeputeerde zeggen over het feit dat we eigenlijk bij de bedragen in de studiefase wat aan de voorzichtige kant zijn geweest en dat we dat eigenlijk niet meer zo moeten doen. Betekent dat, en is dat wellicht een toezegging van de gedeputeerde, dat we kijken naar de toekomst, juist omdat we daar financieel zo kritisch moeten zijn met alles wat er op ons afkomt, dat die projecten en de budgetten die daarvoor nu in de boeken staan dat die worden heroverwogen en misschien ook
605 wat realistischer worden bijgesteld zodat we daarin een realistische afweging kunnen maken?

610 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat nu niet alle capaciteit wordt ingezet om dat te gaan doen. Dat zou zonde zijn. Bij alles wat er nieuw in komt wordt toch kritischer gekeken naar met wat voor bedragen komen er staan en wat is de onderbouwing daarvan. Er zijn nog een aantal projecten, die vloeien nog voort uit de afgelopen jaren, daar zit deze actualisatie in. Dat kan zijn van een studie- naar een planfase, dat kan ook van de planfase naar de realisatiefase zijn. En dat zijn ook de momenten dat we het hier met elkaar gaan bespreken. Want als ik het nu in beeld ga brengen leidt het niet tot een andere situatie, we hebben een actueler beeld. Maar dan krijgen we deze discussie ook weer en ik zou die momenten willen benutten om dan te kijken naar kritisch
615 en dat groeit er dan vanzelf uit. Waarbij ik overigens wil aangeven, we zullen altijd met verschil zitten, we zijn wel heel kritisch aan het kijken, nu zie je het zwaartepunt van plan- naar realisatiefase. We zouden kritischer moeten zijn van de studie- naar de planfase, omdat je bij de planfase verwachtingen wekt, ga je met andere partners in gesprek en daar moet je voorzichtig in zijn. En wellicht moeten we de planfase ook wat korter maken omdat je uiteindelijk, als je nog
620 naar de scope van het project gaat kijken, en dat zou je in de studiefase moeten doen en niet meer in de planfase. Dus we zijn met elkaar kritisch aan het kijken van hoe gaan we zorgen dat we dat proces beter krijgen.

625 Als het gaat over de Wijckermolen, HOV Beverwijk is het totale project, dan vind ik het te makkelijk om het af te doen als alleen de oorlog bij Oekraïne. Daar zijn meer punten genoemd, de oorlog in Oekraïne is een, de stijgende energieprijzen, de indexatie zijn twee. Maar we hebben ook met partners te maken en met name juist daar ook met een treinvrije periode, die moet je ruim van tevoren aanvragen, dat lukte niet, dus we zien een vertraging ook bij ProRail, we zien ook materialen die bij ProRail, met name vanwege de staal voor het spoor, dat je naar

630 Tata gaat en je bent vervolgens afhankelijk voor je staalprijs van Oekraïne. Dat maakt het wat
dubieus. Maar dat zijn wel de onderdelen die ermee te maken hebben. Dus het is te kort door de
bocht om te zeggen het gaat alleen over klimaat of het gaat alleen over de energieprijs, het is
echt het totale pakket van stijgende prijzen, van uiteindelijk uitstel door het missen van een
treinvrije periode. Dus daar zit veel meer in dan alleen dat onderdeelje. Dan de Zaanbrug, als u
635 goed kijkt naar ook de kosten dan ziet u ook dat deze indexatie ook door derden betaald wordt,
er zit geen bedrag bij van de provincie. Dat wil niet zeggen dat de provincie niks aan indexatie
zal betalen, maar hier zie je vooral dat de wensen van Zaanstad ook door Zaanstad betaald zullen
worden. In dit voorstel gaan de kosten vooral naar de derden toe. Dan de Partij van de Arbeid
over de financiële ruimte. Ik heb het al aangegeven, dit zal bij de volgende coalitie-
640 onderhandelingen een zwak punt gaan worden. We zien dat we heel veel ambities met elkaar
hebben, we hebben ook een aantal dingen die we moeten doen, we moeten de basis op orde
hebben, dat is niet vrijblijvend, daar moeten we in investeren en daar zullen we keuzes in
moeten maken. Dat zal enerzijds zijn een keuze maken in de bestaande middelen, maar we
zullen ook moeten gaan kijken kunnen we meer middelen beschikbaar gaan krijgen. En dan vind
ik het wat te kort door de bocht om, als het gaat om klimaat en dat soort zaken, hoe klein ze ook
645 zijn, om dat weg te zetten als een linkse hobby. Volgens mij is het namelijk zowel rechts als
links, er zijn heel veel partijen, democratisch in ieder geval een meerderheid, overtuigd van de
klimaattoop die we hebben en ook de investeringen die we daarin moeten doen. Dus ik wil in ieder
geval ver van mij werpen dat het alleen om een linkse hobby gaat. Volgens mij is het een linkse
noodzaak.
650 En dan de N524, dat fietspad, ik zou dat graag in willen laten steken als een technische vraag,
want ik hoop dat u weet dat ik niet alle fietspaden in mijn hoofd heb zitten wat de kwaliteit
betreft, dus die zou ik op die manier graag ingestoken hebben.

655 Mevrouw **Kuiper** (CDA) had nog een vraag gesteld voor de 700.000 euro voor de vijf
paddentunnels. Het is een behoorlijk bedrag, dus even een toelichting dat de effectiviteit
inderdaad gemeten is en dat het inderdaad uiterst zinvol is om 700.000 euro daaraan uit te
geven.

660 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij kan bevestigen, die 524 zit in de studiefase en we kijken
nu welke oplossing daar mogelijk is. Dan heb ik dat antwoord alvast gegeven. En wellicht in de
loop van de avond dat ik ook het antwoord op de paddentunnels weet. Ik zal even laten
uitzoeken wat we daarvan weten. Maar aan de andere kant, we hebben met elkaar ook een grote
opgave als het gaat om ontsnipperingsbeleid, daar investeren we in en dat zal ook vervangen
moeten worden op het moment dat het einde levensduur is. Maar ik weet niet of er überhaupt
665 cijfers zijn, paddentrek wordt jaarlijks geteld, dus daar zijn ze actief in bezig. Dus daar krijgt u
van mij een schriftelijke reactie op.

670 De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn en vraagt aan de
commissie of de voordracht als hamerstuk of besprekstuk doorgaat naar PS.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan in principe als hamerstuk maar het zou kunnen zijn dat hij daar
nog op terug komt.

675

7. A-agenda Algemeen

7a. Eerste Begrotingswijziging 2023 (A-agenda's EFB, M&B 20-2-2023 & NLG 13-02-23)

680

De **voorzitter** gaat door naar agendapunt 7a, de eerste begrotingswijziging die een bijstelling van de begroting 2023 omvat en waarvan de onderdelen die de commissie M&B aangaan hier worden behandeld als voordracht voor de PS-vergadering van 6 maart.

685

Mevrouw **Kuiper** (CDA) geeft aan dat het CDA instemt met de begrotingswijziging op de onderwerpen die de commissie M&B raken. De provinciale bijdrage MIRT bedraagt 24 miljoen euro met als voorwaarde dat dit bedrag wordt ingezet als bijdrage voor die doortrekking van de Noordzuidlijn naar Hoofddorp. Dit is gezien de totale opgave die in het MIRT besproken is een goede investering in de mobiliteit van Noord-Holland. Net zoals wij een bijdrage van gemeenten vragen voor gezamenlijke projecten is het ook logisch dat het rijk ook dat aan ons als provincie vraagt. Belangrijk is dat is afgesproken dat de bijdrage niet risicodragend is. De uitname lijkt ons gezien het incidentele karakter ook een juiste dekking omdat de omvang van de algemene reserve ook na de onttrekking van dit bedrag blijft voldoen aan de daarvoor benodigde omvang. Dit is overigens ook een discussiepunt geweest vanmiddag bij de commissie EFB. Het CDA kan zich ook vinden in de aanpassing van de begroting die voortvloeit uit de actualisatie van het iMPI. Het gaat om een enorm bedrag maar de noodzaak voor deze kredieten is in het iMPI voldoende onderbouwd.

690

695

700

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat alle kredietaanvragen voor de uitvoering van het iMPI al bij de actualisatie van dat document zijn besproken. De VVD is verheugd met de 24 miljoen euro die beschikbaar wordt gesteld voor het doortrekken van de Noordzuidlijn waarbij het goed is om te zien dat de risico's op forse extra bijdragen voor de provincie zijn beperkt door de voorwaarde te stellen dat er geen prijsindexatie wordt toegepast en er niet-risicodragend wordt geparticipeerd. Voor de VVD-fractie kan de eerste begrotingswijziging als hamerstuk worden afgedaan op de volgende Staten-vergadering met de aantekening dat ze daar met de grootst mogelijke tegenzin zullen instemmen met de verlaging van het krediet voor de Koopvaarderschutsluis en het afsluiten van het krediet bij de jaarrekening van 2022, onder de voorwaarde dat van uitstel geen afstel komt zoals al eerder in een commissievergadering, en zojuist ook, dat is toegezegd door de gedeputeerde.

705

710

715

De heer **Meiland** (D66) geeft aan dat de belangrijkste zaken van het iMPI en hoe deze terugkomen in deze eerste begrotingswijziging al zijn besproken. Het belangrijkste nieuwe punt van aandacht is het doortrekken van de Noordzuidlijn en de financiering daarvoor. D66 heeft onze zorgen daarover uitgesproken op 23 januari tijdens de commissievergadering maar vindt dat de beantwoording toen voldoende was en ook hoe de risicobeheersing is opgeschreven in het huidige stuk. De D66-fractie is dan ook akkoord met de voorgestelde begrotingswijzigingen die uit het programma Bereikbaarheid voortkomen.

720

De heer **Hoogervorst** (SP) geeft aan dat in de eerste begrotingswijziging voor 2023 in combinatie met de onderwerpen die in deze commissie aan de orde zijn, het voornamelijk gaat over de 24 miljoen die incidenteel beschikbaar wordt gesteld om bij te dragen aan de MIRT-studies van het rijk. In principe is de SP voorstander van het opzijzetten van die 24 miljoen voor het verlengen van de Noordzuidlijn tot aan Hoofddorp, waarbij zij met nadruk stellen dat ze hopen dat dat niet in combinatie wordt met een eventuele uitbreiding van Schiphol of een verdere groei van

- 725 Schiphol, want daar kan dat niet de bedoeling voor zijn. De opmerking over de
Koopvaarderschutsluis en het afwaarderen van een deel van het krediet is al gemaakt en verder
denkt de SP met de opmerkingen die nu gemaakt zijn betreffende die 24 miljoen, dat het stuk
als hamerstuk naar PS kan.
- 730 Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat ook GroenLinks het eens is met deze eerste
begrotingswijziging en dat het als hamerstuk door kan. GroenLinks steunt het voorstel waar het
gaat om het doortrekken van de Noordzuidlijn tot en met Hoofddorp en het sluiten van de kleine
ring om ov-bereikbaarheid te stimuleren en te verbeteren, maar ook om ruimte te maken op het
spoor omdat GroenLinks ook geen voorstander is van groei van Schiphol als het gaat om
bewegingen in de lucht maar wel ondergronds op het spoor.
- 735
- Gedeputeerde **Olthof** dankt de leden voor de steun vanuit de commissie voor de eerste
begrotingswijziging. Wat betreft de 24 miljoen, zoals eerder gezegd zijn die niet risicodragend
en die worden alleen ingezet voor de verlenging van de Noordzuidlijn tot aan Hoofddorp.
Wanneer er in die scope wat verandert, dan verandert deze toezegging ook en het is op geen
740 enkele wijze gekoppeld aan groei van Schiphol.
- De heer **Jensen** (JA21) geeft bij de 24 miljoen voor de Noordzuidlijn aan dat JA21 voorstander is
van zo'n ontwikkeling die Noord-Holland een economische impuls gaat brengen en de
bereikbaarheid vergroot. Dat daarvoor een overheveling vanuit de algemene reserve nodig is
745 vindt JA21 niet zo wenselijk. Wat JA21 betreft zou er ook gekeken kunnen worden naar andere
manieren om aan dat geld te komen. Reserves zijn er voor noodgevallen en het is heel
verleidelijk om daaraan te zitten voor mooie projecten, maar JA21 is van mening dat daar
terughoudender mee omgegaan moet worden. Voor de rest staat er in deze begrotingswijziging
dat er bijvoorbeeld voor VTH-kosten 6 miljoen nodig is maar er is eigenlijk geen dekking voor.
- 750 Dat valt een beetje rauw op het dak aangezien net is geconstateerd dat de provincie redelijk krap
zit financieel. Dus laten we nog eens kijken naar de ambities die er zijn voor allerlei mooie
dingen. Voor de rest staan er veel kleine bedragen, en vele kleintjes maken een grote, waarvan
we ons afvragen of die wel nodig zijn en wat we ervoor krijgen, zoals 166.000 voor het IPO
boven op het begrote bedrag. En naar de meer dan 8.6 miljoen die uit de reserve uitvoering
755 mobiliteitsbeleid naar allerlei projecten gaat moet nog eens goed gekeken worden, need to have
of nice to have.
- Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat bij de 24 miljoen de afweging is gemaakt van de middelen
die nog niet bestemd zijn of die niet een bepaalde reserve raken. Deze 24 miljoen komt voort uit
760 een eerdere schuif die heeft plaatsgevonden en deze raakt ook niet het weerstandsvermogen in
die zin dat daar problemen ontstaan. Dit waren uiteindelijk in dat opzicht de makkelijkste
middelen om die beschikbaar te stellen waar uiteindelijk geen ander beleid mee geraakt wordt.
Daarom is deze afweging gemaakt. Overigens is het een reservering. Wat betreft de 6 miljoen in
de begrotingswijziging waarbij wordt bedoeld op de VTH-taken en die ook bij NLG aan de orde
765 is geweest en uitvoerig is besproken, het is niet de bedoeling om daar nu uitgebreid op in te
gaan als het gaat over NLG en laten we het hier bij die 24 miljoen.
- De **voorzitter** beaamt dat het nu alleen gaat om onderwerpen die M&B betreffen en ziet verder
geen inbreng vanuit de commissie. Het verslag van deze beraadslaging zal worden toegevoegd
770 aan de Staten-vergadering van 6 maart.

8. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

775 **8a. Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)**
 – MET UITNODIGING VAN DE COMMISSIES NLG en RWK

De **voorzitter** gaat door naar agendapunt 8a, de iNHi, dat ook voor uitnodiging gegaan is naar de commissies NLG en RWK.

780 De provincie heeft van haar wegen, 645 kilometer, en het grootste deel van haar fietspaden, 384 kilometer, in beeld gebracht hoe het gesteld is met de verkeersveiligheid, de doorstroming en het effect op de leefbaarheid en de natuur. Dit inzicht helpt de volgende coalitie om te bepalen in welke wegen zij het eerst wil investeren middels de investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur, de iNHi. Deze gegevens zijn te zien op de website van de provincie
785 Noord-Holland. Tijdens deze vergadering worden de keuzes die gemaakt kunnen worden na de verkiezingen van 15 maart besproken. Net als bij de technische briefing van 31 oktober jongstleden zijn de andere commissies uitgenodigd.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) is van mening dat het huidige college met deze nota haar
790 schaduw vooruitwerpt. De basis voor beslissingen in de nieuwe coalitie is het Perspectief Mobiliteit, maar dit perspectief is een politieke keuze die wellicht niet voor het volgende college geldt. Het Perspectief Mobiliteit is een anti-autonota en Namens Noord-Hollanders. wijst er consequent op dat in de provincie Noord-Holland veel mensen afhankelijk zijn van de auto. De huidige coalitie probeert de kaders neer te zetten voor de volgende coalitie.

795 Daarbinnen moet de nieuwe coalitie blijkbaar besluiten. De fractie Namens Noord-Hollanders. gaat daar zeker niet zomaar in mee.

Mevrouw Van Geffen bedankt voor de beantwoording van de technische vragen hoewel deze inhoudelijk wat tegenviel omdat in de manier waarop het beleid is opgezet de stedelijke regio's bevoordeeld worden. Dit wordt gezien als een politieke keuze om tot een andere
800 verdeling te komen.

Mevrouw Van Geffen heeft hiervoor niet direct een oplossing maar ziet het beleid zelf als problematisch. Ook de antwoorden op de problemen rond de modelberekeningen stellen niet gerust. Dat modelberekeningen gebruikelijk zijn wil niet zeggen dat we daarmee de problemen niet onder ogen moeten zien, het kan namelijk ook tot verkeerde beleidskeuzes
805 leiden. Daarnaast ontbreekt bij de beïnvloedingsfactoren de sociale functie, inclusief de toegankelijkheid. Nu draait het om effect op het milieu en omgeving maar het effect op de mens en behoefte aan sociale contacten telt evenzeer. Wat betreft Namens Noord-Hollanders. is er daarom flink veel huiswerk op deze nota.

Mevrouw Van Geffen eindigt met een compliment aan de provincie omdat zij alle data,
810 methodieken en analyses openbaar maakt. Dat is een buitengewoon goed voorbeeld voor transparantie en een ambitie om het gesprek aan te gaan.

De heer **Carton** (PvdA) stelt dat het moment waarop in de commissie scherp gestuurd moet worden op mobiliteitskeuzes en geprioriteerd moet worden tussen ambities, kosten en
815 risico's, sneller komt dan gedacht. Eigenlijk al in de komende periode, zoals bij het iMPI zojuist is vastgesteld. Statenbreed zijn er zorgen over de financiering en de infrastructurele opgave. Zorgen die toenemen door de hoge productiekosten en schaarse grondstoffen en technisch personeel, terwijl er naast de benodigde onderhouds- en vervangingsinvesteringen ook hoge ambities zijn op duurzaamheid, openbaar vervoer en fiets. Om zorgvuldige
820 afwegingen met elkaar te kunnen maken is het extra belangrijk dat er goed inzicht is in de

projecten, de te maken keuzes en de consequenties. De fractie van de PvdA is blij dat de commissie met de iNHi beschikt over een instrument om prioriteiten te stellen voor investeringen in de verbeteringen van de Noord-Hollandse infrastructuur en in staat is om de prestaties van deze infrastructuur te monitoren. Dit helpt de commissie om
825 toekomstbestendige keuzes te kunnen maken. De heer Carton betreurt het dat hij zelf niet betrokken zal zijn bij de discussies rond het volgende coalitieakkoord en geeft een compliment voor het leggen van de complexe puzzel van indicatoren van doorstroming, veiligheid tot en met het openbaar vervoer, de systematiek en de aanpak rond het iNHi. De commissie beschikt straks over een waardevol instrument om beter inzicht te krijgen en
830 goede keuzes te maken. Het is ook goed om te zien dat GS in de Aanpak en Monitor Investeringsstrategie zicht geeft op doorontwikkelingen van mogelijke indicatoren. Er is namelijk nog heel veel te ontwikkelen. Er staat nu een goede basis en met deze aanpak en methodiek kunnen GS en PS betere keuzes maken en colleges en Staten daarna ook weer betere keuzes.

835 Statenlid **Zoon** (PvdD) is van mening dat het misgaat bij het vertrekpunt, het coalitieakkoord. Misschien komt er geen akkoord, of geen akkoord op dit soort investeringen, wat ook logisch zou zijn omdat infra jaren doorloopt. Wat op 16 maart 2023 logisch lijkt voor een krappe meerderheid in de Staten, kan op 16 maart 2024 achterhaald zijn. Mobiliteit houdt zich niet
840 aan bestuurscycli maar heeft een eigen dynamiek. Stuur jaarlijks bij op de ambitiekaart zonder een coalitieakkoord dat buiten de Staten om wordt bedacht. Het iNHi geeft daar zelf ook al antwoord op, er wordt nog gewerkt op uitbreiding van infrastructuurinformatie op onder andere busbanen en voetpaden. In theorie kan dat een hele draai geven aan de prioriteiten, maar vooral kunnen de afwegingen dan nog gemaakt worden.

845 De heer **Terwal** (VVD) vraagt bij interruptie of Statenlid Zoon niet ook van mening is dat je ergens een vertrekpunt moet hebben, een coalitieakkoord of iets anders, wat een langjarig perspectief schetst waar we aan toe zijn. Want wanneer er elk jaar bepaald wordt of er ergens wel of geen wegen, fietspaden en busbanen moeten komen, dan wordt de ambtelijke
850 organisatie horendol en wordt er nergens meer infrastructuur aangelegd omdat we dan niet meer weten wat uiteindelijk het punt op de horizon is.

855 Statenlid **Zoon** (PvdD) denkt dat de heer Terwal twee dingen door elkaar heen haalt. Namelijk, als PS ergens een besluit voor neemt, als er gezegd wordt wij gaan dit fietspad aanleggen en wij als PS zetten daar onze handtekening onder, dan mag de ambtelijke organisatie ervan uitgaan dat dat ook gaat gebeuren. PS draait niet snel dat soort besluiten terug. Maar als in een coalitieakkoord iets onzinnigs wordt gezegd, zoals een verbinding A8-A9 waar vervolgens miljoenen geld in gaat zitten om er vervolgens achter te komen dat die verbinding
860 niet werkt, maar wel uitgevoerd wordt omdat het in het coalitieakkoord staat, dan zijn het onzinnige afspraken waar niet aan meegewerkt zou moeten worden. Laat het besluit liggen in PS, daar heb je echt een meerderheid die een afweging heeft gemaakt en dan kan er van daaruit gewoon meerjarig beleid op gemaakt worden.

865 De heer **Terwal** (VVD) stelt daartegenover dat het in de politiek gebruikelijk is dat een democratisch gekozen instituut zoekt naar meerderheden en dat die meerderheden bestendig moeten worden in afspraken en dat die afspraken vaak gegoten zitten in een coalitieakkoord. Daar staan inderdaad soms hele zinnige projecten in, zoals een verbinding

A8–A9, en soms ook onzinnige projecten zoals 55.000 euro voor de bushokjes, waarvoor in het coalitieakkoord een aanzet toe stond.

870

Statenlid **Zoon** (PvdD) meent dat de heer Terwal zijn eigen vraag heeft beantwoord omdat in coalitieakkoorden inderdaad soms afspraken staan die in minderheden zijn gemaakt en die niet door de Staten zijn bezegeld.

875

De heer **Dessing** (FvD) zoekt bij interruptie naar een tussenweg tussen de PvdD en de VVD in deze. Hij begrijpt het idee dat je coalities niet altijd in beton hoeft te gieten, omdat dan alles van tevoren vaststaat en er niets meer valt uit te onderhandelen. Hij pleit derhalve ervoor om bepaalde onderwerpen als vrije keuze te laten. Hij is het wel met de VVD eens dat je bepaalde richtingen als een soort leidraad kunt hebben. Er zijn bijvoorbeeld partijen die het heel belangrijk vinden om veel geld uit te geven aan stikstof en er zijn partijen die dat minder belangrijk vinden, dus daar zou je wel afspraken over kunnen maken. Hij vraagt of de PvdD het met FvD eens is dat zo'n soort van tussenweg een optie zou kunnen zijn om dit dilemma te kunnen doorbreken.

880

885

Statenlid **Zoon** (PvdD) is het eens met de heer Dessing wanneer hij bedoelt dat PS uitgangspunten, zoals de WHO-norm, hanteert als strakke handvatten waarop het beleid is gestoeld. In dat geval heeft de heer Dessing een goed punt, dan is het beleid gestoeld op uitgangspunten die Statenbreed gemaakt worden en daar heb je geen coalitieakkoord voor nodig.

890

De PvdD vindt het jammer dat er voor deze nota geen inhoudelijke uitwerking is gegeven, dat zou zonde zijn want de indicatoren die worden genoemd zijn indrukwekkend, helemaal met de aangekondigde verbeteringsslag die nog gemaakt gaat worden. Het is fijn dat er gestuurd wordt op de WHO-normen en dat ook faunapassages zijn meegenomen omdat juist die provinciale ontsnippering een belangrijk uitgangspunt is dat we zouden moeten hebben. De PvdD is van mening dat het iNHi moet sturen op leefomgeving, slachtoffers, zowel mensen als dieren en de modal shift moet ondersteunen. De PvdD had het deze avond graag gehad over de leefbaarheidsverbeteringen die in Den Helder gedaan zouden moeten worden, dat is een van de zwarte strepen op de kaart. Of dat de ontsnippering een onderwerp was geweest, omdat uit de cijfers blijkt dat daar grote punten te maken zijn en dat daarmee de biodiversiteit en de leefbaarheid als uitgangspunt meegenomen hadden kunnen worden in daadwerkelijke voorbeelden. Het iNHi gaat er wel sturing aan geven bij de toekomstige behandeling en daar put Statenlid Zoon een beetje hoop uit.

895

900

905

Statenlid **Van der Waart** (GL) constateert dat het iNHi uit 2014 de afgelopen periode het kader was voor het Mobiliteitsprogramma terwijl er in 2014 anders werd gekeken naar mobiliteit en de wijze waarop geld wordt ingezet voor bereikbaarheid voor iedereen. GL heeft uitgekeken naar het nieuwe iNHi om de duurzame ambities in te bedden. Maar het is nu wel laat, de allerlaatste vergadering voor de verkiezingen. Zoals ook in het stuk zelf wordt benoemd ligt het voor de hand dat het stuk na een nieuw coalitieakkoord in de werkperiode van de Staten wordt vastgesteld. De urgentie is er zeker, vooral omdat de financiering steeds lastiger wordt, maar de timing voelt geforceerd, het lijkt meer een processtuk. GL is wel blij dat er in het iNHi veel terug te vinden is in de indicatoren en de doelstellingen waarover de afgelopen periode is gesproken. Er zijn wel stappen gezet sinds 2014, denk aan de verkeersveiligheid, gezonde leefomgeving en de ontsnippering van de natuur. De indicatoren die genoemd worden zijn vanzelfsprekend, voor welke coalitie er straks ook is. Het is daarmee ook de

910

915

basis van een heel belangrijk instrument waarmee de commissie straks weer verder door kan gaan pakken. Het lijkt niet onlogisch om het iNHi en de NIKG's samen te gaan voegen, zeker gezien de financiële uitdagingen die er zijn.

920 Wat betreft de monitor, die wel vastgesteld is door GS, die is zeer nuttig en geeft heel veel inzicht in waar de commissie voor staat. Zo liggen de ontsnipperingsopgaven veel aan de kust en in het Gooi, de verkeersveiligheid van de fietspaden zoals de N515 bij de Zaanse Schans die –in tegenstelling tot de N522 bij Ouderkerk– gelukkig wel wordt aangepakt. Wanneer de programma's naast elkaar gelegd worden, dan roept dat een heleboel vragen op, maar dat biedt vooral heel veel input voor de discussies straks na de verkiezingen. Overigens
925 verzoekt GL wel om alle fietspaden op te nemen in de monitor en niet alleen diegene die naast een provinciale weg liggen omdat het nu niet compleet is.

Er worden keurige top 10's aangegeven van trajecten waar de gezonde leefomgeving als gevolg van de provinciale mobiliteit in het geding is. Dit zijn geen politieke uitspraken, dit is een opgave waar zo meteen samen aan gewerkt moet worden. Hoewel aan de late kant, ligt
930 er nu een mooie basis om straks weer mee door te gaan.

Als laatste vraagt mevrouw Van der Waart wanneer de viewer bij de monitor klaar is, zodat die ook bij de onderhandelingen op tafel ligt.

935 De heer **Dessing** (FvD) bij interruptie is benieuwd waarom GL het jammer vindt dat het nu net voor de verkiezingen is. Hij vindt het juist een mooie kans om in de overdracht naar een nieuwe periode met nieuwe keuzes die gemaakt worden in een coalitie, om zelf vast te stellen hoe ze die keuzes willen invullen. Omdat daarmee een heel belangrijk instrument in handen wordt gegeven. De heer Dessing vraagt aan GL of het niet juist een perfecte timing is.

940 Statenlid **Van der Waart** (GL) vindt niet zozeer de timing verkeerd. Het heeft haar verbaasd omdat zij had gehoopt dat in de huidige bestuursperiode dit soort dingen ook besproken had kunnen worden. Dat het vanaf nu vierjaarlijks wordt herzien is een goede zaak. Het kan zijn dat er af en toe bijsturing nodig is, maar het feit dat er nu gewerkt is met een versie uit 2014 vindt Statenlid Van der Waart bijzonder.

945 Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt voor het heldere stuk wat na de verkiezingen door de dan benoemde GS-leden en Statenleden zal worden vastgesteld. Zij heeft de bespreking nu en de vaststelling straks zo opgevat dat er nog bepaalde aspecten toegevoegd zouden moeten worden. Wanneer het iNHi het afwegingskader vormt voor de investeringen in de
950 infrastructuur vraagt zij zich af waarom investeringen in nieuwe wegen buiten deze scope vallen. Met het oog op het geheel aan middelen dat voor investeringen mogelijk is, vraagt zij waarom er geen integrale afweging gemaakt wordt tussen het investeren en het verbeteren van de huidige infrastructuur of het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Dat de bron van nieuwe wegen voortkomt uit regionale bestuursstafels betekent niet dat de financiële afweging
955 niet integraal zou moeten gebeuren. Mevrouw Kuiper vraagt hierover een reactie van de gedeputeerde.

Mevrouw Kuiper complimenteert de inzichtelijkheid die de indicatoren opleveren ten aanzien van de staat van de provinciale wegen. Omdat het een afwegingskader is voor investeringen is goed dat daar ook busbanen, vaarwegen en voetpaden aan toe zijn gevoegd. Een nieuwe
960 coalitie zal straks de nieuwe ambities bepalen en aangeven hoe de weging van de indicatoren zal zijn. Het is wel lastig dat er zelfs geen grof financieel afwegingskader is bijgevoegd. Want stel, er komen vier trajecten uit die op basis van een nieuwe weging de hoogste prioriteit hebben. Hoe wordt dan het beschikbare bedrag zo effectief mogelijk ingezet? Het kan zijn

965 dat één traject zo kostbaar is dat je verder niets kunt doen terwijl er wellicht twee of drie trajecten zijn die gezamenlijk wel financieel haalbaar zijn. Wanneer wordt die afweging gemaakt en hoe maak je dit –net zoals de transparantie bij de hele iNHi– dan zichtbaar?

970 De heer **Jensen** (JA21) dankt de gedeputeerde voor de nota. De laatste nota was uit 2014 en de wereld is sindsdien veranderd. Het is een helder en integraal instrument en kan helpen bij de besluitvorming als het gaat om investeringen in de infra. Er zijn verschillende factoren die één en ander beïnvloeden maar politieke overwegingen zijn doorgaans toch wel doorslaggevend. De iNHi geeft de grootste prioriteiten aan, wat we willen, waar en wat we willen verbeteren. Maar het is ook een politiek instrument want hoe er nu naar gekeken wordt kan door een nieuwe coalitie weer anders geïnterpreteerd worden. Er is een duidelijke
975 koppeling met het iMPI, vooral wat er allemaal niet of nauwelijks mogelijk is. Een volgende coalitie zal er heel veel nut en noodzaak aan ontlelen. JA21 constateert echter dat er niet zoveel te kiezen valt en ziet dit instrument als een keuze-instrument voor het iMPI en vraagt de gedeputeerde of hij dat ook zo ziet.

980 De heer **Terwal** (VVD) dankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning voor deze eerste bouwstenen om te komen tot een nieuwe investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur, de iNHi. Evenals de technische briefing op 31 oktober vorig jaar maakt ook deze aanpak en monitor inzichtelijk hoe onze wegen en fietspaden scoren op de huidige zeven indicatoren. Terecht wordt de vaststelling van een nieuw coalitieakkoord
985 gezien als het vertrekpunt richting een compleet vernieuwd iNHi. Bij de coalitieonderhandelingen zullen stevige keuzes gemaakt moeten worden hoe de schaarse financiële middelen aangewend dienen te worden om de provinciale infrastructuur verkeersveiliger, bereikbaarder en leefbaarder te maken, wat betreft de VVD precies in deze volgorde. Voor de indicator ontsnippering van de natuur moet geld gevonden worden in het
990 begrotingsprogramma Groen zodat het vervangen van paddentunnels, waarvoor bij de eerste begrotingswijziging 700.000 euro aan uitgegeven is, daaruit bekostigd kan worden. De heer Terwal vraagt de gedeputeerde hoe hij dit ziet. Na deze algemene opmerkingen heeft de VVD nog specifieke opmerkingen. Zo doet het de VVD-fractie deugd dat de inleiding van het stuk direct stelt dat de aanleg van nieuwe wegen niet wordt uitgesloten. Dat is een zeer
995 verstandige opmerking aangezien de bewoners van de 185.000 woningen die voor 2030 gebouwd moeten worden niet allemaal op de fiets of met het openbaar vervoer bereikbaar zijn voor werk of elders en de auto vaak gepakt zal moeten worden. Dan kun je als provincie maar beter goed inspelen op deze toenemende automobiliteit. Het is ook goed om in de volgende editie van de iNHi de scope uit te breiden met de vaarwegen, zodat er nog meer
1000 werk gemaakt kan worden van de gewenste modal shift van weg naar water in het goederenvervoer. Wellicht dat de door de gedeputeerde begin 2024 toegezegde kernnetstudie als waardevolle input kan dienen. Ook hierover vraagt de VVD om een reactie. De VVD is geen voorstander van snelheidsverlaging op provinciale wegen om een naar alle waarschijnlijkheid zeer geringe afname van de stikstofdepositie te bewerkstelligen die niets
1005 bijdraagt aan het op gang brengen van de vergunningverlening. Tot slot ziet de VVD ook in dit document de treurige constatering dat de leefbaarheid op de N203 bij Krommenie en Assendelft ver onder de maat is en in de top drie staat van minst leefbare wegen in Noord-Holland. Dit toont wederom aan dat in het belang van de gezondheid van de duizenden bewoners en scholieren die aan deze weg wonen of naar
1010 school gaan, de aanleg van de verbinding A8–A9 echt noodzakelijk is.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) meent dat dit duidelijke document een goed middel lijkt om keuzes te maken, bijvoorbeeld straks bij de coalitieonderhandelingen. De ChristenUnie geeft prioriteit aan het OV en de fiets.

1015

De heer **Alkaduhimi** (DENK) bedankt de gedeputeerde en zijn ambtelijke ondersteuning voor dit inzichtelijk document. Bij het lezen en aanbieden van dit document ervaart DENK een probleem dat binnen deskundige kringen bekend staat met het gezegde, je hebt kleine leugens, grote leugens en statistieken. De indicatoren in dit document bestaan veelal uit gemiddelden en dat is gevaarlijk. Bijvoorbeeld de indicator bereikbaarheid doorstroming wegverkeer, die zijn gemiddeld en dus misleidend omdat het blind maakt voor outliers, dat zijn waardes die eruit springen, die hetzij heel laag zijn of heel hoog zijn. De langzaamst rijdende route bijvoorbeeld, verliezen wij die niet uit het oog op het moment dat de verkeersdoorstroming wordt gereduceerd tot een gemiddelde op het moment dat deze routes worden weggecijferd door een gemiddelde uit te rekenen? Er zitten mensen in die outliers, er rijden dagelijks mensen. Hopelijk besparen we de volgende commissie die met deze monitor moet werken een blinde vlek met getallen die in het bedrijfsleven gezien worden als KPI's en die de daadwerkelijke situatie schetsen van de mensen die dagelijks over deze wegen rijden. Hopelijk worden medianen meegenomen, worden de kleinste getallen met elkaar vergeleken, of de grootste getallen. In ieder geval dat de outliers worden meegenomen in het verhaal. Want op basis van deze cijfers zullen keuzes worden gemaakt en hopelijk maakt de volgende commissie de juiste keuzes.

1020

1025

1030

1035

1040

1045

1050

1055

De heer **Steeman** (D66) vertelt hoe D66 de provinciale infrastructuur betaalbaar wil houden. Investeren in de lagen van de ladder van duurzame mobiliteit blijkt namelijk, keer op keer, onderzoek na onderzoek, de meest effectieve en efficiënte investeringen in mobiliteit en infrastructuur die zelfs geld oplevert. Met het terugdringen van mobiliteitskilometers en door volledig in te zetten op actieve mobiliteit en duurzaam OV op alle vlakken vallen de maatschappelijke kosten en baten positief uit. Voor dat inzicht moeten wel een aantal andere indicatoren gebruikt worden dan de klassieke mobiliteitsindicatoren. Bij voorkeur dus nog meer indicatoren zoals gezondheid, natuur, leefbaarheid, welzijn en welbevinden, sociale contacten, nabijheid of bereikbaarheid, betaalbaarheid en uitstootreductie. Liever deze indicatoren dan indicatoren met verschillende vormen van doorstroming als doel op zich. Die inzet zal onderdeel worden van een nieuwe periode, een nieuw college en hopelijk een nieuw coalitieakkoord dat mobiliteit echt anders gaan benaderen. De commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid heeft de afgelopen vier jaar een aantal enorm mooie stappen gezet en D66 is echt trots dat ze daaraan een steentje heeft mogen bijdragen. Stapje voor stapje is het ouderwetse auto-asfaltdenken van gedeputeerde Post uit 2014 losgelaten en hebben we echt vooruitstrevende besluiten genomen over actieve mobiliteit. We hebben een baanbrekend perspectief neergelegd voor de fiets, we hebben slim ingezet op slimme mobiliteit en alle zeilen bijgezet om het OV, ook in coronatijd, overeind te houden. We gaan nu verkiezingen in en wat D66 betreft gaan we daarna door met duurzaam doorpakken. Het is afgelopen met grote bedragen uitgeven aan het uitrollen van meer asfalt voor meer auto's om problemen met te veel auto's op te lossen. Minder auto's, meer alternatieven voor die auto dus, minder uitstoot, meer leefbaarheid, minder afhankelijkheid van één soort vervoer, veel meer keuze, minder grijs asfalt, meer rood asfalt, meer groen. Minder snel en meer veiligheid, minder openbare ruimte voor blik met wielen en meer openbare ruimte voor mensen.

1060 De heer **Terwal** (VVD) geeft bij interruptie aan dat hij met de heer Steeman van D66 een heel eind op weg kan. Ook de VVD is van mening dat je soms het openbaar vervoer en de fiets zo aantrekkelijk moet maken dat mensen uit eigen beweging –niet verplicht door de overheid– er af en toe voor kiezen de auto te laten staan en dat wanneer ze de auto pakken, het mooi zou zijn als het een elektrische auto is. Echter, een punt van zorg bij de VVD is dat met name in het landelijk gebied de fietsafstanden lang zijn, de doorfietsroutes nog niet allemaal
1065 aangelegd. Wat betreft het openbaar vervoer, in Noord-Holland Noord is het aantal mensen wat gebruik maakt van het openbaar vervoer al sinds voor corona niet meer stijgende. De heer Terwal vraagt of de heer Steeman het niet met hem eens is dat in de landelijke gebieden niet ook ingezet moet worden op automobilititeit, bij voorkeur elektrisch en dat daar waar mogelijk ook gewoon soms wegen aangelegd moeten worden. Zeker gezien het feit dat er
1070 185.000 woningen gebouwd moeten worden in Noord-Holland.

De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat hij het daarover oneens is met de VVD. Als het OV-gebruik afneemt, dan moet het OV juist aantrekkelijker gemaakt worden om mensen te verleiden het OV te gebruiken. Tijdens de coronaperiode is gebleken dat een klein aantal
1075 minder auto's op de weg enorme verschillen maakte voor de bereikbaarheid en de doorstroming, zaken die de VVD ook ontzettend belangrijk vindt. Wanneer er meer geïnvesteerd wordt in asfalt voor nog meer auto's, dan worden de problemen met die auto's en met die doorstroming alleen maar groter. Meer autoasfalt betekent meer auto's en grotere problemen. D66 probeert de problemen met auto's, de files en de doorstroming anders aan
1080 te pakken door in te zetten op andere mobiliteit dan private autokilometers. Dat is het grote verschil tussen de VVD en D66 in deze.

De heer **Terwal** (VVD) verwijst nogmaals naar het grote landelijke gebied van Noord-Holland. Zelfs wanneer het openbaar vervoer aantrekkelijker wordt gemaakt omdat je je telefoon in de bus kunt opladen, de stoelen comfortabeler zijn en de bus betaalbaar, het feit blijft dat veel
1085 mensen nog van A naar B reizen om vervolgens de bus van B naar C te pakken en dan nog van C naar D. En wanneer D66 wil inzetten op die ketenreis maar die ketenreis duurt vervolgens twee uur in plaats van een half uurtje met de auto, dan moet de heer Steeman toch beamen dat soms ook automobilititeit nodig is.

1090 De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat automobilititeit soms nodig is en soms ook een aantrekkelijker alternatief is. D66 probeert echter zoveel mogelijk alternatieven te bieden zodat zoveel mogelijk mensen die auto laten staan. De VVD zet daartegenover in op zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te geven om de auto te pakken door te investeren in
1095 autowegen, te investeren in private autokilometers. Dat is een groot verschil van inzicht. De VVD faciliteert juist datgene waardoor de wegen in Noord-Holland en in het landelijk gebied stilstaan. D66 investeert bij voorkeur in nabijheid, in de ketenreis, in slimme mobiliteit, in deelconcepten zodat er minder private auto's op de weg staan, iets waar de VVD ook voorstander van is en waar ook ondernemers die nu hun voertuiguren verliezen in de files, veel profijt van hebben.
1100

De heer **Alkaduhimi** (DENK) hoort hele mooie intenties en wensen maar vraagt hoe er omgegaan moet worden met de realiteit, bijvoorbeeld het grote verschil van reistijd naar het crematorium in Haarlem, 45 minuten met het openbaar vervoer en 15 minuten met de auto.
1105

- 1110 De heer **Steeman** (D66) antwoordt dat het soms inderdaad handiger is om met een auto een stukje te rijden dan met het openbaar vervoer, dan met de fiets, dan met andere mobiliteitsconcepten, maar bij voorkeur dan natuurlijk in een elektrische auto of een auto die door meerdere mensen gedeeld wordt. De heer Steeman benadrukt dat het niet de bedoeling van D66 is om alle auto's van de weg te halen. D66 is geen anti-autopartij, D66 probeert alternatieven te vinden voor de auto en probeert zoveel mogelijk van die auto's van de weg te halen.
- 1115 Mevrouw **Kuiper** (CDA) merkt op dat het goederenvervoer nog niet echt aan de orde is geweest en dat het bedrijfsleven ook afhankelijk is van goede verbindingen. Er wordt veel over privéautovervoer gesproken, maar mevrouw Kuiper wil hieraan toevoegen dat de combinatie met het goederenvervoer een belangrijke component is in de afweging.
- 1120 De heer **Steeman** (D66) sluit zich daarbij aan. Juist het goederenvervoer, transport en logistiek zijn gebaat bij minder auto's op de weg, dan stroomt het alleen maar beter door en zijn er minder voertuigverliesuren.
- 1125 De heer **Dessing** (FvD) wil de opmerking van de heer Steeman, dat meer asfalt per definitie meer auto's oplevert, nuanceren. Want als je kijkt naar bijvoorbeeld de natuurstudie voor de A8-A9, dan blijkt dat door de verbinding Krommenie ontlast wordt, dat er minder stikstof is dat er minder congestie ontstaat en dat je dus niet op die manier één op één de koppeling kunt leggen dat meer asfalt per definitie meer auto's oplevert omdat de auto's juist beter worden verspreid.
- 1130 De heer **Steeman** (D66) spreekt dit tegen. Het is een wetmatigheid zelfs dat meer asfalt meer auto's aantrekt. Hoe makkelijker een weg doorstroomt, hoe meer mensen daar gebruik van gaan maken. De heer Steeman is het niet eens met de opvatting dat meer asfalt minder mobiliteit zou opleveren. Meer asfalt levert per definitie meer mobiliteit op.
- 1135 De heer **Dessing** (FvD) geeft aan dat FvD het daar per definitie niet mee eens is en dat er nog stevig over gesproken moet worden want hij is het niet eens met de conclusie die D66 trekt.
- 1140 De **voorzitter** verzoekt de leden nieuwe vragen te stellen en niet steeds op hetzelfde onderwerp terug te komen.
- 1145 De heer **Terwal** (VVD) vraagt of het geen wetmatigheid is dat wanneer je 185.000 huizen bouwt in Noord-Holland voor 2030, dat veel van die bewoners met de bus en met de fiets zullen gaan, maar dat ook heel veel van die bewoners om gewoon op tijd op hun werk of op school te komen ook de auto zullen pakken. Dus dat meer huizen tot meer mobiliteitsbehoefte leidt en soms ook wel zal moeten leiden tot meer wegen. Daarom is de VVD blij met de inleiding van deze iNHi waarin de aanleg van nieuwe wegen niet uitgesloten wordt.
- 1150 De **voorzitter** hoort geen nieuwe vraag en verwacht geen antwoord.
- De heer **Steeman** (D66) had wel een ander antwoord in de koppeling met RWK. Het gaat daarbij om de nabijheid van functies, de nabijheid van mobiliteit. Wanneer er veel huizen bijgebouwd worden moet er ingezet worden op nabijheid, binnenstedelijke verdichting,

1155 wijken bouwen waar die bereikbaarheid al geregeld is en niet buitenstedelijk in het landelijke gebied of woonwijken gaan uitleggen op weilanden, want dat maakt inderdaad nieuwe wegen nodig. Daar moet anders op worden ingezet in ruimtelijk beleid.

De **voorzitter** vraagt de heer Steeman zijn betoog te vervolgen.

1160 De heer **Steeman** (D66) wil het vertalen in beleid en vertalen in uitvoering en dat is wat D66 wenst als basis voor investeringen in de infrastructuur en mobiliteit en daar gaat zij zich de komende vier jaar hard voor maken en daarvoor kunnen ze deze monitor gebruiken. Wat D66 betreft is het ook de basis voor een nieuwe iMPI en dat is ook wat ze wil meegeven aan deze gedeputeerde, aan de ambtelijke ondersteuning die hier nog mee bezig gaat en
1165 zeker aan de onderhandelaars die na 15 maart aan tafel schuiven.

De heer **Hoogervorst** (SP) wil niet herhalen wat al gezegd is, haakt aan bij menig collega maar wil als SP wel nog een aantal opmerkingen maken. De monitor geeft een prachtig overzicht van de zeven belangrijke indicatoren maar de SP mist drie dingen. Zo ontbreekt indicator
1170 bereikbaarheid OV. Er staat bij 5 namelijk wel doorstroming OV, maar OV kan pas doorstromen als het breed en uitgebreid in de provincie aanwezig is en tijdens de laatste commissievergaderingen is al door iedereen geconstateerd dat aanwezigheid van het OV niet meer het geval is. Er verdwijnen steeds meer OV-verbindingen met name in de wat dunner bevolkte gebieden in de provincie en dat is een gemis.
1175 Wanneer je kijkt naar de campagneleus van de PvdA en GL, dat ze het OV gratis willen maken voor de armen, dan had er de afgelopen jaren misschien beter gezorgd moeten worden dat ook armen in dunbevolkte gebieden het OV kunnen gebruiken. Vervolgens mist de SP ook de indicator bereikbaarheid en doorstroming via het water, het is een gemis dat dat er niet in staat en de heer Hoogervorst wil graag een reactie hierop van de
1180 gedeputeerde. En breder dan wat nu bij 6 staat, de gezonde leefomgeving die de SP erg belangrijk vindt, zou zij een indicator als leefbaarheid in onze steden, kernen en op het platteland willen zien. Misschien is het een overweging waard om die indicator op te nemen. Vervolgens spreekt de SP de hoop uit dat dit stuk niet een leidraad is waar de volgende
1185 coalitie zich aan zou moeten houden en wil zij samen met collega's ervoor zorgen dat het wel een houvast kan zijn, maar dat er niet met handen en voeten gebonden deelgenomen hoeft te worden aan de coalitietafel en dat iedereen zijn gezond verstand blijft gebruiken.

Reactie in eerste termijn gedeputeerde

1190 Gedeputeerde **Olthof** wil als eerste een compliment aan de heer Steeman geven omdat hij altijd weer in staat is met zijn bijdrage een brede discussie te ontlokken die verder gaat dan het onderwerp waarover wordt gesproken. De hele mobiliteitsagenda is inmiddels voorbijgekomen en de gedeputeerde heeft met belangstelling geluisterd naar de politieke
1195 standpunten. Het is te merken dat de verkiezingen eraan komen. Wat betreft het iNHi bedankt de gedeputeerde de ambtelijke organisatie. Het is niet het meest aansprekende document voor de buitenwereld maar het is wel een enorme stap die de provincie de afgelopen drie jaar heeft gemaakt met betrekking tot het iMPI. Drie jaar geleden werd er nog gesproken over het PMI, PMO en werd er gewerkt met een iNHi uit 2014 waarin
1200 alleen maar werd gesproken over doorstroming, veiligheid in het algemeen en leefomgeving.

Nu zijn er instrumenten ontwikkeld waarmee de Staten veel meer inzicht wordt gegeven en kunnen in het hele traject veel betere afwegingen gemaakt worden.

1205 De heer **Steeman** (D66) vult bij interruptie aan dat de complimenten aan de ambtelijke organisatie het werk dat is verricht bijna tekortdoen en sluit zich volledig aan bij de woorden van de gedeputeerde.

1210 Gedeputeerde **Olthof** merkt echter ook dat het voor een aantal leden niet ver genoeg gaat omdat de wensen en de ambities veel verder gaan. De indicatoren vliegen over hem heen en gaan verder dan dat hiermee beoogd is. Die ambities worden gedeeld en daarom is het een adaptieve agenda en zou er de komende tijd, als het gaat over het NIKG, meer aan gekoppeld moeten worden. Deze eerste stap is gezet juist om bij een volgende periode een instrument te hebben dat, in antwoord op Statenlid Zoon, geen keuzes maakt –er kunnen nog steeds politieke afwegingen gemaakt worden– maar het is wel een instrument wat in ieder geval een

1215 indicatie geeft van wat we belangrijk vinden, op basis van die indicatoren, op basis van een coalitieakkoord, maar uiteindelijk op basis van een besluit van deze Staten.

De ene partij zal misschien de ontsnippering op één zetten, met leefomgeving, terwijl de andere zal zeggen dat de doorstroming van de auto de hoogste prioriteit heeft. Uiteindelijk kom je tot een weging van indicatoren en kun je op basis van die indicatoren zien wat de

1220 keuzes zouden kunnen zijn en wat de prioriteiten zijn op basis van de bestaande infrastructuur.

Als reactie op de heer Hoogervorst, het is niet bedoeld voor de leefbaarheid in de steden. Dit is een instrument dat hoort bij bereikbaarheid en mobiliteit en is bedoeld om uiteindelijk een weging te kunnen maken als er geïnvesteerd moet worden in bestaande infrastructuur. Er

1225 worden geen oplossingen aangegeven, het geeft aan wat de knelpunten zijn en daar zijn uiteindelijk deze indicatoren voor benoemd.

Als reactie op mevrouw Van Geffen, het Perspectief Mobiliteit is een document wat twee jaar geleden is vastgesteld in deze Staten. Dit iNHi is geen vertaling van het Perspectief Mobiliteit, uiteindelijk is het een instrument dat straks gebruikt kan worden om u inzicht te geven, als u

1230 deze indicatoren belangrijk vindt en de weging daarvan, wat zou op basis daarvan de prioritering gaan worden. En daarmee is het ook geen schaduw vooruitwerpen. In de volgende periode worden die indicatoren vastgesteld. Dus er wordt nu niet vastgesteld wat die indicatoren zijn, ook niet op basis van het Perspectief Mobiliteit, uiteindelijk is dat straks aan de volgende Staten en de volgende coalitie omdat met elkaar vast te stellen. En dan blijft u zelf nog altijd de politieke keuzes maken. Realiseert u zich wel dat als u uiteindelijk besluit een politieke keuze te maken anders dan op basis hiervan –dat is uw vrijheid, dat is uw bevoegdheid– dat u dat wel zult moeten onderbouwen met een goed verhaal. Ook naar de

1235 omgeving toe. Want als uiteindelijk op basis van deze prioritering iets op nummer drie staat en u besluit nummer zestig toch naar voren te halen, dan zult u uiteindelijk een goede overweging moeten hebben waarom toch zestig belangrijker is dan nummer drie op deze lijst. Maar dat is uiteindelijk de politiek, dat zijn de keuzes die u maakt. Maar we hebben met de iNHi een instrument beschikbaar willen stellen wat u daar in ieder geval een handvat biedt om dat inzicht te krijgen. En toegankelijk zouden wij net zo graag willen hebben als een aantal andere zaken die benoemd zijn, de vaarwegen of als het gaat over de leefbaarheid in

1240 de steden. Maar dat zijn geen elementen die direct gekoppeld zijn aan de kwaliteit en de stand van zaken wat betreft die infrastructuur. En dat is de basis waarmee we aan de slag zijn gegaan. U kunt het wel gebruiken om later andere elementen, andere keuzes, om op deze manier hier ook invulling aan te geven. Maar dat is niet wat nu hier voorligt.

1245

1250 kwalificaties over onzinnige afspraken in een coalitie en dat soort zaken, dat hangt er natuurlijk vanaf, zit je in een coalitie of zit je er niet in. Ik kan me voorstellen dat als de PvdD in de coalitie zit, dat er dan hele zinnige afspraken komen, zitten jullie er niet in dan zullen er waarschijnlijk onzinnige afspraken gemaakt gaan worden. Het gaat er uiteindelijk om dat we u hiermee een instrument willen geven wat je gaat wegen. En het wordt aan u overgelaten of het zinnig of onzinnig is. Er ligt hier een instrument voor invulling die u de volgende

1255 periode met elkaar zult moeten maken en dat is aan de Staten of de coalitie. Een processtuk? Het is een instrument wat wordt ingezet. Het is niet een instrument dat een oplossing biedt, daar is de gedeputeerde duidelijk over naar GL. Dat geldt ook voor extra asfalt, nieuwe investeringen of minder mobiliteit of andere mobiliteit of welke andere keuze dan ook. Dit geeft aan de kwetsbaarheid, de stand van zaken van de bestaande

1260 infrastructuur, daar zijn deze indicatoren op. Vervolgens kijk je, als er een wegvak aangepakt moet worden, welke oplossing erbij zou passen. Is dat meer asfalt of moet er een extra buslijn komen, moet er een fietsverbinding komen of moet het op een andere manier ingevuld worden. Of moet je, dat staat ook bij de oplossingen, een OV-knooppunt verder ontwikkelen. Dat zijn de oplossingen waar je dan met elkaar naar gaat kijken. Dit geeft dus

1265 niet aan welke oplossing voorligt. En dan zou dus ook een nieuwe infrastructuur een deel van de oplossing kunnen zijn. Maar er zijn ook andere mogelijkheden. Richting Statenlid Van der Waart (GL), alle fietspaden zitten erin met uitzondering van één, het fietspad door de duinen Noordwijk-Zandvoort. We kijken of deze later nog toegevoegd kan worden. En de Viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt.

1270 Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen. Maar deze komt dan later. De financiële afweging, wij kunnen op het moment dat een keuze wordt gemaakt voor een wegvak een beeld geven van wat de verschillende oplossingsrichtingen gaan kosten. Het kan zijn dat er gekozen moeten worden tussen één knelpunt dat misschien een miljard kost en

1275 tien knelpunten die bij elkaar opgeteld honderd miljoen kosten. Dat heeft te maken met de financiële middelen van de provincie en heeft te maken met keuzes die op dat moment gemaakt worden, maar dat is het politieke debat wat hier moet plaatsvinden. Dus nogmaals, het is een instrument en het is niet zo dat op dit moment die keuzes worden gemaakt. Als het gaat over de bekostiging van de paddentunnels of alle andere trajecten die hieruit

1280 gaan komen, dat is ook een volgende stap die gezet wordt, daar gaat de iNHi niet over. De iNHi zegt niets over wie wat moet betalen, of überhaupt wat de oplossing is. Laat dat duidelijk zijn. De gedeputeerde is wel blij dat het instrument is uitgebreid met een aantal indicatoren, waaronder inderdaad die ontsnippering en die gezonde leefomgeving. Het is breed en dat de

1285 leden misschien nog wat verfijnder willen hebben. Dat zijn de volgende stappen die we met elkaar moeten bekijken. Maar laten we eerst hiermee aan de slag gaan, want nu ervaart de gedeputeerde dat als er bijvoorbeeld ergens een ongeval heeft plaatsgevonden er ook een sentiment ontstaat dat we die kruising moeten aanpassen terwijl we niet weten of dit op basis van objectieve gegevens het grootste knelpunt is of dat er nog andere zijn. Hiervoor hebben

1290 we een instrument dat inzicht kan geven van waar het werkelijk over gaat in plaats van gevoelens. De uitbreiding vaarwegen is benoemd. Wat betreft het probleem van het gemiddelde, het gemiddelde gaat over een wegvak, dat gaat over heen en terug. Je moet wel iets gebruiken en dat kan later nog verfijnd worden, maar we moeten uiteindelijk weten wat is de gemiddelde reistijd over een wegvak en daar heb je natuurlijk altijd pieken en dalen. Maar als u

1295 uiteindelijk van mening bent dat dit niet het juiste beeld is van dat wegvak, dan is het aan u

om te onderbouwen dat het gemiddelde wel klopt maar dat het probleem vele malen groter is en dat deze indicatie onterecht is. Dat is de ruimte die hier in zit. We proberen u houvast te geven en wanneer er andere voorbeelden zijn die gemeten moeten worden, dan hoort de

1300

gedeputeerde het graag.
Wat betreft de bereikbaarheid OV en bereikbaarheid water van de SP, de gedeputeerde zou het graag hebben maar het is op dit moment niet van toepassing op het iNHi dat over de bestaande infrastructuur gaat. Bereikbaarheid OV en bereikbaarheid water zouden wel een oplossingsrichting kunnen zijn als je een knelpunt benoemt. En wat betreft meer indicatoren, laten we eerst aan de slag gaan en kijken van wat er eventueel toegevoegd zou kunnen worden. Als je een indicator toevoegt, dan heb je data nodig om er wat mee te kunnen doen. Je kunt wel zeggen de bereikbaarheid van het OV, maar dan heb je wel data nodig om te kunnen meten of dat een knelpunt is op een bepaald deel. Iets wat er niet is kan een probleem zijn maar het is in dit instrument lastig om dat mee te nemen in de ranglijst.
Bereikbaarheid over water en bereikbaarheid OV kunnen wel een oplossingsrichting zijn om een bepaald knelpunt op te lossen.

1305

1310

De **voorzitter** merkt op dat de gedeputeerde een vraag van de heer Terwal van de VVD niet heeft beantwoord.

1315

De heer **Terwal** (VVD) vraagt, aangezien de financiële middelen beperkt zijn, of het mogelijk is de aanleg van bijvoorbeeld een paddentunnel of sedum op bushaltes te bekostigen uit het begrotingsprogramma Groen.

1320

Gedeputeerde **Olthof** verwijst naar zijn opmerking dat de bekostiging geen onderdeel is van dit iNHi. Het is aan de Staten zelf om te bepalen van waaruit projecten bekostigd worden. Er zijn meer projecten, ook op het gebied van infra, waarvan de kosten uiteindelijk verdeeld kunnen worden uit meerdere programma's. Dat gebeurt ook met toeristische fietsroutes bijvoorbeeld en de gedeputeerde kan zich voorstellen dat als het gaat over groen dat daar een combinatie mogelijk is. De iNHi sluit dat niet uit, de iNHi gaat daar helemaal niet over.

1325

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

De heer **Alkaduhimi** (DENK) kondigt nog aan dat hij binnenkort via mail een aantal voorstellen zal doen voor cijfers die gebaseerd kunnen worden op dezelfde data, wellicht kan de gedeputeerde dat meenemen.

1330

De **voorzitter** ziet dat de gedeputeerde de mail in ontvangst zal nemen en concludeert dat het onderwerp voldoende is besproken en schorst de vergadering voor vijf minuten.

1335

Schorsing van 20.25 tot 20.30 uur

8c. Mobiliteit: Ambitie Publieke Mobiliteit (B-agenda M&B 20-02-2023)

De **voorzitter** memoreert dat agendapunt 8b is verschoven naar achteren en gaat door naar agendapunt 8c, de Ambitie Publieke Mobiliteit. De provincie Noord-Holland biedt nu maar één enkele vorm van een vervoersdienst vanuit een maatschappelijk belang aan, namelijk een concessie. Andere diensten worden nu gemeentelijk, bijvoorbeeld het WMO-voer, dan wel landelijk, bijvoorbeeld met NS-concessie, aangestuurd. Ook komen er steeds meer

1340

- 1345 commerciële producten. De Ambitie Publieke Mobiliteit probeert door de ketenreis te faciliteren en te versterken tot één samenwerkend systeem te komen. Dit is nodig om het groeiende aantal inwoners in Noord-Holland duurzaam te vervoeren. Om de mobiliteit van bepaalde doelgroepen of de bereikbaarheid van bepaalde gebieden op een maatschappelijk gewenst niveau te brengen of te houden is die samenwerking essentieel.
- 1350 Aan de commissie wordt gevraagd wat zij ziet als belangrijk onderdeel in deze ambitie en dat kunt u nu met elkaar en de gedeputeerde bespreken. De behandeling in de commissie vandaag is de start voor het opstellen van een Ambitie Publieke Mobiliteit, die na het zomerreces dit jaar richting besluitvorming kan. Hiermee kan de ambitie ook als onderlegger dienen voor de nieuwe aanbestedingen ten behoeve van de concessies Haarlem-IJmond en
- 1355 Noord-Holland Noord.

- Statenlid **Zoon** (PvdD) is van mening dat publieke mobiliteit draait om collectiviteit en daarom vindt de PvdD een rol voor de overheid die verder gaat dan het openbaar vervoer een goed idee. Het idee van een hubsysteem is interessant maar daar moet wel een overkoepelende
- 1360 visie op komen, dus welke OV-knooppunten zijn een ankerpunt aan de rand van een daily urban system. Daar moet optimaal ingezet worden om te wisselen van mobiliteit. P+R aan de rand van Amsterdam en andere vormen van modal shift binnen de ketenrij zouden eigenlijk vooral plaats moeten vinden in Alkmaar, Heerhugowaard, Hoorn en aan de noordkant van Haarlem, Hoofddorp, Hilversum en Almere aan de zuidkant. Dat scheelt verkeersdruk op de
- 1365 rijkswegen. Buiten de ring zal ruimte blijven voor individueel vervoer, maar er moet wel slim gekeken worden naar OV op maat. Hoe zorg je bijvoorbeeld dat het gebied boven Alkmaar, Heerhugowaard en Hoorn door OV bereikbaar blijft, daar moeten we in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie al vanaf het begin over na denken. Vraaggestuurd OV zou daarbij een serieuze optie moeten zijn. Initiatieven als de Texelhopper kunnen wellicht
- 1370 doorontwikkeld worden. Binnen het daily urban system-gebied zal de focus meer moeten liggen op de fiets-treincombinatie, met name rond de stations Purmerend, Castricum en Zaandam. Autogebruik zou daar een minder aantrekkelijke optie moeten zijn om te zorgen dat het hart van onze provincie groen en leefbaar blijft, we moeten ook letten op onze niet-menselijke inwoners. Het verdient aanbeveling om te onderzoeken hoe er een integraal
- 1375 kaartstelsel voor de gehele ketenrij opgezet zou kunnen worden zodat de gebruiksvriendelijkheid verbetert. Bij de gebruiksvriendelijkheid horen ook aantrekkelijke stationsomgevingen waar het aangenaam vertoeven is voor de reiziger. Daarbij vindt de PvdD dat deze plekken zoveel mogelijk natuurinclusief ingericht moeten worden. Dat verhoogt niet alleen de aantrekkelijkheid voor de mens, maar levert ook een bijdrage aan de
- 1380 ambities op het gebied van klimaat en biodiversiteit.

- Mevrouw **Kuiper** (CDA) geeft aan dat ze het een lastig moment vindt waarop het stuk over de Ambitie Publieke Mobiliteit als B-stuk wordt aangeboden, zo vlak voor de verkiezingen. Er wordt weliswaar aangegeven dat de ambitie geen nieuw beleid bevat, maar een bundel is van
- 1385 bestaand beleid en gemaakte keuzes en dat daaruit nieuwe inzichten kunnen ontstaan. Als voorbeeld wordt genoemd, niet meer maar beter OV. Mevrouw Kuiper kan dat niet zonder meer beamen omdat er in de provincie ook wordt ingezet op grote woningbouwlocaties en die moeten ook met OV ontsloten kunnen worden en dat is dan nieuw OV.
- Er wordt iets gezegd over data-analyse van de vervoersstromen met onder andere het
- 1390 overstappen tussen de vervoerders. Mevrouw Kuipers heeft daarover een vraag gesteld bij de rondvraag maar die gaat over het nu en de ambitie gaat over de toekomst. In het stuk staat dat er wellicht een aantal relaties uit kunnen voortkomen waar dan toch kansen liggen voor

het OV die nu niet worden benut. Het acteren op deze data biedt niet zozeer een kans voor een breed OV-systeem in Noord-Holland, het is gewoon een noodzaak om die data toe te passen.

1395

Mevrouw Kuiper is een beetje overvallen en er is een volle agenda. Het is een heel belangrijk stuk dat wordt gebruikt om een definitieve ambitie op te stellen die na het zomerreces wordt aangeboden. Nieuwe Statenleden krijgen straks een kant-en-klaar stuk terwijl het wel heel erg bepalend is. Mevrouw Kuiper vraagt hoe het straks gaat richting de nieuwe commissie M&B omdat het een belangrijk onderwerp is en zij het gevoel heeft dat het nu niet besproken wordt op een manier die het eigenlijk verdient.

1400

De heer **Meiland** (D66) sluit zich wat betreft de timing van dit stuk volledig aan bij het CDA. Het is wel een mooie opzet om de ketenreis beter in kaart te hebben en om de inwoners een betere reisbeleving aan te kunnen bieden. Die hubstrategie is daarbij net zoals de Mobility as a Service goed om mee te nemen in die studie en het is fijn dat diverse marktpartijen zich hebben ingeschreven om dat uit te zoeken. D66 heeft wel een belangrijke zorg. In de brief aan PS wordt publieke mobiliteit voorgesteld als een vanuit de overheid geregisseerd collectief vervoersysteem, dat is prima maar het systeem is gebaseerd op een aanbod van vervoersmobiliteiten tezamen, bussen deeltaxi's, deelfiets, deelauto, deelscooter et cetera. Dat klinkt alsof er veel samenwerking is met private partijen. De eerste vraag is of dat zo is. Want de D66-fractie ziet daarin wel een risico voor het vervoersysteem. Als veel reizigers afhankelijk worden van een aanbieder van privaat deelvervoer en die gaat bijvoorbeeld failliet, dan kan een deel van het vervoersnetwerk wegvallen. Dit kan veel problemen veroorzaken voor de inwoners die afhankelijk zijn van de dienstverlening van die private partij. Hoe gaat GS met dit risico om? Wordt dat meegenomen in de studie? Er valt nogal eens een private partij om, zoals onlangs ook het moederbedrijf van de GO-deelscooters. De D66-fractie ziet graag dat dat risico wordt meegenomen en verder wordt uitgewerkt in de definitieve ambitie.

1405

1410

1415

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vindt het idee positief en denkt dat met de hubs ook het buitengebied goed voorzien blijft van een OV-verbinding. De ChristenUnie hoopt dat het OV beter zal aansluiten bij de behoeften van de reizigers, maar ook dat de verbindingen met het overige OV, treinen, beter gaat aansluiten zodat meer mensen gebruik kunnen maken van het OV. Bij die hubs denkt zij ook aan mooie punten, punten waarbij je ook je pakket kan laten bezorgen en ophalen, maar ook je deelauto of een fiets.

1420

1425

De heer **Terwal** (VVD) heeft een korte bijdrage gezien de spreektijd op de volle agenda. De VVD kan de geschetste lijnen in de voorliggende brief over de Ambitie Publieke Mobiliteit steunen. Het blijft een delicate balans tussen de vervoersvraag en het daarop afgestemde aanbod aan de ene kant en de exploitatiekosten aan de andere kant. Een interessante gedachte kan dan zijn om in de concessiegebieden vanuit OV-knooppunten en hubs de bus meer te combineren met andere vervoersmodaliteiten, zoals de deelauto, -scooter, -fiets. Essentieel in deze ketenreis is reizigersgemak waarbij vooraf via een makkelijk te hanteren reserverings- en betalingssysteem de hele reis inzichtelijk wordt gemaakt en geregeld kan worden. De VVD-fractie ziet uit naar een verdere uitwerking van deze ambitie.

1430

1435

Mevrouw **Abdi** (PvdA) sluit zich wat betreft de timing aan bij het CDA en D66. De PvdA maakt zich hele grote zorgen om de financiële uitdagingen en onzekerheid met betrekking tot de mobiliteit want het OV heeft een belangrijke maatschappelijke functie om naar werk of naar school te gaan. Helaas is deze maatschappelijke functie steeds meer uit het zicht geraakt en

1440

de PvdA ziet vervoersarmoede als een heel groot probleem. De PvdA vraagt aandacht voor betaalbaarheid. Het kost bijvoorbeeld 13 euro per gezin om vanuit Hoorn naar Beverwijk te gaan en je doet er anderhalf uur over. Dat is een enorm groot bedrag voor een gezin. Tenslotte vraagt de PvdA aan de gedeputeerde of het mogelijk is om tussentijds die concessies aan te passen als het gaat om vervoersarmoede, zie ook het vorige voorbeeld. En hoe komt het dat ze zo laat met deze ambitie zijn gekomen?

De heer **Hoogervorst** (SP) bij interruptie begrijpt heel goed dat deze commissie niet bedoeld is om een politiek verhaal te houden maar dat hij wel verbaasd is over de bijdrage van de PvdA die zich grote zorgen maakt over het OV, in dit geval het feit dat heel veel plekken, dorpen en kernen in deze provincie al langere tijd niet meer bereikbaar zijn met een bus, om maar wat te noemen. De PvdA was de afgelopen jaren afwezig als het ging om behoud van dit soort fijnmazig openbaar vervoer in de dunbevolkte delen van de provincie. De heer Hoogervorst begrijpt niet goed het verhaal over de grote zorgen dat heel veel mobiliteit is verdwenen en wil heel graag nadere uitleg over deze grote zorgen van mevrouw Abdi.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) denk dat zij duidelijk was. Ze heeft haar zorgen geuit en heeft dat ook al vaker gedaan.

De heer **Hoogervorst** (SP) wil mevrouw Abdi niet persoonlijk aanvallen maar zij zit hier namens de PvdA die in ieder geval de afgelopen acht jaar deel heeft uitgemaakt van het college van GS en hij had verwacht dat ze in die tijd toch wat beter hun best hadden gedaan om de fijnmazigheid van het OV in onze provincie in ieder geval een beetje in stand te houden.

De **voorzitter** hoort geen nieuwe vraag, alleen een agree to disagree.

Statenlid **Gringhuis** (GL) vindt het een ingewikkeld agendapunt en heeft geprobeerd er een aantal zaken uit te lichten. Het openbaar vervoer, deelmobiliteit en de toegang daartoe moeten in de haarvaten van de samenleving komen. Openbaar vervoer en deelmobiliteit moeten een volwaardige concurrent worden van de auto. Op veel plekken is dat niet het geval, maar het komt zelfs nog voor dat het OV benadeeld wordt door investeringen in wegen. Een mooi voorbeeld daarvan is de Westfriisiaweg tussen Hoorn en Alkmaar, door de aanleg van deze weg nam het aantal reisminuten die iemand tussen deze twee steden in de auto aflegt af. Hierdoor werd het OV minder aantrekkelijk en nam ook het aantal reizigers in de verbindingen tussen Alkmaar en Hoorn af. Zo'n ontwikkeling toont aan dat als je investeert in de weg, ook moet investeren in het OV. Anders neemt de keuzevrijheid ook af, want op het moment dat je niet in het OV investeert word je gedwongen om met de auto te gaan. En dat moeten we niet willen.

Het realiseren van een dekkend hubnetwerk en het versterken van de publieke mobiliteit gaat helpen om die keuzevrijheid te herstellen en waar mogelijk ook het OV aantrekkelijker te maken dan de auto. De inzet op de landelijke en regionale hubs juicht GL dan ook toe en hier ziet zij de grootste rol voor de provincie. Niet alleen als aanjager, maar ook als initiatiefnemer. Daarom zou GL graag een beter beeld krijgen van hoe de hubs nu verspreid zijn over de provincie door middel van een kaart waar die hubs op staan, maar ook waar op korte termijn hubs worden toegevoegd. En ook waar nog witte vlekken zijn, zodat er gestuurd kan worden op waar eventueel hubs erbij zouden moeten komen.

Daarnaast vindt GL dat er bij de hubs ook voldoende mogelijkheden moeten zijn om van de auto op de deelfiets of deelauto over te stappen. Als het aan GL ligt komen er ook bij losse bushaltes een aantal deelfietsen te staan, zodat je ook op die plekken bij aankomst nog een stukje kunt fietsen om op de plek van bestemming te komen.

Het reserveren van een voertuig is erg ingewikkeld, alleen voor deelauto's zijn al vijf, zes aanbieders die allemaal met een eigen app die deelauto aanbieden. Dat geldt ook voor fietsen, ook voor scooters. Als het de gedeputeerde lukt om dat in één app samen te brengen, dan zou dat echt een hele mooie prestatie zijn. Daar helpen we onze inwoners mee. Kan de gedeputeerde zich daarvoor inzetten?

De heer **Dessing** (FvD) heeft bij interruptie een verhelderende vraag aan GL. Hij begrijpt niet wat een noodzaak zou zijn om van de auto over te stappen in de deelauto en vraagt Statenlid Gringhuis om uitleg.

Statenlid **Gringhuis** (GL) denk dat hij het verkeerd heeft gezegd, het was niet zijn bedoeling om dat te zeggen. Hij bedoelde vooral vanuit het OV naar de deelfiets, vanuit het OV naar de deelauto.

GL heeft nog een kritische opmerking, zij mist de kleine gemeenten in de klankbordgroep in het stuk over de hubs. Er zit iemand in van de gemeente Amsterdam en dat is nou net de gemeente die heel veel zelf kan regelen. GL zou willen oproepen om in het vervolgproces ook wat meer gemeenten uit de regio daarin op te nemen.

GL kijkt wel uit naar het vervolg van dit proces omdat zij verwacht dat het veel voordelen gaat opleveren qua deelmobiliteit en ook voor het OV.

De heer **Hoogervorst** (SP) vindt het bijzonder jammer dat dit stuk nu pas komt, zeker wanneer je ziet wat de intentie van het stuk is. Het is op zich goed om eens op een rijtje te zetten hoe we er op dit moment voorstaan. Want dat is het eigenlijk en het biedt ook wat denkrichtingen voor de komende periode. Er staan wat dat betreft niet echt nieuwe dingen in. Dat had de heer Hoogervorst ook niet verwacht en dat zou ook niet handig zijn aan het eind van de periode, want daarmee zou je een nieuwe coalitie richting geven. Een richting die we misschien met z'n allen wel helemaal niet op willen moeten.

Wat betreft de bereikbaarheid van het OV hebben we de afgelopen acht jaar gezien, dat is eigenlijk al daarvoor begonnen maar zeker de afgelopen acht jaar, dat een flink deel van het OV wat als concurrent voor de auto had kunnen dienen inmiddels is verdwenen. De SP wenst voor de inwoners, ook in de dunbevolkte gebieden, dat zij in de nabije toekomst weer een bus mogen verwelkomen in hun dorp, want dat is echt van essentieel belang om de provincie leefbaar te houden. Dat wil de heer Hoogervorst meegeven.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) heeft met interesse het rapport van MaaS en de hubstrategie gelezen en blijft enigszins verbluft achter. Waar het MaaS-rapport nog een rommelig stuk is waarin Amerikaans onderzoek zwaarder weegt dan Nederlands onderzoek, is de hubstrategie een voorbeeld van de hedendaagse wens om als overheid een totaalpakket neer te zetten. Daarbij gaan zich zoveel uitvoeringsproblemen voordoen dat dit een groot beslag gaat leggen op de middelen. Ook in het MaaS-rapport zit wensdenken, deze koers gaat de publieke mobiliteit niet verder helpen.

Mevrouw Van Geffen zou er een grondige analyse op kunnen geven, want zij heeft zich er zeer in verdiept, maar haar spreektijd is beperkt. Ze heeft drie punten op hoofdlijnen. Eén, met de hubstrategie haalt de provincie zich een reeks uitvoeringsproblemen op de hals.

Duidelijk is dat de exploitatie de bottleneck wordt. Niemand kan of wil de exploitatie betalen en via ingewikkelde aanbestedingsconstructies probeert de provincie dat te coördineren terwijl de gemeenten betalen. Een slechte, niet goed onderhouden hub is dan het resultaat. Twee, de hubstrategie is een keiharde anti-auto-agenda. Want zonder flankerend beleid gaat het niet lukken omdat de reiziger liever niet overstapt, en dat is het kernpunt van de hub. De provincie negeert de wens van de reiziger en maakt autorijden onmogelijk door regels voor bouwen zonder parkeerplek, met lage parkeernormen, dure parkeergelden enzovoort in de hoop te bezuinigen op wegen. Maar die wegen zijn natuurlijk ook nodig voor deelvervoer en OV. De hubstrategie is een dwangstrategie en daar is Namens Noord-Hollanders. dus tegen. Drie, wensdenken domineert. MaaS is in de praktijk een grootstedelijk instrument en niet zomaar iets voor de hele provincie. Mevrouw Van Geffen zegt dit op basis van onderzoek. Nederlands onderzoek geeft aan dat het verleidingseffect om anders te reizen via MaaS beperkt is en als het er is leidt het er eerder toe dat mensen minder met het OV gaan reizen dan meer. De hubstrategie spreekt van goede effecten op brede welvaart maar oorzaak en gevolg van de hubs op de gekozen criteria voor brede welvaartsdoelen zijn niet aan te tonen. Verder wijst onderzoek uit dat deelgebruik van licht elektrisch vervoer waarschijnlijk meer nadelen heeft voor het klimaat dan voordelen. Kortom, zoals de stukken er nu uitzien koersen we op grote problemen in uitvoering en in kosten met onduidelijke opbrengsten voor reizigers en het klimaat en een keiharde anti-auto-agenda die hieronder ligt. Voor Namens Noord-Hollanders. moet het reizigersperspectief centraal staan, veel praktischer dan nu en veel haalbaarder en betaalbaarder. Daarbij zien ze graag dat inclusie en toegankelijkheid van het openbaar vervoer volop wordt meegenomen.

Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** reageert als eerste op de timing. Er is in deze periode vaak over het openbaar vervoer gesproken, ook over de problemen in het openbaar vervoer. Er is gezegd, het openbaar vervoer moet aantrekkelijker zijn als een goed alternatief en niet om auto's te pesten maar wel uiteindelijk die keuzevrijheid bieden en mensen te verleiden om meer met het openbaar vervoer te gaan. Zoals eerder aangegeven, het streven is niet naar meer openbaar vervoer maar wel naar beter openbaar vervoer, wat beter tegemoetkomt aan de wensen van de reiziger. Wat betreft het momentum, het is meer bedoeld om op te halen, omdat er zo vaak over gesproken is, om te laten zien we zijn hiermee bezig en ook uw wensen op te halen, en uiteraard komt het in de volgende periode gewoon nog een keer terug. Het is niet dat er nu een besluit wordt genomen, dit is een eerste gespreksnotitie, een brief waarop u input kunt geven. Gelet op de reacties zijn er een heleboel mensen die met de ingeslagen weg kunnen instemmen en op het moment dat het verder wordt uitgewerkt en we de volgende periode met een uitgewerkt stuk komen, dan kan daar ook met de volgende Staten uitgebreid met elkaar over gesproken worden.

Richting mevrouw Kuiper van het CDA, het is niet zozeer de ambitie om meer openbaar vervoer aan te bieden, maar wel beter openbaar vervoer. En daar wordt breed naar gekeken. Voor de gedeputeerde is het vanzelfsprekend samen met de NS en met Transdev aan tafel te zitten, maar ook een heleboel andere marktpartijen benaderen om te kijken hoe kunnen we dit met elkaar gaan invullen. Het zijn verschillende opdrachtgevers, maar ook van de NS zit de Raad van Bestuur hier aan tafel, samen met het bestuur van Transdev om te kijken, hoe kunnen we in Noord-Holland, met name in het landelijk gebied zorgen dat ook in de kleine kernen dat fijnmazige beter aansluit op het grotere net.

1585 De heer **Dessing** (FvD) grijpt bij interruptie terug op de opmerking van de gedeputeerde over weinig input, of wie zwijgt stemt toe. Dat is wat te kort door de bocht. De richting op zich om te kijken naar slimme keuzes is natuurlijk goed, maar het is niet het totale probleem waar we het hier over hebben. De haalbaarheid en de betaalbaarheid met name, ook vanwege de financiële keuzes die we moeten maken, die zullen ook integraal gewogen moeten worden.

1590 Daar is dit stuk alleen niet voldoende voor. Is de gedeputeerde dat eens met de heer Dessing?

Gedeputeerde **Olthof** is het eens met de heer Dessing, maar het is ook niet de bedoeling om nu een besluit te nemen en het is zeker niet bedoeld als wie zwijgt stemt toe. Het was meer bedoeld om reacties op te halen en we zullen het verder moeten uitwerken met alle consequenties van dien en met het financiële perspectief, zoals ook de PvdA al opmerkte, zodat naast de keuzevrijheid ook de betaalbaarheid een belangrijk punt is. Dus er zitten financiële aspecten aan, ook als het gaat om het inrichten van de hubs, MaaS en een fijnmazig openbaar vervoer. Ja, die komen nog. Dus als u hiermee denkt, we hebben gezwegen en we hebben ingestemd, dat is dus niet het geval.

1600 De heer **Dessing** (FvD) wil dat dan meegeven als de bijdrage. Voor Forum voor Democratie is het een kernpunt om dat integraal af te wegen. Ze wachten de uiteindelijke versie af voor nadere besluitvorming.

1605 Gedeputeerde **Olthof** beaamt dat dat zeker de bedoeling is. Het is niet bedoeld om nu een besluit te nemen, want dat zou geen recht doen aan het moment. Het is nu om u de gelegenheid te geven om input mee te geven en dan wordt er de volgende periode verder over gepraat, met alle consequenties van dien, met alle financiële consequenties. Dus daar geen misverstand over.

1610 En ook de data, waar nu nog aan gewerkt wordt, omdat die onlosmakelijk en noodzakelijk zijn om goede afwegingen te kunnen maken. Waar hebben we het eigenlijk over, wat kunnen we hiermee? Dat wordt steeds belangrijker en dat is niet één moment, daar zouden we meer mee moeten gaan doen, data gestuurd. Het is goed dat die er in zit, en ook dat van alle partijen de neuzen dezelfde kant op staan, dat iedereen er belang bij heeft om te zorgen dat het beter gaat worden. Want zowel de NS, Transdev, provincie, de gemeente en alle andere partners, zitten er op die manier in. Om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief is.

1615

De gedeputeerde was verrast door de bijdrage van D66 die de samenwerking met private partijen, de marktwerking ter discussie stelde. Maar als de heer Meiland zegt, we moeten het volledig in overheidshanden doen en daarmee meer zekerheid, zullen er ook partijen zijn die het daarmee eens zullen zijn.

1620

De heer **Meiland** (D66) ontkent bij interruptie nadrukkelijk dat hij dat gezegd heeft. Hij heeft alleen het risico benoemd en dat dat meegenomen gaat worden in de ambitie. Als je het deels in een concessie kan toevoegen, dan zou dat zeker een interessante uitwerking zijn.

1625

Gedeputeerde **Olthof** realiseert zich dat uiteraard. Daarom is het belangrijk dat de overheid hier meer regie op pakt. Het is ook naïef om te zeggen dat de markt dit kan overnemen met alle risico's die eraan vastzitten. Als het gaat over die app gaat het uiteindelijk over de bereikbaarheid van de informatie. Als het gaat over het inrichten van hubs, dan zul je dat moeten afstemmen met elkaar.

1630

- Wat betreft de opmerking van GL, en waar ook de gedeputeerde zich zorgen over maakt, dat je straks als reiziger vijf, zes hubs moet gebruiken om uiteindelijk op de plaats van bestemming te komen. Dus hoe ga je die informatie ontsluiten? Hoe zorg je dat het
- 1635 reizigersvriendelijk wordt als je een reis wilt plannen en je hebt daar verschillende mobiliteiten voor nodig, dat dat ergens bij elkaar komt. En inderdaad moet er gekeken worden naar met welke partners we dat gaan doen. Dat is ook een onderdeel van het gesprek, wat voor soorten mobiliteiten kun je daarop aanbieden. Daar zijn we volop mee bezig, dus ja we zullen ook naar die risico's kijken. Maar, voor alle duidelijkheid, op het
- 1640 moment dat je met marktpartijen samenwerkt dan is natuurlijk nooit uit te sluiten dat er financiële of faillissement-­risico's aan vast zitten en de continuïteit daarbij wel kwetsbaar kan zijn. Dat probeer je te voorkomen door goede alternatieven te bieden, maar het is niet altijd uit te sluiten.
- Wat betreft de Mobipunten, die zitten erin en dat is een van de voorbeelden van die
- 1645 hubstrategie en de combinatie met andere modaliteiten. De essentie hiervan is dat je uiteindelijk naar een goed publiek vervoerstraject wilt gaan, dat bestaat uit het spoor, dat bestaat uit het HOV, dat bestaat ook uit het onderliggend openbaar vervoernet, maar dat vraagt ook om een fijnmazigheid. Kun je daar bijvoorbeeld samenwerken met het WMO-­
- 1650 vervoer dat vanuit de gemeente rijdt? Dat is tot nu toe heel erg lastig gebleken, maar er worden wel gesprekken over gevoerd. Kun je daar ook andere modaliteiten aan toevoegen? De deelfiets, de deelauto, om uiteindelijk te zorgen dat mensen op een hub kunnen komen en daar vandaan op hun werk of thuis kunnen komen. Op die manier probeer je naar die combinatie te kijken met elkaar en alle modaliteiten komen daar terug.
- De betaalbaarheid van de PvdA is al even genoemd, een belangrijk punt is wel, een les die we
- 1655 geleerd hebben, de tussentijdse aanpassingen, die flexibiliteit. De afgelopen jaren hebben ons ook geleerd dat zeven jaar voor een concessie, of langer of korter, kwetsbaar kan zijn. Er gebeurt veel en de vraag is hoe je in zo'n looptijd ervoor zorgt dat je toch kunt bijsturen. Dat kan zijn met lijnen, dat gebeurt met een evaluatie. Maar wat kun je ook hier nog mee doen? We kijken wel naar de flexibiliteit en hoe kunnen we ook tussentijds toch wat met bepaalde
- 1660 concessies doen.
- En de vraag waarom zo laat. Drie jaar geleden ontstond corona, toen moesten alle zeilen bijgezet worden om te zorgen dat we het openbaar vervoer zoals we het hadden zoveel mogelijk in stand konden houden, ondanks dat de vraag compleet wegviel. Vervolgens hebben we het wel zo snel mogelijk opgepakt om te kijken, hoe kijken we naar de toekomst.
- 1665 Ook gebaseerd op de lessen die we de afgelopen jaren geleerd hebben.
- Wat betreft de locaties van de hubs, die zullen straks in de uitwerking komen. Het is ook nog de vraag wat voor een soort hubs er komen. Dat laat ook die hub-­strategie zien, dat er allerlei verschillende hubs zijn. Hele basale hubs waar je van het ene op het andere OV kan stappen, tot heel erg uitgebreide waar een heel assortiment aan deelmodaliteiten beschikbaar
- 1670 is. Maar ook bijvoorbeeld de OV-­knooppunten, dat zijn ook hubs waar een heleboel zaken bij elkaar komen. Dat zal ook in beeld komen.
- Amsterdam heeft een reactie gegeven op de hub-­strategie. Als het gaat over dit document dan bespreken we dat met alle gemeenten in Noord-­Holland Noord. Dat doen we niet alleen met Amsterdam want dit gaat op dit moment namelijk over Noord-­Holland Noord, waar we wel de lessen uit willen gebruiken voor de andere regio's.
- 1675 Wat betreft nieuwe ideeën van de heer Hoogervorst, die had de gedeputeerde graag meegenomen. De heer Hoogervorst kan ze ook nog per mail versturen zodat zijn nieuwe ideeën meegenomen kunnen worden. Het zou zonde zijn als er nu nieuwe ideeën zijn en we

- 1680 gaan door en dan achteraf horen we dat er nog nieuwe ideeën waren. Dus als er nieuwe ideeën zijn dan deze graag nu meegeven.
- 1685 Het beeld dat wordt neergezet alsof er de laatste vier jaar een kaalslag heeft plaatsgevonden op het openbaar vervoer klopt niet. Ondanks corona en ook nog daarna is het grootste deel van het openbaar vervoer in stand gehouden. Dat er op een enkele lijn, door gebrek aan vraag of door corona, wat minder gereden wordt is mogelijk. Maar het is niet zo, dat beeld wil de gedeputeerde bestrijden, dat er de afgelopen vier jaar complete lijnen zijn verdwenen en er een enorme kaalslag heeft plaatsgevonden. Dat neemt niet weg, en daarmee is de gedeputeerde het wel eens met de heer Hoogervorst en alle andere leden, dat als het openbaar vervoer aantrekkelijker gemaakt moet worden, dan zal op een andere manier en kritisch gekeken moeten worden hoe we ervoor gaan zorgen dat het een goed alternatief is voor andere modaliteiten. En daar zijn we nu mee bezig.
- 1690 Wat betreft Namens Noord-Hollanders., dat is een andere manier van naar de wereld kijken. Dat kan, daar is politiek ook voor. Maar dit is absoluut niet bedoeld om auto's te pesten of automobilisten te pesten, dit is juist om mensen keuzevrijheid te bieden. Om uiteindelijk ook voor de mensen met een auto een goed alternatief te bieden, met name in Noord-Holland
- 1695 Noord is het goed om die keuzevrijheid te bieden. Met name in de kleine kernen hebben de mensen op dit moment een beperking en als je geen rijbewijs hebt, dan heb je ook geen alternatief. We moeten met elkaar realistisch zijn, dat alternatief is de verantwoordelijkheid van de provincie, om ervoor te zorgen dat iedereen mobiel is en dat iedereen kan deelnemen aan de samenleving en daar is mobiliteit een absolute randvoorwaarde voor.
- 1700 De reiziger staat centraal, dat is de essentie van dit verhaal. En de vraag of MaaS wensdenken is, het zijn ontwikkelingen, er zijn op een aantal plekken mooie voorbeelden van, ook in andere Europese landen. Laten we vooral van die mooie voorbeelden leren om te zorgen dat we het hier zo goed mogelijk invoeren. Dat betekent ook dat we nu niet voor een concept kiezen, maar dat we juist breed met een heleboel partijen aan het kijken zijn wat er goed
- 1705 aangeboden zou kunnen worden om deze specifieke vraag, dat fijnmazige in een landelijk gebied, om daar ook een antwoord voor te hebben. Er zijn een aantal maatregelen die in Amsterdam prima werken, die zouden uiteindelijk in Nieuwe Niedorp echt niet passen. We moeten kijken naar wat past bij de vraag die er is.
- 1710 De **voorzitter** constateert dat alle vragen beantwoord zijn en er geen behoefte is aan een tweede termijn.

8d. 4 Afdoeningsvoorstellen moties

1715 **8d1. Afdoening motie 75–2020 Pont Ilpendam**

- 1720 De heer **Klein** (ChristenUnie) is van mening dat deze motie terecht is afgedaan en is heel blij met het feit dat er een oplossing is gevonden voor 2021 in eerste instantie en ook later voor het vervolg. De concessie loopt nu voor zo'n vier jaar en er wordt onderzoek gedaan naar een brugverbinding. De ChristenUnie vindt het wel heel belangrijk dat ruim voor het einde van de huidige concessie er meer duidelijkheid is over de toekomst. Kan de gedeputeerde toezeggen dat die informatie inderdaad ruim van tevoren beschikbaar komt, over bijvoorbeeld de kosten van de vaste brugverbinding of de kosten van een doorgaande ondersteuning van de pont?
- 1725 De heer **Steeman** (D66) is blij dat D66 het begrip varende fietspaden heeft toegevoegd aan het provinciale vocabulaire. D66 is ook blij dat het varende fietspad bij Ilpendam voorlopig

1730 gered lijkt maar blijft benieuwd naar een permanente oplossing. D66 sluit zich wat dat betreft aan bij de ChristenUnie, het is een mooie stap maar we zijn er nog niet en het is ook zeker goed om te lezen dat het verenbeleid, het varende fietspadenbeleid, zo prominent in de aandacht is gekomen. Dat laat zien dat je soms in de politiek heel concreet verschil kunt maken. Wat D66 betreft is de motie afgedaan en D66 gaat ervan uit dat varende fietspaden een volwaardig onderdeel blijven van het provinciale fietsbeleid.

1735 Statenlid **Gringhuis** (GL) sluit zich aan bij de woorden van D66 en vindt de motie ook afgedaan.

Reactie gedeputeerde

1740 Gedeputeerde **Olthof** geeft een concreet antwoord op de vraag van de heer Klein van de ChristenUnie. Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van tevoren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont.

1745 De heer **Klein** (ChristenUnie) vindt het heel mooi dat het zo snel mogelijk is en ruim van tevoren, maar zou het misschien iets concreter kunnen?

1750 Gedeputeerde **Olthof** verwacht op hele korte termijn duidelijkheid over die vaste oeververbinding. Bij korte termijn praten we niet over jaren, maar dan praten we over veel eerder. Wellicht dit jaar nog dat we dat weten en daar een beeld van hebben. Niet kort voor betekent niet een half jaartje voordat deze periode afloopt, de periode dat er geld voor beschikbaar is. Dat wordt hiermee niet bedoeld.

1755 De **voorzitter** hoorde de gedeputeerde zeggen een half jaar, of iets dergelijks, inventariseert bij de commissie of de motie als afgedaan kan worden beschouwd en constateert dat dit het geval is.

8d2. Stand van Zaken 2022 uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025 en afdoening motie M173-2021

1760 De **voorzitter** vertelt dat de enige indiener van de motie, de heer Koyuncu van DENK, heeft laten weten akkoord te zijn met de afdoening, inventariseert of dit bij de commissie ook het geval is en concludeert dat deze motie kan worden afgedaan.

8d3. Voortgang Actieagenda Actieve Mobiliteit en afdoening Motie M68-2022

1765 De heer **Steeman** (D66) is van mening dat het antwoord lijkt op het antwoord dat werd gegeven bij het bespreken van deze motie. Er gebeurt veel, er wordt aandacht besteed aan mensen met een mobiliteitsbeperking, er is wetgeving, internationale verdragen waaraan concessiehouders en de provincie zich moeten houden. Maar ook met dit afdoeningsvoorstel in de hand lijken mensen met een mobiliteitsbeperking geen volwaardig deel uit te maken van het provinciale beleid. Hoe vanzelfsprekend het ook gepresenteerd wordt, hoeveel er al gedaan wordt, hoeveel bijkomend voordeel gewoon infrastructuur ook heeft, het staat er niet echt. Het maakt geen vast onderdeel uit van het staand beleid. Het blijft een beetje voelen alsof deze groep mensen met een mobiliteitsbeperking erbij komt.

1770

1775 De heer Steeman hoort graag van de gedeputeerde hoe deze groep ook daadwerkelijk in besluitvorming, in beeld en in tekst, een plaats heeft gekregen in staand beleid en ook in plannen en uitvoering daadwerkelijk betrokken wordt. Vooralsnog lijkt het antwoord op de motie nogal karig, maar de heer Steeman laat zich graag van het tegendeel overtuigen. En wanneer het op voortgang van de Actieagenda Actieve Mobiliteit aankomt, niets dan lof. Deze agenda blijft vooruitstrevend en is absoluut de focus die Noord-Holland vast moet houden de komende jaren.

1780 Statenlid **Kostić** (PvdD) spreekt haar steun uit voor de woorden van D66, het is een belangrijk onderwerp en het moet goed worden opgepakt.

1785 *Reactie Gedeputeerde Staten in eerste termijn*

Gedeputeerde **Olthof** begrijpt het punt van de heer Steeman en er is geen misverstand over wat er bedoeld wordt. Naar aanleiding van deze motie is er contact geweest met de vertegenwoordiger van Iederin en er is afgesproken om contact te houden bij elk onderwerp als het gaat om een project voor actieve mobiliteit, om mensen met een beperking een vast onderdeel van de afweging te laten zijn. Wat verwacht de heer Steeman behalve deze toezegging? Het feit dat er contact is geweest met Iederin, dat het in de organisatie ook vast onderdeel is bij de afweging. Wat verwacht de heer Steeman nog meer van de gedeputeerde? Behalve een nieuwe nota waarin dat wordt opgenomen.

1790
1795 De heer **Steeman** (D66) is zich bewust van een aantal beleidscycli, er zijn stukken beleid vastgesteld in deze periode die ook weer terugkomen op de nieuwe rol. De concrete vraag is, waar gaan deze mensen daadwerkelijk in de besluitvorming straks een plaats krijgen, in beeld en in tekst en in beleid? Anders dan dat u met ze gesproken heeft, afspraken heeft gemaakt en toezegging heeft gedaan. Het staat nog nergens vastgelegd. De heer Steeman wil graag zien waar dat wordt vastgelegd.

1800
1805 Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat bij elk groot project, op het moment dat er gepraat wordt over infrastructuur, aanpassingen van infrastructuur, het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking wordt meegenomen. Met andere woorden, als er wordt geïnvesteerd in infrastructuur dan zal het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking daarin worden meegenomen. De gedeputeerde heeft geen document dat zegt dat het wordt meegenomen. Op het moment dat we met een actualisatie van de Agenda Actieve Mobiliteit komen dan is het helder dat daar apart ook extra aandacht voor gevraagd zal worden. Dat kan de
1810 gedeputeerde toezeggen. Maar daarnaast ook dat in de uitvoering –en daarvan kan de proef op de som genomen worden bij het eerste project– in hoeverre het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking daarin is meegenomen. De gedeputeerde doet de toezegging dat dat gebeurt en de toezegging dat bij een volgende actualisatie van de Agenda Actieve Mobiliteit, dat daar extra aandacht besteed wordt en dat het daar een plek in heeft gekregen.

1815
1820 Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft het stuk zo gelezen dat er gewoon gekeken wordt op projectniveau omdat iedere situatie uniek is en er andere maatregelen nodig zijn om mensen met een mobiliteitsbeperking goed te kunnen faciliteren. Als je uitgaat van projectniveau, dan kun je het meeste maatwerk leveren. De vraag is of dat de insteek van de aanpak was. Heeft mevrouw Kuiper dat goed begrepen van gedeputeerde?

Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat en meent dat dat het punt was wat is ingebracht door de Staten. En bij deze motie was dat in de Agenda Actieve Mobiliteit waar op dat moment niet voldoende plek was ingeruimd voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dat was een
1825 terecht punt omdat er een bepaalde vanzelfsprekendheid inzat. Het is extra benadrukt door contact op te nemen met iederin, door nu te zeggen dat het het beste tot z'n recht komt bij de individuele projecten. Daar moet je gaan kijken wat überhaupt de impact is voor mensen met een mobiliteitsbeperking, soms is die heel groot, soms is die er niet. Op dat niveau kun je het beste het belang van mensen met een mobiliteitsbeperking tot z'n recht laten komen.
1830 Dat is wat we hiermee bedoeld hebben, om op die manier te kijken naar toekomstige projecten.

De heer **Steeman** (D66) dankt de gedeputeerde voor de toelichting en de grote toezeggingen die hij doet naar aanleiding van zijn betoog. De heer Steeman is blij om te zien dat de
1835 gedeputeerde op deze manier omgaat met de motie en de uitvoering die hij aangeeft en zal de komende jaren actief blijven volgen wat er uiteindelijk terecht komt van de toezeggingen die zijn gedaan en hoe mensen met een mobiliteitsbeperking ook daadwerkelijk vast onderdeel gaan worden van het provinciale beleid.

1840 De **voorzitter** constateert dat alle leden de motie als afgedaan beschouwen.

8d4. Afdoening motie M221–2022 Geen BTW op OV kaartjes

De **voorzitter** heeft contact gehad met de indiener van de motie, mevrouw Van Soest (PvdO).
1845 Zij is akkoord met de afdoening en heeft geen bijdrage.

Statenlid **Zoon** (PvdD) bevestigt dat PvdD akkoord is en blij is dat het GS onderschrijft dat een ander financieel stelsel rondom mobiliteit nodig is. Er wordt ook al jaren gepleit voor btw op kerosine voor vliegtuigen en de PvdD neemt aan dat de gedeputeerde dat ook meeneemt in
1850 die totale mobiliteitsafweging en de communicatie die hij gaat doen.

Gedeputeerde **Olthof** laat weten dat er niet gesproken is over btw op kerosine en hoopt dat Statenlid Zoon niet pleit voor het afschaffen van btw op kerosine.

1855 Statenlid **Zoon** (PvdD) herhaalt dat in het antwoord van GS duidelijk gezegd wordt dat er een ander financieel stelsel rondom mobiliteit is, dat er anders gekeken moeten worden naar mobiliteit en beprijzing van mobiliteit. PvdD is voorstander voor het afhaken van btw op het openbaar vervoer, maar dat betekent dat je het ergens erbij moet doen. Dan doet de PvdD de suggestie om dan inderdaad ook te gaan pleiten, niet alleen om de btw op het openbaar
1860 vervoer eraf te halen, maar ook om btw te heffen op vliegaccijnzen. Als de gedeputeerde toch al buiten het kader van de provincie kijkt, neem dat dan ook mee in de lobby.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het specifiek ging over beprijzing, met name was dat toentertijd gericht op het betaalbaar en aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. Daar
1865 is voor gepleit. Als het gaat over de luchtvaart is natuurlijk wel besproken dat het prijsmechanisme in dat opzicht wel een knop is waar je aan kunt draaien. Maar er is niet specifiek gepleit om de btw op kerosine te verhogen of op een andere manier aan te passen.

1870 De **voorzitter** sluit de discussie en constateert dat deze motie als afgedaan wordt beschouwd door de commissie.

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

1875 De **voorzitter** meldt dat mevrouw Van Geffen twee rondvragen heeft ingediend en mevrouw Kuiper heeft één rondvraag ingediend. De twee vragen die zijn ingediend door PvdD zijn bijgevoegd aan de stukken, maar omdat ze vrij laat zijn ingediend kan het zijn dat de gedeputeerde het antwoord schuldig moet blijven als ze te technisch of inhoudelijk zijn.

1880 Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) vertelt dat haar eerste vraag is ingediend als technische vraag en terugkwam als rondvraag. Ze vraagt zich af wat er politiek is aan de vraag over hoe oud de Leimuiderbrug is en 3D printen. De tweede vraag zijn de fietspaden van Texel. Het fietspad van de provincie wordt het slechtste fietspad van Texel genoemd, het gaat om twee eenrichtingsfietspaden van het veer tot aan de rotonde Akenbuurt in Den Burg. De vraag is of

1885 het bekend is dat deze fietspaden in slechte staat zijn en of onderhoud van deze fietspaden in de planning staat en zo ja, wanneer.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de Leimuiderbrug bestaat uit drie bruggen en die dateren uit de jaren zestig. Van 1991–1992 werd het tweede deel, het noordelijke deel aangelegd en meteen daarna in 1993 werd ook het oude gedeelte gerestaureerd. Op dit moment is de techniek nog niet zover om de bewegingswerken, die twee brugvallen, 3D te printen, daar zijn ze te complex en te zwaar voor. Er wordt wel gekeken op andere vlakken wat er 3D geprint kan worden als nieuwe techniek, maar dat is hier nog niet mogelijk.

1890

1895 Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) vraagt nogmaals wat er politiek was aan deze vraag.

Gedeputeerde **Olthof** weet dat niet.

De **voorzitter** constateert dat daar geen antwoord op is.

1900

De heer **Steeman** (D66) vult aan dat er signalen zijn dat er vaak storing is bij de Leimuiderbrug en dat er daarom nagedacht wordt over het 3D–printen van de bewegende brugdelen. Bewoners en gebruikers van de Leimuiderbrug melden dat de storing verslechterd is vanwege de centrale bediening, zodat er minder snel en minder makkelijk een storingsmonteur aanwezig kan zijn bij de Leimuiderbrug. Dus de vraag aan de gedeputeerde of daar een kans is op verbetering?

1905

De heer Steeman vraagt zich af wat de stand van zaken is van de tunnel bij de Leimuiderbrug, of de provincie er überhaupt over in gesprek is en hoe dat gesprek gaat.

1910 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat er geen gesprekken worden gevoerd over een tunnel. Dat zou op die plek heel ingewikkeld zijn en het is op dit moment geen optie. De storingen hebben niets te maken met de centrale brugbediening. Er is lang gezocht naar de oorzaak van de storing en dat heeft ertoe geleid dat er bijna permanent een monteur aanwezig was om dat te vinden. Er is toen een storing hersteld, er kwam een nieuwe storing en vervolgens

1915 bleek dat het betreffende onderdeel, mede door Oekraïne en alles wat er speelt, heel lang op zich heeft laten wachten. Dit onderdeel kon heel lang niet hersteld worden. Dat is inmiddels

1920 wel gebeurd, het leek goed te gaan, er is contact over geweest met de collega's in de omgeving daar, en vervolgens blijkt dat vorige week maandag er toch weer storing is geweest. Er wordt maximaal gemonitord op dit moment, ook met monteurs in de nabije omgeving om te zorgen dat er zo snel mogelijk kan worden ingegrepen. Maar het is niet zo dat dit door de afstandsbediening plaatsvindt.

1925 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) heeft een aanvullende vraag. Hoe lang gaat het duren voordat er meer drastische maatregelen genomen kunnen worden? Als de brug steeds in storing blijft moeten er op een gegeven moment echt maatregelen genomen worden. Zit daar een grens?

1930 Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat er voortdurend wordt gekeken naar het probleem. Als het over drastische maatregelen gaat, om die brug nu te gaan vervangen of een tunnel aan te leggen, dat is niet in beeld. Er wordt met maximale inspanning geprobeerd het probleem helder te hebben, en dat is helder. Dat is verholpen maar we moeten er ook vanuit gaan dat er altijd een storing mogelijk is. Dat is niet uit te sluiten. Maar er is geen ander scenario in beeld om iets anders te gaan doen bij de brug.

1935 Wat betreft de fietspaden op Texel, het fietspad waar op bedoeld wordt is waarschijnlijk het fietspad langs de Pontweg, langs de N501. Dat heeft de gedeputeerde zelf ook geconstateerd, daar worden ook gesprekken over gevoerd met het college van Texel. Voor dit fietspad staat voor dit jaar een onderhoudsronde gepland en eind 2023, begin 2024 wordt hieraan gewerkt. Overigens is op Texel heel veel geïnvesteerd in fietspaden, ook in de verbetering van de fietspaden en dit is een van de laatste trajecten waar dat moet gaan gebeuren.

1940 De **voorzitter** constateert dat de vragen afdoende beantwoord zijn.

1945 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vraagt of de effecten worden gemeten van de versobering van de dienstregeling van de NS op het gebruik van het Noord-Hollands busvervoer en of de provincie daarover klachten heeft ontvangen. Wat de tweede vraag betreft, mevrouw Kuiper had kunnen weten dat de gedeputeerde al een reactie had gegeven aan de NS over de versobering en daar ook kritische opmerkingen over heeft geplaatst. Dus de tweede vraag hoeft niet meer gesteld te worden. De derde vraag is, is er een tussentijdse bijstelling mogelijk, zowel aan de zijde van de NS als aan kant van de Noord-Hollandse concessies, als we ketenmobiliteit zo aantrekkelijk mogelijk willen houden? Zeker nu blijkt dat de gedeputeerde aan tafel zit met ook de NS. Wellicht is er wat mogelijk.

1955 Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de effecten niet worden gemeten en geeft aan dat er ontegenzeggelijk een verband zal zijn tussen de problemen op dit moment bij de NS en het effect in het algemeen op het openbaar vervoer is. Dat is ook te zien aan het gebrek aan personeel bij de bus, wat impact zal hebben op een slechter aanbod van openbaar vervoer. Daarom wordt alles ingezet om te zorgen dat het weer hersteld gaat worden. Er heeft geen afstemming plaatsgevonden met de provincie Noord-Holland over de te maken keuze. Dat neemt niet weg dat, nadat werd medegedeeld dat de versobering er aankwam, daarover contact opgenomen is. Mevrouw Kuiper had een terechte vraag, de NS heeft dat zonder afstemming gedaan. De gedeputeerde verwacht niet dat er tussentijdse bijstelling van de NS mogelijk is. Connexxion heeft de dienstregeling wel zoveel mogelijk aangepast aan de gewijzigde aankomsten. Dus we proberen wel te anticiperen met onze eigen concessie op die

- 1965 gewijzigde dienstregeling van de NS. De NS heeft wel aangekondigd, met het nodige voorbehoud, om in 2024 een aantal verbeteringen weer door te voeren, waaronder het terugbrengen van de spits IC tussen Haarlem en Alkmaar. Dus ze zijn er wel mee bezig, maar de gedeputeerde verwacht niet op hele korte termijn er direct weer aanpassingen plaats gaan vinden.
- 1970 Statenlid **Zoon** (PvdD) hoort herhaaldelijk dat de voorkeur A8–A9 een verslechtering is van de uitzonderlijke universele waarde en verwijst naar de afspraak dat elk verlies of schade van werelderfgoed ongepast is en adviseert om niet door te gaan met de golfbaanvariant. Daarom heeft de PvdD een aantal vragen. Het coalitieakkoord spreekt over het onderzoeken van de
- 1975 verbinding A8–A9 waarbij de werelderfgoedstatus behouden blijft. Deelt GS de mening van de PvdD dat hiermee de verbinding voldoende onderzocht is en dat de conclusie is dat de huidige voorkeursvariant ongewenst is? Betekent dit advies van ICOMOS dat er anders gekeken moet gaan worden naar oplossingen voor verbeteringen van de leefkwaliteit in Krommenie. Deelt GS de mening van de PvdD dat de optie om meer asfalt aan te leggen als
- 1980 oplossing van de leefbaarheidsproblematiek nu toch echt een doodlopende weg blijkt te zijn. ICOMOS adviseert de staat om alternatieve opties te onderzoeken en geen andere ontwerpopties. Is bekend naar welke opties gerefereerd wordt? En tot slot, provincies denken tegenwoordig steeds vaker out of de box bij asfaltprojecten, zoals provincie Utrecht met een alternatief voor de controversiële A27–verbreding Amelisweerd. Daarbij wordt ingezet op
- 1985 minder auto's, modal shift en andere routes. Ziet GS ook oplossingen in deze richting om leefbaarheid rondom Krommenie te verbeteren en CO₂-uitstoot te verminderen?
- 1990 Statenlid **Van der Waart** (GL) heeft dezelfde vragen als de PvdD en nog twee aanvullende vragen, meer procesmatig. In de brief van GS in reactie op het negatieve advies van ICOMOS wordt benoemd dat het lastig is in te schatten hoe dit advies uiteindelijk weegt in de definitieve beoordeling van UNESCO en of deze zelfs gaat plaatsvinden. De vraag van GL is of er al een gesprek is geweest met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en of bekend is of UNESCO inderdaad ook zelf nog een aanvullend advies zal geven, of dat ze dit gewoon overnemen?
- 1995 Gedeputeerde **Olthof** in beantwoording op de eerste vraag van de PvdD, de vragen hebben allemaal met elkaar te maken, maar het antwoord op punt A is helder, ook voor de rest van de beantwoording, dat die conclusie op dit moment nog niet gedeeld wordt. En dat heeft te maken met de afspraak dat we het definitieve antwoord van UNESCO afwachten en niet van
- 2000 ICOMOS. ICOMOS is een adviesorgaan voor UNESCO en in dat opzicht is het in het verleden ook gebeurd dat UNESCO een advies van ICOMOS naast zich neer heeft gelegd. Echter, en dat is ook het punt wat Statenlid Van der Waart aangeeft, in het advies van ICOMOS dat naar OCW is gegaan er ook nog niets bekend is hoe OCW hierop reageert. Dat eerst dat gesprek aangegaan moet worden, waarvan de gedeputeerde hoopt het zo snel mogelijk te hebben. Er
- 2005 is nog geen gesprek hierover geweest, de gedeputeerde heeft wel iemand van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed gesproken maar dat was niet specifiek hierover. Als er uiteindelijk duidelijkheid is vanuit OCW of vanuit de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, dat dan bekend is hoe het advies van ICOMOS geïnterpreteerd moet worden. Komt er nog iets van UNESCO of zegt ook OCW dat het advies van ICOMOS gezien moet worden als het definitieve advies van
- 2010 UNESCO. Het zou goed zijn om die duidelijkheid te hebben, dan kan er duidelijkheid gegeven worden hoe we hierin verder gaan. Dat is op dit moment de stand van zaken en dat is exact hetgeen er in de brief staat. De gedeputeerde wil wel naar de andere vragen kijken maar

meent dat die in dat opzicht overbodig zijn omdat u bij die vragen ervanuit gaat dat wij dit punt A onderschrijven.

2015

Statenlid **Zoon** (PvdD) hoopt dat de gedeputeerde tot een andere conclusie komt en dat de andere vragen uiteindelijk wel interessant gaan worden.

2020

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij doet wat is afgesproken met de Staten. Statenlid Zoon is het nooit eens met de gedeputeerde maar er zijn ook andere partijen die er waarde aan hechten dat dit zorgvuldig wordt afgelopen, ook de bewoners, daar heeft de gedeputeerde ook mee gesproken. Ook daar heeft hij hetzelfde gezegd, het is niet positief maar de gedeputeerde wil graag weten vanuit OCW en vanuit de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed of dit gelezen moeten worden als een definitief negatief advies van UNESCO, hoe dat wordt geïnterpreteerd. Er is namelijk geen direct contact met UNESCO. Komt er nog een advies van UNESCO en als dat niet komt, hoe moeten we dit dan lezen? En dan zullen we dat ook met u delen en dan weten we waar we aan toe zijn. Dat heeft ermee te maken dat we dit zorgvuldig willen afwickelen.

2025

2030

Statenlid **Van der Waart** (GL) is ook voor zorgvuldigheid maar er is eerder met elkaar afgesproken –niet iedereen was het ermee eens– dat er gekeken zou worden naar het advies naar de status van het werelderfgoed. Het verhaal van ICOMOS is vrij duidelijk en er is nog steeds geen zicht op financiering. Statenlid Van der Waart vraagt zich derhalve af wanneer de zorgvuldigheid zijn waarde verliest. De vraag is, wat betekent dit?

2035

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er verschillend over gedacht wordt en dat het handig lijkt om ervoor te zorgen dat er bij de verkiezingen en bij de coalitieonderhandelingen duidelijkheid is over deze vraag zodat er ook in de volgende coalitieperiode een besluit over genomen kan worden. De gedeputeerde geeft aan dat hij dan deze twee besluitpunten

2040

aanhoudt.

2045

De heer **Dessing** (FvD) heeft een korte vervolgvraag. Kan de gedeputeerde iets zeggen over de planning van die gesprekken met OCW om te kijken wanneer die finale uitslag er zou kunnen zijn. En kan de gedeputeerde iets zeggen over de gesprekken die gaande zijn over die eventuele financiering. Mocht dat nog doorgaan, is daar een eventuele termijn of datum aan te koppelen?

2050

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat op korte termijn duidelijk moet zijn hoe het advies van ICOMOS gelezen moet worden. Als OCW en RCE dat bevestigen leest dit als het definitieve advies van UNESCO en dan hoeft de volgende vraag niet beantwoord te worden, want dat is de voorwaarde geweest die in het besluit zat. De gedeputeerde heeft eerder gezegd dat het handig is om zo snel mogelijk te hebben, zodat bij de coalitieonderhandelingen het standpunt van OCW en van de Rijksdienst ook helder is en in dat opzicht er een besluit over genomen kan worden.

2055

De **voorzitter** gaat over naar de volgende rondvraag van Statenlid Kostić over Schiphol.

2060

Statenlid **Kostić** (PvdD) memoreert dat onlangs duidelijk geworden is dat Schiphol een onbeperkte hoeveelheid zeer zorgwekkende stoffen mag uitstoten, het wordt niet gecontroleerd en er wordt geen paal en perk aan gesteld. Daar heeft de PvdD drie vragen

over. De rijksoverheid behoort de gezondheid van mensen te beschermen en dient daarom die zeer zorgwekkende stoffen te beperken. De provincie heeft er niet direct een taak in, maar heeft wel de taak om de gezondheid van de Noord-Hollanders te beschermen. De raad van Amsterdam heeft een brief gestuurd naar het Rijk met het verzoek dit op te pakken. Is GS
2065 ook bereid iets vergelijkbaars te doen en het Rijk op te roepen om eisen te stellen aan de uitstoot en om op zo kort mogelijke termijn inzichtelijk te maken hoe groot die uitstoot precies is. Er is ook nog onderzoek gedaan waaruit blijkt dat de meeste Noord-Hollanders toch willen dat er minder vluchten komen, de krimp Schiphol. De vraag is, bent u daarmee bekend? En de vervolgvraag, is het nu niet eindelijk tijd dat u als provincie zegt we vinden het
2070 klimaat belangrijk, we vinden natuur belangrijk, we vinden de gezondheid van mensen belangrijk. De gedeputeerde zegt het ook vaak als het gaat om Tata. Is het niet tijd om de daad bij het woord voegen en te zeggen we gaan ons als provincie uitspreken voor krimp Schiphol en gaan we daarvoor lobbyen? Of blijft de gedeputeerde bij het oude standpunt dat alles maar moet kunnen?

2075 Gedeputeerde **Olthof** betreurt de laatste zin van de bijdrage van Statenlid Kostić. De gedeputeerde is de woensdag voor de vergadering bij de minister geweest en hij heeft de minister aangesproken op het feit, wat eerder betoogd is vanuit de BRS en ook vanuit het college, dat het ingewikkeld is dat de Wet luchtvaart een status aparte heeft en dat dat nu
2080 extra naar voren komt. Dat er over de ZZS niks geregeld is, dat datgene waar Tata op aangesproken wordt, dat dat blijkbaar voor de luchtvaart niet geldt. De gedeputeerde heeft de minister daar persoonlijk op aangesproken en is ook benaderd door de wethouder van Amsterdam met de vraag of de provincie wil aansluiten bij de brief. Dat wordt nog besproken, om daar via de BRS of via het college daarbij aansluiten of dat we zelf nog wat
2085 gaan doen. Maar de gedeputeerde heeft de minister dus aangesproken met als voorbeeld dat ZZS-verhaal, dat het heel erg ingewikkeld is dat waar de hele wereld zich aan heeft te houden, dat de luchtvaart daar blijkbaar buiten valt. Of dat nog gevolgen krijgt is onderwerp van gesprek. Maar het klopt, het is bijna niet meer uit te leggen dat iedereen zich te houden heeft aan het terugdringen van die ZZS, het minimaliseren of het voorkomen ervan, en dat
2090 blijkbaar de luchtvaart daarbuiten staat. Dat kan de gedeputeerde onderschrijven. Het artikel van de meerderheid van Noord-Holland is minder zorgvuldig, in dat artikel staat vijftig procent, dat is geen meerderheid. Dus de kop en wat er feitelijk in het artikel staat is door deze en gene wat ingevuld. De gedeputeerde is ervan op de hoogte en het college heeft altijd gezegd, en ook de BRS heeft altijd het standpunt gehad, het gaat er primair om dat de
2095 individuele burger beschermd wordt in zijn basisrecht en dat we met elkaar moeten vaststellen wat dat is. Als het gaat over geluidsoverlast, als het gaat over het klimaat, dat is het uitgangspunt altijd geweest. Er is nooit gezegd, het moeten zoveel minder vluchten zijn en dat wordt nu ook niet gezegd. Maar we staan vlak voor verkiezingen en het is niet uit te sluiten dat er dan andere geluiden gaan komen. Maar vanuit het college is op dit moment niet
2100 besproken om een ander standpunt in te nemen ten aanzien van het aantal vluchten van Schiphol, wat de afgelopen jaren ook niet is gebeurd.

Statenlid **Kostić** (PvdD) stelt een vervolgvraag. De gedeputeerde zegt dat hij contact heeft gehad met de wethouder over de brief. Kan de gedeputeerde laten weten of hij zich aansluit
2105 bij die brief? Of wanneer dat bekend is?

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat wanneer hij dat via de BRS doet namens 56 gemeenten en vier provincies dat hij dat afgestemd wil hebben. Hij heeft er in de week voorafgaande aan

2110 de vergadering contact over gehad, de wethouder heeft een briefje gestuurd en dat wil hij delen. Tegelijkertijd geeft hij aan dat een brief één ding is, maar dat hij de minister er ook op aangesproken heeft in een gesprek. De gedeputeerde onderschrijft het standpunt van Statenlid Kostić en hij heeft de minister erop aangesproken. Maar of er een brief gestuurd gaat worden of dat er wordt aangesloten bij de brief van Amsterdam, daar komt hij nog op terug.

2115 Statenlid **Kostić** (PvdD) verwijst naar een onderzoek dat eerder is gedaan door de provincie zelf waarbij inwoners van Noord-Holland hebben gezegd, onze gezondheid gaat boven de uitbreiding van Schiphol, of Schiphol überhaupt. Dat is heel duidelijk en er hoeft verder niet gepraat te worden over percentages. De fundamentele vraag is, als hij ziet dat het niet goed
2120 gaat wat betreft die zorgwekkende stoffen, de uitstoot die Schiphol geeft en hij zegt we nemen de gezondheid van omwonenden serieus, kunt u dan niet op zijn minst zeggen, we willen inzetten op een bepaalde krimp van Schiphol? Hoeveel dat is gaan we nu niet zeggen, maar wilt u op zijn minst zeggen dat we inzetten op die krimp?

2125 Gedeputeerde **Olthof** stelt dat wanneer de vraag is of het college een ander standpunt heeft ingenomen ten aanzien van de krimp van Schiphol, het antwoord daarop nee is.

De **voorzitter** sluit deze rondvraag af.

2130 **8b. Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland 2022–2024**

De **voorzitter** gaat over naar agendapunt Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland dat is verschoven naar het eind van de vergadering en wijst de leden op de resterende spreektijden.

2135 Samen met de gemeenten in de Kop van Noord-Holland is een Regionale Agenda Mobiliteit opgesteld. In deze agenda, ook wel Werkagenda Mobiliteit genoemd, staan maatregelen om de mobiliteit in deze regio de komende tijd aan te pakken. Hiervoor wordt het restbudget van het programma De Kop Werkt! ingezet en met deze Werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit dat u op 13 september 2021 heeft vastgesteld. Dit kan als een
2140 B-stuk behandeld worden, dus de commissieleden kunnen met elkaar en de gedeputeerde de werkagenda bespreken en de input kan door gedeputeerde worden meegenomen naar het PVVB om dat met de wethouders in een ander gremium te bespreken en dan kan dat worden bekeken en wat er eventueel is opgehaald toevoegen aan de agenda.

2145 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vindt het een mooi document met aandacht voor de fiets, het OV. In het document worden goede plannen beschreven voor betere OV-verbindingen en bereikbaarheid met de fiets. Het verbaast de ChristenUnie wel dat de N77 nog steeds benoemd wordt in dit document en de afschaling van de N99 erbij. De route die is ingetekend voor de N77 lijkt erg kostbaar en zeker niet natuurvriendelijk. Volgens de
2150 ChristenUnie zou een goede verbinding van de N240 naar de N99 een betere en betaalbare oplossing zijn. Op dit moment is dit een van de routes die vanaf de A7 de kortste is naar Den Helder, alleen zijn de wegen op Wieringer niet geschikt om met vrachtwagens of met caravans overheen te rijden. Ook zou het ontzettend helpen als aan de andere kant de N9 stuk veiliger zou zijn en beter geschikt zou zijn voor grotere hoeveelheden verkeer. De
2155 ChristenUnie ziet dus meer oplossingen in het verbeteren en het opwaarderen van de huidige N-wegen dan een nieuwe N77 aan te leggen.

- De heer **Meiland** (D66) vindt het goed dat de vier gemeentes na het Regioakkoord De Kop Groeit verder zijn gaan werken aan het werkdocument. De fractie van D66 kan de
- 2160 uitgangspunten van het werkdocument prima ondersteunen want deze passen uitstekend bij de ladder van duurzame mobiliteit waar D66 zich voor inzet. Dat betekent dat D66 zich inzet voor het gebruikmaken voor vormen van mobiliteit die zo min mogelijk belasting geven op de ruimte en de leefomgeving en die ook een veilige en comfortabele en betrouwbare reis van deur tot deur kunnen bieden. Een van de agendapunten in het werkdocument is de
- 2165 ontwikkeling van de N77 die moet zorgen voor een afwaardering van de N99. Volgens de heer Meiland is het een soort van lobby maar hij ziet het nog steeds wel als een goede ontwikkeling als een nieuwe weg, nieuw asfalt, gaat leiden tot de afwaardering van een andere weg en als het zorgt voor een slimmere verbinding.
- 2170 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt bij interruptie of de heer Meiland zich ervan bewust is dat deze nieuwe weg langs een natuurgebied gaat en door hele kleine dorpjes. Vindt hij het dan nog steeds een betere oplossing?
- De heer **Meiland** (D66) heeft online de weg opgezocht en zag een grote dikke paarse streep dwars door het landschap heen. Het lijkt hem geen ideale oplossing maar het uitgangspunt, als je een nieuwe weg aanlegt en daarmee een slimmere verbinding kan realiseren en een andere weg afwaardeert, dan is dat waar hij zijn woorden aan ontleent.
- 2175
- De heer **Terwal** (VVD) steunt de provinciale ambitie om de komende periode met alle regio's in gezamenlijkheid een regionale agenda mobiliteit op te stellen om zo de samenwerking tussen provincie en gemeenten op mobiliteitsgebied te versterken en efficiënter te maken. De Werkagenda Mobiliteit van en voor de Kop van Noord-Holland is daar een mooi voorbeeld van. Goed dat er in alle ambities en plannen focus wordt gebracht. Wat betreft de VVD-fractie wordt er nu doorgepakt waarbij bovenaan de wensenlijst een veiliger rijksweg N9 staat. In november vorig jaar is een motie van het CDA en de VVD aangenomen in de Staten om bij Rijkswaterstaat en Rijk aan te dringen op infrastructurele maatregelen die een bijdrage leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersongevallen. Op de lijst openstaande moties staat dat er bestuurlijk overleg wordt voorbereid om de inhoud van deze motie met het ministerie te bespreken. Heeft dit overleg inmiddels plaatsgevonden, en zo ja wat was de
- 2180 uitkomst?
- 2185 Daarnaast hecht de VVD veel waarde aan het verkeersveilig maken van de N99 in Hollands Kroon en de N250 in Den Helder. Ook dient de spoorverbinding tussen Alkmaar en Den Helder in samenspraak met ProRail en de NS geoptimaliseerd te worden, zodat meer mensen op dit traject verleid kunnen worden om in plaats van de auto de trein te pakken.
- 2190 Tot slot pleit de fractie van de VVD ook voor het aanleggen van de ontbrekende schakels in het netwerk van regionale doorfietsroutes. De fractie is content dat deze in de werkagenda duidelijk benoemd staan als activiteiten waarvoor de krachten gebundeld worden.
- 2195
- Statenlid **Van der Waart** (GL) vindt het mooi om te zien dat er zoveel gebeurt en dat ook na het afbreken van het programma De Kop Werkt! er ambities zijn voor een toekomstgericht mobiliteitssysteem. Denk aan de Mobipunten, de doelstelling voor actieve mobiliteit om fietsen aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld met de doorfietsroute en de aandacht voor bereikbaarheid van de Kop per spoor met aanvullend OV. Wat wel echt opvalt, vooral omdat we nu de monitoringskaart van het iNHi hebben bekeken en omdat we de actualisering van
- 2200

- 2205 het iMPI ook hebben besproken, dat er niet veel relatie lijkt tussen de opgave waar we voor staan in deze regio, ongeacht politieke kleur, en er keuzes gemaakt worden die we niet direct herkennen. Bij het iNHi viel bijvoorbeeld op dat de leefbaarheid van Den Helder onder druk staat, bijvoorbeeld bij de N250. GL wil meer prioriteit vragen voor deze opgave die al vele jaren bekend is, maar lastig oplosbaar vanwege de boot naar Texel. Er is wel een verkenning
- 2210 genoteerd voor de verplaatsing van de aanlanding van de boot naar Texel. Eerder begrepen we altijd dat er weinig mogelijkheden voor zouden zijn, GL hoopt dat het toch wel het geval is om een goede aanlanding te vinden die minder belastend is voor de leefomgeving in het stedelijk gebied van Den Helder. Maar ook elders is te zien dat de aandacht voor leefbaarheid en natuur beperkt is. Het woord natuur is alleen maar terug te zien in de relatie tot de
- 2215 bezoekers die deze regio trekt. Hetzelfde geldt voor landschap en biodiversiteit komt in het geheel niet voor en klimaat alleen in de introductie, daar wordt verder ook niet op ingegaan. Wat GL betreft is dit een vrij grijze werkagenda en het hoogtepunt daarvan is natuurlijk de N77 die wordt genoemd voor de langere termijn als ambitie voor nieuwe weg door het landschap van de Kop. Hierbij is de provincie geen partner en meerdere partijen hier zijn er
- 2220 ook geen voorstander van, een aantal zeker niet. GL vraagt de samenwerkende gemeentes in de Kop om dit voor eens en altijd te laten varen en vraagt de gedeputeerde om via een formele reactie dit te laten weten in reactie op dit stuk. GL zou hierover een motie kunnen overwegen maar wacht het antwoord van de gedeputeerde af.
- 2225 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt het belangrijk dat de werkagenda een agenda is van twee partijen, de provincie en de gemeente, en dat het in dat opzicht niet wordt vastgesteld door gemeente en provincie, maar dat er kennis van wordt genomen. Hoe kun je je nou niet vinden in de drie genoemde ambities waarbij met name de verkeersveiligheid van groot belang is? Het CDA sluit zich aan bij de opmerking van de heer Terwal over de N9, de N99 en de N250,
- 2230 en is benieuwd of daar al wat meer informatie over is. Het CDA ziet dit als een waardevol document als basis om verder te werken aan mobiliteit in de Kop van Noord-Holland, waarbij de problemen en hopelijk ook de oplossingen gezamenlijk kunnen worden gedragen.
- 2235 Mevrouw **Abdi** (PvdA) complimenteert de uitvoering van de Werkagenda Mobiliteit Kop van Noord-Holland. Het doel van de agenda is de regionale samenwerking te versterken en deze efficiënter maken. De PvdA is heel blij dat het er is, het is van belang dat er aandacht besteed wordt aan de regio, Den Helder, West-Friesland, en ook eigenlijk zo snel mogelijk ook andere regio's. Het beeld is helaas nog dat de MRA de meeste aandacht krijgt en de PvdA ziet het belang van samenwerken, want alleen samen lukt het beter om bereikbaarheid te realiseren.
- 2240 De heer **Jensen** (JA21) kan zich helemaal vinden in deze werkagenda. Zo te zien wordt er op allerlei manieren nagedacht over hoe de Kop van Noord-Holland bereikbaar blijft met aandacht voor de samenwerking tussen gemeentes, onderwijs, ondernemers en de regio. Dat is heel mooi. De genoemde activiteiten en speerpunten laten zien dat er duidelijk vanuit de
- 2245 integrale visie gekeken wordt naar deze uitdaging. JA21 is verheugd te lezen dat de focus ligt op het veilig en comfortabel ontsluiten van de regio door fiets, OV en de auto. Ook JA21 vindt het fijn dat inwoners van Noord-Holland nog steeds kunnen kiezen voor de auto als de fiets of het OV niet toereikend is, wat in deze regio wel voor de hand ligt.
- 2250 Statenlid **Kostić** (PvdD) vindt het goed dat er geïnvesteerd wordt in afname van mobiliteit, een eerste stap en daarna kijken naar investeren in andere vormen van mobiliteit dan alleen maar de auto. Zeker in deze regio is het juist belangrijk dat je extra investeert in fiets en OV. Wat

er verkeerdt gaat, is de oude focus op de economie. Daar lijkt alles omheen gebouwd, zelfs het verhaal over klimaat en energie dat inderdaad, zoals GL al aangaf, vrij marginaal is. De PvdD sluit zich voor de rest ook aan bij het verhaal van GL en wil wel benadrukken dat het bijzonder is dat natuur en biodiversiteit überhaupt niet in het stuk voorkomen. Natuur als woord komt één keer voor en dan vooral in het kader van nut en noodzaak voor toerisme en recreatie terwijl juist in het Perspectief Mobiliteit, waar dit volgens GS op gebaseerd, is afgesproken dat er wordt ingezet op versterking van natuur en biodiversiteit, dat is een belangrijke rol van de provincie, een kerntaak en dan is het juist aan de provincie om dat in zo'n stuk in te brengen. Als de gedeputeerde dat niet kan toezeggen dan overweegt de PvdD een motie daarover.

Reactie gedeputeerde in eerste termijn

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de werkagenda voor Noord-Holland Noord de eerste is die op deze manier is vastgesteld, West-Friesland en de regio Alkmaar zitten ook in de planning. Hij denkt dat juist de samenwerking hier heel erg sterk is. Het Perspectief Mobiliteit is inderdaad de leidraad geweest, maar er is ook rekening gehouden met de ambities van de verschillende regio's. Dat betekent ook dat er een aantal projecten in staan die vanuit de provincie niet op warme steun kunnen rekenen maar er wel in staan als ambitie op lange termijn omdat het ook in de omgevingsvisies van de regio en gemeenten staat, en dat is bijvoorbeeld die N77. Dat is niet iets wat op korte termijn op de prioriteiten staat en hij staat ook niet bij de quick wins, dat is een ambitieniveau wat is meegegeven vanuit de regio. Dus in dat opzicht moet hij op deze manier gelezen worden. Voor de duidelijkheid, de gedeputeerde heeft binnenkort PVVB en zal daar een terugkoppeling geven van de reactie van de commissie op dit stuk.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de gedeputeerde doelt op de reactie van GL en niet de reactie van de commissie, want het wordt hier niet breed gedeeld dat die N77 niet nodig zou mogen zijn.

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat hij een weergave zal geven van deze discussie en bij sommige onderwerpen zal dat breed gedragen zijn en bij sommige wat minder. Hij merkt dat die N77 voor een aantal partijen wel een punt is waar vraagtekens bij worden gesteld. Sommige willen hem helemaal niet en sommige zullen zeggen, misschien een goed alternatief. De gedeputeerde zegt dat hij daar een weergave van zal geven. Maar voor de duidelijkheid, vanuit de provincie zelf, los van de weergave en de terugkoppeling naar de andere gemeenten, staat de N77 niet op het lijstje van studieprojecten of plannen. In dat opzicht heeft die bij ons niet die prioriteit en komt hij op dit moment er ook zeker niet in terug. Datzelfde zal de gedeputeerde bij het onderwerp natuur doen, hij denkt namelijk dat er juist met het Perspectief Mobiliteit met de uitgangspunten verminderen, veranderen en verbeteren en daar zit ook het element minder in. Minder mobiliteit zorgt sowieso voor de minste overlast en de beste doorstroming. Gaat het over veranderen, dan gaat het juist over de modal shift en die zie je terugkomen in het tienpuntenplan als het gaat over de bereikbaarheid. Op al die punten komen die elementen terug. En er zit ook een stukje in verbeteren in, dan gaat het ook over het verbeteren van een stukje infrastructuur, neem de N9. In dat opzicht zit het Perspectief Mobiliteit met de uitgangspunten die daar vastgesteld zijn er wel in. Ook daar zal de gedeputeerde meenemen dat uiteindelijk het thema natuur en biodiversiteit op deze manier geen plek daarin hebben gekregen. Ander beleid is de N77, daar kan je een discussie over hebben. Als het gaat over natuur, biodiversiteit, klimaat, dat is

een breed besluit in deze Staten. Wat dat betreft zal de gedeputeerde ook meegeven dat dit in ieder geval voor de Staten meer aandacht zou wensen.

2305 Wat betreft de motie en de N9, er wordt nog een afspraak gepland met het ministerie, de gedeputeerde heeft gesproken met mensen die dit raakt, heeft gesproken met Kamerleden, ook met de mensen die die motie hebben ingediend eind vorig jaar, om uiteindelijk toch nog aanvullend op het budget wat er beschikbaar is het totale pakket aan maatregelen voor de N9 nog een keer goed te beschouwen. Daar is in opgenomen dat in het eerste kwartaal vanuit Rijkswaterstaat een rapportage moet komen, een terugkoppeling naar de Kamer en die terugkoppeling moet worden gedaan samen met de provincie. De provincie en

2310 Rijkswaterstaat hebben er contact over maar de gedeputeerde weet nog niet wat op dit moment de stand van zaken is. Maar er is in ieder geval de opdracht gegeven in de motie die is ingediend in de Tweede Kamer om aan het einde van het eerste kwartaal terugkoppeling te geven over de maatregelen die nodig zijn en wat daar gerealiseerd kan worden. Dus er is volop aandacht voor en in elk onderwerp in Den Haag, wanneer de gedeputeerde daar is,

2315 komt er altijd wel een mogelijkheid om de N9 aan de orde te stellen en dat zal hij blijven doen. Er komt nog een vervolgspraak met het ministerie hierover.

Wat betreft de bereikbaarheid van Den Helder, dat zit voor een deel in het tienpuntenplan, maar dat wordt ook besproken bij het Maritiem Cluster. Op dit moment is het verplaatsen van de aanlanding van de veerboot niet aan de orde. Maar de samenwerking met de gemeente

2320 Hollands Kroon, Schagen, Den Helder en Texel is op dit moment heel erg goed en in het Maritiem Cluster, waar het heel specifiek over dat onderdeel gaat, waar ook bereikbaarheid een onderdeel van is, is de samenwerking heel erg positief op dit moment. Dus dat komt daar zeker ook terug. En dan praten we over een brede bereikbaarheid van Texel en wat dat betekent voor Den Helder.

2325 De **voorzitter** constateert dat er geen behoefte is aan een tweede termijn en concludeert dat er voldoende over is gediscussieerd en dat er mogelijk twee moties vreemd worden ingediend.

2330 Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat GL na beantwoording van de gedeputeerde niet meer van plan is een motie in te dienen.

Statenlid **Kostić** (PvdD) bedankt de gedeputeerde voor de toezeggingen en geeft aan geen motie meer in te dienen.

2335 De **voorzitter** concludeert dat het agendapunt afgerond kan worden.

10. Schorsing (vervolg op uitloopavond 23 februari 2023)

2340 De **voorzitter** schorst de vergadering tot donderdag 23 februari. De heer Klein zal die vergadering voorzitten, de resterende spreektijden komen te vervallen en de vergadering begint om 19:15 uur. De voorzitter neemt afscheid van de commissie en bedankt haar voor de bijdragen, goede discussies en de fijne samenwerking. Het was altijd op de inhoud, nooit op de persoon. De voorzitter dankt ook gedeputeerde Olthof voor de uitstekende

2345 samenwerking de afgelopen jaren en ook gedeputeerde Kocken die er vanavond niet is. De voorzitter dankt namens de commissie de ambtelijke ondersteuning die de commissie van alle goede stukken voorzag, de notulisten die de bijdragen goed wisten te verwoorden en de technische ondersteuning, want een groot deel van deze vergaderingen waren online. Het

Pagina 51

waren ruim veertig vergaderingen die de voorzitter met veel plezier heeft mogen voorzitten.

2350 De voorzitter bedankt de griffier voor haar fantastische inzet en de heer Klein als plaatsvervangend voorzitter en de insprekers, de inwoners van Noord-Holland.

De vergadering wordt gesloten om 22:15 uur.

2355