

Bundel - Mobiliteit & Bereikbaarheid van 29 september 2022

Agenda bijlagen

Spreektijdsverdeling resterende Statenperiode - 3 uur.docx

Beantwoording technische vragen M&B 29 september 2022.docx

Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_29_september_2022 (4).docx

Verslag M&B 29 september 2022 - vastgesteld.docx

- 0.1 Technische briefing Havennota MET UITNODIGING VAN DE COMMISSIES EFB, NLG EN RWK (18.15-19.00 uur)
- 0.2 Technische briefing iMPI - integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (19.05-20.00 uur)
- 1 20:15 - Opening en mededelingen
- 2 Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
Agenda_Mobiliteit_&_Bereikbaarheid_29_september_2022 (4).docx
Concept-verslag cie. M&B 12 september 2022.docx
Lijst openstaande moties commissie M&B 29-09-2022.docx
Lijst openstaande toezeggingen commissie M&B 29-09-2022.docx
- 2.a Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda
StrA commissie M&B voor M&B 29 september 2022.docx
- 3 20:20 - Inspreekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
- 3.a INSPREEKTEKST bewoners Noordbeemster (zie ook C-agendapunt 8a)
Inspreektekst bewoners Noordbeemster N243 (zie ook C-agendapunt 8a).docx
- 4 Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied (NZKG) en (Zee)havens)
- 5 B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 5.a 20:50 - C- NAAR B-VERZOEK D66: Verkeersveiligheid Zeeweg N200 (C-agenda M&B 12-09-2022)
*Voorstel voor behandeling:
Zie bijgaand agenderingsverzoek van de heer Steeman (D66).
Toelichting:
Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. De provincie en de gemeente Bloemendaal werken samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We pakken eerst de plekken aan waar auto's en fietsers elkaar kruisen: de weg naar Parnassia en de ingang van camping De Lakens. En we gaan campagnes voor bewust verkeersveilig gedrag voeren. Voor de langere termijn kijken we ook naar de ideeën die in een prijsvraag door bewoners zijn aangedragen.*
Dossier 10146 voorblad
Brief aan PS over verkeersveiligheid Zeeweg (N200).pdf
220905 D66 C naar B MenB 12sept22 N200 Bloemendaalse Zeeweg.docx
- 5.a.0 INSPREEKTEKSTEN agendapunt 5a, Verkeersveiligheid Zeeweg N200
Inspreektekst inspreker 1 namens fracties D66, GroenLinks, PvdA en CDA gemeenteraad Bloemendaal.pdf
Inspreektekst inspreker 2, 20220929 cie MB inspreken SVVM Zeeweg_Geredigeerd.pdf
Inspreektekst inspreker 3, Zeeweg.docx
Inspreektekst inspreker 4 namens Fietsersbond over verkeersveiligheid Zeeweg N200 (002)_Geredigeerd.pdf
- 5.a.1 Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg
Ingekomen mail verkeersveiligheid Zeeweg, 53-Provincie - Comm.M&B - Inspreeknotitie+Notitie met aanvullende info+Aanrijding 03-06-22_Geredigeerd.pdf
Bijlage 1 Ingekomen mail verkeersveiligheid Zeeweg, 53-Provincie - Comm.MB - Vergad. 12-09-22 - Inspr.not. - Def_Geredigeerd.pdf
Bijlage 2 Ingekomen mail verkeersveiligheid Zeeweg, 53-Provincie - Comm.MB - Info Trajectcontrole+Max.snelheid verlagen+Snelheidscontroles_Geredigeerd.pdf

- 5.a.2 Ingekomen mail Hart voor Bloemendaal over verkeersveiligheid Zeeweg
Ingekomen mail Hart voor Bloemendaal over verkeersveiligheid Zeeweg _Geredigeerd.pdf
Bijlage Ingekomen mail Hart voor Bloemendaal over verkeersveiligheid Zeeweg.pdf
- 5.a.3 Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg (2)
Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg (2)_Geredigeerd.pdf
- 5.a.4 Ingekomen reactie Fietzersbond over verkeersveiligheid Zeeweg
Fietzersbond over verkeersveiligheid Zeeweg_Geredigeerd.pdf
- 5.b 21:15 - C- NAAR B-VERZOEK PvdD: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)
Voorstel voor behandeling:
Zie bijgaand agenderingsverzoek van Statenlid Kostic (PvdD).
Toelichting:
Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.
Dossier 10054 voorblad
Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten
Brief aan PS over toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten.pdf
Agenderingsverzoek PvdD M&B C naar B - Onderzoek naar aanrijdingen met herten
- 5.b.0 INSPREEKTEKST Dierenbescherming
Inspreektekst Dierenbescherming.docx
- 5.c 21:40 - Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel M128-2022 (B-agenda M&B 29-09-2022)
Voorstel voor behandeling:
Vanwege het afdoeningsvoorstel voor Motie 128-2022 is bijgaande brief op de B-agenda geplaatst. Desgewenst kunt u de brief met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie zal specifiek worden gevraagd of M128-2022 (zie bijlage) als afgedaan kan worden beschouwd.
Toelichting:
Met deze brief informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over de voortgang in de uitvoering van Motie 128/2022 over het proces van de afgelopen weken met betrekking tot de steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector die worden verlengd tot 31 december 2022.
Dossier 10701 voorblad
1894748-1896103 Bijlage bij brief Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV.docx
Brief aan PS over stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV.pdf
M128-2022 AANGENOMEN SP JA21 50PLUSPvdO Oproep Rijk blijf OV steunen.pdf
- 5.d 22:10 - Mobiliteit / Natuur: Afdoeningsbrief diverse moties Actieve Mobiliteit (B-agenda M&B 29-09-2022 en B-agenda NLG 24-10-2022)
Voorstel voor behandeling:
Bijgaande brief kunt u desgewenst met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie M&B zal specifiek worden gevraagd of moties M83-2019, M67-2022 en M69-2022 kunnen worden afgedaan.
De commissie NLG zal specifiek worden gevraagd of motie M221-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.
Toelichting:
In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om de moties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022) en M69-2022 'Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden' (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022).
Dossier 10666 voorblad
Brief aan PS over Afdoeningsvoorstel diverse moties samenhangend met Actieve.pdf
- 6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart incl. Schiphol)
- 7 Sluiting
- 8 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 8.a Ingekomen reactie Noodkreet bewoners Noordbeemster bij N243
Ingekomen reactie Noodkreet bewoners Noordbeemster bij N243_Geredigeerd.pdf

Spreektijdsverdeling resterende Statenperiode – 3 uur
versie 8 juni 2022

De tijd loopt ook bij het interromperen van mede-commissieleden en GS.

Ordevoorstellen, vragen aan sprekers, beantwoorden van interrupties en rondvaagpunten tellen niet mee voor de spreektijd.

Fractie	Zetels	Cie 3 uur
GroenLinks	9	13 min.
VVD	7	11 min.
D66	6	11 min.
PvdA	6	11 min.
JA21	6	9 min.
CDA	4	10 min.
FvD	3	6 min.
PvdD	3	9 min.
PVV	3	9 min.
SP	3	9 min.
ChristenUnie	1	8 min.
50+ / PvdO	1	8 min.
Denk	1	8 min.
Fractie Baljeu	1	4 min.
Liberaal NH	1	4 min.
<i>GS (25%)</i>		<i>36 min.</i>

Beantwoording technische vragen M&B 29-09-2022

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	VVV, dhr. K.J. Terwal	8a	Olthof	Brief van de bewoners van Noordbeemster over de N243	Over de brief van de bewoners van Noordbeemster over de N243 van 11 september 2022 de volgende vragen: - Zijn de hoge kosten de enige reden voor de provincie om geen stil asfalt aan te willen leggen op de N243? Zo nee, welke redenen zijn er nog meer? - Wat is het verschil in kosten tussen het aanbrengen van normaal asfalt en stil asfalt op de N243?	Nee. De redenen om geen stil asfalt aan te leggen zijn het voldoen aan wet- en regelgeving en het voorkomen van precedentwerking. Op basis van de Wet geluidhinder zijn geen maatregelen nodig. Daarnaast is er voor betreffend wegdeel geen verplichting opgenomen in het actieplan Geluid van de provincie. Als we hier afwijken van de wet- en regelgeving, komen naar verwachting vanuit heel Noord-Holland verzoeken voor het toepassen van stil asfalt. De kosten van stil asfalt zijn ca. 10% hoger dan van gewoon asfalt. Het grote verschil in kosten wordt vooral veroorzaakt doordat de stille deklaag veel korter meegaat dan gewoon asfalt. Stil asfalt is namelijk poreuzer dan regulier asfalt en daardoor kwetsbaarder. Door het optrekken, afremmen en het nemen van bochten door zwaardere voertuigen zoals vrachtwagens en landbouwvoertuigen gaat het asfalt sneller stuk, waardoor het geluidseffect eerder wegvalt en er sneller nieuw onderhoud moet worden gepleegd. De meerkosten van stil asfalt bedragen voor 1500

Beantwoording technische vragen M&B 29-09-2022

nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					- Er wordt door de bewoners gesteld dat het extra bedrag voor stil asfalt niet opgebracht kon worden door de gemeente Beemster (nu gemeente Purmerend). Klopt dit? - Is er een mogelijkheid dat er middelen gevonden kunnen worden bij de Vervoerregio Amsterdam (VRA) of binnen bestaande provinciale middelen ter verbetering van de leefbaarheid?	m op de N243 in Beemster totaal globaal 1,1 miljoen euro (afkoop 60 jaar). Nee. Dit klopt niet. Er is van de kant van de gemeente Beemster en Purmerend geen officiële reactie meer ontvangen. Nee er is volgens ons geen mogelijkheid om hiervoor middelen aan te vragen bij de VRA. Bij de VRA is subsidie aangevraagd en gekregen voor de veiligheidsmaatregelen op de N243 in Beemster. Daarnaast zijn er ook geen provinciale middelen hiervoor beschikbaar. De ambities ten aanzien van stil asfalt zijn vastgelegd in het actieplan geluid. Deze locatie is hier niet in opgenomen.

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	29-09-2022
Tijd	20:15 – 22:25
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Michel Klein
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan zowel fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die tot het werkgebied van de commissie M&B behoren. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (woensdag 28 september 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl. U kunt ook vooraf een bijdrage sturen. Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

- | | |
|-------|--|
| 0.1 | Technische briefing Havennota MET UITNODIGING VAN DE COMMISSIES EFB, NLG EN RWK (18.15–19.00 uur) |
| 0.2 | Technische briefing IMPI – integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (19.05–20.00 uur) |
| 1 | Opening en mededelingen |
| 20:15 | |
| 2 | Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen |
| 2.a | Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda |
| 3 | Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren |
| 20:20 | |

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

5 **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

5.a **C- NAAR B-VERZOEK D66: Verkeersveiligheid Zeeweg N200 (C-agenda M&B**
20:50 **12-09-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Zie bijgaand agenderingsverzoek van de heer Steeman (D66).

Toelichting:

Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. De provincie en de gemeente Bloemendaal werken samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We pakken eerst de plekken aan waar auto's en fietsers elkaar kruisen: de weg naar Parnassia en de ingang van camping De Lakens. En we gaan campagnes voor bewust verkeersveilig gedrag voeren. Voor de langere termijn kijken we ook naar de ideeën die in een prijsvraag door bewoners zijn aangedragen.

5.a.0 **TEKSTEN INSPREKERS agendapunt 5a, Verkeersveiligheid Zeeweg N200**

5.a.1 **Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg**

5.a.2 **Ingekomen mail Hart voor Bloemendaal over verkeersveiligheid Zeeweg**

5.a.3 **Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg (2)**

5.a.4 **Ingekomen reactie Fietzersbond over verkeersveiligheid Zeeweg**

5.b **C- NAAR B-VERZOEK PvdD: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar**
21:15 **aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Zie bijgaand agenderingsverzoek van Statenlid Kostic (PvdD).

Toelichting:

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie

damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

5.c **Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel**
21:40 **M128-2022 (B-agenda M&B 29-09-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Vanwege het afdoeningsvoorstel voor Motie 128-2022 is bijgaande brief op de B-agenda geplaatst. Desgewenst kunt u de brief met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie zal specifiek worden gevraagd of M128-2022 (zie bijlage) als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:

Met deze brief informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over de voortgang in de uitvoering van Motie 128/2022 over het proces van de afgelopen weken met betrekking tot de steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector die worden verlengd tot 31 december 2022.

5.d **Mobiliteit / Natuur: Afdoeningsbrief diverse moties Actieve Mobiliteit (B-**
22:10 **agenda M&B 29-09-2022 en B-agenda NLG 24-10-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Bijgaande brief kunt u desgewenst met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie M&B zal specifiek worden gevraagd of moties M83-2019, M67-2022 en M69-2022 kunnen worden afgedaan. De commissie NLG zal specifiek worden gevraagd of motie M221-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:

In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om de moties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022) en M69-2022 'Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden' (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022).

- 6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart incl. Schiphol)
- 7 Sluiting
- 8 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 8.a Ingekomen reactie Noodkreet bewoners Noordbeemster bij N243

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	29 september 2022
Commissievoorzitter	:	De heer M. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter

: dhr. M. Klein

Commissieadviseur

: mw. M. van Boheemen

5 Leden van de commissie:

CDA

: mw. C. Kuiper

ChristenUnie

: mw. M. Tolhuis

D66

: dhr. M. Steeman, dhr. M. Meiland (online)

DENK

: dhr. Mangal

Fractie Baljeu

: –

10

FvD

: dhr. J. Dessing

GL

: N. van der Waart, J. Gringhuis

JA21

: dhr. E. Jensen, dhr. G. Hartog

PvdA

: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi

PvdD

: dhr. J. Hollebeek p.t., I. Kostić

15

PVV

: –

SP

: mw. H. Bouhlef, dhr. W.
Hoogervorst

VVD

: dhr. K.J. Terwal

Liberaal N-H

: mw. G. van Geffen

20

50PLUS/PVDO

: –

Gedeputeerde(n):

dhr. J. Olthof (PvdA)

Notulist

mw. J. Meijer (Notuleerservice Nederland)

25 **Afwezig:**

dhr. E. van der Maas (VVD), dhr. D. van den Berg (JA21), mw. W. Koning (CDA), dhr. J. Dessing (FVD), dhr. H. Kerklingh (FVD), F. Zoon (PvdD), dhr. M. Deen (PVV), dhr. V. van den Born (PVV), mw. W. van Soest (50PLUS/PVDO), dhr. M. van Dregt (50PLUS/PVDO), dhr. S. Koyuncu (DENK), dhr. M. Alkaduhimi, dhr. R. Baljeu (Fractie Baljeu)

30

Agenda

35 1. Opening en mededelingen

Pagina 2

2. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen
- 2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda
- 40 3. Inspreekhalfuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
4. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied en Zeehavens)
5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 5a. C- naar B- verzoek D66: Verkeersveiligheid Zeeweg N200
- 45 5b. C- naar B- verzoek PvdD: Natuur/ Mobiliteit Literatuuronderzoek naar aanrijding met damherten
- 5c. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel M-128-2022
- 5d. Mobiliteit/Natuur: Afdoeningsbrief diverse moties Actieve Mobiliteit
6. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart)
- 50 7. Sluiting

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de commissievergadering om 20.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen, de
55 insprekers, gedeputeerde Olthof, de ambtenaren en de kijkers thuis.

Mededelingen:

- Online aanwezige commissieleden zijn Statenlid Van der Waart (GL), de heer Dessing (FvD), de heer Meiland (D66) en de heer Hartog (JA21).
- 60 - Er zijn afmeldingen ontvangen van gedeputeerde Kocken van de portefeuille Noordzeekanaalgebied en Zeehavens, van de PVV fractie en van Statenlid Zoon (PvdD).
- Er zijn vanavond zes insprekers: één inspreker namens bewoners van de Noordbeemster die eerder een brief stuurde over de N243 (C-agendapunt 8a); vier insprekers over de verkeersveiligheid op de Zeeweg (agendapunt 4a) en één online inspreker over het
65 literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (agendapunt 4b).
- Er zijn vooraf geen rondvragen ingediend.
- De heer Hartog (JA21) is plaatsvervangend lid in deze commissie geworden.
- Mevrouw Tolhuis (ChristenUnie) is sinds vorige week maandag officieel lid van deze commissie.
- 70 - Mevrouw Alberts (SP) is geen lid meer van de commissie.
- Mevrouw Bouhlef (SP) is nu vast lid van de commissie.
- De heer Hoogervorst (SP) heeft afscheid genomen als Statenlid maar is duo-commissielid in M&B geworden.
- Maandag 12 september jl. is er een expertmeeting verkeersveiligheid en gedrag gehouden
75 met experts Eva van den Broek (Behavioural insights) en Dirkje van der Ven (Wavy). Deze meetings was voorbereid door mevrouw Van Geffen, mevrouw Kuiper en de heer Carton. Initiatiefneemster mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vertelt dat de werkgroep verheugd was met de opkomst en bedankt de commissieleden daarvoor. Het besproken EAST principe (Easy, Attractive, Social en Timely) was een bron van inspiratie. De heer **Carton** (PvdA) kijkt
80 ook zeer positief terug op de expertmeeting. Er zijn waardevolle inzichten opgedaan. Het schetst een kader om gedrag en verkeersveiligheid vanuit het EAST principe te benaderen in stukken die de commissie voor zich krijgt. Mevrouw **Kuiper** (CDA) heeft geen aanvullingen op deze terugkoppeling.

- 85 – De voorzitter attendeert de commissie op het symposium van de MRA over de verstedelijkingsstrategie “Bouwen aan een metropool” s op vrijdag 14 oktober a.s. vanuit de Koepel in Haarlem. Het heeft een brede insteek en is naast ruimtelijke ordening en economie ook op het gebied van mobiliteit relevant. De aanmeldlink staat in de uitnodiging op de Statensite.

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

Vaststelling agenda:

- 95 De heer **Terwal** (VVD) stelt voor om agendapunten 5a en 5b gezamenlijk te behandelen. De voorzitter legt dit verzoek voor aan de commissie. Er is geen meerderheid om deze agendapunten gezamenlijk te behandelen. De agenda wordt daarmee ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen

- 100 Het verslag van 12 september 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

De lijst moties wordt vastgesteld.

De lijst toezeggingen wordt vastgesteld.

105 **2a. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda**

De **voorzitter** vraagt de commissieleden of zij akkoord gaan met de Strategische Agenda. Met algemene instemming wordt de Strategische Agenda vastgesteld.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Valent**. Mevrouw Valent stuurt haar bijdrage naar de griffie om deze bij de stukken te voegen.

- 115 Mevrouw Valent spreekt in namens bewoners van Noordbeemster die de brief met de noodkreet over de N243 hebben ingestuurd.

- 120 In aanvulling op de noodkreet hebben de bewoners nog enkele vragen en opmerkingen. Wat heeft het provinciebestuur geleerd omtrent leefbaarheid en gezondheid in woongebieden? Klopt het dat in de omgevingswet de leefbaarheid van groter belang moet zijn, en niet alleen de verkeersveiligheid? De toegestane snelheden worden regelmatig overschreden. De geluidsmetingen zijn gebaseerd op het aantal voertuigen en niet op het aantal decibel. Mevrouw Valent kan het niet te bevatten dat de provincie zich verschuilt achter het argument dat de geluidsnormen binnen de wet vallen. Zij vraagt of het een optie is om de snelheid terug te brengen naar 60km per uur over het gehele deel van de N243, daar waar de provincie niet kiest voor stil asfalt.

De voorzitter dankt mevrouw Valent voor haar bijdrage.

- 130 De heer **Steeman** (D66) vraagt mevrouw Valent hoe het contact verloopt tussen bewoners en provincie en waarom zij komt inspreken.

Mevrouw Valent laat hierop weten dat de contacten met de provincie via een ambtenaar verlopen. De bewoners krijgen de indruk dat al hun voorstellen van tafel worden geveegd ook al zijn de eisen niet onredelijk. Zij pleit vandaag voor stil asfalt of 60 km met flitspalen. Omdat de
135 weg binnenkort wordt onderhouden, is het inspreken de laatste kans om de noodkreet te laten horen.

De heer **Terwal** (VVD) heeft de noodkreet gelezen van de bewoners. Hij vraagt zich af of er inderdaad dusdanig hard wordt gereden en of het plaatsen van een flitspaal zinvol is. Mevrouw Valent vertelt dat in het verleden er flitsacties waren van de politie. Ze geeft de heer
140 Terwal mee dat er belachelijk hard wordt gereden. De insteek is verkeersveiligheid, en dat is ook belangrijk, maar er is niet voldoende aandacht voor leefbaarheid.

De heer **Jensen** (JA21) vraagt om welke reden er nog geen flitspaal is geplaatst. Mevrouw Valent reageert dat de bewoners op elk voorstel nee te horen krijgen, en dat er aan de letter van de wet wordt voldaan.

145 De heer **Hoogervorst** (SP) stelt dat mevrouw Valent begrip van de commissie heeft voor de situatie maar vraagt zich af of de bewoners steun ervaren van de gemeente.

Mevrouw Valent geeft aan dat de gemeente Beemster tot steun is geweest maar dat er sinds de fusie ook vanuit de gemeente niets concreets wordt gedaan om de situatie te verbeteren. Statenlid **Van de Waart** begrijpt niet waarom er geen maximumsnelheid van 60km per uur kan
150 worden ingevoerd. Mevrouw Valent heeft begrepen dat dit niet mogelijk is vanwege de doorstroom. Zij begrijpt dit argument niet.

De voorzitter dankt mevrouw Valent voor haar inbreng.

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

Gedeputeerde Kocken is niet aanwezig. Er zijn vooraf geen rondvragen binnengekomen. De voorzitter inventariseert of er commissieleden die nu nog een rondvraag hebben voor de portefeuille van gedeputeerde Kocken maar dat is niet het geval.

160

5. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

5a. C naar B verzoek D66 verkeersveiligheid Zeeweg N200

165 Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. De provincie en de gemeente Bloemendaal werken samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Als eerste worden de stukken waar auto's en fietsers elkaar kruisen aangepakt. Voor de langere termijn zal ook naar ideeën worden gekeken die in een prijsvraag door bewoners zijn aangedragen.

170 Er wordt gestart met de insprekers.

De eerste bijdrage is van de heer **Struben**. I.v.m. de raadsvergadering vanavond in Bloemendaal vervangt hij mevrouw Jeltens (D66 Bloemendaal) en spreekt hij in namens de fracties D66, GL, PvdA en CDA van de gemeente Bloemendaal.

175 De heer Struben wijst op de luchtkwaliteit en de hoeveelheid stikstof die naast de verkeersveiligheid ook aandacht vragen, zo nodig met tijdelijke maatregelen. Waarom wachten op groot onderhoud als veiligheid en ook luchtkwaliteit en stikstof nu aangepakt kunnen worden. Een maximum rijsnelheid van 60 km/u is voor de hand liggend voor het hele traject Zeeweg. Hij verzoekt de commissie om aan GS te vragen om het tweerichtingsverkeer op de

180 fietspaden op korte termijn op te heffen en de oversteken te beveiligen. Ook vraagt hij de provincie om meer oplaadpunten voor e-bikers.

185 Het aantal inwoners in de regio zal toenemen. Ook toeristen moeten welkom blijven aan de kust. De toename van o.a. stikstof vraagt om maatregelen zoals ov-shuttles en andere verkeersmaatregelen die stikstof beperkend zijn. De heer Struben vindt desnoods het afsluiten van de Zeeweg voor **niet** vergunninghouders van buiten de strandgemeenten op een aantal zomerse topdagen –zoals goed blijkt te werken voor de F1– een optie. Hij verzoekt de commissie om aan GS te vragen om een duidelijk perspectief voor een veilige Zeeweg met een tijdlijn voor het realiseren van de maatregelen.

190 De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat de commissie brieven heeft ontvangen van inwoners van de gemeente Overveen die helemaal geen 60 km/u willen op de Zeeweg omdat dan in de bebouwde kom van Overveen het verkeer opstroopt.

Heer Struben zou wel eens willen weten wie deze inwoners dan zijn want de Zeeweg is heel erg gevaarlijk. Hij krijgt inzage.

195 De heer **Steeman** (D66) vraagt zich af of de financiering van de oplaadpunten voor e-bikes bij de provincie ligt.

200 De heer Struben vindt dat er alternatieven moeten zijn wil je het autoverkeer ontmoedigen. Op 15 km afstand van het strand wil men best fietsen maar dan wel op een e-bike. De e-bike oplaadpunten hebben dus een regionale functie.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) merkt dat de heer Struben onderscheid maakt tussen zomerse en reguliere dagen. Zij vraagt welk effect hij van deze maatregelen verwacht op de Zandvoortselaan.

205 De heer Struben wijst erop dat het strand bij Zandvoort met de trein bereikt kan worden. Dat is niet het geval in Bloemendaal, vandaar het pleidooi voor de ov-shuttle.

Mevrouw Kuiper (CDA) kijkt graag naar de integraliteit omdat het een regionaal probleem is. De heer Struben reageert dat hij niets liever wil dan dat de regio het gezamenlijk oppakt.

De volgende inspreker is de heer **Prins** van de Stichting Vrienden van Middenduin.

210 De heer Prins pleit ook voor de verkeersveiligheid van de Zeeweg. Ondanks maatregelen gebeuren er veel ongelukken op de Zeeweg met auto's, fietsers en brommers. De provincie moet daarom bijzondere aandacht geven aan de Zeeweg. De aanpak van GS is tot nu toe te veel lange termijn of te weinig ingrijpend. Slechts een aantal maatregelen uit het juryrapport zijn te realiseren. Ook de heer Prins pleit voor een maximum rijsnelheid van 60km/u.

215 Concluderend is een voortvarender aanpak noodzakelijk dan nu voorgesteld door GS. Eén rijstrook voor het snelle tweewielverkeer en één brede rijstrook voor gemotoriseerd verkeer met een maximum snelheid van 60 km/u is zijn streven. Met beperkte middelen kunnen deze maatregelen worden uitgevoerd. De effectiviteit kan dan door een externe deskundige getoetst. Een dergelijk onderzoek kan ook advies opleveren voor aanvullende maatregelen in een later stadium. De heer Prins vraagt de commissie om GS te verzoeken het onderzoek op korte termijn te laten uitvoeren.

220 De heer **Steeman** (D66) vraagt waarom de heer Prins van mening is dat er niet gewacht kan worden met een onderzoek totdat het onderhoud wordt uitgevoerd.

- 225 De heer Prins vindt het voordeel van een pilot fase dat daarna bekeken kan worden of er grote veranderingen nodig zijn om door te voeren bij het groot onderhoud in 2028. Daarbij wil de Stichting Vrienden van Middenduin zo snel mogelijk actie.
- Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt of vrachtwagens elkaar inhalen op de Zeeweg. De heer Prins vertelt dat dit in theorie mogelijk is maar dat één rijstrook meer stimuleert om niet in te halen.
- Mevrouw **Kuiper** (CDA) wijst op de brief van GS waarin staat dat er in het najaar van 2022 wordt gestart met een trajectstudie. Dit onderzoek is ook een opstart naar het groot onderhoud van 2028. Waarom wil de heer Prins daar nog een extra onderzoek bij?
- 235 De heer Prins vindt dat een trajectstudie een veel breder spectrum kent, hetgeen ook nodig is. Het onderzoek waar hij op doelt is een quickwin. Hij pleit voor een tempoversnelling en dat kan met een dergelijk onderzoek. Elke dode die voorkomen kan worden is winst.
- 240 De heer Prins wordt door de **voorzitter** bedankt voor zijn bijdrage.
- Als derde spreekt de heer **Van den Broeke** in op dit onderwerp, op persoonlijke titel. De heer Van den Broeke wil spreken over de gevolgen die een herindeling van de Zeeweg voor het verkeer binnen de bebouwde kom van Overveen tot gevolg kan hebben. Hij legt de nadruk op de plannen om de verkeersstroken te beperken tot één strook op de Zeeweg of de maximum rijnsnelheid naar beneden te brengen. Hij wijst erop dat de N200 door zowel B&W Haarlem en Bloemendaal als door GS wordt beheerd. Daardoor worden er verschillende belangen gediend. Motorrijders hebben geen zin in files, pakken vervolgens een stuk fietspad om de file te ontwijken hetgeen gevaarlijke gevolgen heeft voor de fietsers. Wanneer het verkeer op de Zeeweg minder makkelijk doorstroomt, voorziet de heer Van den Broeke dat het verkeer in Overveen zich opstroomt. Hij verzoekt de provincie om de gevolgen van de maatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren integraal af te stemmen.
- 245
- De heer **Steeman** (D66) vraagt waarom een snelheidsverlaging op de Zeeweg een opstropend effect zou hebben.
- 255 De heer Van den Broeke legt uit dat de twee wegstroken volledig zijn bezet. Wanneer de capaciteit van de wegstroken wordt beperkt door het verlagen van de snelheid ontstaat een opstropend effect. Met andere woorden wanneer men vanuit de bebouwde kom de snelheid kan opvoeren van 50 naar 80km/u stroomt het verkeer door omdat deze versnelling ontlastend is.
- 260 Andersom is het juist opstropend.
- De heer **Terwal** (VVD) vraagt of het betoog van Van den Broeke een breed gedeeld gevoel is onder de bewoners.
- De heer Van den Broeke kan dit bevestigen. Ook zijn er veel klachten over het verkeerslawaaï en zijn er met regelmaat ruzies tussen verkeersdeelnemers en bewoners.
- 265 De heer Terwal concludeert dat de inbreng/brief van de heer Van den Broeke antwoord geeft op het verzoek van inspreker Struben.
- Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt naar het gedrag van het vrachtverkeer door de straten van Overveen.
- 270 De heer Van den Broeke vertelt dat het vrachtverkeer van de Grand Prix geen enkel probleem veroorzaakt. Maar het overige vrachtverkeer neemt enorm toe naar Zandvoort. Op drukke dagen

zijn er motorrijders die massaal in groepen richting Zandvoort rijden, dat geeft in de bebouwde kom heel veel overlast op een warme drukke dag. Er wordt geen voorrang meer gegeven op de rotonde, het gedrag is dan onplezierig.

Tot slot spreekt de heer **Stuip** in namens de Fietzersbond Regio Haarlem. De Fietserbond wil graag nog een quickwin toevoegen: door snorscooters te weren van het fietspad wordt dit een slow lane en wordt voorkomen dat snorscooters te hard over het fietspad rijden. Deze maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid. Hij vindt het geen goed idee om de fietspaden aan de Zeeweg eenrichtingsverkeer te maken. Alle bestemmingen liggen namelijk aan één kant van de weg. Fietzers worden bij eenrichtingsverkeer gedwongen om over te steken hetgeen gevaarlijk is.

Statenlid **Van de Waart** (GL) vraagt de heer Stuip wat hij vindt van de suggestie om een extra rijstrook te benutten voor het snelle scootverkeer. De heer Stuip geeft aan dat hij spreekt over een quickwin. Een extra rijstrook vergt een heel andere aanpak met participatie en inspraak. Dat is geen quickwin.

De **voorzitter** dankt alle sprekers en vraagt de sprekers de vergadering verder te volgen in de zijzaal waarop zij de Statenzaal verlaten.

De heer **Steeman** (D66) heeft het C- naar B-verzoek ingediend.

Hij krijgt het woord van de voorzitter:

Er zijn steeds meer N-wegen met ernstige ongevallen. De Bloemendaalse Zeeweg is bewezen onveilig. Menig overleg is gevoerd en er zijn veel suggesties voorbij gekomen om dit te verbeteren. Er wordt onderzoek gedaan om over zes jaar maatregelen te treffen.

De heer **Terwal** (VVD) interrumpeert: u stelt dat we nadenken over lange termijn maatregelen, maar de trajectstudie is toch al eind van dit jaar klaar? Zorgvuldigheid gaat boven wat snelle maatregelen.

De heer **Steeman** (D66) reageert dat de trajectstudie veel tijd kost. De N200 moet in een breder perspectief geplaatst worden.

D66 heeft een simpele en snelle oplossing voor een deel van het veiligheidsprobleem: maak de maximaal toegestane snelheid op de N200 overal 60km/u en pas de weg daarop aan. Duurzaam veilig is een richtlijn en geen keurslijf.

De heer **Terwal** (VVD) vindt ook dat snelheid kan leiden tot (dodelijke) ongevallen. Kan de heer Steeman zich vinden in de optie om een flitspaal te plaatsen om de 80km/u te handhaven alvorens af te schalen naar 60km/u.

De heer **Steeman** (D66) kan zich hier niet in vinden. De voordelen van een lagere snelheid zijn minder ongelukken en minder ernstige gevolgen bij een eventuele aanrijding. Ook verminderen stikstof, fijnstof en geluidshinder. Nadeel is het tijdsverlies na een dagje strand, maar dat is een slecht argument. Hij roept de gedeputeerde op zo snel mogelijk de veiligheid te verbeteren en niet te wachten tot 2028.

Statenlid **Van de Waart** vindt dat er nog steeds geen goede oplossing is om de veiligheid te verbeteren. Invoeren van eenrichtingsverkeer op de fietspaden is een veel genoemde maatregel evenals het beperken van de snelheid op het gehele traject. Het is door de indeling voor de

verkeersdeelnemers niet altijd duidelijk wat de bedoeling is. GL pleit daarom voor een eenduidig wegbeeld door de verlaging van de snelheid. Dat is goed voor de verkeersdeelnemers en goed voor het milieu. GL is er voorstander van om het ruimtebeslag van de infrastructuur minimaal te houden. Ook zijn zij voorstander van een taxistandplaatsvoorstel en een goed ov.

325 Toch zijn er nu al meer maatregelen op korte termijn mogelijk; er hoeft niet gewacht te worden tot 2028.

GL pleit dus voor snelheidsverlaging voor gemotoriseerd verkeer en een slowlane voor fietsers aan de noordzijde van de Zeeweg. Is de gedeputeerde bereid deze opties te onderzoeken?

330 Mevrouw **Kuiper** (CDA) wijst op de trajectstudie die dit jaar nog wordt opgestart. Uit de brief van GS blijkt dat er veel ideeën van bewoners zijn meegenomen in de maatregelen. Zij is van mening dat zij geen onderbouwde inbreng kan geven daar zij geen verkeersdeskundige is. Het is niet haar rol als Statenlid om een oordeel te hebben over de verkeersmaatregelen. Daar zijn nu eenmaal deskundigen voor.

335 De heer **Hoogervorst** (SP) verbaast zich over deze stelling van mevrouw Kuiper. Kunnen commissieleden dan ook geen keuze kunnen maken op basis van goede argumenten?

Mevrouw **Kuiper** (CDA) reageert dat er heel veel meningen zijn maar dat men verkeersdeskundige moet zijn om te doorgronden wat de consequenties zijn van de maatregelen. Als Statenlid kan men suggesties meegeven maar het is niet de
340 verantwoordelijkheid van de commissie om te bepalen hoe hoog de snelheid van een weg wordt. De heer **Hoogervorst** vraagt zich af of mevrouw Kuiper dan wel het nut inziet van de bijdrage van de insprekers.

Deze hebben zeker zin, vindt mevrouw Kuiper. De gedeputeerde en de verkeersdeskundige hebben deze inbreng immers ook gehoord. Mocht blijken dat er meer geld nodig is dan zijn de
345 Statenleden aan zet.

De heer **Jensen** (JA21) deelt de zorgen omtrent de Zeeweg want de situatie is problematisch. De trajectstudie is nuttig maar ongepast. De problemen zijn zo urgent dat er niet gewacht kan worden met het treffen van maatregelen.

350 Mevrouw **Kuiper** (CDA) interrumpeert dat veel maatregelen reeds worden getroffen en dat zorgvuldigheid geboden is.

De heer **Jensen** reageert dat hij voor zorgvuldigheid is maar tevens tegen doden op de weg.

De heer **Steeman** (D66) vraagt of de heer Jensen de gehele trajectstudie ongepast vindt. Nee, niet ongepast vindt de heer Jensen. Maar hij wil voorkomen dat ongelukken plaatsvinden
355 doordat er op korte termijn niets wordt ondernomen.

De maatregelen die de provincie wil nemen zijn goed. De meeste ongelukken gebeuren door verkeerd rijgedrag. Bij een snelheidsverlaging moet de weg ook anders ingericht wat niet op korte termijn haalbaar is. Bereikbaarheid is belangrijk maar niet tegen elke prijs. Daarom pleit JA21 voor een gedeeltelijke snelheidsverlaging en wellicht een flitspaal.

360 Het terugdringen van het aantal herten is geen optie want de herten mogen geen onderdeel zijn van het probleem. Hij vraagt de gedeputeerde of het plaatsen van takken en stammen achter de hekken of het verder weg plaatsen van de hekken een optie is.

Mevrouw **Abdi** (PvdA) maakt zich zorgen over de vele ongelukken op de Zeeweg. De oorzaken
365 zijn te herleiden naar het rijgedrag van de verkeersdeelnemers. Zij vraagt de gedeputeerde waarom het OM geen trajectcontrole wil instellen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) is van mening dat de snelheid uit het verkeer halen een oplossing is voor een veiliger Zeeweg voor mens en dier. De ervaring die is opgedaan bij de Formule 1 kan gebruikt om het verkeer te managen op drukke zomerdagen. Dagjesmensen kunnen worden gemotiveerd om het ov te gebruiken.

Statenlid **Kostiç** (PvdD) valt het op dat deze problemen al jaren spelen. Er zijn genoeg aanknopingspunten om de problemen op te lossen maar na jaren voeren we nog steeds dezelfde discussie. Zij pleit voor het naar beneden brengen van de snelheid en daarmee niet te wachten tot 2028.

De heer **Hoogervorst** (SP) houdt het kort en sluit zich aan bij Statenlid Kostiç. Drie jaar geleden is een bijna identieke discussie gevoerd met bijbehorende oplossingen. Hij roept op tot het manen van GS.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) spreekt haar steun uit voor de maatregelen van GS. Zij kijkt ook naar de belangen van transport, logistiek en de hulpdiensten. Files creëren is geen oplossing.

De heer **Steeman** (D66) interrumpeert dat hij zich verbaast over de uitspraak dat snelheidsverlaging files creëert.

Mevrouw van Geffen (Liberaal N-H) reageert dat de capaciteit van de weg vermindert bij snelheidsverlaging, dat creëert files.

Volgens de heer **Steeman** (D66) klopt dit niet. Uit onderzoek blijkt dat bij verlaging van de snelheid juist de capaciteit van de weg wordt verbeterd.

Mevrouw **Van Geffen** stelt dat de snelheid niet cruciaal is voor de veiligheid. Het gaat om de mensen die zich niet aan de snelheid houden.

De heer **Hoogervorst** (SP) interrumpeert dat de meeste mensen zich aan de maximumsnelheid houden.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) is daar juist bij de Zeeweg niet van overtuigd, men rijdt er te hard. Het is een sociaal probleem.

De heer **Steeman** (D66) merkt op dat wanneer gedrag een probleem is, dat verlaging naar 60km/u juist een voordeel is omdat er dan waarschijnlijk niet harder dan 70 gereden wordt.

Daar is mevrouw **Van Geffen** het niet mee eens. Het gaat hier om onbeheerst hard rijden. De motorrijders juttten elkaar op, zeker aan zee. Zij vraagt aan de gedeputeerde of het mogelijk is om op sociaal niveau te onderzoeken wat geaccepteerd is op de weg.

De heer **Terwal** (VVD) vertelt dat de VVD het streven steunt van de gedeputeerde om maatregelen te nemen maar is ook van mening dat het pas een begin is. Het is vooralsnog niet duidelijk welke maatregelen de gemeente Bloemendaal ter gedragsbeïnvloeding gaat opzetten. Kan de gedeputeerde dit helder maken.

De VVD heeft vraagtekens bij het afwijzen van het idee om zandwallen in de middenberm van de Zeeweg aan te leggen. De heer Terwal vraagt de gedeputeerde wie deze beoordeling doet en waarom de provincie deze beoordeling niet aanvraagt. Wanneer er al een zandwal ligt moet deze toch opgehoogd kunnen worden.

De VVD denkt dat er nog winst valt te behalen bij het herstellen van het hekwerk langs de Zeeweg en daar waar nodig op te hogen. Dit zal zorgen voor minder overstekende herten en dus minder aanrijdingen. Mocht dit niet afdoende zijn, dan is het verkleinen van de hertenpopulatie door afschot een effectief middel.

- 415 Ook is de VVD tegen een snelheidsverlaging op de Zeeweg omdat de inrichting van de weg dan niet meer correspondeert met de opgelegde snelheid. Dit leidt tot bumperkleven.
De heer **Steeman** (D66) interrumpeert dat het verlagen van de snelheid niet slechts een kwestie is van het plaatsen van borden maar ook het visueel anders inrichten van de weg.
De heer **Terwal** denkt dat er winst is te behalen door een flitspaal te plaatsen en zo de 80km/u
- 420 af te toppen. Als er daarna nog ongelukken plaatsvinden kan alsnog de 60km/u als optie worden bekeken.
Statenlid **Kostiç** vraagt de heer Terwal of hij het literatuuronderzoekrapport heeft gelezen. De heer **Terwal** reageert dat hij niet tot op de letter alles heeft doorgenomen maar dat de samenvatting voldoende beeld geeft van de resultaten uit het onderzoek.
- 425 Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt of de heer Terwal het belang ziet van het vrachtverkeer op de Zeeweg.
De heer **Terwal** is het eens dat dat de doorstroming op de Zeeweg voor transport en logistiek belangrijk is.
- 430 *Reactie gedeputeerde Olthof eerste termijn:*
Gedeputeerde **Olthof** dankt alle insprekers en de commissieleden voor hun inbreng. Hij erkent dat ook de provincie de plicht heeft om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen, daarom neemt hij alle inbreng serieus. Wel wordt gekeken naar de haalbaarheid van alle inbreng en wat het kan toevoegen.
- 435 Goed dat dit debat gevoerd wordt. Maar houd in gedachten dat gedeputeerden en statenleden geen verkeersdeskundigen zijn, ga niet op die stoel zitten. Neem de deskundigen serieus.
Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vraagt of de gedeputeerde spreekt over weginrichting of over verkeersgedrag.
Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat de commissieleden niet op de stoel van de specialisten
- 440 moeten zitten, dat doe hijzelf ook niet.
Hij heeft kennisgenomen van het aangepaste voorstel van de Fietzersbond om de snorscooters te weren van het fietspad. Hier wordt serieus naar gekeken.
De Zeeweg lijkt een goed ingerichte weg met brede berm. Maar een heuvel verhoogt ook het risico dat een automobilist gelanceerd wordt.
- 445 De gedeputeerde focust op effectieve maatregelen die werkelijk de verkeersveiligheid verbeteren. Veel ongelukken hebben te maken met verkeersgedrag, te hard rijden, te roekeloos. Ongelukken gebeuren doorgaans niet wanneer het druk is, maar meestal 's avonds als men hard kan doorrijden. Daarom gaat de provincie met het circuit en de horeca in gesprek over hoe de bezoekers mee te nemen in de gevolgen van verkeerd weggedrag.
- 450 De heer **Terwal** (VVD) interrumpeert dat hij het OM als essentiële partij mist in het verhaal van de gedeputeerde. Hij herhaalt zijn pleidooi voor een flitspaal.
Gedeputeerde **Olthof** reageert dat hij veel verzoeken krijgt voor trajectcontrole maar het OM wil dat niet vanwege het capaciteitstekort. Hij vraagt de commissieleden om de brief van GS niet te
- 455 kort te doen want er komen absoluut maatregelen. Het zoeken naar mogelijkheden met het OM valt daar ook onder en enkele voorstellen uit de prijsvraag worden meegenomen.
Voor de geloofwaardigheid van de snelheidsverlaging moet er gekeken worden naar het effect op het hele gebied. Dit onderzoek zit in de trajectstudie omdat het wat vraagt van de inrichting van de weg.
- 460 Bij het groot onderhoud komen de grotere maatregelen. Welke quickwin er dan wel is voor de snelheidsverlaging kan de gedeputeerde moeilijk overzien. Zaak is te onderzoeken wat er mogelijk is op korte termijn.

De heer **Steeman** (D66) dankt de gedeputeerde voor zijn toezeggingen. Hij vraagt zich af hoe de quickwins concreet gemaakt kunnen worden. D66 wil niet zes jaar wachten en hoort nog onvoldoende concrete plannen.

Gedeputeerde **Olthof** doet de toezegging dat hij de trajectstudie naar voren haalt. De gedeputeerde is voornemens de maatregelen niet pas over zes jaar door te voeren maar voor nu ligt er nog geen planning.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) is verheugd dat gedeputeerde gaat kijken naar de quickwins. Worden de effecten die de maatregelen hebben op de Zandvoortselaan ook meegenomen?

Uiteraard worden de effecten meegenomen, zegt de gedeputeerde, want hij wil zorgvuldig te werk gaan.

Statenlid **Kostiç** (PvdD) is het nog steeds niet duidelijk wanneer er dan resultaten zijn te verwachten van de toezeggingen.

Gedeputeerde **Olthof** herhaalt nogmaals dat hij geen termijn kan geven en geen inschatting maken. De toezegging is een redelijke planning en die wordt gecommuniceerd.

De heer **Terwal** (VVD) wil nog bevestigd krijgen of transport en logistiek worden meegenomen in de plannen. Dit kan gedeputeerde bevestigen.

De heer **Steeman** spreekt zijn dank uit voor de goede discussie en de toezeggingen van gedeputeerde.

Schorsing van 22.20 – 22.25 uur

5b. C naar b verzoek PvdD literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020–2026' goedgekeurd.

Belangrijkste reden voor beheer van de damherten is natuurbescherming en het voorkomen van aanrijdingen. De Wageningen Universiteit heeft onderzoek gedaan naar aanrijdingen met herten en welke maatregelen effectief zijn om dit te voorkomen.

De **voorzitter** geeft mevrouw **Smeenck** het woord. Zij spreekt online in namens de Dierenbescherming over dit onderwerp.

Een goede samenwerking tussen betrokken partijen en het kiezen voor maatwerk is de sleutel tot het verminderen van aanrijdingen met hoefdieren. Tot nu toe heeft er vooral afschot van damherten plaatsgevonden. Het rapport geeft handvatten om het aantal aanrijdingen te verminderen waaronder het detectiesysteem en het verlagen van de rijsnelheid op de Zeeweg want er is een correlatie tussen de rijsnelheid en het aantal aanrijdingen. Gedeputeerde Staten lijkt voor afschot te willen gaan maar het gevolg is dat een groot aantal damherten het leven moet laten om het aantal aanrijdingen te reduceren. Dit is symptoombestrijding. Mevrouw **Smeenck** pleit voor het maximaal inzetten op niet dodende maatregelen om het aantal aanrijdingen op de Zeeweg te reduceren. De Dierenbescherming wil hier graag in meedenken.

De heer **Carton** (PvdA) vraagt of mevrouw **Smeenck** in aanvulling op het rapport nog aanbevelingen heeft voor andere maatregelen.

Mevrouw **Smeenck** vindt het rapport voldoende breed met genoeg effectieve maatregelen.

De **voorzitter** dankt mevrouw Smeenk voor haar bijdrage.

515 Statenlid **Kostiç** (PvdD) krijgt het woord. Zij wijst erop dat burgers verwachten dat de overheid voorzichtig omgaat met dierenlevens. Het vraagt verantwoordelijkheid om het aantal gedode dieren zoveel mogelijk te verminderen door aanrijdingen. Niet dodelijke oplossingen vragen reflectie, inzet en overleg met de dierenwelzijnsorganisatie. De PvdD is positief over het onderzoek dat de effectiviteit benadrukt van niet dodelijke middelen. Des te meer is Statenlid Kostiç verrast door de samenvattende brief van GS waarin wordt gesteld dat het jagen op dieren effectief en uitvoerbaar is. PvdD roept GS op hier voorzichtig mee te zijn. Commissieleden die
520 het onderzoeksrapport niet goed lezen en uitgaan van de brief worden op het verkeerde been gezet. De PvdD heeft vandaag drie vragen aan de commissie:

1. Is de commissie bereid om samen met de PvdD GS aan te sporen zich in te zetten voor niet dodelijke oplossingen in het geval van de Zeeweg.
- 525 2. Is de commissie bereid om GS aan te sporen om zich actief in te spannen om het aantal dierlijke slachtoffers naar beneden te krijgen.
3. Is de commissie het eens dat de provinciale inspanningen met regelmaat geëvalueerd moeten worden om te blijven leren.

530 Statenlid **Gringhuis** (GL) vraagt aan de gedeputeerde of het een optie is om bij onderhoud aan wegen te bekijken welke maatregelen er genomen kunnen worden om de levens van dieren te redden.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) constateert dat de conclusies uit het onderzoek afwijken van hoe de PvdD het ziet. Als antwoord op de vragen van de PvdD antwoordt zij dat zij vindt dat GS reeds inzet op niet dodelijke oplossingen. Mevrouw Van Geffen is geen voorstander van het
535 betrekken van allerlei extra partijen en zij is van mening dat er al voldoende wordt geëvalueerd.

De heer **Carton** (PvdA) vertelt dat voor de PvdA niet dodelijke middelen de voorkeur hebben. Hij vraagt gedeputeerde of alle opties uit het rapport worden meegenomen bij trajectstudies en onderhoud aan wegen.

540 De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of voor de PvdA afschot de laatste optie is als maatregel. De heer Carton reageert dat dit ook het beleid is van de provincie.

545 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) wil openstaan voor nieuwe oplossingen en deze evalueren. Dat geldt voor alle provinciale wegen waar veel aanrijdingen zijn met wild. Voor de veiligheid zou het goed zijn om het aantal automobilisten terug te dringen en het ov te stimuleren. Ook een detectiesysteem kan helpen. Dit is ook op korte termijn realiseerbaar. Een snelheidsverlaging is dan alleen aan de orde indien noodzakelijk. Op de lange termijn wil de ChristenUnie graag inzetten op de maatregelen uit het onderzoeksrapport.

550 De heer **Mangal** (DENK) wijst op de denkwijze van de brief van GS. Hij begrijpt niet waarom er alleen gerept wordt over het verkleinen van de populatie damherten. De heer Mangal wil van de gedeputeerde horen wat de denkwijze is van het college en hoe zij afschot wil voorkomen.

555 De heer **Hoogervorst** (SP) geeft aan dat op de drie vragen van de Partij van de Dieren het antwoord ja is.

De heer **Steeman** (D66) vindt het belangrijk dat de veiligheid van de Zeeweg ook gaat over de veiligheid van de dieren. Het nemen van extra diervriendelijke maatregelen heeft de voorkeur. Het faunabeheersplan hoort bij een andere commissie thuis.

560

Mevrouw **Kuiper** (CDA) stelt dat er een samenhang is met het faunabeheerplan waarin wordt geconcludeerd dat het terugbrengen van de populatie van de damherten nodig is om de fauna in het gebied te verbeteren. Dit helpt uiteraard ook de verkeersveiligheid. Mevrouw Kuiper gaat ervan uit dat op vraag 1 van de Partij van de Dieren al gestuurd wordt en niet alleen bij de Zeeweg. Evalueren van maatregelen is natuurlijk altijd goed.

565

De heer **Jensen** (JA21) sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer Hoogervorst.

Reactie gedeputeerde Olthof eerste termijn:

570

De eerste brief van GS die meeging met het rapport is wat ongelukkig geformuleerd. Toch wordt er ook verwezen naar de brief van 15 juni waarin het woord afschot niet is opgenomen. Wat betreft de verkeersmaatregelen op de Zeeweg is afschot dus niet aan de orde. Dat in het rapport over afschot wordt gesproken in relatie tot het faunabeheersplan klopt, maar de gedeputeerde betreurt dat het verkeerd is overgekomen. Het welzijn en belang van dieren wordt absoluut meegenomen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, benadrukt gedeputeerde Olthof.

575

De heer **Mangal** (DENK) wijst erop dat in de brief letterlijk staat dat afschot een optie is om het aantal damherten te verkleinen om aanrijdingen te voorkomen. Hoe moeten we dat dan interpreteren?

580

Gedeputeerde **Olthof** herhaalt dat dit ongelukkig geformuleerd is. Dat een verlaging van de populatie gevolgen heeft voor het aantal aanrijdingen spreekt voor zich. Nogmaals, afschot is niet als maatregel opgenomen voor de verkeersveiligheid van de Zeeweg.

De **voorzitter** sluit dit punt hiermee af.

585

5c. Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel M128-2022

GS heeft de commissie geïnformeerd over de voortgang in de uitvoering van motie 128/2022 en over het proces van de steunmaatregelen van de rijksoverheid.

590

De heer **Hoogervorst** (SP) bedankt voor de brief en het relaas dat hieraan toegevoegd is. In het relaas wordt een samenvatting gegeven van de inspanningen die gedaan zijn om de periode te overbruggen met steun van de staat. De uitkomst is niet wat de SP gehoopt had maar dat ligt niet aan GS. De vraag blijft echter hoe het aantal reizigers dat gebruikmaakt van het ov weer te laten stijgen. En dan weer op het niveau van voor corona ligt.

595

De vraag is of GS nog alternatieven ziet van het gelopen proces met de staatssecretaris. De reizigers van het ov willen namelijk weten wat ze in 2023 kunnen verwachten. Wat de SP betreft kan de motie worden afgedaan.

600

De heer **Steeman** (D66) geeft aan dat wat D66 betreft de motie ook is afgedaan. De zorgen voor de lange termijn blijft bestaan. D66 zal altijd vinger aan de pols houden en meedenken om het ov-aanbod te verbeteren en niet te verschrallen.

605 Statenlid **Gringhuis** (GL) wijst erop dat de reizigersaantallen door corona zijn afgenomen maar het rijk creëert onzekerheid door lang te wachten met steun. GL roept het rijk op om een steunmaatregel beschikbaar te stellen zolang de reizigersaantallen niet op niveau zijn. GL deelt de zorgen uit de brief van GS. Er is waardering voor de gedeputeerde voor de wijze van informeren.

610 Kan gedeputeerde aangeven welke concessies de meeste steun nodig hebben van de concessies die wij beheren?

De heer **Terwal** (VVD) dankt de gedeputeerde voor de heldere stand van zaken. Er wordt gesteld dat het ministerie van Infrastructuur zelfstandig een transitievangnet ov gaat opstellen voor
615 2023. Is het niet verstandiger de samenwerking te zoeken met het ministerie zodat er nog invloed uitgeoefend kan worden?

In de brief staat dat zodra het transitievangnet voor 2023 gepubliceerd wordt, de provincie beoordeelt of zij hiervan gebruikmaakt voor haar concessies. Wat als de provincie hier geen gebruik van maakt? Moet de provincie het bedrag dan zelf op tafel leggen? De VVD beschouwt
620 de motie als afgedaan met het beantwoorden van deze vragen.

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) stelt dat het ov belangrijk is voor jongeren maar ook voor mindervaliden en van sociaal belang. Op korte termijn lijkt het op niveau houden van het ov realiseerbaar, dat is mooi. Mevrouw Tolhuis verzoekt gedeputeerde de commissie tijdig te
625 informeren mocht dit niet haalbaar blijken.

De heer **Mangal** (DENK) maakt zich zorgen over de verhoogde energiekosten voor het ov welke zal resulteren in duurdere ov-tickets. Hij hoort graag de visie van de gedeputeerde hierop.

630 Mevrouw **Abdi** (PvdA) dankt voor de brief en geeft complimenten voor het beantwoorden van de schriftelijke vragen.

De voorzitter concludeert dat motie M128-2022 kan worden afgedaan.

635 *Reactie gedeputeerde **Olthof** eerste termijn:*

Gedeputeerde **Olthof** dankt voor de steun van veel partijen die Kamerleden hebben aangesproken op dit onderwerp. Er is lang gesproken met partijen maar het was lastig tot elkaar te komen qua standpunten. Op basis van het transitieplan kunnen concessies er geen gebruik van maken omdat ze er niet voor in aanmerking komen. Daarom worden alternatieven
640 onderzocht.

Vandaag heeft overleg plaatsgevonden met collega's uit het land en er lijkt beweging te zitten in het overleg met de staatssecretaris. Helaas kan de gedeputeerde nog niet veel prijsgeven over de inhoud van deze gesprekken. Zodra bekend is wat de effecten zijn, belooft de gedeputeerde de commissie te informeren.

645 Er is een indexatie van de ov-tarieven met ruim 7%, hierin is de verhoging van de energiekosten meegenomen. Wat dit betekent voor prijs van de ov-tickets is nog niet duidelijk. De gedeputeerde informeert de commissie nog hierover.

650 **5d. Mobiliteit/Natuur: afdoeningsbrief diverse moties actieve mobiliteit**

In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. De commissie wordt gevraagd of de moties M83–2019, M67–2022 en M69–2022 kunnen worden afgedaan.

De heer **Steeman** (D66) geeft aan dat deze moties zijn afgedaan. Het afdoeningsvoorstel voor haaientandenmotie M69–2022 is beter dan verwacht. Wordt er ook actief ingezet op het voorrang geven aan fietsers op al bestaande wegen is een vraag aan de gedeputeerde.

Statenlid **Kostiç** (PvdD) geeft aan dat deze moties zijn afgedaan. Wat betreft doorfietsroute motie M67–2022 wil zij weten van gedeputeerde hoe de zin *“deze borging in het beleid ervoor zorgt dat (...) aandacht wordt besteed aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs doorfietsroutes”* in de bijlage een weg vindt richting uitvoeringsagenda's.

De heer **Terwal** (VVD) geeft aan dat deze moties zijn afgedaan en dankt de gedeputeerde en de ambtelijke ondersteuning.

Statenlid **Gringhuis** (GL) sluit aan bij de opmerking van de PvdD en geeft aan dat deze moties zijn afgedaan.

De overige aanwezigen stemmen in met het afdoen van de moties.

Reactie gedeputeerde Olthof:

Er zijn geen voornemens om alle haaientanden te verwijderen zodat fietsers voorrang krijgen. Er staat ook niet dat de fiets altijd voorrang krijgt, dat zou een misverstand zijn. Gedeputeerde heeft begrip voor het standpunt van de Partij van de Dieren. Hier is ook over gesproken in de PS-vergadering. De motie is ruim aangenomen. Er ligt een nadrukkelijke opdracht van de Staten om de aantrekkelijke doorfietsroutes te onderbouwen. Deze motie hangt aan de beleidsnotitie die is gemaakt waar dit in staat.

De **voorzitter** concludeert dat de moties M83–2019, M67–2022 en M69–2022 kunnen worden afgedaan.

6. Rondvraag gedeputeerde Olthof

Van de rondvraag wordt geen gebruikgemaakt.

7. Sluiting

De volgende commissievergadering vindt plaats op maandag 31 oktober 2022.

De vergadering wordt gesloten om 23:12 uur.

Agenda Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum	29-09-2022
Tijd	20:15 – 22:25
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Michel Klein
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats, is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan zowel fysiek of digitaal op punten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda) of tijdens het insprekhalffuur op andere punten die tot het werkgebied van de commissie M&B behoren. Voor het inspreken moet u zich aanmelden. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (woensdag 28 september 2022) bij commissieadviseur Mariëtte van Boheemen: boheemenm@noord-holland.nl. U kunt ook vooraf een bijdrage sturen. Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het insprekhalffuur zullen de agendapunten vanaf punt 4 ca. 30 minuten eerder beginnen.

- | | |
|-------|--|
| 0.1 | Technische briefing Havennota MET UITNODIGING VAN DE COMMISSIES EFB, NLG EN RWK (18.15–19.00 uur) |
| 0.2 | Technische briefing IMPI – integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (19.05–20.00 uur) |
| 1 | Opening en mededelingen |
| 20:15 | |
| 2 | Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering en lijsten moties en toezeggingen |
| 2.a | Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda |
| 3 | Insprekhalffuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren |
| 20:20 | |

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

5 **B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur**

5.a **C- NAAR B-VERZOEK D66: Verkeersveiligheid Zeeweg N200 (C-agenda M&B**
20:50 **12-09-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Zie bijgaand agenderingsverzoek van de heer Steeman (D66).

Toelichting:

Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. De provincie en de gemeente Bloemendaal werken samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We pakken eerst de plekken aan waar auto's en fietsers elkaar kruisen: de weg naar Parnassia en de ingang van camping De Lakens. En we gaan campagnes voor bewust verkeersveilig gedrag voeren. Voor de langere termijn kijken we ook naar de ideeën die in een prijsvraag door bewoners zijn aangedragen.

5.a.0 **TEKSTEN INSPREKERS agendapunt 5a, Verkeersveiligheid Zeeweg N200**

5.a.1 **Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg**

5.a.2 **Ingekomen mail Hart voor Bloemendaal over verkeersveiligheid Zeeweg**

5.a.3 **Ingekomen mail over verkeersveiligheid Zeeweg (2)**

5.a.4 **Ingekomen reactie Fietzersbond over verkeersveiligheid Zeeweg**

5.b **C- NAAR B-VERZOEK PvdD: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar**
21:15 **aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Zie bijgaand agenderingsverzoek van Statenlid Kostic (PvdD).

Toelichting:

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie

damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

5.c **Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel**
21:40 **M128-2022 (B-agenda M&B 29-09-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Vanwege het afdoeningsvoorstel voor Motie 128-2022 is bijgaande brief op de B-agenda geplaatst. Desgewenst kunt u de brief met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie zal specifiek worden gevraagd of M128-2022 (zie bijlage) als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:

Met deze brief informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over de voortgang in de uitvoering van Motie 128/2022 over het proces van de afgelopen weken met betrekking tot de steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector die worden verlengd tot 31 december 2022.

5.d **Mobiliteit / Natuur: Afdoeningsbrief diverse moties Actieve Mobiliteit (B-**
22:10 **agenda M&B 29-09-2022 en B-agenda NLG 24-10-2022)**

Voorstel voor behandeling:

Bijgaande brief kunt u desgewenst met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie M&B zal specifiek worden gevraagd of moties M83-2019, M67-2022 en M69-2022 kunnen worden afgedaan. De commissie NLG zal specifiek worden gevraagd of motie M221-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Toelichting:

In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om de moties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022) en M69-2022 'Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden' (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022).

- 6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur en Luchtvaart incl. Schiphol)
- 7 Sluiting
- 8 C-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 8.a Ingekomen reactie Noodkreet bewoners Noordbeemster bij N243

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid

Datum commissievergadering	:	12 september 2022
Commissievoorzitter	:	Mw. M. van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-mail	:	023-5144628/ boheemenm@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	mw. Van Meerten-Kok
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		
	CDA	: mw. C. Kuiper
	ChristenUnie	: mw. M. Tolhuis
	D66	: dhr. M. Steeman
	DENK	: dhr. M. Alkaduhimi, dhr. Mangal
	Fractie Baljeu	: –
	FvD	: –
	GL	: N. van der Waart, J. Gringhuis
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, F. Zoon
	PVV	: dhr. M. Deen
	SP	: mw. H. Bouhlef
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	Liberaal N-H	: mw. G. van Geffen
	50PLUS/PVDO	: mw. Van Soest (p.t.)

Gedeputeerde(n): E. Stigter (GL)
Notulist: mw. J. Meijer (Notuleerservice Nederland)

Afwezig:

dhr. M. Meiland (D66), dhr. E. van der Maas (VVD), dhr. D. van den Berg (JA21), mw. W. Koning (CDA), dhr. J. Dessing (FVD), dhr. H. Kerklingh (FVD), I. Kostić (PvdD), dhr. V. van den Born (PVV), mw. R. Alberts (SP), dhr. M. Klein (CU), dhr. M. van Dregt (50PLUS), dhr. Koyuncu (DENK), dhr. R. Baljeu (Fractie Baljeu)

Agenda

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

Pagina 2

- 2a. Opheffen geheimhouding verslag M&B 29-11-2021
3. Inspreekhalftuur over onderwerpen die niet op de agenda staan maar wel tot de portefeuille van de commissie behoren
4. A-agenda Algemeen
- 40 4a. Voordracht tweede begrotingswijziging 2022
5. Rondvraag gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied en Zeehavens)
6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur
- 6a. Dit agendapunt is doorgeschoven naar de commissievergadering van 29 sept 2022
7. Rondvraag gedeputeerde Olthof (Mobiliteit, Bereikbaarheid, Infrastructuur, Luchtvaart incl.
- 45 Schiphol
8. Sluiting

1. Opening en mededelingen

- 50 De **voorzitter** opent de commissievergadering om 19.21 uur en verwelkomt alle aanwezigen, gedeputeerde Stigter, de ambtenaren en de kijkers thuis.

Mededelingen:

- De heer Olthof is vandaag afwezig en wordt vervangen door gedeputeerde Stigter.
- 55 - Statenlid Kostić (PvdD) wordt vandaag vervangen door de heer Hollebeek.
- Online aanwezige commissieleden zijn dhr. Alkaduhimi (DENK) en mw. Van Soest (50PLUS)
- Er zijn afmeldingen ontvangen van:
 - Mevrouw Koning (CDA)
 - De fractie Forum voor Democratie
 - 60 -Gedeputeerde Kocken (Noordzeekanaalgebied en Zeehavens)
- De heer Klein (ChristenUnie) is afgemeld met daarbij het verzoek of mevrouw Tolhuis, vooruitlopend op haar installatie als duo-commissielid op 19 september a.s., voor de ChristenUnie het woord mag voeren. De commissie stemt ermee in en de voorzitter heet mevrouw Tolhuis van harte welkom.
- 65 - Het C- naar B-verzoek van Statenlid Kostic (PvdD) is, zoals aangekondigd, doorgeschoven naar de M&B vergadering van 29 september a.s.
- De heer Steeman (D66) geeft aan dat het C- naar B-verzoek van Statenlid Kostic betrekking heeft op de N200 richting Bloemendaal. Hij gaat ervan uit dat zijn C- naar B-verzoek met betrekking tot de N200 ook op 29 september wordt besproken. De voorzitter bevestigt dit.
- 70 - Er zijn vier aangekondigde rondvragen (zie agendapunt 7) en de heer Mangal (DENK) geeft aan dat hij ook een rondvraag heeft.
- De voorzitter heet de 3 Insprekers welkom die zich hebben aangemeld voor het inspreekhalftuur.
- De voorzitter heet Mw. Meijer, de nieuwe notulist (Notuleerservice Nederland), welkom.
- Direct na deze commissievergadering zal de expertmeeting verkeersveiligheid en gedrag
- 75 plaatsvinden. Deze meeting is door initiatiefneemster mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H), mevrouw Kuiper (CDA) en de heer Carton (PvdA) voorbereid en 2 experts zijn voor vanavond uitgenodigd.

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

Vaststelling agenda:

De agenda wordt vastgesteld.

85

Vaststelling verslag vorige vergadering, lijsten van moties en toezeggingen

De heer **Terwal** (VVD) merkt op dat op pagina 3 van het verslag, bij de mededelingen GS, staat dat gedeputeerde Olthof zou navragen wat het tijdspad is voor het Plan van aanpak onderzoekstraject N247 (Het Schouw). De heer Terwal vraagt wat het tijdspad is en of het kan worden toegestuurd.

90

Gedeputeerde Stigter komt hierop terug.

Het verslag van 20 juni 2022 wordt ongewijzigd vastgesteld.

Vaststelling lijst moties

De lijst moties wordt vastgesteld.

95

Vaststelling lijst toezeggingen

De lijst toezeggingen wordt vastgesteld.

100 **2a. Opheffen geheimhouding verslag M&B 29-11-2021**

Op 2 november 2021 hebben GS besloten geheimhouding op te leggen op de brief over de voortgang project N247-16, bereikbaarheid Waterland, maatregelen N247, gedeelte A10-N517. In de PS vergadering van 8 november 2021 hebben PS deze geheimhouding bekrachtigd.

105

Op verzoek van gedeputeerde **Olthof** is de situatie vorig jaar op 29 november met deze commissie in beslotenheid besproken. Deze commissie heeft toen geheimhouding opgelegd op het verslag dat de commissieleden na de vergadering zouden en hebben ontvangen.

110

Vervolgens is de geheimhouding in de GS besluitenlijst- appendix van 17 mei 2022 opgeheven omdat er overeenstemming met de hoofdaannemer was bereikt. PS hebben de bekrachtiging van de geheimhouding in de PS vergadering van 23 mei jl. opgeheven.

115

Omdat de commissieleden geheimhouding op het toegezonden verslag hebben gelegd, is het aan de commissie om deze geheimhouding ook weer op te heffen. De voorzitter vraagt de aanwezigen of zij hiermee akkoord gaan.

120

Alle aanwezigen zijn akkoord en hiermee is de geheimhouding op het verslag van de besloten commissievergadering van 29 november jl. opgeheven. Het verslag zal zo spoedig mogelijk worden toegevoegd aan de algemene bijlagen van de commissieagenda van 29 november 2021.

2b. Vooruitblik komende vergadering(en) aan de hand van de Strategische Agenda en vaststelling Strategische Agenda

125

Met algemene instemming wordt de Strategische Agenda vastgesteld.

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

130

Pagina 4

Voor het insprekhalftuur hebben zich een drietal insprekers aangemeld. Zij spreken in over de verkeersveiligheid op de Zeeweg (dhr. Schuijt en mevr. Roos) en over het fietspad bij de Randweg N512 Egmond-Binnen (dhr. De Haan).

- 135 Er wordt gestart met de bijdrage van de heer Jan **Schuijt**. Hij spreekt in op persoonlijke titel bij de brief van GS op de C-agenda over de verkeersveiligheid op de Zeeweg.
- De heer Schuijt brengt de commissieleden in herinnering dat er groot onderhoud voor de Zeeweg in Bloemendaal staat gepland in 2028. In aanloop naar het groot onderhoud worden er in 2023 al enkele aanpassingen gedaan om de weg veiliger te maken. De heer Schuijt vindt deze aanpassingen
- 140 te summier daar de weg gevaarlijk is en er relatief veel aanrijdingen plaatsvinden. Hij stelt daarom voor om de middenberg op te hogen met zand, om de takken en stammen van de te kappen bomen achter het hekwerk van de Zeeweg te plaatsen om het ophogen van de hekken te voorkomen, en dat de herplant van de nieuwe bomen op 4,5 meter in plaats van op 2,5 meter van de rijbaan komt. Ook ziet de heer Schuijt graag dat er verkeerslichten komen met druksysteem bij de
- 145 fietsersoversteekplaats Zeeweg/Parnassiaweg. Hij biedt aan om een fietstocht te maken met gedeputeerde Olthof en de handelend ambtenaar om zo meer inzicht en informatie te kunnen bieden.

De voorzitter dankt de heer Schuijt voor zijn betoog.

- 150 De heer **Deen** (PVV) heeft een vraag over de takken en het hekwerk. Zijn hier andere voorbeelden van elders in het land? Waarom denkt de heer Schuijt dat de gemeente Bloemendaal het hekwerk niet zal vernieuwen?

- 155 De heer **Schuijt** geeft aan dat achter het hekwerk stammen kunnen geplaatst om te voorkomen dat herten over het hekwerk springen. Het is een praktische oplossing. De gemeente Bloemendaal wilde wat aan het hekwerk doen maar de heer Schuijt is van mening dat de nieuwe coalitie hier geen geld voor wil uittrekken.

- 160 De heer **Jensen** (JA21) vraagt naar de motivatie om verkeerslichten te plaatsen op de kruising Zeeweg/Parnassiaweg.

- De heer **Schuijt** vertelt dat daar een dodelijke aanrijding heeft plaatsgevonden. Door de bijzondere rijconstructies is het nu een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Een eenvoudige
- 165 fietsersoversteekplaats zou al veel oplossen.

De heer **Steeman** (D66) merkt op dat de heer Schuijt vandaag een aantal suggesties doet die afwijken van zijn brief. Zijn deze suggesties aanscherpingen op de brief?

- 170 De heer **Schuijt** laat weten dat hij niet vooruitloopt op het groot onderhoud in 2028. De maatregelen om de Zeeweg veiliger te maken hebben wat hem betreft nu prioriteit.

- Mevrouw **Kuiper** (CDA) haalt aan dat er in de brief van GS over de zandwallen wordt gesproken en waarom dit geen goed idee is. Ze vraagt de heer Schuijt of het klopt dat hij het niet eens is met de
- 175 argumentatie wat betreft de zandwallen.

De heer **Schuijt** kan dit bevestigen. Het klopt dat in de middenberm al een ophoging is aangebracht. Hij is voorstander van het opvullen van de ontbrekende stukjes van de middenberm.

180 Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de situatie op de kruising ten opzichte van tien jaar geleden verbeterd is of niet.

De heer **Schuijt** pleit voor een overzichtelijkere situatie voor fietsers. Uit de praktijk blijkt dat het nodig is om de verkeerssituatie nog veiliger te maken dan nu het geval is. Hij wil graag
185 benadrukken dat hij door zijn werk bij de politie zich zeer bewust is van de gevolgen van fatale verkeerssituaties. Het is de reden dat hij erop gespitst is om de maatregelen niet zes jaar uit te stellen tot 2028.

De **voorzitter** geeft mevrouw **Roos** het woord. Zij spreekt in namens de fractie Hart voor
190 Bloemendaal.

Mevrouw **Roos** sluit zich aan bij het betoog van de heer **Schuijt**. Ook de fractie Hart voor Bloemendaal betreurt het dat de aanpassingen zo lang duren, er kan veel leed worden voorkomen op deze dodelijke weg met kleine aanpassingen. Eenrichtingverkeer op de fietspaden door het aanpassen van de borden op de fietspaden zou al heel veel schelen. Mevrouw **Roos** is voorstander
195 van het ophogen van de middenberm. Zij benadrukt dat een goede vormgeving (van kruispunten, rotondes en andere infrastructuur) van belang is voor de veiligheid; weggebruikers moet duidelijk zijn wat van hen wordt verwacht.

Ook het aanbrengen van strepen op de weg en led-lichten ter hoogte van de oversteekplaatsen zijn kleine ingrepen die de verkeersveiligheid kunnen vergroten.

200 De heer **Steeman** (D66) stelt dat op de N200 verschillende snelheidslimieten van toepassing zijn, hoe kijkt mevrouw **Roos** hiernaar?

Mevrouw **Roos** vindt dit geen probleem, maar is er geen voorstander van omdat door de bochtige
205 weg het idee ontstaat dat men harder kan rijden. Dit vraagt om een goede handhaving op de snelheidslimiet maar zij heeft begrepen dat het OM niet handhaaft wanneer het een grijze weg betreft. Er zullen dus ongelukken blijven gebeuren.

De heer **Deen** (PVV) vraagt mevrouw **Roos** of het inderdaad zo is dat de bekostiging van het hekwerk
210 voor rekening van de gemeente Bloemendaal komt.

Mevrouw **Roos** vertelt dat het hek deels van de beheerder is en deels van de gemeente Bloemendaal. De gemeente Bloemendaal is van mening dat ophogen geen zin heeft omdat de herten uiteindelijk toch wel een weg om de hekken heen vinden. Daarbij vinden de burgers de hekken lelijk en kost het
215 veel geld. De gemeente wil er geen geld aan uitgeven, misschien de provincie wel. Dat zou de fractie Hart voor Bloemendaal toejuichen.

De **voorzitter** bedankt mevrouw **Roos** en geeft het woord aan de heer **De Haan**. Hij spreekt in namens de Fietzersbond Bergen over de Haaientanden op het fietspad bij de Randweg N512 Egmond-Binnen.

220 De heer **De Haan** zegt dat fietsers worden aangemoedigd om de fiets te pakken maar door de haaientanden op het fietspad bij de Randweg wordt dit ontmoedigd door de provincie. De fietser moet hierdoor beter opletten dan de automobilist en de heer **De Haan** is van mening dat dit in strijd is met de vastgestelde uitgangspunten. En dat is ernstig omdat de fietser en automobilist
225 gelijkwaardige voertuigen zouden moeten zijn. Het is een foute bestuursstijl. De Fietzersbond heeft per brief gevraagd de haaientanden te verwijderen maar deze zijn er nog steeds.

De heer **Steeman** (D66) vraagt de heer De Haan of de Fietzersbond in het algemeen voorstander is van het voorrang geven aan fietsers op N-wegen. Of is dat alleen het standpunt van Fietzersbond Bergen?

De heer **De Haan** laat weten dat landelijk de mening van de Fietzersbond is dat fietsers voorrang moeten hebben op N-wegen.

De voorzitter dankt alle sprekers voor hun inbreng.

4. A-Agenda Algemeen

4a. Voordracht Tweede Begrotingswijziging 2022 (A-agenda EFB en M&B 12-9-2022)

In de provinciale begroting wijzen Provinciale Staten toe voor welke doelen de provincie haar beschikbare middelen inzet. Deze tweede begrotingswijziging omvat een bijstelling op de begroting 2022.

De voordracht is deze middag besproken in de commissie EFB, die PS over de begrotingswijziging adviseert vanuit algemeen financieel oogpunt. De voordracht gaat vooralsnog als hamerstuk door naar PS.

De commissie M&B brengt vandaag advies uit aan PS. Besluitpunt 1 betreft een kredietverhoging in het vakgebied van M&B.

Mevrouw Kuiper (CDA) slaat de schrik om het hart als ze kijkt naar de tweede begrotingswijziging als het gaat om de oplopende kosten voor groot onderhoud. De GWW index is verhoogd met 22%, dat zijn enorme bedragen. Ook de extra 1,5 miljoen euro voor het OV door indexatie stemt tot nadenken. Het CDA was in de veronderstelling dat bij de eerste begrotingswijziging was besloten om 2,4 miljoen euro minder uit te geven aan de uitbesteding van de brugbediening. Bij de tweede begrotingswijziging wordt dit bedrag gecorrigeerd. Het blijkt dat er niet inhoudelijk is besloten om 2,4 miljoen minder uit te geven aan de brugbediening maar dat het een financieel technische bijstelling is. Mevrouw Kuiper wil graag van de gedeputeerde bevestigd krijgen dat het dus nooit de intentie is geweest om verandering in de uitgaven aan te brengen.

De heer Deen (PVV) stelt dat in 2021 een bedrag van 1,2 miljoen euro beschikbaar is gesteld voor samenwerking zonnefietspaden, dat de PVV hierop tegen is omdat het geldverspilling is. Daarnaast zijn er een aantal subsidies in de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling 2022 waar de PVV niet achter staat. Daarom stemt de PVV niet in met deelbesluit 1 en 5.

De heer Steeman (D66) vindt het termijnperspectief voor de betaalbaarheid van de provinciale infrastructuur zorgelijk. De voorgelegde begrotingswijziging is niet opzienbarend. De fasering van de brugbediening en het splitsen van het krediet heeft een helder doel en daarom gaat D66 akkoord met het voorgenomen besluit voor zover het de commissie M&B betreft.

De heer Terwal (VVD) haalt de grote economische onzekerheden aan. Op mobiliteitsgebied is het verontrustend te zien dat de GWW index is verhoogd met 22% t.o.v. vorig jaar. Deze stijging werkt meerjarig door in de kosten voor onderhoud maar slechts deels in de vervangingsinvesteringen en

275 geheel niet in de uitbreidingsinvesteringen. Wat is hiervoor de reden? Is het niet verstandig om de
vervangingsinvesteringen en de uitbreidingsinvesteringen te indexeren voor een realistischer beeld
van de benodigde financiën voor infrastructuur. De VVD stemt in met de kredietverhoging van
193.000 euro voor samenwerking zonnefietspaden maar waakt er wel voor dat het project binnen
het gestelde totaalbudget van 1,6 miljoen euro blijft. Ook voor de splitsing van krediet van de
280 centrale brugbediening moet de basis op orde zijn.

Bij interruptie vraagt de heer Zoon (PvdD) de heer Terwal of de VVD zich zorgen maakt over de extra
gelden van de GWW index. Waar gaan we het geld vandaan halen of moeten we bezuinigen om
binnen het bestaande budget te blijven?

285 De heer Terwal (VVD) antwoordt dat de VVD-fractie zich uiteraard ook zorgen maakt over de
opgelopen kosten in de grond-, weg- en waterbouw. Hij beaamt dat de provincie veel meer geld
kwijt zal zijn aan infrastructuur en dan kijkt de VVD het liefst eerst waar er kan worden bezuinigd.
De VVD vindt dat er ook buiten het gebied van mobiliteit bezuinigd kan worden. De heer Terwal
290 (VVD) sluit af met de vraag aan de gedeputeerde om een update hoe het staat met het verhelpen en
voorkomen van storingen aan de bruggen en sluizen, gelet op de vele storingen aan de
Leimuiderbrug.

De heer Zoon (PvdD) vertelt dat ook zijn fractie zich zorgen maakt om de verhoging op de GWW
295 index. Hij voorziet dat de kosten in de toekomst niet meer naar beneden worden bijgesteld.
Bezuinigingen zijn de komende tijd een thema. Voor nu stemt de PvdD in met de
begrotingswijziging.

Mevrouw Van Geffen (Liberaal N-H) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording van de
300 technische vragen en haar fractie kan instemmen met de begrotingswijziging, maar heeft nog 3
aanvullende vragen. Mevrouw Van Geffen wijst erop dat slechts 50% van de schade wordt vergoed
indien een schipper de Rekervlotbrug ramt. Zij vraagt of de overheid standaard voor een deel
opdraait voor fouten van schippers.

Mevrouw Van Geffen vraagt uitleg over de studiekosten van de N247 bij Broek in Waterland. Zijn de
305 kosten vooraf niet beter in te schatten, gezien de overschrijding met 100%.
Ook wijst mevrouw Van Geffen erop dat de contourennota van het Rijk van invloed is op de
inkomsten. Zij vraagt aan de gedeputeerde wat het effect is van deze contourennota.

Statenlid Van der Waart (GL) is voorstander van prudent beleid wat betreft de financiën en sluit zich
310 aan bij de vorige sprekers die aankaarten dat het een financieel lastige tijd is. Haar fractie gaat
akkoord met de bijstelling, wat GroenLinks betreft is het een hamerstuk.

Mevrouw Bouhlel (SP) vraagt zich af of het mogelijk is om een pas op de plaats te maken wat betreft
de brugbedieningen. Met andere woorden, het even te laten bij het aantal aangesloten bruggen op
315 dit moment. Wat de zonnefietspaden betreft wijst mevrouw Bouhlel erop dat al menig project is
mislukt. Kan het zijn dat marktpartijen, net als de SP, ook geen heil zien in zonnefietspaden?

De heer Jensen (JA21) is tevreden over de begrotingswijziging maar JA21 maakt zich ook zorgen over
de toekomst. Op 5 juli jl. is de begrotingswijziging opgesteld maar inmiddels is de inflatie
320 opgelopen. Kan deze wijziging daarom zo blijven of verwacht de gedeputeerde nog problemen die
de uitvoering van de mobiliteitsagenda bemoeilijken. JA21 kan zich vinden in de
begrotingswijziging.

325 Mevrouw Tolhuis (ChristenUnie) heeft nog enkele vragen over de begrotingswijziging: op pagina 18 onder 'mobiliteit fiets' is te lezen dat een aantal voorgenomen activiteiten niet zijn uitgevoerd maar uitgesteld, zoals de corridor Amsterdam–Hoorn. Wat is de reden dat deze subsidie is vertraagd en wanneer is de verwachting dat deze wel in werking treedt?

Ook is opgevallen dat de fiets–file–vrij wordt verlaagd met 740.000 euro. Kan gedeputeerde hierop een toelichting geven, welke acties neemt de gedeputeerde om dit toch zo spoedig mogelijk te realiseren?

330 En is het mogelijk de schade aan de Rekervlotbrug geheel op de veroorzaker te verhalen?

Schorsing van 20.25 – 20.35 uur

335 Gedeputeerde Stigter vindt dat er terechte zorgen zijn om kostenstijging in de totale breedte. Dit zal effect hebben op de langere termijn.

De aanpassing van de 2,4 miljoen euro voor de brugbediening is puur een administratieve aanpassing, hier zit hier geen inhoudelijke grondslag achter.

De reden is dat in de vervanging wel de indexering in kaart is gebracht en niet bij de verbetering en aanleg. Dat komt omdat dit bij vervanging noodzakelijk is en bij verbetering en aanleg niet.

340 Tegelijkertijd is er ongemak vanwege de prijsstijgingen. Daarom is er bij de begroting een voorstel om ook bij verbetering en aanleg de indexatie in kaart te brengen.

De 1,6 miljoen euro voor de solaroad zijn de kosten die nu in beeld zijn. Daarom is deze zodanig in de begroting opgenomen. Die gunning is niet hoger dan eerder ingeschat.

345 Voor de problematiek rondom de Leimuiderbrug is de oplossing nog niet gevonden. Er is noodzaak om nu met beheermaatregelen te komen, daarom wordt er nu met minder draaibewegingen gewerkt om de kans op storingen te beperken. Ook is er continu een servicemonteur aanwezig.

De 50% vergoeding m.b.t. schade aan de brug, dit is een schadepost waar we niet onderuit komen.

350 De studiekosten van de Broek en Waterland studie zijn verdubbeld. Dit is niet gangbaar maar komt door nieuwe inzichten die zijn opgedaan waardoor nieuwe studies nodig bleken.

De contourennota is inmiddels verschenen maar is nog wat vaag gebleven over het inzicht over de langere termijn financiële effecten voor de provincie.

355

De brugbediening: Om fouten te voorkomen wordt voor de aansluiting in kaart gebracht wat er speelt qua informatiebehoefte. Deze actie is in gang gezet.

360 De subsidie van de Amsterdam corridor is nog in studie voordat we tot de aanvraag kunnen komen. De fiets–file–vrij is een aanvraag die Amsterdam moet doen, deze aanvraag duurt waarschijnlijk nog een jaar langer.

Vragen voor de tweede termijn.

365 Mevrouw Van Geffen (Liberaal N–H) vraagt of is onderzocht hoe de kosten van de brugschade te ondervangen?

Gedeputeerde Stigter kan niet anders dan accepteren dat dit kosten voor de provincie zijn, het is wat het is.

370

Hij geeft mee dat dat de subsidieaanvraag voor fiets-file-vrij niet vanuit Amsterdam komt maar vanuit Haarlemmermeer.

375 De voorzitter concludeert dat dit agendapunt voldoende is behandeld en dat de begrotingswijziging voor wat betreft de commissie M&B als hamerstuk naar de PS vergadering van 19 september a.s. kan worden doorgeleid.

5. Rondvraag gedeputeerde Kocken (NZKG en (Zee)havens)

380 Er zijn geen rondvragen voor gedeputeerde Kocken.

6. B-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur

385 6a. Agendapunt 6a is doorgeschoven naar de commissievergadering van 29 september.

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

390 De voorzitter geeft mevrouw **Van Geffen** van Liberaal NH het woord.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) heeft een vraag over de haaientanden fietspad Egmond-Binnen. Zij vraagt aan de gedeputeerde of het inconsistent handelen betreft zoals de inspreker reeds betoogde en of het nodig was geweest om voor deze aanpassing te overleggen met bewoners.

395 Gedeputeerde **Stigter** vindt niet dat inconsistent beleid is uitgevoerd, in algemene zin streeft de provincie naar voorrang voor fietsers op de N-wegen. Maar er zijn uitzonderingen zoals hier aan de orde is voor de verkeersveiligheid. Het is geen doorlopend fietspad, het is een verandering van fietspad naar een parallelweg. De situatie is onoverzichtelijk, dat is de aanleiding voor de uitzondering om de auto voorrang te geven op de fietsers. Het overleg is wat laat. Het klopt dat er
400 iets eerder met de Fietzersbond gesproken had kunnen worden.

405 Statenlid **Van der Waart** (GL) spreekt over de verhoging van de vliegtaks. Zij vraagt de gedeputeerde wat de rol van de provincie dan wel BRS is met de bestemming van deze baten, welke extra maatregelen zijn in beeld en wat de verwachting is voor de winst voor de leefomgeving.

Gedeputeerde **Stigter** geeft aan dat het de verantwoordelijkheid van het Rijk is om te komen met een voorstel voor bestemming van de opbrengsten vliegtaks. Daarom is het niet duidelijk wat het beeld is van de bestemming of de winst voor de leefomgeving. Op basis van deze vraag zal hij collega **Olthof** adviseren dit in te brengen bij het Rijk omdat dit ook het beleid van de provincie raakt.
410 Statenlid **Van der Waart** (GL) hoort hierin een toezegging.

415 Statenlid **Gringhuis** (GL) ziet langs provinciale wegen omgekeerde vlaggen hangen welke zouden worden weggehaald. De vlaggen hangen er sinds begin juli. Waarom is ervoor gekozen om pas begin augustus de vlaggen te verwijderen. Als reden voor verwijdering is de verkeersveiligheid genoemd. Mochten de vlaggen dan blijven hangen als ze de verkeersveiligheid niet zouden belemmeren? Kan de gedeputeerde aangeven hoeveel vlaggen er hangen en inmiddels zijn weggehaald.
wp

Volgens gedeputeerde **Stigter** is het nooit toegestaan om dingen op te hangen aan of bij provinciale wegen, dit kan het verkeer afleiden en daarom worden de vlaggen verwijderd. Dat was ook begin juli al het geval, maar omdat het veel discussie gaf is er daarna melding van gemaakt dat de vlaggen weggehaald zouden gaan worden. Het gaat om heel veel vlaggen op heel veel plekken. Dat is de reden dat het allemaal wat langer duurt. De provincie staat niet achter dergelijke uitingen. Er hingen ongeveer 300 vlaggen, welke voor het grootste gedeelte zijn weggehaald maar sommige vlaggen zijn weer teruggehangen, het is een kat en muis spel.

De heer **Steeman** (D66) heeft een vraag over de veiligheid op de N203. Vrijdag jl. heeft wederom een ernstig ongeluk plaatsgevonden op deze weg. Deze weg is een drukke schoolroute. De opvatting dat er wat aan de veiligheid moet worden gedaan is statenbreed gedeeld. D66 wil graag weten wanneer de reconstructie N203, met name het weggedeelte Uitgeest–Limmen, gepland staat, welke maatregelen er worden overwogen en komt er ook een snelheidsverlaging en een fysieke scheiding tussen autoweg en fietspad. Hoe kunnen we op korte termijn de weg veiliger krijgen.

Gedeputeerde **Stigter** wil graag onderscheid maken tussen de korte en de lange termijn. De reconstructie wordt voor kostenbesparing gecombineerd met groot onderhoud. Groot onderhoud is voorzien voor 2028, daarom wordt volgend jaar met de voorstudie begonnen. Het vertrekpunt van deze studie is om alle mogelijkheden in beeld te brengen. De afstand tussen autoweg en fietspad moet vergroot voor de veiligheid. Er wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor snelheidsverlaging, wat fysieke aanpassing van de weg vraagt. Dit is groot onderhoud, voor de lange termijn. Dat geldt ook voor de fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad. Voor de korte termijn komt er volgende maand een kantmarkering op het fietspad en komende winter/begin volgend jaar wordt een natuurlijke haag geplaatst in de berm, tussen autoweg en fietspad. Tevens zal een inhaalverbod worden gerealiseerd. Dat is wat de provincie op korte termijn gaat doen. De provincie zal ook de gemeente/OM benaderen om de snelheidscontroles te intensiveren.

De heer **Steeman** (D66) is verheugd te horen dat op korte termijn maatregelen genomen worden en over de toezegging dat in de studiefase een mogelijke snelheidsverlaging wordt meegenomen.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of in de trajectstudie ook naar de mogelijkheid voor een wegverbreding wordt gekeken, zoals eerder door gedeputeerde Olthof is gezegd.

Gedeputeerde **Stigter** reageert dat de vragen zijn gericht op de veiligheid van fietsers. Bij groot onderhoud wordt gekeken naar alle typen maatregelen en daar zal ook ongetwijfeld een verbreding van de weg zelf aan de orde zijn.

De heer **Mangal** (DENK) kaart de crisis aan in het leerlingenvervoer. Aanvullend openbaar vervoer is vooral een verantwoordelijkheid van de gemeente maar ook van de provincie. Nu zijn er 14.000 kinderen die te laat of niet aankomen op hun onderwijs- of zorginstelling. Wat kan de provincie doen om deze crisis op te lossen?

Gedeputeerde **Stigter** vindt het lastig om hierop te antwoorden. Dit probleem is buiten het zicht van de provincie. Het is aan de gemeente en de vervoersmaatschappijen en ook de privacy speelt een rol. Moeilijk dus om dit probleem aan te pakken, want de provincie staat er verder vanaf.

De heer **Mangal** (DENK) laat weten dat bedrijven momenteel contracten opzeggen omdat zij geen chauffeurs kunnen vinden. Dat maakt dat de gemeente het aanvullend openbaar vervoer niet kan uitvoeren. Kan de provincie helpen bij het vinden van de juiste partijen?

Gedeputeerde **Stigter** zegt toe dat hij collega **Olthof** vraagt hierop terug te komen.

De heer Mangal (DENK) stelt een schriftelijke reactie zeer op prijs.

470

8. Sluiting

De **voorzitter** dankt gedeputeerde **Stigter** voor zijn antwoorden.

475 De volgende commissievergadering vindt plaats op donderdag 29 september 2022.

De commissievergadering wordt gesloten om 21:05 uur.

Onderwerp	Nr.	Indiener	Datum PS	PFH	Inhoud	Stand van zaken GS
Motie Oproep: "Rijk, blijf het OV steunen!"	M128-2022	Hooger vorst, W. (SP)	04-07-2022	Olthof, J.	PS verzoekt en besluit het college van GS: • voluit te ondersteunen in het pleidooi voor voortzetting van de coronasteun voor het OV vanuit het Rijk, met als doel het openbaar vervoer in onze provincie op peil te houden • als uitgangspunt voor overleg met de staatssecretaris mee te geven de coronasteun zolang mogelijk door te laten lopen als nodig is.	20-09-2022: uit besluitenlijst GS d.d. 13-09-2022: Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV. Met deze brief informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over de voortgang in de uitvoering van Motie 128/2022 over het proces van de afgelopen weken met betrekking tot de steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector die worden verlengd tot 31 december 2022. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van de stand van zaken rondom de beschikbaarheidsvergoeding OV 2023 en verder 2. Provinciale Staten door middel van bijgaande brief hierover te informeren en voor te stellen motie M128/2022 als afgedaan te beschouwen. 22-08-2022 GS beschouwen de motie 128-2022 als afgedaan aangezien PNH, tezamen met alle regionale opdrachtgevers voor het OV (12 provincies, 2 vervoerregio's & OV-bureau Groningen-Drenthe), zich inzetten voor verlenging van de BVOV tot het OV weer op het niveau pre-covid is. Zodra een volgende brief (over OV) aan PS

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 29 september 2022

						wordt verzonden, zullen we dit daarin melden en PS vragen om de motie als afgedaan te beschouwen.
Motie Geen haaiantanden op Noord- Hollandse fietspaden	M69- 2022	Klein, M.C.A. (Christe nUnie)	23- 05- 2022	Olthof, J.	PS vragen GS: • bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur fietsers op de doorgaande route in principe altijd voorrang te geven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af te wijken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers in gevaar zou brengen.	20-09-2022: uit besluitenlijst GS d.d. 13-09-2022: In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om demoties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022) en M69-2022 'Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden' (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022). Besluit GS: 1. PS met bijgaande brief te informeren over de uitvoering van de moties M83-2019, M221-2021, M67-2022 en M69-2022 2. PS te verzoeken deze moties als afgedaan te beschouwen. 09-08-2022 Deze motie is in de basis geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door PS vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit staat

						op pagina 6 van de bijlage bij 'Eisen aan de regionale fietsinfrastructuur': Op plekken waar de route een weg van ondergeschikt belang kruist, is voorrang voor de fietsroute de voorkeursoptie en onderdeel van de ontwerpopgave. Het aannemen van de motie benadrukt het belang hiervan. Wij zeggen toe dat bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur aan fietsers op de doorgaande route, in principe altijd voorrang wordt gegeven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af wordt geweken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers in gevaar zou brengen. In september volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie.
Motie "Betreken mensen met een mobiliteitsbeperking"	M68-2022	Steeman, M.C. (D66)	23-05-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: • Personen met een mobiliteitsbeperking een plaats te geven in de Actieagenda Actieve Mobiliteit • Bij de uitwerking van deze Actieagenda Actieve Mobiliteit en de uitvoering in concrete projecten personen met een mobiliteitsbeperking	07-09-2022 Deze motie is in de basis geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door PS vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit is de voetganger in de breedte bedoeld: inclusief mensen met een mobiliteitsbeperking. Dit is symbolisch verbeeld in de afbeelding op pagina 4 van de Actieagenda. Daarop staat ook een persoon in een rolstoel. Bij de uitvoering van projecten wordt rekening gehouden met het VN-verdrag Handicap uit 2016 en de Wet gelijke behandeling handicap of chronische ziekte.

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 29 september 2022

					vroegtijdig te betrekken met als doel te bezien op welke manier specifieke inrichtingseisen voor deze groep personen kunnen worden meegenomen - De Staten over de voortgang en uitvoering hiervan actief te informeren.	Aan de uitvoering hiervan wordt in de periodieke evaluatie van de Actieagenda aandacht besteed. Binnenkort vindt een gesprek plaats met leder(in), de koepelorganisatie van mensen met een lichamelijke handicap, verstandelijke beperking of chronische ziekte. Op basis daarvan wordt gekeken hoe de specifieke behoeften van deze doelgroep beter mee kunnen worden genomen, om te komen tot bereikbare en toegankelijke mobiliteit voor iedereen. Over de uitkomsten worden Provinciale Staten geïnformeerd.
Motie aantrekkelijke doorfietsroutes	M67-2022	Hollebeek, J.P. (PvdD)	23-05-2022	Olthof, J.	PS roepen GS op: - bij de verdere uitwerking van het beleid voor actieve mobiliteit, waar mogelijk en gewenst, aandacht te besteden aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs doorfietsroutes.	20-09-2022: uit besluitenlijst GS d.d. 13-09-2022: In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om demoties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022)

						en M69–2022 ‘Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden’ (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022). Besluit GS: 1. PS met bijgaande brief te informeren over de uitvoering van de moties M83–2019, M221–2021, M67–2022 en M69–2022 2. PS te verzoeken deze moties als afgedaan te beschouwen. 09–08–2022 Deze motie is geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door PS vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit staat op pagina 2 van de bijlage bij ‘Eisen aan de regionale fietsinfrastructuur’: “Niet alleen een verkeersveilige maar ook een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing vragen om (innovatieve) maatregelen mee te nemen in het ontwerp”. Deze borging in het beleid zorgt ervoor dat bij de verdere uitwerking, waar mogelijk en gewenst, aandacht wordt besteed aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs (door)fietsroutes. In september volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie.
Motie Afstand doen van schadelijke biobrandstoffen	M43–2022	Kostic, I. (PvdD)	04–04–2022	Olthof, J.	PS roepen GS op om: – bij de uitvoering van de Agenda Slimme en Schone Logistiek (binnen de provinciale mogelijkheden) niet actief in	08–08–2022 Bij gesprekken over alternatieve energiedragers voor logistiek focussen we op dit moment op waterstof en elektriciteit. Dit doen we onder andere door de Noord-Hollandse waterstofstrategie, de betrokkenheid bij het

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 29 september 2022

					te zetten op het stimuleren en subsidiëren van biobrandstoffen die volgens wetenschappelijke inzichten die schadelijker zijn dan, of even schadelijk zijn als, fossiele brandstoffen – in verschillende relevante overlegstructuren het standpunt in te brengen dat de provincie het verder investeren in zulke biobrandstoffen onwenselijk vindt.	Nationaal Waterstofprogramma, toetreding tot het RH2INE programma en de aanpak via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur. Ook is een traject gestart om meer objectieve duidelijkheid te krijgen over de gevolgen van de verschillende energiedragers in Noord-Holland en andere gebieden.
Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	M37–2022	Terwal, K.J. (VVD)	07–03–2022	Olthof, J.	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: – Om na afronding van het project N241–13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale	11–8–2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie begin 2023 met PS kunnen worden gedeeld. 1–6–2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.

					Staten te delen – Bij positieve resultaten de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.	
Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	M7– 2022	Jensen, E.H.W. (JA21)	31– 01– 2022	Olthof, J.	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8–A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8–A9 te beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake	09–08–2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8–A9 te starten. 19–04–2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de Verbinding A8–A9 te starten.

Openstaande moties commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid 29 september 2022

					luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.	
Motie mobiliteit: Modal shift voor leefbaarheid langs N203	M4-2022	Steeman, M.C. (D66)	31-01-2022	Olthof, J.	PS verzoeken het college om: • De werkgeversaanpak voortvarend op te pakken en Provinciale Staten te informeren over de voortgang • Met Rover in overleg te treden over de haalbaarheid en effecten van de plannen van Rover om met werkgevers, vervoerders, wegbeheerders en gebruikers de Modal Shift in algemene zin mogelijk te maken en de mogelijke effecten op en rond de N203 in beeld te brengen en ook over de voortgang daarvan Provinciale Staten te informeren.	08-08-2022 Een overleg met Rover over de N203 is geïnitieerd. Over de uitkomsten worden PS geïnformeerd. PS worden geïnformeerd over de werkgeversaanpak. Het afdoeningsvoorstel is in de maak en komt in september in GS. 19-04-2022 Een overleg met Rover over de N203 is geïnitieerd. Over de uitkomsten worden PS geïnformeerd. PS worden geïnformeerd over de werkgeversaanpak
Motie bij de begroting jongerenpersp	M216-2021	Doevendans, S. (PvdA)	08-11-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de jongeren van de NJR	07-09-2022 Aan deze motie wordt uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR

ectief op bereikbaarheid					jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland.	jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Nadat de challenges hebben plaatsgevonden, worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd (medio 2023). 19-04-2022 De provincie is in gesprek met het bestuur van de NJR. De jongeren die deelnamen aan het debat over mobiliteit op 10 november 2021 komen uit verschillende delen van de provincie en het bestuur heeft hun contactgegevens helaas niet beschikbaar. Van het debat is wel een transcript gemaakt dat met de provincie wordt gedeeld zodra de NJR deze
-----------------------------	--	--	--	--	--	---

						beschikbaar heeft. Vervolgens wordt gekeken of op basis van dit transcript contact kan worden gelegd met de debaters en/of dat er lessen uit het debat getrokken kunnen worden voor het provinciaal mobiliteitsbeleid. 11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplossingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen kunnen worden in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden.
Motie Inclusievere communicatie over deelmobiliteit	M173- 2021	Koyunc u, S. (DENK)	11- 10- 2021	Olthof, J.	PS verzoeken het college van GS: – De leveranciers van en marktpartijen in de deelmobiliteit te stimuleren om meer aandacht te schenken aan hoe zij burgers–die digitaal niet vaardig genoeg zijn of weinig kennis hebben daarvan– kunnen bereiken met hun communicatievoorzieningen zodat deelnobiliteit ook voor	21-08-2022 Begin dit jaar is een wervingscampagne gehouden om deelnemers voor de wedstrijd te werven. De gemeenten zijn via regio- overleggen geïnformeerd over het project en verzocht informatie te delen via hun gemeentelijke kanalen. Daarnaast zijn er social media berichten verschenen, een aantal krantenartikelen en een interview op omroep West Friesland. De komende maanden starten 2 tot 3 groepen buurtbewoners met het (elektrisch) autodelen. De deelnemers is gevraagd hun ervaringen zoveel mogelijk te delen middels leuke acties in de buurt, lokale pers of sociale media. De RijksUniversiteit Groningen doet

					hen meer en vooral beter toegankelijk wordt.	onderzoek naar bepalende gedragsfactoren. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het vergroten van de inclusiviteit van autodelen. Eind 2022 (bij de voortgang van de Focus Smart Mobility) berichten wij u nader over de voortgang van dit project. 19-04-2022 In januari hebben we u geïnformeerd over de autodeelwedstrijd Auto van de Straat, waar inclusieve communicatie over deelmobiliteit en gedragsaspecten onderdeel van zijn. De wervingscampagne voor de wedstrijd is afgerond. Via regio overleggen zijn gemeenten in de kop van Noord-Holland geïnformeerd. De gemeenten zijn verzocht via hun gemeentelijke kanalen informatie over Auto van de Straat te communiceren naar de inwoners. Er is een aantal krantenartikelen verschenen en er is een interview op omroep West Friesland gehouden. Daarnaast is een aantal social media berichten verschenen. Drie groepen zijn inmiddels geselecteerd voor de autodeelwedstrijd en hierover is een kort artikel verschenen in het Noord-Hollands Dagblad. Het onderzoek van de RijksUniversiteit Groningen naar bepalende factoren voor autodelen is in voorbereiding. Eind 2022 worden de eerste
--	--	--	--	--	---	--

						resultaten verwacht. 13-01-2022 In oktober hebben wij u geïnformeerd over de gesprekken met de gemeenten over deelmobiliteit. Een van concrete stappen die we hierin gaan zetten is het starten met een deelmobiliteitsproject in landelijk gebied. In dit project wordt een wedstrijd uitgeschreven waarbij we nieuwe groepen deelnemers via diverse communicatiekanalen uitnodigen om te starten met elektrisch autodelen. De deelnemende groepen wordt gevraagd zelf ook filmpjes en andere content te maken over hun ervaringen met autodelen. Hierdoor worden weer andere doelgroepen bereikt. Bij de wervingscampagne besteden we aandacht aan gedragsaspecten en inclusieve communicatie over deelmobiliteit. De Rijksuniversiteit Groningen doet onderzoek naar bepalende gedragsfactoren. De resultaten van dit onderzoek kunnen bijdragen aan het vergroten van de inclusiviteit van autodelen. Eind 2022 (bij de voortgang van de Focus Smart Mobility) berichten wij u nader over de voortgang van dit project. 01-11-2021 De provincie is momenteel samen met een aantal partners, waaronder de gemeenten in Noord-Holland, bezig
--	--	--	--	--	--	---

						met het opzetten van een “werkplaats Deelmobiliteit”. Een van taken binnen de werkplaats is het opstellen van de “Handleiding Deelmobiliteit voor gemeenten”. In de handleiding zullen wij expliciet opnemen dat gemeenten en aanbieders van deelmobiliteit actief aandacht besteden aan inclusievere communicatie over deelmobiliteit. In het eerste kwartaal van 2022 zullen wij uw Staten op de hoogte stellen van de voortgang van dit proces.
Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten	M167-2021	Terwal, K.J. (VVD)	13-09-2021	Olthof, J.	PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: – Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 – Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is	15-08-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 20-04-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd.

						De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht.
Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum	M4-2021	Doevendans, S. (PvdA)	01-02-2021	Olthof, J.	PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.	18-08-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn en NS. Gedeputeerde Olthof was hier ook bij aanwezig. We hebben daar ons ongenoegen nogmaals geuit over het sluiten van de servicebalies en met name over de wijze waarop dit is gecommuniceerd door NS. NS heeft aangegeven dat het besluit definitief is. Het kan niet meer worden teruggedraaid. Vervolgens hebben bestuurders er op aangedrongen of er nog ruimte is om te zoeken naar creatieve oplossingen (i.e. een servicebalie onderbrengen bij bijvoorbeeld de plaatselijke bloemist). NS heeft, na intern beraad, toegezegd hierover met ons de komende tijd het gesprek aan

						te gaan. 17-03-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn, NS. Gedeputeerde Olthof was hier ook bij aanwezig. We hebben daar ons ongenoegen nogmaals geuit over het sluiten van de servicebalies en met name over de wijze waarop dit is gecommuniceerd door NS. NS heeft aangegeven dat het besluit definitief is. Het kan niet meer worden teruggedraaid. Vervolgens hebben bestuurders er op aangedrongen of er nog ruimte is om te zoeken naar creatieve oplossingen (i.e. een servicebalie onderbrengen bij bijvoorbeeld de plaatselijke bloemist). NS heeft, na intern beraad, toegezegd hierover met ons de komende tijd het gesprek aan te gaan. 11-01-2022 De Raad van Bestuur van NS heeft begin januari definitief een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers die normaliter op het station of perron aanwezig zijn, verdwijnen. De Ondernemingsraad van NS wordt de komende maand nog in de gelegenheid gesteld om beroep aan te tekenen tegen dit besluit. De implementatie
--	--	--	--	--	--	--

						van de plannen zal naar verwachting in februari van start gaan. Gedeputeerde Olthof heeft begin 2022 een gesprek gehad met de Regiodirecteur van de NS. Er wordt binnen de NS, op verzoek van gemeenten en provincie, bekeken wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen tijdens de implementatie (bijv. specifieke oplossingen voor minder-validen, samenwerken met busvervoerder bij het aanbieden van reisinfo etc.). Medio februari zal NS hier meer duidelijkheid over kunnen geven. 03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie
--	--	--	--	--	--	---

						van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op te heffen op o.a. station Haarlem
Optimaal onderhouden snelfietsroutes	M187-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS vragen het college van GS : ☐ - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst ☐ - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie

						opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 13-01-2022 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in
--	--	--	--	--	--	---

						beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021 Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) wordt als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit en wordt ook in de nog in 2023 vast te stellen NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Na de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is
--	--	--	--	--	--	--

						bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
Varende fietspaden	M185-2020	Steeman, M.C. (D66)	16-11-2020	Olthof, J.	PS dragen het college van GS op: ☐ – de pontveerverbindingen in recreatieve fiets- en wandelroutes op te nemen in de recreatievisie ☐ – te onderzoeken of de pontveerverbindingen die in Provinciaal beheer zijn opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding	29-8-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale Staten is vastgesteld, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord- Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt

					om continuïteit en frequentie zeker te stellen – of welke andere mogelijkheden er daarvoor zijn □ – Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen.	onderzocht. Het onderzoek wordt komende maanden uitgezet. Vanwege ambtelijk capaciteitsgebrek is dat helaas wat later dan eerst gedacht. We verwachten dat we medio 2023 aan Provinciale Staten kunnen terugkoppelen over het onderzoek. 19-04-2022 In de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit, is deze motie opgenomen in de activiteiten. Op pag. 14 staat: “We ontwikkelen veerpontenbeleid met onze partners, om te zorgen dat Noord-Hollandse veerverbindingen die belangrijk zijn voor voetgangers en fietsers behouden blijven, worden verbeterd of worden vervangen voor hoogwaardige alternatieven.” De vraag uit de motie ‘of pontveerverbindingen opgenomen kunnen worden in concessieregelingen als openbaar vervoer verbinding’, is een optie die hierbij ook wordt onderzocht. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal van 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 12-01-2022 Het onderzoek waar om gevraagd wordt is als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie is
--	--	--	--	--	--	--

						geweest, deze zal begin april aan de Staten worden voorgelegd. Verwacht wordt dat op zijn vroegst in het vierde kwartaal 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 08-11-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen in de concept Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni jl. ter bespreking in de commissie is geweest. Verwacht wordt dat in het vierde kwartaal 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld over het onderzoek. 05-07-2021 Er wordt een onderzoek opgestart. Dit onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B is besproken. Verwacht wordt dat de resultaten van het onderzoek in eind 2021 / begin 2022 aan PS kunnen worden teruggekoppeld 05-04-2021 Onderzoek wordt opgestart. Onderzoek is tevens als actie meegenomen de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. Verwacht wordt dat dit in eind 2021 / begin 2022 aan de PS kan worden teruggekoppeld. 07-01-2021 Onderzoek wordt opgestart. Verwacht
--	--	--	--	--	--	---

						wordt dat dit in eind 2021 / begin 2022 aan PS kan worden teruggekoppeld.
Pont IJpendam – Landsmeer	M75– 2020	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	14– 09– 2020	Olthof, J.	PS verzoeken GS: • met de gemeenten in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de pont in de vaart te houden • daarbij ook te kijken naar creatieve oplossingen zoals bijdragen vanuit het bedrijfsleven • daarbij eveneens te bekijken welke rol de provincie zou kunnen spelen • PS over de uitkomsten te informeren	09–08–2022 Deze motie hangt samen met Motie M212–2021 Pontveren IJpendam en Spaarndam. Die motie is in PS van 7 maart 2022 afgedaan. In navolging daarop volgt ook voor deze motie een afdoeningsvoorstel. In dat voorstel zal dieper worden ingegaan op de oplossing voor de komende jaren. Het afdoeningsvoorstel gaat naar verwachting eind sept 2022 naar GS. 19–04–2022 Deze motie hangt samen met Motie M212–2021 Pontveren IJpendam en Spaarndam. Die motie is in PS van 7 maart 2022 afgedaan. In navolging daarop volgt ook voor deze motie een afdoeningsvoorstel. In dat voorstel zal dieper worden ingegaan op de oplossing voor de komende jaren. 12–01–2022 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in

						een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Wij zullen begin Q2 een brief aan PS tot afdoening van deze motie doen toekomen. 08-11-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund en deze opdracht wordt verlengd tot medio 2022. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan, maar in een brief om afdoening van de motie zouden we graag de oplossing die gekozen wordt voor de komende jaren willen meegeven aan PS. Zodra daar meer duidelijk over is zullen we een brief tot afdoening van de motie opstellen. 05-07-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de
--	--	--	--	--	--	--

						motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt na het zomerreces. 05-04-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Brief om afdoening van de motie volgt. 07-01-2021 Met de gemeenten, VRA en RWS is afgesproken dat het pontveer voor een tijdelijke periode tot 1 juli 2021 aan een nieuwe exploitant wordt gegund. In deze periode zal door genoemde partijen gewerkt worden aan een definitieve oplossing voor de exploitatie van het pontje. Aan de opdracht in de motie wordt met deze afspraken voldaan. Wij zullen een brief om afdoening van de motie voorbereiden.
Fietsvriendelijke stoplichten	M83-2019	Klein, M.C.A. (ChristenUnie)	11-11-2019	Olthof, J.	PS verzoeken GS: te onderzoeken op welke kruispunten de doorstroming ten behoeve van fietsers geoptimaliseerd kan worden	20-09-2022: uit besluitenlijst GS d.d. 13-09-2022: In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden

					door verkeerslichtinstallaties aan te passen, zodat de doorstroming veiliger en sneller verloopt	aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om demoties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022) en M69-2022 'Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden' (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022). Besluit GS: 1. PS met bijgaande brief te informeren over de uitvoering van de moties M83-2019, M221-2021, M67-2022 en M69-2022 2. PS te verzoeken deze moties als afgedaan te beschouwen. 09-08-2022 Deze motie is uitgevoerd. In de (meeste)bestaande verkeerslichtinstallaties zijn fietsbevorderende maatregelen doorgevoerd, zoals groenverlening voor groepen, fietsdetectie op afstand en fietsers (onder voorwaarden) versneld groen. Bij enkele (stedelijke) installaties zijn wachttijdvoorspellers toegepast. In de toekomst wordt gekeken hoe dit nog verder kan worden verbeterd. Dit is opgenomen als actie in de Actieagenda Actieve
--	--	--	--	--	---	--

						Mobiliteit, die op 23 mei is vastgesteld door PS. Op pag. 17 staat “We werken aan een verbetering van de detectie van voetgangers en fietsers bij verkeerslichten (via programma Smart Mobility), waardoor voetgangers en fietsers minder oponthoud ervaren”. In september volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie. 19-04-2022 Deze motie is uitgevoerd. In de (meeste) bestaande verkeerslichtinstallaties zijn fietsbevorderende maatregelen doorgevoerd, zoals groenverlening voor groepen, fietsdetectie op afstand en fietsers (onder voorwaarden) versneld groen. Bij enkele (stedelijke) installaties zijn wachttijdvoorspellers toegepast. In de toekomst wordt gekeken hoe dit nog verder kan worden verbeterd. Dit is opgenomen als actie in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit. Op pag. 17 staat “We werken aan een verbetering van de detectie van voetgangers en fietsers bij verkeerslichten (via programma Smart Mobility), waardoor voetgangers en fietsers minder oponthoud ervaren”. Er volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie. 12-01-2022
--	--	--	--	--	--	---

						de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni 2021 ter bespreking in de commissie geweest, afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda: deze zal begin april aan de staten worden voorgelegd. 08-11-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 14 juni 2021 ter bespreking in de commissie is geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda. 05-07-2021 De strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is op 14 juni ter bespreking in de commissie M&B geweest. Afdoening wordt voorzien bij de vaststelling van de definitieve Actieagenda in november 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 de strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS
--	--	--	--	--	--	--

						volgt dan aansluitend. 10-08-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q4 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit'. Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. De Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit is vanwege de ontwikkelingen met betrekking tot Corona uitgesteld naar Q4 dit jaar, zodat lessen uit de crisis meegenomen kunnen worden. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iNHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten. 20-04-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit'. Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iNHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij
--	--	--	--	--	--	---

						kruispunten. 03-02-2020 Motie wordt meegenomen in de in Q2 volgende 'Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit' Daarin zal GS de plannen met betrekking tot fiets en voetganger verder uitwerken. Daarnaast wordt op dit moment de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) herzien. De iNHi is een op wegkenmerken en daadwerkelijke gebruik gebaseerde strategie. In de herziene versie is specifiek aandacht voor fietsdoorstroming bij kruispunten.
--	--	--	--	--	--	--

Openstaande toezeggingen commissie M&B 29-09-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek	M&B	20-04-2020	Olthof	Met het besluit over de Duinpolderweg kan worden doorgegaan met het opwaarderen van de Bennebroekerweg. Het college gaat snel met partners in gesprek over de verdere opgave in de regio. Het college komt vervolgens naar PS om het opwaarderen van de Bennebroekerweg een fase verder te brengen. Met dit besluit zijn niet alle vragen beantwoord. Er zijn zelfs vragen bij gekomen. Daar zullen we de komende tijd antwoord op moeten gaan hebben. Het antwoord op de vraag met wie wanneer gesproken is, volgt met de beantwoording van technische vragen. Een korte impressie van alle reacties volgt. Het evenwicht in de relatie met Zuid-Holland is verstoord. Er ligt een grote opgave om dat vertrouwen te herstellen. In de Stuurgroep heeft de gedeputeerde de heer Vermeulen aangeboden om zo snel mogelijk met elkaar om tafel te gaan zitten. Dan kan worden bekeken of er een basis is om gezamenlijk verder te gaan. Het college van Noord-Holland zal niet passief afwachten. Het is belangrijk om met elkaar in gesprek te gaan over de knelpunten die er nog zijn en hoe die kunnen worden opgepakt. Gedeputeerde gaat met het besluit van PS terug naar de stuurgroep. De stuurgroep kan besluiten	Aanpak Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 op C-agenda M&B 31-08-2020 1440252/1440261 Brief over vastgestelde intentieovereenkomst inz. (nieuwe) Bennebroekerweg met Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer op C-agenda M&B 26-10-2020 1496357/1496390 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst met raadsleden Haarlemmermeer, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 gezamenlijke Actie-agenda Netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda)

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				verder te gaan zonder Noord-Holland. Het kan dat de stuurgroep met een andere scope verder gaat, waarbij Noord-Holland partner blijft, of de Stuurgroep stopt. Dan zal naar een nieuw samenwerkingsverband moeten worden gekeken voor toekomstige opgaven. Dat laatste lijkt het meest waarschijnlijke. Het lijkt verstandig om een nieuwe start te maken. In het vervolgtraject wil het college met andere partners in gesprek dan alleen bewoners. In de nieuwe situatie, in stap 2, worden die partijen absoluut betrokken. Eerst zal gedeputeerde het gesprek aangaan met de heer Vermeulen. Ze hebben met elkaar veel gezamenlijke opgaven. Dat er een andere werkelijkheid is ontstaan die voor andere partijen teleurstellend is dat erkent de gedeputeerde. Er is voldoende basis om met elkaar verder te gaan. Daar moet de tijd voor genomen worden. Het goede gesprek moet worden aangegaan. Om een bemiddelaar te betrekken, dat vindt de gedeputeerde wat vroeg. Eerst zouden de collega bestuurders met elkaar het gesprek moeten aangaan, vertrouwen in. Ook met de gemeenten die teleurgesteld zijn, zal eerst het gesprek worden aangegaan. Over de verbreding van de brug bij Lisserbroek meldt gedeputeerde dat het college in het najaar terugkomt naar PS voor het vaststellen van een	Op 14 juli 2022 is een realisatieovereenkomst getekend voor de HOV-brug waar ook een fietspad op ligt. Deze overeenkomst is na ondertekening ook een brief naar PS gestuurd. C-agenda M&B 12-09-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				nieuwe scope. Dan wordt bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de opgave, die er ligt voor de regio, door te zetten. Een schriftelijk antwoord op de vraag over de volgende fase in het onderzoek naar het fietspad tussen Lisse en Nieuw Vennep volgt nog. De N205 wordt meegenomen in de totale scope van wat op de lange termijn nodig is om de regio goed bereikbaar te houden. De gedeputeerde komt er in deze commissie op terug als voortgang kan worden gemeld.	Voor het vervolg van het fietspad tot aan Nieuw Vennep ligt een concept Voorlopig Ontwerp. Hiervoor zal naar verwachting na de zomer van 2022 een overeenkomst worden getekend. PS worden hierover geïnformeerd.
Abri's op het provinciale areaal in de omgeving van Heerhugowaard (lijst toezeggingen)	M&B	15-06-2020	Olthof	N.a.v. de vraag van Statenlid Gringhuis (GL): Er zal een pilot worden gedraaid. Afhankelijk van de uitkomst van de pilot wordt bekeken welke nadere stappen gezet moeten worden. Provinciale	Verwachting is Q4 2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				Staten worden geïnformeerd over de uitkomst van de pilot.	
Vervolgstudie onderdoorgang N247 Broek in Waterland	M&B	26-10-2020	Olthof	De gedeputeerde zal serieus kijken of de effecten van thuiswerken kunnen worden meegenomen in de verkeersmodellen.	De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. C-brief GS aan PS (M&B 20-06-2022) Tussenresultaten vervolgstudie mogelijke onderdoorgang N247, Broek in Waterland Streven is om in Q4 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering.

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Reactie op Adviesaanvraag Dienstregeling NS (rondvraag)	M&B	22-04-2021	Olthof	De heer Hoogervorst (SP) heeft een rondvraag over agendapunt 9d, de reactie op de adviesaanvraag dienstregeling NS 2022. Wanneer valt een reactie van NS te verwachten? Worden Provinciale Staten daarin gekend en hebben de Staten daar nog iets over te zeggen? Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de Staten er niets over te zeggen hebben. Het is de dienstregeling van NS. De Noordvleugelpartijen hebben wel hun ongenoegen geuit over bepaalde maatregelen. Er kwam nog geen reactie van NS. De Staten zullen op de hoogte worden gesteld van die reactie, zodra deze is ontvangen.	Reactie NS: zie alg. bijlagen M&B 22-04-2021
Vaststellen Uitvoeringsregeling Spaarpalen ter uitvoering van motie 'Spaarpalen voor Verkeersveiligheid'	M&B	14-06-2021	Olthof	Met de gemeenten wordt achteraf geëvalueerd hoe een project is verlopen. Begin 2022 worden de eerste resultaten verwacht. Die worden gedeeld met PS.	We hebben de eerste resultaten inderdaad begin 2022 ontvangen, in de vorm van rapporten van de geplaatste spaarpalen. De laatste spaarpaal heeft in maart in Hilversum gestaan. Inmiddels zijn afrondende gesprekken gevoerd met zowel de marktpartijen (XTNT en communicatiebureau Keijzer) als de gemeenten waar de spaarpaal heeft gestaan. De laatste rapporten moeten nog worden

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
					aangeleverd door de gemeenten. Begin Q4 zal PS hierover geïnformeerd worden.
Kaderbrief 2022	PS	28-06-2021	Olthof	Bij motie 78 'Financiële bijdrage elektrificatie pontveer Spaarndam' wil ik de toezegging doen dat we dit verder onderzoeken en de Staten daarover zo snel mogelijk informeren. De deadline is september. Ik moet in gesprek gaan om te vernemen hoe hard die deadline is. Er zit immers een vakantieperiode tussen. Voor deze specifieke verbinding is in 2009 een eerdere subsidie toegekend van 144.000 euro. Dat was om een nieuwe pont aan te schaffen. In 2018 is een subsidie toegekend van 64.000 euro om de verbinding te verplaatsen. We moeten juridisch bekijken of nogmaals een subsidie mag worden toegekend. Als dat juridisch mogelijk mocht zijn dan moeten we met elkaar kijken waaruit dat wordt gefinancierd. Dat moet apart worden behandeld, omdat de begroting te laat komt.	Zie TBW 2022 (M&B 12-09-2022): Op de lijst buiten uitvoeringsregeling 2022 is een subsidie van € 55.000 euro beschikbaar gesteld voor de 'Recreatie Spaarnwoude aanvullende financiering t.b.v. elektrificeren pontveer de Opstapper'.
Subsidie, gereserveerd in het kader van het OV knooppunt stationsgebied Hilversum. (rondvraag dhr. Klein – CU)	M&B	06-09-2021	Olthof	Het verbeteren van de fietsverbinding onder het station door is een onderdeel van het plan. De tunnel maakt onderdeel uit van het Hoogwaardig Regionaal Fietsnetwerk, zoals dat door de gemeenten en regio is vastgesteld. Door een onderzoeksbureau is geadviseerd om de tunnel te verbreden voor het verhogen van de veiligheid. Nu lijkt er gekozen te gaan worden voor een scenario waarin de tunnel niet wordt verbreed.	Het vervolgonderzoek naar de doorfietsroutes heeft helaas niet geleid tot het alsnog meenemen van het verbreden van de tunnel in het integrale plan voor het stationsgebied Hilversum. Dat heeft enerzijds te maken

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				Klopt het dat in de, mede door de provincie gefinancierde, plannen geen ruimte is voor een verbreding van de fietstunnel? Kan de provincie stimuleren dat de tunnel wel wordt verbreed? Gedeputeerde Olthof beaamt dat een verbreding van de tunnel een toekomstbestendige en betere oplossing is. De provincie deed haar bijdrage op basis van de integrale gebiedsontwikkeling rondom het station van Hilversum. De gemeente werkt aan een onderzoek en een verdere uitwerking. Het verbreden van de fietstunnel kost 15 miljoen euro. Dat is niet realiseerbaar binnen dit plan. De gedeputeerde zegt toe dat in het vervolgonderzoek Netwerk Doorfietsroute dit knelpunt een plek zal worden gegeven. Uiteraard zal worden gekeken naar koppelkansen op het moment dat geïnvesteerd gaat worden. De heer Klein (CU) vraagt of in het integrale plan rekening wordt gehouden met het eventueel later verbreden van de tunnel, in geval er financiële middelen voor zouden zijn. Gedeputeerde Olthof wil niet de verwachting wekken dat de tunnel alsnog zal worden verbreed. De financiële bijdrage van de provincie in het stationsgebied van Hilversum is beperkt. Er zijn geen extra middelen voor het verbreden van de tunnel. Als het al zou gebeuren dan is het logisch	met de scope van het onderzoek. Hierin zijn alleen projecten meegenomen die voor 2027 uitgevoerd konden worden. Een verbreding van de tunnel past niet in deze planning. Anderzijds, ook wanneer de scope van het onderzoek groter was geweest, had het waarschijnlijk niet geleid tot het meenemen van het verbreden van de tunnel. De financiële situatie voor het stationsgebied van Hilversum is ten opzichte van vorig jaar niet verbeterd. Verbreding van de fietstunnel wordt daarom niet alsnog toegevoegd aan het integrale plan. Het op andere manieren verbeteren van de veiligheid van de fietstunnel is wel meegenomen. Daarnaast blijven we ons samen met de gemeente(n) inzetten voor het verbeteren van de doorfietsroutes van en naar

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				dat een eventuele verbreding wordt gekoppeld aan het project dat nu al loopt. De planning van de projecten is niet bekend bij de gedeputeerde. De informatie die daarover beschikbaar is zal de gedeputeerde delen.	het station en in de rest van de regio. Daarvoor heeft het onderzoek doorfietsroutes in ieder geval wel concrete aanknopingspunten gegeven. Actuele informatie over de planning van de station ontwikkeling bij Hilversum is terug te vinden via https://www.bouwenaanhilversum.nl/stationshart/default.aspx. Hiermee is deze toezegging afgedaan.
RMP Deel 2 / onderzoek CE Delft m.b.t. Regionaal Mobiliteitsprogramma	Cie. M&B	27-09-2021	Olthof	CE Delft doet een tweede onderzoek naar het effect voor stikstof en fijnstof. Het resultaat komt eraan. Het college heeft de klimaatdoelstelling van 55% omarmd. Het wordt lastig om maatregelen af te dwingen als het Rijk de doelstelling van 4,2 megaton niet aanpast naar 2,2 megaton. Het college kan een gemeente niet vragen meer te doen dan er nu vanuit het Rijk gevraagd wordt.	Deze toezegging is onjuist. Deel 2 van het onderzoek was al toegevoegd aan agendapunt 7a2 van M&B 27-09-2021 (deel 1 bij agendapunt 7a1). Dit punt is besproken in diverse bestuurlijke overleggen en heeft mede geresulteerd in het feit dat in het huidige landelijk coalitieakkoord 2021-2025

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				Bij interruptie vraagt mevrouw Van der Waart (GL) of het college hierover het gesprek met het Rijk of Europa voert. Gedeputeerde Olthof zal het bijstellen van de ambitie vanuit het Rijk in IPO-verband aan de orde stellen.	‘Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst’ van 15 december 2021 het Rijk zich ook aan de 55% klimaatdoelstelling committeert. Daarnaast is in het Bestuurlijk Overleg Klimaat & Energie van 23 mei jongstleden nogmaals door alle partijen de noodzaak uitgesproken om gezamenlijk te verkennen hoe de ondersteuningskracht kan worden versterkt zodat de RMP-regio’s en gemeenten in staat worden gesteld om door middel van de RMP’s voldoende bij te dragen aan de doelen uit het Klimaatakkoord. Hiermee is deze toezegging afgedaan.
Actualisering Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur IMPI 2022-2024	Cie. M&B	14-02-2022	Olthof	Bij de Kaderbrief wordt inzichtelijk gemaakt wat de financiële opgave is. Er zullen scenario’s worden gepresenteerd. Dan volgt de discussie over het financieel perspectief. Deze actualisatie zal er onderdeel van uitmaken. De heer Terwal vroeg aandacht voor de N203.:	Dit komt in het financieel perspectief na de zomer.

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				Daarbij merkte de heer Hollebeek direct op dat een wegverbreding ten koste van de natuur gaat. De gedeputeerde spreekt met Uitgeest en Castricum over korte termijn maatregelen. Eind maart 2022 staat een vervolggesprek op de planning. In de studiefase, richting het groot onderhoud, wordt een veilige inrichting van de weg serieus meegenomen. De gedeputeerde belooft met de andere diensten te kijken wat de consequenties zijn van 60 km. Hij zal de Staten daar dan over informeren. In de studiefase richting de voorbereiding van het Groot Onderhoud in 2028 wordt de verbreding van de weg meegenomen. De gedeputeerde staat open voor een gesprek met de West-Friese gemeenten over de knelpunten op de Westfrisiaweg. Afhankelijk van het vraagstuk wordt bekeken wat daarmee kan worden gedaan. De gedeputeerde heeft geen lijst met knelpunten. In het laatste half jaar is de gedeputeerde ook niet benaderd door West-Friese gemeenten om een knelpunt op te lossen. De gedeputeerde zal ambtelijk navragen of een overzicht kan worden verzorgd. Als er een overzicht is dan zal dat aan de Staten worden toegezonden. Gedeputeerde Olthof heeft bij de bespreking over de afrekening van de N23 gezegd dat hij bereid is het gesprek aan te gaan, op het moment dat er	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				knelpunten zijn. Hij meent niet te hebben toegezegd dat hij actief bij alle gemeenten langsgaat om navraag te doen. De gedeputeerde heeft binnenkort een regionaal overleg (PVVB) met de wethouders Mobiliteit. Hij zal dit punt aan de orde stellen. Met de kredietverhogingen komt het probleem van een tekort aan middelen eerder op de provincie af. Ook vanuit de Staten zijn er de nodige wensen op het gebied van duurzaamheidsambities. De gedeputeerde maakt transparant waar duurzaamheid nog geen vast onderdeel is van de werkwijze van een aannemer, wat de uiteindelijke kosten zijn om de duurzaamheidsambities te realiseren.	Komt aan bod in elk IMPI.
Agenda Slimme en Schone Logistiek	PS	04-04-2022	Olthof	Aan het eind van het jaar komt het college samen met gemeenten en per regio met een concrete Uitvoeringsagenda. In breder verband wordt het behalen van klimaatambities gemeten. Er kan in het kader van deze Agenda worden gemeten bijvoorbeeld hoeveel vrachtwagens en binnenvaartschepen zijn geëlektrificeerd. Het resultaat van maatregelen zal met de Staten worden gedeeld.	De regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek is vertraagd door beperkte capaciteit. De planning is nu Q2 2023 voor besluitvorming.

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Rondvraag JA21 over fietspad Blijdesteinsweg in Bergen	Cie. M&B	09-05-2022	Olthof	Op verzoek van en namens zijn partijgenoot, de heer Köhler, stelt de heer Jensen (JA21) de volgende rondvragen. Is de werkgroep, die zich bezighoudt met het fietspad Eurovelo 12 in Bergen, inmiddels klaar met het verslag? Wie nemen deel aan die werkgroep? Waar zijn de verslagen te vinden? Is de Fietzersbond betrokken bij het overleg? Zo niet, wordt de Fietzersbond alsnog deelnemer aan het overleg? Gedeputeerde Olthof antwoordt dat de ambtelijke werkgroep inmiddels operationeel is. Deelnemers aan de werkgroep zijn Staatsbosbeheer, PWN en Provincie Noord-Holland (ambtenaren vanuit de afdelingen Mobiliteit en Groen). De verslagen worden opgemaakt door Staatsbosbeheer. De laatste is initiatiefnemer en organiseert de overleggen. De gedeputeerde wil navragen of de verslagen beschikbaar kunnen worden gesteld. De Fietzersbond wordt niet betrokken bij het overleg. De Fietzersbond en andere belanghebbenden worden betrokken bij het aansluitende participatietraject.	Er zijn verslagen van de 2 bijeenkomsten die er zijn geweest. Deze overleggen zijn geweest op 31 maart 2021 en 24 januari 2022. Daarna zijn PWN en SBB aan de slag gegaan met het bedenken en (laten) onderzoeken van alternatieven voor het vegen. Momenteel leggen we eerst aan de partijen voor dat we de verslaglegging openbaar gaan maken, zodra alle partijen akkoord zijn met de verslaglegging zullen deze beschikbaar worden gesteld. Verslagen: zie alg. bijlagen M&B 09-05-2022

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Rondvraag over verhoging vliegtaks	Cie. M&B	12-09-2022	Stigter (bij afwezigheid van Olthof)	Statenlid Van der Waart (GL) spreekt over de verhoging van de vliegtaks. Zij vraagt de gedeputeerde wat de rol van de provincie dan wel BRS is met de bestemming van deze baten, welke extra maatregelen zijn in beeld en wat de verwachting is voor de winst voor de leefomgeving. Gedeputeerde Stigter geeft aan dat het de verantwoordelijkheid van het Rijk is om te komen met een voorstel voor bestemming van de opbrengsten vliegtaks. Daarom is het niet duidelijk wat het beeld is van de bestemming of de winst voor de leefomgeving. Op basis van deze vraag zal hij collega Olthof adviseren dit in te brengen bij het Rijk omdat dit ook het beleid van de provincie raakt.	
Rondvraag over veiligheid N203	Cie. M&B	12-09-2022	Stigter (bij afwezigheid van Olthof)	De heer Steeman (D66) heeft een vraag over de veiligheid op de N203. Gedeputeerde Stigter wil graag onderscheid maken tussen de korte en de lange termijn. De reconstructie wordt voor kostenbesparing gecombineerd met groot onderhoud. Groot onderhoud is voorzien voor 2028, daarom wordt volgend jaar met de voorstudie begonnen. Het vertrekpunt van deze studie is om alle mogelijkheden in beeld te brengen. De afstand tussen autoweg en fietspad moet vergroot voor de veiligheid. Er wordt ook gekeken naar mogelijkheden voor snelheidsverlaging, wat fysieke	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
				aanpassing van de weg vraagt. Dit is groot onderhoud, voor de lange termijn. Dat geldt ook voor de fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad. Voor de korte termijn komt er volgende maand een kantmarkering op het fietspad en komende winter/begin volgend jaar wordt een natuurlijke haag geplaatst in de berm, tussen autoweg en fietspad. Tevens zal een inhaalverbod worden gerealiseerd. Dat is wat de provincie op korte termijn gaat doen. De provincie zal ook de gemeente/OM benaderen om de snelheidscontroles intensiveren. De heer Terwal (VVD) vraagt of in de trajectstudie ook naar de mogelijkheid voor een wegverbreding wordt gekeken, zoals eerder door gedeputeerde Olthof is gezegd. Gedeputeerde Stigter reageert dat de vragen zijn gericht op de veiligheid van fietsers. Bij groot onderhoud wordt gekeken naar alle typen maatregelen en daar zal ook ongetwijfeld een verbreding van de weg zelf aan de orde zijn.	

Onderwerp	Behandeld in	Behandeld in datum	Portefeuillehouder	Inhoud	Stand van zaken
Rondvraag over leerlingenvervoer	Cie. M&B	12-09-2022	Stigter (bij afwezigheid van Olthof)	De heer Mangal (DENK) kaart de crisis aan in het leerlingenvervoer. Aanvullend openbaar vervoer is vooral een verantwoordelijkheid van de gemeente maar ook van de provincie. Nu zijn er 14.000 kinderen die te laat of niet aankomen op hun onderwijs- of zorginstelling. Wat kan de provincie doen om deze crisis op te lossen? Gedeputeerde Stigter vindt het lastig om hierop te antwoorden. Dit probleem is buiten het zicht van de provincie. Het is aan de gemeente en de vervoersmaatschappijen en ook de privacy speelt een rol. Moeilijk dus om dit probleem aan te pakken, want de provincie staat er verder vanaf. De heer Mangal (DENK) laat weten dat bedrijven momenteel contracten opzeggen omdat zij geen chauffeurs kunnen vinden. Dat maakt dat de gemeente het aanvullend openbaar vervoer niet kan uitvoeren. Kan de provincie helpen bij het vinden van de juiste partijen? Gedeputeerde Stigter zegt toe dat hij collega Olthof vraagt hierop terug te komen.	

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
Commissies Algemeen														
1 ^e Begrotingswijziging													allen	2022: 1 ^e Begrotingswijziging 14-02 M&B, 07-03 PS 2023: 1 ^e Begrotingswijziging 20-02 M&B, 06-03 PS
2 ^e Begrotingswijziging													allen	2022: 2 ^e Begrotingswijziging 12-09 M&B, 19-09 PS
Laatste begrotingswijziging														2022: laatste Begrotingswijziging 01-12 M&B, 19-12 PS Let op: de commissievergadering is verplaatst van 5-12 naar 1-12
Jaarstukken en Kaderbrief													allen	2022: 20 juni in commissie M&B (A-agenda) en 4 juli in PS
Begroting													allen	2022: 31 oktober in commissie M&B (A-agenda) en 14 november in PS
Mobiliteit/ Bereikbaarheid														
Algemeen													Olthof	12-09-2022 technische briefing financiële opgaven infrastructuur met uitnodiging van cie. EFB
Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG)													Olthof	28-09-2020 Technische briefing (met uitnodiging van de cie. EFB) 26-10-2020 Voordracht in cie. M&B 09-11-2020 Voordracht in PS Nadere invulling van de duurzaamheidsambities binnen de infrastructurele projecten 2021-2023 zoals eerder aangekondigd in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG). 22-04-2021 Voordracht Duurzaamheidsambities provinciale infrastructuur '21-'23 in cie. M&B, 17-05-2021 in PS
Bijpraatmoment Rocov-NH (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer NH)													Olthof	Halfjaarlijks bijpraatmoment over recente ontwikkelingen. Het is gebruikelijk dat Rocov de cie. 2 x (soms 1 x) per jaar informeert. Voorafgaand aan M&B 21-03-2022 Voorafgaand aan M&B 12-09-2022
Jaarlijks overleg met raadscie. gem. A'dam en Vervoerregio Amsterdam													Olthof	Eens per jaar is er een bijeenkomst met de leden van de commissie, leden van de raadscie. verkeer (Raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW)) van Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam. Na raadsverkiezingen, Q4 2022?
Verkeersveiligheid													Olthof	Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2020: In de commissievergadering Bereikbaarheid en Mobiliteit van 20 januari 2020 is toegezegd de commissie jaarlijks te rapporteren over de activiteiten van GS op het gebied van verkeersveiligheid. In de jaarverantwoording wordt naast een terugblik op 2020 ook vooruitgeblikt op de activiteiten in 2021. 15-02-2021 C-agenda: Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid 2021 en jaarverantwoording 2020 17-01-2022 C-agenda Uitvoeringsregeling subsidie Verkeerseducatie Scholieren Noord-Holland 2022 en de Uitvoeringsregeling subsidie Doortrappen Noord-Holland 2022. 14-02-2022 C-agenda Infrastructuursubsidies 2022 en jaarverantwoording 2021 09-05-2022 C-agenda Regionale contourendocumenten verkeersveiligheid Expertmeeting verkeersveiligheid en gedrag: 12 september 2022 Verkeersveiligheid Zeeweg N200: 29-09-2022 Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten C (20-06-2022) – naar B-verzoek PvdD 29-09-2022 Verkeersveiligh. Zeeweg N200, C (12-09-2022) - naar B-verzoek D66
Snelheidsinrichting N-wegen														09-05-2022 Technische briefing (verzoek GL 7 maart 2022)

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
Perspectief Mobiliteit (v/h Agenda Mobiliteit)													Olthof	<i>Perspectief Mobiliteit</i> is de nieuwe titel van Agenda Mobiliteit. De Agenda Mobiliteit is al eerder in de commissie besproken, nl.: 11-02-2019 discussiestuk Agenda Mobiliteit (B-agenda) 16-09-2019 BOT-overleg Agenda Mobiliteit Onder de nieuwe naam <i>Perspectief Mobiliteit</i> bespreekt GS graag: 22-04-2021 concept-Agenda Perspectief Mobiliteit (B-agenda) 06-09-2021 voordracht definitief Perspectief Mobiliteit (A-agenda) (13-09 in PS)
Verbinding A8-A9 / Landschapsplan													Olthof	Juni 2019: Dit onderwerp maakt deel uit van het coalitieakkoord “Duurzaam doorpakken”: In februari en eind mei van dit jaar bent u per brief geïnformeerd (kenmerken 1 1 60469/1 357255 en 1 427994/1 427999) over de stappen van het project 'Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9'. In de brief van eind mei hebben wij o.a. aangegeven dat u het Landschapsplan in kwartaal 1 van 2021 zou ontvangen. Dat wordt nu Q4 van 2021. Wij bekijken samen met de partners uit de Stuurgroep Verbinding A8-A9 en het consortium of dit proces is te versnellen. 14-06 technische briefing 06-09 ter kennisname Bouwstenen voor het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8-A9’ (C-agenda) 11-01-2022 19.00-21.00 uur technische sessie Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9, met uitnodiging van de commissie EFB 17-01-2022 Landschapsplan Stelling van Amsterdam/A8-A9 (A-agenda), met uitnodiging van de commissie EFB <i>Krommenie/Assendelft:</i> Informeren over het uitvoeringsprogramma Krommenie/Assendelft cie M&B april 2021 (C-stuk)
Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek													Olthof	Juni 2019: dit onderwerp staat in het coalitieakkoord “duurzaam doorpakken”: Bereikbaarheid Bollenstreek. Alle Noord-Hollandse belanghebbenden zullen opnieuw gehoord worden over de voorkeursvariant. N.a.v. deze gesprekken zal, op basis van het Noord-Hollandse belang, opnieuw gesproken worden met de provincie Zuid-Holland over de verdere realisatie van de weg en de voorkeursvariant. 25-03-2020 in Stuurgroep 20-04-2020 Voordracht in cie. M&B 18-05-2020 Voordacht in PS (in uitloopvergadering 25-05) Juni 2020 <i>Netwerkstudie Haarlemmermeer</i> PNH start samen met Haarlemmermeer (penvoerder) en Vervoerregio Amsterdam een Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 (zie brief 1440252/1440261 van 24-06-2020, C-agenda alle commissies aug. 2020). 20-05-2021 gezamenlijke online informatiebijeenkomst, organisatie vanuit Haarlemmermeer 06-09-2021 Gezamenlijke actie-agenda netwerkstudie Haarlemmermeer (B-agenda)

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														<i>Bennebroekerweg</i> Begin oktober 2020 hebben wij u geïnformeerd over de intentieovereenkomst die wij hebben afgesloten met onze partners de Vervoerregio en gemeente Haarlemmermeer. Cie M&B 22 maart 2021 (C-agenda) Aanpak en een Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de gecombineerde verkenning- en planfase. In de SOK maken wij afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project (Nieuwe) Bennebroekerweg voor het komende jaar. Gedurende het jaar werken we toe naar een voorkeursalternatief voor de (Nieuwe) Bennebroekerweg.
Broek in Waterland													Olthof	De gekozen vorm van co-creatie is ingezet door PS en wordt doorgezet in de vervolgaanpak. Het Plan van Aanpak voor het vervolg zal in april 2020 worden voorgelegd aan de Stuurgroep. Vervolgens zal dit door GS worden vastgesteld. De aanpak is in lijn met het reeds doorlopen proces. Als onderdeel hiervan worden de commissieleden Mobiliteit en Bereikbaarheid uitgenodigd voor specifieke inloopavonden/workshops. In Q4 2020 wordt een moment gezocht om de commissie bij te praten over deze aanpak. 26-10-2020 Nota vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in Broek in Waterland, N247 (B-agenda) De vervolgstudie naar een mogelijke onderdoorgang in de N247 in Broek in Waterland is gestart. Hiervoor hebben de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid een uitnodiging ontvangen om dit proces van dichtbij te volgen via ateliers. Streven is om in Q2 van 2022 een uitgewerkt voorstel voor de onderdoorgang voor te kunnen leggen aan GS en PS waarbij er inhoudelijk nog een keuze kan worden gemaakt over de inrichting van de N247 qua rijstrookindeling, mede in relatie tot de financiering. Door extra uitvragen en kosten studie en o.a. corona verschuift dit. 20-06-2022 cie. M&B stand van zaken (C-stuk) 06-07-2022 Atelier waarin eerste conceptontwerpen worden besproken met bewoners en belanghebbenden (cie. M&B als toehoorder) Na de zomervakantie volgt nog één atelier waarin de resultaten van de onderzoeken en de MKBA worden gepresenteerd. Afsluitend zal er een inloopavond komen waarin de eindresultaten van deze vervolgstudie worden getoond (cie. M&B kan daar in gesprek gaan met bewoners en belanghebbenden over deze resultaten) 31-10-2022 cie. M&B (B-stuk) De verwachting is dat begin 2023 een definitieve keuze worden voorgelegd aan PS over de realisatie van een onderdoorgang.

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
N247-16, Bereikbaarheid Waterland													Olthof	29-11-2021 Voortgang project N247-16, Bereikbaarheid Waterland (B-agenda) 14-02-2022 Voordracht Vaststelling partiële herziening PIP N247, kavelpad Molenkade 2, 07-03 in PS
Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland													Olthof	Bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland: De eerste stap is gezet: het verbeteren van de spoorverbinding tussen Amsterdam/Haarlem en Zandvoort. De regio is uitgenodigd om voorstellen te doen hoe om te gaan met het resterende budget. De coronaperikelen en beperkte capaciteit bij de gemeenten hebben er toe geleid dat niet meer in Q3 2020 maar voor de zomer van 2021 de voorstellen gereed zijn voor besteding van het resterende budget. Doel van de strategische samenwerkingsagenda is om eind dit jaar een PvA te hebben en daarin voorstellen voor het resterende te doen. Dat komt dan in de eerste helft van 2022 terug in de commissie M&B. Verwachting: eind Q4 2022 (C-agenda)
Houtribdijk													Olthof	In Q1 en Q2 2020 inventariseren we bij RWS de huidige situatie en ambities voor de Houtribdijk, zowel op het gebied van mobiliteit als de potentie om de biodiversiteit van het Markermeer te versterken. Ook met Flevoland gaan we in gesprek om de ontwikkelingen aldaar te bespreken. De verwachting is dat PS in Q4 2020 een notitie ontvangt wat de inventarisatie tot dan toe heeft opgeleverd en waar we als provincie eventueel op zouden kunnen inspelen. De inventarisatie is nodig om richting te kunnen bepalen. Hierin betrekken we ook de Omgevingsvisie en het OV Toekomstbeeld. RWS beheert de Houtribdijk, IJsselmeer en het Markermeer. Noord-Holland gaat over het Natura 2000 beleid van het Markermeer. 26-10-2020 in cie. M&B (B-agenda)
iDienst VMAAS (Verkeersmanagement as a Service)														Nieuw onderwerp betreffende de verkeersmanagement IDiensten: MAAS/IDiensten, eerder Verkeersmanagement as a Service genoemd. (Samenhang met andere onderwerpen zoals smart mobility en toekomst bediening kunstwerken.) 14-06-2021 Afnemen iDienst VMaaS ('Verkeersmanagement as a Service') door en voor provincie Noord-Holland (B-agenda)
Smart Mobility													Olthof	Er wordt jaarlijks gerapporteerd over de activiteiten in het Uitvoeringsprogramma. De Voortgangsrapportage 2019 Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 - 2020 is voor het zomerreces toegezonden. (C-agenda 31-08) 30-11-2020 technische briefing 22-04-2021 Voordracht Focus Smart Mobility in cie. M&B, 17-05 in PS
Gebiedscontracten														30-11-2020 technische briefing
OV Toekomstbeeld OV jaarverslag OV-concessies OV-concessie Gooi en Vechtstreek													Olthof	22-06-2020 Technische briefing over de winnende aanbieder van de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek 31-08-2020 input PS voor de nieuwe OV-concessie Gooi en Vechtstreek (B-agenda). In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. 31-08-2020 Ter kennisname Het Jaarverslag 2019 concessies Openbaar Vervoer (C-agenda) Er is een start gemaakt met het opstellen van een Ketenaanpak Noord-Holland. Dit is een vertaling van de opdracht om een OV-visie te maken: Beleidsmatig is namelijk met alle partners het Regionaal OV toekomstbeeld opgesteld. Hierin is

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1)	: BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2)	: ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3)	: Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														feitelijk een visie voor heel NH geschetst (stip aan de horizon). Het ontbreekt nu aan een aanpak voor de komende jaren en de rol van PNH hierin. Voor de zomer hebben wij een inventarisatie gemaakt van de knelpunten in de concessiegebieden en met de aangrenzende concessies. Daarvoor doen we een ronde langs de aangrenzende provincies, de VRA, de gemeenten (via de PVVB'n), ROCOV NH, ROVER en PS. Deze laatste willen wij inplannen op 20 april 2020. Omdat er natuurlijke momenten zijn om aanpassingen door te voeren in de concessies (herijking NHN in 2021, HIJ in 2022 en start nieuwe concessie GV in 2021), gebruiken we Q2 en Q3 2020 voor de inventarisatie. In Q4 2020 kan hierover terug worden gerapporteerd. In de ketenaanpak worden alle OV gerelateerde werkzaamheden met elkaar in verband gebracht en met andere beleidsvelden/programma's, zoals OV-knooppunten/Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en de Verstedelijkingsstrategie. OV Toekomstbeeld: De provincie Noord-Holland werkt samen met vervoerders en overheden in de regio aan een sterk OV-netwerk in de provincie. Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland (ROVT) opgeleverd en bestuurlijk vastgesteld. Met de vaststelling van het ROVT hebben de betrokken bestuurders besloten om vervolgstappen te zetten om het voorkeursnetwerk ROVT te realiseren. Dit netwerk is een visie op het toekomstig OV-netwerk dat in 2040 gerealiseerd moet zijn. Voordat daadwerkelijke realisatiebesluiten van ambities in het netwerk aan de orde zijn, zal eerst nog verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Na vaststelling van het ROVT eind 2019 is de commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid in 2020 geïnformeerd over de voortgang van het vervolg op het ROVT: - 20 januari 2020 : B-agenda – kenmerk 1309457/1309462; - 31 augustus 2020 : C-agenda – kenmerk 1440972/1440978; - 30 november 2020 : B-agenda – kenmerk 1510902/1519010. 15-02 vaststellen onderzoeksagenda vervolg Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 01-03-2021 Technische briefing Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis 22-03-2021 Transitieplan OV-concessies N-H als gevolg van de coronacrisis (B-agenda) 06-09-2021 Beschikbaarheidsvergoeding 2021 en transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland (C-agenda) 14-02-2022 jaarrapportage Onderzoeksagenda ROVT 2040 (C-agenda) Naar verwachting cie 20-6 informeren PS OV: • De Beschikbaarheidsvergoeding OV • Transitieplan OV Noord-Holland • Het nieuwe betalen/EMV betalen • Betaalbaarheid van het OV • De voortgangsrapportage Onderzoeksagenda vervolg ROVT

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														20-06-2022 Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer en transitieplan Openbaar Vervoer (B-agenda) 20-06-2022 Verzamelbrief met ontwikkelingen en stand van zaken Openbaar Vervoer (B-agenda) 29-09-2022 Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV (B-agenda)
Fiets													Olthof	31-08-2020 Uitvoeringsregeling subsidie regionaal fietsnetwerk 2020 en intentieverklaring doorfietsroute regio Alkmaar (C-agenda) 15-02-2021 Uitvoeringsregelingen verkeersveiligheid (incl fiets) 2021 (C-agenda) Begin Q2 2021 zullen wij een Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit voorleggen aan PS. Onderdeel daarvan is een bestedingsplan voor de bestaande en nieuw beschikbare middelen uit het coalitieakkoord. In de regio's Alkmaar en Gooi- en Vechtstreek is inmiddels een intentieverklaring voor regionale doorfietsroutes ondertekend. In 2021 verwachten we ook in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond bestuurlijk gedragen plannen te kunnen bekrachtigen. In samenwerking met de partners in de MRA werken we aan een plan om gezamenlijk de fietsparkeervoorzieningen bij R-Net haltes te gaan verbeteren. Met ProRail en gemeenten werken we samen aan een plan om fietsparkeervoorzieningen bij stations in Noord-Holland in beeld te brengen bij het door het Rijk beschikbaar gestelde gelden vanuit het Klimaatakkoord. Bij het BO-Mirt van 26-27 november 2021 zijn voor diverse stations gelden beschikbaar gesteld. Binnen de INHI nemen we fietsveiligheid mee in de beoordeling van onze wegen. In 2021 lanceren wij een vernieuwde en met de (door-)fietsopgave samengevoegde uitvoeringsregeling Kleine Infrastructuur met hoge subsidiepercentages voor investeringen in fietsveiligheid (70%) en doorfietsroutes (80%). Vooralsnog zijn er voor de Spitspont Velsen geen nieuwe afspraken nodig. Wij houden de ontwikkelingen in de gaten. <i>Proces Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Regionaal Toekomstbeeld Fiets en de oplegger Actieve Mobiliteit</i> De besluitvorming over het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld zal in november 2021 op het BO MIRT plaatsvinden. De eerste fase voor het Nationaal Toekomstbeeld fiets (NTF) is een Nationale Contourenschets van het NTF. Onze input hiervoor zal geleverd worden via een Regionale Contourenschets voor Noord-Holland, VRA en Flevoland. De verwachting is om in Q2 de Regionale Contourenschets, tezamen met een eerste concept van de 'oplegger Actieve Mobiliteit' (eerder ook genoemd Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit), voor te leggen. Als B-stuk om te bespreken. 14-06-2021 Concepten actieve mobiliteit en regionaal toekomstbeeld fiets (B-agenda) 21-03-2022 Voortgang oplossen fietsknelpunten C-agenda 09-05-2022 Voordracht Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027 & Regionaal Toekomstbeeld Fiets (23-05-2022 in PS)
N241 - AC de Graafweg													Olthof	19 september 2019: Provinciale Staten heeft het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) definitief vastgesteld op 4 maart 2019. Er lopen dertien beroepszaken tegen het

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														PIP, waaronder één van gem Opmeer. GS heeft 14 mei 2019 het Landschappelijk Inpassingsplan(LIP) vastgesteld. 31-08-2020 Onteigening N241 (C-agenda) 28-10-2021 Voordracht Verklaring van geen bedenkingen (VVGB) in cie. M&B (8-11 in PS)
PIP vernieuwing en verbreding Cruquiusbrug													Olthof	Q3 2020 ontwerp PIP ter kennisname naar PS (C-agenda 28-09-2020). 18-01-2021 Samenwerkingsovereenkomst Cruquiusbrug (C-agenda) 22-03-2021 Voordracht vaststelling PIP in cie. M&B (12-04 in PS)
Programma centrale bediening kunstwerken													Olthof	30-03-2020 Werkbezoek Bediencentrale en Vrouwenverdrietbrug is i.v.m. het coronavirus vervallen. In de cie. M&B van 24-02-2020 heeft u besloten 32 kunstwerken volgens de veiligheidseisen van de machinerichtlijnen (MRL) te koppelen aan de bediencentrale in Heerhugowaard en daarvoor het benodigde budget beschikbaar te stellen. Dit besluit is in uw PS-vergadering van 09-03-2020 bekrachtigd. Met dit besluit is een extra investering van € 9,5 miljoen gemoeid. In de Statencommissie is reeds aangegeven dat niet met zekerheid te zeggen is of dit bedrag voldoende is, omdat op dit moment niet exact bekend is wat de status van de kunstwerken is. Ook is er een diversiteit van de kunstwerken waardoor ieder kunstwerk apart moet worden beoordeeld. GS zullen u spoedig informeren over de ontwikkelingen. 22-06-2020 Brief PS over 24u centrale bediening (van C naar B-agenda) 31-08-2020 Voortgang transitie brug- en sluisbediening (van C naar B-agenda) 17-09-2020 werkbezoek aan de bediencentrale Langebalk in Heerhugowaard en de Kogerpolderbrug bij De Woude (geannuleerd wegens onvoldoende aanmeldingen) 27-09-2021 Vervolg centrale bediening kunstwerken (B-agenda)
Herstel bruggen Krommenie													Olthof	28-09-2020 Stand van zaken via brief van GS (C-agenda) 21-03-2022 Voortgang bruggen Krommenie (C-agenda)
Leeghwaterbrug													Olthof	14-02-2022 Cie. M&B Evaluatie gehele project (C-agenda) 21-03-2022 Cie. M&B bespreking evaluatie (C- naar B-verzoek Liberaal NH)
Agenda slimme en schone logistiek													Olthof	Nieuwe onderwerp, zoals aangekondigd in het coalitieakkoord. De provincie stelt een agenda slimme en schone logistiek op om de provinciale inzet betreffende het goederenvervoer verder vorm te geven. 30-09 (uitloop 27-09) concept Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (B-agenda) Q4 '21/Q1 '22: Verwerken feedback commissie en stakeholders tot definitieve agenda slimme en schone logistiek 21-03-2022 cie. M&B Voordracht Agenda Slimme en Schone Logistiek Noord-Holland (04-04-2022 PS) 16-05-2022 werkbezoek aan WFO bedrijventerrein in Zwaagdijk (ontsluiting/rotonde)
Goederenvervoer over water en Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) / Duurzame Mobiliteit													Olthof	Goederenvervoer over water: Op 4 februari 2020 hebben wij kennis genomen van het rapport 'Vervolgonderzoek goederenvervoer over water, provincie Noord-Holland'. We gaan aan de slag met de aanbevelingen uit het onderzoek en werken dit de komende periode uit in beleidsvoorstellen. Het genoemde onderzoek wordt als input gebruikt voor de totstandkoming van het Regionaal

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														Mobiliteitsplan (RMP). De provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland werken samen met gemeenten en andere relevante partijen de afspraken uit het Klimaatakkoord uit via het RMP. De aanbevelingen uit het genoemde onderzoek zullen landen in het concept-RMP dat in Q3 aan u wordt voorgelegd ter bespreking. Op basis van uw bespreking en de bespreking in andere bestuursorganen in de regio wordt eind 2020 een definitief RMP opgesteld dat aan u begin 2021 ter besluitvorming voorgelegd wordt. 20-04-2020 Technische briefing Duurzame Mobiliteit 28-09-2020 concept-RMP in cie. M&B (B-agenda) 27-09-2021 Definitief RMP in cie. M&B (B-agenda)
Onderzoeken doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend en Schiphol/Hoofddorp													Olthof	<i>Onderzoek doortrekken NZ-lijn Zaanstad/Purmerend:</i> Samen met onze partners VRA, gemeente Amsterdam, Zaanstad en Purmerend zijn we gestart met het uitvoeren van een probleemanalyse naar de HOV capaciteit tot en met 2040 op de ZaanIJ-corridor en de verbinding Amsterdam-Purmerend. In het onderzoek is gekeken naar de Ruimtelijke ontwikkelingen in Amsterdam-Noord en Zaanstad, ook in samenhang met Haven-Stad. De probleemanalyse is de eerste fase in het onderzoek naar het doortrekken van de noord-zuidlijn richting Zaanstad en Purmerend en het project loopt richting zijn einde. Naar planning worden de resultaten in Q1 2021 vastgesteld en verwachten wij PS in een gezamenlijke informatiebijeenkomst met raadsleden te informeren over de resultaten. 01-03-2021 19.00-21.00 uur online presentatie aan raads- en Statenleden over de onderzoeksresultaten naar het HOV op de Zaan-IJ corridor en de corridor Amsterdam-Purmerend (i.s.m. en georganiseerd door Vervoerregio Amsterdam) 22-03-2021: rapport in cie. M&B ter bespreking (B-agenda) In de volgende fase wordt onderzocht welke oplossingsrichting het meest geschikt is om de reizigersgroei op de corridors op te vangen. Het is de intentie om het onderzoek uit te voeren onder het programma SBaB. <i>Doortrekken NZ-lijn naar Schiphol/Hoofddorp:</i> Onze belangrijkste prioriteit in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) is deze doortrekking. Het ROVT is aangeboden aan de Minister van I&W in het BO MIRT 2019. Een nationale alliantie van zeven partijen, waaronder de provincie Noord-Holland, heeft in november 2020 een bod neergelegd bij het Rijk met het voornemen om gezamenlijk circa € 1 miljard bij te dragen ten behoeve van het doortrekken van de NZ-lijn en het sluiten van de ringlijn Amsterdam. In het BO MIRT 2020 is vervolgens geconstateerd dat er nu geen middelen beschikbaar zijn voor het starten van een MIRT-verkenning. De afspraak is gemaakt om in het project ZWASH (Zuidwestcorridor Amsterdam/Schiphol/ Hoofddorp) gezamenlijk door te gaan met de verdere uitwerking van een integrale ontwikkelstrategie, waarin de ruimtelijke economische ontwikkelingen inclusief versnelling woningbouw en de ontwikkelingen omtrent luchtvaart en internationaal treinverkeer aansluiten op de bereikbaarheidsmaatregelen in openbaar vervoer, weg en fiets. In het BO MIRT 2021 moet dan een besluit worden genomen. Dit project is één van de onderdelen van het Rijk/Regio programma Samen Bouwen aan bereikbaarheid (SBAB).

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														Voor beide onderzoeken zal aan PS worden gevraagd hoe zij hierbij betrokken willen worden. 07-12-2021 Digitale bijeenkomst op 7 december over Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040. Dit is een technische briefing waar PS-leden technische en verhelderende vragen kunnen stellen over de studie. 17-01-2022 cie M&B Bekostigen doortrekken Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp (C-agenda) 14-02-2022 rapport Hoogwaardig OV corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam 2040 (B-agenda)
Verdubbeling spoor Alkmaar-Den Helder													Olthof	Met de regio is gesproken over de ontwikkeling van deze spoorverbinding in het samenwerkingsprogramma De Kop Werkt! Er ligt een niet-gepubliceerd rapport, waarin gekeken is naar een aantal mogelijkheden (andere spoorproducten). De regio wil echter vooral vasthouden aan wat ze nu hebben, namelijk een IC, en van daaruit verder (een verdubbeling, die zo'n 400 mln. euro kost). In Q2 van 2021 zullen PS worden geïnformeerd over de resultaten van onze inzet rond de opgave. Op initiatief van de NS is de provincie samen met de gemeenten gestart met het opstellen van een ontwikkelagenda voor de corridors in Noord—Holland waaronder de Zaancorridor. Stand van zaken van deze regionale ontwikkelagenda (C-agenda cie. M&B 22-03-2021) 21-03-2022 Voortgang Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland (C-agenda) De provincie Noord-Holland werkt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regionale actieprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze actieprogramma's vormen samen de Regionale Ontwikkelagenda Noord-Holland. Het doel van de Regionale Ontwikkelagenda is de ontwikkelingen rondom OV-knooppunten, bijvoorbeeld op het gebied van verstedelijking en het openbaar vervoer, in samenhang te bekijken en te versterken.

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
Oplossen knelpunten Den Helder													Olthof / Pels	Eind 2020 worden maatregelen uitgevoerd aan de N250. Hierbij worden intelligente verkeersregelininstallaties geplaatst en een kruising aangepast. De fysieke werkzaamheden zijn uitgevoerd. Verder is binnen het samenwerkingsverband De Kop Werkt! onderzoek gedaan naar verkeers-/mobiliteitsmanagement maatregelen om de verkeersstromen te spreiden/reguleren. Ook is nader onderzoek gedaan naar meer grootschalige infrastructurele oplossingen. Zoals een nieuwe brug ter hoogte van de Ravelijnweg en het verplaatsen van de Moormanbrug. Deze maatregelen zullen in samenhang met de ontwikkeling van het maritiem cluster verder worden uitgewerkt en beoordeeld. In Q2 2022 zullen PS over de voortgang van het maritiem cluster geïnformeerd worden. 09-05-2022Technische briefing terug- en vooruitblik proces Maritiem Cluster 20-06-2022 M&B (C-stuk)
Koopvaardersschutsluis Den Helder														
Herallocatie Investeringspakket Bereikbaarheid Regio Alkmaar													Olthof	06-09-2021 Voordracht Herallocatie van de middelen in het Investeringspakket Bereikbaarheid regio Alkmaar (13-09-2021 in PS) Ontwikkeling haven Boekelermeer 20-06-2022 M&B (C-stuk)
Duurzame oeeververvangingen													Olthof	22-03-2021 technische briefing
Infrastructuur														
PMI/PMO: Doorontwikkeling Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur& Provinciaal Meerjarenprogramma Onderhoud iMPI (incl. doorfietsroute N232 bij Badhoevedorp)													Olthof	In april 2020 ontvangt de cie. een enquête over de doorontwikkeling PMI/PMO, waarvan de uitkomsten worden besproken in een BOT-overleg op 15-06. N.a.v. de uitkomsten van de enquête is dit BOT-overleg vervallen (zie nieuwsbrief 27 mei 2020): <i>BOT-overleg PMI/PMO commissie M&B 15 juni vervalt vanwege aangeleverde informatie in de enquête</i> De enquête over de doorontwikkeling van het PMI/PMO is met veel aandacht ingevuld door PS. De duidelijke onderbouwde antwoorden geven een goed beeld van de wensen en verbetervoorstellen van PS. Daarbij valt op dat uw ideeën over het PMI/PMO verder reiken dan enkel het visueel samenvoegen van beide meerjarenprogramma's. Bijvoorbeeld de wijze van de politieke agendering van de geprogrammeerde projecten komt als thema naar voren. PS bevragen met een digitale enquête is een nieuwe methode en past goed in deze 'corona-tijd'. De uitgebreide antwoorden en de reikwijdte van de verbetervoorstellen vragen een bredere analyse dan voorzien. Voor de aankomende commissie M&B zal daarom het BOT-overleg komen te vervallen. Uw input gaan wij meenemen en wij zullen u voor het zomerreces informeren over de resultaten en de vervolgstappen. De eerste laagdrempelige aanpassingen die uit de enquête komen kunnen we wel al meenemen in de behandeling van het nieuwe meerjarenprogramma 2021-2028, hierover zullen wij u ook informeren. Uiteindelijk zal de eerste 'concept'versie van het samengevoegde PMI/PMO onder de nieuwe naam 'integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur' (iMPI) komend najaar, tegelijk met de nieuwe begroting, geagendeerd worden in de vergadering van PS.

voor M&B 29 september 2022

Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda

Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda

vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

[illegible]

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
Luchtvaart													Olthof	Zoals in het coalitieakkoord al is aangegeven, is het Rijk bevoegd gezag ten aanzien van Schiphol. Daarmee is het overleg op nationaal niveau richtinggevend. Dit voorjaar wordt vanuit het kabinet de concept-luchtvaartnota 2020-2050 verwacht. Deze nota dient antwoord te geven op de vraag hoe de luchtvaart zich kan ontwikkelen in balans met andere maatschappelijke belangen zoals veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Inzet vanuit het kabinet is dat de luchtvaart stiller en duurzamer wordt, waarbij veiligheid steeds voorop staat. De Bestuurlijke Regie Schiphol – het samenwerkingsverband van provincies en gemeenten die binnen het werkingsgebied van Schiphol (48 Lden) – zal een zienswijze voorbereiden op de concept-luchtvaartnota. De Staten zullen daarover worden geïnformeerd. 15-06-2020 Masterclass Luchtvaart 22-06-2020 Bespreken Zienswijze BRS op Luchtvaartnota (B-agenda) 15-02-2021 Zienswijze BRS op ontwerp-Voorkeursbesluit luchtruimherziening (B-agenda) 15-02-2021 Position paper BRS governance omgeving Schiphol (C-agenda) 22-03-2021 Technische briefing planning en proces komende 2 jaar April 2021: - Schiphol (LVB1) initiatiefwet nachtsluiting. PS informeren over de ter visielegging van twee ontwerpbesluiten over luchtvaart en insteek BRS bij de inhoudelijke beoordeling daarvan. 14-06-2021 Zienswijze van de Bestuurlijke Regie Schiphol op de “ontwerpwijziging Luchthavenindelingbesluit Schiphol vanwege technische wijzigingen” van het kabinet (C-agenda). 20-05-2021 voorbereiden BOT overleg proces luchtvaart 27-09-2021 technische briefing proces luchtvaart / samenhang met RO, met uitnodiging van cie. RWK 28-10-2021 o.v.b. BOT overleg proces luchtvaart, met uitnodiging van cie. RWK 29-11-2021 Informeren PS over aanpassing luchthavenbesluiten in de omgevingsverordening 09-05-2022 Voordracht Aanpassing luchthavenregeling Middenmeer 20-06-2022 BOT overleg luchtvaart
Luchthavenbesluit (LHB) Amsterdam Heliport (Westpoort)													Olthof	De provincie is ten aanzien van de regionale luchtvaart wél bevoegd gezag. De agendering van het Ontwerp-Luchthavenbesluit (LHB) Westpoort in de cie. volgt naar verwachting in oktober of november (C-stuk). 18-01-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in cie. M&B 01-02-2021 Voordracht Luchthavenbesluit Westpoort in PS
NZKG en (Zee)havens														
Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren													Pels	De Noord-Hollandse zeehavens staan voor grote maatschappelijke uitdagingen. In de komende jaren wordt de transitie gemaakt van fossiele energie naar duurzame bronnen. Dit is nodig om de klimaatdoelstellingen te behalen, de kwaliteit van de leefomgeving in de havengebieden te verbeteren en om als zeehavens ook in de nabije toekomst economisch competitief te zijn. En juist dankzij de reeds aanwezige energie-infrastructuur en het feit dat de havengebieden de aanlandingspunten zijn voor de windparken op zee zijn er volop kansen. Ook voor het op industriële schaal toepassen van circulaire economie zijn de havengebieden goed gesitueerd. Maar net als bij de

**Strategische Statenagenda Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid
voor M&B 29 september 2022**

Beeldvorming (Fase 1) : BOT-overleg of technische briefing / overleg derden
Oordeelsvorming (Fase 2) : ter bespreking, B-agenda
Besluitvorming (Fase 3) : Voordracht ter voorbereiding PS, A-agenda
vetgedrukt = mutatie na meest recente vergadering (cie. M&B of PS)

	2022									2023	Nieuwe datum	Na 15-3	GS	Behandeling
Commissie M&B	17-01	14-02	21-03	09-05	20-06	12-09	29-09	31-10	01-12	23-01	20-02			
														energietransitie is hier zowel fysieke ruimte als milieuruimte nodig is. Naast deze opgaven dienen maatregelen genomen te worden om ook in de toekomst klimaatbestendig en waterrobuust te zijn en is het uitgangspunt dat de waardevolle landschappen rondom te zeehavens behouden dienen te blijven. Tot slot speelt het Noorzeekanaalgebied een rol om een deel van de aanzienlijke woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te accommoderen en is er in Den Helder behoefte aan extra kaderuimte voor de Koninklijke Marine. Het moge duidelijk zijn dat de ruimtedruk in beide gebieden groot is. Het leggen van deze ruimtelijke puzzel nemen we samen met onze partners ter hand. Binnen de Nationale Omgevingsvisie is het Noordzeekanaalgebied aangewezen als gebied om nader uit te werken (NOVI-NZKG). Wij werken dit verder in met onze partners in het Bestuursplatform NZKG in samenwerking met het Rijk. Doel is om tot regionale afspraken te komen over de volgordelijkheid waarin maatschappelijke opgaven gerealiseerd kunnen worden in het NZKG en hiertoe ondersteunende afspraken te maken met het Rijk. Verwachting is dat dit product in najaar 2023 wordt opgeleverd in het Bestuursplatform NZKG. Daarnaast zijn we rondom de haven van Den Helder in gesprek over de visie op het Maritiem Cluster Den Helder. Het kader waarbinnen we opereren in beide samenwerkingsverbanden willen we graag nader aanscherpen. Daartoe stellen we een Havennota op die we eind 2022 aan u voor willen leggen. 30-05 werkbezoek Amsterdamse haven (i.s.m. ORAM), met cie. RWK (ruimte) 29-09 Technische briefing havennota 01-12 Havennota (verwachting)

Geachte Statenleden,

In aanvulling op onze noodkreet Agendapunt 8a, hebben wij bewoners nog enkele vragen en opmerkingen.

Wat heeft het provinciebestuur de laatste jaren geleerd omtrent leefbaarheid en gezondheid t.a.v vergunning verlening omtrent economische activiteiten zoals intensief wegverkeer in woongebieden.

Klopt het dat juist in de nieuwe omgevingswet waar u gemeenten stimuleert om hierop vooroplopend mee te werken juist de leefbaarheid en daarmee ook de inspraak van veel groter belang moet zijn en in dit geval niet alleen de verkeersveiligheid?

Acht u het afwentelen van de toenemende verkeersdruk proportioneel nog langer verantwoord, terwijl u begrijpt en ter plaatse kan zien, horen en voelen dat deze gebiedsontsluitingsweg met deze toegestane snelheden, die regelmatig ook als ieder in diepe rust is nog worden overschreden, wonen in deze droogmakerij tot een hel maakt?

De geluidsmetingen die worden gebaseerd op aantal voertuigen en berekeningen en niet op aantal decibellen komen in niet overeenstemming met de werkelijkheid.

Hoe kunt u met droge ogen zeggen dat het provinciebestuur voldoet aan de wet en alleen uit angst voor precedent werking inwoners in Noord-Holland in zo'n hel laat wonen?

Waarom wordt er dan op dezelfde N243 bij het Zuidje nabij Schermerhorn wel stil asfalt gelegd. Daar staat 1 huis bij de weg (trouwens veel verder van de weg af dan de huizen op de Middenweg) en de rest van de huizen staan op geruime afstand. Even verder op dezelfde N243 bij Stompetoren wel 50 km. Zelfde weg, gelijke verkeerstroom.

Zou juist hier, als stil asfalt niet kan, de snelheid moeten worden teruggebracht zodat overal in deze polders met erfontsluitingswegen 60 km/h (Duurzaam Veilig) wordt ingevoerd en gehandhaafd?

Ziet u de redelijkheid om hier trajectcontrole in te voeren om daarmee het transport naar de N 244 en de zojuist aangelegde verbinding Alkmaar Zwolle te laten stromen in Oost/West verbindingen?

Wij hopen dat u als Statenleden net zo nieuwsgierig bent als wij naar de antwoorden op deze vragen.

Namens de bewoner, dank voor u aandacht.



Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10146
Extern Zaak ID	1849658
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	29 september 2022
Agendapunt	5.a
Titel	C- NAAR B-VERZOEK D66: Verkeersveiligheid Zeeweg N200 (C-agenda M&B 12-09-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
Brief aan PS over verkeersveiligheid Zeeweg (N200).pdf
220905 D66 C naar B MenB 12sept22 N200 Bloemendaalse Zeeweg.docx

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	20 juni 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	12 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022

Toelichting

Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. De provincie en de gemeente Bloemendaal werken samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. We pakken eerst de plekken aan waar auto's en fietsers elkaar kruisen: de weg naar Parnassia en de ingang van camping De Lakens. En we gaan campagnes voor bewust verkeersveilig gedrag voeren. Voor de langere termijn kijken we ook naar de ideeën die in een prijsvraag door bewoners zijn aangedragen.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

C.H.M. Langeveld

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416

Langeveldc@Noord-Holland.nl

1 | 1

Verzenddatum

15 JUNI 2022

Kenmerk

1849658/1849701

Uw kenmerk

Betreft: **Verkeersveiligheid Zeeweg (N200)**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Zeeweg (N200).

Provincie en gemeente Bloemendaal zijn in gesprek over het verbeteren van de veiligheid op de provinciale weg N200. In de bijgevoegde brief aan de gemeente lichten wij de verkeersmaatregelen en initiatieven toe die wij oppakken.

Dit jaar heeft Wageningen Universiteit (WU) in opdracht van de provincie een literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten uitgevoerd. WU heeft onderzocht welke factoren een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg. Hierover bent u op 1 juni jl. in een afzonderlijke brief geïnformeerd.

U wordt nader geïnformeerd over de verdere aanpak voor de Zeeweg bij behandeling van het iMPI, medio november 2022.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

R.M. Bergkamp



provinciesecretaris

1 bijlage: brief aan Bloemendaal



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08



Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Bloemendaal
Postbus 201
2050 AE Overveen

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

C.H.M. Langeveld

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416

Langeveldc@Noord-Holland.nl

1 | 3

Betreft: **Verkeersveiligheid Zeeweg (N200)**

Verzenddatum

15 JUNI 2022

Kenmerk

1849658/1849713

Geacht college,

Uw kenmerk

Op de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee vinden relatief veel ongevallen plaats. Bij een groot deel van die ongevallen speelt het gedrag van weggebruikers een belangrijke rol. Op 28 april jl. hebben burgemeester Roest en gedeputeerde Olthof besproken hoe de provincie en de gemeente samen de verkeersveiligheid op de Zeeweg kunnen verbeteren. Daarbij is ook ingegaan op suggesties uit het '*Juryrapport ideeënprijsvraag toekomst Zeeweg*' van november 2021. Tevens is gesproken over het voorkomen van aanrijdingen met damherten. In deze brief lichten wij de maatregelen en initiatieven toe die wij gaan oppakken.

1. Kleine verkeersmaatregelen

Wij verbeteren de aansluiting met de Parnassiaweg en de uitrit van camping De Lakens door extra verkeersborden en markeringen op het wegdek aan te brengen. Ook leggen we op dit deel van de Zeeweg verkeersdrempels aan en verlagen we de maximum snelheid. De verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers wordt zo verbeterd. In het literatuuronderzoek '*Kansrijke maatregelen om aanrijdingen met hoefdieren te voorkomen op de N200*' is benoemd dat een hekwerk langs verkeerswegen ervoor kan zorgen dat herten minder snel zullen oversteken. Daarom willen wij, samen met de eigenaren van de hekken en rasters bij de Zeeweg (onder andere PWN en Staatsbosbeheer), ons inzetten om de omheining waar nodig te herstellen.

Dit zijn kleinschalige maatregelen die direct bijdragen aan de verkeersveiligheid op de Zeeweg. Wij verwachten deze in 2023 te realiseren, onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten.

2. Gedragsbeïnvloeding en handhaving

De oorzaak van veel ongelukken op de Zeeweg kan worden toegewezen aan het gedrag van verkeersdeelnemers. Op 28 april is afgesproken dat de gemeente in samenwerking met de provincie specifieke acties voor gedragsbeïnvloeding gaan opzetten in overleg met het circuit, de horecaondernemers en beheerders van campings aan de kust.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Verkeersgedrag in relatie tot de veiligheid komt ook terug in het voor Zuid-Kennemerland IJmond opgestelde contourendocument Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030. Afleiding in het verkeer, rijden onder invloed en druk gebruik van fietspaden door tweewielers met grote snelheidsverschillen zijn voor deze regio aangeduide risicofactoren. Wij richten de acties voor gedragsbeïnvloeding op deze risicofactoren.

We kijken hierbij ook naar handhaving. Het Openbaar Ministerie ziet echter geen mogelijkheden voor het instellen van trajectcontrole op de Zeeweg. Alternatief is een flitspaal op een vaste locatie of de inzet van een verplaatsbare snelheidscamera's, waarover de verkeerspolitie binnenkort beschikt. Wij pleiten bij het OM voor het gebruik hiervan op de Zeeweg.

3. Bereikbaarheid kust

Binnen de verkenning 'Bereikbaarheid Kust' onderzoeken we mogelijkheden voor het verbeteren van verkeersstromen op (zomerse) piekdagen en bij evenementen aan de kust. Het onderzoek start na de zomer van 2022. In deze studie nemen we ook enkele van de in de prijsvraag geopperde ideeën op, zoals mobiliteit hubs en maatregelen voor het OV. Ook kijken we naar opgedane ervaringen bij het mobiliteitsplan voor de Formule I.

4. Aanpak Kop van de Zeeweg

Uw gemeente is gestart met een studie naar herinrichting van de openbare ruimte bij de Kop van de Zeeweg. Onderdeel is het instellen van een taxistandplaats. Dit betekent dat de taxi's niet langer stoppen en stilstaan op het fietspad. Dit zien wij als een belangrijke verbetering.

Wij vragen u ook om extra stallingsplaatsen voor fietsen te maken bij de Kop van de Zeeweg én een bewaakte fietsstalling in te richten voor de zomermaanden. Dit kan een gemeentelijke bijdrage zijn aan Bereikbaarheid kust.

5. Trajectstudie N200

In 2028 staat het groot onderhoud aan de Zeeweg gepland. Dat is het moment waarop meer ingrijpende maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Om dit tijdig te onderzoeken, stellen wij in het najaar van 2022 aan Provinciale Staten voor te starten met een trajectstudie naar de N200. Daarin onderzoeken we ook de in de prijsvraag aangedragen suggesties. In de trajectstudie werken we tevens nieuwe oplossingsrichtingen uit de verkenning Bereikbaarheid Kust nader uit.

Het resultaat van de trajectstudie is een overzicht van verschillende inrichtingsvarianten van de Zeeweg met de voor- en nadelen en kosten. Provinciale Staten besluit vervolgens om één (of geen) van de varianten voor te bereiden, tezamen met het groot onderhoud.

6. Welke verkeersmaatregelen niet

Deelnemers aan de prijsvraag doen talrijke suggesties voor concrete maatregelen. Anderen richten zich rechtstreeks tot de provincie met voorstellen voor verbeteringen. Echter, niet alles is (op korte termijn) mogelijk of gewenst. Denk hierbij aan het gebruik van de fietspaden langs de Zeeweg in één richting. Wij gaan hier nog niet toe over omdat fietsers van het strand naar campings De Lakens en Bloemendaal dan twee keer de Zeeweg moeten oversteken. We nemen dit idee wel mee in de komende trajectstudie naar de N200.

Om de fietsoversteek op de Zeeweg ter hoogte van de Parnassiaweg veiliger te maken wordt gevraagd om daar een verkeerslicht te plaatsen. Hier is echter geen op zich zelf staande oversteek (zoals bij 't Wed), wat betekent dat het gehele kruispunt met verkeerslichten zou moeten worden geregeld. Dat zorgt voor een slechtere doorstroming van al het verkeer op drukke en rustige momenten, met risico van roodlichtnegatie tot gevolg. Om deze reden gaan we hier geen verkeerslicht plaatsen, maar treffen we andere verkeersmaatregelen (zie ad 1).

Ook wordt geopperd om zandwallen in de middenberm van de Zeeweg en tussenberm aan te leggen om daarmee het gevaar van auto's tegen bomen en mogelijk tegenliggers / (brom)fietzers te verkleinen. Wij wijzen dit af. Aanleg van zandwallen is slechts op een beperkt aantal plaatsen van toegevoegde waarde. De Zeeweg kent namelijk al veel plekken met natuurlijke hoogteverschillen tussen beide rijbanen en het fietspad. Op andere plekken is de tussenberm te smal voor zandwallen. Bovendien vallen de bermen van de Zeeweg onder de bescherming van Natura 2000. De directe omgeving van de Zeeweg bevat habitatten die beschermd zijn; de (tussen)bermen zijn hiervan niet uitgezonderd (waar dit soms elders wel het geval is). Daarom is het niet mogelijk om zand te storten zonder dit vooraf te beoordelen. Het is onze verwachting dat daaruit blijkt dat dit niet toegestaan wordt.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

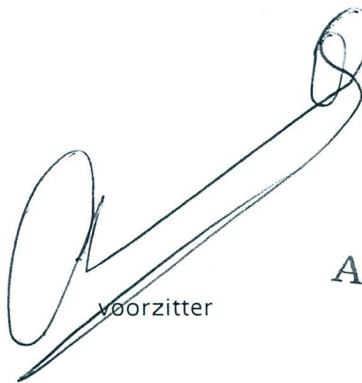
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

R.M. Bergkamp



provinciesecretaris



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie / indiener:

D66 Noord-Holland / Marcel Steeman

Naam commissie en datum:

Mobiliteit en Bereikbaarheid – 12 september 2022

- Verzoekt de brief van het college van GS van 15 juni 2022 inzake de Verkeersveiligheid Zeeweg (N200) onder nummer 9.a van de C-agenda van de commissie M&B van 12 september 2022 te verplaatsen naar de B-agenda van deze commissie.

Aanleiding

C- naar B-verzoek brief onder agendapunt 9.a van de commissie M&B van 12 september 2022 “Brief aan PS over verkeersveiligheid Zeeweg (N200)”, dossiernummer 10146.

Het behandeldoel

Welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen

De brief van GS aan PS heeft betrekking op het onderwerp verkeersveiligheid Zeeweg (N200), waarover meermalen in de commissie M&B is gesproken. Het onderwerp is aanleiding voor verschillende inwoners om contact te zoeken met onze fractie en met PS in zijn algemeenheid om van gedachten te wisselen over deze provinciale weg. Uit eerdere besprekingen blijkt dat de politieke afwegingen rondom maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N200 aanleiding geven tot debat en verschillen van inzicht. Op basis van de ingekomen stukken en de inbreng van betrokken en inwoners bij het vraagstuk rondom de verkeersveiligheid op de N200 wil D66 de gelegenheid hebben om met de overige commissieleden van gedachten te wisselen.

Wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)

D66 vraagt van de andere fracties van gedachten te wisselen over de maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de N200, waarbij D66 uitdrukkelijk de mogelijkheid voor een *snelheidsverlaging* op deze weg in overweging wil geven. Van de portefeuillehouder wordt gevraagd de inbreng van de bespreking in de commissie mee te nemen in het verdere proces om tot maatregelen te komen om de verkeersveiligheid op de N200 te verbeteren.

05 09 2022 MS

*Inspraak reactie van de D66, Groen Links, PvdA en CDA uit de Gemeenteraad
Bloemendaal in Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid van de Provincie Noord-Holland.
Agenda punt 5a Donderdag 29 september 2022*

Voorzitter, Dank voor de gelegenheid om te kunnen inspreken namens D66, Groen Links, PvdA en CDA uit raad van Bloemendaal. De brief van Gedeputeerde Staten dd 15 juni j.l. aan B&W van Bloemendaal over de Zeeweg wordt door ons zeer gewaardeerd; Wij zijn blij dat het veiligheidsrisico wordt erkend en suggesties uit ideeën prijsvraag 2021 worden betrokken. Wij hopen dat in 2023 maatregelen worden uitgevoerd.

Nu instellen maximaal 60 km voor hele Zeeweg

Voorzitter

Naast Veiligheid op nummer 1 is ook de luchtkwaliteit, stikstof en geluidsoverlast een probleem dat om maatregelen vraagt.

Ons belangrijkste verzoek is om de maximale toegestane snelheid voor het HELE traject Zeeweg op korte termijn terug te brengen naar maximaal 60 km, zo nodig met tijdelijke maatregelen.

Wachten tot 2028 terwijl verkeersveiligheid in het geding is? Dat wil Provincie vast niet op haar geweten hebben. Waarom wachten op groot onderhoud wanneer nu met tijdelijke maatregelen - bijvoorbeeld belijning - veiligheid, luchtkwaliteit, stikstof en geluidhinder aangepakt kan worden?

Behandel de weg als bijzonder, als "Parkway" en niet als een gemiddelde 'gebiedsontslutingsweg': Max. 60 km rijden is sowieso voor de hand liggend voor bewustwording dat gereden wordt in het nationaal park.

Opheffen twee richtingen verkeer fietspaden

GS erkend de risicofactoren als het rijden onder invloed evenals het gebruik van fietspaden door tweewielers met grote snelheidsverschillen. Met name het steeds drukker gebruik van de fietspaden in twee richting levert probleem op.

Wij verzoeken de Commissie om aan GS te vragen om het tweerichtingsverkeer op de fietspaden op korte termijn op te heffen en de oversteken te beveiligen.

Stalling

De Raad van Bloemendaal onderschrijft de grote behoefte aan meer ruimte voor - en, in de zomermaanden, **bewaakte** - fietsenstalling. Daarbij is een belangrijk onderdeel het aanleggen van veel meer oplaadpunten voor E-bikes e.d.

De financiering daarvan zien wij als een regionale opgave en wij verzoeken de provincie ook daaraan een bijdrage te willen leveren.

Bereikbaarheid Kust

Binnen de verkenning 'Bereikbaarheid Kust' wil de provincie 'het verbeteren' van verkeersstromen op (zomerse) Piekdagen onderzoeken. Wij gaan er van uit dat GS het heeft over beheersen en niet om het bevorderen van autoverkeer??.

Wij verzoeken de Commissie om aan GS te vragen daarbij ook mee te nemen het instellen van max 60 km voor het hele traject met tijdelijke maatregelen.

Daarbij ook een variant te onderzoeken waarbij 2 stroken gebruikt worden voor autoverkeer zodat binnen het profiel meer ruimte gegeven kan worden aan OV en langzaam verkeer (e-bikes, scooters etc) en vragen bij de inrichting zo nodig enige flexibiliteit te betrachten waar het een optimale oplossing voor de veiligheid in de weg staat. Nu is het Natura 2000 gebied wel heel strak langs de wegbermen begrensd en vraagt de natuur op andere plekken meer aandacht.

Het bevreemdt overigens dat het Openbaar Ministerie niet thuis geeft voor de handhaving middels digitale traject controle. Plaats dan tenminste enkele flitspalen en matrix borden met snelheid indicatie of zo.

Langeretermijn visie

Het aantal inwoners in de regio zal toenemen. Vanzelfsprekend moeten inwoners uit de regio en toeristen welkom blijven aan de kust en het nationaal park kunnen bezoeken. De **toenemende druk en overlast** van het autoverkeer, zoals invloed op luchtkwaliteit, stikstof en geluidsoverlast, vraagt naast veiligheid ook om maatregelen.

Wij zien uit naar een langeretermijn visie van de provincie en de regio over de mogelijkheid het autoverkeer te begrenzen door bijvoorbeeld:

- Alternatieven te bieden met opvang in transferia bijvoorbeeld bij station Spaarnwoude of buiten Haarlem en vervoer met OV-shuttles,
- Die verkeersmaatregelen uit te voeren die ook werkelijk stikstof uitstoot beperkend zijn,
- Bevordering van langzaam verkeer door maatregelen te nemen die daarvoor meer ruimte bieden en het gedrag beïnvloeden.
- Desnoods afsluiten van Zeeweg voor **niet** vergunninghouders van buiten de strandgemeenten op aantal "zomerse" topdagen- zoals goed blijkt te werken voor de F1.

Wij verzoeken de Commissie om aan GS te vragen om een duidelijk perspectief voor een veilige Zeeweg met een timeline voor realiseren van deze maatregelen.

Dank u voor uw aandacht

Mevr. A. Jeltens Raadslid D66

Namens D66, Groen Links, PvdA en CDA uit de raad van Bloemendaal

dd :29-09-2022

Bijlage



Alternatief voor bereikbaarheid Kop van de Zeeweg in Bloemendaal

HD 26-07-2022. Overveen

Bij een botsing tussen een fietser en een scooter op het fietspad langs de Zeeweg in Overveen zijn maandagavond rond 23 uur twee gewonden gevallen.

[Twee gewonden bij botsing tussen fietser en scooter in Overveen](#)

2022-09-29

Inspreektekst Cie M&B Provinciale Staten NH betreffende
Verkeersveiligheid Zeeweg (N200)

Bijzondere aanpak verkeersveiligheid Zeeweg dringend gewenst

Geachte leden van de Commissie M&B,

De Zeeweg in Bloemendaal is een **bijzondere weg**.

De provinciale adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK) noemt deze
weg niet voor niets "de Rembrandt onder de Zeewegen".

Deze Zeeweg is ontworpen door landschapsarchitect Leonard
Springer en loopt door Natura 2000 natuurgebied: het
Nationaal Park Zuid Kennemerland.

De Zeeweg heeft daarmee een belangrijke recreatieve en
landschappelijke functie met cultuurhistorische waarde.

Ook is het de toegangsweg naar Bloemendaal aan Zee en één
van de twee toegangswegen naar Zandvoort. Verkeerstechnisch
is de Zeeweg te categoriseren als een erftoegangsweg met
afslagen naar verschillende bestemmingen die langs deze weg
liggen.

Ondanks maatregelen in het verleden ter verbetering van de
verkeersveiligheid gebeuren er nog steeds veel ongelukken op
de Zeeweg, met auto's maar ook met fietsers en brommers.

Het is daarom noodzakelijk dat de provincie als beheerder van deze weg **bijzondere aandacht** schenkt aan deze weg.

In de brief van 15 juni 2022 over de verkeersveiligheid Zeeweg (N200) geeft GS aan hoe zij dit wil aanpakken.

In deze aanpak zien we slechts één concrete maatregel bij de inrit van camping de Lakens die waarschijnlijk in 2023 wordt uitgevoerd.

In het "juryrapport Ideeënprijsvraag Toekomst Zeeweg" dat op 11 november 2021 aan de Provincie NH en de gemeente Bloemendaal is aangeboden staan 29 suggesties voor verbetering van de Zeeweg.

We zien in de aanpak van GS nu nog weinig perspectief voor verbetering van de verkeersveiligheid.

Maatregelen die betrokkenen hebben voorgesteld worden niet haalbaar geacht of worden op de langere termijn bekeken.

Voor maatregelen met ingrijpende infrastructurele aanpassing is deze aanpak begrijpelijk. Echter een aantal maatregelen uit het juryrapport zijn te realiseren met aanpassing van regulering, bebording en belijning.

Wij doen op basis van suggesties uit het juryrapport een voorstel voor **een bijzondere aanpak voor verbetering van de verkeersveiligheid van de Zeeweg**

Een mogelijkheid, die op korte termijn gerealiseerd kan worden is het gebruik van de rechterrijstroken van de Zeeweg in beide richtingen voor het snelle fiets-, snor – en bromfietsverkeer.

Dit is mogelijk wanneer de Zeeweg in beide richtingen wordt teruggebracht tot een tweebaansweg met één rijstrook voor het autoverkeer. De maximumsnelheid kan op die rijstrook op 60 km/uur worden gesteld. Dit is de gangbare maximumsnelheid op zgn. erftoegangswegen.

Deze ene rijstrook die voor auto's bestemd wordt, kan dan verbreed worden. De twee rijstroken die er nu zijn, zijn volgens de CROW-criteria eigenlijk te smal.

De andere rijstrook kan dan gebruikt worden als rijloper voor het snelle fietsverkeer.

Het fietspad aan weerszijden langs de Zeeweg kan worden aangemerkt als een onverplicht fietspad aangeduid met een rechthoekig verkeersbord Fietspad (bord nr RVV G13).

Het fietspad kan dan gebruikt worden door de "gewone" fietsers zoals meerdere inzenders bij de prijsvraag hebben bepleit.

Gevolgen van deze **bijzondere aanpak** zijn:

- Het fietsverkeer met verschillende snelheden kan gescheiden worden in langzaam en snel fietsverkeer. Veel andere wegbeheerders doen dit ook al.
- De verkeersveiligheid op de fietspaden verbetert door minder tweewielers op de fietspaden en door het uitsluitend gebruik van de fietspaden door langzaam fietsverkeer.
- Meer aandacht en ruimte wordt geschonken aan het toenemend aantal tweewielers en de toenemende verscheidenheid van tweewielers met verhoogde snelheid.
- Het fietspad kan in twee richtingen in gebruik blijven
- Een maximumsnelheid voor autoverkeer van 60 km/uur is veiliger doordat het aanrijrisico lager wordt en het effect van aanrijdingen geringer is.
- De beschikbaarheid van één rijstrook leidt bij meerdere weggebruikers rijdend achter elkaar tot betere naleving van de maximumsnelheid. Er is geen inhaal mogelijkheid voor automobilisten die zich niet aan de maximumsnelheid willen houden. Dit bevordert het gewenste rijgedrag in sterke mate.

- De maximumsnelheid van 60 km/uur wordt éénduidig voor het hele traject Overveen-Bloemendaal aan Zee-Zandvoort: de aansluitende wegen – Brouwerskolkweg en Boulevard Barnaart hebben deze maximumsnelheid al. Alleen bij de ingang van de Kennemerduinen en aan de kop van de Zeeweg moet de maximumsnelheid 50 km/uur blijven.
- Een maximumsnelheid van 60 km /uur past bij de wegcategorie erftoegangswegen waartoe de Zeeweg behoort.
- Wanneer het autoverkeer op één rijstrook met een gelijke snelheid achter elkaar doorrijdt stroomt het verkeer goed door. Dit is rustiger, veiliger, en geeft minder lucht vervuiling en is het beter voor de leefomgeving.
- Verlaging van de maximumsnelheid en beperking van de acceleratie mogelijkheden leidt tot minder brandstof gebruik en tot minder uitstoot van stikstof en andere emissies.
- De reistijd over de Zeeweg wordt bij een snelheid van 60 km/uur ca. 20 seconden langer.
- Het OM en politie hebben met de afwaardering van 4-baansweg naar 2-baansweg geen argument om langer af te zien van handhaving van deze maximumsnelheid van 60 km/uur. Traject controle of flitspalen kunnen naleving door individuele rijders afdwingen.
- Veiligere fietspaden en een rustigere autoweg zijn passender bij deze bijzondere, recreatieve weg door het Nationaal Park.
- Deze maatregelen sluiten goed aan op de bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland van de gemeenten in de regio.

Concluderend

Gelet op noodzaak en urgentie voor verbetering van gebruik en verkeersveiligheid van de Zeeweg vinden wij een voortvarendere aanpak dan genoemd in de brief van GS dd.15 juni 2022 gewenst.

Deze bijzondere Zeeweg heeft een bijzondere aanpak nodig.

Eén rijstrook voor het snelle tweewielerverkeer en één bredere rijstrook voor het autoverkeer met een maximumsnelheid van 60 km/uur kunnen met beperkte middelen worden uitgevoerd.

De effectiviteit van deze maatregelen kan door externe deskundigen getoetst worden. Daarbij is een integrale beoordeling op de aspecten verkeersveiligheid, effect op leefomgeving en landschap en het sociaal-maatschappelijk gebruik van de openbare ruimte bij deze bijzondere situatie gewenst.

Zo'n onderzoek kan ook adviezen opleveren voor aanvullende maatregelen in een later stadium.

Namens de Stichting Vrienden van Middenduin,

 voorzitter SVvM

Geachte voorzitter,

Ik wil hier graag van de gelegenheid gebruik maken om te spreken over de gevolgen die een herindeling van de Zeeweg voor het verkeer binnen de bebouwde kom van Overveen tot gevolg kan hebben. De nadruk wil ik hier meteen leggen op eventuele plannen om de verkeersstroken te beperken tot één strook op de Zeeweg, of de maximum snelheid verder naar beneden te brengen.

De Zeeweg is onderdeel van N200 die over de Zeeweg door de Kennemerduinen naar Zandvoort loopt. Voor dit stuk van de weg geldt dat de provincie Noord Holland de wegbeheerder is. Binnen de bebouwde kom loopt de N200 over de Militairenweg en de Julianalaan naar de Verspronckweg binnen de bebouwde kom en in Haarlem waar deze achter het station Haarlem via de Waardepolder naar de A200 vervolgt.

In een onlangs door mij gevoerde rechtszaak bij de bestuursrechter in Haarlem is komen vast te staan, dat waar de provinciale weg de N200 binnen de bebouwde kom van Haarlem en

Bloemendaal loopt, dat de gemeentes als wegbeheerder gelden en dat N200 voor dat gedeelte dat buiten Haarlem en waar de N200 Overveen verlaat, de provincie Noord-Holland als beheerder geldt. Dit heeft dan als gevolg dat de N200 door twee verschillende bestuurslagen wordt geregeld te weten door burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlem en de gemeente Bloemendaal, en op provinciaals niveau door Gedeputeerde staten van de provincie Noord-Holland.

Ingevolge artikel 11.6, tweede lid van de Wm stellen Gedeputeerde Staten geluidsbelastingkaarten vast de krachtens artikel 11,4 tweede lid, gepubliceerde delen van wegen en spoorwegen.

Ingevolge het vierde lid, aanhef en onder a stellen burgemeester en wethouders van de gemeente die behoren tot krachtens artikel 11.5 aangewezen agglomeraties, geluidsbelastingkaarten vast die betrekking hebben op de geluidsbelasting vanwege wegen. In artikel 4, aanhef en onder a, van de Regeling geluid milieubeheer wordt als agglomeratie als

bedoeld in artikel 11.5 van de wet aangewezen o.a. de agglomeratie Bloemendaal , Haarlem.

En dat is een vreemd fenomeen dat voor een integrale weg als de N200, er verschillende belangen door de beheerder gediend kunnen worden en dat de van toepassing zijnde regelgeving bv de actieplannen onderling sterk afwijken.

Bijvoorbeeld voor dat gedeelte van de N200 waar de provincie de beheerder is, zijn er andere geluidsnormen/ geluidsdrempels. De vrijheid van handelen is voor de provincie veel ruimer, want zij hoeft hierbij geen rekening te houden met de omwonenden van de N200, die er niet zijn op de Zeeweg, maar wel in de bebouwde kom van Overveen.

Dat betekent dat N200 in feite wordt opgeknipt tussen provincie en gemeente. Dat dit tot problemen van verkeersveiligheid en verkeersdruk in Bloemendaal kan leiden is duidelijk.

De provincie Noord-Holland hanteert als plandirempel 60-63 dB als het maximum van na te streven geluidsnorm versus 68 dB plandirempel die de gemeente Bloemendaal in zijn actieplannen mogelijk noodgedwongen hanteert voor dezelfde verkeersstroom.

Het doorgaand verkeer van de N200 is echter niet te onderscheiden van het plaatselijk verkeer, en dat maatregelen op het ene stuk weg van de N200 invloed hebben op de verkeersdruk en de verkeersveiligheid in Overveen.

Mijn insteek is dat wanneer verkeersmaatregelen op de Zeeweg genomen worden, er ook gekeken moet worden naar de gevolgen die deze verkeersmaatregelen op de N200 in Overveen over de Militairenweg en de Julianalaan, hebben.

De weg in Overveen bestaat uit twee smalle rijstroken waar op drukke dagen strandverkeer vaak langzaam rijdend tezamen met plaatselijk verkeer stilstaand verkeer veroorzaakt en voor verkeersgevaarlijke situaties zorgt. Bv op de rotonde Bloemendaalseweg Julianalaan.

Motoren hebben geen zin om file te rijden en rijden daarom het fietspad op om de file te ontwijken. Met alle gevaar die dit oplevert voor de fietser; vaak kinderen die met hun ouders meefietsen naar het strand.

Wanneer het verkeer op de Zeeweg minder soepel doorstroomt zal dit tot gevolg hebben dat het verkeer in de bebouwde kom van Haarlem en Overveen zich ophoopt/ opstroopt.

Het kan niet zo zijn dat de provincie Noord-Holland de problemen op het bord van de gemeente Bloemendaal en Haarlem schuift.

Ik verzoek de provincie om de gevolgen van de door haar te nemen verkeersmaatregelen om de verkeersveiligheid op de Zeeweg en in de bebouwde kom, integraal af te stemmen met de gemeentes Bloemendaal en Haarlem van de agglomeratie zoals aangeven en te bevorderen, dat het voor bewoners bezoekers en natuurliefhebbers een veilige weg is die binnen de bebouwde kom van Overveen en Haarlem ligt.

Ik dank u voor uw aandacht.

Fietzersbond over verkeersveiligheid Zeeweg N200

(Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid PNH dd 29092022 agendapunt 5a)

Geachte commissieleden,

Door middel van kleine verkeersmaatregelen, "Quick Wins", wil de provincie de verkeersveiligheid op de Zeeweg N200 verbeteren. De Fietzersbond zou daar graag nog een "Quick Win" aan willen toevoegen.

Op de 2-richtingen fietspaden langs de Zeeweg zorgen de grote snelheidsverschillen tussen de verschillende tweewielers voor onveiligheid, zowel objectief als subjectief.

Daarom was het een grote verbetering bij het groot onderhoud van de Zeeweg in 2015 om bromscooters alleen nog over het zuidelijke fietspad te laten rijden. Door op het noordelijke fietspad de G12a verkeersborden "verplicht fiets-/bromfietspad" te vervangen door G11 verkeersborden "verplicht fietspad". Dan mogen daar alleen fietsen en snorscooters rijden. De snelle bromscooters met een geel kenteken moeten verplicht over het zuidelijke fiets-/bromfietspad rijden. Dat daarmee de functie krijgt van "fast lane". Een initiatief van de Fietzersbond en gerealiseerd in overleg met de beleidsadviseur van de provincie en de adviseur van de verkeerspolitie.

Binnen de toenmalige regelgeving was het niet mogelijk om ook de snorscooters te weren van het fietspad aan de noordzijde en te verplichten eveneens over het zuidelijk fiets-/bromfietspad te rijden.

Dankzij de gemeente Amsterdam is de regelgeving aangepast waardoor het nu wettelijk mogelijk is snorfietsen of snorscooters via een onderbord te weren van een G11-fietspad, en in dit geval te verwijzen naar het zuidelijk van de Zeeweg gelegen G12a-fiets-/bromfietspad, de "fast lane":

Zo werd aan het BABW, Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer, een onderdeel toegevoegd met de strekking dat bij het verkeersbord G11, het verplichte fietspad, een onderbord kan worden geplaatst waarop staat aangegeven dat het gebruik van het fietspad niet is toegestaan voor snorfietsen

Snorscooters rijden vaak net zo hard als bromscooters. Een snorscooter is een afgeknepen bromscooter. En dat kan even eenvoudig weer ongedaan worden gemaakt. Volgens een onderzoek van Rijkswaterstaat rijdt 96% van de snorscooters te hard. Door ze te weren van het noordelijke fietspad wordt dit een echte "slow lane", veilig voor fietsers. Via slimme "nudging" bordjes kunnen bovendien

wielrenners verleid worden het zuidelijke fietspad te kiezen of als "gast" hun snelheid aan te passen.

Door van het noordelijke fietspad een echte "slow lane" te maken verminderen daar de onderlinge snelheidsverschillen omdat fietsen en e-bikes in het algemeen niet harder dan 25km/u rijden. Deze kleinschalige maatregel draagt direct bij aan de verkeersveiligheid en past ons inziens binnen de beoogde "kleine verkeersmaatregelen".

De Fietzersbond vraagt uw steun voor deze "Quick Win", om snorscooters te verplichten over het zuidelijke fiets-/bromfietspad te rijden.

Tenslotte, we vinden het geen goed idee om van de fietspaden langs de Zeeweg 1-richting te maken. Allereerst omdat de Zeeweg een 2x2 weg is met een snelheidsregiem van 80km/uur en daarmee voor fietsers niet veilig is over te steken. Alle bestemmingen liggen aan de noordzijde van de Zeeweg, het Nationaal Park, de campings, Parnassia en Bloemendaal Strand. Bij 1-richting verkeer op de fietspaden zouden alle fietsers op de terugweg de Zeeweg moeten oversteken. Onlogisch en onveilig.

In de tweede plaats omdat dan de grote onderlinge snelheidsverschillen blijven bestaan.

En ten derde omdat het tot spookfietsen zal leiden.

Namens de Fietzersbond Regio Haarlem,
Rob Stuij



Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 14 september 2022 17:56

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: 53-Provincie - Comm.M&B - Inspreeknotitie+Notitie met aanvullende info+Aanrijding 03-06-22

Beste [REDACTED],

Afgelopen maandagavond heb ik ingesproken bij de Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van de Provincie. U heeft mij verzocht mijn inspreeknotitie digitaal aan u te doen toekomen. Bijgaand ontvangt u deze. Tevens heb ik in die notitie aangegeven, dat ik nog enige info zou doen toekomen. Ik heb dat in een aparte notitie verwoord.

Tot slot wat info bijgevoegd over een aanrijding die op 03-06-22 heeft plaatsgevonden op de Zeeweg. Deze auto is door de middenberm gegaan, op het gedeelte tussen de Natuurbrug en de Kop van de Zeeweg. Daar waar ik voorgesteld heb om de lage bermen (in 1987 aangebracht, doch niet overal op een juiste hoogte) nog wat op te hogen en de ontbrekende tussenstukken aan te vullen. Hierbij wil ik opmerken, dat bij de aanrijding waarbij er twee dames op 03-06-21 om het leven zijn gekomen, een van de twee betrokken auto's op zijn kop op de andere weghelft is gekomen, daar waar er nog een klein stukje middenberm niet was opgehoogd!!

Dhr. Steeman van D'66 gaf bij mij aan, dat zijn partij 'de Zeeweg', ter bespreking, laat agenderen voor 29 september a.s. U zult begrijpen, dat ik dat zeer op prijs stel.

Aan u het verzoek deze mail met bijlagen aan dhr. Olthof en de Commissieleden te doen toekomen. U en mevr. Van Meerten-Kok dank voor het mogen inspreken.

Met vriendelijke groet, [REDACTED]

Van: Inspreeknotitie [REDACTED]
Betreft: Zeeweg te Overveen, gemeente Bloemendaal
Commissie: Mobiliteit & Bereikbaarheid (M&B) Provincie Noord-Holland
Datum: 12-09-2022

Geachte leden van de 'Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid',

Op 15 juni jl. hebben Gedeputeerde Staten een brief doen toekomen aan de Provinciale Staten en de gemeente Bloemendaal, met de te nemen maatregelen aan de Zeeweg in 2023⁽¹⁾ en de aankondiging van een grootonderhoud in 2028.

De maatregelen voor 2023 zijn m.i. zeer summier en deze zullen de Zeeweg niet veel veiliger maken. Voor velen en ook voor de gemeente Bloemendaal een teleurstelling, voor een weg die de Provincie zelf omschrijft als 'een gevaarlijke weg met relatief veel aanrijdingen'.

Op 30 augustus jl. heb ik een aantal notities over de Zeeweg aan dhr. Olthof en U doen toekomen. Deze zijn in uw bezit en staan inmiddels op de site van de Provincie.

Feitelijk doe ik u een drietal voorstellen voor de korte termijn, die het groot onderhoud in 2028 NIET in de weg staan, geen grote kosten met zich meebrengen en de veiligheid verhogen.

Als eerste stel ik u voor om de **middenberm** op te hogen met zand. Dit is in 1987 al gedaan door de gemeentepolitie Bloemendaal, doch niet overal afgemaakt. Het gedeelte tussen de natuurbrug en de kop van de Zeeweg is al gedaan, maar nog niet overal op een juiste hoogte of nog niet overal aaneengesloten.

De argumenten⁽²⁾ heb ik u eerder doen toekomen. Een onvoldoende hoogte heeft eerder al tot een aanrijding geleid. De auto is toen gelanceerd (bermhoogte was daar 40cm) en dan is er geen remmen meer aan!! Bij deze het voorstel om de middenberm op dat gedeelte van de Zeeweg op en aan te vullen.

Verder ligt er voorstel om zo'n 60 bomen te kappen. Veelal populieren van zo'n 40 tot 60 jaar oud, die aan het eind van hun levensduur zijn gekomen. Bij een storm of een harde wind vallen daardoor takken op het wegdek. Ik heb voorgesteld de takken en stammen van die te kappen bomen achter het hekwerk van de Zeeweg te plaatsen. Dit voorkomt het ophogen van de hekken (ik zie dit de gemeente Bloemendaal, die daarvan eigenaar is, dit nog niet doen) en derhalve een discussie daarover en een kostenbesparing. De herten kunnen door deze maatregel dan niet meer over het hekwerk springen.

Vervolgens gaat er een herplant komen van de nieuwe bomen. Ik heb aangegeven, dat de regel is, dat een herplant op 4,5m afstand van de rijbaan dient te geschieden, doch de man van Krinkels noemde ook de afstand van 2,5m. Als de Provincie (eigenaar) en de gemeente Bloemendaal (vergunningverlener) thans daar niet voldoende alert op zijn, dan hebben wij over 10 jaar dikke bomen op 2,5m van de rijbaan en wellicht in gevaarlijke bochten, met alle gevolgen van dien!

Verder heb ik voorgesteld om verkeerslichten te plaatsen bij de fietsersoversteek bij de Zeeweg/Parnassiaweg en wel met een druksysteem. Ik heb dat visueel voor u gemaakt met vele foto's. Van de zijde van de Provincie is aangegeven, dat dan ook de kruising dient te worden aangepast. Ik deel deze mening niet.

Ik heb eerder een fietstocht gemaakt met de burgemeester van Bloemendaal. Hij vond dat zeer interessant en het heeft hem nieuwe inzichten opgeleverd. Ik wil U, dhr. Olthof en de behandelend ambtenaar aanbieden dit ook te doen en dan kunnen argumenten worden uitgewisseld. Ik ben van mening, dat niet de GEHELE kruising Zeeweg/Parnassiaweg dan dient te worden voorzien van een verkeerslichteninstallatie.

Ik hoop dat mijn betoog en mijn stukken leiden tot nieuwe inzichten en dat u deze wilt agenderen voor een komend overleg, ter bespreken met dhr. Olthof. Gaarne ben ik bereid dat persoonlijk aan u of aan uw fractie nader toe te lichten.

Ps. Ik zal u nog een notitie doen toekomen met alle maatregelen die de afgelopen tientallen jaren al zijn genomen aan de Zeeweg, een aanrijding op 3 juni jl. waarbij een auto door de middenberm is geschoten en wel op het gedeelte zoals door mij vorenstaand omschreven en de argumenten van de politie en het OM om geen trajectcontrole te doen op de Zeeweg.

(1) Maatregelen Zeeweg 2023:

- Kleine verkeersmaatregelen. Verbeteren aansluiting Parnassieweg en Camping de Lakens, door daar de snelheid verlagen door borden en verkeersdrempels.
- Met de eigenaren van de hekken en rasters bij de Zeeweg (o.a. PWN+Staatsbosbeheer), ons inzetten om de omheining waar nodig te herstellen (Opm: de belangrijkste eigenaar is de gemeente!).
- Er komen specifieke acties voor gedragsbeïnvloeding.
- Het OM ziet echter **geen** mogelijkheden voor het instellen van trajectcontrole. Alternatief is een flitspaal op een vaste locatie of de inzet van een verplaatsbare snelheidscamera's, waarover de verkeerspolitie binnenkort beschikt.
- Er komt een trajectstudie in 2022 naar de N200. Het resultaat is dan een overzicht van de verschillende inrichtingsvarianten van de Zeeweg met de voor- en nadelen en kosten. PS besluit vervolgens om één (of geen) van de varianten voor te bereiden, tezamen met het groot onderhoud.

(2) Argumenten ophogen middenberm tussen de Natuurbrug en de Kop van de Zeeweg:

- Op dit deel van de Zeeweg is het grootste gedeelte van de middenberm al opgehoogd. Het gaat dan om tussengedeeltes die nog niet zijn gedaan en het ophogen van enkele lage gedeeltes.
- Allereerst mag het duidelijkheid zijn, dat niet één maatregel letsel kan voorkomen bij het van de weg raken van motorvoertuigen. Bepaalde maatregelen kunnen wel de ernst beperken en voorkomen dat anderen het slachtoffer worden.
- Het ophogen van de middenberm voorkomt, dat motorvoertuigen op de andere weghelft komen.
- Door het gebruik van zand, kan je vele bomen 'inpakken'. Door het zand rondom de bomen voorkom je frontale botsingen met bomen, veelal met een ernstige of fatale afloop. Vele bomen kunnen daardoor behouden blijven.
- Door het gebruik van zand ontstaat er een schuin talud. Voertuigen zullen dan worden teruggeworpen, of via het schuine talud toch weer op de rijbaan komen, afhankelijk hoe deze wordt aangesneden. Ook kan de snelheid van de auto in het zand worden gesmoord.
- Het voorkomt verblinding van tegenliggers.
- Het geeft een vernauwend effect, dat kan resulteren in een lagere snelheid.
- Het gebruik van zand voor de ophoging van de middenberm en het dan inplanten met helm, zorgt voor een natuurlijk effect op de Zeeweg. Door de jaren heen is de vegetatie op deze ophogingen aanzienlijk uitgebreid. Eerder is ooit een stuk vangrail geplaatst nabij het einde van de Zeeweg in een bocht en deze moest groen geschilderd worden. Nadien is deze vervangen door de verhogingen van zand!

Van:

Betreft: Zeeweg te Overveen, gemeente Bloemendaal

Commissie: Mobiliteit & Bereikbaarheid (M&B) Provincie Noord-Holland

Datum: 12-09-2022

1/ Algemeen

Op maandag, 12 september jl. heeft ondergetekende ingesproken bij de Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid (M&B) en u voordien mijn inspreeknotitie doen toekomen. Aanvullend heb ik in mijn inspreeknotitie aangegeven u nog info te doen toekomen over een paar onderwerpen. Onderstaand treft u deze info aan.

2/ Trajectcontrole

In de brief van gedeputeerde Bergkamp, d.d. 15 juni 2022 (kenmerk 1849658/18497123 / in uw bezit), betreffende de Zeeweg (N200), aan het College van B&W van de gemeente Bloemendaal, wordt in alinea 2 op bladzijde 2 aangegeven, dat het OM geen mogelijkheden ziet voor het instellen van een trajectcontrole op de Zeeweg. Een alternatief zou een (verplaatsbare) flitspaal zijn. Navolgend treft u de argumenten aan van het OM en de politie om géén trajectcontrole in te voeren.

Het uitgangspunt van het OM is, om géén camera's te plaatsen bij iedere doorgang, maar over een langer traject. Men hanteert minimale afstanden tussen de camera's en daar voldoet de Zeeweg niet aan. Het OM heeft er ook geen budget voor en geen camera's op voorraad. De trajectcontrole elders (bv. Driemerenweg*) is slechts een proef. Daarnaast zijn er al vele maatregelen genomen dan wel nog te nemen om de Zeeweg veiliger te maken.

Bij een controle, aan het begin en het einde van de Zeeweg, dienen dan alle 7 doorgangen te worden dichtgemaakt en dat zijn dan: Camping De Lakens + Camping Bloemendaal + Bokkedoorns/Honden-uitlaat/Picknickplaatsje + Erebegraafplaats + Appartementencomplex 14 t/m 24 + Bewoners Zeeweg 27 en 41 + 't Wed/Kennemerduinen.

Hierbij dient bedacht te worden, dat enkele van deze doorgangen in 2015 (groot onderhoud) een of twee afslag(en) hebben gekregen, voor zover destijds nog niet aanwezig. Deze komen dan allen te vervallen (kapitaalvernietiging)!! Het dichtmaken van deze doorgangen heeft tot gevolg, dat de duinbezoekers, de leveranciers, de bewoners, de hondenuitlaters, de restaurantbezoekers, de toeristen met hun camper/caravan (2x camping), de bezoekers van de Erebegraafplaats en de bezoekers van het picknickplaatsje (staat zomers een snackkar) eerst naar het einde van de Zeeweg moeten rijden, daar keren om vervolgens 4,5 km terug te rijden om naar Overveen te gaan. Dus meer stikstof i.p.v. minder! Dit geldt dan ook voor de hulpverleners (ambulance), die wellicht dan ook nog eens in de file komen te staan. Dit is onwenselijk en deze optie kan rekenen op een negatief advies van de politie.

Wat zou een cameraopstelling bij iedere doorgang betekenen? Dat zijn dan 4 camera's voor iedere rijbaan/rijstrook x 2 (voor en na de doorgang= 8 stuks) en dat x 7 doorgangen, dat zijn dan 56 camera's. Dit is een enorme kostenpost en ook al niet conform het beleid van het OM!

3/ Maximum snelheid verlagen – Haalbaarheid:

De Provincie heeft aangegeven de snelheid niet te gaan verlagen van 80km naar 60 km. E.e.a. bevestigde onlangs de burgemeester van Bloemendaal. De wethouder verwees naar een brief van de Provincie, d.d. 17 mei 2021 en daaruit bleek weinig beweging bij de Provincie t.a.v. de Zeeweg! Men gaf aan, dat het verkeer daardoor opstroopt. Verder dient deze weg de meeste maanden voor woon-/werkverkeer! De weg voldoet aan de CROW-normen (infrastructuur) en is ingericht als een 80 km weg.

Persoonlijk zou ik een vergelijking willen maken met de Westelijke Randweg. Deze is een aantal jaren geleden verlaagd van 100km naar 70km. De Westelijke Randweg is een vrij rechte en overzichtelijke weg. Als er in de namiddag weer een file staat voor de Velsertunnel dan kan je daar goed op anticiperen. Daarentegen is de Zeeweg een weg met vele bochten. Als je de snelheid verlaagt naar 60km pu, terwijl de weg uitnodigt om harder te rijden, dan loop je het risico dat men na een bocht in de kofferbak van de voorganger rijdt. Deze situatie kan zich ook voordoen bij files richting strand. De (ernstige) aanrijdingen de afgelopen jaren (3 doden) zijn veelal niet te wijten aan te snel rijden maar aan 'onoplettendheid', lachgas, drugs, alcohol, jeugdige overmoed en herten (25%).

4/ Snelheidscontrole politie

In 2021 is er zo'n 33x gecontroleerd op snelheid op de Zeeweg. In de zomermaanden zijn er meer controles dan tijdens de andere maanden. De politie gaat niet meer controleren als de snelheid terug zou worden gebracht naar 60 km pu. Dit gebeurt ook niet meer op de Boulevard Barnaart in Zandvoort, sinds daar een maximum snelheid van kracht is van 60 km pu! Uiteraard is het wel jammer dat de controles niet meer bekend worden gemaakt in het Haarlems Dagblad. E.e.a. heeft toch een preventieve werking.

Foto en info, behorende bij punt 2



*Foto Driemereweg. Voor iedere rijstrook is één camera nodig en dat is dan voor de Zeeweg 4x. Na de kruising/doorgang zijn er weer vier camera's nodig, dus dat zijn dan 8 camera's per kruising/doorgang. Er zijn 7 doorgangen op de Zeeweg, dus dat betekent dan 56 camera's. Los van de kosten van aanschaf/onderhoud is het beleid van het OM, dat men over een lang traject wil handhaven van tenminste 1.500m tussen twee doorgangen en dat wordt op de Zeeweg nimmer gehaald! Op deze foto zie je ook de enorme afstand tussen de camera's en de kruising. Verder is de trajectcontrole op een enkele N-weg slechts een proef geweest en liggen er geen plannen om dat uit te breiden. Bij een mogelijke uitbreiding is het niet uit te sluiten, dat de Zeeweg niet de hoogste prioriteit krijgt, gelet op het aantal (dodelijk) aanrijdingen andere N-wegen en de verbeteringen die nog mogelijk zijn aan de Zeeweg.

Bestuurder aangehouden na ongeval op Zeeweg in Overveen



© Michel van Bergen

Internetredactie

Vrijdag 3 juni 2022 om 22:09

OVERVEEN

De bestuurder van een personenauto is vrijdagavond aangehouden na eenzijdig ongeval op de Zeeweg in Overveen. Ook is er een...

■ NET BINNEN

Premium Aanwijzingen in ridicuul klinkend, schreeuwend steenkool Engels. Een smakeloze hutspot waar de spelers niets van snapten | column

Premium Droogmachine en robot voor kat en hond: gadgets en de nieuwste snufjes voor huisdier

Premium Film over 'monument voor marteling', De Koepel. 'Wetenschappelijk bewezen dat mensen opsluiten niet werkt'

Schiphol denkt weer na over bouw nieuwe terminal

Onderwijsoorlog te winnen | Column

autovisie

autovisie
RUWE BOL
autovisie
RUWE BOL

NU
1^{ste} maand
€1,-

Bekijk de aanbieding ▶

Daarna maandelijks opzegbaar

Extra info stelling i

Bestuurder aangehouden na on...

← → ↺ 🏠 🔒 🔗 🔍 https://www.haarlemsdagblad.nl/cnt/dmf20220603_73276103?utm_campaign=email&utm_mediu... 🔖 🔍 Zoeken 📄 🖨 ⌚ 📅 ⚙ ☁ 🛡 >> ☰

🍏 Apple 📄 Bing 🌐 Google

Andere bladwijzers

Haarlems Dagblad

HOME

REGIO'S

SPORT

EXTRA

PUZZELS

🔍

OVERVEEN

De bestuurder van een personenauto is vrijdagavond aangehouden na een eenzijdig ongeval op de Zeeweg in Overveen. Ook is er een vermoeden dat er iets in de bosjes is gegoooid.

Advertentie



Voor het beste beeld en geluid

Botman Sound & Vision

Openen >

Rond 19.15 uur ging het mis toen de auto, die richting Zandvoort reed, over de middenberm schoot en uiteindelijk aan de andere kant van de tegengestelde rijrichting tot stilstand kwam.

Bedankt voor het lezen van Haarlems Dagblad

Neem een [abonnement](#) of [log in](#)

(Tekst gaat door onder de foto)



Bekijk de aanbieding ▶

Daarna maandelijks opzegbaar

Extra info stelling ⓘ

■ STELLING

Gemeenten moeten niet piepen en hun steentje bijdragen door vluchtelingen op te vangen

Eens

Oneens

Extra info stelling ⓘ

■ STELLING HAARLEM E.O.

Formule 1 in Zandvoort moet ook na 2023 een jaarlijks evenement blijven

Eens

Oneens

Typ hier om te zoeken



Nu regen

11:01

5-9-2022

🔔

Bestuurder aangehouden na on...

https://www.haarlemsdagblad.nl/cnt/dmf20220603_73276103?utm_campaign=email&utm_mediu...

Zoeken

Andere bladwijzers

Haarlems Dagblad

HOME

REGIO'S

SPORT

EXTRA

PUZZELS



© Michel van Bergen

De verwondingen van de inzittenden lijken mee te vallen. Wel is de bestuurder van de auto aangehouden. Het zwaar beschadigde voertuig is door een bergingsbedrijf afgesleept. De politie heeft een hond laten zoeken omdat het vermoeden bestond dat er iets in de bosjes weg was gegoooid.

Het is nog onbekend hoe het ongeval heeft kunnen gebeuren en waarom de bestuurder is aangehouden.

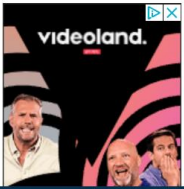
Eens

Oneens

VIDEO UITGELICHT



Jaar na mislukte selfie met Toto Wolff, krijgt Zandvoortse Santi dan toch zijn foto met de Mercedes...



Typ hier om te zoeken



Nu regen

11:02

5-9-2022



Reageer →

Van: Marielys Roos [redacted]

Verzonden: donderdag 15 september 2022 18:54

Aan: [redacted]

Onderwerp: RE: 53-Provincie - Comm.M&B - Inspreeknotitie van Hart voor Bloemendaal

Geachte mevrouw van Boheemen,

Bijgaand stuur ik u namens onze partij de inspreektekst van afgelopen maandag over het veiliger maken van de Zeeweg.

Kunt u dit toesturen aan de commissie en de beide gedeputeerden? Op 29 september as wordt dit onderwerp besproken begreep ik. Ik hoop dat iedereen die op 29 september as de vergadering bijwoont, onze tekst ontvangt en natuurlijk zijn wij verheugd als statenleden contact met ons opnemen om dit nog eens door te nemen. Want er worden veel voorstellen gedaan, ook door anderen, en we zijn graag bereid onze 'kleine' actiepunten toe te lichten.

Dank voor de moeite,

Marielys Roos

Fractievoorzitter Hart voor Bloemendaal

Tel: [redacted]

Dodelijke N-weg: Voorkom leed en zorg voor een veiliger Zeeweg!

Hart voor Bloemendaal pleit voor een veiliger Zeeweg. De Zeeweg is een 'dodelijke N-weg'. Veel leed kan worden voorkomen als er nu maatregelen worden genomen. Wat zien wij als kortetermijnoplossingen? Want we willen graag, dat de provincie NH toch enkele kortetermijnmaatregelen neemt om verkeersveiligheid te vergroten/verbeteren vóór 2028 wanneer het groot onderhoud is gepland door de provincie:

- Fietspaden eenrichtingsverkeer maken. Dus het noordelijke fietspad naar zee toe en het zuidelijke fietspad naar Overveen. Dit voorstel is door vele burgers en organisaties al ingebracht en kost relatief (alleen borden) weinig om te realiseren.
- De middenberm ophogen met zand en dan vooral in de bochten. In 1987 is dit deels gebeurd, maar het is toen niet afgemaakt. Wij zeggen: hiermee kun je grote winst boeken. Want je bereikt hiermee hetzelfde als met een vangrail in een middenberm. De heer Schuijt, heeft dit in zijn notities aan u ook bepleit (staan op uw site) en wij ondersteunen dit. Als medewerker van de politie Bloemendaal was hij destijds daar zijdelings bij betrokken. Voordelen van het ophogen van de middenberm met zand: automobilisten en andere gemotoriseerd verkeer komen niet op de andere rijbaan in tegengestelde richting terecht, verkeer wordt niet verblind door tegenliggers, en er is minder kans dat verkeersdeelnemers in of tegen een boom rijden. De uitstraling blijft natuurlijk. De Zeeweg ligt tenslotte in een duingebied. En het heeft geen nadelige invloed op het groot onderhoud van 2028, daar de middenberm blijft bestaan.
- Visuele versmalling van het wegdek: bij bochten en bij oversteekplaatsen. Een goed ontwerp en juiste vormgeving van de weg, de kruispunten, rotondes en andere infrastructuur is belangrijk voor het gedrag en gebruik dat ervan gemaakt wordt. Weggebruikers moeten uit het ontwerp kunnen zien en herkennen welk gedrag van hen wordt verwacht, welk gedrag anderen zullen vertonen, met welke snelheid ze mogen rijden en welke gevaarlijke situaties zij kunnen verwachten. Dit is geen kostbare ingreep.

(voorbeeld: de Bennebroekerweg in Hoofddorp vanaf Zwaanshoek gezien wanneer men over de brug rijdt die over de Driemerenweg gaat). De optische versmalling door horizontale strepen op het wegdek zorgen voor het verlagen van de snelheid.

- Led lichten ter hoogte van de oversteekplaatsen. Dus daar waar voetgangers en fietsers oversteken.

We hopen dat u deze verzoeken ondersteunt en overbrengt op GS.

Mvrgr,

Marielys Roos

Fractievoorzitter Hart voor Bloemendaal

Van: [REDACTED]
Verzonden: donderdag 22 september 2022 21:46
Aan: [REDACTED]@noord-holland.nl>
Onderwerp: Vergadering 29 september 2022

Geachte [REDACTED]

Ik wil graag in verband met de vergadering mobiliteit en Bereikbaarheid op 29 september de volgende bijdrage sturen en mij middels deze e-mail opgeven voor de vergadering met op 29 september aanstaande.

Ik heb de bijlagen zoals door verschillende partijen zijn ingediend en tot nu toe gelezen, en zie veel reacties over hoe de Zeeweg moet worden ingedeeld ter verbetering van de verkeersveiligheid. Maar de aspecten van verkeersveiligheid voor dat gedeelte van de N200 wat binnen de bebouwde kom in Overveen loopt, en de effecten die de nieuwe maatregelen voor de verkeersveiligheid van de Zeeweg op het doorgaand verkeer van en naar Overveen zullen hebben, wordt met geen woord gesproken. De werkelijkheid dient te gebieden dat er over één en dezelfde weg wordt gesproken. Dat verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom in Overveen niet aan de orde komt is kortzichtig en zal door mij worden aangekaart. Van het ontbreken van enig causaal verband kan men dunkt mij niet spreken.

Als het enige argument is dat er geen verkeersveiligheid in het geding is, wijs ik u op het volgende. Maatregelen nemen betekent toch, dat wanneer hierdoor de doorstroom van het verkeer op de Zeeweg verminderd en opstropend verkeer in de bebouwde kom in Overveen tot gevolg heeft, er wel degelijk gesproken kan worden van een invloed op de verkeersdruk op de N200 en verkeersveiligheid in de bebouwde kom.

Zoals we vaak op drukke dagen zien wanneer er sprake is van filevorming of langzaam rijdend verkeer er motoren zijn die het wachten in de file omzeilen door het fietspad op te scheuren en met opengedraaide gashendels door de bebouwde kom rijden, kortom een opgefokte situatie die soms tot gevaarlijke verkeerssituaties kan leiden of zelfs vechtpartijen ontaarden.

Ook veroorzaakt opstropend verkeer een blokkade op de N200 binnen de bebouwde kom en maakt het onmogelijk voor brandweerauto's of ambulances om er doorheen te komen.

Kortom zaken die bij een eventuele herindeling van de Zeeweg, vermindering van rijstroken of door plaatsen van extra stoplichten en/of zebraoversteekplaatsen, of door vermindering van de snelheid op de Zeeweg, de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom van de gemeente Overveen beïnvloed.

N200 loopt via de Militaireweg en de Bloemendaalse weg, over de rotonde naar de Julianalaan naar Haarlem en vindt in Overveen zijn aansluiting op de Zeeweg en is een integrale weg ongeacht welk label erop geplakt wordt.

Het drukke verkeer en de doorstroom van het verkeer op de Zeeweg speelt een duidelijke rol voor de verkeerssituatie in Overveen.

Ik wil ook dan ook als burger en inwonende van Overveen deze opmerkingen graag in de vergadering brengen. Ik ben bereid om dit stukje verder toe te lichten.

Ik geef mij hierbij op om de vergadering op 29 september bij te mogen wonen. Ik wacht op uw antwoord Met vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

Verstuurd vanaf mijn iPhone

Fietzersbond over verkeersveiligheid Zeeweg N200

(Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid PNH dd 29092022 agendapunt 5a)

Geachte commissieleden,

Op de 2-richtingen fietspaden langs de Zeeweg zorgen de grote snelheidsverschillen tussen de verschillende tweewielers voor onveiligheid, zowel objectief als subjectief. Daarom was het een grote verbetering bij het groot onderhoud van de Zeeweg in 2015 om de bromfietsen/-scooters alleen nog over het zuidelijke fietspad te laten rijden en het noordelijke fietspad middels G11 borden alleen voor (snor)fietsen te bestemmen. Binnen de toenmalige regelgeving was het niet mogelijk om ook de snorfietsen/-scooters te verplichten over het zuidelijk fietspad te rijden.

Dankzij de gemeente Amsterdam is de regelgeving aangepast waardoor het nu wettelijk mogelijk is snorfietsen/-scooters via een onderbord te weren van een G11-fietspad, zie bijlage, en in dit geval te verwijzen naar het zuidelijke G12a-bromfietspad, de "fast lane":

Zo wordt aan artikel 8, tweede lid, van het BABW een onderdeel f toegevoegd met de strekking dat bij het verkeersbord G11 (het verplichte fietspad) een onderbord kan worden geplaatst waarop staat aangegeven dat het gebruik van het fietspad niet is toegestaan voor snorfietsen. Voor een dergelijk onderbord dienen de bijzondere redenen ingevolge het nieuwe artikel 14a van het BABW in het verkeersbesluit te worden vermeld. Daarbij geldt de eis dat het onderbord noodzakelijk is vanwege de grote drukte op een fietspad of vanwege de grote drukte binnen een gebied met meerdere fietspaden en voor het verzekeren van de veiligheid op de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg.

Snorfietsen/-scooters rijden vaak net zo hard als bromfietsen/-scooters. Door ze te weren van het noordelijke fietspad wordt dit een echte "slow lane", veilig voor fietsers. Via slimme "nudging" bordjes kunnen wielrenners verleid worden het zuidelijke fietspad te kiezen of als "gast" hun snelheid aan te passen.

Door van het noordelijke fietspad een echte "slow lane" te maken verminderen daar de onderlinge snelheidsverschillen omdat fietsers en e-bikes (pedelecs) in het algemeen niet harder dan 25km/u rijden. Deze kleinschalige maatregel draagt direct bij aan de verkeersveiligheid en past ons inziens binnen de beoogde "kleine verkeersmaatregelen". Wij vragen u om steun voor ons voorstel.

We vinden het overigens geen goed idee om van de fietspaden langs de Zeeweg 1-richting te maken. Allereerst omdat de Zeeweg een 2x2 weg is met een snelheidsregiem van 70km/uur en daarmee voor fietsers niet veilig is over te steken. En omdat de grote onderlinge snelheidsverschillen ongewijzigd blijven. En omdat het tot spookfietsen zal leiden.

Namens de Fietzersbond Regio Haarlem,

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■



**Snorfietsen
niet toegestaan**

G11 bord met onderbord om snorfietsen/-scooters te weren



Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10054
Extern Zaak ID	1631151
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	29 september 2022
Agendapunt	5.b
Titel	C- NAAR B-VERZOEK PvdD: Natuur/Mobiliteit: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten (C-agenda NLG 13-06-2022/C-agenda M&B 20-06- 2022)
Organisatieonderdeel	BEL/GRN

Bijlagen
Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten
Brief aan PS over toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten.pdf
Agenderingsverzoek PvdD M&B C naar B – Onderzoek naar aanrijdingen met herten

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	6 juni 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	13 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	20 juni 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 juni 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	12 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022

Toelichting

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten het 'Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026' goedgekeurd. De belangrijkste reden voor het beheer van damherten is het beschermen van kwetsbare en unieke natuur in dit gebied. Een andere reden om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. Wageningen Universiteit heeft onderzocht welke factoren in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

C.A. van der Baan

BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143088

baanc@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Toelichting literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het literatuuronderzoek '*Kansrijke maatregelen om aanrijdingen met hoefdieren te voorkomen op de Zeeweg (N200)*' dat Wageningen Universiteit in opdracht van de provincie Noord-Holland heeft uitgevoerd.

Aanleiding literatuuronderzoek

Op 20 oktober 2020 hebben Gedeputeerde Staten (GS) het '*Faunabeheerplan Damherten Duingebieden Noord- en Zuid-Holland 2020-2026*' goedgekeurd. De belangrijkste onderbouwing voor dit faunabeheerplan is dat de huidige aantallen damherten negatieve effecten hebben op de soortenrijkdom in de Amsterdamse Waterleidingduinen en Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Hierdoor zijn de Natura 2000-doelstellingen niet haalbaar. Eén van de andere redenen om de populatie damherten te verkleinen is om aanrijdingen te voorkomen. In het besluit van GS over het faunabeheerplan is toegelicht dat meer inzicht in de aanrijdingen met damherten wenselijk is.

Daarom is door ons een onderzoekopdracht uitgezet bij Wageningen Universiteit. Wageningen Universiteit heeft voor dit literatuuronderzoek de beschikbare wetenschappelijke kennis bij elkaar gebracht en geanalyseerd. Het onderzoek gaat in op factoren die in algemene zin een rol spelen bij aanrijdingen met herten, welke maatregelen bewezen effectief zijn om aanrijdingen te voorkomen en of deze in theorie toepasbaar zijn op en om de Zeeweg.

Belangrijkste conclusies

Uit het literatuuronderzoek blijkt dat het verkleinen van de populatie damherten door faunabeheer uitvoerbaar en effectief is. Momenteel vindt er in de Amsterdamse Waterleidingduinen en het Nationaal Park Zuid-Kennemerland ook al populatiebeheer plaats, op basis van het eerder benoemde faunabeheerplan. Daarnaast heeft Wageningen Universiteit de effecten van faunarasters (hekwerk van minimaal 2 meter hoog) in combinatie met faunapassages (natuurbruggen) en het

Verzenddatum

- 1 JUNI 2022

Kenmerk

1631151/1831214

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

wilddetectiesysteem (apparaat dat dieren op de weg registreert en vervolgens signaleringsborden activeert) bekeken.

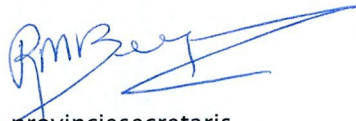
Vervolg

In juni 2022 wordt het onderzoek gepubliceerd op de website van Wageningen Universiteit. Om verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren is de provincie al langere tijd in gesprek met de gemeente Bloemendaal en de terreinbeherende organisaties. Daarover informeren wij u in een afzonderlijke brief.

Wij hopen u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,


provinciesecretaris
R.M. Bergkamp


voorzitter **C.J. Loggen**

1 bijlage: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: Partij voor de Dieren/Ines Kostić

Naam commissie en datum: M&B, 12 september 2022

o Verzoekt de brief op de NLG C-agenda onder nr. 18n van maandag 13 juni 2022 en M&B C-agenda onder nr. 8k van maandag 20 juni 2022

onderwerp: Literatuuronderzoek naar aanrijdingen met damherten
ter bespreking te verplaatsen naar de M&B B-agenda van 12 september 2022

Aanleiding

Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:

- onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen.

Het behandeldoel

Hieronder wordt aangegeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet

Welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen

We leven met dieren om ons heen. Zij zijn medebewoners van onze provincie. Burgers accepteren steeds minder inbreuken op dierenwelzijn en doding van dieren. Ze verwachten ook steeds meer van verschillende overheden om dieren beter te beschermen.¹² De provincie heeft met haar beleid veel invloed op dieren en hun leefomgeving: denk aan infrastructurele werken en mobiliteit.

De wegen die wij aanleggen en gebruiken doorkruisen het leefgebied van dieren en brengen hun levens en familieverbanden in gevaar. Dat vraagt om verantwoordelijkheid van de provincie om te zoeken naar manieren om niet alleen de mensen op de weg, maar ook de dieren steeds beter te beschermen. Het streven van de provincie is het aantal verkeersslachtoffers naar nul te brengen; dat zou voor menselijke en dierlijke slachtoffers het uitgangspunt moeten zijn.

De Zeeweg (N200) is een provinciale weg waar gemiddeld 25 herten en reeën per jaar worden aangereden. 86% van de aanrijdingen vindt plaats tussen 18u en 06u. Op de C-agenda staat een onderzoek van Wageningen Universiteit dat breed kijkt naar mogelijke maatregelen om aanrijdingen met hoefdieren te voorkomen en te verminderen, en welke van die maatregelen toepasbaar zijn op de Zeeweg. Het gaat om een literatuuronderzoek, dus is het vooral een overzicht van oplossingen waar eerder enig onderzoek naar is gedaan.

Het effect van het doden van dieren is niet eenduidig (wisselende conclusies) en hangt van de context af. De onderzoekers geven aan dat het doden van dieren kan werken in de context van de Zeeweg, maar plaatsen daar een belangrijke kanttekening bij: een 'aanvaardbaar aantal' aanrijdingen kan, indien wordt ingezet op doden, pas worden bereikt als de populatie herten flink is verkleind, maar daarbij is er een risico dat de populatieomvang te klein wordt om gezond te zijn.

Het rapport noemt daarom nog een tal van niet-dodelijke ingrepen die effectief kunnen zijn om niet alleen de situatie voor mensen, maar ook voor de dieren veiliger te maken. Dat gaat om gerichte maatregelen die te maken hebben met de inrichting van de weg en de berm, de mate en wijze van weggebruik en het gedrag van de weggebruikers. Zo kan een combinatie van specifieke niet-dodelijke maatregelen, zoals faunarasters (in combinatie met faunapassages), snelheidsverlaging (al dan niet tijdelijk en al dan niet over het hele traject) en

¹ [RDA Zienswijze Doden van dieren aan het licht | Zienswijze | Raad voor Dierenaangelegenheden](#)

² <https://www.ioereasearch.nl/actueel/zeven-op-tien-nederlanders-vinden-plezierjacht-onacceptabel/>

wilddetectiesystemen, effectief worden ingezet, waardoor tot 100% reductie in het aantal aanrijdingen kan worden bereikt. De komst van de wolf zou ook effectief zijn, maar de onderzoekers kunnen niet inschatten hoe lang het duurt voordat de wolf zich in het gebied vestigt. Het verder realiseren van ecologische verbindingzones kan dat versnellen.

Brief van GS

De brief van GS aan PS over dit onderzoek, lijkt de conclusies van het onderzoek te willen samenvatten. Maar onder het kopje “Belangrijkste conclusies” opent GS direct met: “Uit het literatuuronderzoek blijkt dat het verkleinen van de populatie damherten door faunabeheer uitvoerbaar en effectief is.” Dit is niet alleen een onvolledige weergave van het onderzoek van Wageningen, want Wageningen plaatst stevige kanttekeningen bij afschotmaatregelen, maar is ook sturend in de vele opties die Wageningen schetst. Wageningen benadrukt regelmatig juist de effectiviteit van een mix van niet-dodelijke middelen, maar dat laat GS niet goed zien in haar brief.

Om verkeersveiligheid op de Zeeweg te verbeteren is de provincie al langere tijd in gesprek met de gemeente Bloemendaal en de terreinbeherende organisaties. GS zegt PS daarover later in een aparte brief te informeren.

Wij nemen aan dat GS van plan is de resultaten van het onderzoek van Wageningen mee te nemen en maken ons op basis van de brief van GS zorgen over de keuzes die eventueel zullen worden gemaakt.

Voorzichtiger omgaan met levens van dieren

In het laatste rapport van de Raad voor Dierenaangelegenheden (RDA, de adviesraad op het gebied van dierenwelzijn voor overheden) worden overheden aangespoord om voorzichtiger om te gaan met de keuze om dieren te doden en steeds te blijven zoeken naar mogelijkheden om het doden van dieren te voorkómen.³ Soms worden, om diverse redenen, niet-dodelijke oplossingen over het hoofd gezien. Wanneer niet-dodelijke alternatieven niet beschikbaar zijn op de korte termijn, is het goed te investeren in onderzoek en innovatie, zodat we steeds vooruitgang blijven boeken op dit gebied. RDA heeft een afwegingskader opgesteld die overheden kunnen gebruiken bij besluiten die zij nemen in dit verband.

Dat vergt een actieve houding van de provincie. De provincie heeft ook verklaard dat ‘de doelstelling altijd is om slechts in uiterste gevallen over te gaan tot doden’. Niet-dodelijke oplossingen worden echter soms niet gezien en komen niet vanzelf tevoorschijn. Ze vragen om voortdurende reflectie, om meer actief overleg met o.a. dierenwelzijnsorganisaties en inzet op onderzoek en innovatie.

Met dit stuk willen we samen met de commissie GS aansporen om in het geval van de Zeeweg (en breder in provinciaal verkeer) zich maximaal in te zetten voor niet-dodelijk oplossingen. Dan laten we als partijen en als provincie zien dat onze uitspraak dat we de voorkeur geven aan niet-dodelijke oplossingen, niet slechts woorden zijn, maar daadwerkelijk beleid waar de provincie zich actief voor inspent. Daarnaast is het goed om als provincie onze verantwoordelijkheid te nemen voor het feit dat we met onze beleidskeuzes op het gebied van mobiliteit het leefgebied en levens van dieren beïnvloeden en we daarom ook steeds ons best zouden moeten doen om die impact zo klein mogelijk te maken en het aantal dierlijke slachtoffers zoveel mogelijk naar beneden te brengen.

Wat vraagt de indiener aan de andere fracties (de commissie, de portefeuillehouder)

1. Is de commissie bereid om samen met ons GS aan te sporen om in het geval van de Zeeweg zich maximaal in te zetten voor niet-dodelijk oplossingen?
2. Is de commissie bereid om GS aan te sporen om als het gaat om mobiliteit en verkeer, zich actief in te blijven spannen naar verkeersveiligheid voor mensen én dieren, waarbij steeds wordt gestreefd om ook het aantal dierlijke slachtoffers naar beneden te krijgen? Hiervoor kan bijvoorbeeld actiever overleg met dierenwelzijnsorganisaties worden gevoerd en meer ingezet op onderzoek en innovatie.
3. Is de commissie het met ons eens dat we de provinciale inspanningen op dat gebied af en toe zouden

³ [RDA Zienswijze Doden van dieren aan het licht](#) | [Zienswijze](#) | [Raad voor Dierenaangelegenheden](#)

moeten evalueren, zodat we steeds blijven leren en verbeteren?

Aanrijdingen met hoefdieren op de Zeeweg is een dossier wat de Dierenbescherming al jaren volgt en aankaart. Zowel bij de gemeenten, terreinbeheerders, de FBE als bij de provincie. Een goede samenwerking tussen betrokken partijen en kiezen voor maatwerk is namelijk de sleutel tot het verminderen van het aantal aanrijdingen met hoefdieren in ons land en op de Zeeweg. De Dierenbescherming is een voorstander van een fauna-inclusieve samenleving waarin een conflictarme omgang met in het wild levende dieren centraal staat.

Wij hebben kennis genomen van het rapport “kansrijke maatregelen om aanrijdingen met hoefdieren te voorkomen op de Zeeweg”. Goed dat de provincie dit onderzoek heeft laten uitvoeren. Het voorkomen van aanrijdingen vraagt om maatwerk en een gedegen analyse van de situatie ter plaatse. Tot nu toe heeft er vooral afschot van damherten plaatsgevonden zonder dat deze analyse eerst was uitgevoerd. Er zijn echter veel effectievere en diervriendelijkere methoden om het aantal aanrijdingen te beperken in plaats van ongerichte aantalsregulatie.

Het rapport geeft gelukkig handvatten om op een diervriendelijke manier het aantal aanrijdingen op de Zeeweg te verminderen. Het plaatsen van faunarasters in combinatie met faunapassages en detectiesystemen wordt beschreven als goed uitvoerbaar en kan zorgen voor een grote reductie van het aantal aanrijdingen tot wel 100%. Ook het verlagen van de rijsnelheid is volgens het rapport goed uitvoerbaar op de Zeeweg. Er zijn veel studies die een correlatie tussen rijsnelheid en het aantal aanrijdingen aantonen. Deze maatregel is op verschillende manieren toepasbaar; op bepaalde tijden van de dag, op delen van de weg en afhankelijk van het seizoen in combinatie met extra attenderend op overstekend wild (bijvoorbeeld rond de bronststijd of bij drukte door recreatie).

De wet Natuurbescherming bepaalt in artikel 3.8 dat afschot pas aan de orde is indien er geen andere bevredigende oplossing beschikbaar is. Toch lijkt Gedeputeerde Staten in haar brief alleen voor afschot te willen gaan en geen andere alternatieve maatregelen in te stellen, die mogelijk een bevredigende oplossing zou kunnen zijn. Bij alleen afschot als maatregel zal er een zeer groot aantal damherten en ook reeën het leven moeten geven om het aantal aanrijdingen tot 0 te reduceren. Mogelijk zelf dusdanig veel dat de gunstige staat van instandhouding in het geding kan komen. Dit dierenleed, en tevens deze vorm van symptoombestrijding, wil de provincie toch niet op haar geweten hebben?!

Wij roepen provincie Noord Holland dan ook op om zich samen met de gemeenten en terreinbeheerders maximaal in te zetten voor niet-dodende maatregelen om het aantal aanrijdingen op de Zeeweg eindelijk terug te brengen. De Dierenbescherming is bereid om met u mee te denken in het vinden van passende preventieve maatregelen.



Provincie Noord-Holland

Mobiliteit & Bereikbaarheid

Dossiernummer	10701
Extern Zaak ID	1894748
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	29 september 2022
Agendapunt	5.c
Titel	Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV incl. afdoeningsvoorstel M128-2022 (B-agenda M&B 29-09-2022)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Bijlagen
1894748-1896103 Bijlage bij brief Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV.docx
Brief aan PS over stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV.pdf
M128-2022 AANGENOMEN SP JA21 50PLUSPvdO Oproep Rijk blijf OV steunen.pdf

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	19 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 september 2022

Toelichting

Met deze brief informeren Gedeputeerde Staten Provinciale Staten over de voortgang in de uitvoering van Motie 128/2022 over het proces van de afgelopen weken met betrekking tot de steunmaatregelen van de rijksoverheid voor de openbaar vervoersector die worden verlengd tot 31 december 2022.

Procesbeschrijving door DOVA van de gesprekken van de decentrale overheden en het Rijk over de beschikbaarheidsvergoeding OV

(Bijlage bij brief Stand van zaken beschikbaarheidsvergoeding OV, kenmerk 1894748/1894761)

De decentrale opdrachtgevers van het OV, zijnde alle provincies, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Vervoerregio Amsterdam en OV-bureau Groningen Drenthe (hierna DO's) vertegenwoordigd door het samenwerkingsverband DOVA (decentrale OV-autoriteiten), hebben gesprekken gevoerd met het Rijk over een beschikbaarheidsvergoeding OV voor 2023 en 2024. In het Nationaal OV-Beraad (NOVB) van 8 juli jl. is er uiteindelijk geen overeenstemming bereikt met het Rijk over een pakket aan maatregelen om de dreigende verschralingen in het OV in 2023 om te buigen naar een groeiperspectief. Naar de stellige overtuiging van de DO's waren de voorliggende voorstellen van het Rijk onvoldoende. De omvang van de garantstelling door het Rijk was beperkt (maximaal 150 miljoen euro in plaats van de maximaal benodigde 500 miljoen euro). Maar vooral staan de door het Rijk gekozen doelstellingen en gestelde voorwaarden haaks op het streven naar herstel van het OV richting het voorzieningenniveau van 2019. Verderop wordt dit uitgebreid toegelicht.

Het is buitengewoon spijtig dat er geen overeenstemming is bereikt over een goede regeling voor 2023. De afgelopen jaren is intensief en collectief gewerkt aan het overeind houden van het OV als vitale sector tijdens de coronacrisis. De staatssecretaris kiest nu voor een vangnetregeling, die weliswaar mogelijkheden biedt, maar waarmee veel concessies niet uit de voeten kunnen. De DO's betreuren dat, juist vanwege hun zorg voor een aantrekkelijk regionaal OV met een goede dienstverlening aan de reiziger. Nu en in de toekomst. Nederland staat voor grote uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, woningbouw en verduurzaming. Goed OV is daarbij onmisbaar.

Herstelvraagstuk 2023/2024 na de coronapandemie

Na de uitbraak van corona in maart 2020 werd het OV door het Rijk bestempeld als vitale sector. Het Rijk vroeg de OV-sector om het voorzieningenniveau grotendeels in stand te houden, maar gaf tegelijkertijd een negatief reisadvies en voerde een mondkapjesplicht in. Aangezien hierdoor alle concessies financieel uit evenwicht raakten, zijn er de afgelopen jaren meerdere opvolgende 'beschikbaarheidsafspraken' gemaakt tussen Kabinet, OV-bedrijven en de DO's. Deze afspraken betroffen het minimale voorzieningenniveau, de bekostiging daarvan en de gewenste transitie in de OV-sector (nog aantrekkelijker OV, spreiding reizigers, verbetering werkklimaat en arbeidsproductiviteit, wendbare concessies etc.).

In totaal zijn in 5 tranches afspraken gemaakt, van maart 2020 tot en met december 2022. Met de afspraken werd het voorzieningenniveau grotendeels in stand gehouden, landelijk gemiddeld 90% ten opzichte van 2019. Om dat te bekostigen bleven alle DO's hun volledige exploitatiebegroting inzetten. De OV-bedrijven accepteerden in 2020 5% verlies en zagen in 2021 en 2022 af van rendement. In aanvulling daarop stelde het Rijk zich – onder aftrek van decentrale bijdragen en de reizigersopbrengsten die wel binnen kwamen – garant voor voldoende aanvullende middelen. Over de totale periode brengen de DO's ongeveer 0,5 miljard euro aan extra bijdragen in, en het Rijk 2,5 miljard euro (waarvan circa 1,25 miljard euro voor NS).

In de loop van 2021 werd duidelijk dat de terugkeer van reizigers in het OV naar het niveau van 2019 mogelijk tot 2025 kan duren. Daarmee zouden de OV-concessies ook in 2023 en 2024 financieel nog niet in balans komen. Om te voorkomen dat het OV na 2022 verder moet afschalen én om het voorzieningenniveau na 2022 weer te kunnen laten terug groeien richting het niveau

van 2019, spraken de DO's begin december 2021 met staatssecretaris af om ook afspraken voor te bereiden voor 2023 en 2024. Af te ronden in het eerste kwartaal van 2022.

Gezamenlijk transitiepakket OV 2023/2024

Op basis van deze afspraak werd begin dit jaar gezamenlijk in NOVB-verband een passend maatregelenpakket voor 2023 en 2024 ontwikkeld. Het gezamenlijke doel was om het voorzieningenniveau minimaal vergelijkbaar te houden met 2022 en ook om weer mee te groeien met de aantrekkende reizigersaantallen richting het voorzieningenniveau van 2019. Die ontwikkeling moest de basis bieden voor verdere doorgroei in de komende jaren. Dit in lijn met het Toekomstbeeld OV-2040 en ook in verband met de bijdragen die OV moet leveren aan de grote maatschappelijke opgaven, zoals wonen en verstedelijking, leefomgevingskwaliteit, klimaat en brede welvaart (tegengaan 'vervoerarmoede').

Om dit doel mogelijk te maken én om OV-bedrijven extra te stimuleren om in te zetten op reizigersherstel, hebben de DO's het volgende transitievangnet voor 2023/2024 voorgesteld:

- de DO's trekken hun exploitatiebijdragen ook voor 2023 en 2024 door op het niveau van 100% (net als in 2020, 2021 en 2022);
- het Rijk garandeert een transitievangnet, tot september 2024. Daarbij verlaagt het Rijk ten opzichte van de huidige systematiek haar gegarandeerde bijdrage (referentiejaar 2019, geïndexeerd), maar hoeven de concessiehouders (c.q. opbrengstverantwoordelijke overheden) een substantieel deel van hun reizigersopbrengsten niet van die bijdrage af te trekken. Tevens dragen concessiehouders weer kostenrisico's (conform het publiek-private stelsel van de Wet personenvervoer 2000).

Bij dit pakket werd ook een aantal eerder gemaakte transitie-afspraken geactualiseerd en uitgebouwd. Het pakket zou in 2023 van de DO's opnieuw ruim 50 miljoen euro aan (extra) bijdragen vragen, en zou bij nog echt tegenvallende reizigersopbrengsten van het Rijk een garantiebijdrage van ongeveer 500 miljoen euro vragen (ongeveer 250 miljoen voor de NS en 250 miljoen voor de decentrale vervoerders).

Terugtrekkend Kabinet

Eind maart maakte het Kabinet echter een terugtrekkende beweging rondom het transitiepakket. De staatssecretaris gaf in lijn daarmee in het NOVB van 14 april 2022 aan dat het Kabinet de lopende afspraken (die zijn toegesneden op een pandemie-situatie, maar niet op een daarop volgende transitie- en herstelfase) wilde doortrekken tot heel 2022. En geen verdere transitie-afspraken meer wilde maken voor 2023 en 2024. De reizigersprognoses voor 2023 van het Kennis instituut Mobiliteit (KiM) rechtvaardigden volgens het Kabinet dit besluit.

Het besluit is door de gezamenlijke DO's besproken in de zogeheten Bestuurlijke Advies Commissie Mobiliteit + van het IPO (provincies aangevuld met de 2 vervoerregio's) van 16 april 2022. Besloten werd het aanbod voor 2022 te accepteren, en via een lobby-traject en via nader overleg met I&W alsnog te proberen tot betere afspraken voor 2023 en 2024 te komen. De DO's zagen zich vanwege de dreigende tekorten genooddakt om alvast vervoerplannen voor 2023 voor te bereiden zonder afspraken in NOVB-verband. Verdere verschraving van het voorzieningenniveau zou daarbij aan de orde zijn en het voorzieningenniveau van 2019 raakte steeds verder uit beeld.

Toch een Kabinetsvoorstel voor een transitievangnet 2023

In mei en juni leidde dit Kabinetsbesluit tot groeiende maatschappelijke weerstand. Naast de DO's en de OV-bedrijven wendden ook organisaties van reizigers, werknemers, milieubelangen en studenten en veel gemeentelijke vertegenwoordigers zich onder de noemer '#methetOV' direct of via de media, tot Kabinet en Tweede Kamer om verdere verslechtering van OV-aanbod te voorkomen.

Uiteindelijk kwam het Kabinet mede door de maatschappelijke en politieke aandacht en een herbezinning op de onzekerheden rond de KiM-prognoses, eind juni tot een bijstelling van haar koers. De staatssecretaris toonde zich alsnog bereid tot het maken van afspraken over een transitievangnet 2023. Dat was een belangrijke stap waarvoor de DO's grote waardering hadden en op basis waarvan de besprekingen in NOVB-verband werden hervat.

In die besprekingen werd echter duidelijk dat I&W er niet voor koos om alsnog haar bijdrage in het eerder gezamenlijke ontwikkelde maatregelenpakket in te vullen. In plaats daarvan werd een nieuw voorstel aan het NOVB voorgelegd, vanuit een aangepaste doelstelling. Niet langer koerst het Kabinet als doelstelling van het gezamenlijk maatregelenpakket op behoud van het bestaande voorzieningenniveau en stimulansen om terug te groeien naar het niveau van 2019. In plaats daarvan kiest het Kabinet als uitgangspunt: 'aanbod volgt reizigersvraag'. Dit betekent bij toepassing van het meest waarschijnlijke groeiscenario voor 2023 en 2024, een verder verschaald OV-aanbod met risico op een neerwaartse spiraal de volgende jaren.

Het door I&W voorgestane 'Transitievangnet OV 2023' volgt grotendeels de systematiek van de huidige beschikbaarheidsafspraken voor 2022. De voorwaarden voor de DO's en vervoerders waren dat de overheden hun exploitatiebijdragen in zijn geheel bleven inzetten, dat alle reizigersopbrengsten die in 2023 worden gerealiseerd in mindering worden gebracht op de vangnetbijdragen en dat OV-bedrijven geen rendement mogen maken. Echter ten opzichte van 2022 werden ook een aantal aanpassingen doorgevoerd:

- De eenmalige Rijksgarantie-bijdrage voor 2023 bedraagt maximaal 150 miljoen euro voor de hele OV-sector, waar de DO's en OV-bedrijven eerder hadden aangegeven een garantstelling van maximaal 500 miljoen euro nodig te hebben;
- Van deze 150 miljoen euro komt ongeveer 100 miljoen euro beschikbaar voor decentrale concessies, waarbij het Rijk van concessieverleners en concessiehouders vraagt om een aanvullende 50 miljoen euro extra vangnetbijdrage (verhouding van 2/3e – 1/3e per concessie). Dit kan een financiële bijdrage zijn, maar het kunnen ook concessiemaatregelen zijn, bijvoorbeeld via de dienstregeling of via tariefmaatregelen;
- Het berekende bedrag per concessie is een maximum, berekend op (geïndexeerd) 82% reizigersopbrengsten ten opzichte van 2019. Mocht een concessie dit percentage in 2023 niet realiseren dan is dat voor risico van de DO's. Bij een nieuwe coronagolf heeft het Kabinet wel toegezegd aanvullende maatregelen te overwegen.

Geen afspraken, maar Kabinet zet regeling wel open

Na grondige bestudering kwamen de DO's op 7 juli jl. tot de conclusie dat het nieuwe Kabinetsvoorstel de komende jaren het OV niet kan redden van verschraling, laat staan de sector helpen om de komende jaren terug te groeien naar het niveau van 2019. Bovendien legt het voorstel ook in 2023 nog een deken over de doorontwikkeling van de OV-markt, omdat het Kabinet extra reizigersopbrengsten volledig in mindering brengt op de vangnetbijdrage. Terwijl

deze ontwikkeling juist in deze periode van herstel en doorgroei noodzakelijk is in verband met bereikbaarheidsopgaven maar ook voor de woonopgave en de klimaat- en energietransitie.

Toen I&W in het NOVB van 8 juli jl. geen ruimte gaf om via aanpassingen van de gestelde voorwaarden alsnog tot elkaar te komen, hebben de DO's het voorstel in NOVB-verband afgewezen. De DO's zijn oprecht teleurgesteld dat er, ondanks de mogelijkheden die er nog wel degelijk waren, partijen niet tot elkaar zijn gekomen.

Overigens vervalt daarmee nu het geheel aan transitie-afspraken zoals deze begin dit jaar voor 2023 waren voorbereid. Beoogde bijdragen en toezeggingen van DO's zijn hiermee niet omgezet in harde landelijke afspraken die ook de DO's binden. Het gaat daarbij om het volledig doorzetten van meerjarig begrote exploitatiesubsidies, een voorzieningenniveau 2023 dat minimaal vergelijkbaar is met 2022 en dat meegroeit met de reizigersontwikkeling, het volledig rookvrij maken van het hele OV, en versnelde besluitvorming over het bestuursakkoord toegankelijkheid.

Het Rijk heeft na het NOVB wel aangegeven de voorgenomen regeling desondanks toch uit te werken en voor 1 oktober 2022 te publiceren. Hiermee komt in beginsel voor decentrale OV-concessies alsnog zo'n 100 miljoen aan garantiemiddelen beschikbaar. Mits aan de voorwaarden wordt voldaan kan dus vanaf 1 oktober 2022 voor een OV-concessie een vangnetbijdrage 2023 worden aangevraagd. Omdat elke OV-concessie in Nederland uniek is, is dat een keuze die per concessie gemaakt moet worden, met het oog de vervoerplannen 2023 en vervolgperspectieven. De DO's hopen overigens dat hun pleidooi voor betere voorwaarden bij de uitwerking van het transitievangnet alsnog wordt meegenomen. De DO's zijn uiteraard bereid tot verdere gesprekken daarover.

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersonen

Dhr. L. Warmerdam
BEL/MOB

Telefoonnummer +31 23 5144867

Lody.warmerdam@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Stand van zaken Beschikbaarheidsvergoeding OV

Verzenddatum

14 SEP. 2022

Geachte leden,

Kenmerk

1894748/1894761

De afgelopen weken hebben ontwikkelingen rondom een vangnetregeling voor het OV (Beschikbaarheidsvergoeding OV – BVOV) in 2023 zich in hoog tempo opgevolgd. In deze brief informeren wij u wat dit voor de OV-concessies van de provincie Noord-Holland betekent. Deze brief is een vervolg op onze brief van 24 mei jl. (kenmerk 1840636/1840649). Ook gaan wij in op motie M128/2022 (4 juli 2022).

Uw kenmerk

De provincie Noord-Holland, de andere decentrale overheden en de vervoerders is er alles aan gelegen om drastische afschaling van het openbaar vervoer te voorkomen. Weliswaar liggen de reizigersaantallen op dit moment nog veel lager dan voor de coronacrisis (circa 80%), maar het is een kwestie van tijd tot die weer op het niveau van 2019 liggen. Het is nu nog niet exact te voorspellen wanneer dat zal zijn. Maar een kwalitatief goed ov-systeem is essentieel voor het behalen van doelstellingen op het gebied van woningbouw, bereikbaarheid van de regio en klimaat.

Vandaar dat de provincie en de decentrale overheden lange en intensieve gesprekken hebben gevoerd met het Rijk om tot een transitie regeling voor 2023 en 2024 te komen. Het is uiteindelijk niet gelukt om tot een gezamenlijke regeling te komen, maar de gesprekken en bijbehorende lobby hebben er wel toe geleid dat het ministerie van I&W de BVOV 2022 verlengt van 1 september 2022 tot en met 31 december 2022 en zelfstandig een regeling gaat maken voor 2023 (transitie vangnet openbaar vervoer – TBOV).

In de bijlage van deze brief informeren wij u over het gelopen proces tussen de decentrale overheden en het Rijk.

Betekenis voor de concessies in de Provincie Noord-Holland

Eerder is er al, samen met Connexxion/Transdev, een concept transitieplan opgesteld. Wij hebben u hierover op 12 mei 2021 (kenmerk 1611262/1611310) geïnformeerd. Met dit transitieplan kunnen we in Noord-Holland het wegvallen van de BVOV voor een groot

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

deel opvangen. In het transitieplan zijn o.a. een overnameregeling voor elektrische bussen, een herfinancieringsregeling voor bussen en het schuiven van bussen tussen concessies om daarmee maximaal rendement te halen uit de vloot ZE bussen opgenomen. In het najaar 2022 informeren wij u verder over het definitieve transitieplan.

De komende weken actualiseren wij, samen met Connexxion/Transdev het transitieplan en verwerken dit in de vervoerplannen voor 2023. Uitgangspunt daarbij is het OV aanbod in omvang (aantal dienstregeling uren) zoveel mogelijk gelijk te houden aan het niveau van 2022.

Door Connexxion/Transdev zijn concept-vervoerplannen opgesteld die inmiddels voor advies zijn voorgelegd bij het Rocov (consumenten belangenorganisatie) en de betreffende gemeenten. Zodra dit proces is afgerond informeren wij u hierover.

Tot slot

We blijven ons, in het samenwerkingsverband van de decentrale overheden (DOVA) maar ook als provincie Noord-Holland, met alle betrokken partijen inzetten voor een goede lange termijn oplossing waarin het OV een cruciale bijdrage levert aan de bereikbaarheidswensen van de reizigers en aan de grote maatschappelijke vraagstukken.

Zodra de regeling voor 2023 gepubliceerd wordt, gaan wij die grondig besturen. Daarna kunnen wij beoordelen of wij voor onze concessies hiervan gebruik gaan maken.

In deze brief hebben wij u geïnformeerd over hoe wij uitvoering hebben gegeven aan de motie M128/2022. GS stellen voor dat met deze brief de motie M128/2022 als afgedaan kan worden beschouwd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

bijlage: - Procesbeschrijving gesprekken decentrale overheden en Rijk
beschikbaarheidsvergoeding OV

AANGENOMEN

M 120/04-07-2022
punt 2



Motie Vreemd

vergadering Provinciale Staten – 4 juli 2022

Agendapunt 16 – Motie(s) Vreemd aan de orde

Oproep: “Rijk, blijf het OV steunen!”

Provinciale Staten van Noord-Holland in vergadering bijeen,

Constaterende dat:

- de concessiehouder(s) van de OV-concessies in onze provincie financieel schade hebben ondervonden van de verschillende perioden van (gedeeltelijke) lockdown en de daaruit voortvloeiende ernstige terugloop reizigersaantallen;
- het Rijk het OV ruimschoots heeft gecompenseerd als het gaat om het verlies aan inkomsten, voortvloeiend uit de teruggelopen aantallen reizigers;
- de staatssecretaris heeft aangekondigd dat het Rijk per 1-1-2023 zal stoppen met de zgn. coronasteun aan het OV;
- het Rijk en GS de reizigersaantallen in het OV zo spoedig mogelijk weer op het niveau van ‘vóór corona’ willen terugbrengen;
- GS op dit moment – samen met de bestuurders van de andere provincies - in overleg is met de staatssecretaris om ervoor te pleiten de coronasteun voorlopig nog even voort te zetten.

Overwegende dat:

- de provincie moet zorgen voor een goed netwerk van OV in de gehele provincie;
- de concessiehouders in grote financiële problemen dreigen te komen als de coronasteun vanuit het Rijk stopt;
- de concessiehouders zonder de voortzetting van de coronasteun grote aanpassingen zouden kunnen doen aan het lijnen- en dienstennet;
- er – als er geschrapt gaat worden in het lijnen- en dienstenschema – grote hiaten kunnen gaan ontstaan in de mate van bereikbaarheid in de provincie, in het bijzonder in het landelijk gebied;
- de leefbaarheid in grote delen van de provincie voor veel inwoners zal worden aangetast.

Besluit het college van GS:

- voluit te ondersteunen in het pleidooi voor voortzetting van de coronasteun voor het OV vanuit het Rijk, met als doel het openbaar vervoer in onze provincie op peil te houden;
- als uitgangspunt voor overleg met de staatssecretaris mee te geven de coronasteun zolang mogelijk door te laten lopen als nodig is.

En gaat over tot de orde van de dag.

SP,
Wim Hoogervorst

JA21,
Eric Jensen

50PLUS/ PvdO
Wil van Soest

Dossiernummer 10666
Extern Zaak ID 1897112
Vertrouwelijk Nee
Vergaderdatum 29 september 2022
Agendapunt 5.d
Titel Mobiliteit / Natuur: Afdoeningsbrief diverse moties
 Actieve Mobiliteit (B-agenda M&B 29-09-2022 en B-agenda NLG 24-10-2022)
Organisatieonderdeel BEL/MOB

Bijlagen
Brief aan PS over Afdoeningsvoorstel diverse moties samenhangend met Actieve.pdf

Geagendeerd	Vergaderdatum
Overdracht vanuit GS	26 september 2022
Mobiliteit & Bereikbaarheid	29 september 2022
Ingekomen stukken ter kennisname	30 september 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	24 oktober 2022
Natuur Landbouw & Gezondheid	28 november 2022

Toelichting

In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, is een gebundeld afdoeningsvoorstel gemaakt voor Provinciale Staten. Het gaat om de moties M83-2019 'Fietsvriendelijke stoplichten' (Klein, M.C.A, CU, 11 november 2019), M221-2021 'Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN' (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021), M67-2022 'Aantrekkelijke doorfietsroutes' (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022) en M69-2022 'Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden' (M.C.A. Klein, CU, 23 mei 2022).

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

K. Bodewes

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143984

karin.bodewes@noord-holland.nl

1 | 3

Betreft: Afdoeningsvoorstel diverse moties samenhangend met Actieve Mobiliteit (M83-2019, M221-2021, M67-2022 en M69-2022)

Verzenddatum

19 SEP. 2022

Kenmerk

1897112/1897117

Uw kenmerk

Geachte leden,

In de afgelopen drie jaar zijn diverse moties aangenomen die samenhangen met actieve mobiliteit. Hier is op verschillende manieren aandacht aan besteed. Voor de moties die zijn uitgevoerd, maar waarvan de afdoening niet gekoppeld kan worden aan een inhoudelijk stuk, volgt in deze brief een gebundeld afdoeningsvoorstel.

Het gaat om de volgende moties:

- [M83-2019](#) Fietsvriendelijke stoplichten (A.C.M. Klein, CU, 11 november 2019)
- [M221-2021](#) Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN (G.H.J. Kohler, JA21, 15 november 2021)
- [M67-2022](#) Aantrekkelijke doorfietsroutes (J.P. Hollebeek, PvdD, 23 mei 2022)
- [M69-2022](#) Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden (A.C.M. Klein, CU, 23 mei 2022)

In het vervolg van deze brief wordt toegelicht op welke manier uitvoering is gegeven aan deze vier moties. Om vervolgens Provinciale Staten te verzoeken om deze moties als afgedaan te beschouwen.

[M83-2019](#) Fietsvriendelijke stoplichten

Met deze motie is gevraagd *“Te onderzoeken op welke kruispunten de doorstroming ten behoeve van fietsers geoptimaliseerd kan worden door verkeerslichtinstallaties aan te passen, zodat de doorstroming veiliger en sneller verloopt”*.

Dit is gedaan. In de (meeste) bestaande verkeerslichtinstallaties zijn fietsbevorderende maatregelen doorgevoerd. Bijvoorbeeld door groenverlening voor groepen, fietsdetectie op afstand en door fietsers (onder voorwaarden) versneld groen te geven. Bij enkele (stedelijke) installaties zijn wachttijdvoorspellers toegepast. In de toekomst wordt gekeken hoe de doorstroming van fietsers nog verder kan worden verbeterd. Dit is geborgd als actie in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 23 mei door Provinciale Staten is vastgesteld. Op pag. 17 staat

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

“We werken aan een verbetering van de detectie van voetgangers en fietsers bij verkeerslichten, waardoor voetgangers en fietsers minder oponthoud ervaren”. Deze actie heeft ook een plek gekregen in de Focus Smart Mobility.

M221-2021 Terughoudend met betonnen fietspaden in NNN

Met deze motie is gevraagd *“Terughoudend te zijn bij het verlenen van toestemming van vervangen van bestrate en schelpenpaden in het NHD waarvan het eigenaar is en andere grondeigenaren op de nadelen voor flora en fauna van vervangen door beton of asfalt te wijzen”.*

Dit wordt sinds het aannemen van de motie (extra) gedaan. Per project wordt expliciet bekeken welke verharding het beste toepasbaar is in afweging tussen functie, verkeersveiligheid en bescherming van flora en fauna. In de subsidieregeling Kleine Infrastructuur, waarvan uit ook fietspaden worden gesubsidieerd, is een extra check opgenomen om naast de effecten op de natuur in natuurgebieden ook het voorkomen van ongevallen met dieren in beeld te brengen. Er is een mogelijkheid opgenomen een subsidie te weigeren als de wegbeheerder onvoldoende doet om deze ongevallen te voorkomen.

M67-2022 Aantrekkelijke doorfietsroutes

Met deze motie is gevraagd om *“Bij de verdere uitwerking van het beleid voor actieve mobiliteit, waar mogelijk en gewenst, aandacht te besteden aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs doorfietsroutes”.*

Deze motie is geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door Provinciale Staten vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit staat op pagina 2 van de bijlage bij ‘Eisen aan de regionale fietsinfrastructuur’: *“Niet alleen een verkeersveilige maar ook een groene en klimaatadaptieve inrichting en inpassing vragen om (innovatieve) maatregelen mee te nemen in het ontwerp”.* Deze borging in het beleid zorgt ervoor dat bij de verdere uitwerking, waar mogelijk en gewenst, aandacht wordt besteed aan het aanleggen van natuurlijke elementen langs (door)fietsroutes.

M69-2022 Geen haaiantanden op Noord-Hollandse fietspaden

Met deze motie is gevraagd om *“Bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur fietsers op de doorgaande route in principe altijd voorrang te geven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af te wijken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers in gevaar zou brengen.”*

Deze motie is geborgd in het beleid. In de op 23 mei jl. door Provinciale Staten vastgestelde Actieagenda Actieve Mobiliteit staat op pagina 6 van de bijlage bij ‘Eisen aan de regionale fietsinfrastructuur’: *Op plekken waar de route een weg van ondergeschikt belang kruist, is voorrang voor de fietsroute de voorkeursoptie en onderdeel van de ontwerpopgave.* Het aannemen van de motie benadrukt het belang hiervan. Wij passen dat toe door bij aanleg en reconstructie van provinciale infrastructuur aan fietsers op de doorgaande route altijd voorrang te geven op afslaand of kruisend autoverkeer, en hier alleen beargumenteerd van af te wijken wanneer deze keuze onontkoombaar de veiligheid van fietsers (of andere verkeersdeelnemers) in gevaar zou brengen.

Tot slot

Wij verzoeken Provinciale Staten de moties M83-2019, M221-202, M67-2022 en M69-2022 met deze toelichting als afgedaan te beschouwen.

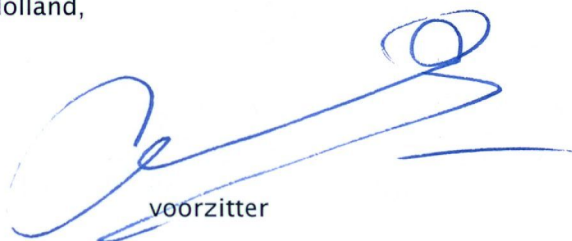
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Purmerend, 11 september 2022

INGEKOMEN 13 SEP. 2022

Gedeputeerde Staten Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM
Met afschrift naar de Statenleden van NH

Noodkreet.

Geachte dames en heren,

Zoals de kop van dit schrijven misschien al doet vermoeden hebben wij als bewoners van de N 243 een enorm probleem. Wij wonen aan de Middenweg in de Noordbeemster en wel tussen de rotonde Middenweg/Schermerhornerweg richting Alkmaar en de Kathoek. Onze huizen staan heel dicht bij het rijgedeelte van de N243. De N243 is een enorm drukke weg met heel veel vrachtverkeer, personenauto's en landbouwverkeer. Al enkele jaren zijn wij in gesprek met de provincie over de herinrichting van de N243. Natuurlijk hebben wij als bewoners wensen, maar helaas wordt er op elke wens nee gezegd. De laatste jaren is het verkeer op de N243 enorm toegenomen en worden de risico's op ongelukken met de dag groter.

Wat betekend dit voor ons als bewoners. Een enorm verkeerslawaaï. Als we buiten staan kunnen we van dit lawaai geen normaal gesprek voeren. Parkeer je op de parkeerstrook voor je huis moet je oppassen met uitstappen en hoop je maar dat de deur van de auto er niet uitgereden wordt. In de coronaperiode werd ons aangeraden je huis goed te luchten. Bij ons onmogelijk. Als wij een raam open zetten kan je elkaar niet meer verstaan. Aan dit stuk weg wonen ook kinderen. Oversteken is levensgevaarlijk. Met de auto van je erf de weg op rijden is elke dag weer een risico. Door het vele verkeer sta je lang te wachten en als er een kleine mogelijkheid is om de weg op te rijden doe je dat haast met het zweet in je handen. Je hoopt dan altijd maar weer dat er niemand van de tegengestelde richting in gaat halen en er een levensgevaarlijke situatie ontstaat. Wat te denken van onze gezondheid. Door het vele lawaai (dag en nacht) en het vele fijnstof wat door het verkeer veroorzaakt wordt ontstaan er bij veel mensen allerlei gezondheidsklachten.

- Vanaf half juli is Boskalis begonnen met de N243 op het stuk rotonde Middenweg/Schermerhornerweg tot aan Schermerhorn. De weg is volledig voor alle verkeer afgesloten en iedereen moet een andere route nemen. Volgens ons kan dit ook makkelijk.

Voor ons geweldig. We weten niet wat we meemaken. Wat een rust. Niet de hele dag een vreselijke herrie. Gewoon rustig de weg oversteken om even naar je burens te gaan. Rustig vanaf je erf de weg op kunnen rijden. Een raam open zetten, zelfs in de nacht het slaapkamerraam een stuk open zetten. Wat een luxe. Met de warmte van de afgelopen weken zeer welkom.

In de gesprekken met de provincie, vertegenwoordigd door [REDACTED] hebben wij bv. de wens geuit om op ons stuk weg stil asfalt te leggen. Kon niet, was te duur en het bedrag wat de provincie hier voor vroeg was dusdanig hoog dat het ook door onze gemeente niet opgebracht kon worden. Ook hadden wij het verzoek om van de N243 weer een erf toegangsweg met maximum snelheid van 60 km te maken. Er wonen enorm veel mensen aan deze weg en in het verleden is dit ook een erf toegangsweg geweest. Volgens [REDACTED] kan dit niet omdat de N243 een heel belangrijke verkeersader is en ook de weg 60 km maken was niet bespreekbaar. Volgens ons is de

reconstructie van de N243 er vooral op gericht om de automobilist een veilig gevoel te geven. Prima natuurlijk, maar wij als bewoners krijgen steeds meer geluidsoverlast en drukte te verduren.

Momenteel is de situatie zo dat iedereen die naar Alkmaar of Hoorn wil om moet rijden. Wij hebben geïnformeerd bij Boskalis of er door deze afsluiting erg veel verkeersproblemen zijn. Volgens Boskalis is dit niet het geval en wij mogen er van uit gaan dat de verkeersbewegingen goed in de gaten gehouden worden. Nu was er vakantie maar vanaf maandag 28 augustus zijn alle scholen weer begonnen en zit de vakantie er voor de meeste mensen op en zou het verkeer weer toe moeten nemen. Ook nu hebben we nog niet gehoord dat er verkeersproblemen waren.

Bij ons rijst dan de vraag: Is de N243 wel zo'n belangrijke verkeersader. Natuurlijk sommige verkeersdeelnemer zullen iets meer kilometers moeten maken, maar file is er niet en er kan goed doorgereden worden. De rust die er nu bij ons stuk van de N243 heerst zorgt er voor dat ons woongenot en veiligheid met 200% toeneemt.

Ons verzoek aan u is; Is er toch geen mogelijkheid om van de N243 een erf toegangsweg te maken (wat het voorheen ook is geweest) met een maximum snelheid van 60 km per uur en de weg dusdanig in te richten dat het voor sluipverkeer ook onaantrekkelijk wordt om de N243 te nemen.

Natuurlijk willen wij ook het een en ander mondeling toelichten.

Namens onderstaande bewoners,

[Redacted signature]

NOORDBEEMSTER

[Redacted signature]

[Redacted signature]

