

VERSLAG

Vergadering van
De Statencommissie Bereikbaarheid en Energie

Vergaderdatum
30 september 2020

Kenmerk
B en E 2019

Status verslag
Concept

Verslaglegging door
Mevrouw E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)

Telefoonnummer
070-44 17 068

**Verslag van de digitale openbare vergadering van de Statencommissie
Bereikbaarheid en Energie, gehouden op 30 september 2020 in het
provinciehuis te Den Haag**

AANWEZIG:

Voorzitter: de heer Van Hemert
Griffier: mevrouw Horst

FvD de heer De Groot
VVD de heer Hoogland, de heer Zilverentant
SGP en ChristenUnie de heer Van de Breevaart, de heer Matze, de heer
Schonewille
GroenLinks mevrouw Van Hunnik, de heer Özkaya, de heer Van
Gerven
D66 de heer Heuvelink
PvdA de heer Minderhout
CDA de heer De Haan, de heer Rogier
PVV mevrouw Dulfer
50PLUS de heer Bakx
Partij voor de Dieren de heer Vermaat
DENK de heer Çelik
SP mevrouw Van Aelst
Groep GO -

AFWEZIG MET KENNISGEVING:

mevrouw Nelisse
de heer Klumpes

AANWEZIGE GEDEPUTEERDEN:

mevrouw Baljeu
mevrouw De Zoete
de heer Potjer
de heer Vermeulen

AGENDA:

1. **Opening procedurevergadering**
- 1a. **Opening en mededelingen**
- 1b. **Spreekrecht**
- 1c. **Ingekomen stukken**
- 1d. **Planning**
2. **Opening overlegvergadering**
- 2a. **Mededelingen**
- 2b. **Vaststellen van de agenda**
- 2c. **Rondvraag**
- 2d. **Spreekrecht**
3. **Verslag vorige vergadering**
- 3a. **Conceptverslag vergadering van 9 september 2020 BE**
4. **Besluitenlijst vorige vergadering**
- 4a. **Conceptbesluitenlijst van 9 september 2020 BE**
5. **Besprekstukken**
- 5a. **Zienswijze op de Luchtvaarnota 2020-20250 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**
- 5b. **Rapport milieumetingen luchtkwaliteit bij Rotterdam The Hague Airport**
- 5c. **Zienswijze ontwerp tracé besluit A4 Haaglanden N14**
- 5d. **Najaarsnota**
6. **Sluiting**

1. Opening procedurevergadering

1a. Opening en mededelingen

De VOORZITTER opent de vergadering om 19.00 uur en heet de aanwezigen welkom. Hij meldt dat mevrouw Nelisse en de heer Klumpes vanavond afwezig zijn. Mevrouw Nelisse heeft namens de werkgroep RES doorgegeven dat het congres, dat op 18 november 2020 gehouden zal worden, volledig digitaal zal zijn.

Gedeputeerde VERMEULEN meldt dat Merel van Doorn, bestuursadviseur, de provincie gaat verlaten om met een nieuwe baan te starten bij het ministerie van VWS als senior beleidsmedewerker geestelijke gezondheidszorg. Hij vindt het jammer dat ze weggaat, maar wenst haar veel succes toe in haar nieuwe baan.

1b. Spreekrecht

Er zijn geen insprekers.

1c. Ingekomen stukken

Ingekomen stukken Energie van Gedeputeerde Staten ontvangen

Er zijn geen opmerkingen.

Ingekomen stukken Bereikbaarheid van Gedeputeerde Staten ontvangen

Er zijn geen opmerkingen.

Ingekomen stukken Energie van derden ontvangen

Er zijn geen opmerkingen.

Ingekomen stukken Bereikbaarheid van derden ontvangen

Er zijn geen opmerkingen.

Nagekomen stukken Energie

Er zijn geen opmerkingen.

1d. Planning

1. Agenderingsverzoeken

De heer SCHONEWILLE zou graag i.v.m. het Programma Zuid-Hollandse infrastructuur (PZI), een aparte commissievergadering willen uitschrijven, naast de al toegezegde technische sessie. Op een vraag van de heer HOOGLAND of hij de besluitvorming daarover dan ook wil loskoppelen van de normale cyclus zegt hij daar de voorkeur voor te hebben, maar het geen probleem te vinden als dat niet kan. Het gaat om de Begroting 2021.

Gedeputeerde VERMEULEN wijst erop dat er al eerder is toegezegd om een aparte sessie te organiseren voor PZI, PZE en PZG en dat de besluitvorming over deze drie zaken gekoppeld is aan de begrotingsbehandeling.

Mevrouw VAN HUNNIK zou graag zien dat, in de commissievergadering waarin de begrotingsbehandeling wordt gedaan, dit punt dan apart wordt geagendeerd.

De VOORZITTER zegt toe dit te zullen bekijken.

2. Voorstellen technische sessies en werkbezoeken

De VOORZITTER zal samen met de griffie nog kijken naar het onderwerp fietsevaluatie dat in het voorjaar 2021 zal worden behandeld.

3. Planning

De heer HEUVELINK zou graag de afhandeling van de motie geluidswerende maatregelen, die nu geagendeerd staat voor de commissie KNM, in de commissie BE willen bespreken.

De heer HOOGLAND denkt dat dit een herhaling van zetten is en heeft daar geen behoefte aan.

De heer DE HAAN zegt dat de agendacommissie hierover zou praten.

Mevrouw VAN AELST ondersteunt het standpunt van de heer Hoogland. Omdat het over geluid en milieu gaat, is de commissie KNM de juiste plek om dit te bespreken.

De heer DE GROOT kan zich vinden in de woorden van D66 dat dit bij de commissie BE hoort.

De VOORZITTER vindt dat het besluit om dit in de commissie KNM te behandelen gehandhaafd moet worden en constateert dat het merendeel van de commissieleden het daarmee eens is.

De VOORZITTER sluit de procedurevergadering.

2. Opening overlegvergadering

De VOORZITTER opent de overlegvergadering.

2a. Mededelingen

2b. Vaststellen van de agenda

De heer VAN DE BREEVAART verzoekt de agendapunten 5a en 5b tegelijk te behandelen vanwege de efficiëntie.

De heren DE HAAN en ZILVERENTANT sluiten zich hierbij aan. De agenda wordt met inbegrip van deze wijziging vastgesteld.

2c. Rondvraag

Er zijn geen vragen.

2d. Spreekrecht

Er zijn vanavond twee sprekers die aan het begin van agendapunt 5a zullen spreken.

3. Verslag vorige vergadering

3a. Conceptverslag van 9 september 2020 BE

Het verslag wordt ongewijzigd vastgesteld.

4. Besluitenlijst vorige vergadering

4a. Conceptbesluitenlijst van 9 september 2020 BE

De besluitenlijst wordt ongewijzigd vastgesteld.

5. Bespreekstukken

5a. Zienswijze op de Luchtvaartnota 2020-2050 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

5b. Rapport milieumetingen luchtkwaliteit bij Rotterdam The Hague Airport

De VOORZITTER geeft het woord aan de sprekers.

De heer BLOKHUIZEN is niet ontevreden over de door de provincie ingediende zienswijze. Hij heeft met interesse de nulmeting van DCMR gelezen, maar mist daarin toch hoeveel overlast en luchtvervuiling de burger ervaart. De door BTV zelf ingezette meting zal doorlopen tot het voorjaar van 2021 om een goed rapport te kunnen krijgen. De cijfers in Schiebroek zijn toch echt anders dan in het rapport van DCMR. Zodra het rapport van SensoNET klaar is, zal hij dit aan de leden van PS toesturen. Zijn grootste bezwaar tegen het rapport van DCMR is dat hier gewerkt wordt het gemiddelden, terwijl het om de piekbelasting gaat. Ook de redenering dat luchtvervuiling veroorzaakt wordt door het buitenland vindt hij vreemd en hij benadrukt dat het rapport van TNO is opgesteld in een rustige periode en tijdens asfalteringswerkzaamheden. Hij is teleurgesteld dat de instanties die over gezondheid en milieu moeten waken dit rapport gebruiken. Hij denkt dat de bewoners weinig aan een dergelijk rapport hebben, maar deze vragen wel om bescherming. Het gaat om het lawaai, de luchtvervuiling en het milieu en de vraag blijft van wie de lucht nu eigenlijk is.

Mevrouw VAN HUNNIK vraagt of de inspreker tegen vliegen is of tegen de overlast die dit veroorzaakt.

De heer BLOKHUIZEN kan in de korte spreektijd lastig de nuances aangeven, maar zijn vereniging heet Bewoners Tegen Vliegtuigoverlast en is dus niet tegen vliegen op zich. Daarnaast heeft hij onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van innovatie en hij heeft geconstateerd dat er heel veel batterijen nodig zijn om de huidige vliegtuigen te kunnen vervangen door elektrische vliegtuigen. Daarom heeft de minister aangegeven dat elektrisch vliegen eigenlijk geen perspectief biedt.

Mevrouw VAN AELST vraagt of mensen de overlast van het luchtverkeer nu erger varen dan voor de coronacrisis.

De heer BLOKHUIZEN kan dit nog niet zeggen, omdat de rapportage er nog niet is.

Mevrouw VAN AELST vraagt of omwonenden nu meer bij zijn vereniging aankloppen.

De heer BLOKHUIZEN zegt dat de mensen niet terugverlangen naar de periode waarin er veel vakantievluchten de hele dag door opstegen en landden op Rotterdam The Hague Airport.

De heer MINDERHOUT wijst op de zienswijze waarin staat dat er een goede samenwerking is met Burgermeetnet als het gaat om het geluid rondom Rotterdam The Hague Airport. Hij vraagt of de inspreker dat beeld herkent.

De heer BLOKHUIZEN vindt die opmerking niet zo zinvol en heeft grote moeite met het feit dat er een nulmeting is gedaan in de coronaperiode. Zijn organisatie is daar ook niet uitgebreid bij betrokken geweest. Er is weinig contact met de huidige gedeputeerde, in ieder geval minder dan met de vorige. De gemeente Rotterdam gaat voor het aanjagen van de luchtvaart en dat is een tegengestelde

beweging. Wat het ministerie betreft zegt hij dat zijn organisatie uit de klankbordgroep is gestapt, omdat men 'ge-Schiphold' werd en dat wilde hij niet.

De heer MINDERHOUT vraagt of de inspreker vindt dat de functies toezichthouder en handhaver als rol van de provincie gelijk zouden moeten oplopen.

De heer BLOKHUIZEN vindt de richting van de zienswijze niet verkeerd.

Mevrouw DULFER vraagt hoeveel leden BTV heeft.

De heer BLOKHUIZEN zegt dat er 948 gezinnen lid zijn van BTV.

De heer HEUVELINK zegt over de zienswijze dat de gedeputeerde de juiste toon heeft ingezet, namelijk minder hinder en reductie boven groei. Hij vraagt de gedeputeerde of zij, gezien de discussie over uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport, een studie zou willen opzetten waar de verschillende vormen en ideeën kunnen worden uitgewisseld. Hij vraagt welke rol de gedeputeerde voor zichzelf ziet. Hij mist nog wel de concrete doelstellingen, vindt het goed dat de regionale belangen centraal worden gesteld en hij vraagt hoe men moet omgaan met de splitsing van de gebruikersruimte. Hij vindt het vergroten van de maatschappelijke en bestuurlijke betrokkenheid belangrijk, evenals het meenemen van de ruimtelijke belangen. Hij denkt dat de gedeputeerde daar een regisserende rol in zou kunnen spelen. Wat betreft Schiphol en de groei daarvan denkt hij dat nieuwe normen en handavingsstelsel ook invloed zullen hebben op Zuid-Holland vanwege het aantal vliegbewegingen dat in zijn ogen onevenwichtig verdeeld is. Hij vraagt of de gedeputeerde bereid is om een standpunt in te nemen over de 400.000 vliegbewegingen en dat aan PS te sturen. In de zienswijze staat niets over nachtvluchten, maar hij verzoekt de gedeputeerde om er bij de minister voor te pleiten het aantal vliegtuigen op de Kaagbaan en de Zwanenburgbaan tot nul te reduceren in verband met overlast voor omwonenden. Op het gebied van milieu heeft de gedeputeerde haar woord gehouden en dat waardeert hij zeer. Hij wijst op de gedane metingen. Als Rotterdam The Hague Airport zou willen uitbreiden, dan kan op basis van die metingen bepaald worden hoeveel er vanaf de luchthaven gevlogen zou mogen worden om het voor de omgeving nog acceptabel te houden. Hij vraagt of de gedeputeerde dat ook zo ziet.

De heer ZILVERENTANT constateert dat de zienswijze al verstuurd is en hij bedankt de gedeputeerde voor de wijze waarop deze geschreven is en het delen daarvan met de commissie. De VVD benadrukt dat er een relatie is tussen de stapeling van het beleid en het op slot zetten van de woningbouw in de omgeving van Rotterdam The Hague Airport en heeft daarover schriftelijke vragen gesteld. Hij ziet uit naar beantwoording daarvan. Hij vindt het goed dat in de zienswijze gesproken wordt over aandacht voor innovatie van de luchtvaart om de hinder omlaag te brengen en is blij dat de economische belangen voor de luchtvaart een plek hebben gevonden in de zienswijze. Op een vraag van de heer VERMAAT over welke innovaties hij het heeft, omdat de inspreker hier nogal negatief over was, zegt spreker dat innovatie sneller gaat dan je denkt en hij is blij dat hier in de zienswijze de nadruk op is gelegd. Hij vindt het goed dat Rotterdam The Hague

Airport voornamelijk zakelijke vluchten uitvoert. Tijdens de coronacrisis bleek dat de grote luchtvaart bijna stil kwam te liggen, maar de kleine zakelijke luchtvaart was alweer snel op peil en dat toont het belang van Rotterdam The Hague Airport aan als regionale luchthaven voor het zakelijke luchtverkeer. Hij vindt dat daar ook terecht op is gewezen in de zienswijze.

De heer HEUVELINK vraagt de heer Zilverentant naar zijn standpunt in het kader van de discussie over vliegveld Lelystad of, als dit niet geopend wordt, de overloop van Schiphol dan naar Rotterdam The Hague Airport moet uitwijken.

De heer ZILVERENTANT is van mening dat Lelystad de overloop van Schiphol moet zijn en niet Rotterdam The Hague Airport.

De heer MINDERHOUT is het eens met de heer Zilverentant dat Rotterdam The Hague Airport een zakelijke luchthaven zou moeten zijn, maar dat is lastig, omdat de luchthaven niet mag discrimineren op bestemmingen.

De heer ZILVERENTANT constateert dat de gedeputeerde maar weinig instrumenten heeft om dingen te kunnen verbieden, maar het belang van het kleine zakelijke verkeer kan wel benadrukt worden. Hij is benieuwd hoe het verdergaat met het nieuwe luchthavenbesluit voor Rotterdam The Hague Airport en hoopt dat de provincie daarbij betrokken wordt. Hij vindt het goed dat daar in de zienswijze veel nadruk op ligt. Hij verzoekt ook de nadruk te leggen op het feit dat in het kader van de herziening van de indeling van het luchtruim andere aanvliegeroutes ook een manier zijn om de hinder te beperken. Wat de aparte geluidsruimte voor helikopters betreft vindt zijn fractie dat het niet zo kan zijn dat de traumahelikopter niet kan uitvliegen vanwege de geluidsruimte. Hij vraagt de gedeputeerde wanneer de reactie van de minister hierop wordt verwacht.

De heer HEUVELINK vraagt in dat kader of vanwege het gebruik van de traumahelikopter het geluidsplafond niet wordt overschreden en of wellicht het jaar daarop dan een korting kan worden opgelegd voor het commerciële verkeer.

Zo ver wil de heer ZILVERENTANT niet gaan.

De heer MATZE kan zich vinden in de zienswijze en dan met name op het gebied van geen tweede Kaagbaan en de inzet van innovatieve brandstof. Hoewel de zienswijze al verzonden is, geeft hij de gedeputeerde mee om aan de minister te vragen na te denken over de fijnstofnormen. Hij vraagt of de gedeputeerde ervoor kan zorgen dat metingen niet gebaseerd zijn op gemiddelden, maar op de piekbelasting en de frequentie daarvan en of zij bereid is om in gesprek te gaan over andere handhavingcriteria zoals handhaving op pieken.

Mevrouw VAN AELST vraagt zich af wat men aan de cijfers uit het DCMR-rapport heeft, omdat afgelopen zomer vanwege de coronacrisis de luchtvaart nagenoeg stillag. Zij wijst erop dat het juist om de piekbelasting gaat en dat de manier van meten van DCMR geen goed beeld geeft van de overlast die mensen ervaren. Met betrekking tot de metingen omtrent fijnstof vraagt zij waarom er maar een mobiel meetpunt is en zij is van mening dat er tot in een straal van 20 km rondom de luchthaven zou moeten worden gemeten. Er was beloofd ook een nulmeting

voor fijnstof te doen en zij is erg teleurgesteld dat daartoe geen extra meetpunten zijn geplaatst. De omwonenden laten nu zelf een meting uitvoeren, maar zij geneert zich ervoor, als Statenlid, dat de overheid dit niet doet. Haar fractie kan zich grotendeels vinden in de zienswijze. Zij vindt het niet goed als de geluidsruimte voor de traumahelikopter losgeknoopt wordt van de reguliere geluidsruimte en ze vraagt aandacht voor de overlast van zowel Rotterdam The Hague Airport als Schiphol voor de inwoners van Zuid-Holland. Zij roept de gedeputeerde op om in gesprek te gaan met de bewoners over de hinder van de luchtvaart.

Mevrouw VAN HUNNIK voert het woord namens de heer Klumpes die afwezig is. Haar fractie kan zich vinden in de zienswijze, maar vindt dat de hinder omlaag moet. In het verleden is er gesjoemeld met de modellering van geluidsoverlast en de modellen komen zelden overeen met de werkelijkheid. Vliegtuigen hebben namelijk vaak lagere aanvliegeroutes dan in de modellen staat. In de papieren werkelijkheid lijkt er geen probleem te bestaan, maar in de echte werkelijkheid wel. Zij vraagt hoe de provincie kan voorkomen dat men hierin wordt 'ge-Schiphold', hoe het staat met de status van het burgermeetrapport en of dit nog gewijzigde beleidsvoorstellen oplevert. Wat het splitsen van de geluidscontouren betreft vraagt zij de gedeputeerde hoe deze dat ziet. Ze wijst erop dat Rotterdam The Hague Airport een regionaal vliegveld voor zakelijke luchtvaart zou moeten zijn, maar nu voor 80% charters faciliteert en vraagt hoe de gedeputeerde kan afdwingen dat het daar om zakelijke luchtvaart gaat. Zij wijst erop dat een luchthaven grote impact heeft op de ruimtelijke ordening. Het is de bedoeling dat woningen nu geluid-adaptief worden gebouwd, maar zij is daar geen voorstander van, omdat mensen dan niet eens in hun tuin kunnen zitten. Ze vraagt de gedeputeerde of deze het met haar eens is dat geluid-adaptief maken van bestaande woningen geen optie zou moeten zijn. Haar fractie complimenteert GS met de zienswijze. Wat de milieumetingen betreft constateert zij dat er met gemiddelden wordt gewerkt, maar dat juist de piekbelasting zou moeten worden gemeten, omdat mensen daardoor uit hun slaap worden gehouden. Zij vraagt de gedeputeerde of deze het ermee eens is dat de hoogte en frequentie van piekbelasting zou moet worden gemeten en wat er in de weg staat om daarnaar te kijken. Met betrekking tot de luchtvaartkwaliteit zegt zij dat zaken als fijnstof en de windrichting een belangrijke rol spelen. Zij is verbaasd dat er geen meetpunt voor fijnstof vlak bij de luchthaven staat, maar slechts bij de A13. Ze vraagt de gedeputeerde of deze het met haar eens is dat er te weinig meetpunten zijn, of er vanaf een vaste locatie wordt gemeten en of er normen op dat vlak zijn vastgesteld. Zij wil weten of er Europese normen komen voor ultrafijnstof en verzoekt de gedeputeerde om nog meer metingen te verrichten. Zij is blij met het rapport en hoopt dat het niet alleen daarbij blijft. De omwonenden ervaren veel overlast van fijnstof en ultrafijnstof, wat niet mag worden onderschat.

De heer MINDERHOUT zegt dat de kern van de zienswijze een groeiambitie is en dat deze gehaald moet worden uit innovatie. Dit is langetermijndenken of wellicht onmogelijk, maar er zijn wel innovaties denkbaar op het gebied van reizen met de trein of online werken. Daarnaast denkt hij dat de prijs van de vluchten te laag is en dat dit een relatie heeft met de bescherming van de leefomgeving van de inwoners. Voor de coronatijd werden de geluidsnormen regelmatig overtreden. Hij zou graag willen dat de geluidsruimte van Rotterdam The Hague Airport niet mag

groeien en is het eens met de inzet van het college. Het toezicht en de handhaving moeten verbeterd worden en de provincie zou de klachten moeten registreren, analyseren en doorgeleiden naar Schiphol en de Rijksoverheid. Het is belangrijk dat er gegevens komen waarmee Schiphol en Rotterdam The Hague Airport zich aan de regels kunnen houden en hij verzoekt de gedeputeerde het gesprek aan te gaan met alle betrokkenen uit gemeentes die last hebben van vliegtuiglawaai.

Mevrouw DULFER vindt het jammer dat de zienswijze al is ingediend. Zij is het er niet mee eens dat de hoogtebeperking wordt aangepast, vindt dat de traumahelikoptervluchten moeten blijven en dat de provincie niet mag bepalen wat deze helikopters wanneer doen. Zij zegt dat de klachten over overlast van omwonenden vaak van dezelfde groep omwonenden komen. Er zijn weliswaar meer klachten, maar er is ook veel meer gebouwd in de afgelopen jaren. Op een vraag van mevrouw VAN AELST of spreekster bedoelt dat klachtenrapportages wellicht gecorrigeerd worden en of zij een voorbeeld heeft van situaties waarin trainingsvluchten voor traumahelikopters niet kunnen worden uitgevoerd, zegt zij dat in het tweede deel van de zienswijze staat dat er gekeken moet worden naar ruimte voor de trainingsvluchten van politie en traumahelikopter. Haar fractie is van mening dat deze gewoon mogelijk moeten blijven. Verder verwijst zij naar het rapport van DCMR waarin staat dat een aantal melders heel veel meldingen per jaar doet en dat de toename van de meldingen door hen veroorzaakt wordt. In dat rapport wordt verwezen naar de overige meldingen die afkomstig zijn van niet frequente melders en die zijn in het rapport opgenomen. Zij vindt de metingen uit het rapport nutteloos en zonde van het geld en zou liever zien dat de daadwerkelijke referenties worden opgenomen. Op deze manier kan haar fractie niet veel met dit rapport.

De heer ÇELIK heeft kennisgenomen van de zienswijze en is daar tevreden over. Het uitgangspunt van de provincie bevalt hem wel. Hij neemt kennis van de metingen en wijst op de coronacrisis waardoor de realiteit nu anders is dan over een paar maanden.

De heer DE HAAN noemt de zienswijze weinig nieuws, maar onderschrijft hem. Op het gebied van de meting is hij het eens met de heer Çelik dat dit een open deur is. Ook op het gebied van verkeer ziet hij weinig verrassingen en hij vindt dat men zich moet richten op geen uitbreiding van de geluidsruimte zolang er geen innovatie van de luchtvaart komt.

De heer BAKX geeft zijn complimenten voor de zienswijze, maar vindt het jammer dat de provincie weinig invloed kan uitoefenen. Het probleem is te weinig ruimte, want een gezonde economie en groeiende luchtvaart verhouden zich niet tot leefbaarheid en gezondheid en daarom moeten er keuzes worden gemaakt. Het voorstel van zijn fractie voor een luchthaven op zee is in de vorige periode weggevaagd en dat vindt hij jammer, omdat dit een kans was. Er wordt veel geklaagd over overlast vanaf Schiphol en zijn fractie denkt dat er gekeken moet worden naar andere oplossingen, want anders komt men er niet uit. Hij bedankt de insprekers voor het rapport en zijn fractie ondersteunt dat, omdat deze anders wil kijken naar de luchtvaart, maar niet alles tegelijk op een beperkte ruimte wil hebben.

De heer VERMAAT is het eens met andere fracties dat er op het gebied van metingen niet alleen naar de gemiddelden gekeken moet worden, maar juist naar de piekbelasting en ook naar ultrafijnstof. Wat de zienswijze betreft had deze van hem steviger mogen zijn, maar hij is blij dat de hinder omlaag moet en dat groei van de luchtvaart geen ambitie is, omdat je anders weer snel terug bent bij af. Hij heeft moeite met de innovatie die de minister wil, maar die volgens de inspreker niet realistisch is en is bang dat de schade gewoon doorgaat. Hij vraagt waarom er niets over internationaal treinverkeer in de zienswijze is opgenomen en of dit meegenomen kan worden bij elk contact dat de gedeputeerde op dit vlak heeft. Hij vraagt de gedeputeerde naar haar definitie van duurzaamheid.

Gedeputeerde DE ZOETE zegt dat zowel voor Rotterdam The Hague Airport als Schiphol de inzet "minder hinder" is. Uitbreiding van Rotterdam The Hague Airport is niet aan de orde en er komt een nieuw luchthavenbesluit.

De heer HEUVELINK is blij dat de gedeputeerde zo resoluut is, maar wijst erop dat de directeur van de luchthaven heeft aangegeven dat er een traject wordt gestart waarbij groei toch op tafel ligt. Hij vraagt of de gedeputeerde zich daarvan bewust is.

Gedeputeerde DE ZOETE zegt dat de race nog niet gelopen is. Wat haar rol betreft merkt zij op dat de manier waarop zij hierin staat effectief is. De opmerking in de zienswijze dat er eerst minder hinder moet zijn en dat er pas daarna groei kan zijn, wordt serieus genomen. Wat de 4000 vliegbewegingen betreft zegt zij dat daarover gesproken wordt met Schiphol. Men is nog niet toe aan het schrappen van nachtvluchten, maar er wordt wel gekeken wat de gevolgen daarvan zouden zijn. Zij praat daarover regelmatig met gedeputeerden uit andere provincies zoals Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. De definitieve nota komt in november en dan wordt duidelijk wat er met haar zienswijze is gedaan. Stapeling van geluid betekent inderdaad problemen voor het bouwen van nieuwe woningen en daar wordt aan gewerkt. Zij geeft toe dat elektrisch vliegen voorlopig nog niet aan de orde zal zijn, maar als daar niet aan gewerkt wordt, komt dit er nooit. In Rotterdam wordt daar hard aan gewerkt. Vervoer per trein staat niet in de zienswijze opgenomen, omdat dat al in de conceptnota staat, maar als dat niet in de definitieve nota staat, dan zal zij daarop reageren. Fijnstof is een zaak van Europa en zij kan niet zeggen wanneer daar normen voor komen. De piekbelasting wil zij graag apart met PS bespreken. Er zijn, zoals zij had beloofd, metingen gedaan op het moment dat er niet werd gevlogen en dat kan als nulmeting worden gezien. Op basis van deze metingen zit zij met de minister om tafel en daar wordt zeker naar haar geluisterd. Zij realiseert zich dat er onvrede heerst en dat er behoefte is aan metingen van de piekbelasting. Binnenkort komt het rapport van Burgernet daarover. De provincie is niet verplicht om een burgermeetnet op te zetten en heeft daar ook geen financiële ruimte voor, maar wellicht kunnen de kosten gedeeld worden met Rotterdam of de regio. Zij is bereid om daar informeel over te praten en zegt toe dat er half oktober 2020 een rapport komt waarover dan gesproken kan worden.

Mevrouw VAN AELST constateert dat de gedeputeerde aangeeft dat de toezegging is uitgevoerd, maar zij wil graag nog eens samen met de

gedeputeerde de letterlijke woorden die deze heeft uitgesproken terugluisteren. Zij is diep teleurgesteld over het feit dat de omwonenden zelf het onderzoek moeten betalen, omdat de gedeputeerde niet uitvoert wat er is gevraagd.

Mevrouw VAN HUNNIK vraagt de gedeputeerde of de metingen die zij nu heeft voldoende zijn om een stevig verhaal neer te zetten bij de minister of dat er nog meer metingen nodig zijn.

De VOORZITTER vraagt de gedeputeerde welke processen zij in oktober wil bespreken.

Gedeputeerde DE ZOETE zegt dat het haar om de uitwerking motie Burgermeetnet gaat. Daarover zou zij graag een aparte sessie willen beleggen. De minister is er al van overtuigd dat veel mensen overlast ervaren; dus dat is met de voorliggende metingen al gelukt. Zij is het ermee eens dat adaptief bouwen in sommige gevallen kan helpen, maar dat dat geen echte oplossing is.

Tweede termijn

De heer HEUVELINK vraagt de gedeputeerde of zij bereid is om een studieprogramma te starten naar het bereik per trein, zodat de milieubelasting omlaaggaat. Hij is blij dat de gedeputeerde terugkomt op haar oorspronkelijke rolopvatting. Hij doet de suggestie om samen met beleidspartijen een alliantie aan te gaan en kennis te delen, zodat deze als serieuze onderhandelingspartner voor de minister wordt gezien.

Mevrouw VAN AELST is teleurgesteld in de antwoorden, omdat de gedeputeerde niet met de bewoners praat die tegen de luchtvaartoverlast zijn, maar kennelijk erkent zij het bestaan van de BTV niet. Zij verzoekt de gedeputeerde daarom zo spoedig mogelijk met deze organisatie om tafel te gaan zitten.

Mevrouw VAN HUNNIK vraagt of de gedeputeerde wil kijken naar de piekbelasting en de frequentie daarvan en vraagt wat de provincie in de weg staat om op deze manier met geluidshinder om te gaan.

Gedeputeerde DE ZOETE wil graag spreken over een studieprogramma. Er zijn al verschillende studies gedaan, maar wellicht moeten er nieuwe studies worden afgewacht. Minder hinder vindt zij belangrijk voor de luchthaven, want als minder mensen een melding maken, dan is er ook minder hinder. Zij verzekert mevrouw Van Aelst dat de burgers die vertegenwoordigd zijn in de verschillende gremia haar aandacht hebben. Er zijn voldoende kansen om met de mensen te spreken en wat de piekbelasting betreft kunnen wellicht de metingen van het burgermeetnet nog extra cijfers opleveren. Op een vraag van mevrouw VAN HUNNIK naar de visie van gedeputeerde over burgermeetnet en of de gedeputeerde bereid is om te kijken wat daarmee gedaan kan worden, zegt deze dat er op de wettelijke plekken wordt gemeten en dat daar met elkaar over gesproken kan worden.

Mevrouw VAN HUNNIK denkt dat men langs elkaar heen praat. Het gaat haar erom dat de gemiddelden aan de kant worden gezet en dat de piekbelasting wordt gemeten in het kader van minder hinder.

Gedeputeerde DE ZOETE wil daar graag een keer apart over praten.

Mevrouw VAN AELST constateert dat de gedeputeerde aangeeft dat er gesproken wordt met BTV, terwijl BTV zelf zegt dat dat niet gebeurt.

Gedeputeerde DE ZOETE heeft mevrouw Van Aelst gehoord.

5c. Zienswijze ontwerptracébesluit A4 Haaglanden N14

De VOORZITTER geeft het woord aan de twee insprekers.

De heer CHOY spreekt in namens de Vlietzoom Alliantie over de zienswijze ontwerptracé A4 Haaglanden N-14 die dwars door de dichtbevolkte regio gaat en de kwaliteit van leven in Den Haag en omliggende plaatsen bepaalt. De overheid wil daarmee een snelle doorstroming van Antwerpen naar Amsterdam bevorderen, maar inspreker heeft problemen met de rooskleurige MER, de impact van het geluid en de luchtvervuiling. Hij zegt dat het wetsontwerp nog van voor de verstedelijking is. Het Geluid Productie Plafond (GPP) van Rijkswaterstaat is gebaseerd op waarden uit 2008 waardoor er 30% groei in het verkeer is toegestaan, maar hij denkt dat het niet de bedoeling kan zijn om een permanente verhoging van het geluidsniveau toe te staan. Hij wijst erop dat de A4 een bestaande weg is die al diverse keren is verbreed. Voor nieuwe wegen zijn de GPP's lager vastgesteld en hij is van mening dat deze regels voor de A4 Haaglanden ook zouden moeten gelden. Hij denkt dat overlast van lucht en geluid een ernstig probleem wordt, maar hij vreest dat de huidige regelgeving er niet toe leidt dat de lucht- en geluidsverontreiniging zullen dalen. Het gebied waarover gesproken wordt heeft een bijzondere positie, omdat de A4 en A12, de drukste A-wegen van Nederland, hier bijeenkomen. Inmiddels ligt het knooppunt Prins Clausplein midden in de stad met alle gevolgen van dien voor geluid en fijnstof. Hij verzoekt de leden van PS om er bij de minister op aan te dringen dat voor de A4 Haaglanden de WHO-normen worden overgenomen dus verlaging van de snelheid naar 80 km/h, zowel overdag als 's nachts, een dubbele laag zoab voor het hele traject A4 en geluidsbescherming langs de rij- en parallelwegen en de fly over. Daarnaast moet de verbreding van de A4 Haaglanden getoetst worden aan de normen voor nieuw aan te leggen wegen.

De heer BAKX vraagt waarom inspreker aan de MER-rapportage twijfelt.

De heer CHOY zegt dat de MER-commissie twijfelt aan de berekeningsmethode en vraagt zich af of zij het traject wel kunnen beoordelen

De volgende inspreker is de heer JANSEN die inspreekt namens de werkgroep Pasgeld van de Contactroep Rijswijk-Zuid en bewoners van de bomenwijk in Rijswijk. Hij maakt zich grote zorgen over de impact van de kwaliteit van de leefomgeving en deze zorgen worden gedeeld door de inwoners van Rijswijk, Leidschendam-Voorburg en de Vlietzone. De verbreding van de A4 heeft grote

impact op de leefomgeving als het gaat om de waterhuishouding, geluidscontouren en luchtkwaliteit. Rijswijk heeft nu al de op twee na slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Hij zou graag zien dat er een nulmeting komt voor stikstofneerslag. Met betrekking tot fijnstof en geluidshinder worden er toerekeningen gemaakt naar de gewenste uitkomsten om het project te kunnen laten doorgaan. Hij verwijst in dat kader naar een uitzending op NPO1 van 15 juli 2020 over de rekenkundige modellen. Hij is blij dat er plannen zijn om de milieu-impact te compenseren en verwijst naar de twee ecoducten die gerealiseerd moeten worden over de A4. Hij wijst op de zienswijze watercompensatie die hij bij Rijkswaterstaat heeft ingediend en die ter informatie is toegezonden aan PS en roept de provincie op om actief deel te nemen aan het participatieproces voor dit gebied. Hij zou dus graag zien dat er een nulmeting komt als uitgangspunt met aanvullende maatregelen als geluidsschermen en bepaalde types asfalt, er dient compensatie te zijn van de groenruimte en er moet een alternatieve locatie komen voor de waterberging. De provincie wordt verzocht aan te sluiten bij het participatieproces met de gemeente Rijswijk.

De VOORZITTER geeft als eerste het woord aan de fractie van D66 die dit onderwerp heeft geagendeerd.

De heer HEUVELINK zegt dat het OTB niet meer in deze tijd past, omdat het over de eisen uit 2008 gaat. De reconstructie van de A4 is een grote ingreep in de ruimte in Zuid-Holland en heeft gevolgen voor het leefklimaat van Zuid-Holland. Hij is blij met de zienswijze van de gedeputeerde en complimenteert hem met het bestuurlijke statement, maar er is nog een lange weg te gaan naar het Tracébesluit. Het uiteindelijke besluit wordt genomen door de minister en daarom is het goed dat de discussie hier gevoerd wordt om zo de gedeputeerde te steunen. Hij maakt zich zorgen over stikstof en de effecten daarvan op de Natura 2000-gebieden. Een en ander kan ook leiden tot een inperking van de woningbouw in Haaglanden en de provincie kan daar iets aan doen. Daarom roept hij PS en GS op hier scherp op te zijn en in de gaten te houden wat de aanleg betekent voor de woningbouwopgave. Met betrekking tot het gezondheidsbeleid wijst hij op het schoneluchtakkoord met de WHO-normen en hij zegt dat de weg daarbij roet in het eten gooit. Hij verzoekt de gedeputeerde daarom om in de bestuursoverleggen te spreken over mitigerende maatregelen.

De heer HOOGLAND zegt dat het, bij het bouwen van woningen en het bereikbaar zijn daarvan, voor zijn fractie heel belangrijk is dat er een balans is in plaats van een keuze en vraagt of de heer Heuvelink het met hem eens is.

De heer HEUVELINK bevestigt dit, maar zegt dat het stikstofprobleem zodanig is dat beide opties nu niet mogelijk zijn en dat er daarom een keuze moet worden gemaakt.

De heer HOOGLAND zegt dat de stikstofdiscussie breder is dan de A4 en daarom is een een-op-een-koppeling lastig. Toch vindt hij dat de bereikbaarheid geregeld moet worden voordat er gebouwd wordt. Hij constateert dat het knooppunt A12 A4 een punt is waar het verkeer vaak vastloopt en hij vraagt of de heer Heuvelink het RIVM-rapport kent over de effecten van dynamische

snelheden bij Voorburg. Of er 80 of 100 km/h wordt gereden zou namelijk geen invloed hebben op de belasting van de weg.

De heer HEUVELINK zegt dat het hem niet om doorstroommaatregelen, maar om milieumaatregelen gaat. Variabele snelheden kunnen gebruikt worden om tijdelijke pieken in de geluidsbelasting op te vangen en de uitstoot van ultrafijnstof terug te brengen.

De heer HOOGLAND zegt dat de geluidshinder vooral komt van afremmend en optrekkend verkeer.

Het gaat de heer HEUVELINK om de bereikbaarheid van woningen die gebouwd worden. Er moet dan naar andere modaliteiten gekeken worden. Het lijkt alsof men nu 12 jaar teruggaat in de tijd. Volgens het MER-rapport is het voor geluidsexperts niet meer te volgen hoe berekeningen in elkaar zitten en daarom verzoekt hij de gedeputeerde ervoor te zorgen dat hier helderheid over komt en vraagt of er ruimte is om te praten over extra geluidswerende maatregelen. Wat de verkeersveiligheid betreft draagt dit project er niet aan bij om de dalende lijn naar nul te bevorderen. Hij vindt dat het onderlinge wegennet uit losse eindjes bestaat. Zo moet er in Rijswijk gespaard worden voor een tunnel onder de Beatrixlaan door, maar het is de bestuurlijke verantwoordelijkheid van iedereen om dat beter te doen. Wat de ruimtelijke inpassing betreft is de Beatrixlaan in Rijswijk een mooi voorbeeld van hoe dit kan. Op het gebied van verkeersproblemen denkt hij dat er een gesprek moet komen tussen de ingenieurs van Rijkswaterstaat en de planologen van de provincie, zodat er een deal komt die ruimtelijk en verkeerskundig kwaliteit toevoegt. Hij vraagt de gedeputeerde of het mogelijk is dat de Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit de ruimtelijke inpassing bekijkt, de kwaliteit onder de loep neemt en aanbevelingen geeft. Hij verzoekt de gedeputeerde tevens om bij de minister te pleiten voor een integrale aanpak van dit probleem.

Mevrouw VAN AELST constateert dat de zienswijze al is ingediend en vindt daarom dat een discussie hierover op dit moment weinig toevoegt.

De heer BAKX zegt dat er geen twijfels zijn over nut en noodzaak van de weg. De gedeputeerde moet een steuntje in de rug krijgen, zodat er meer middelen komen om de inpassing voor omwonenden zo goed mogelijk te maken.

Mevrouw DULFER bedankt de sprekers. Zij is het eens met de SP dat de zienswijze al is ingediend. Zij heeft veel vragen gesteld, maar nog geen antwoorden ontvangen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In de zienswijze staat dat vanwege corona een aantal knelpunten niet zinvol is, maar zij is van mening dat het toch steeds drukker wordt op de weg. Zij vindt dat die punten er wel degelijk toe doen en dat het belangrijk is om het wegennetwerk aan te passen, zodat het daar minder druk wordt. Zij vraagt de gedeputeerde of het bekend is wat de gevolgen zijn van uitstoot van fijnstof bij files en de uitstoot die er is als het wegennetwerk doorloopt.

De heer VAN GERVEN denkt dat, als een weg verbreed wordt, mensen uitgenodigd worden om de auto te pakken. Er wordt nu juist geprobeerd om

mensen in Zuid-Holland meer met het OV en de fiets te laten reizen. Hij denkt daarom dat verbreden van de wegen de problemen uiteindelijk alleen maar groter maakt en vraagt of mevrouw Dulfer het met hem eens is.

Mevrouw DULFER zegt dat men al jaren bezig is om meer mensen het OV in te krijgen, maar toch wordt het steeds drukker op de weg. Ten tijde van de coronacrisis wilden mensen namelijk helemaal niet in de trein zitten, maar de wegen zijn vol.

De heer HEUVELINK vraagt mevrouw Dulfer of zij zich ervan bewust is dat ook Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat de doorstroming niet zal verbeteren. Dat bevestigt wat de heer Van Gerven zegt namelijk dat het verbreden van wegen tot meer auto's op de weg leidt. Hij vraagt of dit dan niet moet worden opgelost.

Mevrouw DULFER zegt dat, als de doorstroming niet verbetert, het niet wil zeggen dat er een oplossing komt als de wegen blijven zoals ze nu zijn. Zuid-Holland is de drukste provincie van Nederland en dan is het logisch dat er een hoge druk is op het wegennet.

De heer VERMAAT is blij met de zienswijze, waarin terecht zorgen worden geuit en punten gemaakt en met de agendering door D66 van dit punt om zo oplossingen te zoeken voor de druk op het milieu. Hij constateert dat in de zienswijze staat dat door het uitbreiden van wegen de druk op de weg tussen Rotterdam en Den Haag moet worden opgevangen. Toch denkt hij dat er ook nog andere oplossingen zijn zoals thuiswerken en werken op flextijden. Hij verzoekt de gedeputeerde zich daar nog steviger over uit te spreken. Er is ook aandacht voor de biodiversiteit, maar hij vraagt zich af of de mitigerende maatregelen daarvoor voldoende zijn en verzoekt de gedeputeerde dat hard te maken. Zijn fractie steunt het punt van D66, maar wil niet alleen aan de minister vragen om de effecten te tonen en meer mitigerende maatregelen te nemen, maar ook garanties dat er op die trajecten geen verslechtingen plaatsvinden.

De heer ROGIER is blij dat dit stuk is geagendeerd. Hij vraagt de gedeputeerde of het klopt dat de communicatie met het Rijk minder soepel verloopt dan ten tijde van het ondertekenen van het bestuursakkoord. Zijn fractie is voor verbreding van de A4 met parallelbanen waardoor het verkeer verdeeld wordt en hij vindt dat zgn. inprikkers ook hard nodig zijn voor de doorstroming van het verkeer en het wonen en het werken in de leefomgeving. Hij verzoekt de gedeputeerde de mogelijkheden die hiervoor bestaan ook te benutten. GS vragen aandacht voor een lightrail, fietsroutes en de woningopgave en in dat kader vraagt hij hoeveel woningen er gepland zijn in de komende decennia rond de A4. Zijn fractie ondersteunt GS als het gaat om maatregelen voor het terugbrengen van de geluidsoverlast. Hij denkt dat er door de verschillende overheden meer moet worden samengewerkt, zodat er meer doelen behaald kunnen worden en wellicht ook voor minder geld.

De heer MINDERHOUT stemt in met de zienswijze, omdat deze weg een internationale slagader is die het land met de rest van Europa verbindt. Hij hoopt dat de zienswijze doel zal treffen. Hij is blij met de inspraak en met de oproep niet alleen naar doorstroming te kijken, maar ook verder te kijken wat de impact op de

omgeving is en hoe deze weg zo goed mogelijk kan worden ingepast. Hij vraagt de gedeputeerde wat deze van de suggestie van D66 vindt om de PARK uit te lenen aan dit traject en wat de gedeputeerde wil doen om de lobby zo goed mogelijk op te zetten.

De heer VAN GERVEN gaat ervan uit dat de gedeputeerde dit met het ministerie en de minister overlegt. Hij is blij met de zienswijze en bedankt de insprekers. De geluidsoverlast geeft de meeste problemen bij inwoners en dit lijkt ook niet echt te verbeteren waardoor er meer mensen zijn met stress en een slechte nachtrust. Zijn fractie vindt dat daar iets aan moet worden gedaan. Als de weg aangepast wordt, dan moet de overlast zo veel mogelijk worden verminderd. Het kan niet zo zijn dat het Rijk de weg verbreedt en dat de provincie met de gebakken peren zit op de onderliggende wegen als het gaat om stikstof en luchtkwaliteit. Hij denkt dat er genoeg oplossingen zijn zoals een maximum snelheidsbeperking en een tunnel. Hij hoopt dat de gedeputeerde ambitieus is en de minister aanspoort om dit ook te zijn in de ruimtelijke inpassing. Hij roept op de leefbaarheid van de provincie te waarborgen.

De heer MATZE steunt het voornemen om de capaciteit van de wegen uit te breiden, omdat dit past binnen de beleidsdoelstellingen van de provincie, maar realisatie kan niet tegen elke prijs en daarom onderschrijft hij de zienswijze van GS. Hij vraagt in hoeverre er in de zienswijze rekening is gehouden met toekomstige ontwikkelingen in dit gebied en denkt dat er bij voorbaat al hiaten zijn zoals geluidsreducerende maatregelen. Zijn fractie begrijpt dat dit project een lange aanloop heeft, maar gezien de inspraak vanavond lijkt er ook een groot verschil te zitten tussen de werkelijkheid in de stukken en de realisatie van het gebied in september 2020. Hij vraagt of de gedeputeerde het ermee eens is dat er een groot verschil bestaat tussen beide realiteiten en vraagt wat de gedeputeerde naar de minister toe doet om deze twee zaken bij elkaar te brengen, de dossiers toekomstbestendig te maken en de antwoorden te krijgen op de vragen die er nog liggen.

De heer HOOGLAND zou graag meer knoppen willen hebben waar hij aan kan draaien. Hij roept op in te zetten op andere vervoersmodaliteiten, want massa OV heeft niet de aantrekkingskracht die men driekwart jaar geleden beloofde. Er komen meer auto's, maar er zijn ook meer inwoners in Nederland. Zuid-Holland is nu eenmaal de drukste provincie, maar de burgers moeten wel onderdak krijgen en naar hun werk kunnen reizen en daarom zou hij graag zien dat er geïnvesteerd wordt in het wegennet.

De heer HEUVELINK vraagt of de heer Hoogland het met hem eens is dat ook de woningbouwopgave goed bediend moet worden en dat dit een punt van aandacht is.

De heer HOOGLAND zegt dat hij daar een andere mening over heeft. In de zienswijze hebben GS al die punten benoemd. Je kunt een woningopgave instellen, maar vooraf moet dan wel duidelijk zijn dat er ook een goede bereikbaarheid is. GS moeten oog hebben voor alle aspecten en die meenemen, zodat er een balans komt.

De heer HEUVELINK is blij dat de heer Hoogland vindt dat er daadwerkelijk iets moet gebeuren en vraagt of hij denkt dat de problematiek zo erg is dat men de vinger aan de pols moet houden.

De heer HOOGLAND wil zeker de vinger aan de pols houden, maar heeft vertrouwen in GS dat zij een goede afweging zullen maken. Bekeken moet worden of GS binnen de meegegeven kaders kunnen opereren, maar daar heeft hij wel vertrouwen in.

Mevrouw VAN AELST vindt het reageren op de zienswijze mosterd na de maaltijd. Op een opmerking van de heer HOOGLAND dat hij graag de kritiek van mevrouw Van Aelst op de zienswijze zou willen horen, zegt zij dat de heer Hoogland welkom is op haar fractievergadering.

De heer HOOGLAND neemt die uitnodiging graag aan. Zijn fractie ziet de noodzaak voor uitbreiding van de A4 wel degelijk. Hoewel dit een rijksproject is, heeft hij er vertrouwen in dat de gedeputeerde ervoor zal zorgen dat Zuid-Holland er goed vanaf komt.

De heer DE GROOT zegt dat zijn fractie voorstander is van verbreding van de A4, maar het ontwerp niet ideaal vindt. Hij zou graag zien dat GS bij de minister aandringen op passende maatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen.

Gedeputeerde VERMEULEN zegt dat dit dossier al sinds 2011 loopt toen de onderhoudsovereenkomst A4 werd gesloten. De diverse overheden pakken elk een onderdeel aan, het Rijk de A4, de provincie de N211, Den Haag de Rotterdamsebaan en de Lozerlaan en Rijswijk de Beatrixlaan. Bij de N211 is een extra inpassing nodig en de provincie geeft extra geld daaraan uit samen met de gemeente Westland. Dat zou het Rijk eigenlijk ook moeten doen met delen waarvoor het verantwoordelijk is. Het college heeft de zienswijze opgestuurd en staat achter het traject, maar het moet wel op een betere manier gebeuren. Het toetsen van de plannen moet overigens volgens de nu geldende wet- en regelgeving gedaan worden. Hij bedankt de commissieleden voor hun steun en complimenten voor de zienswijze. Er zal waarschijnlijk een bestuursovereenkomst worden getekend, omdat het Rijk deze ook nodig heeft voor het onderliggende wegennet. In de zienswijze is opgenomen dat de provincie ervan uitgaat dat dit project geen negatieve effecten zal hebben op de stikstofuitstoot. Mocht dat wel zo zijn, dan moet het Rijk in overleg met de provincie treden en zal deze teruggrijpen op de zienswijze. Hij zal PS daarover informeren. Op het gebied van gezondheid zijn in de zienswijze opmerkingen gemaakt over de diverse normen, maar er is nog geen antwoord ontvangen. Hij gaat er echter van uit dat het ministerie er wel op terugkomt. Controle van de minister wordt gedaan door de Tweede Kamer. Wat de verkeersveiligheid betreft is het streven naar nul verkeersslachtoffers heel belangrijk en zowel de provincie als het ministerie onderstrepen dat. Toch kan men niet uitsluiten dat er verkeersslachtoffers zullen vallen, maar de provincie zal het ministerie daarop blijven aanspreken. Wat het onderlinge wegennet betreft is er voor de N211 stevig overleg gevoerd met het Rijk zodat de aansluiting goed wordt. Bij de N223 verwacht spreker dat ook, evenals bij de andere aansluitingen. Hij wil graag duidelijke garanties dat de N470 bij Delft niet te zwaar zal worden belast; maar

als dat toch zo is, dan moet de minister haar verantwoordelijkheden nemen en investeren in het onderliggende wegennet. Met betrekking tot de idee van de heer Heuvelink over de Beatrixlaan in Rijswijk zegt hij dat een link naar het OV, zoals een station bij Rijswijk Buiten, een goede stap zou zijn en hij wil gaan praten met mensen van het OV binnen het ministerie om te kijken of de plannen op elkaar kunnen aansluiten. Met betrekking tot de vraag over de PARK zal hij dit voorstel doorgeven aan de minister, maar er is al een rijksbouwmeester. De PARK neemt overigens al wel deel aan het Q-team. Hij is het eens met mevrouw Dulfer dat er nog geen antwoorden liggen en bij de opmerking over corona staat dat de provincie ervan uitgaat dat de belasting daarna weer zal toenemen en dat er daarom geïnvesteerd moet worden. De noodzaak van het project staat dus niet ter discussie. Naar aanleiding van het Tracébesluit moet blijken wat de minister met de punten van de provincie doet, want die is verantwoordelijk voor de wet- en regelgeving. Hij is het eens met de heer Rogier dat het gezamenlijk moet worden aangepakt, omdat je met talent wedstrijden wint, maar met een team het toernooi. Hij is het eens met de heer Van Gerven op het gebied van ambities omtrent de leefbaarheid, maar niet met de heer Matze dat er twee werkelijkheden bestaan, want als mensen het niet eens zijn met de bezwaarvoering dan kunnen zij in beroep gaan.

Hij is het eens met de heer Hoogland dat aandacht voor de N14 heel belangrijk is en hij meldt de heer De Groot dat de minister wel moet onderbouwen dat aan alle normen is voldaan, want als dat niet gebeurt, dan komen er extra maatregelen. Op een vraag van de heer MATZE hoe het gat tussen het project en de zienswijze kan worden gedicht, zegt hij dat de zienswijze aanleiding kan zijn om een aantal zaken te verbeteren. Als dat niet gebeurt, dan is het aan de Tweede Kamer om te kijken of er op een goede manier werk is gemaakt van het project en ook de omwonenden kunnen naar de bestuursrechter stappen. Hij gaat ervan uit dat de minister serieus op de zienswijze zal reageren.

Tweede termijn

De heer HEUVELINK zegt dat er veel afhangt van het Tracébesluit en wil weten of de bestuursovereenkomst eerder komt dan het Tracébesluit. Hij constateert dat geluidsoverlast bij veel partijen een grote zorg is en vraagt de gedeputeerde om, zodra hij antwoord van de minister heeft, PS op de hoogte te stellen. Hij is benieuwd hoe hard het is dat de gedeputeerde de minister blijft aanspreken over verkeersslachtoffers en de vraag of er maatregelen genomen moeten worden. Wat het onderliggende wegennet betreft spreekt de gedeputeerde nu steeds over N-wegen, maar het gaat hem ook om de gemeentelijke wegen en hij vraagt hoe de gedeputeerde zijn rol ziet ten aanzien van de gemeentelijke trekkers.

Gedeputeerde VERMEULEN kan nog niet voorspellen hoe het traject rondom het bestuursbesluit en het tracé gaat lopen, maar zegt toe PS op de hoogte te zullen houden van de ontwikkelingen. Dit geldt ook voor de antwoorden van de minister. Wat de verkeersslachtoffers betreft is PS verantwoordelijk voor het eigen wegennet en het kost al inspanning genoeg om daar de aantallen verkeersslachtoffers naar beneden te brengen. Aansluiting op het onderliggende wegennet gebeurt veilig. Wat het gemeentelijke wegennet betreft voelt hij zich minder verantwoordelijk, maar PS is wel partner bij de gemeentes. De gemeente, wethouder en gedeputeerde trekken meestal samen op richting de minister.

De VOORZITTER constateert dat er geen tweede termijn nodig is.

5d. Najaarsnota

De heer DE GROOT zegt dat de pilot met circulair bouwen en CO₂-neutraal beheer wordt opgeschaald. Hij hoopt dat PS meer van de realisatie gaan zien. PS hebben voor 1,2 miljoen euro grond aangekocht in verband met de vestiging van een waterstoftankstation. Hij vraagt naar de achterliggende reden daarvan en wat dit opbrengt.

De heer ZILVERENTANT vraagt of de achterstand bij beheer, onderhoud van sluizen en bruggen wordt ingelopen. Verder vraagt hij hoe het staat met de inhaalslag rond de snelfietspaden en de doorkijk 2021-2022 naar het OV. Op het gebied van de veiligheid en duurzaamheid constateert hij dat de dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers tot stilstaan is gekomen en dat de lasten bij mobiliteit gehalveerd zijn. Hij vraagt hoe dat kan.

De heer HEUVELINK zegt dat op het gebied van energie in de Najaarsnota er problemen zijn bij de versnipperde begroting wat voor vertraging zorgt. Hij mist de beleidsprestaties in de Najaarsnota en wil weten of men op target zit. Hij vraagt de gedeputeerde of alle doorschuivingen op het gebied van energie geaccepteerd moeten worden. Hij wil weten wat de gedeputeerde doet om zaken te versnellen en hij had eigenlijk iets meer intensiveringsopgaven in de Najaarsnota verwacht. Hij verzoekt gedeputeerde Potjer een uitspraak te doen over het extra geld dat nodig is voor de doelen uit het klimaatakkoord en vraagt wat zijn prioritering is.

De heer VAN DE BREEVAART vraagt met betrekking tot het punt bereikbaarheid in paragraaf 2.1 en 2.3 aandacht voor eerst bewegen en dan bouwen. De Najaarsnota laat een daling in het aantal verkeersslachtoffers zien en het budget is niet helemaal gebruikt. Hij vraagt de gedeputeerde of er extra inzet is gepleegd om gemeentes te bewegen extra middelen in te zetten, zodat er een betere boodschap komt aan het eind van het jaar. Op het gebied van energie is er veel onduidelijkheid over het effect van de financiële inzet. Bij 3.1.1 vraagt hij hoe het op het gebied van de energietransitie staat met het draagvlak en of dat haalbaar en betaalbaar is. Mocht dat niet zijn gedaan, dan vraagt hij of de gedeputeerde daar geld voor heeft. M.b.t. paragraaf 3.1.2 constateert hij dat het erop lijkt dat de 160.000 euro niet gebruikt is om participatiebijeentkomsten te organiseren en hij vraagt of dat klopt. Hij wil weten wat het resultaat is van de 5,6 miljoen euro die uitgegeven is aan energievernieuwing. Daarnaast constateert hij dat er veel verschuivingen naar achteren zijn gegaan en hij vraagt wat de mogelijkheden zijn om investeringen naar voren te halen en welke dat zijn. Met betrekking tot paragraaf 3.2.1 vraagt hij wat de reden was dat de restwarmte onderbelicht was en hoeveel het kost als er meer mensen nodig zijn om een en ander te begeleiden. Over de energieagenda vraagt hij of de gedeputeerde bereid is om bij de begroting al inzicht te geven wat de vorderingen zijn en of de gedeputeerde de financiële paragraaf erbij wil doen, zodat bekeken kan worden wat er is uitgegeven en hoeveel er nog uitgegeven kan worden. Hij wil weten welke projecten uit de energieagenda vanuit de Najaarsnota nog ingepast zouden kunnen worden in de RES 1.0 met betrekking tot ambitie 1.3 en of er voldoende

capaciteit is om een en ander te realiseren. Hij heeft onvoldoende zicht op de innovatie en verzoekt de gedeputeerde om meer inzicht en vraagt welke financiële rol de provincie pakt om de RES'en tot een succes te maken.

De heer ÖZKAYA zegt over mobiliteit dat hij liever wil praten over efficiënt van aan A naar B reizen dan snel. Zijn fractie vraagt naar de visie van het college op integraliteit en hij wil weten of er drie aparte geldstromen binnen het programma mobiliteit zijn. Hij vraagt wat de gedeputeerde van de oproep van GroenLinks vindt op het gebied van integraliteit en of, nu het budget voor extra capaciteit OV niet wordt ingezet, GS dat volgend jaar nog willen uitvoeren. Het budget gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid is doorgeschoven naar 2021, omdat gemeentes onvoldoende aanvragen hebben ingediend. Hij wil weten of het mogelijk is om gemeentes op het programma te attenderen en eventueel ook te ondersteunen bij de aanvragen. Wat de fiets betreft vraagt hij hoe het zit met de toezegging die is gedaan over het naar voren halen van plannen en projecten en wat de inspanningen van de gedeputeerde hebben opgeleverd. Op het gebied van energie denkt hij dat de beleidsprestaties en indicatoren nog pakkender en meetbaarder kunnen worden gemaakt. Met betrekking tot het doorschuiven van de budgetten op de energieportefeuille vraagt hij de gedeputeerde hoe deze ervoor kan zorgen dat de gelden volgend jaar wel besteed worden aan waar ze voor bestemd zijn.

De heer BAKX vraagt naar de oorzaak van de verschuiving van de budgetten en welk effect dat heeft op het begrotingssaldo. Hij wil weten of er aanvullend budget nodig is voor de aanschaf van 20 waterstofbussen, of dat geld in 2020 nog kan worden vrijgemaakt en of de dekking in PZI zit. Op het gebied van terugdringen van verkeersdoden denkt hij dat het vaak om fietsers gaat. Hij vraagt of dit klopt en of de kosten daarom lager zijn. Ook wil hij weten of het aantal slachtoffers van auto-ongelukken gestegen is. Op het gebied van energie zou hij graag zien dat er in de toekomst verschil gemaakt wordt tussen industriële gebruikers en inwoners.

De heer MINDERHOUT zegt dat de Najaarsnota een herijking van de begroting 2020 is. Hij constateert dat overal keurig verslag van is gedaan, maar vanwege de coronacrisis is een aantal doelstellingen niet gehaald. De discussie over het beleid wil hij graag doorschuiven naar de begroting.

De heer VERMAAT vraagt over ambitie 3 waarom GS geen voortrekkersrol nemen op het gebied van de energietransitie. Zijn fractie zou graag zien dat de overheid een prominente rol daarin speelt. Over pag. 39, 3.2.1, constateert hij dat de provincie vasthoudt aan de lening voor een pakket van verduurzaming van de eigen woning, terwijl in de krant stond dat minister Ollongren dit wil afbouwen. Hij vraagt de gedeputeerde hoe dit zit. Over pagina 40, energiebesparing bij bedrijven, vraagt hij waarom het langer dan voorzien duurt voor gemeentes en omgevingsdiensten. M.b.t. 3.2.2. zou hij liever de 1,1 miljoen euro die toegevoegd is voor de inzet in het warmtedossier willen gebruiken voor ontwikkeling van meer kleinschalige en duurzame warmtenetten. Hij blijft de ontwikkelingen op het gebied van de HIC-pilot graag volgen.

De heer ROGIER sluit zich aan bij de woorden van de heer Minderhout.

Mevrouw VAN AELST ziet geen gekke aanpassingen, maar wel veel vertraging op projecten rond energietransitie en duurzaamheid. Ze vraagt zich af of juist nu niet extra geïnvesteerd zou moeten worden. Zij is verbaasd over het geld voor verkeer en OV dat wordt doorgeschoven, omdat zij denkt dat juist nu wegenonderhoud zou moeten worden gepleegd. Dat mist zij in de stukken. Zij vraagt ook naar de extra ambities op het gebied van energie.

De heer ÇELİK sluit zich aan bij de woorden die al gesproken zijn over energie en projecten die vertraging oplopen en vraagt zich af of dat nog wel goed komt. Met betrekking tot projecten denkt hij dat er eerst politieke keuzes gemaakt moeten worden als men daarmee start, ook als dat extra geld kost. In de provincie Zuid-Holland is men slecht in begroten. Hij vraagt daarom hoe men aan deze bedragen komt. Ook vraagt hij hoe het kan dat de coronacrisis zo'n inbreuk maakt op de begroting en waarom de doelen niet behaald worden.

Gedeputeerde VERMEULEN meldt de heer De Groot dat de zonnecollectoren in bussen geen groot succes zijn. Bij de N470 en de N211 zijn innovaties die wel opgeschaald kunnen worden en hij nodigt hem uit te komen kijken. Wat betreft het waterstofstation zegt hij dat PS de grond hebben gekocht, zodat de ontwikkelaar meteen aan de slag kan zodra de gunning er is. Op een vraag van de heer DE GROOT of de investeringen in de grond geld opleveren, zegt hij dat daarmee de kosten omlaag gebracht worden. De provincie wil daar waterstofbussen laten rijden en dan is er een tank nodig. Dit stuk grond ligt dicht bij de remise waardoor de kosten voor het tanken van waterstof lager zijn. Als de ontwikkelaar de grond had moeten kopen, dan zouden de kosten hoger zijn geweest en dan valt dat weer toe aan de investeringskosten. Wat de plannen betreft zegt hij de heer De Groot toe die te zullen uitvoeren. Hij meldt de heer Zilverentant dat aan de bruggen en sluizen hard wordt gewerkt en hij hoopt dat de achterstand kan worden ingelopen. De snelfietspaden worden meer geïntensiveerd. De projecten worden voorbereid, maar er kunnen geen extra paden worden gepland. Met betrekking tot het OV en de coronacrisis vindt hij het zorgwekkend dat het aantal reizigers weer gaat afnemen; voor 2021 moet dit in de gaten worden gehouden. De gelden voor veiligheid zijn afgenomen, omdat het Rijk eens in de drie jaar een bijdrage levert. Die is doorgeschoven naar 2021 om zo de plannen te kunnen uitvoeren en de bijdrage van het Rijk goed te kunnen inzetten. Hij meldt de heer Van de Breevaart dat eerst bewegen dan bouwen iets is om naar te streven, maar in het kader van verstedelijkingsambities probeert men eerst de investeringen te doen. Op een opmerking van de heer BAKX dat grote betonwagens bij de bouw de wegen kapotmaken en dat je daarom eerst huizen moet bouwen en pas daarna de wegen opknappen, zegt de gedeputeerde dat het erom gaat dat mensen goed op hun bestemming kunnen komen. Er moet voorkomen worden dat er veel files zijn. Op een vraag van de heer VAN DE BREEVAART of PS in de toekomst een voorstel kunnen krijgen van de concessiehouder met wat het kost om bussen vanaf dag 1 in een nieuwe wijk de route te laten rijden, zegt gedeputeerde dat dat nu ook al gebeurt. Hij meldt de heer Özkaya dat iedereen snel van A naar B wil reizen en dat Zuid-Holland daarom de belangrijke taak heeft om door aanleg van wegen en investeringen in het OV en goed onderhoud dat te bewerkstelligen. Hij wil graag dat iedereen in Zuid-Holland snel en veilig een reis van deur tot deur kan maken. Dat staat ook in het coalitieakkoord. Met betrekking tot het OV is inderdaad een aantal

investeringen doorgeschoven. Na de coronatijd zal er geïnvesteerd moeten worden in het OV om dat weer aantrekkelijk te maken. De faciliteiten voor de fiets zullen in 2021 worden uitgevoerd. Op een vraag van de heer Özkaya of de tekst uit het coalitieakkoord met betrekking tot deze werkwijze ook geldt voor de geldstromen in de mobiliteit op dit moment, zegt hij dat dat zeker het geval is. Hij meldt de heer Bakx, over het doorschuiven van het budget en de coronacrisis, dat gemeentes hun subsidies niet aanvragen, terwijl de provincie ze daar wel op gewezen heeft. Als dat niet gebeurt, dan vallen er middelen vrij en dan kan de provincie daar zelf iets mee doen.

Gedeputeerde POTJER is volop bezig met de transitie, maar er komen nog wel wat verschuivingen. Dit komt door het RES-proces waarbij, door de coronacrisis, vertraging is ontstaan, omdat de provincie participatie heel belangrijk vindt. Dit gebeurt nu wel deels digitaal, maar de omschakeling van fysieke participatie naar digitale participatie kost veel tijd. Bedrijven zijn in de coronatijd vaak met andere zaken bezig dan met energiebesparing. Met betrekking tot de stikstofdiscussie zegt hij dat de getallen omlaaggaan als overgeschakeld wordt op duurzame energiebronnen. Het uitvoeringsprogramma Schone Energie voor Iedereen is pas in de loop van het jaar vastgesteld en komt op gang, maar daarvoor is tijd nodig. Hij hoopt dat er volgend jaar meer stappen kunnen worden gezet. Met betrekking tot de warmtetransitie is in het klimaatakkoord afgesproken om eerst aan de gang te gaan met de RES'en en daarna met de warmtetransities. Doordat het RES-proces is verruimd, vertoonden de warmtetransitie en de RES overlappingsen. Er is voldoende capaciteit, maar dat is wel afhankelijk van de insteek. De gemeentes worden bij de aanvragen actief ondersteund, maar zij moeten het wel zelf doen. De antwoorden op de vragen van de heer Van de Breevaart komen zo spoedig mogelijk. Op een vraag van de heer HEUVELINK of er genoeg geld is voor uitvoering van het klimaatakkoord en of 30 miljoen euro voldoende is zegt de gedeputeerde dat daar afspraken over zijn gemaakt en dat het niet alleen om geld van de provincie gaat. Op een vraag van de heer VAN DE BREEVAART of er ook kansen zijn om investeringen naar voren te halen en of er bij de begroting alvast inzicht kan worden gegeven in de nieuwe meterstand van het energiebeleid, zegt de gedeputeerde dat de meterstand elk voorjaar wordt opgeleverd. Er is een motie aangenomen in PS om een en ander naar voren te halen, maar sommige zaken hebben een langere doorlooptijd, maar waar versneld kan worden, gebeurt dat.

Gedeputeerde BALJEU zegt over de indicatoren dat bekeken wordt of de combinatie met de omgeving fysiek kan worden gemaakt. Met betrekking tot de vraag van 50PLUS of het verschuiven van uitgaven invloed heeft op het begrotingssaldo verwacht zij dat er een kleine plus zal zijn. M.b.t. de vraag van DENK over de ramingen zegt zij dat er veel energie in wordt gestoken om de ramingen goed te krijgen, zodat het verschil tussen de begroting en de jaarrekening steeds kleiner wordt. De financiële huishouding wordt bekeken in de werkgroep Financiën. Daar wordt gewerkt aan een nieuwe financieringsverordening die nog voor het eind van het jaar verwacht wordt.

De VOORZITTER constateert dat er geen tweede termijn nodig is en dat dit punt besproken zal worden in de PS-vergadering van 14 oktober 2020.

6. Sluiting

De VOORZITTER sluit de vergadering om 23.25 uur en bedankt de aanwezigen voor hun inbreng.