

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	21 januari 2019
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskens@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: H.W. Struben
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	CDA	: H. de Graaf
	ChristenUnie-SGP	: M.C.A. Klein en mw. M. Terlouw
	D66	: A.E. Tijssens
	GroenLinks	: A. Hietbrink en mw. Z. Pels
	ONH	: J.H. Leever
	PvdA	: mw M.E. van Duijn, N. Papineau Salm en X.J. Den Uyl
	PvdD	: F. Zoon en mw. J. Visser
	PVV	: M. Deen en J.A.M. van Hooff
	SP	: J.M. Bruggeman en W. Hoogervorst
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij
	VVD	: Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegge, mw. P.E. Kirch-Voors en J.P.M. van Straaten

Gedeputeerde(n):	mw. E. Post (VVD)
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)
Afwezig:	D.G. Heijnen (CDA) en Z. Yurdakul (D66)

Pagina 2

Agenda

1. Opening en mededelingen
- 5 2. Terug- en vooruitblik
 - 2a. Terugkoppeling werkbezoeken
 - 2b. Vooruitblik komende vergaderingen
3. Inloophalfuur
4. Vaststelling agenda 21 januari 2019, verslag 26 november 2018, moties en
- 10 toezeggingenlijsten en C-agenda
5. A-agenda Mobiliteit
 - 5a. Voordracht Provinciaal inpassingsplan N247
 - 5b. Voordracht Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) Greenport Aalsmeer
 - 5c. Initiatiefvoorstel SP Verbetering van het wachtcomfort op busstations
- 15 6. A-agenda Financiën
 - 6a. 1^e actualisatie PMI 2019
7. B-agenda Mobiliteit
 - 7a. Nota van uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi- en Vechtstreek
 - 7b. Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg inzake uitkomsten en
 - 20 gevolgen besluit PS Zuid-Holland
 - 7c. Perspectief Fiets
 - 7d. Discussienota Ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)
 - 7e. Discussienota Fietstunnel Laren
8. Rondvraag portefeuille de heer Van Dijk terugkoppeling deelname gemeenschappelijk
- 25 aangelegenheden en Europa
9. Rondvraag portefeuille de heer Loggen terugkoppeling deelname gemeenschappelijke
- aangelegenheden en Europa
10. Rondvraag portefeuille mevrouw Post terugkoppeling deelname gemeenschappelijke
- aangelegenheden en Europa
- 30 11. C-agenda Mobiliteit
12. C-agenda Financiën
13. C-agenda Grond/Ruimte
14. C-agenda ICT
15. C-agenda Algemeen
- 35 16. Sluiting

1. Opening en mededelingen

40 De **voorzitter** opent de commissievergadering om 13.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heren Yurdakul (D66) en Heijnen (CDA).
- Als de agenda vandaag niet kan worden afgemaakt, dan staat een uitloopvergadering gepland op
- 45 donderdag 24 januari 2019 om 19.00 uur.
- Bij agendapunt 7d zijn ook de leden van de commissie NLWM uitgenodigd.
- Door de heer Papineau Salm (PvdA) is een rondvraag ingediend over de bamboehaag. De heer De Graaf (CDA) diende een rondvraag ingediend over de Texelhopper.
- Vandaag is het de laatste commissievergadering voor de heer Van Straaten (VVD)
- 50 Op 11 februari 2019 is de allerlaatste vergadering van de commissie Mobiliteit en Financiën in deze Statenperiode. De vraag aan de commissieleden is of zij er behoefte aan hebben om

gezamenlijk afscheid te nemen onder het genot van een hapje en een drankje. Het voorstel zou zijn om dit op 26 februari 2019 te organiseren. Als er voldoende belangstelling is dan zal de griffie een informeel samenzijn organiseren.

55

2. Terug- en vooruitblik

2a. Terugkoppeling werkbezoeken

Geen opmerkingen.

60

2b. Vooruitblik komende vergaderingen

Er zijn geen opmerkingen.

3. Inloophalfuur

55
60
65
70
75
80
85
90
95
100
105
110

Voor het inloophalfuur hebben zich tien insprekers aangemeld, onder meer voor het agendapunt inzake de duinpolderweg. De agendacommissie heeft besloten dat inspraak niet aan de orde is bij het agendapunt, omdat het een afronding is inzake de synchronisatie met Zuid-Holland. De inspreker(s) wordt de mogelijkheid tot inspraak geboden bij het inloophalfuur.

De heer **Hietbrink** (GL) is het oneens met de beslissing om geen inspraakmogelijkheid te bieden bij het desbetreffende agendapunt. Er ligt immers een nieuwe brief van Gedeputeerde Staten. Mensen gaan spreken in en de commissie spreekt pas later over het agendapunt zelf. De heer Hietbrink vindt dit een onbevredigende oplossing.

De **voorzitter** legt uit dat de inspraak kan worden meegenomen bij de overwegingen bij het agendapunt. Het is duidelijk dat het geen nieuw agendapunt is.

De heer **Hoogervorst** (SP) wijst erop dat er tijdens inspraak heel veel onderwerpen passeren die geen nieuw agendapunt zijn.

80
85
90
95
100
105
110

De heer **Van Dijk** (Stichting STEL). De stichting is opgericht door de wijkenraden in Haarlem Zuidwest. Het mandaat van STEL is burgerparticipatie in het regionale mobiliteitsvraagstuk. Het visiedocument van STEL is gebaseerd op de volgende speerpunten: er is een mobiliteitsprobleem in en rondom Haarlem. Mobiliteit is een bovenlokaal vraagstuk dat raakt aan de lokale bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid, STEL zoekt een constructieve dialoog met verbonden partijen en beoogt overeenstemming over een haalbare oplossing te bevorderen. Het Oostwest verkeer in Haarlem kent geen goede afwikkeling. 90% van dit verkeer is regionaal verkeer. Mobiliteit is bovenlokaal. Oplossingen die lokale situaties verbeteren vereisen bovenlokale aanpassingen. Het verschil in timing tussen gemeentelijke en regionale besluitvorming en tussen het plegen van noodzakelijk onderhoud en realiseren van de toekomstvisie houdt het probleem in stand. STEL wil kennis en inzichten van delen met alle partijen om tot een gedragen oplossing te komen. STEL hoopt met partijen in Provinciale Staten en leden van de Statencommissie in overleg te kunnen treden. STEL kijkt uit naar de resultaten van de studie naar de Zuidring en pleit ervoor om een Zuidring in haalbare vorm ook in het nieuwe coalitieakkoord op te nemen.

95
100
105
110

De heer **Bogaers** spreekt in over de N201 en breekt punten van grote zorg naar voren, die voortkomen uit eigen ervaringen in Bussum. Twee provincies (Utrecht en Noord-Holland) zijn betrokken bij deze problematiek. Dit leidt tot gefragmenteerde besluitvorming en tot salamipolitiek. Utrecht pleit voor de derde variant, waarbij twee weggedeelten van elkaar gescheiden liggen, waarbij de N201 vierbaans mag worden. Dit zou leiden tot een ondertunneling bij Vinkeveen. De opknoppingen zullen richting 2030 leiden tot een grote druk op de provincie Noord-Holland om toch te komen tot een snelweg. Er bestaat geen garantie van de provinciebesturen dat dit alles niet leidt tot snelwegroute vanaf de A4 naar de A27. Voor een correcte en integrale besluitvorming door beide provincies dient voorafgaand aan enig besluit een zorgvuldig onderzoek te moeten worden gedaan naar de gevolgen van een dergelijke weg of weggedeelten voor landschap, bodem, water, flora en fauna, archeologie en cultuurhistorische waarden. Die belangen moeten voorop staan voordat tot besluitvorming over deze weg wordt gekomen. In de Verkeersstudie van 3 juli 2018 is geen aandacht voor landschap, natuur en milieu. De heer Bogaers diende een WOB-verzoek in om stukken te ontvangen waaruit blijkt dat Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten voldoende zijn geïnformeerd over het effect van deze weg op natuur, landschap en milieu. Genoemde waarden moeten worden behouden en bij voorkeur versterkt.

De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd wat de vraag aan deze commissie is.

115 De heer **Bogaers** is benieuwd hoe deze commissie is geïnformeerd over het effect van de weg op landschap, natuur en milieu.

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt om nadere uitleg over de keuze voor variant 3 door Utrecht. Dit zou impliceren dat er een vierbaansweg komt. In de publiciteit las de heer Hietbrink andere dingen.
120 GL is het van harte eens met inspreker dat goed onderzoek moet worden gedaan. Is inspreker van mening dat Gedeputeerde Staten in Utrecht onvoldoende onderzoek hebben gedaan?

De heer **Bogaers** legt uit dat Utrecht koos voor twee delen van het N201-tracé waar een vierbaansweg dient te komen en vroeg om onderzoek naar een ondertunneling bij Vinkeveen. De vrees bestaat dat later alles vierbaans zal worden gemaakt.
125 Gedeputeerde Staten van Utrecht lieten geen enkel rapport opmaken, met uitzondering van een verkeerskundige studie, waar het gaat om de belangen van natuur, landschap en milieu. Goois Natuurreservaat heeft per brief gepleit om die onderzoeken alsnog te doen en elke besluitvorming aan te houden tot die onderzoek zijn gedaan.

130 Mevrouw **Vonhoff** spreekt in naar aanleiding van haar brief inzake betere doorstroming verkeer A4-Schiphol-A-27 Hilversum van december 2018. Voor de plannen voor de N201 is veel media-aandacht. Dit leverde een succesvolle petitie met meer dan 11.000 handtekeningen op.

135 Hoewel Gedeputeerde Staten Utrecht aan Provinciale Staten Noord-Holland vroegen om de N201 in Utecht niet ingrijpend te verbreden, wil inspreker haar zorgen uiten aan de hand van vijf punten. Provinciale Staten worden gevraagd de volgende 5 punten mee te nemen in het vervolgtraject: Klimaatop en Deltaprogramma. Milieu en de natuur moeten bij iedere beslissing op 1 staan. De grootste zorg gaat over het Noord-Hollandse deel van de N201. Die beslissing heeft invloed op waardevolle natuurgebieden en flora en fauna in 't Gooi. Stichting Gooise Natuurreservaten, Natuurmonumenten en Milieudefensie zijn niet gehoord of geraadpleegd. Deze organisaties dienen een leidende rol te hebben in de besluitvorming over de N201. In het Convenant Vrachtverkeer N201 is afgesproken dat zwaar vrachtverkeer geweerd zal worden van de N201. Dit convenant dient opnieuw afgesloten te worden. Inspreker vraagt Provinciale Staten hun inzet hiervoor.

145 Mevrouw Vonhoff overhandigt de petitie 'Bescherm de Gooise Natuur' aan de voorzitter van de commissie. De voorzitter neemt de petitie en de bijbehorende brief in ontvangst.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is benieuwd of inspreker vindt dat er iets moet gaan gebeuren met deze verbinding (N201).

150 Mevrouw **Vonhoff**: zegt niet dat er niets aan de hand is. De plannen dateren van 40 tot 45 jaar geleden. Toen werd niet uitgebreid naar het milieu gekeken. In alle plannen moet de natuur op 1 staan. Inspreker verwijst naar de brief van het Goois Natuurreservaat, waarin wordt benadrukt dat onderzoek is gedaan zonder naar het milieu te kijken Dat kan niet meer.

155 Op het gebied van openbaar vervoer kunnen nog verbeteringen worden aangebracht.

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of inspreker ervan op de hoogte is dat bij de omlegging van de N201 bij Aalsmeer en Uithoorn de natuur is overgecompenseerd.

160 Mevrouw **Vonhoff**: is daarvan op de hoogte. In Noord-Holland heeft het Goois Natuurreservaat 7,5 hectare heeft gekregen nu de A27 is verlegd. Straks wordt daar gecompenseerd en moet een stukje van het gebied van 7,5 hectare worden teruggegeven. Daar ligt een beschermd dassenveld. Dat wordt als wisselgeld. De natuur mag niet worden vernietigd door de aanleg van asphalt.

165 Mevrouw **Bosmann** spreekt in tegen nieuwe wegen over de Gooise heide, de N201 Hilversum. Als voormalig voorzitter van de Stichting Behoud de Gooise heide meent inspreker de heide te moeten blijven beschermen. Destijds zijn door de stichting 21.000 handtekeningen aangeboden. De plannen, die elke tien jaar opduiken, wil de bevolking niet. In de bossen en op de heide wordt gewandeld, gefietst en paard gereden. Het is een prachtig en uniek gebied. Natuurbruggen gaan versnippering tegen. Hiervoor vraagt mevrouw Bosmann aandacht. In dit gebied willen Provinciale Staten toch geen nieuwe wegen aanleggen? Stichting Behoud Gooise heide is nog steeds actief en strijdvaardig. Als het moet kan de gehele bevolking zo weer worden gemobiliseerd. Mevrouw Bosmann hoopt dat het zover niet hoeft te komen.

- 175 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of er vanuit de stichting een opvatting is over het oplossen van de toenemende verkeersdruk in Hilversum.
- Mevrouw **Bosmann** legt uit dat Hilversum destijds 25 miljoen euro van de overheid heeft gekregen om het probleem op te lossen. Het verkeer is druk, maar het is niet nodig om nieuwe wegen aan te leggen.
- 180
- De heer **Hoogervorst** (SP) proeft uit de inspraak dat er onderling overleg is tussen belangengroepen. Heerst het gevoel dat over de belangengroepen heen wordt gewalst?
- 185 Mevrouw **Bosmann** is van mening dat burgers en belangengroepen niet betrokken worden. Zelfs het Goois Natuurreservaat wordt niet betrokken. Dat raakt haar.
- De heer **Bazuin** spreekt in als omwonende van het plan voor een duinpolderweg. Niet ver van zijn woning wordt dwars door Zwaanshoek een weg aangelegd. Voor het aanleggen van de weg moeten bedrijven, woningen en een prachtig stuk natuurgebied verdwijnen. Door de keuze voor de Middenvariant blijven Zwaanshoek en Beinsdorp overlast ondervinden van onnodig extra verkeer. Deze voorkeurskeuze is zeer nadelig voor beide Haarlemmermeerse dorpen. Het draagvlak bij omliggende gemeenten voor deze variant ontbreekt.
- 190
- Het verbreden van de Nieuwe Bennebroekerweg tot de A4 is prima, maar op een weg tussen de N205 en de N208, vanwege het vervallen van de doortrekking naar de N206 zit niemand te wachten. Op de N208 zal het autoverkeer toenemen en dit zal zeker tot problemen en onveilige situaties leiden. Waarom zijn andere varianten steeds van tafel geveegd, zoals het doortrekken van de N207 naar de N206?
- 195
- De heer Bazuin verzoekt te stoppen met dit onzinnige en geldverslindende project, waarbij nog geen 4 kilometer asfalt wordt aangelegd dwars door Zwaanshoek. Als deze zinloze weg er toch moet komen dan zou de provincie er voor moeten zorgen dat met inwoners wordt samengewerkt bij de verdere uitwerking van plannen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de, geluidsbelasting, luchtkwaliteit en milieugevolgen en het behoud van bedrijven woningen en landschap. De aanleg van een aquaduct onder de Ringvaart zou een goede oplossing zijn.
- 200
- De heer Bazuin roept op om draagkracht voor de plannen te zoeken in de regio, maar ook landelijk en te gaan voor een volledige ondertunneling van weg de tussen de N205 en de N208.
- 205
- De heer **De Zeeuw** spreekt in namens de gehele gemeenteraad van Heemstede. De wethouders van de gemeenten Heemstede, Bloemendaal en Noordwijk kregen op 26 november jl. te horen dat ze niet langer deel uit mogen maken van de stuurgroep, die het project Duinpolderweg begeleidt. De gemeenteraad van Heemstede heeft op 19 december 2018 unaniem een motie aangenomen, waarbij de raad heeft uitgesproken om de oorspronkelijke samenstelling van de stuurgroep met Heemstede te continueren. Deelname aan de stuurgroep is essentieel. De mobiliteitseffecten op Heemstede zijn aanzienlijk. Uit de brief van gedeputeerde Vermeulen van Zuid-Holland van 11 januari 2019 blijkt duidelijk dat Heemstede duidelijk tegen haar wil niet meer deel mag uitmaken van de stuurgroep. De zorg daaromtrent wordt niet genoemd in de beantwoording van vragen door Gedeputeerde Staten Noord-Holland van 15 januari 2019. Er zijn twee argumenten om mee te mogen doen aan de stuurgroep: groundbetrokkenheid en financiële deelname.
- 210
- Heemstede heeft een centrale ligging en functie voor de mobiliteit in Zuid Kennemerland. De toevoeren naar de duinpolderweg gaan door Heemstede. De verkeersdruk in Heemstede zal toenemen door de aanleg door de weg. Er is nog geen besluit van de gemeenteraad van Heemstede om niet bij te dragen aan de duinpolderweg. Wel is de reservering in het mobiliteitsfonds geschrapt, maar het jaarverslag van 2017 geeft aan dat, afhankelijk van het tracé, de mogelijkheid wordt opgehouden om financieel bij te dragen.
- 215
- 220
- De heer De Zeeuw roept de commissie en Provinciale Staten op om het college van Gedeputeerde Staten te verzoeken dat Heemstede lid van de stuurgroep blijft.
- 225
- De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de budgethouder, de gemeenteraad van Heemstede al heeft gezegd of de raad wel degelijk bereid is om een bijdrage te leveren in de toekomst.
- 230
- De heer **De Zeeuw** licht toe dat de raad altijd 'ja, mits' heeft gezegd. Het is nu meer: 'Nee, tenzij' geworden. Mochten de plannen ertoe bijdragen dat de verkeersdruk afneemt, dan is er een PM-post opgenomen voor de duinpolderweg in het Regionaal Mobiliteitsfonds en het jaarplan 2019.
- 235
- Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of de gemeente vooraf op de hoogte was van de voorwaarden voor deelname aan de stuurgroep.

240 De heer **De Zeeuw** vertelt dat op 26 november jl. gesproken over de nieuwe fase, die het project ingaat. Regionaal bestuurlijk draagvlak was een belangrijk criterium. De gemeenteraad ziet niet in waarom dat nu anders zou moeten zijn. Op 26 november is medegedeeld dat de betreffende drie gemeenten niet langer deelnemen aan de stuurgroep. Door de drie gemeenten is behoorlijk tegen gesputterd, maar het is uiteindelijk in meerderheid besloten.

245 De heer **Hietbrink** (GL) informeert naar het bestuurlijk draagvlak in de regio.

250 De heer **De Zeeuw** herhaalt dat de gemeenteraad van Heemstede is opgeschoven van 'Ja, mits' naar 'Nee, tenzij'. Er moeten echt plannen komen die leiden tot een verbetering van de mobiliteit en een afname van de verkeersdruk op Heemstede. Er moet wel breder worden gekeken naar openbaar vervoer en fietsverkeer. Bloemendaal is ronduit tegen. Haarlemmermeer heeft per brief aangegeven eigenlijk nog steeds voor de Zuidvariant te zijn en niet voor de Middenvariant.

255 De heer **Broekhoven** (Milieudefensie Haarlem) wijst op de extra reden om het plan voor een duinpolderweg te schrappen het concept-Klimaatakkoord. Een nieuwe weg wordt uiteindelijk altijd een nieuwe file. Van de uitstoot van CO2 wordt een kwart veroorzaakt door verkeer. In het Klimaatakkoord staat dan ook duidelijk dat het verkeer moet afnemen. In 2030 kan men niet langer onder wegbeprijzing uit. Dit heeft te maken met de accijnswerking. Het verkeer kan hiermee worden 'gestuurd'. Prognoses zijn gebaseerd op de groei van verkeer. Als het Klimaatakkoord serieus genomen wordt zal het verkeer gaan dalen. Kortom: er wordt een weg aangelegd, die in 2030 niet meer nodig is. De duinpolderweg is fossiel, een product van fossiel denken en een bron van fossiele uitstoot. Door hier aan de energietransitie kan geld worden bespaard en wel door de weg niet aan te leggen.

265 Mevrouw **Van der Broek** spreekt in op persoonlijke titel. Zij is bewoonster van de Spieringweg. Inspreekster refereert aan de brief van gemeente Haarlemmermeer van 16 januari jl. 'Zienswijze/aandachtspunten duinpolderweg'. Sinds 7 september 2018 is de wereld veranderd. Het politieke draagvlak voor deze variant neemt met rasse schreden af. De gemeenteraad Haarlemmermeer houdt, steviger dan ooit, vast aan de voorkeur voor een Zuidelijke variant. Mevrouw Van der Broek, meerdere bewoners van het dorp en de Dorpsraad van Zwaanshoek en Beinsdorp maken zich grote zorgen. De doelstelling van de weg was ooit om de verkeersonveiligheid weg te nemen. Deze variant brengt daarin geen verandering. Het politieke draagvlak voor dit dossier was erg belangrijk. Is dat politieke draagvlak er nog wel, gezien het standpunt van de gemeente Haarlemmermeer, gemeente Heemstede en de niet vrijwillige wijzigingen in de stuurgroep Duinpolderweg. De doortrekking naar de N206 is door de stikstofdepositie van de baan. Deze doortrekking werd 275 juist als voordeel van de Middenvariant gezien. De weg wordt hiermee letterlijk een doodlopende weg, die stopt op de Weeresteinlaan. Inspreekster kan zich voorstellen dat beide provincies op een dergelijk debacle zitten te wachten. Zij vraagt terug te gaan naar de doelstelling voor het aanleggen van de weg, de situatie integraal te betrekken met de mega woningbouwopgave in de Haarlemmermeer, met name in Cruquius en om de direct betrokkenen nadrukkelijk te betrekken in 280 de komende fase om samen te komen tot een betere en goedkopere oplossing.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of inspreker Provinciale Staten vraagt om de besluitvorming in Zuid- en Noord-Holland terug te draaien.

285 Mevrouw **Van der Broek** merkt op dat Provinciale Staten de mogelijkheid en invloed hebben om stevige vragen bij het besluit te stellen. Dat wil niet zeggen dat de gehele duinpolderweg van de baan moet zijn. Maar gezien de huidige ontwikkelingen kan inspreker zich voorstellen dat Provinciale Staten ondertussen ook hun bedenkingen hebben.

290 De heer **Klein** (CU-SGP) is benieuwd in welke richting mevrouw Van der Broek denkt, wanneer ze spreekt van een goedkopere en minder slechte oplossing.

295 Mevrouw **Van der Broek** zou willen dat beter wordt gekeken naar de Zuidelijke variant in combinatie met de NOG Beter 2.0 variant. Daarvoor is minder asfalt nodig. Een alternatief zou ook nog kunnen zijn om te kijken naar de doortrekking van de N207 naar de N206. Te denken valt aan het toepassen van flankerende maatregelen en te kijken wat dat oplevert. Er zouden niet nog meer wegen moeten worden aangelegd om nog meer files te creëren.

300 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of inspreker zich er van bewust is dat aangaande de reservering voor de doortrekking, het aquaduct en het uittrekken van budget voor een vervolgonderzoek Provinciale Staten zich hebben kunnen uitlaten. Er zijn besluiten genomen. Het zou teleurstellend zijn als opnieuw een ronde wordt gemaakt, terwijl het echt al platgetreden is.

305 Mevrouw **Van der Broek** realiseert zich dat, maar er zijn ook dingen veranderd. Waarom dan toch niet herzien? Wellicht moeten zaken toch worden teruggedraaid? Wijsheid heeft te maken met voortschrijdend inzicht en daarmee wat kunnen en durven doen.

310 De heer **Van de Reep** (Vereniging Behoud de polders Hillegom) verwijst naar de Oosteinderpolder, waar doorheen het definitieve voorkeursalternatief wordt aangelegd. De inspreker namens de gemeenteraad van Heemstede zei al iets over hoe ondoorzichtig het verloop is van het proces. Hoe is het gelopen dat gemeente Heemstede uit de stuurgroep is gezet? De vereniging ontvangt geen verslagen vanuit de stuurgroep. De voorstanders van de aan te leggen weg hebben natuurlijk alleen maar baat bij een ondoorzichtig proces. Natuur- en milieuorganisaties zijn inmiddels buiten spel gezet. Het advies van de Brede Adviesgroep is niet opgevolgd. Alternatief Zuid was bij voorbaat al

315 niet waarschijnlijk. Het leek op een afleidingsmanoeuvre om bij de Middenvariant uit te komen. Voor het bedrijfsleven is de Middenvariant de gewenste oplossing. Dan blijft de mogelijkheid open om de weg in de toekomst alsnog door te trekken vanaf de N208 in Hillegom naar de N206 in De Zilk. Het politieke proces gaat gewoon door. Bewoners en belangengroepen worden tegen elkaar

320 uitgespeeld. VVD-, CDA- en PvdA-fracties en de lokale politieke partijen van de gemeenten Hillegom en Haarlemmermeer zijn sterk verdeeld over het voorkeursalternatief Midden. In grote meerderheid sprak de Haarlemmermeerse gemeenteraad voorkeur uit voor variant Zuid.

325 De heer Van de Reep roept op om de Oosteinderpolder, met haar cultuurhistorische waarde te behouden. Provinciale Staten zouden moeten uitspreken dat zij het niet eens zijn met het besluit van Gedeputeerde Staten en hun afkeur moeten uitspreken over het feit dat drie gemeenten uit de stuurgroep zijn gezet. Geef die gemeenten weer de kans voor deelname aan de stuurgroep.

330 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of de heer Van de Reep daadwerkelijk denkt dat de fracties die tegen de Middenvariant waren, dat niet duidelijk hebben gemaakt bij Gedeputeerde Staten. Dat is echt wel gebeurd. De meerderheid van Provinciale Staten heeft Gedeputeerde Staten geadviseerd om toch vast te houden aan de Middenvariant.

335 De heer **Van de Reep** kan als Hillegommer vertellen dat het zeer onwaarschijnlijk is dat gemeente Hillegom ooit zou hebben toelaten dat de weg door de Vosse en Weerlanerpolder en het bedrijventerrein zou worden aangelegd. Hillegom bracht daarover een negatief advies uit. De gemeente heeft uiteindelijk moeten kiezen, niet omdat ze zo graag wilde, maar omdat ze het vanwege kapitaalvernietiging niet kon accepteren. Er was eenvoudigweg geen andere keuze dan de Middenvariant.

340 De heer **Hoogervorst** (SP) is benieuwd waarom natuur- en milieuorganisaties niet meer betrokken worden bij het verdere overleg.

345 De heer **Van de Reep** zegt dat de vereniging was aangehaakt in de Brede adviesgroep. Steeds is getracht om nut en noodzaak aan de orde te stellen. Echter op enig moment mocht daarover niet meer worden gesproken in de Brede Adviesgroep. Vervolgens werd wel van de adviesgroep verwacht dat zou worden gekozen voor een alternatief dat de vereniging onwenselijk vond. Vereniging Behoud de Polders Hillegom gaat niet meewerken aan een project waarin meer asfalt en auto's worden voorgesteld. De vereniging zit niet te wachten op 30.000 extra vervoersbewegingen per dag. Het geld kan beter worden besteed aan OV en betere verbindingen. Dit plan leidt niet tot oplossingen maar tot meer knelpunten en het gaat ten koste van prachtige natuur en

350 cultuurhistorische grond in de Oosteinderpolder.

De heer **Deen** brengt een nuance aan in de vraagstelling van mevrouw De Meij. Provinciale Staten Noord-Holland hebben helemaal niets besloten.

355 De **voorzitter** bedankt alle sprekers.

De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt, middels een punt van orde, of het mogelijk is om de brief over de duinpolderweg nu te bespreken. De voorzitter meldt dat dit voorstel opnieuw kan worden gedaan bij het vaststellen van de agenda.

360

4. **Vaststelling strategische agenda, agenda 21 januari 2019 en verslag van 26 november 2018, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda**

- De strategische agenda wordt vastgesteld
- De verslagen van 26 november 2018 en 6 december worden ongewijzigd vastgesteld.
365 De heer **De Graaf** (CDA) verwijst naar de vergadering van 29 november, die geen doorgang vond vanwege onvoldoende quorum. Terecht heeft mevrouw Albers (SP) gewezen op de ongelukkige gang van zaken. Door het besluit om het onderwerp Duinpolderweg niet op 26 november te bespreken is dit onderwerp onterecht doorgeschoven naar deze vergadering.
370 Daarnaast heeft de heer De Graaf nog een vraag naar aanleiding van de vergadering van 6 december 2018, waarin een reactie is toegezegd: betreffende een vaste oeververbinding bij Burgervlotbrug, voor de PS-vergadering van 4 februari. Kan die reactie inderdaad worden verwacht?
Gedeputeerde **Post** moet dat nagaan.
375 De voorzitter zegt over de eerste opmerking van de heer De Graaf dat uiteindelijk gebleken is dat als een vergadering geknipt wordt, het dezelfde vergadering is. Er is gehandeld op basis van informatie, die op dat moment beschikbaar was. De situatie was bijzonder, maar het is gegaan zoals het gegaan is.
- De moties en toezeggingenlijst wordt vastgesteld.
- De heer **Klein** (CU-SGP) stelt voor agendapunt 6b 'Bereikbaarheid Haarlemmermeer-
380 Bollenstreek/duinpolderweg als eerste te behandelen.
De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat eerder werd geopperd om insprekers en het agendapunt bij elkaar te houden. Het is echter ook zo dat B-agendastukken altijd na A-agendastukken worden behandeld. Combineert men beide met elkaar dan zou dat betekenen dat in een verkeerde volgorde wordt gewerkt. Besluitstukken moeten echt eerst behandeld worden.
385 De **voorzitter** vraagt of de heer Klein kan instemmen met het voorstel om agendapunt 6b als eerste aan de orde te stellen bij de behandeling van de B-agenda.
De heer **Klein** (CU-SGP) zegt dat hij zijn eerdere voorstel handhaaft.
Een meerderheid van de commissie besluit de agenda vast te stellen, waarbij de duinpolderweg als eerste aan de orde wordt gesteld.
390 De agenda wordt vastgesteld.
- C-agenda: voor vier brieven 10e, 10j, 10x en 10z wordt voorgesteld deze door te geleiden ter afdoening door Gedeputeerde Staten. De commissie gaat hiermee akkoord.

7. **B-agenda Mobiliteit**

395 **7b. Bereikbaarheid Haarlemmermeer-Bollenstreek/Duinpolderweg inzake uitkomsten en gevolgen besluit PS Zuid-Holland**

De heer **Tijssens** (D66) verzocht de brief van Gedeputeerde Staten in deze commissie te behandelen. Het was complex met allerlei besluiten achter elkaar. De voorzet van de brief was uitstekend. Veel toezeggingen die in de verschillende behandelingen zijn gevraagd, komen
400 daarin goed terug.

D66 mist nog wel: dat nog veel in detail moet worden afgehecht. Er zijn drie hoofdprojecten waarop de toezegging is gedaan dat die in verschillende fases uitgevoerd kunnen worden, om ervoor te zorgen dat besluitvormingstrajecten, waarbij participatie een belangrijke rol speelt, overzichtelijkheid zijn en dat het ene project het andere niet in de weg gaat zitten.

405 Gedeputeerde Staten hebben toegezegd dat tijdens de uitvoering in diverse faseringen kan worden gewerkt. Kan de gedeputeerde dat alsnog bevestigen?

De heer **Zoon** (PvdD) constateert dat insprekers zich niet gehoord voelen en vrezen dat zij niet worden meegenomen in het verdere proces. Hoe kijkt de gedeputeerde daar tegenaan?

410 Gedeputeerde Staten blijven met Provinciale Staten in gesprek. Dat kan de heer Zoon zich niet herinneren van de afgelopen periode. Over het algemeen werd gezegd dat het besluit door Provinciale Staten was genomen dat het allemaal bij Gedeputeerde Staten ligt. Betekent dit dat het besluit voor verdere uitvoering bij Provinciale Staten komt te liggen?

415 De heer **Klein** (CU-SGP) bedankt voor de brief waarin valt te lezen dat dit college ervoor kiest om het college van Gedeputeerde Staten Zuid-Holland maar te volgen. Dat verbaast de fractie van CU-SGP zeer. Gemeente Haarlemmermeer ziet liever geen Middenvariant. Het belangrijkste argument

- 420 dat dit college steeds naar voren bracht, was de importantie van de doortrekking naar de N206. Nu is duidelijk dat die doortrekking er niet zal komen. Dan moet toch een stap breder worden gekeken of deze halve weg nog wel zin heeft? Welke argumenten hebben Gedeputeerde Staten om nu toch te kiezen voor een Middenvariant die niet wordt doorgetrokken, terwijl zij altijd hebben aangegeven daar geen voorstander van te zijn? Hoe oordeelt de gedeputeerde over het veranderde draagvlak?
- 425 De heer **Hietbrink** (GL) spreekt dank uit voor de brief. De ruimtelijke reservering tussen de N206 en N208 blijft nu buiten de planuitwerkingfase. GL is daar blij mee. Is de ruimtelijke reservering daarmee definitief van de baan? In het belang van de bewoners van het gebied is het van belang dat die reservering nu echt van de baan is, opdat het over vijf jaar niet opnieuw onderwerp van gesprek wordt.
- 430 Provincie Zuid-Holland heeft bij amendement 25 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de stimulering van fiets- en langzaam verkeer. Waarom kiest Noord-Holland niet voor een dergelijke reservering? Over de samenstelling van de stuurgroep merkt de heer Hietbrink op dat grondbetrokkenheid en financiële deelname niet altijd de criteria zijn, op basis waarvan gemeenten al dan niet zitting hebben in de stuurgroep. Bij het project A8/A9 zijn ook niet alle gemeenten die deelnemen grondbetrokken. Gaat het in het onderhavige geval alleen om de financiële bijdrage? Zijn Gedeputeerde Staten genegen om de stuurgroep breder en inclusiever samen te stellen?
- 435 In de brief van de gemeenteraad Haarlemmermeer wordt gevraagd naar een fasering in de project MER-fase als het gaat over verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg. Kan het versneld? Zo ja, zijn Gedeputeerde Staten voornemens om een versnelling aan te brengen?
- 440 De heer **Deen**: (PVV) kan in grote lijnen meegaan met woorden van de heren Klein en Hietbrink. Wanneer hebben Provinciale Staten dan een beslissing genomen over de Middenvariant? De heer Deen kan zich niet herinneren dat daarover is gestemd.
- 445 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de heer Deen zich herinnert dat Provinciale Staten een bedrag uittrokken voor een vervolgonderzoek naar het uitwerken van de duinpolderweg op basis van de voorgestelde Middenvariant.
- 450 Het is de heer **Deen** (PVV) duidelijk dat het geld is besteed aan een onderzoek, maar niet dat daaraan een stemming verbonden was. Wanneer hebben Provinciale Staten gestemd voor of tegen de Middenvariant? Hoe zit het met het besluit tot mandaat voor Gedeputeerde Staten Noord-Holland? Zonder stemming is dat een apart verhaal.
- 455 De heer **Hoogervorst** (SP) zegt dat de SP verheugd is over het feit dat de ruimtelijke reservering tussen de N206 en de N208 is geschrapt. Is de reservering definitief van de baan? Is het gedeelte dat resteert, nadat de verbinding N206-N208 eruit is, nog nuttig, efficiënt en effectief? Op basis van de inspraak: vraagt de SP zich af hoe betrokkenen in het verdere proces worden meegenomen. Hoe gaat de provincie Noord-Holland hier in de toekomst mee om?
- 460 Is het altijd de bedoeling geweest om de stuurgroep te trechteren? Een stevige brede stuurgroep is toch verstandiger? Gemeenten die niet grondbetrokken zijn, kunnen de gevolgen van de aanleg van de duinpolderweg wel ervaren. Zouden zij dan niet moeten kunnen blijven meepraten over het verdere proces?
- 465 Het bedrag van 25 miljoen euro bij het afdoen van motie 110 was niet specifiek voor verder onderzoek naar de Middenvariant, maar meer naar onderzoek in het algemeen.
- De heer **Papineau Salm** (PvdA) is blij dat Gedeputeerde Staten van Noord-Holland Zuid-Holland volgen met betrekking tot de ruimtelijke reservering. Wat de PvdA betreft is die reservering voor altijd van tafel.
- 470 In de brief mist de PvdA twee zaken waarvoor aandacht is gevraagd, namelijk aandacht voor de dorpen Zwaanshoek en Beinsdorp. Er zou opnieuw met deze dorpen en de bewoners worden gesproken over de noodzakelijkheid van maatregelen. PvdA hield een pleidooi om naast de HOV-verbinding ook naar de rest van het openbaar vervoer te kijken. Dat ziet de fractie niet terug. Zuid-Holland 'biedt' 25 miljoen euro voor de fiets. Hoeveel geld heeft Noord-Holland ervoor over?
- 475 Spreker steunt de opmerkingen over de stuurgroep. In het kader van de Omgevingsvisie moeten zaken integraal worden opgepakt. Dat kan niet alleen met gemeenten die betalen. Wat is hierop de reactie van de gedeputeerde?

480 De heer **Leever** (ONH) steunt wat is gezegd door CU-SGP en GL. De wethouder van gemeente Haarlemmermeer heeft duidelijk gezegd dat de gemeente voor de Zuidvariant zou kiezen en niet voor de Middenvariant. Hoe is de situatie nu met betrekking tot de stelling die toen is ingenomen voor het college van B en W van Haarlemmermeer?

485 De heer **De Graaf** (CDA) vertelt dat het CDA het jammer vindt dat de ruimtelijke reservering voor de doortrekking N206-N208 is vervallen. Bestuurlijke samenwerking prevaleert hierbij en dat begrijpt het CDA. Het idee erachter houdt de fractie in gedachte. Dit is het moment dat duidelijkheid kan worden gegeven aan direct belanghebbenden. Het CDA wil in het vervolgonderzoek naast de verdiepte aanleg in de Oosteinderpolder, ook een verdiepte aanleg aan de overzijde van de Ringvaart tot aan de Spieringweg meegenomen zien. Dit in verband met
490 de leefbaarheid in Zwaanshoek. Het CDA begrijpt de grote zorgen van de inwoners, bewoners en ondernemers. De fractie waardeert meer aandacht voor de fiets, langzaam verkeer en HOV. Multimodaliteit komt steeds hoger op de agenda. Dat aspect blijft nog onderbelicht. Gaan Gedeputeerde Staten iets ondernemen om dit beter voor het voetlicht te brengen? In de
495 communicatie over multimodaliteiten in de integrale oplossingen van wegen, openbaar vervoer en fiets mag het nog ambitieuzer, wat het CDA betreft. De fractie verwacht hier een wat actievere rol van de provincie. Spreker sluit zich aan bij de vraag over de samenstelling van de stuurgroep.

500 De heer **Hietbrink** (GL) vraagt hoe het CDA staat tegenover de variant die Zuid-Holland heeft gekozen door een deel alvast te reserveren voor fiets en OV.

De heer **De Graaf** (CDA) legt uit dat in dit traject OV de verantwoordelijkheid van Zuid-Holland is. Er zijn mooie plannen voorgesteld in Perspectief Fiets. Bij de uitwerking daarvan kan hiermee rekening worden gehouden.

505 Mevrouw **Kirch** (VVD) snapt dat hier niet OV en fiets wordt gesproken. Dit moet worden gezien als een stap om de trajecten in Zuid-Holland en Noord-Holland te synchroniseren. Dat is goed gedaan met dit besluit. Helaas is de ruimtelijke reservering weggevallen. Wat de VVD betreft was die ruimtelijke reservering wel verstandig geweest. Daarentegen is een aantal verzoek van de VVD wel overgenomen. Het besluit ten aanzien van het traject dat nu voorligt, is voor beide
510 provincies gelijkloidend. Is er ruimte voor een gefaseerde aanpak in Zwaanshoek?

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt hoe mevrouw Kirch dat laatste ziet?

515 Mevrouw **Kirch** (VVD) legt uit dat er sprake was van de mogelijke aanleg van een rondweg ten Noorden van Zwaanshoek. In de inspraak is duidelijk gevraagd om eerst te kijken naar een deel van de maatregelen voordat tot een rondweg wordt besloten. Er zou met Zwaanshoek in overleg worden getreden over een gefaseerde aanpak.

520 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) is benieuwd of de doortrekking van de N206 naar de N208 definitief van de baan is. Is het wegvallen van de doortrekking voor Gedeputeerde Staten Noord-Holland van invloed op nut en noodzaak van de Middenvariant? Blijft het in de toekomst voor deelname aan de stuurgroep een vaste voorwaarde dat wie betaalt ook bepaalt?

525 Gedeputeerde **Post** is nogal verrast over enkele vragen. Velen hebben aangegeven de doortrekking niet te willen. Zij vroegen zich af of de doorrekking nodig is. De gedeputeerde heeft daarop geantwoord dat het systeem ook functioneert zonder doortrekking, maar met doortrekking werkt het systeem beter. Nu wordt de omgekeerde vraag gesteld. Men heeft gekregen waar men om vroeg, namelijk de doortrekking is eruit. Nu vragen dezelfde zich af of er nog wel voldoende overblijft en of het systeem nog wel functioneert. De gedeputeerde is niet
530 vaak een dergelijk staaltje van cirkelredenering bij deze Staten tegen gekomen.

535 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) wijst de gedeputeerde erop dat zij altijd heeft gezegd dat het schandig was dat de bewoners zolang moesten wachten op een antwoord, terwijl verschillende fracties hadden aangegeven dat 'geen doortrekking' ook rechtszekerheid geeft.

540 Gedeputeerde **Post** constateert dat mevrouw De Meij een aantal zaken door elkaar haalt. Mevrouw De Meij haalt de ruimtelijke reservering voor een doortrekking en het feitelijk doortrekken door elkaar. Dat zijn twee verschillende zaken. Fracties hebben aangegeven de ruimtelijke reservering niet te willen, omdat zij de doortrekking niet wilden. Het systeem

functioneert ook zonder doortrekking, al functioneert die beter met de doortrekking. Nu vraagt men zich af of we het nog wel moeten doen want de weg wordt niet doorgetrokken. Dat is echt een cirkelredenering.

545 De heer **Hietbrink** (GL) zegt dat Gedeputeerde Staten besloten om de doortrekking te schrappen. Dat had kunnen betekenen dat Gedeputeerde Staten in hun volledige afweging een andere afweging hadden kunnen maken over de Midden- en Zuidvariant. De doortrekking was één van de redenen om te kiezen voor de Middenvariant.

550 Gedeputeerde Post zegt dat met Provinciale Staten is afgesproken dat de besluitvorming in Noord-Holland in lijn zou worden gebracht met die in Zuid-Holland. Dat is nu gedaan. In Noord-Holland wordt de wettelijke bepaling aangehouden en ligt het mandaat voor het kiezen van een voorlopig voorkeursalternatief en een definitief voorkeursalternatief bij Gedeputeerde Staten. In Zuid-Holland week men daar vanaf. Men trok het naar Provinciale Staten. De
555 gedeputeerde heeft voorgehouden om ook dat hier gelijk te trekken. In de commissie is gezegd dat u dat niet gelijk wilde trekken. Zij meent dat in deze commissie is gezegd dat u het mandaat niet wilde hebben. Toen is op stel en sprong een aanvullend voorstel gemaakt. Van origine was het de bedoeling dat Provinciale Staten over het voorkeursalternatief zouden beslissen.

560 De heer **Tijssens** wijst de gedeputeerde erop dat het geval was bij het project A8/A9.

Gedeputeerde Post constateert dat ze de feiten door elkaar haalt.

De gedeputeerde doet geen belofte of de doortrekking definitief van de baan is. Dit college heeft een mandaat tot 20 maart 2019. Na de verkiezingen komt er een nieuw college. Het is aan een
565 volgend of een daarop volgend college. Gedeputeerde Post heeft behoefte om in de toekomst te gaan kijken en zal er geen uitspraak over doen.

Gedeputeerde Post waagt te betwijfelen of de bewoners, wonend aan het stuk van de doortrekking nu rechtszekerheid hebben. Zij denkt dat op enig moment die discussie opnieuw gevoerd zal worden. Dat betekent dat de onzekerheid voor de bewoners van dat gebied gaat
570 voortduren. Het is uiteindelijk aan een nieuw college en de nieuw gekozen Provinciale Staten om daar een definitief oordeel over te vellen.

Over de fasering is met Zuid-Holland afgesproken dat de volgende fase in het onderzoek wel in één keer wordt uitgevoerd. Het is onzin om de verschillende onderdelen, zoals die er nu liggen, in verschillende onderzoeken onder te brengen. Daarmee raakt men het zicht volkomen kwijt.
575 Bij de uitvoering wordt wel gekeken of een logische fasering kan worden aangebracht. Dat maakt onderdeel uit van de uitwerking, zoals die nu wordt opgepakt. Onderzocht wordt of en hoe fasering mogelijk is. Als dat tot gevolg heeft dat het veel meer kost, omdat er bijvoorbeeld in onderdelen moet worden aanbesteed, dan moet goed worden afgewogen of dat het waard is. Eén van de onderdelen is het 'takje' aan de rondweg bij Beinsdorp.

580 De heer **Tijssens** (D66) schetst een situatie waarin de twee deelprojecten rondweg Zwaanshoek en de Zuidkant moeten wachten op de vertraging bij de Middenvariant. Kan bij de uitvoering van het vervolgonderzoek, de fasering aan het eind van het vooronderzoek, aan het eind van de volgende fase, geëffectueerd worden, zodat er geen
585 vertraging ontstaat?

Gedeputeerde **Post** spreekt van een hoog alsdan-gehalte. Laat men er gewoon van uitgaan dat geen vertraging optreedt en dat het college en de ambtelijke organisatie fatsoenlijk hun werk doen en op enig moment voorleggen wat is uitgewerkt. Dan is het aan Provinciale Staten om daar
590 ja of nee tegen te zeggen en er eventueel extra geld voor beschikbaar te stellen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de rondweg bij Zwaanshoek in het onderzoek wordt meegenomen. Is er ruimte om met bewoners en bedrijven te bespreken hoe de rondweg wordt uitgewerkt?

595 Gedeputeerde **Post** antwoordt dat het de fase is, die nu wordt ingegaan. Met een grof potlood is een aantal lijnen op papier gezet. Dat wordt nu nader uitgewerkt. Wat is de meest logische fasering, wanneer zou worden gefaseerd? Qua financiën: weet de gedeputeerde nog niet waar het op uitkomt. Zouden Provinciale Staten nu 10 miljoen euro voor de fiets beschikbaar stellen, dan
600 doen zij zichzelf misschien te kort. Het lijkt de gedeputeerde verstandig om eerst te onderzoeken, om vervolgens met een deugdelijke kostenraming te komen. Dan is duidelijk wat nodig is voor de fiets. Op grond daarvan zouden Provinciale Staten kunnen bepalen of zij dat

605 budget ter beschikking willen stellen. Het is een slag in de lucht, als nu een willekeurig bedrag voor de fiets beschikbaar zou worden gesteld, terwijl niet bekend is wat het uiteindelijk gaat kosten. Het is raadzaam om het budget verstandig in te zetten.

De heer **Hoogervorst** (SP) is benieuwd of dit kenbaar is gemaakt aan het college in Zuid-Holland?

610 Gedeputeerde **Post** antwoordt dat de Staten van Zuid-Holland hiertoe besloten hebben. Dat is hun goed recht.

Er is geen sprake van geweest dat wie dan ook waar uitgezet is. Nu wordt een fase ingegaan waarin nauw wordt ingezoomd op een bepaald gebied. Het is dan logisch dat de gemeenten die daarbij rechtstreeks betrokkenen zijn het college daarover adviseren. In de fase waarin
615 verschillende varianten voor lagen waren daar ook diverse gemeenten bij betrokken. Als wordt toegespitst op een beperkt gebied is het de vraag of alle partijen die in de stuurgroep zaten, daar ook in blijven zitten. Met de stuurgroep Duinpolderweg is afgesproken dat met elkaar wordt bepaald wat de meest verstandige manier is om hier met elkaar over te spreken. Dan kan het zijn dat er een kleine stuurgroep komt, die het college adviseert over de zaken die direct betrekking
620 hebben op het grondgebonden zijn van de weg en dat er een brede klankbordgroep wordt georganiseerd, waarin de overige gemeenten plaats nemen. Daarover is nog niet door de huidige stuurgroep gesproken. Dit is een uitvoeringszaak die aan Gedeputeerde Staten is, waarin het college bepaalt hoe het gebeurt. Men kan van de gedeputeerde aannemen dat daarmee op een verstandige manier wordt omgegaan door het college.

625 De heer **Hietbrink** (GL) noemde als voorbeeld overlast en leefbaarheid in Vogelenzang, die tot de oorspronkelijke doelstelling van het project behoorden. Dat speelt zich af in een gemeente die nu geen onderdeel meer uitmaakt van de stuurgroep. Dat is toch merkwaardig? Zijn de gedeputeerde en de leden van de stuurgroep bereid om het besluit over deelname aan de stuurgroep te heroverwegen?
630

Gedeputeerde **Post** vindt het geen zaak van Provinciale Staten. Het is een zaak van de colleges van Noord- en Zuid-Holland samen. Er zal op een verstandige manier mee worden omgegaan. De gedeputeerde gaat niet vooruit lopen op de samenstelling nu of in de toekomst. Er is niemand uit
635 de stuurgroep gezet. Deelname aan de stuurgroep is niet de enige manier om aan te geven hoe men in een wedstrijd zit.

Het trechteren van de stuurgroep vanaf het begin is nooit de bedoeling geweest. In het begin was er sprake van een wel heel brede stuurgroep. De gehele Duin- en Bollenstreek nam deel aan het zogenaamde Breed bestuurlijk Overleg. Dat is later gesplitst in een deel HOV en een deel
640 duinpolderweg. Ook bij HOV is de betrokkenheid van gemeenten een andere, naarmate het project vordert. Daar zijn ook gemeenten die afscheid namen. Ze zagen geen betrokkenheid meer voor zichzelf.

Gemeente Haarlemmermeer wil eerst en vooral een verbinding. Als er dan een verbinding moet komen dan geeft de gemeente de voorkeur aan Zuid boven Midden. Bestuurlijk is nooit gewisseld
645 dat gemeente Haarlemmermeer Midden niet zou willen, maar wel dat er een voorkeur was voor Zuid.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het college van B en W van Haarlemmermeer Gedeputeerde Staten heeft benaderd.

650 Gedeputeerde **Post** meent dat voor het laatst bij elkaar werd gezeten in november 2018. Haarlemmermeer stelde er prijs op om van Gedeputeerde Staten een brief te krijgen over hoe GS hiermee wilden omgaan. Daarna is er met elkaar niets meer over gewisseld. De brief van de gemeenteraad Haarlemmermeer is door Provinciale Staten ter afdoening aan Gedeputeerde Staten
655 gegeven. De standpunten van Haarlemmermeer zijn in elke fase van de ontwikkeling van het project door de gemeenteraad en het college van B en W duidelijk aangegeven en hebben in de besluitvorming die er is geweest en in de beraadslaging daarover steeds een plaats gehad. In een brief zal terugkomen hoe het precies gelopen is.

660 Multimodaliteit zou meer aandacht moeten krijgen. Dat is precies de reden dat wordt nagedacht over hoe gemeenten, die niet meteen grondgebonden betrokken zijn, kunnen aantakken. Het zou logisch kunnen zijn om een Breed Bestuurlijk Overleg, zoals dat eerder functioneerde, weer opnieuw in te stellen. Daarin zouden ook de gemeenten een plek kunnen krijgen die niet

665 grondgebonden betrokken zijn. Dat alles met een bredere insteek vanuit multimodaliteit, zowel HOV als de infrastructuur, een reguliere weg.

De Middenvariant is niet voor 100% zeker. Provinciale Staten hebben nog lang niet de financiële middelen ter beschikking gesteld, die nodig zijn. Er moet nog een planologisch regime komen dat deze variant mogelijk maakt. Dat zijn onderdelen waarover Provinciale Staten moeten beslissen. Dat gebeurt in een volgende Statenperiode. Zekerheid is er feitelijk pas bij de 670 aanbesteding en de ondertekening van het uitvoeringcontract door de aannemer. Voor het betrekken van de buurt is een participatietraject in gang gezet. Bij de uitwerking wordt men betrokken.

Tweede termijn:

675 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) merkt op dat ze weinig vertrouwen heeft in de juiste samenstelling van de stuurgroep. In de stuurgroep worden immers de besluiten genomen.

680 Gedeputeerde **Post** benadrukt dat de stuurgroep niet besluit. De stuurgroep adviseert het college van Gedeputeerde Staten. De besluiten worden genomen respectievelijk in het college van GS en in Provinciale Staten.

685 De heer **Deen** (PVV) vroeg de gedeputeerde meermaals of er een akkoord zou zijn gegeven aan het college van Gedeputeerde Staten inzake dit dossier. Het antwoord van de gedeputeerde luidde steeds: "Nee. Het is Zuid-Holland die dat deed en Noord-Holland volgt de wettelijke weg." De heer Deen heeft dit nagekeken in de Provinciewet. Gedeputeerde Staten zijn wettelijke belast met de voorbereiding van de besluitvorming. Gedeputeerde State zijn bevoegd om beslissingen van Provinciale Staten voor te bereiden en uit te voeren. Echter, over de besluitvorming gaan Provinciale Staten. In dat kader heeft de heer Deen de besluitvorming in Noord-Holland gemist. 690 Mede gezien de standpunten van de Noord-Hollandse gemeenten is dat een kwalijke gang van zaken.

695 De heer **Tijssens** (D66) legt uit dat op het moment dat Provinciale Staten geld beschikbaar stellen er dan sprake is van besluitvorming. De heer Tijssens herinnert zich dat hij met de heer Deen een dialoog had, waarbij de Tijssens de heer Deen vroeg of hij voor of tegen het besluit was en op basis van welke argumenten. De heer Deen beantwoordde die vraag vanuit zijn Noord-Hollandse perspectief. Als allen de commissie hadden gezegd dat dit het niet zou worden, dan hadden Gedeputeerde Staten op hun schreden moeten terugkeren.

700 De heer **Deen** (PVV) ziet het anders. Overigens stelde hij zijn vraag aan gedeputeerde Post en niet aan 'gedeputeerde' Tijssens.

705 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) merkt op richting de heer Deen dat haar fractie hierover driemaal schriftelijke vragen stelde. De fractie liep stuk op de antwoorden van Gedeputeerde Staten.

710 De heer **De Graaf** (CDA) bedankt de gedeputeerde voor de beantwoording. Zij meldde een onzekerheid bij de doortrekking. Dat blijft een punt van zorg voor de bewoners. Is het mogelijk dat de heer Groothuizen een technische briefing geeft het over participatietraject?

Gedeputeerde **Post**:antwoordt dat een technische briefing zeker mogelijk is, maar deze zal pas na de verkiezingen kunnen worden gegeven. Provinciale Staten stemden voor motie 110. Daarmee is 25 miljoen euro voor het project duinpolderweg ter beschikking gesteld. Dat besluit is voorbereid door het college. Wat nog moet 715 komen is het ruimtelijk kader. Alles wat tot nu toe door het college is gedaan, is ter voorbereiding op de vaststelling van het Ruimtelijk kader. Als er een Inpassingplan moet komen, zijn Provinciale Staten aan zet. Er zijn gelden om die voorbereidende werkzaamheden uit te voeren. De heer Deen heeft de besluitvorming dus niet gemist.

720 De voorzitter rondt de bespreking van dit onderwerp af.

5. A-agenda Mobiliteit

5a. Voordracht Provinciaal inpassingsplan N247

- 725 De heer Beers spreekt in over de N247. Eerder diende hij een zienswijze in. Kort hierna vond er een gesprek plaats met de omgevingsmanager. Er blijkt geen enkele ruimte te zijn voor alternatieven, met betrekking tot de herinrichting van de kruisingen van de N247 ter hoogte van Bernhardlaan en Nieuwe Dam-Kloosterdijk. Deze worden niet opgenomen in het ontwerp N247. Op 95% van de opmerkingen in de Nota van zienswijzen wordt afwijzend gereageerd. Er wordt geen enkele aanpassing van verkeerstechnische aard doorgevoerd.
- 730 Afzonderlijke deelprojecten worden gerechtvaardigd zonder rekening te houden met onderlinge samenhang en toekomstige ontwikkelingen. Eerder pleitte de heer Beers voor samenhang en integratie van projecten. Zijn gevoelens over het karakter van dit proces en de invulling van burgerparticipatie kan men wel raden.
- 735 De N247 staat in landelijke top 5 van knelpunten provinciale wegen. Het PIP lost de doorstromingsproblemen niet op. Door burgers werden breed gedragen voorstellen ingediend, maar die werden afgeserveerd. Nu wordt voor miljoenen euro's geïnvesteerd in een houtje-/touwtje oplossing zonder samenhang. Dat is kapitaalvernietiging. Het technische en financiële kader dat aan het ambtelijk apparaat wordt meegegeven, wordt stringent geïnterpreteerd. Provinciale Staten zouden meer ruimte kunnen geven aan onderzoek naar mogelijke
- 740 alternatieven. Meten is weten. De heer Beers stelt voor om een MKBA te laten maken van zowel zijn voorstel als van de plannen in het PIP N247, ter hoogte van de Bernhardlaan in Monnikendam. De effecten van beide kunnen worden gekwantificeerd. Het schept een gedegen basis om de juiste keuze te maken.
- 745 De heer **Papineau Salm** (PvdA) is benieuwd of naast elkaar is gezeten als gelijkwaardige partners met de ambtenaren om te kijken naar de beste oplossing.
- De heer **Beers** heeft na de indiening van zijn zienswijze met de omgevingsmanager gesproken. Bij aanvang van het gesprek werden de piketpalen al door de omgevingsmanager neergezet.
- 750 De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt of er nu oplossingen zijn voor de Bernhardbrug en het snelfietspad die later niet meer zouden kunnen, doordat het PIP wordt vastgesteld, zoals het nu voorligt.
- De heer **Beers** vreest het ergste. Als de situatie bij de Bernhardbrug op de voorgestelde wijze wordt aangepast, dan levert dat geen ideale situatie op voor de verkeersdoorstroming.
- 755 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of inspreker zich er van bewust is dat juist de verkeerscongestie de provincie noopt om zaken gefaseerd en snel aan te pakken.
- 760 De heer Beers heeft daar begrip voor. Hij is wel bang dat nu miljoenen euro's worden besteed aan een tijdelijke oplossing. Hij verwacht dat men over tien jaar weer bij elkaar zit om een nieuwe oplossing te bedenken. Het lijkt inspreker verstandiger om dat laatste te vermijden.
- 765 De heer **Leek**, ook bekend als de klompenprins van Katwoude, behoort samen met zijn broers en vader tot de 28 handmatige klompenmakers in Nederland. De klompenmakerij krijgt 70.000 bezoekers per jaar. Aangezien het fietspad langs het bedrijf aan de verkeerde kant van de weg ligt, wilde gemeente Waterland in 2006 een tweede fietspad over het parkeerterrein van de klompenmakerij aanleggen. De familie Leek vond dat een goed idee. Het levert een veiligere situatie op. Provincie Noord-Holland wilde de betreffende grond vervolgens onteigenen. De raad vond dat geen goed idee, omdat dit de bedrijfsvoering van de klompenmakerij zou belemmeren. Een overleg tussen de provincie, gemeente en familie Leek volgde. Inmiddels doet de gemeente niet meer mee aan het overleg. De provincie vroeg de gemeente om 600.000 euro bij te dragen, waardoor de gemeente afhaakte. De provincie deed de familie Leek geloven dat het overleg nog gaande was.
- 775 De heer Leek verzoekt de provincie om de gemeente weer te betrekken bij het overleg. De familie Leek wil in overleg blijven.
- Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of er alleen een fietspad aan de andere kant van de N247 ligt.
- 780 De heer **Leek** legt uit dat aan de westzijde van de N247 een fietspad ligt. Sinds 2006 bestaat de wens om ook een pad aan de oostzijde aan te leggen. Het fietspad wordt breder dan aanvankelijk gepland. Dat fietspad zal over het parkeerterrein van de klompenmakerij komen te liggen.
- 785 De heer **Klein** (CU-SGP) informeert naar de gevolgen van aanleg van het fietspad voor de bedrijfsvoering.

- De heer **Leek** vindt het lastig uitleggen zonder tekening. Het parkeerterrein wordt kleiner. Autobussen kunnen niet langer naast elkaar parkeren, maar slechts achter elkaar. Aan de andere kant van de Irenehoeve zou een sloot verlegd worden, waarna er drie busparkeerplaatsen achter elkaar komen. Het parkeren wordt lastiger en de situatie wordt onveiliger. Als er minder bussen komen dan hakt dat in de omzet.
- De voorzitter bedankt de insprekers en geeft het onderwerp ter bespreking aan de commissie.
- 795 Mevrouw **Kaamer van Hoegge** (VVD) zegt dat de VVD het PIP ziet als één van de stappen om de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de regio Waterland te verbeteren. Het voorliggende PIP ziet er goed uit.
- 800 Bij acht woningen is er sprake van een verhoging van geluidbelasting. Wanneer is het onderzoek naar de gevelmaatregelen gereed? Wat zijn de effecten op de onderliggende schakels, zolang het deel door Broek in Waterland nog niet in besluitvorming is genomen. Wanneer is het onderzoek naar het snelfietspad tussen Amsterdam en Regio Waterland afgerond?
- Naar aanleiding van de inspraak is de VVD benieuwd wat er misging in de communicatie met de familie Leek.
- 805 De heer **De Graaf** (CDA) spreekt van een goede stap in de verbetering van de bereikbaarheid. Het CDA heeft wel zorg over de groei van het verkeer met 1%. Landelijk is de groei groter. Is 1% reëel? Wordt deze 1% groei ingegeven door de beperkte bereikbaarheid op dit moment? Het CDA heeft twijfels over de compensatie van het weidevogelleefgebied. Is het haalbaar?
- 810 Donderdag 17 januari werd de fractie onaangenaam verrast met 19 bijlagen van circa 500 pagina's. Dit wilde de heer De Graaf graag nog opgemerkt hebben.
- De heer **Leever** (ONH) constateert dat er een zeer gedetailleerd plan voorligt. Het fietspad vraagt nog om specifieke aandacht. Zie inspreker. Veel aandacht is gegeven aan de inpassing, inspraak, en milieueffecten.
- 815 ONH ziet graag de kosten van het plan? De fractie werd verwezen naar het verouderde PMI 2017-2021. Daarin staat alleen het project N247 nummer 16 genoemd, met een krediet van 45 miljoen euro. Waarom kunnen geen concrete bedragen worden genoemd?
- 820 De projecten N247 nummers 12 en 14 ontbreken. Zijn die projecten al uitgevoerd?
- De heer **Papineau Salm** (PvdA) is blij met het voorstel voor 't Schouw. Hoe worden de bewoners van Monnikendam betrokken? Ze rekenden en kwamen met alternatieven. Zij hebben het idee dat er niet naar hen wordt geluisterd. Is de gedeputeerde bereid om nog een keer met hen om tafel te gaan zitten?
- 825 Wat is de belemmering om het fietspad van Volendam tot Amsterdam door te trekken? Wanneer kan resultaat worden verwacht?
- Ten aanzien van de compensatie begreep de heer Papineau Salm dat Staatsbosbeheer tevreden is met het geld om te compenseren. Eerder was er echter de discussie over een nieuwe vorm van compensatie. Het is niet langer wenselijk om geld te geven ter compensatie. Kunnen gronden, ter compensatie, in natura worden toegevoegd? Is dat mogelijk elders in Noord-Holland?
- 830 De heer **Hoogervorst** (SP) constateert dat de instemming met het PIP de volgende stap is richting het oplossen van de verkeersproblematiek op de N247 tussen Edam en 't Schouw. Deze route is druk en onoverzichtelijk. Ook de SP vindt dat er iets moet gebeuren.
- 835 In de voordracht wordt melding gemaakt van geluidsnormen voor overlast. Op een deel van het traject worden deze normen opgerekt om de uitvoering van het project beter mogelijk te maken. Is dit gebruikelijk? De SP heeft hier moeite mee. Waarom zijn de normen dan ooit opgesteld? De SP maakt zich ook zorgen over de gevolgen voor de natuur. Zijn er compensatiemogelijkheden?
- 840 Regelmatig is genoemd dat het in de toekomst wenselijk zou kunnen zijn om het gebied boven Amsterdam, richting Zaanstad, Purmerend en Edam, te ontsluiten met railverbindingen. Is die ruimte er nog als dit PIP wordt vastgesteld? Als die ruimte er niet is, is de gedeputeerde dan met de SP van mening dat er in het PIP meer rekening gehouden had moeten worden met lightrail?
- In reactie op de inspraak door de heer Leek wordt opgemerkt dat de SP het voorgestelde fietspad aan de oostzijde van de N247 ook graag zou zien. Uiteraard moet het wel netjes gebeuren. Er lijkt nu iets mis te zijn gegaan. Hoe kan het overleg vlot worden getrokken?
- 845

De heer **Van Hooff** (PVV) vertelt dat de Nota van beantwoording, het PIP met bijbehorende rapporten, wat de PVV betreft, kunnen worden vastgesteld. De ter visie legging van het

850 definitieve PIP vanaf 11 februari vindt de PVV ook prima, net als besluitpunt 4.
De heer Van Hooff gaat er vanuit dat Gedeputeerde Staten kijken naar alle opmerkingen van omwonenden. Het verhaal over de verlenging van de metrolijn vanuit Amsterdam is een goed plan. Mogelijk kan in het PIP worden opgenomen dat daar in de toekomst over nagedacht wordt. De PVV kan instemmen met de voordracht.

855 De heer **Hietbrink** (GL) verwijst naar de later te bespreken PMI, waarin een extra krediet van 2,6 miljoen euro wordt gevraagd voor dit PIP. Een deel daarvan heeft te maken met de aanleg van een ontsluitingsweg naar Molenkade 2. De ontsluitingsweg wordt voorgesteld in plaats van een ontheffing op de busbaan. Dit kost de provincie 1,4 miljoen euro. Wordt dit bedrag uitgetrokken voor een ontsluitingsweg naar één huis, terwijl kan worden volstaan met een ontheffing voor de busbaan?

De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt hoe de gedeputeerde aankijkt tegen de samenhang met het snelfietspad. Worden nu keuzes gemaakt, die straks de aanleg van het snelfietspad of andere zaken onmogelijk maken?

865 Vroeger gold een snelheidsbeperking in Monnikendam. Is het terugbrengen van de snelheid op de N247 bij Monnikendam naar 60 km/uur een optie?.

De heer Klein heeft zich verbaasd over het volgende. In dit project moet het bedrijf IDA deels worden verplaatst om de facto een tunnel voor de bus mogelijk te maken. Weegt dat tegen elkaar op? IDA is deels gehuisvest in panden die behoren tot de Stelling van Amsterdam. Die panden 870 schijnen geen status te hebben. Is het mogelijk om de panden een betere status te geven? Is de aan te leggen tunnel bestendig voor verrailing naar Purmerend?

De heer **De Graaf** (CDA) informeert naar de maatschappelijke baten van dit stukje verbetering voor de status van de Stelling van Amsterdam.

875

De heer **Klein** (CU-SGP) legt uit dat de betreffende panden nu geen cultuurhistorische bescherming genieten. Wordt die status nu toegevoegd dan brengt dat geen extra kosten met zich mee, maar het geeft wel nadere bescherming.

880 De heer **Zoon** (PvdD) bedankt de ambtenaren voor de beantwoording van technische vragen. Onderhoud aan wegen is nodig. Groot onderhoud geeft de mogelijkheid om fouten, die gemaakt zijn, te corrigeren. Zorgvuldigheid gaat daarbij voor snelheid. De opdracht in het PMI is daarbij een uitgangspunt. Het verbeteren van fiets en OV kan de PvdD ondersteunen, maar de leefbaarheid en de natuur mogen er niet op achteruit gaan. Gedeputeerde Staten hielden zich niet 885 aan deze opdracht. Zowel NNN als het weidevogelleefgebied gaan er op achteruit. Dit wordt financieel afgekocht door op een compleet andere locatie plantjes uit de grond te gaan trekken. Het voorstel in het PMI is dus niet conform deze opdracht. Het is aan Gedeputeerde Staten om dit te corrigeren. Er komt meer lawaai. Het betreft niet alleen een overschrijding maar ook meer dan de huidige waarde. Oplossingen als een geluidscherm worden terzijde geschoven omdat dit lelijk 890 is. Snelheidsverlaging wordt niet eens overwogen. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat voor verslechtering wordt gegaan? Kan de gedeputeerde bevestigen dat de leefbaarheid niet zal verslechteren? De Crisis en herstelwet wordt toegepast. Het is een keuze. De noodzaak is er niet meer. De PvdD kiest liever voor een goede dan een snelle besluitvorming.

895 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) weet dat geluidsnormen vaker worden opgerekt. Is gevelisolatie mogelijk, waardoor de overlast ten gevolge van de opgerekte geluidsnormen wordt beperkt? Wat doet het college met de inspraak van Klompenboerderij Katwoude, in verband met het fietspad? Het verdienmodel van de klompenmakerij mag er niet op achteruitgaan. Bezoekers moeten op een fatsoenlijke manier kunnen parkeren.

900

De heer **Tijssens** (D66) bedankt de ambtenaren en de sprekers. Wat er beschreven is in het PIP vindt D66 goed, maar de fractie komt met een punt van aandacht. Dit speelt in combinatie met de onderdoorgang bij Broek in Waterland. Provinciale Staten verzochten om een korte 'adem Pauze', zodat het plan voor de aanleg van de weg goed kan worden uitgebalanceerd. De toename van capaciteit op de ene plek mag niet leiden tot problemen op een andere plek. Deze 905 'Road balancing' van de N247 moet terugkomen in dit plan. Klopt het dat het PIP even moet worden afgewacht wat er uit het onderzoek naar de onderdoorgang naar voren komt?

910 Gedeputeerde **Post** vertelt dat het onderzoek naar de geluidsbelasting op 8 woningen in februari gereed is. Het onderzoek naar het snelfietspad moet nog beginnen. De klompenboerderij ligt dicht langs de provinciale weg. De bedoeling is om tussen de weg en de boerderij een extra fietspad aan te leggen om te voorkomen dat op de N247 veelvuldig wordt overgestoken door fietsers. Het fietspad zou om de boerderij heen komen te liggen. Daar is vanaf gezien, omdat de gemeente dat perceel wil gebruiken voor de aanleg van een gemeentewerf. De
915 verandering in de aanleg heeft tot gevolg dat een gedeelte van het parkeerterrein niet meer beschikbaar is voor parkeren. Dat zou kunnen worden opgelost door de schuur, die nu op het terrein staat, naar de noordelijke kant van het perceel te verplaatsen. Daar hangen de kosten van 600.000 euro mee samen. De provincie kan die kosten voor het verplaatsen van een schuur niet betalen, omdat er dan sprake zou zijn van ongeoorloofde staatsteun. Wat de provincie kan doen
920 is om de gronden minnelijk zien te verwerven van de familie Leek. Daarover zijn gesprekken gevoerd. Als dat niet lukt dan biedt het PIP een titel om te onteigenen. De gemeente gaf aan die kosten niet te willen dragen. Die gesprekken zijn op niets uitgelopen. De provincie kan niet anders dan ofwel minnelijk verwerven of tot onteigening overgaan.

925 De heer **Hietbrink** (GL) vraagt of hetzelfde probleem geldt voor de gemeente met betrekking tot staatsteun?

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat dit ook geldt voor de gemeente. Er zou wel een oplossing kunnen worden gevonden in bijvoorbeeld grondruil. Dat liep ook op niets uit.
930 De gedeputeerde meent zich te herinneren dat op verzoek van de gemeenteraad de optie voor het verplaatsen van de schuur is uitgezocht. Na de gemeenteraadsverkiezingen blijkt de nieuwe gemeenteraad c.q. de nieuwe wethouder er niet zo zwaar aan te tillen, dan in de vorige raadsperiode het geval was. Dat maakt het wat lastiger om met de gemeente hierover tot overeenstemming te komen. Uiteindelijk rest de provincie niets anders dan het PIP op deze
935 manier vast te stellen.

De heer **Leever** (ONH) vraagt waarom de firma niet op de hoogte is van de veranderde opvatting van de gemeente?

940 Gedeputeerde **Post** antwoordt dat de heer Leek zojuist uit zijn bijdrage heeft laten blijven dat hij hiervan op de hoogte is. Naar de gedeputeerde begrijpt is er uitgebreid over gesproken met de familie Leek. De provincie heeft zelf ook enige tijd in onzekerheid verkeerd over de koers die de gemeente wilde varen. 1% groei is wellicht laag in relatie tot de economische ontwikkeling van dit moment, maar er is
945 ook niet veel meer wegcapaciteit. Over de compensatie van het weidevogelleefgebied zegt de gedeputeerde dat ze bij voorkeur daarvoor niet een bedrag aan geld gereserveerd ziet. De voorkeur gaat uit naar het oplossen van de compensatie in de regio. Getracht is compensatie te vinden in de gemeente zelf. Dat is niet gelukt. Dan resteert niets anders dan het in feite af te kopen. De commissie NLWM wisselt
950 daarover met de gedeputeerde Natuur van gedachte. Met het beschikbaar gestelde bedrag kan alsnog compensatie worden gerealiseerd. Gesteld wordt dat er weinig zienswijzen zijn gehonoreerd. Mogelijk heeft dat er mee te maken dat, anders dan anders, het voorontwerp ook ter visie heeft gelegen. In die eerdere ronde is mogelijk al meer opgevangen.
955 Over de kosten merkt de gedeputeerde op dat drie projecten in het PMI zijn samengevoegd tot één project, te weten nummer 16. Dat is één krediet geworden. De bewoners van Monnikendam zijn niet afgeserveerd. Er wordt altijd zeer serieus omgegaan met de inbreng vanuit de omgeving. Als de oplossingen zoals men die in Monnikendam zou willen dan moet het budget tweemaal zo hoog worden. Overigens is de situatie in Monnikendam
960 absoluut niet vergelijkbaar met die in Broek in Waterland. In Broek in Waterland loopt weg dwars door de bebouwing heen. De weg loopt langs Monnikendam en er niet doorheen. Het in het PIP voorgestelde leidt niet tot beperkingen en niet tot het niet kunnen nemen van maatregelen, die voor de toekomst genomen zouden moeten worden. Het besluit van hogere waarden: is gebruikelijk. Dat neemt niet weg daar wordt gekeken naar
965 maatregelen voor gevelisolatie. Als dat niet lukt dan wordt gekeken naar maatregelen aan de woningen zelf. Als het PIP is vastgesteld wordt de ruimte voor de doortrekking van de Noordzuidlijn: niet anders dan nu het geval is. Als er bij 't Schouw een fietstunnel zou moeten komen, dan moet uiteraard worden opgelet dat deze niet dwars door bestaande infra gaat.

970 Met de verplaatsing van het tankstation wordt vrije ruimte gecreëerd bij 't Schouw. Straks wordt dat open gebied. Er komt niet terug in termen van bebouwing. Voor Molenkade 2: wordt inderdaad 1,4 miljoen euro uitgetrokken voor een ontsluiting. De situatie daar is zeer ingewikkeld. De ontsluiting van de woning vindt plaats over het water. Met een eigen bootje wordt de vaart overgestoken. Dan komt men uit op de busbaan, die moet
975 worden overgestoken. De bewoners parkeren hun auto aan de westelijke zijde van de weg, op een plek die eigenlijk geen parkeergelegenheid is. Er komt straks een afscheiding tussen de busbaan en de weg om te voorkomen dat mensen ten onrechte gebruikmaken van de busbaan. De bewoners van Molenkade 2 kunnen dan niet meer met auto de weg op. Omdat het een ongewenste situatie is, wil de provincie graag gezamenlijk met de gemeente die ontsluiting
980 realiseren. Het is ingewikkeld, maar de gedeputeerde ziet geen andere oplossing. Er komt geen weg naar de woning, maar meer een pad. Het moet er wel komen. De bodem ter plaatse is zacht, wat de nodige kosten met zich meebrengt. Ontheffing voor het betreden van de busbaan zou vanuit één richting kunnen, maar dat zou betekenen dat een ingewikkelde manoeuvre moet worden gemaakt wanneer men vanuit de
985 richting van 't Schouw komt. De auto moet vervolgens worden geparkeerd op een vluchthaven. Dat is geen wenselijke situatie

De heer **Leever** (ONH) kent de situatie ter plaatse. Waarom kan niet een deel van de afscheiding van busbaan worden weglaten.

990 Gedeputeerde Post legt uit dat het in of uit manoeuvreren daar ter plekke voor de overige verkeersdeelnemers levensgevaarlijke situaties oplevert. Richting de heer Zoon die een opmerking maakte over het door Gedeputeerde Staten weigeren van een geluidsscherm merkt de gedeputeerde op dat: Provinciale Staten zelf een Leidraad
995 Landschap en Cultuurhistorie heeft vastgesteld, waarin staat welke maatregelen wel of niet wenselijk zijn in bepaalde gebieden. Daar staat in vermeld dat op dergelijke wegen geluidsschermen niet wenselijk zijn. De gedeputeerde verwijst tevens naar het Actieplan Geluid van gedeputeerde Tekin. Het college wil meerdere doelen tegelijk proberen te dienen, zoals het Inrichten op een manier waarvan men vindt dat Noord-Holland eruit moet zien en anderzijds de
1000 geluidsoverlast voor omwonenden zo gering mogelijk te maken. De gedeputeerde kan niet beloven dat de leefbaarheid voor iedereen verbetert. Enerzijds is doorstroming wenselijk, want dat is goed voor de leefbaarheid. Anderzijds willen we minder geluid. Een betere doorstroming realiseert in de regel wat meer geluid. Daar waar het geluid betreft, heeft de gedeputeerde goede hoop dat de techniek binnen afzienbare tijd enorm gaat helpen. Elektrische voertuigen zullen
1005 daarbij voor wat betreft de uitstoot, maar ook betreffende geluid zeker helpen. Met het onderzoek in Broek in Waterland hoeft geen rekening te worden gehouden. De maatregelen bij 't Schouw kunnen worden genomen, ongeacht de maatregelen bij Broek in Waterland. Bij 't Schouw leiden de maatregelen per saldo tot een verbetering.

1010 *Tweede termijn:*

De heer Tijssens (D66) meldt dat de voordracht een hamerstuk mag zijn.

1015 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) lijkt het een goed idee om een stand van zaken aan familie Leek voor te leggen, nu de heer Leek hier toch aanwezig is.

De **voorzitter** zegt dat dit niet gebruikelijk is en stelt voor dit buiten de vergadering om te doen.

1020 De heer **Zoon** (PvdD) herhaalt dat niet aan de opdracht is voldaan, die in het PMI is afgesproken. De PvdD zal op dat punt niet kunnen instemmen.

1025 De heer **Klein** (CU-SGP) kreeg geen antwoord op zijn vraag over de verhuiskosten van IDA. Is het een idee om iets met de cultuurhistorische status te doen? Is het mogelijk om alleen de grond bij de klompenmakerij in Katwoude te onteigenen die nodig is voor het fietspad, of moet het gehele perceel worden onteigend?

De heer Van Hooff (PVV) meldt dat de voordracht een hamerstuk mag zijn.

1030 De heer Papineau Salm (PvdA) zegt dat het niet zijn bedoeling was om te spreken van 'afserveren'. Klopt het dat de aangedragen alternatieven door inwoners van Monnikendam te duur zijn?

Voor de heer Leever (ONH) is de voordracht geen hamerstuk.

1035 De heer De Graaf (CDA) vertelt dat het van het CDA een hamerstuk had mogen zijn, maar de PvdD heeft het teruggenomen.

Mevrouw Kaamer van Hoegge (VVD) zegt dat de voordracht een hamerstuk had mogen zijn.

1040 Gedeputeerde Post: licht toe dat onteigenen alleen wordt gedaan voor dat wat nodig is. Bij minnelijke verwerving kan het meer grond zijn, want dat is een onderlinge afspraak. IDA blijft op de locatie waar het bedrijf thans is gevestigd. De provincie koopt slechts een perceel van IDA om daar een tankstation te vestigen.

1045 Het terugbrengen van de snelheid naar 60 km/uur bij Monnikendam lijkt niet logisch. Deze belangrijke weg voor de regio moet die capaciteit blijven behouden om alle verkeer te kunnen verwerken. De weg moet dus niet worden afgewaardeerd. Met alleen het plaatsen van een bord '60 km', terwijl de weg is ingericht als 80 kilometergebied, dan zal men de neiging blijven houden om hard te rijden. Als de weg niet wordt heringericht, zal de politie niet gaan handhaven. De weg zou moeten worden versmald en moeten worden ingericht als een erftoegangsweg.

1050 De vraag over de Stelling van Amsterdam: moet aan de betreffende collega-gedeputeerde worden gesteld.

Men wil net als in Broek in Waterland een tunnel in Monnikendam. De gedeputeerde herhaalt dat beide situaties niet met elkaar te vergelijken zijn. De polder wordt meer aangetast. Daar zit men niet op te wachten.

1055 De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5b. Voordracht Ongestoorde Logistieke Verbinding (OLV) Greenport Aalsmeer

1060 De heer **Van Hooff** (PVV) zegt dat de PVV akkoord gaat. De voordracht mag een hamerstuk zijn.

Mevrouw **Kirch** (VVD) begrijpt dat er nu zowel een voor- als een achteruitgang komt. Daarbij moet rekening worden gehouden met venstertijden. Hoe gaat dat met handhaven?

1065 De heer **Leever** (ONH) constateert dat de Greenport Aalsmeer van groot economisch belang is. Als zodanig staat ONH er dus positief tegenover. In 2010 is al 3 miljoen euro beschikbaar gesteld voor dit project. Het project wordt pas acht jaar later in uitvoering genomen. De reserve voor dit project is opgelopen tot 14,3 miljoen euro. Moet het project aanbesteed worden en zo ja wanneer? Of lopen de kosten nog verder uit?

1070 De heer **Den Uyl** (PvdA) meldt dat de PvdA akkoord gaat met de voordracht.

De heer **Hietbrink** (GL) is benieuwd of in het vervolgproces nog een bestemmingsplan moet worden opgesteld om de ontsluiting mogelijk te maken.

1075 De heer **Tijssens** (D66) meldt dat de voordracht, wat D66 betreft, een hamerstuk mag zijn.

1080 Mevrouw **Terlouw** (CU-SGP) vertelt dat de CU-SGP een onderbouwing van nut en noodzaak van het voorstel mist in de voordracht. Hoe is het onderhoud geregeld? Wat zijn de kosten en voor wiens rekening komen de onderhoudskosten?

1085 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of de CU-SGP ervan op de hoogte is dat het bedrijfsleven participeert in de financiering voor deze ontsluiting. Geeft dat niet heel nadrukkelijk aan hoe groot de noodzaak is? Het plan is in 2010 vastgesteld. De bloemen- en plantenexport is sindsdien met 20% gegroeid.

De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of het project sneller kan worden uitgevoerd dan de beoogde opschuiving in het PMI.

1090 Gedeputeerde **Post**: antwoordt op de vraag van de VVD over het handhaven van venstertijden dat dit Flora is samen met de gemeente.

ONH vroeg of dit project echt nodig is. Het antwoord is ja. Er is geen bestemmingsplan nodig. Dat is allemaal al geregeld.

- 1095 Het onderhoud is meegenomen in de plannen. De achterkant komt in eigendom van de gemeente en dat wordt door de gemeente onderhouden. De voorkant komt in eigendom van de provincie. De provincie zorgt hier voor het onderhoud.
Op de vraag van het CDA of het sneller kan moet de gedeputeerde antwoorden dat dit helaas niet mogelijk is. Het duurde enige tijd voordat partijen er met elkaar uit waren. De gedeputeerde is blij dat op de valreep, voor de verkiezingen, overeenstemming is bereikt. Er wordt zo snel mogelijk aan de slag gegaan.
- 1100

Tweede termijn:

- 1105 De heer Leever (ONH) vertelt dat in 2010 3 miljoen euro was begroot en nu staat de begroting op 14,3 miljoen euro. Wanneer is de aanbesteding? Wanneer wordt gestart?

Mevrouw **Terlouw** (CU-SGP) hoort ook graag wat de kosten voor het onderhoud zijn.

- 1110 Gedeputeerde **Post** legt uit dat het plan dat nu voorligt, in 2010 niet voorlag. Toen was er sprake van een totaal ander plan. Nu wordt een extra achteruitgang en extra ruimte aan de voorkant gerealiseerd. Er komt een vrij liggende baan. Toen kreeg het project geld van het toenmalige ministerie van EZ. Dat geld wordt nu hiervoor ingezet. De plannen zijn uitgebreid. Het resultaat is een echte ongestoorde logistiek.

- 1115 Dit is een raming. Een raming draagt een bepaalde mate van onzekerheid met zich mee. Hoe scherper het plan wordt, hoe scherper de raming. Voor de achteruitgang krijgt de gemeente subsidie. De gemeente voert het werk uit. In de uitvoering is de gemeente dan ook verantwoordelijk voor het risico van minder of meer kosten. Datzelfde geldt voor de provincie aan de voorkant.

- 1120 De daadwerkelijke kosten zijn bekend als het resultaat van de aanbesteding bekend is. Er kan altijd sprake zijn van meer kosten door het aantreffen van bijvoorbeeld een bom uit WO II of vervuiling.

4% van de investeringskosten wordt *grosse modo* als onderhoudskosten meegenomen in de begroting.

- 1125 De **voorzitter** constateert dat de voordracht als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten.

5c. Initiatiefvoorstel SP Verbetering van het wachtcomfort op busstations

- 1130 De heer **Bruggeman** (SP) vertelt dat het belang van comfortabele busstations wordt onderschreven door het college van Gedeputeerde Staten. De foto's in het initiatiefvoorstel en bij de schriftelijke vragen voor zich spreken. In Friesland is een aantal stations eigendom van de provincie. De provincie betaalt daar ook voor het beheer, onderhoud en verbetering. Het is geen wet van meden en perzen dat kwaliteitszorg voor busstations geen provinciale taak kan zijn.

- 1135 Als het OV-knooppunten betreft kan, binnen de doelstelling daarvan, het comfortabel maken een goede stap zijn.

De SP stelde voor om te kijken of uit de Kleine Infrastructuurregeling kan worden bijgedragen. Gedeputeerde Staten gaven aan dat de regeling alleen is bedoeld voor de verbetering van verkeersveiligheid. De SP vindt dat dit vaak met een korreltje zout wordt genomen (zie lijst kleine projecten). Recent is op een treurige manier gebleken dat over de verkeersveiligheid van het busstation in Alkmaar nog wat te zeggen valt. Comfortabele busstations zijn ook ter verbetering van de sociale veiligheid.

- 1140 De heer Bruggeman vraagt de commissie om niet alleen de intentie uit te spreken dat voor het reizen per bus comfortabele wachtruimtes van belang zijn, maar ook om een aanzet te geven voor verbetering. Het busstation in Alkmaar is om meerdere redenen het meest urgent.

- 1145 De heer **Leever** (ONH) vertelt dat 17 bushaltes in de Kop van Noord-Holland zijn opgeheven. Mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en ook een fysieke beperking hebben moeten een grote afstand afleggen om een halte te bereiken.

- 1150 ONH sprak vaker over de verbetering van wachthuisjes. ONH staat achter dit initiatiefvoorstel van de SP. De reactie van Gedeputeerde Staten is bijzonder. Er werd gezocht naar argumenten om het voorstel niet te honoreren. Uit sociaal oogpunt is de reactie van Gedeputeerde Staten naar de mening van ONH onvoldoende.

- 1155 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de heer Leever ervan op de hoogte is dat bepaalde verantwoordelijkheden niet bij de provincie liggen, maar bij gemeenten. Moet

de provincie achter die gemeenten aan gaan zitten, zodat zij hun verantwoordelijkheid nemen?

1160 De heer **Leever** (ONH) zegt dat bij de concessie aan Connexxion met betrekking tot het budget voor emissievrij vervoer, dit ten koste is gegaan van het platteland. Er zijn klachten omdat haltes zijn opgeheven. Belt men op het platteland voor flexvervoer dan wordt de telefoon niet opgenomen.

1165 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) bedankt de SP voor de notitie. Er mag geen sprake zijn van toechtholen die ook nog onveilig zijn. 50PLUS vindt het bijzonder jammer dat het overgrote deel van de beantwoording door Gedeputeerde Staten omhelst dat de provincie er niet over gaat. Gedeputeerde Staten zouden in samenwerking met gemeenten busstations kunnen aanpakken. De fractie van 50PLUS vindt dat hiervoor geld beschikbaar moet worden gesteld. Het programma OV-knooppunten kan worden aangepast. Tevens moet het beleid op de ketenreis en bijbehorende voorzieningen verder worden ontwikkeld.

1175 De heer **Tijssens** (D66) spreekt van een sympathiek voorstel van de SP, dat opbouwend van toon is. Ook kan hij zich de reactie van Gedeputeerde Staten voorstellen. De provincie moet geen zaken naar zich toetrekken waarvoor een ander verantwoordelijk is. Richting Gedeputeerde Staten in de nieuwe periode zou de heer Tijssens willen meegeven om na te denken over comfortabele wachtruimtes. Dat is een belangrijk onderdeel van de ketenreis. Dit initiatiefvoorstel kan D66 echter niet steunen, omdat daarmee de verantwoordelijkheid wordt weggenomen waar die op dit moment ligt.

1180 De heer **Hietbrink** (GL) verwijst naar het aanknopingspunt in het initiatiefvoorstel, namelijk de Uitvoeringsregeling Kleine infrastructuur. Zou D66 er een voorstander van zijn om de regeling zo te herformuleren, zodat ook dit soort investeringen daarin kunnen worden ondergebracht?

1185 De heer **Tijssens** (D66) is daarin voorzichtig. Het is een beperkt fonds. Straks is er geen geld meer voor zaken waarvoor de provincie nu aan de lat staat. Daar is dan geen geld meer voor, terwijl de provincie zaken naar zich toehaalt, die nu (terecht) bij gemeenten liggen. D66 staat wel open om na te denken over kwaliteitsverbetering.

1190 Mevrouw **Visser** (PvdD) zegt dat het erop lijkt dat Gedeputeerde Staten erkennen dat wachtfaciliteiten vaak te kort schieten en dat het in de mogelijkheid ligt om er wat aan te doen. Dan is de PvdD met de SP van mening dat de provincie die verantwoordelijkheid moet nemen. Het is noodzakelijk om alles te doen wat mogelijk is om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken. Openbaar vervoer moet het beste transportmiddel zijn voor iedereen. De provincie mag niet aanhikken tegen een kleine investering met een grote impact. Er wordt immers voor honderden miljoen euro's aan asfalt voor de autobezitters op het programma. De provincie heeft een riante portemonnee. Deze provinciale portemonnee mag wat de PvdD betreft getrokken worden ter verbetering van wachtfaciliteiten bij busstations. Dit kan door de Uitvoeringsregeling Subsidie Kleine Infrastructuur 2019 aan te passen, of door een extra pot te creëren.

1200 Mevrouw **Terlouw** (CU-SGP) vindt het gebrek van comfort op de busstations een herkenbare situatie. CU-SGP raadt de SP aan om in het voorstel aandacht te geven aan Wifi- en oplaadpunten voor mobiele apparaten. Richting Gedeputeerde Staten wil de fractie aandragen om dit punt in de nieuwe concessie voor 't Gooi mee te nemen.

1205 De heer **Deen** (PVV) spreekt van een sympathiek voorstel. De PVV is niet tegen het comfortabeler maken van busstations, maar in dit geval begrijpt de PVV dat de wachtfaciliteiten in meeste gevallen eigendom zijn van gemeenten. Daar zal dan ook op dit moment de financiële oplossing vandaan moeten komen. De PVV-fractie kan leven met de reactie van Gedeputeerde Staten en steunt om deze reden het voorstel niet.

1215 De heer **Papineau Salm** (PvdA) bedankt de SP voor het voorstel. Er moet echter goed worden gekeken wie verantwoordelijk is voor wat. Hoe kan beleidsmatig worden gezorgd dat die versnippering beter wordt getackeld? De gemeenten zijn verantwoordelijk en mogelijk gaat er iets mis in het spreken met elkaar en in de signaalfunctie van de provincie naar gemeenten. Wellicht kan daarmee meer worden gedaan?

De heer Van Straaten verlaat om 16.19 uur de vergadering

- 1220 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of het klopt dat in het vervolg alle initiatiefvoorstellen van de PvdA vooraf worden gecheckt op wie waar over gaat en wie wat moet betalen.
- De heer **De Graaf** (CDA) vindt het een sympathiek voorstel. Het CDA volgt de redeneerlijn van Gedeputeerde Staten.
- 1225 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) bedankt de SP voor het opstellen van het initiatiefvoorstel. De VVD is van mening dat iedereen moet kunnen kiezen hoe ze van A naar B kunnen reizen. Daarbij moet een aantrekkelijke reismogelijkheid worden geboden, met zo min mogelijk files, overstappen en wachten. De VVD is ook van mening dat het verbeteren van wachtcomfort op busstations niet tot de taak van de provincie behoort. De fractie zegt daarmee niet dat de provincie hierin helemaal geen rol hoeft te spelen. De fractie is blij met de toezegging van de gedeputeerde over het actiever aandringen op kwalitatief goede en prettige wachtfaciliteiten bij gemeenten en bij de concessiehouder. De VVD ziet geen noodzaak voor het initiatiefvoorstel.
- 1230
- 1235 De heer **Bruggeman** (SP) spreekt zijn waardering uit voor hen die zich achter het voorstel scharen. Een essentieel punt was het naar de provincie toe trekken van verantwoording, die niet aan de provincie toebehoort. Dit raakt aan het idee om de regeling kleine infrastructuur aan te passen. Het gaat om kleine weginfrastructuur van gemeenten. De SP pleit ervoor om dezelfde redenering toe te passen op de busstations. De provincie geeft wel subsidie voor individuele bushokjes. De heer **Bruggeman** is bereid om het dictum van het initiatiefvoorstel aan te scherpen, om te onderzoeken of de regeling kleine infrastructuur kan worden verbreed naar gemeentelijke infrastructuur voor de bus. Het busstation van Alkmaar moet snel worden aangepakt.
- 1240
- 1245 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt naar de relatie tussen de verbetering van de verkeersveiligheid en comfortabelere wachtruimtes?
- De heer **Bruggeman** (SP) zegt dat de verkeersveiligheid er soms met de haren wordt bijgesleept, zoals in Heerhugowaard. Eerder noemde de heer **Bruggeman** de sociale veiligheid.
- 1250 De heer **Tijssens** (D66) merkt op dat R-Net de standaard is. De provincie is in staat om eisen mee te geven. Is het niet veel interessanter om te kijken welke standaard wachtruimten voor R-Net moeten hebben?
- 1255 De heer **Bruggeman** (SP) begrijpt dat de vraag is wie het gaat stimuleren. Het provinciebestuur zou gemeenten moeten aanmoedigen en stimuleren. Uiteindelijk gaat het altijd om geld. Het busstation van Zaandam is een mooi voorbeeld. Daar komen grotendeels R-Netlijnen. Wie betaalde dat? Het busstation was onderdeel van het project Infradam. Provincie Noord-Holland betaalde daar 11 miljoen euro aan mee.
- 1260 Gedeputeerde Post zegt over de riante portemonnee dat de portemonnee van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nog vele malen groter is. Als dat het doorslaggevend argument is dan zou de gedeputeerde de PvdD willen voorstellen om zich te vervoegen bij dat departement. De PvdD zegt dat er miljoenen euro's worden uitgegeven aan asfalt. Bussen rijden ook over asfalt. Als er wordt geïnvesteerd in wegen dan komt dat ook ten goede aan OV.
- 1265 Vaak gaat het om gemeentelijke eigendommen of eigendommen van busmaatschappijen. Het is aan de eigenaar om een wachtruimte op te knappen. De gedeputeerde vermoedt dat het meer een kwestie is van prioriteit bij een gemeente. Als een gemeente er geen prioriteit aan geeft, zou de provincie dat dan opeens wel als prioriteit moeten zien?
- 1270 Bij de uitspraak van de heer **Bruggeman** dat de BDU wel gebruikt wordt voor gemeentelijke infra geeft de gedeputeerde hem in herinnering dat de BDU voorheen een brede doeluitkering was. Vanuit het Rijk werd expliciet aangegeven dat een deel daarvan beschikbaar moest zijn voor de concessieverlening en een deel ten gunste moest komen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat is fundamenteel anders dan het inrichten van een wachtgelegenheid voor een bus. Ja, het gaat altijd om geld. Als gemeenten de wachtfaciliteiten geen prioriteit vinden, waarom zou de provincie dan geld moeten steken in iets wat gemeenten niet relevant vinden?
- 1275 Gemeenten gaan over hun eigen openbare ruimte.
- De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de normen voor R-net voor haltevoorzieningen strakker opgeschreven kunnen worden, of strakker kunnen worden gehandhaafd.

1280

Gedeputeerde **Post** legt uit dat de haltevoorzieningen voor R-Net door de provincie worden betaald. Die haltevoorzieningen zijn eenduidig. Dat is iets anders dan de wachtruimten waarover SP in het initiatiefvoorstel spreekt. Het gebouw in Alkmaar is eigendom van de gemeente of van Connexxion. De provincie gaat niet investeren in een gebouw dat niet van haar is.

1285

Dat verkeersveiligheid bij het toekennen van projecten niet gehonoreerd zou worden, is pertinent niet waar. Dat wat aan budget voor kleine infrastructuur jaarlijks ter beschikking wordt gesteld, daarvoor moet een project worden ingediend met een onderbouwing van wat het project betekent voor verkeersveiligheid. In het verleden werden weleens delen, van wat toen nog de BDU was, eruit gehaald nog voordat het geld ter beschikking werd gesteld. Voor wat als

1290

subsidieplafond ter beschikking wordt gesteld, moet een onderbouwing worden gegeven. Het wordt geëvalueerd op doelmatig en doeltreffendheid.

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt of de provincie ruimte heeft om de doelen in de regeling te verbreden?

1295

Gedeputeerde **Post** verwijst naar de opvatting van het college, die is verwoord in de brief, die als advies bij de initiatiefnota is gevoegd.

1300

De heer **Bruggeman** past het initiatiefvoorstel aan en brengt het in Provinciale Staten in. Hij merkt nog op dat het gebouw in Alkmaar van een particulier is en niet van de gemeente of Connexxion. Het busstation in Alkmaar is aanzienlijker onveiliger dan busstations, zoals op foto's aangegeven, in Engeland.

6. A-agenda Financiën

1305

6a. 1^e actualisatie PMI 2019

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) schrok ervan dat deze kredietaanvraag bijna de gehele beschikbare ruimte in het kasritme in de studiefase opmaakt. Hierdoor kunnen geen nieuwe projecten meer worden opgestart en gerealiseerd.

1310

De Wilhelminasluis kost een bak met geld meer, maar de werkzaamheden kunnen weer worden hervat. Zijn er lessen uit te trekken? Wat is de stand van zaken van de Leeghwaterbrug?

De heer **De Graaf** (CDA) trok dezelfde conclusie als mevrouw Kaamer van Hoegee over het kasritme. Wat geven we door aan Gedeputeerde Staten voor de aanstaande periode? Wat was de onvoorziene omstandigheid bij de Wilhelminasluis?

1315

Van alle 77 projecten treedt bij 17 projecten vertraging op. Wat is nodig van Provinciale Staten om versnelling te kunnen realiseren?

In de trajectbenadering N239 is grote onvrede vanwege de grootschalige bomenkap. Kan daar nog naar gekeken worden?

1320

Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) zegt dat het van groot belang is om in duurzame mobiliteitsvormen te blijven investeren, om bijvoorbeeld het Klimaatakkoord dichterbij te brengen. De fiets is zeer belangrijk. Met een doorfietsroutenetwerk, zoals het F-Net, kan het verschil worden gemaakt. De PvdA gaat ervan uit dat deze problematiek ten aanzien van de studiefase er niet toe zal leiden dat deze en andere duurzame plannen niet worden uitgevoerd. Wat is het totaal van de beschikbare

1325

ruimte voor Plan- en Uitvoeringfase?

Project 5 (slimme verkeerslichten) is vertraagd. Hoelang duurt het nog voordat fietsers makkelijker groen krijgen? Hoe staat het met het Fietsknelpuntenproject? Dit betreft toch niet de status van Project, zodat er nog zaken kunnen worden toegevoegd?

1330

Betekent de uitrol van het R-Net: dat het gebied van R-Net steeds groter wordt? Is er een overzichtkaart van het R-net en ook hoe het gaat worden?

De heer **Hoogervorst** (SP) sluit zich aan bij de woorden van mevrouw Kaamer van Hoegee over de Wilhelminasluis. Fijn dat het werk weer wordt opgepakt en jammer dat het duurder wordt.

1335

Voor een fietsknelpunt verwijst spreker naar de N239 in gemeente Hollands Kroon (Medemblik).

Een door de Fietsersbond geconstateerd knelpunt wordt aangepakt. De SP is daarmee blij.

Wanneer wordt de eindafrekening van het project N23 verwacht? De SP constateerde dat het Totaalproject Bereikbaarheid Den Helder weer een half jaar studietijd kan bij schrijven. Op welke termijn volgen concrete plannen?

1340 De heer **Deen** (PVV) zegt dat het standpunt van de PVV aangaande de gehele PMI duidelijk mag zijn. De PVV kan wel instemmen met deze actualisatie.

De heer **Hietbrink** (GL) informeert ook naar de onvoorziene omstandigheid bij de Wilhelminasluis.

1345 In de ophoging van het budget voor de Wilhelminasluis is een incentive van 1 miljoen euro opgenomen. Waarvoor wordt een incentive ingebracht?

Onder 6 wordt een aantal kredieten afgesloten. Daar staat bij dat dit niet leidt tot vrijkomende middelen die ter dekking van nieuwe kredietaanvragen kunnen worden ingezet, omdat voor deze projecten geen bedragen meer in het kasritme zijn opgenomen. Waar gaat dat geld dan heen?

1350 De heer **Zoon** (PvdD) ziet bij de N247 dat er meekoppelkansen met faunapassages zijn. Daarover is hij verbaasd. Bij het aanleggen van wegen voor dieren moet dat automatisch worden meegenomen. Dit wordt standaard meegenomen in het onderhoud van gebiedscontracten. Het risico van de meekoppelkans is natuurlijk dat deze niet plaatsvindt.

1355 Mevrouw **De Meij** wacht de beantwoording van de vragen af. In principe stemt 50PLUS in met de voordracht.

1360 De heer **Tijssens** (D66) spreekt van een goed uitgewerkt stuk. D66 ziet geen bezwaar tegen de voordracht.

1365 Gedeputeerde **Post** legt uit dat de onvoorziene omstandigheid in het kader van de Wilhelminasluis van technische aard is. De gedachte was dat de constructie van de kade doorliep tot in het fundament. Dit bleek aan één kant van de sluis niet het geval te zijn. Daarmee was er het risico van het kantelen van de kade. De provincie legde de verantwoordelijkheid bij de aannemer. De aannemer noemde het onvoorzien. Er volgde een zaak bij de Raad van Arbitrage voor de bouw. De uitspraak in de arbitragezaak was dat het deels een onvoorziene omstandigheid betrof. Alle vertraging die samenhangt met dit hele verhaal is aan de aannemer te wijten. De provincie heeft de mogelijkheid om een boete in te vorderen omdat de sluis niet op tijd geleverd is, maar een deel van de extra kosten die met de nieuwe constructie samenhangen komen voor rekening van de provincie.

1370 Omdat in feite aanvullingen moeten worden gemaakt op het contract, zoals het er lag, kunnen nieuwe afspraken worden gemaakt over wat wel of niet geregeld moet worden. Door de overschrijding van de opleverdatum is er geen nieuwe openstellingdatum. In theorie zou dat kunnen betekenen dat de aannemer er net zolang over kan doen als hij wil. Dat is niet in het belang van de provincie. Als geen nieuwe einddatum wordt gesteld, dan kan het werk nog jaren duren. Als de aannemer op datum X oplevert, dan kan de aannemer alsnog een stukje bonus terugverdienen. Dat is de incentive. In feite is het een onderhandelingsresultaat.

1375 Dit is het bedrag dat na behoorlijk steggelen kon worden uitonderhandeld.

1380 De gedeputeerde is natuurlijk niet tevreden, maar het kon op niets anders uitkomen. De gedeputeerde: kan geen opleverdatum noemen, De openstellingdatum is eind 2020. Er zal geen hinder worden ondervonden door stremmingen in de sluis tijdens Sail 2020.

1385 Zij weet nog niet wat de lessons learned zijn. Die worden pas duidelijk uit een evaluatie bij oplevering. De gedeputeerde is er blij dat de aannemer weer begonnen is met de werkzaamheden. Hiermee is het laatste grote dispuut met deze aannemer opgelost. Het project Leegwaterbrug: loopt zoals het moet lopen, maar de gedeputeerde kijkt, zakelijk gezien, met zorg naar het weerbericht. Niet werkbare dagen zijn namelijk van invloed op de planning.

1390 Wat is nodig om projecten te versnellen bij vertraging? Soms helpt meer geld. Het is niet de meest handige oplossing. In de regels is er sprake van een wezenlijke wijziging van het contract. De nummers 2, 3 en 4, die ook aanbesteed hebben, kunnen het contract ter discussie stellen. Voor een deel is vertraging niet te voorzien en voor een ander deel heeft men vertraging zelf in de hand.

1395 Een best case, een worst case en een pro-realistische planning worden gemaakt. Soms wordt echter tegen onvoorziene zaken aangelopen. De gedeputeerde heeft bijvoorbeeld nooit voorzien dat een vraag bij het Europese Hof over PAS de consequentie zou hebben, die het op dit moment heeft.

1400 De aangehaalde bomenkap op N239 betreft de N241 bij Opmeer. Als er sprake is van wegeaanpak wordt er altijd gekeken naar verkeersveiligheid. Veel wegen dateren uit een periode dat voertuigen van een heel andere orde waren dan nu. Landbouwvoertuigen zijn veel groter en zwaarder. Dus moeten wegen vaak worden verbreed. Ook de afstand tussen een fietspad en de

- weg is heden ten dage groter. Obstakels als bomen zijn verkeersonveiliger. Dat kan een reden zijn om bomen te kappen. Als bomen worden gekapt worden daarna maatregelen getroffen. Zie Nota Landschap en Cultuurhistorie. Als blijkt dat het voor deze weg passend zou zijn om
- 1405 opnieuw bomen aan te planten dan gebeurt dat. Voor de N241 wordt een breed participatietraject opgezet. Met omwonenden wordt overlegd. Ze mogen meedenken over een oplossing, met uitzondering van de uitgangspunten voor de inrichting van de weginfrastructuur. De gedeputeerde zou het participatieproces allereerst een kans willen geven.
- 1410 De uitvoering van fietsknelpunten wordt door de provincie aangejaagd. Ze probeert gemeenten te enthousiasmeren. Op de vraag of projecten kunnen worden toegevoegd, antwoordt de gedeputeerde dat er een lijst is waarop in eerste instantie de focus ligt. Als een project niet tot uitvoering komt en er blijft geld over dan kan worden bekeken of er wellicht knelpunten zijn die meer prioriteit zouden moeten krijgen. Het programma biedt daarvoor wel ruimte. Eerst moet worden afgewacht hoe ver wordt gekomen met dat wat nu op de lijst staat.
- 1415 De gedeputeerde weet niet wanneer fietsers sneller door kunnen fietsen, ook bij verkeerslichten. Het is nog niet zover. Er is nog sprake van een pilot. In heel Nederland staan inmiddels 800 van dergelijke verkeersregelinstallaties. Doorstromen van de fiets is niet het enige belang dat wordt gediend met provinciale infrastructuur. Soms is het onhandig om voorrang te geven aan de fiets. Het netwerk zou dan kunnen vastlopen.
- 1420 De gedeputeerde kan niet aangeven wanneer de eindafrekening N23 wordt gepresenteerd. De oplevering is medio april 2019. Afhandeling van schades kunnen jaren in beslag nemen. Kredieten afsluiten is niet in alle gevallen dekking. De provincie stuurt niet alleen op het krediet, maar ook op het kasritme. De gedeputeerde legt het na afloop van de vergadering uit. Het is een nogal technisch verhaal.
- 1425 Over meekoppelkansen zegt de gedeputeerde dat het niet standaard is dat bij de aanleg van infrastructuur faunapassages worden aangelegd. Als ze er zijn, worden ze wel meegenomen in het gebiedscontract.
- Het college is kritischer op studieprojecten c.q. projecten die de studiefase ingaan. Bij het volgende PMI wordt inzichtelijk gemaakt hoe dat precies zit.
- 1430 Voor de korte termijn zijn er concrete plannen in het kader van de Bereikbaarheid Den Helder. De commissie ontving hierover een brief. Voor de lange termijn zijn er nog geen oplossingen.

Tweede termijn:

- 1435 De heer **Tijssens** (D66) denkt dat het goed is als de gedeputeerde uitvoering geeft aan haar voornemen om de commissie bij te schijnen over de restanten, budgetten, kredieten en voorbereidingsruimte die er nog is, om helderheid te hebben over de ruimte voor de nieuwe bestuursperiode. D66 is het eens met de voordracht.
- 1440 Mevrouw **Van Duijn**: (PvdA) kreeg nog geen antwoord op al haar vragen, over plan- en uitvoeringruimte en de uitrol van R-Net. Wordt de doorfietsroute Den Helder, zoals die nu bij de gemeente speelt, meegenomen?
- Gedeputeerde **Post** wil een goede voorzet geven richting de nieuwe Statenperiode over de resterende ruimte voor voorbereiding en uitvoering.
- 1445 De totale beschikbare ruimte voor de plan- en uitvoeringsfase is normaal. De gedeputeerde verwijst naar de PMO.
- Over de uitrol van R-Net zegt de gedeputeerde dat zij niet precies weet wat Zuid-Holland heeft. De vier provincies die R-Net gezamenlijk uitrollen hebben we een kaart van hoe R-Net eruit komt te zien.
- 1450 De doorfietsroute wordt niet meegenomen in de Bereikbaarheid van Den Helder. Dat zit meer in het Perspectief Fiets.
- De **voorzitter** constateert dat de voordracht in principe als hamerstuk kan worden doorgeleid naar Provinciale Staten, tenzij de PvdA het alsnog als bespreekstuk behandeld wil zien.
- 1455

7. B-agenda Mobiliteit

- 1460 **7a. Nota van uitgangspunten aanbesteding openbaar vervoer Concessie Gooi- en Vechtstreek**
Dit agendapunt is tijdens de uitloopvergadering op 24 januari 2019 aan de orde gesteld.

7c. Perspectief Fiets

1465 De voorzitter geeft het woord aan de inspreker. Het agendapunt zal nader worden besproken tijdens de uitloopvergadering op 24 januari 2019.

1470 De heer **Rood** (Fietzersbond) zegt dat de Fietzersbond enthousiast is over het rapport. Het mag niet tot luchtfietserij verworden. Fietsen staat hoog op de politieke en bestuurlijke agenda. Mobiliteit is spectaculair toegenomen, maar de beschikbare ruimte niet. Het ruimtebeslag dat de fiets inneemt, is veel kleiner dan die van de auto. De vraag is hoe de automobilist kan worden verleid om de auto te laten staan en voor de fiets te kiezen. De Fietzersbond propageert al jaren dat een uitstekende infrastructuur het aandeel fiets doet toenemen. De provincie heeft deze opvatting tot de hare gemaakt. De Fietzersbond roept de provincie op om een streefbeeld voor 2030 vast te stellen en met een tienjarenplan te komen dat moet leiden tot realisatie van dat streefbeeld. In het verleden liepen regionale projecten nogal eens aan tegen het onvermogen van lokale overheden om samen regionale projecten te realiseren. Nu is de provincie coördinator. Zonder die sturende rol van de provincie lukt het niet om hoogwaardige doorfietsroutes aan te leggen. Fietsen houdt niet op bij de provinciegrens. Het is belang om prioriteit te geven aan de realisatie van het F-Net. De Fietzersbond roept op om actief overleg te voeren met de omliggende provincies.

1480 Perspectief Fiets staat het vergroten van de fietsveiligheid, de aanleg van doorfietsroutes. meer ruimte voor de fiets en aandacht voor de ketenmobiliteit. De Fietzersbond is zeer benieuwd naar de uitvoeringsplannen.

1485 De Fietzersbond is de provincie erkentelijk voor het feit dat de bond in 2016 een knelpuntenonderzoek mocht verrichten, dat zich vertaald heeft in het Actieprogramma Fiets. De Fietzersbond hoopt dat dit een ambitieus vervolg krijgt en dat er meer wordt geïnvesteerd in het fietsen en de fietsinfrastructuur.

1490 De heer **De Graaf** (CDA) verwijst naar de inventarisatie van 2016, die witte vlekken omvatte. Verwacht de Fietzersbond dat nu nog tegen witte vlekken wordt aangelopen?

1495 De heer **Rood** (Fietzersbond) is ervan overtuigd dat er meer witte vlekken zullen komen, omdat de openbare ruimte voortdurend in beweging is. In het Uitvoeringsplan zelf zitten ook witte vlekken, omdat maar een deel van de knelpunten de komende jaren tot uitvoering kan worden gebracht.

De heer Rood verwacht nog wat actie van de provincie om het onderhoud, de knelpunten te realiseren en vervolgens met het Perspectief Fiets tot nieuw beleid te komen.

1500 Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) verwijst naar Antwerpen, waar met een fietsapp kan worden gewerkt om knelpunten direct in kaart te brengen. Is er iets waarmee de knelpuntenlijst levendig kan worden gehouden en steeds kan worden aangevuld. Welke rol ziet de Fietzersbond daarin voor zichzelf weggelegd?

1505 De heer **Rood** kent geen provinciale app, maar veel gemeenten hebben een eigen meldpunt. Het publiek is de antenne van het bestuur om op de hoogte te blijven van de kwaliteit van de infrastructuur. In Haarlem is er de app Buiten Beter. Via de mobiele telefoon kunnen bevindingen worden doorgegeven. Het ingewikkelde is dat één en ander moet worden gecoördineerd. Het bijeen brengen van alle ideeën en wensen is een grote klus. Die coördinatie is er niet.

1510 De heer Hoogervorst (SP) zegt dat de aanpak van knelpunten voor de SP prioriteit heeft. Uit het Perspectief Fiets zal nieuw beleid naar voren komen. Als de Fietzersbond het zou mogen zeggen, waar ligt dan de prioriteit?

1515 De heer **Rood** (Fietzersbond) heeft zich daar niet op voorbereid. Het geven van meer ruimte aan de fietser, door het verbreden van fietspaden zou prioriteit moeten krijgen. Op de buiten de bebouwde kom liggende paden zou er meer ruimte moeten komen voor de fietser. De Fietzersbond voert een heftige discussie over de plek van de pedelec op het fietspad. De pedelec hoort eigenlijk niet op de hoofdrijbaan, maar ook niet op het fietspad thuis. Dat geeft al aan dat wordt achter gelopen op de technologische ontwikkelingen wat betreft de infrastructuur.

1520 De voorzitter sluit het onderwerp voor zover af.

7d. Discussienota Ecologische bermen (met uitnodiging van NLWM)

1525 Dit agendapunt is tijdens de uitloopvergadering op 24 januari 2019 aan de orde gesteld.

7e. Discussienota Fietstunnel Laren

Dit agendapunt is tijdens de uitloopvergadering op 24 januari 2019 aan de orde gesteld.

8. Rondvraag portefeuille de heer Van Dijk

1530 Van de rondvraag is geen gebruik gemaakt.

9. Rondvraag portefeuille de heer Loggen

Van de rondvraag is geen gebruik gemaakt.

10. Rondvraag portefeuille mevrouw Post

1535 De rondvraag is tijdens de uitloopvergadering van 24 januari 2019 aan de orde gesteld.

11. C-agenda Mobiliteit

1540 **12. C-agenda Financiën**

13. C-agenda Grond / Ruimte

1545 **14. C-agenda ICT**

15. C-agenda Algemeen

16. Sluiting

1550 De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en schorst de vergadering om 17.25 uur tot donderdag 24 januari 2019.