

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Bereikbaarheid (uitloopvergadering)

Datum commissievergadering	:	23 februari 2023
Commissievoorzitter	:	Dhr. M. Klein
Commissieadviseur	:	Mw. M. van Boheemen
Telefoonnummer/E-Mail	:	023-5144628/ mb@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	dhr. M. Klein
Commissieadviseur	:	mw. M. van Boheemen
Leden van de commissie:		
	CDA	: mw. C. Kuiper
	ChristenUnie	: mw. M. Tolhuis-Anker
	D66	: dhr. M. Steeman
	DENK	: –
	Fractie Baljeu	: –
	FvD	: dhr. J. Dessing
	GL	: N. van der Waart
	JA21	: dhr. E. Jensen
	PvdA	: dhr. J. Carton, mw. S. Abdi
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek
	PVV	: dhr. M. Deen
	SP	: mw. R. Alberts
	VVD	: dhr. K.J. Terwal
	N-NH.	: mw. G. van Geffen
	PVDO	: –

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

Afwezig:

voorzitter	:	mw. M. van Meerten
CDA	:	mw. W. Koning
SP	:	dhr. W. Hoogervorst, mw. H. Bouhlef-Lascaris
PvdD	:	I. Kostić, F. Zoon
Gedeputeerde	:	mw. R. Kocken

Online aanwezig:

GL	:	J. Gringhuis (p.t.)
D66	:	dhr. M. Meiland
PvdO	:	mw. W. van Soest (p.t.)

Tevens aanwezig:

dhr. T. van der Weide	:	VOWA (<i>inspreker agp. 14</i>)
dhr. R. Tieman	:	VNO-NCW West (<i>inspreker agp. 14</i>)
dhr. G. Buijs	:	Dorpsraad Broek in Waterland (<i>inspreker agp. 14</i>)

dhr. H. Scheepstra : wethouder Verkeer gemeente Waterland (inspreker agp. 14)
--

40 Agenda

- 14. Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- 14.a Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland
- 14.b N247, Bereikbaarheid Waterland

45 15. Sluiting

13. Heropening en mededelingen

De **voorzitter** heropent de op 20 februari verdaagde commissievergadering om 19.15 uur en verwelkomt alle aanwezigen. Hij geeft aan dat vanavond de zogenaamde Waterland-agenda op het programma staat met bespreking van de mogelijke (onder)doorgang van de N247 bij Broek in Waterland en de bereikbaarheid van Waterland met het kruispunt Het Schouw.

14. Insprekers mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland

De **voorzitter** verwoordt dat een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar is, maar dat leefbaarheid en kosten een aandachtspunt zijn. In de conform het coalitieakkoord uitgevoerde vervolgstudie zijn één bovengrondse en twee ondergrondse varianten en een door omwonenden aangedragen sub-variant vergeleken met de huidige situatie in een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse.

60 *Inspreker T. van der Weide (Vereniging Ondernemend Waterland –VOWA) namens regionale bedrijfsleven*

Al ruim zeventig jaar wordt Broek in Waterland fysiek in tweeën gedeeld door de provinciale weg van Hoorn naar Amsterdam, de N247. Op 30 november zijn de varianten voor het opheffen van de tweedeling aan inwoners, bedrijfsleven en andere geïnteresseerden gepresenteerd. Ook de VOWA heeft de voor- en nadelen van de scenario's bekeken. Het onderzoek was bijzonder grondig. Voor het bedrijfsleven staat goede bereikbaarheid voorop. Lokale en regionale

65 infrastructuur zijn belangrijk voor een goed ondernemersklimaat. Opheffing van de grote vertragingen door de flessenhals in Broek in Waterland is erg belangrijk. Het ondergronds brengen van de weg zal hieraan zeer bijdragen.

De ondernemers die VOWA vertegenwoordigt, zien dat Broek in Waterland beter af is met de doorgaande weg ondergronds, die de leefbaarheid van het dorp zal verbeteren.

Het ideale scenario voor VOWA is een scenario zonder opstoppen, globaal tussen Monnickendam en de A10, dat aansluit bij de ontwikkelingen in de regio in de komende decennia. Het is belangrijk in de regio een flink aantal woningen te bouwen. Ook daar is mobiliteit en bereikbaarheid voor nodig. Ieder scenario met meer dan twee keer één rijbaan

75 ondergronds is goed voor het bedrijfsleven. Door voor de busbaan-variant te kiezen, wordt zo ruim mogelijk ingezet op het aantrekkelijk(er) maken van het ov in de regio. Met deze variant kan worden geanticipeerd op toekomstige mobiliteitswensen. Als deze onderdoorgang wordt aangelegd, moet deze zo robuust en toekomstgericht mogelijk worden. De voorkeur gaat uit naar de bewonersvariant (sub-variant), de verlengde onderdoorgang. Deze variant leidt tot de grootste

80 verbetering van de leefbaarheid en sluit goed aan bij het ondernemersuitgangspunt van goede doorstroming en flexibiliteit in de toekomst. Dit scenario is ook het duurste: de teller staat nu op ruim 200.000.000 euro. In deze enorme investering kan mede worden voorzien door aan het

bedrijfsleven uit te leggen dat de provinciale opcenten moeten stijgen in ruil voor een goede infrastructuur.

85

Vragen

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de twee keer één-variant ook een verbetering is als, zoals de plannen nu aangeven, de extra strook niet voor auto's bestemd zal zijn.

90

De heer **Van der Weide** stelt dat de optie met de busbaan de meeste kansen biedt, in acht nemend dat men er dan ook relatief gemakkelijk iets anders mee kan, mochten de gedachten over enkele jaren veranderen. Een doorgaande rijbaan zal iedereen tussen Hoorn en Amsterdam heel blij maken.

95

Mevrouw **Van Soest** (PvdO) vraagt wat het bedrijfsleven zelf kan bijdragen.

De heer **Van der Weide** geeft aan dat die vraag hem nog niet heeft bereikt. Tot dat het geval is, zegt hij geen nee en geen ja. Komt de vraag, zal hij er over nadenken.

100

Mevrouw **Van Soest** (PvdO) kondigt een motie van deze strekking aan.

Dhr. R. Tieman (VNO-NCW West)

VNO-NCW zet in op ov. Met de gezamenlijke aanpak voor de MIRT-gelden samen met de MRA, de vervoersregio, de gemeente Amsterdam en de provincie is de jackpot behaald bij het Rijk.

105

Naast deze investeringen in het ov, die ook in het verkiezingsmanifest zijn verwoord, zijn investeringen in asfalt ten behoeve van een betere bereikbaarheid via de weg nodig. De door het CBS geprognostiseerde bevolkingsgroei zal zich vooral manifesteren in Amsterdam (+20,1%), Beemster, Hoorn en Zaanstad. Bedrijven trekken nu al aan de bel omdat het verkeer vast staat. Binnen de marges staat VNO-NCW niet onwelwillend tegenover verhoging van de provinciale opcenten, mits deze worden geoormerkt voor infrastructuur.

110

Mede op basis van gesprekken met bewoners, zoals bij de informatiesessie op 30 november, pleit VNO-NCW voor de verlengde ondertunneling, ondanks dat die aanzienlijk duurder is. Behalve de infrastructurele argumenten acht VNO-NCW ook de voordelen voor de leefomgeving van groot belang. Bij de variant met twee keer één rijbaan zou naar Rotterdams voorbeeld de busbaan onder dynamische omstandigheden kunnen worden ingezet voor vrachtwagens.

115

Vragen

De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarop de voorkeur voor de verlengde variant is gebaseerd.

120

De heer **Tieman** wijst op de naastgelegen woningen die hinder zullen ondervinden bij de korte variant. Bij de verlengde variant zijn overkruisingen mogelijk voor bijvoorbeeld fietsende kinderen.

De heer **Deen** (PVV) vraagt of spreker naast opcenten nog andere opties heeft.

125

De heer **Tieman** acht een tolweg nog steeds mogelijk, hoewel het Rijk dit als zijnde niet meer van deze tijd afserveert. Ook hier kan worden verwezen naar Rotterdamse regio (Kiltunnel, vanaf 2024 de Blankenburgtunnel). Verder zouden gereserveerde middelen voor de A8/A9 via herprioritering bij dit project terecht kunnen komen.

130

Pagina 4

De heer **Dessing** (FvD) vraagt of de combinatie van bus- en vrachtverkeer technisch en verkeerskundig kan worden onderbouwd of slechts een luchtballon is.

135 De heer **Tieman** geeft aan dat dit ter sprake is gekomen tijdens bestuurlijk overleg in Edam-Volendam en geopperd vanuit het bedrijfsleven. Bij de Van Brienenoordbrug – spreker komt uit Rotterdam en komt ook hier met een voorbeeld uit die regio – is daar een variant van te zien. Meer onderzoek zou zinvol zijn.

140 De heer **Terwal** (VVD) doet een beroep op de integrale blik die hij van VNO-NCW kent en vraagt of er naast de opcenten ook via bezuinigingen op andere vlakken middelen kunnen worden gevonden.

145 De heer **Tieman** zou in eerste instantie de aandacht op de A8/A9 willen vestigen. Daarnaast is bezuinigen waar dat kan evident, al heeft hij nu geen concrete voorbeelden. Pas nadat is bekeken wat slimmer kan, wordt gekeken naar een (marginale) verhoging van de opcenten.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af of het vrachtverkeer en de bus niet op hetzelfde moment behoefte hebben aan asfalt.

150 De heer **Tieman** geeft aan dat hij juist om die reden pleit voor dynamische regulering. Maatwerkafspraken met het bedrijfsleven kunnen hieraan bijdragen.

Dhr. G. Buijs (Dorpsraad Broek in Waterland, Werkgroep Onderdoorgang)

155 Sinds 2014 wordt gewerkt aan een ondergrondse oplossing, een idee dat ontstond vanuit de omwonenden. De destijds verzamelde 2.300 handtekeningen uit Broek en omgeving bewijzen het draagvlak in de hele regio. Sinds 2015 is de boosheid omgezet in positieve kracht en is toegewerkt naar een co-creatie met de provincie, die door de provincie uiteindelijk is omarmd. Sinds 2016 is met de provincie aan de voorkant van het plan meegewerkt aan de ondergrondse oplossing. Het proces heeft men als medeprojectleider kunnen volgen.

160 Gepleit wordt voor een robuuste oplossing die waarde creëert voor toekomstige generaties. Het besluit van PS kan het proces waaraan veel waarde is gehecht, maken of breken. Het dossier toont aan wat gemeenschapskracht kan doen.

165 Dat de sub-variant verlengde onderdoorgang de voorkeur geniet, is evident. De Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) onderbouwt deze voorkeur als beste oplossing, met name vanwege verbetering van de leefbaarheid. Het knelpunt was al in de studie van Tauw bekend. Via de co-creatie is deze oplossing bedacht. De burgers beseffen dat geld een issue is. Zij hebben aangetoond te kunnen meedenken en willen dat ook op dit vlak doen.

Een vraag aan de fracties is hoe zij gaan zorgen dat de gewenste variant er komt.

170 *Vragen*

De heer **Steeman** (D66) brengt als eerste de complimenten namens PS over voor de inzet, moeite, creativiteit en uithoudingsvermogen van betrokkenen bij dit proces. Een voorbeeld dat daarna door alle fracties wordt gevolgd.

175 De heer **Dessing** (FvD) vraagt welke ideeën er leven om aan financiële kant een bijdrage te leveren.

De heer **Buijs** benadrukt dat hij met die opmerking niet verwijst naar een reeds voorhanden zijnde kant en klare oplossing. De creativiteit die leidde tot de in co-creatie ontstane sub-variant kan ook voor dit doel worden ingezet.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af, hoewel betrokkenen met hun vasthoudendheid veel boven tafel hebben gekregen, of écht alles is onderzocht of dat er nog meer opties zijn.

De heer **Buijs** roept in herinnering dat in de beginfase van de planontwikkeling bijvoorbeeld is gekeken naar een mogelijkheid om de weg om het dorp heen te leggen. Snel werd duidelijk dat de ondergrondse variant de enige realistische was. Of meer onderzoek tot meer opties zou leiden, weet hij niet.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat er bij de verlengde variant meer mogelijkheden voor overgangen zijn. Toch laat de tekening ten opzichte van de andere variant maar één brug over de Broekervaart zien en wordt het bij elkaar brengen van de twee delen gemist. Dat roept de vraag op of het voorliggende voorstel in beton is gegoten.

De heer **Buijs** geeft aan dat nog niets vast ligt, maar dat een dorpsplein dat Noord en Zuid weer verbindt uitgangspunt is. Het creëren van dat plein en een fietsbruggetje is voor nu meer dan voldoende. Extra dwarsverbanden hoeven niet. Voor de inrichting van het dorpsplein zijn veel creatieve oplossingen mogelijk. De verlengde onderdoorgang verbetert de leefbaarheid van het dorp. Extra weggetjes zijn niet aan de orde.

200

Dhr. H. Scheepstra, wethouder Verkeer Broek in Waterland

Het college van de gemeente Waterland heeft het proces van co-creatie kritisch maar enthousiast gevolgd en de gemeente steunt dit van harte. Afgesproken is dat het bovengrondse deel de verantwoordelijkheid is van de gemeente, het ondergrondse van de provincie. Dat zal te zijner tijd moeten leiden tot een gesprek over definities en reikwijdte van dit begrip: wordt slechts een koepeldak aangeleverd, leidt dit tot een ander gesprek dan wanneer een glad oppervlak wordt aangereikt. Zo valt nog een hoop uit te werken nadat de hoofdbeslissing is genomen.

205

De wethouder erkent dat de zaak die nu bij de provincie voorligt, om een kostbare oplossing vraagt. Broek in Waterland wil meedenken, maar heeft als kleine gemeente niet veel mogelijkheden om financieel bij te dragen. Over de werkverdeling na besluitvorming wil men graag goede afspraken maken. Broek in Waterland wil vaart maken. Een vraagstuk is hoe de periode van hinder en overlast te managen.

210

In lijn met de Statenbreed geuite complimenten merkt de wethouder op dat de co-creatie niet vrijblijvend is. Als nu een besluit valt waarmee de inwoners van Broek in Waterland zich in de maling genomen zouden voelen en hun energie niet heeft opgeleverd wat ze hadden mogen hopen, zou dat bijzonder jammer zijn.

215

Vragen

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of spreker hiermee bedoelt dat het college van B en W helemaal niets wil bijdragen. Dan zou het een 'free lunch' worden.

220

De heer **Scheepstra** denkt dat gemeentelijke inzet van geld lastig is. Wel is men van plan via het inzetten van denkkraft mee te werken, wat indirect ook geld kost. Als er financiële ruimte is, zal die zeker worden benut. De gemeente wil echter geen valse verwachtingen wekken.

225

Mevrouw **Van Geffen** (N–NH.) vraagt om nadere toelichting op de afspraak dat bovengronds voor de gemeente is en ondergronds voor de provincie.

230 De heer **Scheepstra** heeft het uitgangspunt meegekregen, maar de stukken daaromtrent nog niet kunnen bestuderen. De specificaties zijn nog niet vastgesteld.

235 De heer **Dessing** (FvD) denkt dat het een heel grote teleurstelling zou zijn als de gemeente koste wat kost niets zou bijdragen. De gemeenteraad heeft een functie om die co-creatiekracht te sturen. Het gaat om de leefbaarheid van het eigen dorp voor de lange termijn. Het is in het belang van de wethouder om daar kritisch naar te kijken en creatief om te gaan met de grens tussen onder en boven. Dat zou de provincie kunnen helpen de financiering makkelijker te slikken en de bewoners helpen hun werk niet te gronde laten richten.

240 De heer **Scheepstra** merkt op dat het college van B en W overal in Waterland de leefbaarheid tracht te verbeteren. Het gemeentebestuur heeft met alle kernen te maken. Denkkraft meeleveren: ja. Ontwikkeling openbare ruimte bovengronds, voortzetting co-creatie: ja. De notie van meewerken en in volle kracht vooruit blijft staan. Over de omvang daarvan wil de wethouder PS niet in de maling nemen.

245 De heer **Dessing** (FvD) suggereert dat voor een voor de gemeente zo belangrijk onderwerp wellicht in de belastingen een oplossing is te vinden.

250 De heer **Scheepstra** geeft aan dat de belastingdruk jaarlijks bij de begrotingsbehandeling in de raad wordt besproken. Daar wil hij niet op vooruitlopen.

14.a Resultaten vervolgstudie mogelijke (onder)doorgang N247, Broek in Waterland

Eerste termijn commissie

255 De heer **Jensen** (JA21) roept het recente bezoek van de Staten aan Broek in Waterland in herinnering. De noodzakelijke maatregelen komen eigenlijk al enkele jaren te laat. Zeventig jaar geleden is het dorp in tweeën gesneden met de aanleg van de provinciale weg N247. De weg door het dorp is een drukke verkeersader en gezien de woningbouwopgaven in de regio zal de druk toenemen. Forensen van noord naar zuid en omgekeerd dragen bij aan de welvaart, maar het welzijn in Broek in
260 Waterland zal onder druk komen als het dorp door de toenemende drukte aardig wat overlast krijgt. Weinig mensen zullen kiezen voor wonen langs de snelweg. Voor degenen die er al woonden, werd die keus indertijd gemaakt. Het stoppen, optrekken en weer stoppen van spitsverkeer leidt tot veel uitstoot, wat slecht is voor het milieu. De bovengrondse optie is de goedkoopste, maar doet weinig voor de doorstroming. De problemen worden slechts voor korte tijd opgelost. De ondergrondse
265 opties zullen de doorstroming en veiligheid wel verbeteren. Hoewel ondertunneling een architectonisch hoogstandje is, komen de dorpsbewoners er toch weer bekaaid vanaf. Wonen aan de rand van een betonnen bak is geen pretje. Het is de vlag op een modderschuit. Groen aan de noordkant moet wijken. Bij deze oplossing voor de weggebruikers zijn de lasten voor de bewoners. De verlengde tunnel is de meest voor de hand liggende optie. Hierdoor wordt het dorp weer
270 verbonden. De verlegging van de A9 bij Badhoevedorp naar het oude tracé zorgde voor eenzelfde ontwikkeling: betere leefbaarheid, een schonere, veiliger en groenere woonomgeving. Als dit in Broek in Waterland ook kan worden gerealiseerd, winnen alle partijen, ook al zal het er sowieso drukker worden. Bewoners zullen enkele jaren in een bouwput zitten. Zij zullen dit minder erg

275 vinden als zij daar ook de vruchten van plukken. De kosten zijn aanzienlijk en het geld hiervoor vinden, zal een opgave zijn. Het voordeel van de dure variant is dat als deze er eenmaal ligt de discussie de rest van de eeuw niet meer gevoerd hoeft te worden. Het spreekwoord ‘penny wise, pound foolish’ is van toepassing, of in het Nederlands: goedkoop is duurkoop.

280 De heer **Deen** (PVV) stelt dat de co-creatie een groot compliment verdient. Dorpsraad en provincie zijn in dit hele proces samen opgetrokken met als resultaat de breed gedragen uitkomst van deze studie. Het hoogtepunt van de getoonde bevoegenheid en betrokkenheid van de bewoners was het lanceren van de eigen sub-variant. Dat die is meegenomen in de MKBA was een verstandige beslissing van de provincie. Burgerparticipatie zoals het hoort, met burgers die ruimte krijgen en serieus worden genomen. De voorkeur voor de verlengde ondergrondse variant is niet alleen
285 gebaseerd op de doorstroming voor de hele regio die verbetert. Op leefbaarheid scoort deze variant ook beter. De kosten stijgen significant met zo’n 40.000.000 euro ten opzichte van de twee andere ondergrondse varianten. Hoewel de PVV kritisch is op kosten van projecten en programma’s vindt de fractie de kostenstijging in dit geval geen onoverkomelijk bezwaar. De mening van de dorpsraad wordt gedeeld dat de toekomstige baten de lasten zullen over treffen. Als het volgende college, met
290 daarin hoogstwaarschijnlijk de PVV, flink schraapt in zinloos stikstofbeleid, klimaatbeleid en diverse subsidies ontstaat ruimte om bij te springen indien nodig en relevant.

De heer **Steeman** (D66), bij interruptie, merkt op dat als wordt geschrapt in de inzet voor stikstof deze tunnel überhaupt niet gebouwd gaat worden.

295

De heer **Deen** (PVV) verwijst daarvoor naar de volgende Statenperiode.

De heer **Hollebeek** (PvdD) merkt op dat de voorkeur voor een ondergrondse variant bij deze Staten wel duidelijk is. De variant met de busstroken zal bij de fractie de voorkeur genieten omdat inzetten
300 op ov een belangrijk punt voor de fractie is. Wel voelt de fractie een kleine aarzeling bij de verlengde variant. Het zou mooi zijn als er nog wat meer ruimte zou zijn voor de noodzakelijke vergroting van de leefbaarheid. Voor die 40.000.000 euro zou wat meerwaarde om nog wat extra kwaliteit te creëren het overwegen waard zijn. Het is goed te horen dat de ontwerpen nog niet in beton gegoten zijn.

305

Mevrouw **Kuiper** (CDA) verwoordt dat de Dorpsraad volgens zijn memo variant 2 en variant 3 zonder de sub-variant van de verlengde onderdoorgang onacceptabel acht. In deze vergadering wordt nog geen besluit genomen. De bedragen die samenhangen met de diverse varianten zijn in alle gevallen substantieel. De investeringsstrategie van Noord-Holland zal pas na de verkiezingen worden
310 vastgesteld door GS en PS omdat op basis daarvan infrastructurele projecten worden geprioriteerd. Het is aan de nieuwe coalitie aan te geven welke aspecten zij belangrijk vinden. Daar hoort een kostenraming bij. Het gaat hier om een investering voor heel veel jaren. Doe dus het goede voor het dorp en voor de doorstroming en verkeersveiligheid, adviseert het CDA.

De financiële grenzen voor het investeren in mobiliteit zijn bereikt. In het iMPI kan om financiële
315 redenen eigenlijk geen studie meer worden opgenomen, zelfs als de verkeersveiligheid dat eigenlijk wel nodig maakt. Daarom is het goed dat de besluitvorming over de onderdoorgang N247 een plek krijgt bij de coalitieonderhandelingen, na de verkiezingen. Dan kan een integrale afweging worden gemaakt. GS heeft aangegeven dat de adviezen van de stuurgroep en de dorpsraad hierin een plek krijgen. Daarmee wordt recht gedaan aan de brede en zorgvuldige afweging die het proces vraagt.
320 De omvangrijke en langdurige bouwperiode zouden volgens de rapporteurs om een nadere beschouwing vragen. In het eindrapport van de MKBA wordt een bouwtijd van vijf jaar genoemd. GS

geven aan dat er aandacht moet zijn voor het werken in een kwetsbare omgeving. Het CDA vraagt het college om een toelichting.

325 Ten tweede vraagt de fractie naar de besluitvorming bij de overige partners zoals de vervoerregio, gemeenteraden van Waterland – zojuist was de wethouder te horen – van Edam, Volendam, Purmerend en Amsterdam. Gezien de grote belangen en de grote bedragen die hiermee zijn gemoeid is voor PS van belang hoe zij besluiten.

330 Mevrouw **Alberts** (SP) stelt dat in het kader van de burgerparticipatie topwerk is geleverd. Het is logisch dat naar de leefbaarheid in Broek in Waterland wordt gekeken. Als over uitbreiding van de woningbouw wordt gedacht, is leefbaarheid een logisch onderwerp. Dan ligt de verlengde ondergrondse variant echt voor de hand. De fractie geeft de variant met de busbaan de voorkeur. Als kritische noot geldt dat dit een ingrijpende maatregel is voor een probleem dat zich voornamelijk tijdens de spits voordoet. Daarbuiten zijn er momenten dat het er doodstil is. In de spits is de
335 tijdwinst twee of drie minuten. De variant waar Broek in Waterland mee is gekomen, is een heel dure. Bovendien is die sterk gericht op autoverkeer. In lijn met de kentering in het denken zou een lightrailvariant of iets dergelijks een plaats moeten krijgen. In plaats van de doorgetrokken Noord–Zuidlijn naar Schiphol was een doortrekking naar het noorden beter geweest. Inzake de bekostiging leek inspreker Tieman zich neer te leggen bij het niet doorgaan van de
340 verbinding A8/A9. Dat interessante standpunt kan óók worden meegenomen in de collegeonderhandelingen.

De heer **Steeman** (D66) wijst op de gelijklopende passages over de N247 in de verkiezingsprogramma's van 2019 en 2023, waarbij de leefbaarheid in Broek in Waterland, en de
345 doorstroming op de N247 worden benoemd. Het ov verdient ruim baan en de natuur mag er niet op achteruit gaan. In de laatste vergadering van deze commissie in deze periode ligt er eindelijk een B–stuk ter consultatie voor. Het is voor degenen die tijd en energie hebben gestoken in de co–creatie lastig te zien hoe de politiek het hen nu uit handen neemt. Hopelijk doet de politiek recht aan het harde werk van betrokkenen in de afgelopen jaren.

350 De financiële perspectieven dwingen de politiek tot harde keuzes. Wat D66 betreft betekent dit vooral inzetten op hoogwaardig en betaalbaar ov. Toch wil D66 zich wel hardmaken voor deze schijnbaar dure investering. De tegenstrijdigheid is een schijnbare. Uit co–creatie is een initiatief ontstaan dat de leefbaarheid in Broek in Waterland verbetert. Het ooit gespleten dorp Broek in Waterland wordt herenigd met behoud van natuur en landschap. Niet door het aanleggen van meer
355 asfalt maar door het verleggen van twee rijstroken ondergronds en het ontvlechten van de busbaan zodat bus en auto elkaar niet hinderen. D66 kiest níet voor meer rijbanen. Deze maatregel dient geen verkapt voorsorteren op een vierbaans snelweg onder het dorp door te worden. Hier dienen afspraken over te worden gemaakt.

360 Zaken als voertuigverliesuren worden volgens D66 als oneigenlijke argumenten opgevoerd. Als mensen minder tijd nodig hebben voor een reis, reizen ze niet korter, maar verder. Mensen reizen al sinds de jaren zeventig gemiddeld negentig minuten per dag. In die tijd reizen ze steeds verder weg. Voertuigverliesuren zijn slechts relevant in transport en logistiek, maar ook die sectoren zijn gebaat bij blijvende inzet op minder verkeer.

365 De tijdelijke situatie tijdens de bouw wordt wat D66 betreft zo makkelijk mogelijk gemaakt voor wandelaars, fietsers en ov–reizigers met duurzame manieren van vervoer.

D66 wil een tunnel met twee banen voor auto's en twee banen voor bussen en daar heldere afspraken over maken. Of de verlenging ook helemaal door de provincie moet worden gedragen, is de vraag. Graag een reflectie van de gedeputeerde op de betaalbaarheid en vanuit welke provinciale rol Noord–Holland daaraan zou bijdragen.

370

De heer **Dessing** (FvD) merkt op dat de bovengrondse variant absoluut niet de voorkeur van de fractie geniet. Van de twee ondergrondse varianten is die met de busbaan de logische. De wisseloptie voor vrachtverkeer op busbaan is interessant. Die sluit men dan niet uit. De 40.000.000 euro extra voor de verlengde onderdoorgang levert volgens de MKBA niets op voor de doorstroming. Het geld wordt dus uitgegeven aan de leefbaarheid. Het is belangrijk voor het dorp, maar ook voor het co-creatieproces: alle effort moet worden beloond. Dan zou die verlengde onderdoorgang een logische optie zijn. De fractie worstelt met die kosten. Het is goed dat dit over de verkiezingen heen wordt getild. Verhoging van de opcenten ziet FvD niet zitten. Dit is immers geen generieke maatregel. Er is enkel winst voor de regio, het dorp en de directe omgeving.

375

380

In vervolg op de eerder aan wethouder Scheepstra gestelde vraag wil de fractie van gedeputeerde Olthof weten hoe die de scheiding tussen boven- en ondergronds ziet. Hij raadt de provincie aan toch in gesprek met de gemeente te gaan. De co-creatie verdient dat met elkaar een robuuste oplossing voor die 40.000.000 euro wordt gevonden.

385

De heer **Terwal** (VVD) merkt op dat een robuuste en toekomstbestendige oplossing voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem voor de VVD altijd uitgangspunt is geweest. Dit vraagt geen lapmiddel, maar een oplossing voor de komende tientallen jaren. Een oplossing kan niet bovengronds worden gevonden. Een historische fout kan nu worden rechtgezet. Gelukkig komt de gedeputeerde ook tot de conclusie dat een bovengrondse oplossing geen robuuste oplossing is voor de doorstroming en bereikbaarheid van de N247. Het is verheugend dat alle drie de varianten van een onderdoorgang maakbaar en inpasbaar zijn.

390

De VVD vindt dat het ov een aantrekkelijk alternatief moet zijn om de auto te laten staan, niet verplicht maar als men er zelf voor kiest. Cruciaal is dat de bus soepel doorrijdt zodat mensen op tijd op hun bestemming aankomen. Daarom is de fractie voor de ondergrondse variant met twee keer één rijbaan voor auto's en twee keer één busbaan. De busstrookvariant leidt tot hogere baten dan de vluchtstrookvariant.

395

De keuze tussen de korte en lange variant is een keuze tussen kosten en leefbaarheid. Daarmee is het een keuze tussen het algemeen belang (de belastingbetaler) en het lokaal belang (de dorpsbewoners). De korte variant kost 196.000.000 euro, de lange variant 236.000.000 euro. De lange variant scoort in de MKBA beter op leefbaarheid.

400

Het is een goede zaak als deze knoop tijdens de snel naderende coalitieonderhandelingen wordt doorgehakt. De VVD staat niet per definitie onwelwillend tegen de lange onderdoorgang, maar vraagt zich af óf dit vraagstuk thuishoort bij de onderhandelingen van een nieuwe coalitie. Graag de reflectie van de gedeputeerde op deze belangenafweging en op het proces om tot een keuze te komen. Ook is de fractie benieuwd welke partners welke bijdrage kunnen leveren.

405

Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) noemt dit een mooi voorbeeld van hoe participatie kan werken. De fractie kan zich vinden in de voorkeur van de inwoners, voor wie het in eerste instantie moet functioneren, en kiest dus voor de verlengde ondergrondse variant.

410

Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat de bovengrondse variant geen verbetering vormt. Niets doen of een route buitenom zijn ook niet acceptabel. De leefomgeving en de barrièrewerking moeten worden aangepakt. Variant 3 met de busbanen geniet de voorkeur boven variant 2, beredeneerd vanuit het vervoer, ook al blijft een aantal bussen bovengronds halteren. Een twee keer tweebaans weg is niet nodig. De verlengde variant is qua beeld en leefbaarheid zonder meer beter. Dit leidt tot een investering in de leefbaarheid van het dorp, tot investeren in ov en het aantrekkelijk

415

maken van langzaamverkeerroutes. Ook wordt groene ruimte boven op het dek gecreëerd. Een toekomstige extra brug of doorsteek ziet GL ook wel zitten.

De kosten in aanmerking genomen, vindt de fractie het verschil tussen de korte en lange variant
420 minder groot dan gedacht. Dit komt doordat blijkbaar wordt geanticipeerd op de toekomstige
Tunnelwet van 2050. Tussen de korte onderdoorgang en de lange onderdoorgang, die een tunnel is,
zit een grote kostensprong. Door nu al rekening te houden met die wet, wordt nu ook bij de verkorte
onderdoorgang ingezet op twee aparte buizen, vluchtwegen et cetera. Elders in Nederland wordt
ervoor gekozen niet op deze wet te anticiperen: 2050 is nog ver weg. Die keuze zou ook hier tot een
425 flinke ruimtebesparing leiden en de bak komt verder van de woningen te liggen. Dat is hier niet als
optie gezien, wellicht met redenen. Gekozen kan dan ook worden voor een spitsstrook en daardoor
een rijbaan minder. Ook zou GL benieuwd zijn naar een ontwerp voor 50 km/u in de
onderdoorgang. De fractie vraagt zich af of er kans is voor optimalisatie. Er wordt een keuze voor
lange tijd gemaakt met geld dat er niet is.

430 Naast de 40.000.000 euro zijn er structurele onderhoudskosten van 1.000.000 euro op jaarbasis. Of
dit het waard is in deze tijden van financiële krapte is een lastig te beantwoorden vraag. Van de
varianten is de verlengde tunnelbak de beste optie. Een betere besteding dan aan de A8/A9-
verbinding.

De vraag is of er nog andere opties zijn en zo niet wat de oplossingen voor financiering zijn.
435

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) stelt dat áls hier iets wordt gedaan het goed moet gebeuren. Daarom is
de fractie voor de verlengde tunnelvariant. Een halve tunnel brengt teveel verslechtering voor
bewoners. De tunnel dient ruim in de breedte, met een busstrook, en ruim in de hoogte te worden.
Zoveel mogelijk verkeer wordt ondergronds gebracht, zodat bovengronds de bewoners van de
440 openbare ruimte kunnen profiteren. Daarom zo min mogelijk asfalt bovengronds. De vergelijking
met de Spaarndammertunnel dringt zich op, waar veel openbare ruimte is gewonnen en bewoners bij
elkaar zijn gebracht. De plannen zouden wat de fractie betreft allereerst op sociale cohesie getoetst
moeten worden.

445 Mevrouw **Abdi** (PvdA) kiest voor de toekomstbestendige oplossing en spreekt namens haar fractie de
voorkeur uit voor de langere variant met de busbaan. Bij de coalitieonderhandelingen moet ook
worden gekeken naar andere opgaves.

Beantwoording Gedeputeerde Staten in eerste termijn

450 Gedeputeerde **Olthof** spreekt namens het college zijn bewondering voor de dorpsraad uit en dankt
iedereen die bij dit proces betrokken is geweest en zich heeft ingespannen voor de co-creatie.
Bewoners zijn massaal naar de inloopavonden gekomen.

Co-creatie is een mooi proces, maar is niet vrijblijvend. Het heeft veel gevraagd van de mensen die
455 eraan hebben meegewerkt. Degenen die hun nek uitstaken, werden op inloopavonden niet door
iedereen positief benaderd. Betrokkenen werden door dorpsgenoten aangesproken, waarbij
opmerkingen als 'Hoe kun je dit verzinnen?' klonken. Dat vroeg om een stevige opstelling van de
partners.

Wat in 2015 begon als leefbaarheidsvraagstuk is iets geworden dat veel meer behelst. Het gaat over
460 klimaat, milieu, veiligheid en doorstroming. Er ligt een totaalplan waar na de verkiezingen een keuze
in gemaakt kan worden.

Van de varianten lijkt de bovengrondse op lange termijn niet houdbaar. Wat ondergronds begon met
een enkele rijstrook met een vluchstrook is uitgemond in twee rijbanen met twee busstroken en een
verlengde variant. Na de verkiezingen zal bij de coalitieonderhandeling een afweging van al die

465 aspecten gemaakt moeten worden, afgezet tegen de kosten. Dan zullen de andere partners aangeven wat ze bereid zijn bij te dragen. Wellicht zijn er ook bij het Rijk mogelijkheden. Die zijn nog niet onderzocht.

470 Mevrouw **Kuiper** (CDA), bij interruptie, vraagt of bij de start van de stuurgroep een grove financiële toedeling heeft plaatsgevonden.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat dit niet is gebeurd. Mede omdat tijdens het proces al is gesteld dat dit ook bij de partners gaat spelen. De afspraak is dat de provincie voor het ondergrondse deel verantwoordelijk is en de gemeente Waterland voor inrichting, beheer en onderhoud van het
475 bovengrondse deel. Over de detaillering is nog niet gesproken.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of de provincie de keuze maakt of dat de stuurgroeppartners ook nog iets te zeggen hebben.

480 Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de provincie de keuze maakt, maar de partners vraagt wat de bijdrage gaat worden bij welke variant. Dat gesprek heeft nog niet plaatsgevonden. Ook het geluid van de gemeente en van de dorpsraad wordt meegenomen. De meerwaarde van het proces zit in extra mogelijkheden bij andere financieringsvormen.

485 De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de beslissing pas wordt genomen als er duidelijkheid is over de cofinanciering.

Gedeputeerde **Olthof** acht dat waarschijnlijk. Zo niet, dan zou PS vragen wat de andere partners gaan bijdragen. De provincie moet zelf ook weten voor welk deel van de financiering zij gesteld staat. Dat
490 bepaalt welke afweging wordt gemaakt.

Mevrouw **Van Geffen** (NN-H.), bij interruptie, vraagt of de afspraak over de taakverdeling ondergronds-bovengronds al is uitgewerkt.

495 Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat het bovengrondse grotendeels eigendom en beheer van Waterland wordt, waarbij Waterland zelf gaat over de inrichting. Dat zijn afspraken op hoofdlijnen van jaren geleden die verder moeten worden uitgewerkt. Bovengronds ligt er behalve een opgave voor sociale cohesie ook nog een belangrijke infrastructurele opgave. De investering gaat over leefbaarheid, over klimaat, maar ook over doorstroming. Als dat is gekoppeld aan een
500 woningbouwopgave, zijn er wellicht middelen vanuit BZK te krijgen. Ook is nog niet bekeken of de openbare ruimte zo kan worden benut dat die ook nog wat geld oplevert.

Mevrouw **Kuiper** (CDA), bij interruptie, hoort dat omdat het over ov gaat mogelijk andere financieringsbronnen toegankelijker worden. De ambitie om het ov te versterken, raakt aan
505 meerdere terreinen.

Gedeputeerde **Olthof** heeft willen aangeven dat het toevoegen van woningen aan de noordkant van Broek in Waterland andere financieringsbronnen mogelijk zou kunnen maken.
Hij vervolgt zijn betoog.

510 Bij de laatste bewonersavond waren de bewoners op voorhand boos omdat die dachten dat alles al was beslist toen zij de korte variant zagen liggen. Het was toen moeilijk hen te overtuigen dat de provincie nog open in het proces zit. Wat er ook gebeurt, het dient zorgvuldig en met kwaliteit te

gebeuren. Mensen die nu vrij uitzicht over de vaart hebben, kijken straks uit op een betonnen bak. In dat soort situaties heeft de provincie een verantwoordelijkheid in te nemen. Over de vraag of dat 40.000.000 euro waard is, gaan de volgende coalitie en de volgende Staten.

De heer **Dessing** (FvD) brengt de financieringsopties ter sprake en vraagt of een scenario denkbaar is waarin de openbare ruimte boven de tunnel verkocht zou kunnen worden om de te kiezen variant te betalen.

Gedeputeerde **Olthof** ziet dat als een gespreksonderwerp met de dorpsraad en met de gemeenteraad van Waterland in een volgende fase van de co-creatie.

Hij vervolgt zijn betoog.

Wat de bouwtijd betreft, geldt dat er weinig bewegingsruimte is. Heel goed moet vooraf worden aangegeven in welke fases wat gebeurt, wat dat betekent voor de doorstroming en voor de leefbaarheid in de omgeving. Het is een complexe opgave in een gebied met een drukke doorstroming. Het proces naar de uiteindelijke keuze toe is hierin even belangrijk als de feitelijke bouw zelf. De impact op de omgeving zal enorm zijn.

Wat de Tunnelwet betreft, is het college uitgegaan van de huidige gangbare situatie. Gekozen kan worden voor versoering. Dat is nu niet gedaan. Bij een verdere detaillering liggen daar wellicht mogelijkheden. De mogelijkheid voor een spitsstrook in het midden is nog niet in detail uitgewerkt. Andere varianten met heel grote verschillen zijn er niet, zoals ook de dorpsraad heeft aangegeven. In de nadere detaillering komt mogelijk nog een aantal varianten voorbij. Daarbij gaat het niet om grote keuzes.

Het proces is zorgvuldig doorlopen. De volgende periode begint met de richting die de nieuwe coalitie op wil gaan. Voordat men bij de Staten komt, is het zaak te horen hoe de andere partners er tegenaan kijken en hoe zij tegenover financiële bijdragen staan en hoe met het bovengrondse en ondergrondse deel wordt omgegaan.

Tweede termijn commissie

Statenlid **Van der Waart** (GL) vertrouwt de dorpsraad het maken van een prachtig voorstel voor de sociale cohesie en leefbaarheid toe. Aan de gemeente de oproep te studeren op het verdienmodel. De gedeputeerde wordt gevraagd de opties voor bezuinigingen mee te nemen in de uitwerking voor het vervolg.

De heer **Terwal** (VVD), bij interruptie, vraagt zich af wat hij zich moet voorstellen bij het verdienmodel van het dorpsplein. Veel verder dan een viskraam komt hij niet. Die levert geen 40.000.000 euro op. Woningbouw of bedrijvigheid lijkt er niet mogelijk.

Statenlid **Van der Waart** (GL) meent te weten dat de constructie bebouwing mogelijk maakt, al ziet zij er geen flatgebouwen ontstaan. Ruimte in een dorpscentrum biedt veel kansen voor programmering, zij het met een beperkte verdienmogelijkheid.

Beantwoording Gedeputeerde Staten in tweede termijn

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat kan worden gekeken naar bebouwing die past bij het karakter en past bij de ruimte. Grootschalige woningbouw zal dat niet zijn. Hier ligt een grote verantwoordelijkheid voor Waterland zelf. Behalve bekijken welke financieringsvormen mogelijk zijn zal ook moeten worden bekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de kosten te drukken.

De gedeputeerde dankt alle sprekers voor hun bijdragen en de getoonde positieve grondhouding.

565 De **voorzitter** hoort veel waardering voor het participatie- en co-creatieproces. Het is nu afwachten welke afwegingen een nieuwe coalitie na de verkiezingen zal maken.

14.b Bereikbaarheid Waterland

570 De **voorzitter** verwoordt dat de aanpak van het groot onderhoud aan de provinciale weg N247 tussen Monnickendam en Volendam ten behoeve van betere veiligheid, doorstroming en fietsmobiliteit na uitstel in oktober 2021 nu weer kan worden opgepakt. Tegelijkertijd worden de mogelijkheden onderzocht voor oplossingen op het kruispunt Het Schouw.

575 De heer **Deen** (PVV) ziet nut en noodzaak van de meeste maatregelen op projectdeel Noord. De door allerlei omstandigheden met bijna 50% opgelopen kosten leiden tot zorgen. Het slim combineren van onderhoud en investeringen is volgens het college efficiënt en duurzaam. De vraag is wat dit aan besparingen oplevert.

580 Statenlid **Van der Waart** (GL) beschouwt dit als een stuk ter kennisname. Er ligt niet echt een keuze voor. Haar vraag is of deze aanname juist is. De focus bij Het Schouw ligt bij de doorstroming van ov en auto. Daar wil de fractie het aantrekkelijker maken van de fietsroutes aan toevoegen.

585 Mevrouw **Tolhuis** (ChristenUnie) vraagt zich, de geschiedenis kennende, af of de aannemer bij een nieuwe aanbesteding weer voor verrassingen met financiële impact komt te staan of dat het bedrag van 32.000.000 nu genoeg is. Daarnaast wordt gevraagd of de omleiding vanaf de A7 bij Purmerend, waardoor er geen vrachtverkeer zwaarder dan 30 ton mag rijden, kan leiden tot meer schade.

590 De heer **Hollebeek** (PvdD) wijst in aansluiting op GL op de niet aantrekkelijke fietsroute van noord tot zuid, zeker als het waait. Aantrekkelijke fietsroutes beschutten de fietser tegen het langsrazende verkeer en tegen het Hollandse klimaat. De motie Aantrekkelijke Doorfietsroutes wordt in herinnering geroepen. Daar dient bij de inrichting van het noordelijk deel rekening mee gehouden te worden. Om mensen vanuit Edam, Monnickendam en Volendam richting Amsterdam te laten fietsen, moet er nog veel gebeuren.

595 Bij Het Schouw is het vrij krap. Daar zal ruimte voor de fietser moeten worden gezocht.

De heer **Dessing** (FvD), bij interruptie, vraagt zich af wat met comfortabele fietsroutes wordt bedoeld.

600 De heer **Hollebeek** (PvdD) legt uit dat het weghalen van bomen en struiken zich wrekt. Op veel provinciale wegen zijn fietsers nu onbeschermd. Een provincie die de ambitie heeft fietsen aantrekkelijker te maken, dient de routes aantrekkelijk te maken.

605 Mevrouw **Kuiper** (CDA) vindt dat de noodzaak voor snelle uitvoering voldoende is onderbouwd. Dit is nu slechts een B-stuk. Het is logisch dat pas nadat de definitieve bijdrage van de vervoerregio Amsterdam bekend is, de kredietwijziging à 17.000.000 euro aan PS wordt voorgelegd. De vraag is waarom de start van de nieuwe aanbesteding niet is aangehouden tot dat moment.

De heer **Steeman** (D66) beschouwt dit als een technisch B-stuk. Hoewel dit om veel geld gaat en de financiële perspectieven somber zijn, heeft het geen pas dit hele traject niet af te maken. Het is een half afgemaakt project. D66 sluit zich aan bij de aandacht voor de fietser en vraagt aandacht voor de overige modaliteiten tijdens de werkzaamheden.

Mevrouw **Alberts** (SP) sluit zich aan bij de bijdragen van GroenLinks, Partij voor de Dieren en D66.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt over het projectdeel Noord waar de afstemming met de vervoerregio Amsterdam nog op hangt en wat er gebeurt als de gewenste bijdrage niet komt. Bij het projectdeel Zuid wacht verdere voorbereiding op vervolg, zodra helderheid is over knooppunt het Schouw. Graag meer duiding over wanneer deze helderheid wordt verkregen. Spreker dankt aan het slot van zijn laatste bijdrage in deze commissie de voorzitter en plaatsvervangend voorzitter, de geweldige ondersteuning van de commissieadviseur, hij dankt de gedeputeerde voor zijn heldere en eerlijke beantwoording, de ambtelijke ondersteuning, de commissieleden en benoemt de prettige debatten met de leden Steeman en Hollebeek.

De **voorzitter** vraagt anderen die beschouwende gedachten willen delen dit aan het slot van de vergadering te doen.

De heer **Jensen** (JA21) is net als anderen onprettig verrast door de kostenstijging. Een dure vergissing. Er is nog krediet over voor een doorstart. Gevraagd wordt of de gedeputeerde in gesprek gaat met andere partijen dan alleen de vervoersregio en of er een plan B is.

Mevrouw **Van Geffen** (N-NH.) vindt de prioritering – eerst fiets, dan bus, dan auto – jammer. Het is storend dat elke mogelijkheid wordt aangegrepen om de auto achteraan te zetten

Mevrouw **Abdi** (PvdA) stelt veiligheid, fietsmobiliteit en doorstroming voorop. De aandacht voor de fietser is belangrijk.

Beantwoording Gedeputeerde Staten in eerste termijn:

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat dit niet het zwaarste agendapunt van deze commissie is. Wel is indertijd bewust de keuze gemaakt om pas op de plaats te maken en terug te gaan naar de tekentafel. Toen vanavond de onderdoorgang Broek in Waterland op de agenda stond, hield de gedeputeerde er rekening mee dat PS zou vragen hoe het met de rest zat. Dit is om PS te melden waar men staat. Er is krediet voor het geheel, maar het noordelijk deel wil GS zo snel mogelijk afronden. Dat gaat om het absoluut noodzakelijke groot onderhoud, maar ook om verbreding van de fietspaden. Het gaat hier om een besparing van 30%. Substantiële bedragen dus. Door het nu niet te doen, zou men een kans laten liggen.

Op vragen over de A7 meldt de gedeputeerde heet van de naald – een SMS die net binnenkomt – dat de omleiding eind maart wordt opgeheven.

Investeren in de fiets is niet om de auto achter te stellen. Er wordt juist in infrastructuur geïnvesteerd. Aan de Schouw-kant wordt getracht de kruisingen ongelijkvloers te maken zodat iedereen kan doorrijden.

De aanbesteding wordt gedaan onder voorbehoud van een definitieve kredietaanvraag. Dan is ook de bijdrage van VRA bekend. Als de VRA niet bijdraagt, zal de provincie de kosten zelf moeten dragen. Het is zaak het programma in stand te houden. Daar heeft het VRA mee ingestemd. Het gaat nu om de exacte bijdrage voor het noordelijk deel. Het is de provincie die heeft geknipt.

Wat er met Zuid gebeurt, is afhankelijk van de studie bij Het Schouw. Daar worden de alternatieven nadrukkelijk bekeken.

660 De heer **Terwal** (VVD), bij interruptie, begrijpt dat een bestuurder niet op een datum wil worden vastgepind, maar vindt dat de gedeputeerde wel heel erg een open einde voorspiegelt. Hij vraagt om een iets nauwkeuriger tijdsaanduiding.

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat wordt aangestuurd op in de loop van 2023.

Hij vervolgt zijn beantwoording.

665 Er zijn geen andere partijen voor financiering. Er was al aanbesteed en men stond aan de vooravond van uitvoering toen het uitstel zich voordeed. De toen geldende financiële verdeelstaat geldt nu weer. Dit blijft tussen VRA en Noord-Holland. Bij het hervatten van het Noord-deel is gekeken wat er weggelaten kon worden. De gevonden besparingsmogelijkheid van circa 100.000 euro woog niet op tegen het kwaliteitsverlies.

670 Vooruitlopend op een eventuele beschouwing door commissieleden bedankt de gedeputeerde deze commissie voor de fijne samenwerking voor de inhoudelijke goede en soms scherpe debatten. Medewerkers en organisatie worden bedankt voor hun goede werk.

675 **Ingelaste rondvraag**

De heer **Steeman** (D66) stelt een vraag naar aanleiding van een publicatie vandaag in het Haarlems Dagblad dat duinonderhoudsorganisatie PWN het fietspad bij Bloemendaal tussen strandopgangen Kattendel en Parnassia wil opgeven en niet langer vrij van zand wil houden. Na acties van de
680 Fietzersbond en raadsleden van Bloemendaal heeft de gemeente in een eerder stadium de toezegging van PWN gekregen dat het historische fietspad, dat een grote rol speelt voor de inwoners van Bloemendaal in stand gehouden zou worden. De vraag aan de gedeputeerde is of het college op de hoogte is van dit voornemen. Zo ja, of het college het belang van dit fietspad onderschrijft voor bewoners van Bloemendaal en rustzoekers op het strand en of het college vindt dat PWN een eerdere
685 belofte naast zich neer kan leggen.

Gedeputeerde **Olthof** is niet op de hoogte van het standpunt van PWN en weet ook niet of het artikel klopt. Hij zegt toe dit na te vragen.

690 **Reflectie op afgelopen commissieperiode**

De heer **Carton** (PvdA) geeft aan dat hij als vervanger pas laat in de commissie terecht kwam. Hij heeft het werk erg fijn gevonden en gaat het missen en bedankt de commissieleden, voorzitters, griffie en ambtelijke ondersteuning.

695 Mevrouw **Kuiper** (CDA) zal na deze 'grande finale' niet meer ten tonele verschijnen in deze fijne commissie, die mede zo aangenaam was doordat de gedeputeerde zo open is. Met een goede mix van inhoud en een grap op zijn tijd werd de perfecte balans gevonden. Dank ook aan de fantastische ondersteuning vanuit de griffie en aan de voorzitters.

700 Gedeputeerde **Olthof** heeft nog een verheldering: de A7 gaat nog niet open voor het zwaardere verkeer, omdat de kunstwerken op deze route slechter zijn wordt er voorlopig een andere omleiding gekozen.

705

15. Sluiting

De **voorzitter** bedankt de commissieleden, de griffie, de notulisten, de mensen die de klok bedienen en de techniek, en sluit de vergadering om 22.05 uur.

710