

Verslag vastgesteld

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	2 maart 2017
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier plv.	:	K. Mellema
Telefoonnummer/e-mail	:	06-52841175/ mellemak@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter	H.W. Struben	
Commissiegriffier plv.	K. Mellema	
Leden van de Commissie	CDA	: H. de Graaf
	ChristenUnie-SGP	: M.C.A. Klein
	D66	: A.E. Tijssens en mw. I. Zaal
	GroenLinks	: S. van Berkum
	ONH	: B.I.M. Bouberg Wilson en J.H. Leever
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij
	PvdA	: N. Papineau Salm
	PvdD	: F. Zoon
	PVV	: M. Deen en J.J.A.M. van Hooff
	SP	: J.M. Bruggeman, mw. J.M.E. de Groot en W. Hoogervorst
	VVD	: mw. J.F.L. Kaamer van Hoegee
Gedeputeerde	mw. E. Post (VVD)	
Ambtenaren/deskundigen	H. van der Pijl (projectmanager verbinding A8-A9)	
Insprekers	-	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	

Afwezig:

D.G. Heijnen

Agenda

1. Opening
2. Vervolg behandeling agendapunt 6d. (vergadering 13 februari 2017): brief Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten inzake Planstudie verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief
3. Sluiting

1. Opening

De **voorzitter** opent de vergadering. De heer Heijnen (CDA) is met kennisgeving afwezig.

5 **2. Vervolg behandeling agendapunt 6d van de vergadering van 13 februari 2017 inzake de Planstudie verbinding A8-A9 voorkeursontwerpen voor Nulplus-, Golfbaan- en Heemskerkalternatief**

10 De behandeling van agendapunt 6d van de vergadering van 13 februari 2017 is niet volledig afgerond. De commissie krijgt de gelegenheid om (vervolg-)vragen te stellen en de discussie aan te gaan. Allereerst wordt een technische toelichting verzorgd door de heer Van der Pijl.

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) beantwoordt allereerst twee vragen die via de griffie zijn voorgelegd. Waarom heeft Stichting MEGA stukken die de Statencommissie niet heeft? Waarom worden de ontwerpboeken, met name die van Nulplus, niet vrijgegeven?

15 In het kader van de samenwerking met de burgers en burgerparticipatie is een klankbordgroep ingericht, die bestaat uit vertegenwoordigers van diverse buurtverenigingen, wijkorganen en belangengroeperingen. De afspraak is dat conceptstukken en onderzoekresultaten worden besproken met de klankbordgroep, met als doel de stukken en resultaten voor iedereen begrijpelijk te maken. De stukken zijn intern en worden niet naar buiten gebracht.

20 De ontwerpboeken worden nog niet vrijgegeven, omdat deze bestuurlijk nog niet zijn vastgesteld. Gedeputeerde Staten zullen eerst een besluit moeten nemen over het vrijgeven van de ontwerpboeken.

25 De heer Van der Pijl verzorgt een technische toelichting, waarin hij het proces tot nu toe en de alternatieven kort toelicht.

Voor de aanvullende MER-procedure is van 7 naar 3 alternatieven gegaan. Er is een beeld gegeven van hoe de alternatieven eruit zullen zien. Binnen de alternatieven was er sprake van keuzen, die zijn getoetst op basis van de vraag wat binnen een alternatief de beste ontwerpvariant is. De resterende keuzes zijn voorgelegd aan de stuurgroep en op 17 januari jl. aan Gedeputeerde Staten.

30 De ontwerpen zullen worden getoetst in de MER-procedure.

De heer Van der Pijl gaat nader in op de definitie van de alternatieven.

35 De belangrijkste keuze bij de Nulplusvariant ging over de vraag of een tunnel of viaduct zou worden toegepast. De Nulplus kent inmiddels de nodige variaties. De eerste optie was om langs het kanaal te gaan. Uit de modellen bleek dat weinig mensen gebruik gaan maken van een weg 'onderlangs' en dat er nog steeds veel verkeer op de route door en langs Krommenie blijft. Het verkeer langs het kanaal zou dwars door Zaanstad moet rijden. De problemen zouden hiermee worden vergroot. Ten aanzien van een situatie door Krommenie heen is een scheiding gemaakt tussen doorgaand en lokaal verkeer. Met de nieuwe inzichten blijkt dat het doorgaande verkeer zo groot wordt dat er tweemaal twee rijstroken nodig zijn. Dat past niet in de beschikbare ruimte. Dat betekent dat het verkeer ergens over elkaar heen moet gaan. De keuze tussen 'er onderdoor' of 'er overheen' lag redelijk dicht bij elkaar. Een tunnelvariant, die dichter bij de beleving van de burgers ligt, heeft te maken met diverse niveauverschillen. Dat heeft gevolgen voor de snelheid, lichtbeleving etc. In het kader van de tunnelveiligheid zou er geen verkeer in de tunnel vast mogen komen te staan. Het risico bij een tunnel is hoger, zowel bij de bouw als in het kader van de kosten. Een viaduct geniet daarom de voorkeur van de stuurgroep. De stuurgroep adviseert Gedeputeerde Staten om te kiezen voor een viaduct.

50 Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of het door de heer Van der Pijl genoemde alle argumentatie is.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat dit niet alle argumentatie betreft. De presentatie is een korte samenvatting. Alle informatie en achterliggende documenten zijn beschikbaar via de website.

55 Bij interruptie merkt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) op dat hij een lichte voorkeur voor een viaductvariant proeft in de samenvatting.

60 De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) beaamt dat beide alternatieven, qua doelbereik, dicht bij elkaar lagen. Om die reden is de afweging in de stuurgroep gelegd. Met de argumentatie die voorligt, kan met een viaduct een snelheid van 70 kilometer per uur worden bereikt. In de tunnel zou een snelheid van 50 kilometer per uur van toepassing zijn. Tunnelbouw brengt grote risico's met zich mee, onder meer vanwege de aanwezige naastgelegen woningen. Zou

een viaduct worden aangelegd, dan kunnen daaronder voorzieningen worden getroffen. Te denken valt aan fiets-, stationsvoorzieningen of een P&R-terrein.

65

Bij het Heemskerkalternatief zijn voor de aansluiting op de bestaande A8 verschillende mogelijkheden bekeken. Na diverse ontwerpessies is tot de conclusie gekomen dat de aansluiting het beste onder Zanddelft zou kunnen liggen, in het stedelijke gebied. Het floragebied blijft open. Een belangrijke wens van belanghebbenden en bewoners, die uit de ontwerpfase naar voren kwam, was om te kijken naar de doorvaarbaarheid van de Kaaik en de Binnen Delft. Bij dit ontwerp is de doorvaarbaarheid met een kano of SUP board mogelijk.

70

Voor de onderdoorgang van de Dorpsstraat is gekeken naar het historisch geheel. De tunnel is iets breder dan strikt noodzakelijk. Dit maakt het mogelijk om geen geluidswerende voorzieningen te hoeven treffen, die het beeld in het dorp kunnen verstoren.

75

Het tracé loopt parallel aan de Communicatieweg. Bij de kruising met de Noorderweg wordt gedacht aan een fietsvoorziening. Langs de A8-A9 valt te denken aan een fietspad richting de Groene Dijk, waarmee een recreatieve fietsvoorziening kan worden geboden.

80

Een van de keuzes was de verdiepte ligging onder de Kilzone door, of eventueel er over heen. Dan zou een tunnel moeten worden gemaakt in de Liniedijk. De Liniedijk maakt onderdeel uit van de Stelling van Amsterdam. Het idee was om zoveel mogelijk de historische lijnen te volgen, maar daarbij zou het erf van bewoners betrokken moeten worden.

85

Een verdiepte ligging is wenselijk vanwege het natte, open gebied. Om kwaliteit toe te voegen bij de Kilzone is gekozen om de weg op maaiveld te leggen en aan weerszijde korte, halfhoge dijkjes van circa 60 centimeter aan te leggen. Mogelijk kan ook lage verlichting worden toegepast.

90

Voor de aansluiting op de A9 zelf zijn enkele opties voorbij gekomen. De oorspronkelijke aansluiting blijkt niet te volstaan. Er is gekozen voor een vrije afwikkeling vanaf de A9, vanaf Alkmaar, richting het Oosten, door aan de zuidwestkant een lus toe te voegen. Dit ontwerp wordt op dit moment getoetst in overleg met Rijkswaterstaat, om het verder in de MER te kunnen meenemen.

95

De optie voor een fly-over is duurder dan een reguliere aansluiting. In het kader van de Stelling van Amsterdam heeft een fly-over een grotere zichtimpact.

Bij het Golfbaanalternatief moet de Communicatieweg worden gekruist. De Communicatieweg heeft te maken met veel sluipverkeer, het doorgaande verkeer tussen de A9, Heemskerk en de A8. Dat levert veel drukte op in de Dorpsstraat van Assendelft. Er is gekozen om de weg te 'knippen'. Het verkeer met als doel de Communicatieweg, kan via de Communicatieweg, de Noorderweg en de Noorderveenweg naar de aansluiting nabij de Omzoom. De fietsroute wordt in stand gehouden en geschikt gemaakt voor landbouwverkeer. De weg zou ook hier op maaiveld komen te liggen met dijkjes aan weerszijden. De Groene Dijk wordt doorsneden.

100

De Golfbaanvariant heeft grote gevolgen voor de golfbaan. Aangezien de grond onder de golfbaan eigendom is van Rijkswaterstaat, is er geen verplichting voor compensatie op het moment dat daar een weg komt. Uit de discussie blijkt dat de golfbaan daar graag wil blijven, maar er zijn ook heel veel wensen om, op het moment dat de golfbaan daar verdwijnt, het gebied anders in te richten.

105

Gedeputeerde Staten stelden vast dat, op het moment dat wordt gekozen voor het Golfbaanalternatief, er een ontwerpogave komt voor de herinrichting van het gebied.

110

Voor de aansluiting op de A9 lagen in de stuurgroep en aan Gedeputeerde Staten twee varianten voor: een verdiepte ligging (een verdiepte knoop) en een reguliere aansluiting die over de A9 heen gaat. De IJmondgemeenten zijn geen voorstander van de reguliere aansluiting. Beide varianten werken, verkeerskundig gezien, en vragen aanpassingen op het gebied van geluidshinder. De verdiepte ligging is voor het uitzicht 'mooier'. Al is er nog steeds veel ruimte nodig. Omdat onder de A9 door moet worden gegaan, moet een groter kunstwerk worden gemaakt. Dit maakt het werk ongeveer € 70 miljoen duurder dan de aansluiting zelf. Geen van de partijen is bereid bij te dragen en daarom is de keuze gevallen op de reguliere aansluiting.

115

De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of het technisch mogelijk is om het knooppunt verdiept c.q. lager dan maaiveld, aan te leggen.

120

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) zegt dat technisch alles mogelijk is, maar het brengt risico's met zich mee en daarmee hoge kosten. Bij de aansluiting van het Golfbaanalternatief is gekeken naar de verdiepte ligging. Die is beduidend duurder dan de reguliere aansluiting.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) meent te hebben gehoord dat het bij de Heemskerkvariant niet mogelijk is om de weg verdiept aan te leggen.

- 125 De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) noemde als voorbeeld dat voor de doorsnijding van het open landschap verschillende opties zijn onderzocht. Uiteindelijk is gekozen voor een weg op maaiveld, met een dijkje.
- Over de vervolgprocedure merkt de heer Van der Pijl nog het volgende op.
- 130 Op 23 of 30 mei 2017 stellen Gedeputeerde Staten het voorlopig voorkeursalternatief vast. Dan worden alle stukken vrijgegeven en start het inspraakproces. In juni 2017 zal het onderwerp in de commissie Mobiliteit en Financiën worden behandeld ten behoeve van inspraak namens Provinciale Staten. Dit proces zal voor de zomer worden afgerond. Tegelijkertijd wordt de MER-commissie gevraagd de plannen te toetsen. Tevens worden de voorlopige keuzen ter advisering en voor commentaar aan ICOMOS worden toegezonden, omdat UNESCO Werelderfgoed wordt doorkruist.
- 135 De **voorzitter** bedankt de heer Van der Pijl voor zijn technische toelichting en gaat over tot de commissiebehandeling.
- 140 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat D66 de A8-A9 verbinding een enorm belangrijk project vindt in deze periode. Het project kent twee verschillende invullingen, te weten de regionale invulling met de Nulplusvariant en de gestrekte varianten, waarbij een enorme versterking van het Rijkswegensysteem aan de orde is. Vanwege de enorme kosten stelt de heer Tijssens voor om als provincie opnieuw met het Rijk aan tafel te gaan zitten. Provinciale Staten zouden Gedeputeerde
- 145 Staten op pad moeten sturen met een missie.
- De Nulplusvariant kan mogelijk worden afgeserveerd, omdat er geen draagvlak voor is, maar wellicht volgt uit het MER onderzoek dat beide gestrekte varianten ook problemen opleveren. Dan is de provincie teruggeworpen op de Nulplusvariant. Daar zit een spanningsveld. D66 voelt er weinig voor om door te gaan en duur onderzoeksgeld te besteden aan de Nulplusvariant. De fractie denkt dat er
- 150 nooit draagvlak voor zal ontstaan.
- Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of D66 de verbinding nu afserveert omdat er geen draagvlak is, terwijl dat in de optiek van D66 wel de goedkoopste oplossing zou zijn.
- 155 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat zowel de regionale oplossing als de gestrekte varianten om de een of andere reden in de knel zouden kunnen komen.
- Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of het volgens D66 niet beter is om energie te stoppen in het vinden van een acceptabele Nulplusvariant, in plaats van deze af te serveren.
- 160 De heer **Tijssens** (D66) schets een situatie waarin beide gestrekte varianten niet door kunnen, dan wordt de provincie teruggeworpen op de Nulplusvariant. Is de provincie gelukkig met de Nulplusvariant zoals die nu voorligt en dat er verder niets is uitgewerkt om op terug te kunnen vallen? Dan moet worden gekozen of wordt verder gegaan met de betreffende Nulplusvariant, waarvoor geen draagvlak is, of dat wordt gestopt, met anderhalf jaar vertraging.
- 165 De heer Tijssens vraagt zich af of de Nulplusvariant in alle opzichten voldoende is onderzocht. Hij hoopt daarover helderheid te krijgen, voordat de meeste definitieve stappen worden gezet. Mogelijk moet nog een keer goed worden gekeken en berekend of om Krommenie en Assendelft heen een oplossing kan bieden. Nu wordt de tunnel ingegaan. Straks kan niet meer uit de tunnel worden gekomen zonder enorm tijdsverlies.
- 170 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) welke Nulplusvariant de heer Tijssens bedoelt. Bepleit D66 het verder uitwerken van de tunnelversie?
- 175 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat van de Nulplusvariant bijvoorbeeld kan worden gesteld dat bijvoorbeeld 'op palen' niet wenselijk is, maar wel een robuuste tweemaal tweebaans 80 km/uur verbinding. Zijn daarvoor alle mogelijkheden daadwerkelijk goed onderzocht?
- De heer Tijssens constateert dat voor velen een weg op palen geen begaanbare route is in dit proces. Het is dus belangrijk om opnieuw te kijken of 'erom heen' of er onderdoor' alsnog mogelijk is.
- 180 Bij interruptie wijst mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op de werkateliers en inloopavonden. Waarom heeft D66 één en ander toen niet ingebracht? Wellicht was het in een variant opgenomen?
- De heer **Tijssens** (D66) antwoordt dat hij op dat moment geloofde dat de Nulplusvariant, zoals die
- 185 uitgewerkt zou worden, een realistisch alternatief was. Alternatief 7 dat er toen lag, was een 100 km/uur weg. Dat is fundamenteel een andere oplossing dan de Nulplusvariant.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of D66 naar het Rijk wil stappen ten behoeve van een forse investering in een stuk asfalt, omdat Provincie Noord-Holland het niet alleen kan oplossen.

De heer **Tijssens** (D66) is van mening dat de provincie een investering pleegt in een Rijkswegensysteem. Het getuigt van goed koopmanschap en het is realistisch om alsnog naar de grootste belanghebbende daarvan te stappen en te vragen om een bijdrage.

Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) of het ook van het standpunt van D66 landelijk is om te investeren in asfalt.

De heer **Tijssens** (D66) adviseert de heer Zoon om dat te vragen aan een Kamergenoot van de heer Tijssens.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) hoe een acceptabele Nulplusvariant er voor de heer Tijssens uit zou moeten zien.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat hij, op het moment dat werd gekozen voor de drie scenario's, er van uitging dat de weg in een tunnel of half verdiept zou worden aangelegd. Dat had de heer Tijssens een acceptabele oplossing voor dit gebied gevonden. Het lijkt dat dit onhaalbaar is. Nu vraagt de heer Tijssens zich af of er toch nog een andere mogelijkheid is.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of de heer Tijssens met hem van mening is dat in vergelijking met de vorige commissievergadering het huidige verhaal heel anders klinkt en dat de tunneloptie dichterbij is dan eerder werd gedacht.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat die invulling er aan gegeven kan worden.

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) wijst op het vorige verslag waarin stond dat GroenLinks geen mening zou hebben. GroenLinks heeft wel degelijk een mening over de verbinding A8-A9. De heer Van Berkum is het eens met de heer Tijssens wanneer hij stelt dat dit onderdeel uitmaakt van het Rijkswegennet. Als dit project wordt uitgevoerd en gezien de aard van het project hoort daar een stevige bijdrage van het Rijk bij.

De fractie heeft zich kritisch geuit, maar is wel bereid om de problematiek in Krommenie-Assendelft mee op te lossen. De varianten die nu voor liggen, maken het GroenLinks onmogelijk. De twee varianten door het Oer IJ en de Stelling van Amsterdam zorgen voor onherstelbare schade. De heer Van Berkum ziet niet in hoe die schade kan worden hersteld. Uit principe vallen die varianten af voor GroenLinks. De fractie zal op geen enkele manier meewerken aan deze varianten.

De fractie richtte haar hoop op de Nulplusvariant, maar een snelweg op palen is in haar optiek geen oplossing. Er is geen oplossing die tegemoet komt aan de problemen die de bevolking heeft. De heer Van Berkum was gechoqueerd toen hij in de presentatie teksten als 'lichte voorkeur voor bovenlangs' zag verschijnen. Hij begrijpt dat het lastig is om het probleem op te lossen, maar het moet worden opgelost. De heer Van Berkum verzoekt Gedeputeerde Staten om met een voorstel te komen waarmee de Nulplus wel op een acceptabele manier kan worden uitgevoerd. De huidige situatie moet worden verbeterd. De oplossing mag geen blijvende schade aanrichten aan het landschap.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat de Nulplusvariant geen optie is voor de VVD-fractie en deze uitvoering al helemaal niet. Het is te bizar voor woorden. De Nulplusvariant is nooit een oplossing geweest voor de VVD. De fractie wilde naast het voorkeurstracé niet nog een aantal andere varianten uitgewerkt zien.

Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de VVD wel van mening is dat er een fatsoenlijke Nulplusvariant mede onderzocht moet worden.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat de VVD vorig jaar al in Provinciale Staten en in de commissie heeft aangegeven dat de VVD tegen de Nulplusvariant is, in welke vorm dan ook.

De VVD vindt het jammer dat het rapport van Antea Group niet is gedeeld. Het is een openbaar stuk en het wordt zelfs via de website van de provincie beschikbaar gesteld. Daarin is duidelijk uitgelegd waarom keuzes, op welke tracé dan ook, gemaakt zijn. Wanneer iedereen het rapport had kunnen lezen, had dat misschien vele vragen weggenomen. Kan het rapport alsnog met deze commissie worden gedeeld?

- 250 De heer **De Graaf** (CDA) hoorde uit het veld dat informatie over de onderzochte alternatieven niet volledig zou zijn, met name de Nulplusvariant. Geldt die onvolledigheid voor alle drie varianten?
- De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat de problemen bij Krommenie-Assendelft opgelost moeten worden om de luchtkwaliteit en leefbaarheid te verbeteren. De heer Zoon neemt aan dat dit ook geldt voor
255 Zaandelft en Heemskerk. Met de drie voorliggende plannen ziet de Partij voor de Dieren dit niet gebeuren. De fractie ziet het gebeuren dat er veel asfalt wordt aangelegd. Als snelheid omhoog gaat, neemt de luchtkwaliteit af. Er wordt nagedacht over het zo laag mogelijk wegwerken van stroomkastjes in de weg. Als er stroom en autoverkeer door die polder gaan, dan wordt de polder vernietigd. De PvdD kan niet instemmen met deze voorkeursontwerpen.
- 260 Bij interruptie vraagt de heer **Papineau Salm** (PvdA) met welke oplossing de PvdD komt voor de problematiek in Krommenie.
- De heer **Zoon** (PvdD) zou willen dat er minder auto's door Krommenie rijden. Daar ligt een
265 gemeenschappelijke verantwoordelijkheid. De PvdD vindt dat nog niet verder kan worden gegaan richting een onderzoek door ICOMOS en de MER. Het is te prematuur om daarmee in te stemmen. Eerst wil de fractie alle onderliggende cijfers zien.
- 270 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of de PvdD zich realiseert dat het dossier vanavond slechts ter informatie voorligt. Deze commissie heeft niets om over te besluiten. Dit betreft een informatieronde.
- De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) zegt dat zijn fractie van verbazing in verbazing valt. Naast de
275 Heemskerk- en Golfbaanvariant is gekozen voor de Nulplusvariant, om een serieus alternatief te hebben voor een weg die het groene gebied doorsnijdt. Ook de ChristenUnie-SGP ziet dat de leefbaarheid en luchtkwaliteit in Krommenie moeten verbeteren. Er moet iets worden gedaan. De eerste verbazing was dat de Nulplusvariant werd uitgewerkt als een weg op palen. Het zal vrijwel onmogelijk zijn om daarvoor draagvlak in de omgeving te vinden. De tweede verbazing komt voort uit
280 de presentatie. Er blijken nauwelijks zwaarwegende argumenten te zijn voor de bovenlangs variant. Met een lichte voorkeur is daarvoor gekozen, maar er had net zo goed voor de onderlangsvariant gekozen kunnen worden. Dat laatste had dan ook moeten gebeuren. Daarvoor zal wel maatschappelijk draagvlak worden gevonden
- 285 Wat de ChristenUnie-SGP betreft moet er in de MER een serieus alternatief zijn voor de gestrekte varianten. In eerste instantie zou dat een verdiepte Nulplus-variant kunnen zijn. Mocht dat echt niet mogelijk zijn, dan moet op zijn minst worden bekeken of variant 7 kan worden meegenomen in de MER-procedure.
- De heer **Hoogervorst** (SP) benadrukt dat de varianten door open landschap voor de SP geen optie
290 zijn. Dat heeft de fractie altijd al gesteld en dat verandert niet. In de vorige commissie heeft spreker al aangegeven dat de viaductvariant 'te gek voor woorden is'. Dat kan echt niet. De heer Hoogervorst heeft de indruk gekregen dat de afstand tussen de keuze tussen viaduct en tunnel niet zo groot is als dat het leek. Om niet helemaal uitgepraat te zijn, zou de SP de tunnelvariant graag opnemen.
- 295 De heer **Deen** (PVV) constateert dat het om uitermate complexe keuzes gaat. De PVV is op dit moment van geen enkel voorkeursalternatief overtuigd. Uit gesprekken met bewoners en belanghebbenden blijkt dat variant 7 regelmatig weer naar voren wordt gebracht, als mogelijk alternatief. De heer Deen weet niet waarom variant 7 uit de voorkeursontwerpen is verdwenen. Zou die wellicht in enige variant weer terug kunnen komen?
- 300 De heer **Leever** (ONH) steunt onderdelen van het betoog van D66 en GroenLinks. De complete inbreng van ChristenUnie-SGP wordt gesteund door ONH. Net als de PVV hoort de heer Leever graag waarom variant 7 is afgefallen.
- 305 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat haar fractie absoluut niet enthousiast is over de Golfbaanvariant en Heemskerkvariant. Ze verwacht niet dat 50PLUS daarmee gaat instemmen. De vorige vergadering schrok mevrouw De Meij behoorlijk van de Nulplusvariant. Ze verwachtte geen doorsnijding van het open landschap. Ze stelt voor om te bekijken of een variant van de 'vroegere' variant 7 kan worden gevormd en dus geen weg met 100 km/uur. Het zou jammer zijn als dit slechts als informatierond
310 geldt. Mevrouw De Meij hoopt dat verzoeken van verschillende fracties serieus worden genomen.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) sluit zich aan bij de opmerking van de heer Tijssens om bij het Rijk aan te kloppen. Wellicht is het een punt om aan te kaarten bij het nieuwe Kabinet.

- 315 Bij interruptie merkt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op dat zij onlangs een debat bijwoonde tussen de PvdA en een lid van de VVD. Daar werd gezegd dat zolang de provincie niet met één voorkeurstroce naar voren komt, het Rijk niet met geld over de brug komt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) kan zich daarbij iets voorstellen.

- 320 De PvdA-fractie was eerder zeer positief over de Nulplusvariant. Tussentijds is het uitgekomen op een andere variant. Hoe is dat procedureel gegaan? Is het juridisch verantwoord? Hoe staat het met de bevoegdheden van Provinciale Staten? Wie is bevoegd tot het maken van de keuze om de Nulplusvariant van een tunnel- naar een viaductvariant tussentijds te wijzigen?

- 325 De verwachting van bewoners en belanghebbenden is dat met de voorliggende Nulplusvariant de luchtkwaliteit en geluidsoverlast niet zullen verbeteren. De PvdA betwijfelt of de Nulplusvariant een oplossing kan zijn voor de vraagstelling. De fractie bepleit een verdere zoektocht, samen met bewoners van Krommenie-Assendelft, naar een goede Nulplusvariant, waarmee de leefbaarheid en de luchtkwaliteit verbeteren.

- 330 Bij interruptie merkt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) op dat de Nulplusvariant is voortgekomen uit werkateliers en het veld. De uitwerking is gebeurd op verzoek van de commissies en uiteindelijk van Provinciale Staten. Waarom is de PvdA nu opeens zo verbaasd over de voorliggende Nulplusvariant?

- 335 De heer **Papineau Salm** (PvdA) veronderstelde dat de tunnelvariant zou worden uitgewerkt. Dat is zijn referentiekader.

- 340 Bij interruptie vraagt mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) of de heer Papineau Salm met haar van mening is dat in overleg met de bewoners en ervaringsdeskundigen in opdracht van Provinciale Staten tot een uitgewerkte variant zou worden gekomen. Blijkbaar is uit die sessies deze weg op palen voortgekomen. Fracties kunnen daar dan niet blij mee zijn. Er moet nu niet worden onderzocht om het onderzoeken en toegewerkt naar de resultaten die de fracties graag zouden zien.

- 345 De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat zijn beeld is dat het anders is gegaan. Dat Provinciale Staten een besluit hebben genomen en dat daar zaken uit voort zijn gekomen, dat snapt de heer Papineau Salm. Zijn vraag is dan wel hoe dat procedureel is gegaan en wat de rol van Provinciale Staten is in het geheel. De Nulplusvariant lijkt de PvdA niet haalbaar.

- 350 Bij interruptie vraagt de heer **Zoon** (PvdD) wat de PvdA van de andere twee varianten vindt.

- De heer **Papineau Salm** (PvdA) legt uit dat de PvdA eerder een lichte voorkeur had, op basis van wat er toen voorlag inzake de Nulplusvariant. Ook de andere varianten hebben niet primair de voorkeur van de PvdA. Het is bestuurlijk juist om alle drie varianten te laten uitwerken. Het doel is om het probleem op te lossen in Krommenie en om het landschap te sparen.

- 355 Bij interruptie vraagt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) of de PvdA hiermee zegt dat de twee gestrekte varianten niet de voorkeur hebben van de fractie. De fractie heeft een voorkeur voor een diepteligging van de Nulplusvariant. Steunt de PvdA de oproep van GroenLinks om dat alsnog duidelijk te maken?

- 360 De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft dat zojuist gezegd. Hij wijst de andere varianten niet af. De procedure die is afgesproken is dat alle drie de varianten gelijkwaardig worden onderzocht.

- 365 Gedeputeerde **Post** is de commissie erkentelijk dat de gelegenheid wordt geboden om hierover nog eens met elkaar te spreken. De gedeputeerde was ongelukkig met de afloop van de vorige commissiebehandeling.

- 370 Het is niet zo dat expliciet door Provinciale Staten besloten is om de Nulplusvariant in een tunnelbak, of in een verdiepte ligging, uit te werken. Dat is mogelijk wel de voorkeur geweest, maar zo is het niet afgesproken. Afgesproken is dat een aantal varianten zou worden uitgewerkt. In eerste instantie waren dat er twee. Omdat burgerparticipatie van belang is, is gedurende zeven weken het gebied ingetrokken om met bewoners, belanghebbenden en geïnteresseerden te spreken over hoe zij het zagen. Er kwamen wensen en ideeën uit voort. Vervolgens is de vraag hoe de beste variant kan

worden gekozen. Op hoofdlijnen zijn drie varianten uitgewerkt: een verdiepte ligging, een tunnel en een weg op palen. Van een verdiepte ligging is geconstateerd dat als tegemoet moet worden
375 gekomen aan het doelbereik uitgegaan moet worden van een verdiepte ligging met tweemaal twee rijstroken. De huidige weg is tweemaal twee rijstroken. Deze weg ligt ingeklemd tussen woningen en de spoorlijn. ER is niet veel ruimte op die plek. Bij een verdiept gelegen weg zal een voorziening moeten worden getroffen voor het lokale verkeer. Voor een parallelstructuur is echter geen ruimte. Wanneer verdiept wordt aangelegd, dan wordt de milieukant van het verhaal ook niet opgelost. Men
380 was het met elkaar eens dat een verdiepte ligging het op geen van de punten in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau goed deed. Zo bleven over: een weg op palen, of onder de grond. Het grote voordeel van de weg onder de grond leggen, is dat op die plekken waar de weg onder de grond ligt, de problemen tot het verleden behoren. Het grote nadeel is dat bij de tunnelmonden de problemen van de milieukant juist groter worden. Een van de tunnelmonden zou komen te liggen in een kwetsbaar
385 gebied, bij een school. In de tunnel kan niet hard worden gereden. De robuustheid laat ook te wensen over. In het geval van calamiteiten kan er geen verkeer door de tunnel rijden. Op het gebied van doorstroming scoort een tunnel minder dan wanneer 'de lucht wordt ingegaan'. Het grote voordeel hiervan is dat daarmee de geluid- en milieuhinder kunnen afnemen. Fijnstof dat hoger in de lucht wordt losgelaten, verspreidt zich beter dan wanneer het fijnstof op de grond wordt losgelaten.
390 Ten opzichte van een verdiepte ligging, scoort een weg op palen, beter dan een weg in een tunnelbak. Dit alles was de reden waarom er is gekozen voor een weg op palen. Dat dit een uitwerking is, die fracties niet aanstaat, dat neemt de gedeputeerde voor kennisgeving aan. Dat de commissie stelt dat er geen redelijke en geen fatsoenlijke oplossing is gekomen en dat er niet serieus naar is gekeken, dat werpt de gedeputeerde verre van zich. De gedeputeerde noemt de lijn
395 die de heer Papineau Salm kiest een zuivere. De afspraak is namelijk dat eerst alle drie de varianten worden uitgewerkt. Vervolgens wordt de MER-procedure ingegaan. Aan het einde van de rit wordt op basis van alle informatie die voorhanden is, beoordeeld wat uiteindelijk de beste keuze is.

Bij interruptie vraagt mevrouw **De Meij** (50PLUS) wat er mis aan is, als vooraf wordt gevraagd om een
400 extra variant, om die toe te voegen.

Bij interruptie merkt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) op dat hij het met de gedeputeerde eens is, dat gefundeerd keuzes moeten worden gemaakt. Stel dat wordt voorgesteld om een brug van Den
405 Helder naar Texel aan te leggen. Dan kan dat verkeerskundig een goed idee zijn, maar qua politiek is het geen goed idee. Kan de gedeputeerde zich voorstellen dat een route door de Stelling van Amsterdam, vanuit verschillende achtergronden niet acceptabel is?

Gedeputeerde **Post** zegt dat de aanleg van alle infrastructuur altijd op weerstand kan rekenen, voor welke variant ook wordt gekozen. Alle drie de varianten kunnen hun voor- en tegenstanders. Dat er
410 weerstand is tegen de Nulplus, dat begrijpt de gedeputeerde. Zij weet dat er tegen de andere twee varianten ook weerstand bestaat. De afspraak is dat drie varianten serieus worden uitgewerkt. Uiteindelijk wordt gekozen voor een van de drie. Nu wordt gevraagd of alsnog naar variant 7 kan worden gekeken. Dat is gedaan. De conclusie is dat variant 7 niets doet voor de doorstroming en MKBA-technisch scoort variant 7 slecht. Met variant 7 wordt met name een oplossing geboden voor
415 de lokale bereikbaarheid. Voor de regionale bereikbaarheid doet variant 7 weinig. Het sluipverkeer op de Communicatieweg zal blijven bestaan.

Dat er mensen zijn die tegen een bepaalde variant zijn, ontslaat de gedeputeerde er niet van om elke variant serieus te onderzoeken. Dat mensen de uitkomst niet zint, dat snapt de gedeputeerde. De definitieve keuze wordt pas gemaakt op het moment dat alle informatie op tafel ligt.

Bij interruptie zegt de heer **Van Berkum** (GroenLinks) dat een aantal vooroverwegingen minder
420 tastbaar is. Een brug naar Texel wordt niet aangelegd, omdat het landschap ermee wordt aangetast. Dat kan hier ook van toepassing zijn. Het wordt gemaakt tot een NIMBY-discussie, terwijl het een principiële keuze is wanneer GroenLinks zegt dat de Stelling van Amsterdam en het Oer IJ niet mogen worden aangetast.
425

Gedeputeerde **Post** constateert dat wat de heer Van Berkum naar voren brengt, zijn eigen opvatting is. Het is niet de opvatting van Provinciale Staten en ook niet van een meerderheid van de Staten. De
430 gedeputeerde heeft het niet verengd tot een NIMBY-discussie. Haar ervaring is dat bij elke aanleg van infrastructuur weerstand is. De heer Zoon vindt het nooit plezierig wanneer asfalt worden aangelegd. De gedeputeerde gaat er nog steeds van uit dat wat ze doet, past binnen het mandaat dat zij heeft als gedeputeerde om uitvoering te geven aan het coalitieakkoord en om binnen het krediet te blijven.

435 Het nader bestuderen van variant 7 is voor de gedeputeerde geen oplossing. Het grootste deel van het onderzoek is inmiddels gedaan. Het grootste deel van het geld is daarmee besteed. Zou besloten worden om nu nog een andere variant te gaan onderzoeken dan zal fors terug in de tijd moeten worden gegaan, terwijl de kosten zullen toenemen.

440 De vergelijking kan pas definitief worden gemaakt, wanneer alle informatie beschikbaar is. Draagvlak is daarin een belangrijk onderdeel, maar niet het enige aspect dat een rol speelt. Een andere variant onderzoeken is dus geen optie.

De gedeputeerde zou het onverstandig vinden om de Nulplusvariant niet mee te nemen in het MER-onderzoek.

445 Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) of de gedeputeerde bereid is om de onderdoorvariant van het Nulplusalternatief mee te nemen.

Gedeputeerde **Post** verwijst naar de presentatie. Het woord 'lichte' (voorkeur) stond daarin tussen haakjes. De term 'lichte' komt met name uit de rapportage met Antea Group. De bezwaren van de tunnelvariant wegen vooral zwaar bij de tunnelmondingen. De heer Klein suggereerde dat er een voorkeur zou zijn. Die voorkeur is er bij Gedeputeerde Staten niet.

450 Een aantal fracties ziet graag dat de gedeputeerde met het Rijk om tafel gaat zitten om te praten over een Rijksbijdrage. De gedeputeerde vindt het een verstandige opmerking, maar zij is niet voornemens dat op dit moment te doen, omdat zij nog een flauw idee heeft welk beroep zij zou moeten doen. Er is immers nog geen MKBA van of voorkeur voor een variant.

455 Met uitzondering van het traject dat nu wordt ingezet naar de oplevering van definitieve onderzoeken, valt er niet veel meer te onderzoeken. Op de vraag of niet beter om Krommenie-Assendelft heen kan worden gegaan, is het antwoord dat dit niet zal zorgen voor de oplossing zoals die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen. Juist om die reden is een dergelijke variant afgefallen.

460

In de stukken die de commissieleden hebben ontvangen, is een link opgenomen met daarbij de opmerking dat onderliggende rapporten, zoals die van de Antea Group, op te vragen zijn.

465 De heer Zoon geeft aan geen verbetering van de luchtkwaliteit te zien. Uit de informatie die beschikbaar is gesteld, blijkt dat wel. Het MER-rapport zal ook nog een antwoord moeten geven op de vraag of de luchtkwaliteit verbetert. Het feitelijke effect volgt uit de MER.

Tweede termijn:

470 De heer **Tijssens** (D66) heeft gezegd dat een Nulplusvariant in stand moet worden gehouden, die wel realistisch is en die op voldoende draagvlak kan rekenen. Hij heeft niet variant 7 willen bepleiten. Als het bestaande Nulplusalternatief afvalt en niet op exact hetzelfde tracé gerealiseerd kan worden, dan zou variant 7, uitgevoerd als een 80 km/uur weg, overwogen kunnen worden.

475 De heer **Papineau Salm** (PvdA) zou willen dat de Nulplusvariant anders wordt onderzocht, dan nu gebeurt. Hij sprak met bewoners en maakt daaruit op dat er in de werkateliers weinig enthousiasme was voor de Nulplusvariant, zoals die nu wordt voorgesteld. Provinciale Staten zouden zich dan moeten afvragen of een traject moet worden doorgezet, waarover nu al zoveel discussie is en waarbij bekend is dat er niet veel draagvlak is voor de Nulplusvariant.

480 De heer **Leever** (ONH) komt terug op het verdiept aanleggen en de monding van de tunnels. Op dit moment zijn er systemen die elektrolytisch gezien de lucht compleet zuiveren, wanneer die met negatieve effecten gevuld is. De verdiepte variant zou kunnen worden bestudeerd met inachtneming van de nieuwe technieken die er zijn. Kan dit meegenomen worden in het MER-onderzoek?

485 De heer **Hoogervorst** (SP) denkt dat wanneer de twee gestrekte varianten geen optie zijn, het wel heel lastig wordt om een Nulplusvariant in deze versie te laten onderzoeken. Dan wordt het voor de SP geen van drie. De fractie roept op om de tunnelvariant mee te nemen in het onderzoek.

490 De heer Hoogervorst is erg benieuwd of de effecten bij de Coenbrug enigszins een rol spelen in de keuze die straks moet worden gemaakt. Worden in een MER-onderzoek de effecten van een verkeerstoename bij de Coenbrug ook meegenomen?

De heer **Van Berkum** (GroenLinks) zegt dat de twee gestrekte varianten het Oer IJ en de Stelling van Amsterdam zullen aantasten. Hij herhaalt het rappel dat de heer Hoogervorst zojuist naar voren bracht. Er moet een haalbaar alternatief zijn. De Nulplusvariant zoals die nu voorligt, -een snelweg op palen-, is een variant waarmee GroenLinks niet verder kan. Dit traject bezorgt de heer Van

495

Berkum een rotgevoel. Er moet een probleem worden opgelost, maar met het voorliggende kan het probleem niet worden opgelost. GroenLinks roept op om een alternatief voor de Nulplusvariant nader te onderzoeken.

500

De heer **De Graaf** (CDA) merkt op dat wanneer een variant gekozen is, het CDA de gedeputeerde zal ondersteunen bij haar gang naar Den Haag om hiervoor vanuit het Rijk extra geld te bepleiten.

505

De heer **Klein** (ChristenUnie-SGP) sluit zich aan bij de oproep om de 'onderdoorvariant' van het Nulplusalternatief mee te nemen.

De heer Klein is van mening dat de gedeputeerde de beoordelingscriteria van variant 7 wat ridiculiseert. Qua reistijden en robuustheid scoort variant 7 'mooie groene plusjes' en qua barrièrewerking 'dubbele plusjes'.

510

Gedeputeerde **Post** zegt over de vraag van de heer Leever om te werken met afzuigers. Deze techniek wordt in het land nog niet beschouwd als technologie die zichzelf bewezen heeft (in tunnelmonden) en dus in berekeningen ook niet als zodanig geaccepteerd wordt.

De gedeputeerde gaf eerder de nadelen van de ondergrondse varianten aan. Deze nadelen kunnen ook niet worden weggenomen.

515

De gedeputeerde neemt kennis van wat de commissie heeft gezegd tijdens deze informatieronde. De commissie is niet de enige die hiermee worstelt. Eind mei 2017 zijn de resultaten mogelijk bekend. Dan zou nader kunnen worden besproken of die resultaten aanleiding geven om zaken aan te passen.

520

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) vertelt dat de Coenbrug en de bestaande A8 in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn zijn opgenomen. Deze studie wordt getrokken door het Rijk. Tussen beide projecten vindt afstemming plaats. Zo worden dezelfde verkeersmodellen gebruikt.

Tevens is een gevoeligheidsanalyse gedaan op het moment dat maatregelen worden getroffen op het knooppunt Zaandam en daarmee de effecten op de Coenbrug. De klachten die er op dit moment zijn van bewoners worden opgepakt door Rijkswaterstaat.

525

De heer **Hoogervorst** (SP) kan zich voorstellen dat er straks 30.000 autobewegingen per dag bijkomen. Dat heeft toch gevolgen voor de Coenbrug? Die gevolgen moeten dan toch worden meegenomen in deze besluitvorming?

530

De heer **Van der Pijl** (projectmanager verbinding A8-A9) licht toe dat niet uitsluitend naar de Coenbrug wordt gekeken, maar naar het gehele traject van de A8.

3. Sluiting

535

De voorzitter bedankt iedereen voor zijn of haar aanwezigheid en inbreng en sluit de vergadering om circa 22.15 uur.

540

Gezien de uitloop van deze vergadering wordt de voortzetting van het besloten deel van de vergadering, welke voorafgaand aan dit agendapunt werd gehouden en geschorst, verdaagd naar de volgende commissievergadering op 20 maart 2017.