

Verslag concept

Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	17 september 2018
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

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

Gedeputeerde C. Loggen (VVD) en mw. E. Post (VVD)

Notulist mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)

Afwezig:

J.M. Bruggeman (SP), D.G. Heijnen (CDA), W. Hoogervorst (SP) en J. Remkes (Commissaris van de Koning)

Agenda

1. Opening en mededelingen
2. Terug- en vooruitblik
- 2a. Terugkoppeling werkbezoeken
- 2b. Vooruitblik komende vergaderingen
3. Inloophalfuur
4. Vaststelling agenda 17 september 2018, verslagen 18 en 21 juni en 5 juli 2018, moties en toezeggingenlijsten en C-agenda
5. B-agenda Mobiliteit
- 5a. Duinpolderweg GS-besluit Nota van Beantwoording en definitief voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg
- 5b. Rapport kwetsbare verkeersdeelnemers (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopvergadering 27 september)
- 5c. Stand van zaken Leeghwaterbrug (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopvergadering 27 september)
6. A-agenda Financiën
- 6a. Voordracht MRA begroting en werkplan 2019
- 6b. Voordracht Zomernota 2018
- 6c. Rapport van bevindingen subsidieverantwoordingen ondersteuningsstichtingen fracties
7. B-agenda Financiën
- 7a. IPO Kadernota (onder voorbehoud tijd, schuift eventueel door naar uitloopvergadering 27 september)
8. Rondvraag portefeuille de heer Remkes en terugkoppeling deelname gemeenschappelijke 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
11. C-agenda Mobiliteit
12. C-agenda Audit
- 12a. Auditopvolging peildatum 1 maart 2018
13. C-agenda Algemeen
14. Sluiting

1. Opening en mededelingen

- De **voorzitter** opent de commissievergadering en verwelkomt alle aanwezigen.

Mededelingen:

- Een bericht van verhindering is ontvangen van de heren Heijnen (CDA), Remkes (Commissaris van de Koning), Hoogervorst (SP) en Bruggeman (SP). Mevrouw Alberts-Oosterbaan vervangt de heer Hoogervorst.
- Gedeputeerde Loggen zal de vergadering om 15.00 uur verlaten.
- Technische vragen over de Zomernota zijn beantwoord.
- De commissie dient rekening te houden met een uitloopvergadering op 27 september.

2. Terug- en vooruitblik

2a. Terugkoppeling werkbezoeken

- De heer **De Graaf** (CDA) was net als de voorzitter en de commissieleden Tijssens en Papinea Salm aanwezig bij het bezoek aan Broek in Waterland. Participatie werd als voorbeeld genoemd voor samenwerking door de Landelijke vereniging van kleine kernen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken was ook vertegenwoordigd. De heer De Graaf spreekt van een mooie bijeenkomst.

2b. Vooruitblik komende vergaderingen

Er zijn geen opmerkingen.

3. Inloophalfuur

- Mevrouw Luna **Dral** spreekt in over de bereikbaarheid van Den Helder en Texel via de N250.

Luna Dral woont op Texel en is 17 jaar oud. Luna Dral hoopt dat ook haar generatie een toekomst kan opbouwen in de Noordkop. Een goede infrastructuur met een aantrekkelijk vestigingsklimaat zijn daarvoor nodig. Luna spreekt in als vertegenwoordiger van de jeugd van Texel en Den Helder.

65 Sinds lange tijd wordt gezocht naar oplossingen voor de grote verkeersdruk en overlast op de route van Alkmaar naar Den Helder en vooral op de N250, de weg door Den Helder.

De kruisingen richting de veerhaven van Den Helder zijn overbelast. Het verkeer wordt steeds drukker en de overlast neemt toe. Dat is vervelend voor de bewoners, weggebruikers en bedrijven.

70 Nu in 2018 lijkt er een oplossing te zijn waarin iedereen zich kan vinden.

Namens 15 partijen biedt Luna Dral een Manifest aan met een permanente oplossing voor de drukte, de onveiligheid en de luchtkwaliteit.

In 1999 kwam de werkgroep N250 met de oplossing, waarbij met een tunnelbak met viaduct nabij de kruising Binnenhaven/Van Kinsbergenbrug de bestaande bebouwing gehandhaafd kan worden.

75 In augustus 2018 gaf wegenbouwer Heijmans aan dat de realisatiekosten naar verwachting circa 15 miljoen euro bedragen.

Met het Manifest wordt een dringend beroep gedaan op Provincie Noord-Holland om in overleg te treden met de gemeenten, die deel uitmaken van het samenwerkingsverband 'De Kop Werkt' en dit onderwerp hoog op de prioriteitenlijst te zetten.

80 Luna Dral hoopt dat snel kan worden gestart met het onderzoeken van mogelijke oplossingen, waaronder genoemde tunnelbak met viaduct.

Mevrouw **Alberts** (SP) hoorde dat initiatiefnemers ook openstaan voor andere plannen. Een ander plan zou kunnen zijn de verdubbeling van het spoor Alkmaar – Den Helder. Is een dergelijke oplossing ook meegenomen in het Manifest?

85

Mevrouw **Dral** roept voor de beantwoording van vragen de heer Van den Broek naar voren.

De heer **Van den Broek** antwoordt dat een spoorverdubbeling niet is meegenomen in het Manifest. Het Manifest gaat over het autoverkeer van en naar Den Helder.

90 De heer Van den Broek is werkzaam bij Damen Shipyards en één van de belanghebbenden.

De heer **Leever** (ONH) is benieuwd of de N99 in het Manifest is meegenomen.

De heer **Van den Broek** legt uit dat op de N9 en N99 de aanloop van het probleem plaatsvindt. Voornoemde wegen komen bij elkaar op de N250. Het knelpunt in de bereikbaarheid van Den Helder en Texel bevindt zich op de N250 betreft de Van Kinsbergenbrug.

95

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwachtte een heel nieuw plan. Dit plan is van 1999. Gaat gemeente Den Helder er in mee, want die heeft destijds de stekker uit het plan getrokken? Is de initiatiefnemers bekend met feit dat de provincie al onderzoek doet naar de bereikbaarheid van Den Helder en dat op korte termijn korte termijnoplossingen gerealiseerd kunnen worden?

100

De heer **Van den Broek** antwoordt dat de gemeente Den Helder het Manifest ondersteunt en tekende en de ruimte neemt om te kijken naar mogelijke andere oplossingen. Dit is de enige permanente oplossing, die de ondertekenaars van het Manifest zien. De renovatie van de schutsluis en het plan van de provincie voor pleziervaart via de Binnenhaven betekent dat de Van Kinsbergenbrug vaker zal openen. De ondertekenaars van het Manifest kijken vooral naar een oplossing door middel van een ondertunneling van de N250.

105

Vorig en dit jaar zijn twee onderzoeken uitgevoerd namens 'De Kop Werkt' door onder meer Ecorys.

110 De korte termijn oplossingen, die worden ondersteund, lossen slechts ten dele het probleem op.

De heer **De Graaf** (CDA) informeert naar de breedte van het draagvlak voor het Manifest.

De heer **Van den Broek** antwoordt dat er draagvlak voor is bij de Koninklijke Marine, het complete bedrijfsleven van Den Helder en Texel, een aantal stichtingen, TESO en Willemsoord.

115

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de fiets is meegenomen?

De heer **Van den Broek** vertelt dat fietsinfrastructuur absoluut wordt meegenomen in het gehele plan.

120

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt waarom alleen een oplossing wordt gezocht voor auto- en fietsverkeer en niet voor het openbaar vervoer.

125 De heer **Van den Broek** legt uit dat het gaat over de bereikbaarheid van Den Helder én Texel. Texel is niet per spoor bereikbaar, maar vooral per auto en boot. In die zin is vooral gekeken naar auto- en fietsvervoer.

130 De **voorzitter** bedankt de sprekers.

De petitie wordt overhandigd. De **voorzitter** zal het Manifest namens de commissie doorgeven aan Gedeputeerde Staten met het verzoek het te betrekken bij het onderzoek. Den Helder is belangrijk voor de provincie en zeker de bereikbaarheid van Den Helder.

135 **4. Vaststelling agenda 17 september 2018, verslagen 18 en 21 juni en 5 juli 2018, moties- en toezeggingenlijsten en C-agenda**

De agenda wordt vastgesteld.

De verslagen worden vastgesteld.

140 De moties- en toezeggingenlijst: De SP stelt voor om motie 9 Afronding Burgerparticipatie van de lijst te halen. De motie is afgehandeld. De commissie hiermee in. De moties- en toezeggingenlijst wordt vervolgens vastgesteld.

C-agenda: mevrouw Kaamer van Hoegee (VVD) heeft verzocht het onderwerp Leeghwaterbrug en betreffende brief op de agenda te zetten. Mogelijk komt het onderwerp vandaag nog en anders op 27 september aan de orde.

145 De C-agenda wordt vastgesteld.

5. B-agenda Mobiliteit

150 **5a. Duinpolderweg GS-besluit Nota van Beantwoording en definitief voorkeursalternatief Bereikbaarheid Haarlemmermeer Bollenstreek/Duinpolderweg**

Mevrouw **Kirch** (VVD) zegt dat voor de VVD-fractie nut en noodzaak voor de aanleg van een nieuwe weg vaststaan. Gemeenten deden een beroep op de provincies om het probleem aan te pakken. Bewegingen van Oost naar West en vice versa leveren nu al problemen op. De forse bouwopgave in de grensstreek Zuid-Holland/Noord-Holland zal het verkeer doen toenemen.

155 Op 7 september jl. werd een hoorzitting in Den Haag gehouden. De nodige sprekers gaven aan persoonlijk te worden geraakt door de komst van de weg, zoals die volgens de definitieve voorkeursvariant zou komen te liggen. Gedeputeerde Staten veranderden van keuze, waardoor nu het Middenroute voorligt. De procedure is zorgvuldig doorlopen. Destijds leidden de uitkomsten van de MER tot samengestelde varianten. De adviesgroep kwam met andere variant, op basis van Alternatief Zuid. Dat advies was niet unaniem. Vanwege het draagvlak kozen Gedeputeerde Staten voor alternatief van de adviesgroep. Toen kwam het verzet van Zuid-Holland. Zuid-Hollandse gemeenten zagen het alternatief niet zitten. Het draagvlak was weg. Gemeente Hillegom nam geen deel aan de adviesgroep. Veertien Zuid-Hollandse gemeenten kwamen met een variant welke gesteund kon worden door de stuurgroep.

165 Gemeente Haarlemmermeer geeft de voorkeur aan de Zuidvariant, maar geeft tegelijkertijd aan geen uitstel van de procedure te willen. De vaart moet erin worden gehouden, ook als dit betekent dat het de Middenvariant wordt. Er is draagvlak voor de Middenvariant.

170 De heer **Hietbrink** (GL) heeft de indruk dat alle Noord-Hollandse gemeenten tegen de Middenvariant zijn. Veel inwoners van Zwaanshoek zijn ook niet te spreken over de Middenvariant. Hoe weegt de VVD-fractie dat in haar oordeel over wat nu voorligt?

175 Mevrouw **Kirch** (VVD) komt tot een ander percentage van het draagvlak. Haarlemmermeer is de grootste gemeente en gaf duidelijk aan dat ze de voorkeur geeft aan de Zuidvariant, maar ook dat er in ieder geval een weg moet komen, ook als betekent dat het de Middenvariant wordt.

180 De heer **Tijssens** (D66) verwijst naar de termijn van de heer Vermeulen in de Statencommissie Zuid-Holland? Hij stelde vast dat zijn Staten opdracht hadden gegeven om op te komen voor de belangen van de inwoners van Zuid-Holland. Is de VVD van mening dat de gedeputeerde van Noord-Holland ook een extra inspanning moet doen voor de Noord-Hollandse inwoners?

185 Mevrouw **Kirch** (VVD) realiseert zich dat de pijn voor dorpskernen er is. Overal waar een weg wordt aangelegd worden bewoners en bedrijven geraakt. Het meest haalbare is de Middenvariant. De Middenvariant is nog een grof geschetste lijn op een kaart. Waar de weg exact komt te liggen,

is nog niet bekend. Dat wordt pas duidelijk bij het Inpassingsplan. Het beter om te spreken over een duinpolderweg in het aangegeven gebied, in plaats van de weg.

De VVD vraagt de gedeputeerde, waar mogelijk, rekening te houden met bezwaren bij de inpassing van de weg ten aanzien van de leefomgeving. De gedeputeerde wordt tevens gevraagd gehoor te geven aan Zwaanshoek om een nieuwe randweg ten Noorden van Zwaanshoek gefaseerd uit te voeren.

Bij het plan voor een verbinding tussen Lisse en de A44 is nog onduidelijk of voldoende rekening is gehouden met de piek(water)berging in de Haarlemmermeer. Is inpassing op dit stuk in relatie tot de waterberging wel optimaal mogelijk?

Een ruimtelijke reservering voor een doortrekking van de N208 naar de N206 wordt voorgesteld. De bestaande Oost-Westverbinding wordt hierdoor ontlast en het verkeer door Vogelenzang zal substantieel afnemen. Een doortrekking op termijn is onontkoombaar om de bereikbaarheid ook in de toekomst te garanderen. De VVD acht het bestuurlijk correct om duidelijkheid te bieden en nu de ruimtereservering voor het wegdeel tussen de N206 en N208 te maken.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of de verbinding er nu al moet komen, wat de VVD betreft.

Mevrouw Kirch (VVD) antwoordt dat wat haar fractie betreft de verbinding er nu al mag komen. Dat geeft duidelijkheid. Het moet wel haalbaar zijn.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt of de VVD van mening is dat de reservering kan worden gemaakt, terwijl nut en noodzaak van een weg niet zijn aangetoond.

Mevrouw **Kirch** (VVD) herhaalt haar eerdere woorden dat nut en noodzaak zijn aangetoond. Uit onderzoek blijkt dat de doortrekking op termijn nodig is. Zolang er geen duidelijkheid is kan men eigendommen niet verkopen en is er sprake van een waardevermindering. Als een ruimtereservering wordt gemaakt, heeft men recht op planschade en wordt men financieel niet klemgezet.

De heer **Hietbrink** (GL) verwijst naar de brief van Stichting Duinbehoud over de stikstof depositie. Hoe denkt de VVD hierover?

Mevrouw **Kirch** (VVD) vertelt dat er meer mogelijkheden zijn binnen de provinciale regelgeving om daarmee om te gaan. Mogelijk kan de gedeputeerde dat straks nader toelichten?

Mevrouw **Alberts** (SP) is voor het geven van helderheid. Wat als zaken als onder andere stikstof depositie ervoor zorgen dat er uitspraak komt van de rechterlijke macht dat uitbreiding niet mogelijk is. Dan is het toch helder om de reservering te schrappen?

Mevrouw **Kirch** (VVD) zegt dat dit nu niet voorligt. Ze reageert op het voorstel dat nu voorligt

De heer **Deen** (PVV) vraagt mevrouw Kirch om aan te geven waar hij de onderbouwing van nut en noodzaak van de doortrekking kan vinden.

Mevrouw **Kirch** (VVD) verwijst naar de MER. Tijdens de hoorzitting leek niet duidelijk dat er sprake is van een integrale aanpak met het openbaar vervoer. Afgesproken is dat de aanleg van een duinpolderweg gebeurt in combinatie met een snelle en betrouwbare OV-verbinding van de Bollenstreek met Schiphol.

De heer **Zoon** (PvdD) vraagt waaruit de integraliteit blijkt. Hij is alleen bekend met een koppeling van de twee verschillende projecten. Waar wordt de integrale afweging gemaakt?

Mevrouw **Kirch** (VVD) vertelt dat een integrale afweging niet is gemaakt. Een Zuid-Hollandse collega had tekeningen van OV- en fietsverbindingen. Er wordt aan gewerkt. Eerder is afgesproken dat wordt ingezet op HOV-verbindingen.

De heer **Tijssens** (D66) roept op om de genoemde tekeningen aan allen beschikbaar te stellen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) meldt dat de tekeningen en dergelijk openbaar beschikbaar zijn gesteld via de website van Provincie Zuid-Holland.

250 De VVD adviseert Gedeputeerde Staten het definitief voorkeurstracé voor een duinpolderweg, inclusief de ruimtelijke reservering voor het wegdeel N206-N208 vast te stellen en bij de IPIP rekening te houden met de door de VVD gemaakte opmerkingen over de dorpskernen in de Haarlemmermeer en de wegverbinding met de A44 en Lisse. De VVD heeft hierbij de kort geleden aangelegde N201 voor ogen als referentie. Een weg die niet alleen de bereikbaarheid bevordert, 255 maar ook de verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de nabij gelegen dorpskernen verbetert en waarbij de natuurwaarde is overgecompenseerd.

De heer **Tijssens** (D66) veronderstelt dat veel verwarring en discussie voorkomen hadden kunnen worden als er door beide provincies was gewerkt vanuit een gezamenlijke, actuele en integrale gebiedsuitwerking. D66 mist een complete onderbouwing, waarbij de woningopgave in de 260 Haarlemmermeer en Duin- Bollenstreek in verband worden gebracht met de toekomstige mobiliteit. Eerst bewegen en dan bouwen, wordt dan ook veel gezegd.

De fractie mist ook een visie op hoe de kwaliteit van de leefomgeving kan worden gespaard bij het oplossen van het mobiliteitsvraagstuk. D66 mist een visie op hoe openbaar vervoer, fiets en 265 auto een integraal systeem vormen voor zowel regionaal als lokaal verkeer. D66 put hoop uit de goede wil die de bewoording van de voordracht kenmerkt.

Het is van groot belang dat Gedeputeerde Staten met een goed onderbouwde en voldragen projectvoordracht komen. D66 luisterde tijdens de goed georganiseerde hoorzitting naar bewoners, bedrijven en gemeentevertegenwoordigers. Insprekers waren meedenkend met het 270 algemeen belang, maar ook kritisch.

De gedeputeerden hebben na de stagnatie in de vorige bestuursperiode door middel van een adviesgroep het plan vlot getrokken met het instellen van een adviesgroep. Het advies omvatte zeven oplossingsrichtingen, waardoor de MER heel veel informatie bevatte. Het eerste gekozen voorkeursalternatief resulteerde in groot protest. Een periode van intensief overleg volgde. De 275 oorspronkelijke voorkeur van de stuurgroep is weer op tafel gekomen.

Vandaag bespreekt de commissie het Middenalternatief, maar ook de Noordelijke en Zuidelijke deeloplossingen uit het alternatief NOG Beter 2.0. Daarnaast bespreekt de commissie de ruimtelijke reservering voor een doortrekking van de N206.

Provinciale Staten beschikken niet over een analyse van de kosten en baten van de afzonderlijke 280 planonderdelen.

Provinciale Staten Zuid-Holland nemen over twee dagen een besluit. Geen enkele oplossing kan pijnloos zijn. Het is belangrijk de uiteindelijk gekozen oplossing duurzaam is.

Onder voorwaarden kan D66 instemmen met het Middenalternatief.

Om de omwonenden en de polder zoveel mogelijk te ontzien wordt het tracé langs de 285 Oosteindervaart zoveel mogelijk verdiept aangelegd en gaat de weg met een aquaduct onder de Ringvaart door. D66 wil een duurzame oplossing, dus verwacht dat alvast ruimte wordt gemaakt voor de toekomstige HOV-verbinding. Die moet ook de Ringvaart passeren. Bruggen boven het maaiveld van de Oosteinderpolder acht D66 landschappelijk gezien niet gewenst.

Er zijn nog veel bezwaren tegen de ruimtelijke reservering. In de vervolgfase moeten nut en 290 noodzaak goed worden doorgerekend op basis van actuele feiten en plannen. Als een doortrekking mogelijk kan zijn, dan lijkt het D66 logisch dat de weg dan ook station Hillegom aandoet. Een eventuele doortrekking heeft impact op het landschap. D66 wil het duinlandschap sparen. Bij het onderzoek naar verlenging speelt HOV een rol. Het is verstandig om de onderzoekscommissie naast de keuze reserveren versus niet aanleggen, ook de mogelijkheid om 295 direct aan te leggen voor te leggen.

Doorontwikkeling van plannen voor HOV en fietsverbindingen is essentieel. Noord- en Zuid-Holland moeten dit gezamenlijke project aangrijpen om werk te maken van de modal shift. D66 vraagt om een verfijning van de voorgestelde oplossingen. De onderdelen vanuit NOG Beter 2.0, de randwegen ten Noorden van Zwaanshoek en ten Zuiden van Lisse zijn nog geen voldragen 300 plannen. De Zuid-Hollandse Staten hebben Gedeputeerde Staten opgedragen vooral op te komen voor de belangen van inwoners. Bij dit project moet voor alle inwoners worden opgekomen.

De heer **Hietbrink** (GL) vertelt dat Provinciale Staten worden gevraagd om het project uit de studiefase te halen en naar de planfase te brengen. D66 vraagt op diverse punten nog 305 om een aanvullend onderzoek. Verbindt D66 daaraan de conclusie dat het project in de studiefase moet blijven?

De heer **Tijssens** (D66) vindt dat de overgang van studie- naar planfase kan worden vastgesteld, waar het gaat over besluiten tot aanleg. Als nu een besluit wordt genomen, dan betekent dat niet dat daarmee vaststaat waar de weg exact wordt aangelegd, maar het betekent dat met elkaar is besloten om wat te gaan doen op die plek.

Voor de reservering moet de studiefase worden aangehouden. Het overige gaat nu richting planfase. In de planfase kunnen zaken nog worden aangepast.

Het is zeer belangrijk om een goede Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor te bereiden, zodat de uitvoering van de project-MER plaatsvindt op basis van de juiste vraagstelling. Het blijft een gezamenlijk project met Zuid-Holland.

De heer **Zoon** (PvdD) hoorde de heer Tijssens spreken over een modal shift, maar anderzijds zegt D66 dat nu vooral asfalt moet worden aangelegd en dat pas later wordt gekeken naar fiets en openbaar vervoer. Daar zit een tegenstrijdigheid in. Wat is het nu?

De heer **Tijssens** (D66) licht toe dat de voordracht de facto gaat over het aanleggen van een weg. Over een weg kunnen ook bussen rijden. Naast de weg kan een fietspad worden aangelegd. In het coalitieakkoord is afgesproken dat HOV onlosmakelijk verbonden is aan het project en dat de fiets een belangrijker onderdeel moet worden van het vervoerssysteem. D66 is niet tevreden over de voortgang op dat punt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vindt het goed dat er nu een besluit gaat vallen over het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek. Hiermee wordt een afspraak uit het coalitieakkoord uitgevoerd. Mede dankzij oud Statenlid Van Berkum wordt niet langer gesproken over de Duinpolderweg, maar over de bereikbaarheid van de gehele Duin- en Bollenstreek. De PvdA gaat voor een integrale benadering die meerdere maatregelen omvat en problemen voor het autoverkeer oplost. HOV Schiphol moet er nu komen, maar meer openbaar vervoer is nodig.

De fractie is positief over het proces van afgelopen jaar, met belangrijke bijdragen vanuit de adviesgroep en voorstellen uit de samenleving van NOG Beter.

In het voorliggende besluit van Gedeputeerde Staten van 27 juni zitten goede onderdelen, die de PvdA kan ondersteunen. Dat zijn de nieuwe verbinding vanaf de A5 en de verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg. Wel vraagt de PvdA aandacht om samen met de bewoners van de appartementencomplexen in Hoofddorp alles te doen om overlast tegen te gaan. Tijdens de hoorzitting in Den Haag deden de betreffende bewoners concrete voorstellen. Verder steunt de PvdA het voorstel voor een verbinding tussen de A44 en Lisse. Hier geldt hetzelfde. Bewoners voelden zich verrast. Enig reparatiewerk is nodig.

De PvdA heeft moeite met de ruimtelijke reservering. Doe of nu een projectvoorstel, of schrap de reservering. Nu is het voor bewoners onduidelijk.

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt naar de voorkeur van de PvdA.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat als de ruimtelijke reservering nu wordt doorgezet, er een nieuw projectvoorstel moet worden gedaan, waarbij nut en noodzaak worden aangetoond en waarin de weg aansluit op de omgeving, andere wegen en openbaar vervoer. Als nu niet wordt toegezegd dat een projectvoorstel wordt uitgewerkt, dan moet de reservering worden geschrapt. Over de nieuwe verbinding bij Zwaanshoek vraagt de PvdA zich, net als vele bewoners, wat de meerwaarde is van de afsluiting van de dijk?

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de PvdA de nut en noodzaak van rondwegen bij Lisserbroek en Zwaanshoek betwijfelt.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) weet dat nut en noodzaak voor een rondweg bij Lisserbroek zijn aangetoond. Ten aanzien van Zwaanshoek twijfelt de PvdA of beide maatregelen nodig zijn. Bewoners nodigden Statenleden uit om te komen praten en met elkaar tot een voorstel te komen. De PvdA mist complete voorstellen voor het uitbreiden en verbeteren van het fietsnetwerk. De tekst op pagina 6 is volstrekt onvoldoende. De PvdA wil weten waar de fietspaden exact komen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) merkt op dat dit wordt meegenomen in het IPIP.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat zijn fractie de middenvariant op dit moment geen goede keuze vindt. Extra asfalt komt in open landelijk gebied. De aanwezige gemeenteraden hebben tijdens de hoorzitting in Den Haag duidelijk aangegeven weinig te zien in deze variant. Het

370 draagvlak bij de Noord-Hollandse gemeenten Haarlemmermeer en Bloemendaal ontbreekt. De adviesgroep adviseerde de variant NOG Beter 2.0. Daarvan is de PvdA voorstander. Door inpasmaatregelen bij Hillegom moet het mogelijk zijn om de overlast te beperken. Door te kiezen voor de variant NOG Beter 2.0 wordt optimaal gebruik gemaakt van bestaand asfalt.

375 Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of de PvdA zich realiseert dat er geen draagvlak is voor het alternatief NOG Beter 2.0 bij veertien Zuid-Hollandse gemeenten.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft begrepen dat de gemeenteraad van Haarlemmermeer tegen de middenvariant is.

380 De heer **Tijssens** (D66) constateert dat de PvdA een genuanceerde positie inneemt ten aanzien van de reservering. Tegelijkertijd wordt een oplossing over de Weerlaan als de beste oplossing gezien. Lokaal en regionaal verkeer blijven dan vermengd met elkaar. De verbinding gaat dan functioneren als een stroomweg en ligt dan wel heel dicht bij de
385 bebouwde kom. Hoe kijkt de PvdA tegen die nadelen aan?

De heer **Papineau Salm** (PvdA) zegt dat voor de doortrekking apart moet worden bekeken waar die komt te liggen en wat dat zal betekenen. Nu is niet duidelijk wat de impact op de omgeving is. Dat is het lastige van het maken van een reservering.

390 De heer **Deen** (PVV) hoorde tijdens de hoorzitting in Den Haag vaak de uitspraak dat alles al door Noord-Holland zou zijn bepaald. Het mandaat zou volgens diverse sprekers al aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland zijn gegeven. Klopt het dat Provinciale Staten van Noord-Holland uiteindelijk bepalen wat er beslist wordt in dit dossier? Naar spreker begreep had het
395 eerdere antwoord van de gedeputeerde slechts betrekking op het voorkeursalternatief.

Er is sprake van een hoog NIMBY-gehalte. Het zal je maar gebeuren dat er nieuwe weg wordt aangelegd in je achtertuin. Het is begrijpelijk dat emoties een grote rol spelen. De PVV is tegen de voorgelegde Middenvariant. Gaan Gedeputeerde Staten alsnog bespreekbaar maken om slechts alleen de lokale knelpunten aan te pakken dan vinden zij de PVV aan hun
400 zijde.

De PVV heeft grote moeite met de doortrekking naar de N206. Wat de PVV betreft zijn nut en noodzaak niet overtuigend bewezen.

Gedeputeerde Staten Zuid-Holland heeft toegezegd het deel dat Lisse raakt te onderzoeken op nut en noodzaak. De PVV wil de uitkomst van dat onderzoek graag even afwachten.

405 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat de PVV Zuid-Holland de voordracht voor de weg in zijn totaliteit verwerpt. Er zou sprake zijn van een voor ingestoken spel. De PVV Noord-Holland gaat wel in op de inhoud, maar waarom is de PVV tegen alle onderdelen van het v
410 voorstel?

De heer **Deen** (PVV) antwoordt dat de PVV niet tegen alles. De PVV is tegen het oplossen van bepaalde knelpunten. Oplossingen in de Middenvarianten kunnen redelijk overeenkomen met hoe de PVV erover denkt. Een knelpunt moet lokaal opgepakt. De PVV kan niet instemmen met
415 genoemde trajecten.

De heer **De Graaf** (CDA) hoorde de PVV vaak uitdragen voor asfalt te zijn. Het lijkt of de PVV-fractie van haar asfaltverslaving afraakt.

420 Mevrouw **Alberts** (SP) verwijst naar de hoorzitting in Den Haag, Vele sprekers maakten hun mening kenbaar. Het project leeft en verdeelt. Er is geen eenheid. Het besluit over het voorlopig voorkeursalternatief zorgde voor vele zienswijzen. Het definitief voorkeursalternatief roept bij velen zorgen en grote weerstand op. In welke mate wordt er nu nog ruimte geboden voor nieuwe zienswijzen?

425 Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of mevrouw Alberts met haar van mening is dat ieder zijn of haar zienswijze al heeft kunnen inbrengen, aangezien de middenvariant al werd meegenomen als voorkeursalternatief in de MER.

Mevrouw **Alberts** (SP) hoort het graag ook van de gedeputeerde.
430 Waarom is het voorkeursalternatief, zoals dat er lag, verlaten? Komt het door de vanuit Hillegom uitgeoefende druk?

Opvallend tijdens de hoorzitting was dat menig inspreker verklaarde zelden of nooit last te hebben van files in het gebied, maar wel van files op de A4 en A44. Als daar files staan, dan wordt het drukker in het gebied. Zou het niet beter zijn om naar het Rijk te stappen en te vragen om een aanpak van de files op de A44 en A4?

Veel bedrijven in de nabijheid van het definitief voorkeursalternatief zitten niet te wachten op een verbinding. Voor die bedrijven is er geen sprake van nut en noodzaak. Wat doen we daarmee? We doen het voor de bedrijven, maar ze willen het niet.

De SP snapt de ruimtelijke reservering voor een eventuele doortrekking van de N206. Maar dan zal op zeer korte termijn druk worden gelegd op de definitieve doortrekking. Dan ligt er dus gewoon een stroomweg. De SP is daar tegen. Bovendien verwacht de SP dat het plan zal worden afgeblazen door een uitspraak van de rechter vanwege de overschrijding van de stikstof norm. Overigens vindt de SP dat de bewoners en bedrijven in het betreffende gebied duidelijkheid moet worden geboden. Het geven van duidelijkheid zou ook kunnen betekenen dat de ruimtelijke reservering wordt ingetrokken.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de SP hiermee de kop in het zand steekt.

Mevrouw **Alberts** (SP) realiseert zich dat de vraag om te verplaatsen gaat toenemen. Is dan de auto de oplossing? Kijk ook naar openbaar vervoer en HOV. Laten we eerst HOV aanleggen en vervolgens kijken of de weg nog nodig is. Die oplossingsrichting zit er te weinig in. De luchtvervuiling neemt steeds meer toe. Hoe kunnen we dan blijven denken in oplossingen voor de auto?

De heer **De Graaf** (CDA) constateert dat het feitelijk om dunpolderwegen gaat. Er is een grote betrokkenheid bij het proces. Ten aanzien van de randweg Lisse vraagt het CDA zich af wat wordt bedoeld met de beoogde piekberging in de Haarlemmermeer, die als autonome ontwikkeling wordt gezien.

Het CDA steunt de reservering voor een verbinding tot aan de N206. Wat is de formele status van de Adviesraad Bereikbaarheid Haarlemmermeer en Bollenstreek? Hillegom maakte er geen deel vanuit. Zijn door het instellen van die adviesgroep verwachtingen ontstaan die lastig te managen zijn? De CDA-fractie vindt het goed dat onderdelen van NOG Beter 2.0 zijn meegenomen en niet het volledige plan. Vanwege de woningbouw opgave zijn robuuste verbindingen nodig. De fractie is blij met de nadrukkelijk aangekondigde aandacht voor fietsen.

In de voordracht staat dat de afrit Flora op de A44 in aanleg is. Echter de afrit is al in gebruik. Voor de volledigheid: de juiste benaming is Flora Holland.

Meer aandacht voor openbaar is toegezegd, ook in de communicatie. Dit blijkt niet uit deze rapportage en het bleek ook niet tijdens de hoorzitting op 7 september. Toch is er wel degelijk sprake van communicatie. Op de website staat dat HOV Noordwijk-Schiphol in 2022 klaar is. Er wordt dus wel degelijk HOV aangelegd voordat er dunpolderwegen komen.

De heer **Tijssens** (D66) vraagt hoe Provinciale Staten Noord-Holland kunnen bewaken dat gedurende de vervolgfase het openbaar en de fiets voldoende geconcretiseerd worden.

De heer **De Graaf** (CDA) las in de voordracht dat daarvoor aandacht komt. Hij heeft er vertrouwen in dat er grote aandacht zal zijn voor de fiets.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt of het CDA het geen gemiste kans vindt dat voorstellen voor de fiets ontbreken.

De heer **De Graaf** (CDA) verwacht dat die fietsvoorstellen in het volgende plan komen. Provinciale Staten moeten er scherp op toezien dat de fietsverbindingen en openbaar vervoer er komen. Nu moet reeds richting bewoners en bedrijven worden gecommuniceerd dat wordt gewerkt aan HOV en openbaar vervoer en goede fietsverbindingen. Die boodschap ontbreekt nu. Het CDA vindt dat jammer.

De heer **Hietbrink** (GL) vertelt dat Gedeputeerde Staten voorstellen om de studiefase af te sluiten en de planfase op te starten. GL is niet overtuigd van nut en noodzaak van de plannen, die Gedeputeerde Staten in de afgelopen jaren voorstelden. GL pleitte keer op keer voor onderzoek naar lokale oplossingen voor lokale problemen. De auto mag niet domineren in mobiliteitsvraagstukken. Eerst moet worden gekeken naar oplossingen met openbaar vervoer. Pas daarna zijn flankerende maatregelen voor de auto aan de orde. De huidige realiteit is wat GL betreft helaas een andere.

De koerswijziging van Gedeputeerde Staten, de keuze om van de Zuid- naar de Middenvariant te gaan, roept veel vragen en emoties onder de inwoners van het gebied op.

GL constateerde dat het bestuurlijke draagvlak een belangrijke rol speelde bij de keuze voor de nieuwe koers. Het draagvlak hiervoor in de Noord-Hollandse gemeenten is nul. Hoe weegt de gedeputeerde dat gebrek aan politiek en maatschappelijk draagvlak in de regio?

In een eerder stadium gaven Gedeputeerde staten de adviesgroep een belangrijke rol in het proces. Hoe kijken Gedeputeerde Staten nu aan tegen de rol en het advies van de adviesgroep?

Tijdens de hoorzitting werden veel vragen gesteld over de Poelweg. De wethouder van Lisse en de gedeputeerde van Zuid-Holland zijn bereid om een variantenonderzoek uit te voeren. Wat is de status van dit onderzoek? Hoe past het binnen een volgende fase? Als op deze plek onderzoek mogelijk is, geldt dat dan ook voor andere onderdelen van de weg?

Zijn Gedeputeerde Staten genegen om de randweg Zwaanshoek, op verzoek van de regio, te schrappen uit het voorstel? De VVD vroeg eerder om een fasering. Wat betekent dat. Blijft de randweg dan buiten de project/MER?

Op basis van woningbouwprognoses zijn wegen ingetekend. Deze wegen zouden dwars door huizen en bedrijven gaan lopen. De tekeningen houden mensen uit hun slaap en zetten bedrijven jaren op slot. Uiterste zorgvuldigheid is op zijn plaats. Naar de mening van GL is daarvan nu geen sprake. In de prognose is een reservering van woningen opgenomen, waarvan nu nog niet bekend is of deze gebouwd worden, of pas na 2030. Die aantallen kunnen dus niet worden meegenomen om de vergelijking tussen de scenario's zuiver te houden. GL komt uit op een getal

dat tussen 276.000 en 287.000 woningen ligt. Dat getal ligt dichterbij het lage dan bij het hoge scenario. Waarom concluderen Gedeputeerde Staten dan toch dat de prognose dicht tegen het hoge scenario aanligt?

Voorgesteld wordt om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het doortrekken van een nieuwe verbinding. Gedeputeerde Staten constateren nu zelf ook dat er meer stikstof depositie in het duingebied komt. De gedeputeerde in Zuid-Holland heeft aangegeven dat er andere

mogelijkheden zijn buiten de huidige PAS-systematiek om. Ziet de gedeputeerde van Noord-Holland die mogelijkheden ook? Zo ja, welke zouden dat dan zijn?

GL betreurt het dat in de brief van Gedeputeerde Staten met geen woord over HOV wordt gesproken. In het coalitieakkoord is afgesproken dat een verbindingweg tussen de N206 en A4 onlosmakelijk verbonden is met HOV. Wat is status HOV in de regio? Hoe verhoudt zich dit tot de afspraken in het coalitieakkoord? Is het college bereid af te spreken dat de duinpolderweg pas kan worden aangelegd als de HOV-verbinding is gerealiseerd?

De heer **Tijssens** (D66) vraagt of de heer Hietbrink met hem van mening is dat wanneer de uitkomst zou zijn dat er geen duinpolderweg komt, er dan ook geen HOV komt.

De heer **Hietbrink** (GL) wijst erop dat GL niet aan tafel zat bij de onderhandelingen over het coalitieakkoord. GL zou zeker niet akkoord zijn gegaan met de afspraken zoals die er nu liggen. Het is gebruikelijk dat Gedeputeerde Staten expliciet een afweging maken over de overgang van studie- naar planfase. Gedeputeerde Staten vragen nu bij de Zomernota een krediet beschikbaar

te stellen voor de planuitwerking. GL vindt dat een onwenselijke vorm van impliciete besluitvorming. De Zomernota is niet het juiste document om dergelijke besluiten te nemen; het is immers een voortgangsrapportage. Waarom is toch voor deze route gekozen?

GL is geen voorstander van het definitieve voorkeursalternatief en van mening dat het project nog zoveel vragen oproept dat een overgang van studie- naar planfase niet aan de orde is.

De heer **Zoon** (PvdD) vindt de benaming Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek de verkeerde benaming, net als Duinpolderweg. Er worden meerdere wegen gelegd in en voor Rijnland en Haarlemmermeer. Bereikbaarheid is ook niet de juiste omschrijving. Het voorkeursalternatief van Gedeputeerde Staten is voornamelijk gericht op de mobiliteit van auto's. Feitelijk zou de titel moeten luiden: Autobereikbaarheid Rijnland-Haarlemmermeer en Duin- en Bollenstreek. De PvdD spreekt liever van provinciale snelwegen.

De PvdD ziet dat HOV nu geen onderdeel uitmaakt van de plannen. Zuid-Holland ziet die koppeling van het wegproject en het HOV-project niet.

Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of de heer Zoon bekend is met de kaart van de heer Vermeulen.

De heer **Zoon** (PvdD) kent de kaarten van HOV. Hij ziet dat er werk wordt gemaakt van HOV-projecten. Het HOV-project staat echter los van dit autoproject. De PvdD vindt dat jammer en zou voor een integraal plan willen gaan, inclusief fiets.

Vijftig kilometer wordt als een acceptabele afstand gezien voor fietsers. De afstand tussen Hillegom en Schiphol is hemelsbreed 11 kilometer. Het is dus heel goed mogelijk om met de fiets, niet alleen voor- en natransport te doen, maar ook op de bestemming aan te komen. Het is lastig om een goed beeld te krijgen van de zienswijzen, omdat deze zijn ingekort. De PvdD spreekt dank uit voor de inspraakmogelijkheid tijdens de hoorzitting in de Den Haag. Opvallend was dat insprekende inwoners vertelden geen probleem te zien in de Duin- en Bollenstreek met autoverkeer. Bestuurders willen wel dat er weg komt, zolang die maar niet door hun gemeente loopt.

560 De heer **Papinea Salm** (PvdA) verzoekt de heer Zoon om een compleet beeld te geven van de hoorzitting. Het bedrijfsleven moet ook worden genoemd.

De heer **Zoon** (PvdD) hoorde van veel bedrijven dat ze bedreigd worden door de weg en dat ze er geen profijt van zullen hebben. VNO NCW is altijd voor asfalt en het maakt niet uit waar de weg komt, als deze er maar komt.

570 De Zoon wil geen standpunt innemen over de aansluiting Sassenheim-A44. Dat vindt plaats in Rijnlandgebied en niet in de Duin- en Bollenstreek. Gesproken dient te worden over gebiedsproblematiek en niet over gemeenteproblematiek. Het is de vraag of Noord-Holland er wel een mening over mag hebben, zeker in het licht van de koppeling met de waterberging.

575 De heer **Tijssens** (D66) hoorde de PvdD niet toen beide Gedeputeerde Staten besloten om een brede adviesgroep op te zetten, die een gebiedsoverstijgend advies mocht geven, als het maar betrekking had op de bereikbaarheid van de ruim gedefinieerde planzone. Het was toch beter geweest als de PvdD toen had ingegrepen?

580 De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat als je breed mag denken je ook breed gaat kijken. Als een adviesgroep in het leven wordt geroepen dan moet die adviesgroep alle ruimte worden gegeven om een advies te geven. De heer Zoon vindt het eigenlijk geen punt wat nu bij de Noord-Hollandse provincie belegd moet worden. Provincie Zuid-Holland kan heel goed zelf een afweging maken. De PvdD is van mening dat de aansluiting Sassenheim-A44 uit dit plan kan worden gehaald.

585 De heer **Papinea Salm** (PvdA) weet dat de PvdD tegen de weg is, maar wel voor kleinschalige oplossingen. Het is dan toch niet juist dat de PvdD het probleem bij Lisse wegschuift en doet alsof het probleem niet bestaat?

De heer **Zoon** (PvdD) is tegen de weg en voor kleinschalige oplossingen. Dit is geen kleinschalig probleem. Het is beter om te focussen op kleinschalige problemen, die zich vooral bij bruggen voordoen. Eerst moet worden gekeken naar openbaar vervoer en de fietsinfrastructuur. Bovenal moet rekening worden gehouden met stikstof depositie. De PvdD stelde daarover technische vragen. Daarop kwam een duidelijk antwoord. Welke mogelijkheden zijn daar nog?

595 De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of de heer Zoon bekend is met de website van Provincie Zuid-Holland, waarop een compleet plan staat. In 2022 zal de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol gereed zijn.

De heer **Zoon** (PvdD) kent het plan. Er is echter geen integrale afweging gemaakt tussen de twee losstaande plannen. Deze plannen hebben gemeenschappelijke elementen. Ze zijn op politieke basis door Noord-Holland aan elkaar geknoopt. Ze lopen beide door hetzelfde gebied.

605 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) weet dat al jaren door Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland wordt getracht draagvlak te creëren voor een robuuste Oost-Westverbinding in het Noorden van de Duin- en Bollenstreek. Naar de mening van 50PLUS blijkt wederom uit een omvangrijke studie dat deze robuuste verbinding in het Noorden niet nodig is. Er zijn geen bovenregionale problemen. De studie wijst uit dat het gebied onnodig belast zal worden. De fractie had veel contact met Zuid-Holland en ging op werkbezoek bij het tracé, dat Randweg Lisse wordt genoemd. Voor het mogelijke tracé moet een betere analyse komen. Hetzelfde is van toepassing bij de Randweg Zwaanshoek. De fractie van 50PLUS zag in het Statenvoorstel dat hiervoor aandacht is, maar ziet graag, voordat een besluit genomen wordt, dat de gedeputeerde en haar collega in Zuid-Holland in overleg gaan met inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden om tot een breder gedragen oplossing te komen, maar niet eerder nadat een nader onderzoek heeft plaatsgevonden. Is de gedeputeerde bereid om deze toezegging te doen?

Het is 50PLUS een raadsel waarom Gedeputeerde Staten nu met de Middenvariant komt, met een ruimtelijke reservering voor een doortrekking. Het advies van de brede adviesgroep is aan de kant geschoven. Het advies is niet serieus genomen. Waarom blijven Gedeputeerde Staten vasthouden aan de weg?

De Zuidvariant in combinatie met het tracé tussen de N208 en N205, zoals opgenomen in het plan van NOG Beter is de beste en meest rechtvaardige keuze. Gezien de uitkomst van de MER studie is een doortrekking van de N206 niet wenselijk en onnodig.

Dergelijke langdurig lopende en omvangrijke projecten moeten steeds tegen het licht worden gehouden om te kunnen beoordelen of de juiste weg nog wel wordt gevolgd. Bij deze weg lijken Gedeputeerde Staten de weg een beetje kwijt te zijn. Een dergelijke herijking ontbreekt. Was dit wel gedaan dan kan geen andere conclusie worden getrokken dan dat dit project in zijn huidige vorm gestopt had moeten worden en dat een mogelijke andere insteek nodig is in de richting van het treffen van lokale maatregelen, waarvan nut en noodzaak wel zijn aangetoond.

Tijdens de hoorzitting gaf de woordvoerder van Holland Rijnland aan te spreken namens veertien gemeenten in de Duin- en Bollenstreek. 50PLUS Noord-Holland wijst er in dit verband op dat het hier gaat om twee of drie direct betrokken gemeenten, te weten Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout.

Dit project bestrijkt twee provincies. Bij beide provincies moet er bestuurlijk draagvlak zijn. Nu blijkt dat Zwaanshoek, Beinsdorp, Bloemendaal en Heemstede tegen dit voorstel zijn, is er dus geen meerderheid voor bestuurlijk draagvlak.

De heer **Tijssens** (D66) hoorde mevrouw De Meij aan het begin van haar betoog zeggen dat haar fractie nog niet klaar is voor een beslissing en dat er nog zaken moeten worden uitgezocht. Gaandeweg wordt het steeds meer een tegen. Wat betekent dan nog de vraag om eerst nog zaken uit te zoeken?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) hoorde niets over het uitzoeken van zaken naar aanleiding van het probleem bij Lisse. Kan hiernaar nog worden gekeken? Als zaken niet nader kunnen worden uitgezocht, dan klopt het 50PLUS geen voorstander is van voorliggende variant.

De heer **Klein** (CU-SGP) vertelt dat de hoorzitting in Den Haag zijn fractie bevestigd in haar overtuiging dat het definitieve voorkeursalternatief, ofwel de Middenvariant geen goede keuze is. De fractie pleitte altijd voor geen grootschalige, doorgaande wegen, maar voor lokale oplossingen voor lokale knelpunten, kijkend naar zowel fiets, openbaar vervoer en autoverkeer. Het voorlopige voorkeursalternatief leek enigszins deze richting te gaan. Wat nu voorligt, is toch weer grotendeels een doorgaande weg, zeker als de ruimtelijke reservering voor een doortrekking naar de N206 wordt meegenomen.

De fractie van CU-SGP is niet overtuigd van nut en noodzaak. Gezien de PAS-regels lijkt de doortrekking niet vergunbaar.

De adviesgroep stak veel tijd en energie in het voorlopig voorkeursalternatief. De stuurgroep koos toch een andere voorkeursvariant. Was dit op basis van gemeenten die het grootste aantal inwoners vertegenwoordigen, of op basis van de meest effectieve lobby onder samenwerkingsverbanden? CU-SGP acht het belangrijk om ook de stem van inwoners van kleine dorpen te horen.

De oplossing die voorligt, gaat teveel uit van een oplossing in plaats van een probleem. Waarom ligt er niet een integraal plan voor auto, openbaar vervoer en fiets om de mobiliteitsproblemen op te lossen? Nu wordt een wegoplossing bedacht, met daaraan gekoppeld wat aanvullende openbaar vervoer maatregelen nemen en wat impact op het fietsverkeer proberen te verminderen.

Hebben Gedeputeerde Staten een integraal plan gemaakt voor openbaar vervoer, fiets en weg, of is er alleen spraken van een planmatige koppeling? Als sprake is van een integraal plan, welke invloed heeft dan het totaal veranderde voorlopig voorkeursalternatief van de weg gehad op andere aspecten, zoals de HOV- en fietsverbindingen?

Naar aanleiding van reacties op het voorlopig voorkeursalternatief is gekozen voor het Middentracé. Waarom is niet gekozen voor een doortrekking van de Weerlaan?

Als de verlenging van de N206 niet vergunbaar is, verandert dan het oordeel over het doortrekken van de Weerlaan? Kiezen Gedeputeerde Staten voor de macht van het aantal inwoners in plaats van voor de minste overlast? Welke invloed heeft de waterpiekberging op deze plannen? Wat is de interpretatie van de gedeputeerde van het bestuurlijk draagvlak in Noord-Holland?

De heer **Leever** (ONH) constateert dat er grote verdeeldheid is over het project. Tijdens de hoorzitting behartigden vier partijen de belangen van kleine of grote ondernemersorganisaties. Een organisatie die circa 15.000 mensen vertegenwoordigt vanuit de agrarische sector. Zij zijn faliekant tegen welke wegaanleg dan ook.

Het is voor ONH bijna onmogelijk om een rationeel besluit te nemen. Wat beslist Zuid-Holland?

Hoe gaat Noord-Holland daarmee om? Enkele insprekers hebben in het kader van stikstof depositie aangegeven dat zij naar het Europees Hof zullen gaan, als een van de wegen wordt aangelegd. Het proces zal daardoor grote vertraging oplopen. Hoeveel kosten zijn inmiddels gemaakt door Noord-Holland om een variant te bedenken?

Vele mensen hebben aangegeven dat er van congestie in het gebied bijna geen sprake is. Moeten we wel spreken over deze variant spreken, of is het beter het Rijk aan te spreken over een verbetering van de A4 en A44? Mocht de weg ooit worden aangelegd in welke variant, dan zal er inmiddels sprake zijn van andere vervoerstromen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) wijst op de woningbouwopgave van 36.000 woningen in deze regio. Deze mensen wonen straks niet allemaal direct aan de A44 of A4. Hoe verwacht ONH deze inwoners te vervoeren naar hun bestemmingen?

De heer **Leever** (ONH) verwijst naar de insprekers, die aangegeven dat er geen sprake is van congestie. Als ooit tot aanleg wordt overgegaan, dan is er wellicht sprake van andere vervoerstromen.

ONH neemt geen standpunt in over wat er zou moeten komen.

Tijdens de hoorzitting sprak een deskundige op het gebied van ruimtelijke ordening in. Hij gaf aan dat wanneer er tot 2030 100.000 woningen moeten worden verwezenlijkt, er dan nog geen sprake zal zijn van congestie.

ONH wacht in eerste instantie de beslissing van Zuid-Holland af.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom ONH geen keuze maakt.

De heer **Leever** (ONH) zegt dat zijn fractie eerst het besluit van Zuid-Holland af. De heer Leever hoeft geen keuze te maken.

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het toch goed is om te laten horen wat ONH ervan vindt. Provinciale Staten bepalen wat er gebeurt en betalen.

De heer **Leever** (ONH) vraagt zich af of nut en noodzaak bewezen zijn. Naar aanleiding van alle inspraak tijdens de hoorzitting heeft ONH geconstateerd dat het gros nut en noodzaak niet ziet. ONH neemt op dit moment geen standpunt in over welke variant dan ook. Als het aan de fractie ligt, gaat die hele weg niet door.

Gedeputeerde **Post** is nogal verrast door een aantal opmerkingen. Een aantal commissieleden vraagt zich af waarom, want er is geen sprake van congestie. De gedeputeerde veronderstelt dat degenen die dergelijke opmerking maken de achterliggende dossiers en de bereikbaarheidsstudie uit 2007 niet kennen. Wat wordt voorgesteld is niet omdat er sprake is van congestie. De bereikbaarheidsstudie uit 2007 was voor mobiliteit een integrale studie over alle modaliteiten. Dat er geen congestie is, dat was elf jaar geleden al bekend.

In het betreffende gebied is een structuur, die voornamelijk Noord/Zuid gericht is. De meeste infrastructuur is gebouwd in een tijd dat er beperkt auto's waren en dat een tractor anderhalve meter breed was. Nu zijn landbouwmachines 3,5 meter breed. De smalle polderwegen, die toen zijn aangelegd, voldoen niet meer. Er is geen sprake van een congestieprobleem, maar van een verkeersveiligheid probleem. De afstanden die moeten worden afgelegd, zijn van dien aard, dat men er veel langer over doet, dan verwacht zou mogen worden, wanneer men kijkt naar de afstand. Vrachtwagens kunnen elkaar niet passeren. In Vogelenzang is daarbij dan geen ruimte meer voor de fiets. De wegen zijn daar te gevaarlijk voor schoolkinderen om veilig over te kunnen steken.

Een aantal commissieleden vraagt zich af waarom de doortrekking nodig is. In de MER staat expliciet dat het totale systeem beter functioneert met die doortrekking. Dat wil niet zeggen dat de doortrekking noodzakelijk is. De taxatie is dat deze op termijn wel nodig is.

Een aantal commissieleden lijkt te denken dat wordt gewerkt aan het oplossen van files. Dat is niet het geval. Het gaat om het organiseren van verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en wegen moeten worden aangepast om te kunnen voldoen aan de eisen van deze tijd. Er zijn geen goede Oost-Westverbindingen, die voldoen aan de eisen van deze tijd. Dat er meer verkeer

over deze wegen, gaat waardoor kernen ontlast worden is een plezierig bijkomend voordeel voor bijvoorbeeld de inwoners van Beinsdorp en Vogelenzang. De huidige verkeersstroom door die kernen past niet bij de inrichting van de weg. Dat is niet lokaal op te lossen. De door 50PLUS aangehaalde herijking is er wel degelijk geweest. In de vorige collegeperiode is op verzoek van Zuid-Holland een tussenstap gemaakt. Daar zijn opnieuw nut en noodzaak onderzocht. Ook daar is aangetoond dat het vanuit die perspectieven wel degelijk nuttig en noodzakelijk is om iets te doen aan de wegenstructuur in de Duin- en Bollenstreek. Dit wordt bestuurlijk door de hele regio onderschreven. Wat nodig is en waar is voor discussie vatbaar in de verschillende bestuurlijke gremia.

De VVD vroeg of rekening wordt gehouden met bezwaren. De gedeputeerde onderschrijft het gegeven dat niet iedereen blij is met de aanleg van infrastructuur. Met de aanleg van infrastructuur, of deze nu voor de fiets, bus of auto is, kan nooit iedereen tevreden worden gesteld. Dat betekent niet dat daarom maar niets ondernomen moet worden. Dat betekent dat inwoners soms iets in de voor- of achtertuin krijgen, waar zij niet op zitten te wachten. De gedeputeerde heeft deze mensen al die jaren geadviseerd om gebruik te maken van alle rechtsmiddelen die men heeft om het verzet kenbaar te maken. Het is niet mogelijk om rekening te houden met alle bezwaren. Wel wordt getracht om zoveel mogelijk rekening te houden met gerechtvaardigde bezwaren bij de verdere uitwerking.

In Zwaanshoek twijfelt men over nut en het effect van maatregelen. Graag wil men eerst zien wat het effect is van de aanleg van de grote infrastructuur, voordat lokale maatregelen worden genomen. De gedeputeerde is altijd bereid tot faseren. Fasering is mogelijk. De gedeputeerde is alleszins bereid om te kijken of een maatregel tegen die tijd nog nodig is en levert het nog extra effect op.

Volgens de gedeputeerde is er breed draagvlak voor het tracé A44-Lisse. Het is Zuid-Hollands' grondgebied, wat niet wegneemt dat het een gezamenlijk project is. Reizigers houden niet op met reizen als ze bij een provinciegrens komen. Getracht wordt om een totaalpakket te maken, wat het voor alle weggebruikers zo optimaal mogelijk maakt.

De heer **Hietbrink** (GL) vraagt of de randweg Zwaanshoek geen onderdeel uitmaakt van het IPIP, wanneer wordt gekozen voor fasering.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat de randweg bij Zwaanshoek wel onderdeel uitmaakt van het IPIP. Anders zou een aparte procedure moeten worden gevolgd voor dat aparte onderdeel. Er kan altijd worden besloten om het betreffende tracé niet aan te leggen. Bij de herziening van het IPIP valt het plan er over 10 jaar dan alsnog uit.

De piekberging Haarlemmermeer wordt beschouwd als een autonome ontwikkeling, waarbij er van uit wordt gegaan dat de piekberging er komt. Bij de inpassing van het tracé moet daarmee rekening worden gehouden. Het tracé kan dus niet lopen daar waar de piekberging gepland wordt.

Wordt het Midden of Zuid? Dat is de keuze die wordt gemaakt. In het vervolg worden, via IPIP en MER, alle consequenties in beeld gebracht.

De doortrekking is onontkoombaar. De gedeputeerde is het eens met mevrouw Kirch dat aan bewoners en bedrijven snel duidelijkheid moet worden gegeven. Anders zet je mensen financieel volledig onder water. Soms zijn de mensen die het betreft de wanhoop nabij. Dit hangt al jaren boven hun hoofd. Huizen zijn onverkoopbaar op het moment dat geen ruimtelijke reservering wordt gemaakt.

D66 is van mening dat veel onduidelijkheid had kunnen worden voorkomen als een integrale gebiedsvisie was gemaakt. De gedeputeerde heeft de neiging om D66 daarin gelijk te geven. Pas recent is op die manier naar gebiedsontwikkeling gekeken. Met een ontwerp-Omgevingsvisie is het daarmee al een eind op weg. In het kader van de woningbouwprogrammering is al heel lang duidelijk wat er in de plannen zit. De gedeputeerde zou het onverstandig vinden om nu weer 5 stappen in het proces terug te gaan om dan alsnog een gebiedsvisie maken.

De heer **Tijssens** (D66) heeft niet gevraagd om weer terug naar af te gaan.

Gedeputeerde **Post** verwijst D66 naar de Grensstreekstudie waarin een visie op de totale mobiliteit wordt gegeven. Oorspronkelijk was er sprake van één studie. Vanuit de Grensstreekstudie zaten de provincies met alle gemeenten bij elkaar. De conclusie werd getrokken dat gemeenten die betrokken zijn bij het HOV andere gemeenten zijn dan die betrokken zij bij de weginfrastructuur. Uit de Grensstreekstudie is naar voren gekomen dat het wordt gered met alleen openbaar vervoer, of alleen met infrastructuur voor auto's. Het moet

en/en zijn. Tegelijk met het aanleggen van HOV aanleggen moet er iets veranderen aan de wegenstructuur.

805 De gedeputeerde is verrast dat in deze commissie nog steeds getwijfeld wordt over nut en noodzaak, terwijl dit bij alle gemeenten niet ter discussie staat. Of een gemeente nu voor Noord, Zuid of Midden zijn; alle gemeenten zijn zich ervan bewust dat er iets moet gebeuren. Waarom is die notie hier niet? De gedeputeerde verwijst opnieuw naar de studies van voor deze collegeperiode.

810 Zuid-Holland had veel haast met HOV, vanwege de AROV subsidie. In Noord-Holland was er onzekerheid over het HOV-tracé. In Haarlemmermeer was er een plan voor nieuwbouw van 10.000 woningen in de Westflank. Toen kwam 380 kV er tussendoor, waardoor er geen woningbouw kan plaatsvinden. Besluitvorming over HOV aan de Noord-Hollandse kant moest daardoor worden uitgesteld. De keuze in Haarlemmermeer over een andere woningbouwlocatie is

815 nog niet gemaakt. Het proces is in de tussenliggende tijd wel doorgelopen. Er is gesproken over het oversteken van de Ringvaart. Uiteindelijk is ervoor gekozen om daar zowel een HOV- als een fietsverbinding neer te leggen. Over het tracé daarna is nog geen helderheid.

820 In het coalitieakkoord is afgesproken dat HOV en auto politiek aan elkaar worden gekoppeld. Als er geen besluit genomen wordt over een oplossing voor het autoverkeer, dan komt er ook geen oplossing voor HOV. Het is en/en en niet of/of.

Binnen twee of drie weken ontvangen de Staten een actuele stand van zaken met betrekking tot HOV. Het gaat dus om twee aparte projecten, die politiek bestuurlijk aan elkaar gekoppeld zijn. Over de voortgang wordt separaat een terugkoppeling gegeven.

825 De heer **Tijssens** (D66) hoorde van de gedeputeerde dat er in Haarlemmermeer nog veel onduidelijkheid is over de locatie voor woningbouw, dus ook over de detaillering van het tracé. Dit zou een lelijk knelpunt kunnen opleveren voor het vervolg van de planvorming.

830 Gedeputeerde **Post** vertelt dat als de brug over de Ringvaart er ligt de bus alsnog over bestaande infrastructuur kan rijden. Dit betekent dan wel dat er op dat moment nog geen vrij liggende busbaan ligt. Het is wel de bedoeling om binnen afzienbare tijd met de oeververbinding aan de slag te gaan. Zolang er geen woningbouwlocatie bekend is, is er nog tijd om voor een tracé te kiezen. Er zal sprake zijn van een tijdelijke situatie waarin de bus over bestaande infrastructuur rijdt. Er gaat gebouwd worden, maar waar is nog niet duidelijk.

835 De Nieuwe Bennebroekerweg voldoet op dit moment al niet meer. Als nieuwbouw wordt gerealiseerd, dan wordt het nog drukker op de Nieuwe Bennebroekerweg. HOV is helemaal nodig als straks een nieuwe woonwijk is gerealiseerd.

840 D66 geeft een aantal schoten voor de boeg. Als dan toch de Ringvaart moet worden gepasseerd, dan wil D66 dat er een aquaduct komt. Een aquaduct kost veel geld. Is D66 dan ook bereid om de extra financiële gevolgen voor haar rekening te nemen? De gedeputeerde kan zich zo maar voorstellen dat wanneer Noord-Holland om een aquaduct vraagt, de rekening ook bij Noord-Holland zal worden gelegd. Er zijn dan wel drie plekken denkbaar waar een aquaduct wenselijk is. Hetzelfde geldt voor de passage van de Vliet richting de Oosteinderpolder. Een aquaduct kost zomaar 60 miljoen euro.

845 D66 mist een analyse van kosten en baten van afzonderlijke plandelen. De gedeputeerde vindt het wat lastig om die analyses te delen, vanwege de toekomstige aanbesteding. Nu wordt gerekend op hoofdlijnen. Zodra de plannen verder worden uitgewerkt, zullen ook de kosten in kaart worden gebracht.

850 De ruimtelijke reservering is in de MER onderbouwd. Direct aanleggen van het resterende deel, waarvoor een ruimtelijke reservering moet worden gemaakt, is verstandiger. Dan wordt complete duidelijkheid geschept. De werkzaamheden kunnen in één keer worden aanbesteed, wat kostenvoordelen met zich meebrengt. De omwonenden hoeven niet eindeloos in onzekerheid te blijven verkeren. Uiteindelijk is het de politiek die bepaalt.

855 De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat D66 niet tegen het meenemen in de volgende fase, de project-MER. Als die fase wordt ingegaan dan moet dat op een open wijze gebeuren. Het is belangrijk om door te gaan met onderzoek en een herberekening te maken. Daar kan nog uitkomen dat het wel of niet verantwoord is, of dat in combinatie met openbaar vervoer beter B kan worden gezegd.

860 Gedeputeerde **Post** kiest daarom liever voor het meteen aanleggen van de doortrekking, om de eerder aangegeven redenen. Vinden Provinciale Staten dat nog net een stap te ver, dan adviseert de gedeputeerde om in elk geval planologisch te reserveren. Daarmee kan mensen

- 865 rechtszekerheid worden geboden. Het systeem functioneert beter met dan zonder doortrekking. Alles kan mee- en tegenvallen. De gedeputeerde constateert dat D66 de doortrekking op dezelfde manier beoordeelt als het stukje bij Zwaanshoek. In de gedachtevorming wordt er rekening meegehouden dat het gefaseerd kan. Het zou ook kunnen zijn, dat het, alles afwegende, verstandiger is om het meteen aan te leggen.
- 870 In reactie op het betoog van de heer Papineau Salm meldt de gedeputeerde dat er sprake is van een integrale benadering: én fiets en HOV en auto. De PvdA zegt over de ruimtelijke reservering: schrappen of aanleggen. Als de gedeputeerde zou moeten kiezen, dan kiest zij voor aanleggen of reserveren. Daarmee wordt gekozen voor het geven van zekerheid aan omwonenden. Door schrappen blijft die onzekerheid in stand.
- 875 Voor de meerwaarde van de afsluiting van de dijk in Zwaanshoek verwijst de gedeputeerde naar de MER. De PvdA wil concrete voorstellen voor een fietsnetwerk. De fiets wordt voor wat betreft deze infrastructuur in de uitwerking en uitvoering meegenomen. In de komende fase wordt bepaald waar de infrastructuur wordt aangelegd.
- 880 De PvdA vindt de Middenvariant geen goede keuze want er zou geen draagvlak zijn in Noord-Holland. De gedeputeerde heeft wat anders gehoord. Zij keek de inspraak erop na. Heemstede geeft sinds jaar en dag aan dat het de gemeente niet uitmaakt welke variant wordt gekozen, als de verbinding maar wel wordt doorgetrokken. Haarlemmermeer vindt de Zuidvariant de beste maar voor de gemeente is het vooral van belang dat er een verbinding komt. De gemeenteraad
- 885 van Haarlemmermeer heeft zich niet uitgesproken voor of tegen de Middenvariant. De gemeenteraad van Haarlemmermeer neemt een standpunt is als een beslissing over het voorkeursalternatief is genomen. Haarlemmermeer vindt een weg belangrijker dan geen weg, los van waar die weg komt te liggen. Gemeente Bloemendaal is tegen welke variant dan ook.
- 890 Daarnaast baseert de gedeputeerde zich op het oordeel van de wethouder van Haarlemmermeer dat zij vanuit de stuurgroep tot zich heeft genomen. De adviesgroep heeft in meerderheid anders geadviseerd. Op enig moment is op verzoek van Zuid-Holland een breed samengestelde adviesgroep ingesteld. De adviesgroep bracht advies uit. Dat advies is gevolgd door de stuurgroep. Vervolgens bleek dat
- 895 er bestuurlijk en democratisch vanuit de gemeenteraden voor een andere insteek werd gekozen. De vraag was vervolgens of moest worden gekozen voor het draagvlak van de adviesgroep of dat van de gemeenten. Voor de gedeputeerde was het belangrijkste dat de verkeersproblematiek in de Duin- en Bollenstreek wordt opgelost. Kijkend naar de verkeerskundige kant, ontlopen de varianten Midden en Zuid elkaar niet veel. Er moet worden gekeken naar het algemeen belang.
- 900 Dat houdt niet op bij een provinciegrens.
- De heer **Papineau Salm** (PvdA) merkt op dat in december wel werd gekozen voor de variant, waarover werd geadviseerd door de adviesgroep.
- 905 Gedeputeerde **Post** maakte een keuze niet gebaseerd op varianten. Beide varianten ontlopen elkaar verkeerskundig en qua voor- en nadelen niet veel. De stuurgroep is voor wat betreft de advisering in eerste instantie genuanceerd geweest. Moet een advies van een niet democratisch gelegitimeerd orgaan (adviesgroep) prevaleren boven dat van zeventien democratisch gelegitimeerde gemeenteraden? De adviesgroep heeft uitstekend werk gedaan. Dat neemt niet
- 910 weg dat de politiek bestuurlijke omgeving een andere is dan die op het moment dat de adviesgroep zijn advies uitbracht. Uiteindelijk gaat de gedeputeerde niet voor wat moet, maar voor wat haalbaar is. Als veertien gemeenteraden (Holland-Rijnland) tegen zijn, dan wordt het best ingewikkeld. In gezamenlijkheid met Provinciale Staten van Zuid-Holland besluiten Provinciale Staten over het Interprovinciaal Inpassingsplan (IPIP). Provinciale Staten Noord-Holland is samen met Provinciale Staten van Zuid-Holland het bevoegd gezag. Uiteindelijk hebben Provinciale Staten ook het budgetrecht. Op twee punten hebben Provinciale Staten het roer volledig in handen. Als het IPIP niet wordt vastgesteld dan komt er geen weg. Als het budget niet beschikbaar wordt gesteld, dan komt de weg er ook niet.
- 915 De SP vroeg of er nog ruimte is voor nieuwe zienswijzen. De gedeputeerde begrijpt deze vraag niet. Men kon zienswijzen indienen toen de Middenvariant ter inzage lag. Bij de vaststelling van het IPIP is het mogelijk daarop een zienswijze in te dienen. De SP stelde dat door bedrijven nut en noodzaak van de weg niet worden gezien. Dat is niet waar. LTO Noord gaf aan voor de Middenvariant te zijn. VNO NCW verkondigt al jaren voor de aanleg van een duinpolderweg te zijn. Evofenedex en TLN idem dito. Deze vier organisaties
- 925

vertegenwoordigen bij elkaar meer bedrijven dan die ene inspreker die de SP vanuit het bedrijfsleven hoorde inspreken. De gedeputeerde is zich er ten volle van bewust dat er bollentelers zijn die het niet zien zitten, omdat hun perceel doorsneden wordt. Het is voor hen belangrijke grond. Dat betekent niet dat de SP kan concluderen dat het bedrijfsleven nut en noodzaak niet inziet.

Over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) zegt de gedeputeerde dat het te prematuur is om nu al te veronderstellen, omdat het Europese Hof zich daarover nog moet buigen. Er is nog geen uitspraak over gedaan. De ruimtelijke reservering is wel vergunbaar.

Gedeputeerde Post zegt dat, wanneer het tracé van de ruimtelijke reservering wordt afgeschoten door het Europese Hof, altijd nog maatregelen kunnen worden genomen door de stikstof te compenseren waardoor het tracé alsnog vergunbaar is.

De heer **Hietbrink** (GL) heeft de probleemanalyse van 2016 goed bekeken. Opvallend is de schakeling naar het hoge scenario. Dat is heel bepalend voor wat er verder uit de analyse komt. De partijen in de gemeenteraad van Haarlemmermeer pleitten voor het voorlopig voorkeursalternatief gebaseerd op de Zuidvariant. De vertegenwoordiger van de gemeenteraad van Haarlemmermeer vertelde tijdens de hoorzitting dat wordt ondersteund wat de dorpsraad van Zwaanshoek heeft ingebracht tijdens de hoorzitting. D66 Haarlemmermeer adviseert vast te houden aan het advies van de brede adviesgroep: Geen Middenvariant dwars door Zwaanshoek.

Gedeputeerde Post wijst erop dat wat in de inspraak is gezegd, bepalend is. Door de vertegenwoordiger van de gemeenteraad Haarlemmermeer is tijdens de hoorzitting gezegd dat de raad weegt op het moment dat het besluit genomen is. Aan beide varianten kleven bezwaren, maar de gemeenteraad van Haarlemmermeer wijst de middenvariant niet onverkort af. Dat is voor de gedeputeerde doorslaggevend.

Over de toezegging door de wethouder van Lisse en Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland voor een aanvullend onderzoek bij Lisse is gevraagd of elders ook nadere onderzoeken mogelijk zijn. De gedeputeerde is niet exact op de hoogte van wat is toegezegd. Wanneer de fase van het IPIP wordt ingegaan dan komt er een MER, waarin alles nogmaals wordt onderzocht. Dat gaat de grote lijnen overigens niet veranderen. Als niet naar de planfase wordt overgegaan dan komen er ook geen MER en IPIP. Deze zaken zijn nodig om tot een definitief besluit te kunnen komen. De gedeputeerde zou het zeer onverstandig vinden wanneer besloten wordt om niet over te gaan van de studie- naar planfase.

De heer **Hietbrink** (GL) zijn commentaar was gericht op het feit dat er nu krediet beschikbaar wordt gesteld bij de Zomernota. De Zomernota lijkt GL daar niet de juiste plek voor. Bij de begrotingsbehandeling wordt doorgaans in het kader van het PMI en PMO besproken of het zinvol is om van een studie- naar planfase te gaan. Waarom is daarvoor niet gekozen?

Gedeputeerde **Post** legt de reden uit. Als het proces nu wordt gestopt, dan gaan de betrokken medewerkers zich met andere zaken bezighouden. Het duurt enige tijd voordat weer medewerkers beschikbaar wanneer wordt gewacht tot de begroting in november. Bij uitzondering is ervoor gekozen om tussentijds een krediet te verstrekken. Dit heeft met de planning te maken.

50PLUS merkte op dat het niet om veertien gemeenten, maar om drie gemeenten gaat. Dat is niet waar. Het samenwerkingsverband Holland-Rijnland maakt onderdeel uit van dit project en levert een financiële bijdrage. Het gaat erom dat dit het standpunt van het samenwerkingsverband is. Het gaat niet om het aantal gemeenten dat wordt vertegenwoordigd. De opvatting van Holland-Rijnland weegt mee, net als de opvatting van Metropoolregio Amsterdam.

CU-SGP: vroeg waarom geen keuze is gemaakt voor het doortrekken van de Weerlaan. Het grote nadeel daarvan is dat regionaal met lokaal verkeer met elkaar wordt vermengd. Het is juist de bedoeling om regionaal en lokaal verkeer zoveel mogelijk uit elkaar te halen. Als de doortrekking er zou komen, dan trekt de Weerland nog meer verkeer aan. Het wordt dus onveiliger. Voor het landbouwverkeer ontstaat een onveilige situatie.

Op de vraag of wordt gekozen voor de macht van het aantal inwoners, antwoordt de gedeputeerde dat wordt gekozen voor het bestuurlijke draagvlak. Het gaat er uiteindelijk om dat het verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsprobleem wordt opgelost.

LTO Noord staat positief tegenover de Middenvariant.

Op de vraag wat te doen als Zuid-Holland op 19 september anders besluit, zegt de gedeputeerde dat het verstandig is om het besluit eerst af te wachten. Het wordt spannend. De gedeputeerde is
990 zeer benieuwd welk besluit wordt genomen.
De gezamenlijke kosten die tot nu toe zijn gemaakt bedragen 2,5 miljoen euro.

Tweede termijn:

995 Mevrouw **Kirch** (VVD) gaf in eerste termijn al het advies om door te gaan, inclusief de ruimtelijke reservering.

De heer **Tijssens** (D66) vertelt dat D66 het voorstel van de Middenvariant steunt, maar wel
1000 tweemaal één baan en een gelijkvloerse kruising op de N208. Er mag dus niet worden besloten tot een nieuwe snelweg.
In Haarlemmermeer bestaat er een voorkeur voor de Zuidvariant. In de hoorzitting vroeg D66 of dit betekent dat Haarlemmermeer tegen de Middenvariant is. Toen werd het verhaal wat genuanceerder. Er ligt een groot verschil tussen het uitspreken van een voorkeur en het tegen zijn.
1005 De gedeputeerde is ingegaan op de voorkeur van D66 voor een verdiepte aanleg en een aquaduct. D66 heeft dat benoemd in het kader van de Middenvariant. De aanleg van een brug kost ook veel geld. D66 zou een aquaduct niet bij voorbaat als onmogelijk willen bestempelen.

1010 Gedeputeerde **Post** vraagt of het D66 helpt als de kosten naast elkaar worden gezet. Op basis van dat overzicht kan D66 een afweging maken.

De heer **Tijssens** (D66) stelt voor om een goede uitwerking te maken van een verdiepte ligging en een aquaduct. Daarbij moet rekening worden gehouden met de openbaar vervoerverbinding. Natuurinclusief ontwerpen, een goede landschappelijke inpassing en natuurcompensatie zijn
1015 randvoorwaarden waarvoor D66 pleit.
Alle modaliteiten moeten de Ringvaart straks kunnen passeren. Het antwoord van D66 ten aanzien van de ruimtelijke reservering is: nee, tenzij. D66 veronderstelt dat de gedeputeerde in staat is om het zo uit te werken zodat een goede keuze kan worden gemaakt tussen wat het nu betekent, of schrappen.
1020 Bij de uitwerking van de voorkeursvariant is participatie heel belangrijk. Er is nu een tekort op participatie. In de volgende fase kan de participatie beter, met name in het kader van de randwegen om Zwaanshoek en Lisse en het Haarlemmermeers deel van het tracé.

1025 Mevrouw **Kirch** (VVD) vraagt of D66 echt vindt dat er een tekort aan participatie was met het betrekken van iedereen en de mogelijkheid om zitting te nemen in de adviesgroep.

De heer **Tijssens** (D66) beaamt dat er zeker participatie is geweest. Bij het uitwerken zou de interactie met de belanghebbenden in het gebied op hoger plan getild kunnen worden. Dat heeft
1030 een positief effect op het verkrijgen van draagvlak.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) is positief over het punt aangaande Zwaanshoek en Hillegom om het op die manier te gaan aanvliegen. Kan de zorg van bewoners van het appartementencomplex in Hoofddorp worden meegenomen.

1035 Gedeputeerde **Post** herhaalt dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met zorgen en bezwaren, maar binnen de scope.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) neemt de standpuntbepaling over de variant mee terug naar zijn fractie. De PvdA is nog niet overtuigd van de keuze van Gedeputeerde Staten om daarmee een
1040 ander standpunt in te nemen.

Mevrouw **Kirch** (VVD) wijst de PvdA erop dat het besluit niet in Provinciale Staten ter bespreking komt. Wanneer kan het standpunt van de PvdA worden vernomen?

1045 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vertelt dat de PvdA kiest voor de variant langs de Weerlaan. Deze variant heeft de voorkeur.

Mevrouw **Alberts** (SP) heeft nog een opmerking over de overgang van studie- naar planfase. Zij begrijpt de redenering van de gedeputeerde. Toch is spreekster niet gevoelig voor het argument

- 1050 dat dan langer moet worden gewacht. Bij de begroting en niet bij de Zomernota moet om een krediet worden gevraagd.
- De heer **Hietbrink** (GL) reageert op het betoog van de heer Tijssens en citeert de website van D66 Haarlemmermeer van 9 september, waar staat: "Nee, geen Middenvariant dwars door
- 1055 Zwaanshoek." Dat is een duidelijk standpunt
De heer Hietbrink is niet overtuigd van het antwoord van de gedeputeerde als het gaat over de Zomernota. Het gesprek met elkaar moet worden gevoerd bij het PMI.
De vraag over de woningbouwcijfers in eerste termijn is niet beantwoord door de gedeputeerde.
- 1060 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat de opmerking dat weg wordt aangelegd vanwege de congestie wellicht niet juist is, maar mevrouw Tiel sprake vele malen in namens VNO-NCW. Mevrouw De Meij hoorde mevrouw Tiel nooit spreken over de verkeersveiligheid, maar wel over het feit dat de economie moest groeien en dat er woningen moesten worden gebouwd.
- 1065 De heer **Klein** (CU-SGP) vindt het antwoord over de Weerlaan heel duidelijk. De heer Klein is niet overtuigd van de uitleg dat er een integraal plan ligt, waarin alle aspecten worden meegenomen. Wat is er veranderd aan het plan nu het definitief voorkeursalternatief heel anders is geworden dan het voorlopig voorkeursalternatief.
- 1070 De heer **De Graaf** (CDA) nodigt eenieder uit voor een bezoek aan de N201. Dit is een voorbeeld waarbij de natuur is overgecompenseerd.
- De heer **Leever** (ONH) is benieuwd wat er gebeurt als Provinciale Staten Zuid-Holland contraire beslist op wat nu voorligt en wat de wens is van Noord-Holland.
- 1075 Gedeputeerde **Post** antwoordt op de wat-/als vraag van de heer Leever dat het goed is om eerst kennis te nemen van wat Provinciale Staten van Zuid-Holland besluiten en dan de situatie op zijn merites te beoordelen. Als daartoe aanleiding zou zijn, dan worden Provinciale Staten geïnformeerd over te nemen stappen.
- 1080 CU-SGP verwachtte dat wanneer van de Zuid- naar de Middenvariant wordt gegaan er dan ook verandering optreedt voor fiets en HOV. Het tracé voor HOV is een vrijliggend tracé. Dat staat los van een duinpolderweg. Hetzelfde geldt voor de fietsroute. Een verandering van het wegtracé is niet van invloed op HOV. HOV doet met name de woonkernen aan. Doorgaande wegen zouden juist niet de woonkernen moeten aandoen, omdat het wenselijk is om het regionaal verkeer te scheiden van het lokaal verkeer. Als het goed is moeten de tracés voor auto, HOV en fiets elkaar
- 1085 'niet tegen komen', omdat ze andere gebieden bedienen.
De fiets ligt gekoppeld aan HOV als het gaat om het kruisen van de Ringvaart tussen Haarlemmermeer en Lisse. Het is gebruikelijk om naast infrastructuur zoveel mogelijk fietsinfrastructuur aan te leggen. Door de aanleg van de voorgestelde infrastructuur wordt
- 1090 bepaalde bestaande infrastructuur juist verkeersluwer en dus aantrekkelijker voor de fiets.
- De heer **Klein** (CU-SGP) vindt dat juist een argument om een integraal plan te maken. Dan is duidelijk wat de auto-fietscombinatie is voor Zuid en voor Midden. Op basis daarvan kan de beste oplossing worden gekozen. Nu lijkt de gedeputeerde te zeggen dat eerst wordt gekozen waar de auto's komen en daarna wordt bekeken hoe de fietsers tegemoet kan worden gekomen.
- 1095
- Gedeputeerde **Post** legt uit de provincie ervoor kiest om infrastructuur zoveel mogelijk gebundeld aan te leggen. Zij hecht eraan om landschap te sparen. Dat betekent dat niet opeens
- 1100 op volkomen andere plekken fietspaden worden aangelegd.
- Wanneer mevrouw Tiel van VNO-NCW spreekt over files en het daarmee iets zegt wat niet klopt, betekent dat niet dat de gedeputeerde dat gaat napraten. In de MER staat nadrukkelijk dat het niet gaat om het oplossen van files. Het gaat om de verkeersveiligheid en het verbeteren
- 1105 bereikbaarheid. Volgens de gedeputeerde sprak mevrouw Tiel daar ook over en niet zo zeer over files.
- GL zou niet bij de Zomernota over het krediet willen besluiten, maar bij het PMI. De vaststelling van het PMI en PMO vindt pas plaats in november. Als Zuid-Holland op 19 september een besluit neemt en Noord-Holland op 8 oktober over de Zomernota, dan levert dat een tijdswinst op van twee maanden. Het is zonde om medewerkers een maand lang met de duimen te laten draaien.
- 1110 De gedeputeerde is gewend om sober en doelmatig te werken.

De gedeputeerde heeft goede nota genomen van de opmerkingen van de heer Tijssens. Deze worden ter harte genomen bij de verdere uitwerking.

1115 De gedeputeerde wil de heer Zoon en zijn fractie met plezier helpen om de PvdD te overtuigen dat dit variant is die over draagvlak beschikt.

1120 Gedeputeerde Post heeft de door de heer Hietbrink gevraagde woningbouwcijfers niet paraat. DE heer Hietbrink gaf aan dat de provincie de hoge kant van het economisch scenario en economische groei hanteert als uitgangspunt. Gezien de cijfers van het Centraal Planbureau overschrijdt Noord-Holland kwartaal op kwartaal de prognoses. Dan kan men niet beweren dat Noord-Holland tegen het midden of lage scenario aanzit. De cijfers van Noord-Holland lopen op dit moment al over het hoge economisch scenario heen.

1125 De heer **Hietbrink** (GL) stelt voor zijn vraag schriftelijk aan te leveren. GL is benieuwd naar de reactie van Gedeputeerde Staten.

De **voorzitter** deelt mee dat, via de griffie, altijd schriftelijke vragen kunnen worden gesteld.

1130 Gedeputeerde **Post** merkt nog het volgende op. Na het MIRT-overleg van november is de afspraak met de minister van Infrastructuur en Waterstaat gemaakt dat gezamenlijk zou worden bekeken of zowel het project Duinpolderweg als het project A8/A9 kon worden ondergebracht in het programma dat toen nog heette "Bereikbaarheid van, in en naar de MRA".

1135 Recent was de eerste bijeenkomst van de Programmaraad, waarin twee notities voorlagen over de twee projecten. De conclusie van zowel het ministerie van I&W als de regio is dat beide projecten in het programma passen. Ze zijn daar ook in ondergebracht. Daarmee onderkent het rijk dat deze twee projecten onderdeel uitmaken van de grote bereikbaarheidproblematiek van de MRA. Een brief om dit formeel aan Provinciale Staten volgt spoedig.

1140 Mevrouw **Alberts** (SP) vraagt of het Rijk ook gaat meebetalen nu de projecten in het MIRT zijn opgenomen.

1145 Gedeputeerde **Post** dat het nog niet zover is. Een eerste interessante stap is in ieder geval gezet. De afspraak over het totale programma is dat de bijdrage van het Rijk naar de regio daarin evenredig moet zijn. De gedeputeerde neemt aan dat projecten daarin gelijkelijk worden gewogen.

De gedeputeerde vindt het een belangrijke eerste stap dat de erkenning er is dat hier een probleem ligt, dat niet alleen een lokaal of regionaal probleem is, maar dat het onderdeel uitmaakt van de grotere problematiek in het kader van de bereikbaarheid van de MRA.

1150 De **voorzitter** rondt de beraadslagingen over dit onderwerp af.

5b. Rapport kwetsbare verkeersdeelnemers (schuift door naar 27 september 2018)

5c. Stand van zaken Leeghwaterbrug (schuift door naar 27 september 2018)

1155 **6. A-agenda Financiën**

6a. Voordracht MRA begroting en werkplan 2019

1160 Mevrouw **Van Duijn** (PvdA) zegt dat de PvdA voor grensoverschrijdende samenwerking is. Hoe verloopt de samenwerking in MRA-verband in de praktijk? Wat levert de samenwerking concreet op?

1165 In het Platform Mobiliteit worden gemeenten vertegenwoordigd door de provincie. Hoe werkt dit platform in de praktijk? In hoeverre wordt prioriteit gegeven aan duurzame mobiliteit en in het bijzonder aan OV en fietsverkeer? Dit is de richting die de PvdA wil meegeven aan het platform. Dit wordt minder dan gemotoriseerd verkeer door de markt opgepakt. Een aantrekkelijk metropolaan fietsnetwerk kan tot stand worden gebracht door het aanleggen van ontbrekende schakels en door het verbeteren van bestaande routes. In de stukken staat dat deze opgave al zou zijn afgerond. Wat wordt hiermee bedoeld? Wanneer kan daadwerkelijk gebruik worden gemaakt van deze routes? De PvdA ziet graag dat er snel een Randstedelijk Fietsnetwerk komt. Wat de fractie betreft is dit een plusvariant. Wat zou helpen is een overzichtskaart van alle plannen voor doorfietsroutes en fietsverbindingen in de Randstad. Is dit mogelijk?

1170 In hoeverre wordt door de MRA bij woningbouw rekening gehouden met voldoende duurzame infrastructurele faciliteiten. Meer spreiding van toerisme over de provincie lijkt de PvdA een goed

streven. De bereikbaarheid moet dan goed zijn. Qua mobiliteit moet worden ingezet op maatregelen en beleid die bijdragen aan het klimaat.

1175

De heer **Tijssens** (D66) herinnert zich dat Gedeputeerde Staten vorig jaar behoorlijk kritisch waren over het MRA werkplan. Hoe productief is de inzet van ambtelijke capaciteit? De MRA is terughoudend op de inhoudelijke projecten. Er komt niet echt veel uit de verf, is de beleving van de heer Tijssens. Wie wil je zijn als MRA? Daaruit volgt hoe je wilt wonen, werken en recreëren? Hoe kun je je daar het beste verplaatsen? De MRA heeft wat dat betreft wat achterstand. Er is nog veel werk aan de winkel op het gebied van mobiliteit. Een deel van de trajecten op het gebied van mobiliteit in de MRA moet in gezamenlijkheid met andere bestuurslagen, met name de landelijke overheid worden opgepakt. Hoe kan dit goed gedragen door de democratische organen en mee concreet plaatsvinden?

1180

1185

Mevrouw **Terlouw** (CU-SGP) vindt het voorliggend document goed leesbaar en concreet waar het gaat om de inzet van wat geleverd gaat worden, zoals arbeidsmarkt onderwijs en ook arbeidsmarkt sociaal domein.

1190

Over de herbestemming van gelden van 2017 wil de CU-SGP het volgende opmerken. Wat de fractie betreft wordt niet langer geld, dat overblijft, overgeheveld, maar komen de gelden terug naar de partijen, waaronder ook de provincie, die de gelden eerder beschikbaar stelden.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) bedankt voor de beantwoording van technische vragen.

1195

De heer **Van Hooff** (PVV) spreekt ook dank uit voor het beantwoorden van technische vragen. In de begroting staan twee zaken die voor de PVV nog onduidelijk zijn. Over de inhuur van externe krachten wordt wat vaag gedaan. De acties die voortkomen uit politieke beslissingen zijn ook onduidelijk verwerkt in de begroting. De PVV maakt zich zorgen over de vaagheid daarvan.

1200

De heer **Van Straaten** (VVD) heeft vernomen dat door een meerderheid van de regiegroep is besloten om het overschot van 2017 niet terug te laten vloeien naar de deelnemers. Dit had de voorkeur van de VVD. Er is besloten om daarvoor een bestedingsplan te laten opstellen. Het voorliggende voorstel voldoet in belangrijke mate aan de voorwaarden voor besteding. Programma's starten niet altijd in 2018, maar wel het uitvoeren van voorbereidende activiteiten. Opvallend in de begroting 2019 is dat in een beperkte stijging in de bijdrage van de provincie is voorzien. De VVD kan daarmee instemmen.

1205

De heer **Zoon** (PvdD) zegt dat samenwerken altijd goed is. Het is ook positief om te zien dat projecten worden opgepakt door de provincie. Bij Beter Verbinden valt op dat het niet nodig is om een budget te reserveren, want de projecten worden vooral door één partij betaald; in dit geval de provincie. Opvallend is dat er ook een algemene reserve en een reservering voor urgente projecten; samen meer dan een half miljoen euro. Vervolgens zijn er projecten die niet zijn begroot. Prioritering gaat buiten ons om. Dan zijn er nog de twijfelachtige budgettaire samenvoegingen. Deze zijn soms wat discutabel. Neem bijvoorbeeld leefkwaliteit met een impuls voor cultuur, die gefinancierd wordt vanuit het toerisme. Dat heeft niets met de leefkwaliteit te maken. Er zijn zeer beperkt middelen voor circulaire economie en klimaat. Dit staat niet in verhouding tot de complete begroting.

1210

1215

De PvdD heeft wat moeite met de afstand tot de organisatie. Men moet vooral de samenwerking gaan gebruiken. Het is wat raar om met dergelijk grote budgetten een begroting te maken. Vindt de gedeputeerde dat er sprake is van een goede financiële huishouding?

1220

De heer **Leever** (ONH) weet dat in het kader van de contributie is afgesproken dat Provincie Noord-Holland bijdraagt naar rato van het inwoneraantal van de grootste gemeente. In 2018 is Provincie Noord-Holland aangeslagen voor een bijdrage van 2,7 miljoen euro. Dit is een verhoging van ruim 16.000 euro ten opzichte van 2018. Ook de komende jaren zal het inwoneraantal van de MRA gestaag stijgen, dus ook de inkomsten van de MRA. Als Provincie Noord-Holland het bedrag voor 1,3 miljoen euro dekt in hoeverre verhoudt zich dat met de aanwas van het inwonersaantal? De provincie zit al heel dicht bij de garantstelling voor het budget van 1,3 miljoen euro. Hoe gaat de provincie daar mee om?

1225

1230

Een bedrag van 1,3 miljoen euro is voor de provincie de dekking. Hoe gaat de provincie ermee om als dat bedrag te boven wordt gegaan, als gevolg van een stijgend inwonersaantal?

Gedeputeerde **Post** legt uit dat de bijdrage is vastgelegd in het MRA-convenant. Als zou blijken dat door de provincie onvoldoende geld is gebudgetteerd om aan de afspraak van 1,50 euro per

- 1235 inwoner van de stad Amsterdam invulling te kunnen geven dan volgt een voorstel voor aanvullend krediet. De contributie voor 2019 is gebaseerd op het inwonersaantal per 1/1/2018. Op 2 januari van enig jaar is duidelijk wat in het volgende jaar moet worden betaald. Als dat niet genoeg is dan moet worden bij geraamd.
- 1240 Er is een nieuw convenant gesloten. Afgelopen maanden was het zoeken naar hoe met elkaar moest worden samengewerkt en hoe de financiële huishouding in elkaar steekt. De gedeputeerde was daarover vrij kritisch. Er is een regiegroep, waarin de regio's ieder door twee personen worden vertegenwoordigd. De agendacommissie moet gaan functioneren als een dagelijks bestuur. In de agendacommissie zitten twee personen vanuit het Platform Mobiliteit, waaronder de gedeputeerde. De gedeputeerde is voorzitter van het Platform Mobiliteit. De gedeputeerde zit ook in de regiegroep. De portefeuilleverdeling binnen de agendacommissie is gemaakt. De gedeputeerde is verantwoordelijk voor Planning & Control.
- 1245 Gedeputeerde Post was niet helemaal gelukkig met de manier waarop het ging bij de MRA. Ze hoopt op verbetering.
- 1250 Over de bestemming van het overgehevelde geld uit 2017 is uitgebreid gediscussieerd. Dje gedeputeerde had het plezierig gevonden wanneer het zou zijn gegaan op de wijze zoals mevrouw Terlouw van CU-SGP suggereerde. De gedeputeerde vindt dat de Koninklijke route, maar de regiegroep beslist. Het enthousiasme voor het teruggeven van geld was niet groot. Amsterdam en Provincie Noord-Holland leveren samen ongeveer 2/3^e van de totale begroting van de MRA. De begroting van de stad Amsterdam is ongeveer die van de provincie. Er was 1,2 miljoen euro over. Dat zou 400.000 euro voor Amsterdam zijn, 400.000 euro voor Provincie Noord-Holland en 400.000 euro voor tientallen andere gemeenten en de provincie Flevoland. 400.000 euro is voor Amsterdam, met een begrotingsomvang van ruim 6 miljard euro, geen groot bedrag. Als 400.000 euro moet worden verdeeld over de betreffende gemeenten en Provincie Flevoland dan blijft er voor eenieder niet veel over. In verhouding is het voor de provincie Noord-Holland het grootste bedrag. Om die reden zal het laten terugvloeien naar de deelnemers binnen de provincie Noord-Holland net iets meer leven dan voor de andere deelnemers.
- 1265 De heer **Tijssens** (D66) constateer dat de MRA een exploitatierekening heeft en niet een echte balans. Hoe wordt omgegaan met reserves? Moet een niet teruggestort bedrag het jaar daarop worden uitgegeven, of ontstaat een potje?
- 1270 Gedeputeerde **Post** legt uit dat de MRA een samenwerking is en geen rechtspersoon. Het is geen entiteit. Officieel heeft een samenwerking geen begroting en een jaarrekening. Alle gelden voor de MRA lopen via de begroting van de stad Adam. Er is sprake van een gemengd stelsel. Ten dele gelden de standaarden van de stad Adam en ten dele datgene wat onderling is afgesproken.
- 1275 Over de opmerking van de heer Van Hooff betreffende de inhuur van externe krachten:vraagt de gedeputeerde wat de heer Van Hooff nu precies vaag vindt.
- De heer **Van Hooff** (PVV) weet het eigenlijk ook niet. Een begroting in zijn algemeenheid zonder dat daarin specifiek wordt aangegeven hoeveel wordt uitgegeven voor bijvoorbeeld extern personeel, dat vindt de heer Van Hooff vaag.
- 1280 Gedeputeerde **Post** zegt dat deze begroting zou kunnen worden vergeleken met een begroting/verantwoording over een project. Een project ziet men in een begroting ook niet terug. De begroting wordt beoordeeld per programma en niet per project. Per project wordt een krediet gevraagd. Wordt het bedrag overschreden dan moet daarover verantwoording worden afgelegd, of er wordt aan de voorkant extra krediet aangevraagd. Het is meer een projectverantwoording,
- 1285 Als het even kan dan stellen de leden van de MRA personeel om niet ter beschikking. Voor een stad als Amsterdam is dat gezien het totale personeelsbestand van een andere orde dan voor bijvoorbeeld de gemeente Uitgeest. Als Uitgeest het personeel niet om niet ter beschikking kan stellen dan kan het gebeuren dat externen worden ingehuurd door de MRA en dan betaalt MRA daar voor. Het is dan niet om niet. Dan moet het worden opgenomen in de begroting van de
- 1290 MRA. Ook wordt soms expertise ingehuurd als die niet in huis is. Per definitie is ieder die voor de MRA werkt externe inhuur want een samenwerking, die geen rechtspersoon is, kan geen personeel in dienst nemen.
- 1295 De heer Van Hooff (PVV) vraagt wat erop tegen is om er wel een stichting of vereniging van te maken.

Gedeputeerde **Post** heeft daar niet direct een antwoord op. Als een samenwerking niet functioneert dan kan worden gestopt. Er is geen ingewikkelde afscheidsregeling, want er is geen vermogen en eigendom.

- 1300 De samenwerking verloopt uitstekend. Er is in de afgelopen tien jaar veel bereikt met grote infrastructurele maatregelen zoals OV SAAL, SAA, de tweede Coentunnel, A10 gaat ondergronds, de omlegging bij Badhoevedorp et cetera. De gedeputeerde verwacht wel 15 tot 20 omvangrijke infrastructurele projecten te kunnen opsommen, die het Platform Mobiliteit heeft gerealiseerd. Het platform realiseert zich dat als men het eens is over wat de meeste urgentie heeft in de metropoolregio, om de bereikbaarheid te kunnen garanderen, het voor het Rijk ingewikkeld is om daar afstand van te nemen.
- 1305

Platform Mobiliteit: op grond van de Wegenverkeerswet heeft de provincie de verplichting om overleg te voeren met alle regio's, met uitzondering van Vervoerregio Amsterdam.

- 1310 Alles wat uit de regio's en binnen de MRA valt, kan worden ingebracht in het Platform Mobiliteit. De kosten voor het Platform Mobiliteit worden betaald door de partijen die een brede doel uitkering hadden of hebben. De gedeputeerde ziet het als haar plicht om vanuit Noord-Holland de belangen van gemeenten in de metropoolregio Amsterdam in te brengen in het Programma Mobiliteit.
- 1315 Bij het Platform Ruimte is er een andere financiële structuur, net als bij het Platform Economie. Bij beide platforms is er sprake van een andere samenstelling.

Het geven van voorbeelden van inzet op maatregelen die bijdragen aan het klimaat, voorzien in duurzame infrastructurele voorzieningen, smart mobility vooral voor OV en fiets, is ingewikkeld. De MRA heeft een agenda opgesteld. Die agenda is door allen bepaald en zo vastgesteld. Dat zijn de projecten waarmee aan de slag wordt gegaan.

- 1320 Een nieuwe MRA-agenda volgt. Iedereen kan zijn of haar input leveren. De gedeputeerde adviseert om het daar dan ook in te brengen.
- 1325 Mevrouw Van Duijn (PvdA) veronderstelde dat nu wensen konden worden meegegeven om daarmee invulling te geven aan het budget dat is overgebleven.

Gedeputeerde **Post** antwoordt dat niet het geval is. De MRA-agenda wordt door de regiegroep vastgesteld, nadat deze breed is teruggelegd in alle gremia. Nu vindt een aanpassing plaats naar aanleiding van de nieuwe collegeperiode voor gemeenten. Vandaag spreekt de commissie over de begroting en het werkplan.

- 1330
- 1335 De opmerking van de heer Zoon over het bedrag dat wordt uitgegeven aan circulariteit in relatie tot is een correcte constatering. Het moet worden opgepakt door individuele gemeenten en provincies. Dit gaat over de afstemming onderling.

De **voorzitter** rondt de bespreking van dit onderwerp af.

6b. Voordracht Zomernota 2018

- 1340 De heer **Leever** (ONH) constateert dat dit de laatste Zomernota in 'een oud jasje' is, met ontoegankelijke budgettabellen. Over het geheel genomen kan ONH zich vinden in de Zomernota 2018. De fractie heeft daarin geen vreemde of opvallende zaken opgemerkt. De technische vragen die ONH stelde, zijn naar tevredenheid beantwoord. ONH is akkoord met de Zomernota 2018.

- 1345 Mevrouw **Pels** (GL) constateert dat de Zomernota er inhoudelijk goed uit ziet. GL ziet uit naar volgend jaar waarin de Zomernota in een 'nieuw jasje' zal zijn gestoken. De gehele oppositie zag aankomen dat de middelen uit motie 110 niet 2018, dan wel in 2019 besteed zouden worden. Nu blijkt uit de Zomernota dat dit inderdaad het geval is. GL betreurt dit.
- 1350

De heer **De Graaf** (CDA) zegt dat ook het CDA zeer benieuwd is naar het nieuwe format, dat onder leiding van fractiegenoot Heijnen zal verschijnen, Voor het project Duinpolderweg wordt een nieuw krediet opgenomen, specifiek voor meer communicatiedeskundigheid. Het CDA vindt meer communicatie heel belangrijk. Je zult maar via de burens horen c.q. een brief onder ogen krijgen, waarin staat dat er een weg door je huis komt. Dit overkwam de 82^e inspreker bij de hoorzitting op 7 september jl.

- 1355

- 1360 Het nieuwe krediet voor HOV in 't Gooi had natuurlijk meegenomen moeten worden bij de behandeling van het PMI in juli jl. In een brief van 6 september jl. wordt gemeld dat de gunning wordt uitgesteld. De CDA-fractie wil hierover haar zorg uitspreken. Hier dreigt het omgekeerde te gebeuren van wat in Velsen plaatsvond. Daar bleef het provinciale budget van 60 miljoen euro uiteindelijk beperkt tot een investering van nog geen 40 miljoen euro. De fractie vraagt Gedeputeerde Staten om zich tot het uiterste in te spannen om dit te beperken.
- 1365 Mevrouw **Alberts** (SP) meldt dat de beantwoording van technische vragen deels goed is verlopen. Van 17 vragen zijn er 6 vragen beantwoord. Spreekster neemt aan dat de resterende antwoorden nog volgen. De beantwoording kan dan worden meegenomen in oktober bij behandeling van de Zomernota in Provinciale Staten.
- 1370 Er staat 900.000 euro opgenomen voor het project Texel in het kader van openbaar vervoer. De SP veronderstelt dat dit het project Texelhopper betreft. Klopt dit? De Texelhopper is toch meegenomen in de concessie OV Noord-Holland Noord?
- 1375 Mevrouw **Alberts** weet dat de aanpak van fietsknelpunten gebeurt in overleg met gemeenten. Voor de beeldvorming over het werk van de provincie is het van belang dat snel wordt gestart met die projecten. Nu moet worden gewacht op gemeenten, maar dat straalt af op de provincie.
- De heer **Van Hooff** (PVV) concludeert dat er twee extra kredietaanvragen zijn gekomen voor het project Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek en HOV in 't Gooi. Met uitzondering van die twee kredieten zal de PVV akkoord met de Zomernota.
- 1380 De heer **Den Uyl** (PvdA) constateert dat het project HOV in 't Gooi fors hoger is uitgevallen dan geraamd, maar dat is onvermijdelijk gezien de prijzen in de bouw.
- Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek: Als er geen meerderheid blijkt te zijn voor keuze die voorligt, dan ziet spreker niet hoe dit krediet kan worden goedgekeurd. De PvdA wacht 8 oktober eerst af.
- 1385 Bij de vaststelling van de Kadernota bleek er nog een financieel gat. Dat gat wordt nu opgevuld. De PvdA vindt dat een goede zaak. De opvulling kan plaatsvinden vanwege een hogere dividend uitkering. Daarnaast komen de Wabo inkomsten hoger uit dan geraamd. Moet de provincie zich laten overvallen door zaken die goed lopen, als de economie aantrekt? In de begroting zou meer rekening moeten worden gehouden met te verwachten gunstige economie ontwikkelingen.
- 1390 De heer **Yurdakul** (D66) is tevreden dat er een positieve tussenbalans is. Het Provinciefonds draagt er aan bij en onderbestedingen. De laatste zijn de provincie niet vreemd. Het beleidsprogramma Ruimte is daarin koploper.
- 1395 Het resultaat van de Zomernota wordt benut om beleidsdoelen te realiseren en als dekking om de begroting van 2019 en volgende jaren sluitend te maken. Dat is een goede zaak. Gedeputeerde Staten doen voorstellen voor twee nieuwe kredieten. D66 kan daarmee instemmen.
- 1400 De heer **Van Straaten** (VVD) spreekt van een mooi positief resultaat. Het resultaat betreft het saldo van meevallers en tegenvallers. De VVD is blij met de wat voorzichtige insteek van Gedeputeerde Staten wat betreft dividenden, leges en dergelijke.
- De VVD kan instemmen met de voorgestelde aanpassingen van programmabudgetten en mutaties in de reserves en de gevraagde beschikbaarstelling van aanvullende kredieten voor Duinpolderweg en HOV in 't Gooi. Hoewel die ook in het PMI aan de orde zouden kunnen komen, is de VVD er een voorstander van om de kredieten nu al goed te keuren. Ook het breder labelen van gelden voor HOV in 't Gooi in de reserve TWINH kan de VVD ondersteunen.
- 1405 Gedeputeerde **Post** neemt ook waar voor gedeputeerde Loggen (portefeuille Personeel). Het CDA vraagt bij het krediet Duinpolderweg om goed te communiceren. Dat gebeurt altijd. De gedeputeerde zal de vraag nogmaals terugleggen in de organisatie. De gedeputeerde kan niet beloven dat het altijd 100% goed gaat. Het is ontzettend vervelend dat men een nare ervaring opdoet, vanwege het feit dat een brief niet is bezorgd.
- 1410 De oproep met betrekking tot HOV in 't Gooi neemt de gedeputeerde ter harte. Men mag ervan uitgaan dat het college uitgaven altijd sober en doelmatig probeert te doen.
- 1415 De technische vragen van de SP zijn pas vandaag bij Gedeputeerde Staten binnengekomen. Ter griffie is er iets niet goed gegaan. De vragen zullen zo snel mogelijk worden beantwoord. Dat moet lukken voordat Provinciale Staten hierover beslissen.
- Het bedrag van 900.000 euro voor het project Texel: betreft de eindafrekening van de oude pilot. Over subsidies voor de aanpak van fietsknelpunten is vandaag een discussie gevoerd. De systematiek die wordt gehanteerd is dat een bedrag voor kleine infrastructuur ter beschikking

1420 wordt gesteld. Daarvoor gelden een subsidieplan en een aanmeldingstermijn. Er komen minder
aanvragen. Besproken is of het systeem van 'first come, first served' kan worden gehanteerd.
Projecten worden beoordeeld op volgorde van binnenkomst. Dit heeft als voordeel dat de
aanvraagperiode langer kan worden opengesteld. De periode tussen het sluiten en het opengaan
1425 van de nieuwe periode wordt korter. Hopelijk biedt dit een oplossing voor gemeenten. Dat is nog
niet formeel. De gedeputeerde wil eerst horen hoe gemeenten erover denken. Het is wel de
gedachte die op het Provinciehuis leeft. Als voornoemde systematiek daadwerkelijk wordt
gehanteerd, dan zal na twee jaar een evaluatie volgen.
Het nieuwe systeem van 'first come, first served' zou met ingang van de nieuwe regeling in 2019
kunnen worden gehanteerd. Jaarlijks kan het eventueel worden aangepast. Als het bedrag zou
1430 zijn uitgeput dan hoeft niet driekwart jaar te hoeven gewacht voordat een project kan worden
ingediend. Binnen twee maanden kan opnieuw subsidie worden aangevraagd voor de aanpak van
fietsknelpunten.

De gedeputeerde heeft kennisgenomen van de opmerking van de PVV.
1435 Zij is het met de constatering van de heer Den Uyl eens. Als er geen helderheid komt over de
besluitvorming in Zuid-Holland dan komt de besluitvorming in Noord-Holland in een ander licht
te staan.
Het is plezierig als een dividend meevalt, zeker als er sprake is van een tegenvaller. Als zou
worden gehandeld als door de PvdA wordt gesuggereerd en het valt een keer tegen, dan moet
1440 meteen ergens worden bezuinigd. De gedeputeerde is een voorzichtige penningmeester. Het
geld wordt uitgegeven als de provincie het heeft en niet als wordt veronderstelt dat het geld er is.

De VVD vindt dat het extra krediet voor HOV in 't Gooi ook bij het PMI beschikbaar kan worden
gesteld. Dat zou betekenen dat moet worden gewacht met gunnen. Hoe eerder hierover
1445 helderheid is hoe eerder een gunningsbesluit kan worden genomen.

Tweede termijn:

De heer **Van Straaten** (VVD) bepleitte niet om te wachten tot het PMI. Hij ondersteunde juist dat
1450 nu een besluit wordt genomen.

De **voorzitter** concludeert dat er verder geen vragen zijn.

1455 **6c. Rapport van bevindingen subsidieverantwoordingen**
7. B-agenda Financiën
7a. IPO Kadernota
8. Rondvraag portefeuille de heer Remkes
9. Rondvraag portefeuille de heer Loggen
10. Rondvraag portefeuille mevrouw Post
1460 **11. C-agenda Mobiliteit**
12. C-agenda Audit
13. C-agenda Algemeen
14. Sluiting

1465 De **voorzitter** bedankt de aanwezigen voor hun komst en inbreng en schorst de vergadering om
17.35 uur tot 27 september 2018.