

Advies aan Provinciale Staten

Uw contactpersoon
M.C.H. van Boheemen
AD/STG

Doorkiesnummer +31 235144628
boheemenm@noord-holland.nl

Tbv Statenvergadering d.d	31-1-2022
Commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid	
Datum commissievergadering	17-1-2022

27 januari 2022 1|27

Onderwerp:
Voordracht 6, Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel
voorkeursalternatief

De commissie Mobiliteit en Bereikbaarheid adviseert:

De Voordracht Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief als bespreekstuk door te geleiden naar de Statenvergadering van maandag 31 januari 2022.

Uittreksel concept-verslag commissie M&B 17-1-2022:

4. A-agenda Mobiliteit, Bereikbaarheid en Infrastructuur 4a. Verbinding A8-A9, Landschapsplan en voorstel voorkeursalternatief

De **voorzitter** licht het voorstel toe. Op 11 januari jl. kreeg de commissie een uitgebreide technische toelichting op dit onderwerp. De PowerPointpresentaties zijn in iBabs gepubliceerd. Voordat tot de inhoudelijke bespreking over de voordracht wordt overgegaan geeft de voorzitter het woord aan de insprekers.

De organisaties namens wie de eerste zes insprekers het woord voeren, zijn alle partners van De Groene Combinatie.

Stichting Oer-IJ verwijst naar de door stedenbouwkundige Van Eesteren in 1931 in zijn uitbreidingsplan voor Amsterdam de "groene vingerstructuur" vast. Deze structuur, waartoe ook het Oer-IJ-gebied behoort, is kenmerkend geworden voor de kwaliteit van het leven en ondernemen in de Noordvleugel van de Randstad. In zijn recente advies bepleit de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit voor een versterking van die landschappen. Sterke landschappen – zo omschrijft de PARK – zijn landschappen die ecologisch veerkrachtig zijn, waar bodem, water en lucht gezond zijn, die een onderscheidende ruimtelijke identiteit kennen, waarin de geschiedenis afleesbaar is, die uitnodigen tot verpozen en bewegen en die meerdere functies combineren. Dat lukt echter alleen bij een zekere omvang. De eigenlijk al schamele resten van het Oer-IJ gebied verdragen geen verdere aantasting en versnippering.

De voorliggende rapportage heeft veel kwaliteiten, maar het redeneert vanuit het oude denken. Illustratie daarvan is het kosten en batenoverzicht. Reistijdwinst wordt in geld uitgedrukt, maar de aantasting van het landschap niet.

De vanuit politiek–bestuurlijke achtergrond wel te begrijpen collegeafspraak over de A8–A9 verbinding houdt de Staten nu toch te lang en te kostbaar gevangen. Stichting Oer–IJ nodigt Provinciale Staten en in het bijzonder de VVD–fractie –gelet op de grote transitie waar we voor staan– uit om die afspraak open te breken.

LTO Kennemerland Zaanstreek wijst erop dat een snelweg het gebied voor eeuwig doorsnijdt. Dat maakt het boeren nog moeilijker dan het al is. Het zal zorgen voor meer transportbeweging, omdat de huiskavels worden doorsneden. Dat is een zeer kwalijke zaak. De landbouw is de drager van het mooie, groene gebied, met een hoofdrol voor agrariërs om weilanden en akkerland te beheren en te ontwikkelen met een toekomstbestendige bedrijfsvoering. Zo ontstaat een versterkt en zichtbaar mooi Stellingenlandschap, met meer biodiversiteit en natuur, waarbij landbouw en natuur vaak hand in hand gaan en met meer recreatieve voorzieningen en betere ontsluitingen.

Mensen moeten in deze tijd rust kunnen vinden, vlakbij huis, om op te laden. Dat is belangrijk en dat mogen we niet kwijtraken.

Buurtcomité Bus(ch) en Dam erkent dat het plan voor het Golfbaan alternatief er mooi uitziet, maar het is geen landschapsplan maar een weg–inpassingsplan. Dit zogenaamde voorkeursalternatief, is het voorkeursalternatief van het vorige college van Gedeputeerde Staten. Het was een vlucht naar voren om bezig te kunnen blijven met de zo gedroomde gestrekte variant.

Het gevolg is dat Gedeputeerde Staten nu niet met Provinciale Staten in gesprek gaan over de principiële vragen die aan de verbinding A8–A9 verbonden zijn en de voordelen van met name het Nulplus–alternatief niet aan de Staten meegeven.

In 2017 vonden D66 en PvdA de aantasting van het landschap onverantwoord en op basis van de toenmalige MER–rapportage wensten ze geen gestrekt alternatief. GroenLinks was altijd al tegen aanleg van asfalt. De vraag is nu, is dit oordeel van de coalitiepartijen gewijzigd?

De mitigerende maatregelen ten bate van de Stelling worden afgedwongen door de aanleg van de weg. Een bredere verdiepte weg neemt alleen maar meer ruimte in. Asfalt aanleggen is geen sparen van het landschap. Het positieve saldo van het weghalen van verzorgingsplaatsen wordt teniet gedaan door ze elders weer in het landschap te plaatsen. Het coalitieakkoord wil het landschap sparen. Hoezo spaart u hiermee het landschap? Inspreker citeert uit het coalitieakkoord; *‘Leidend bij de definitieve keuze voor het voorkeursalternatief is het behoud van de Werelderfgoedstatus van de Stelling van Amsterdam.’* Met het huidige voorstel is het behoud van de Werelderfgoedstatus op dit moment allerm minst gegarandeerd. Dus waarom zou je nu voor dit plan moeten stemmen?

De MKBA van 2021 is onvergelijkbaar met die van 2017 en dus ongeschikt om naast de inhoudelijke vraagstukken ook de financiële af te kunnen wegen. In 2017 is gewerkt met een rentevoet van 4,5% en nu met 2,25%. Met een verdrievoudiging van de kosten voor dit alternatief, –een toename van de baten met 400 miljoen euro–, kan ook het Nulplus–alternatief worden herberekend.

Mochten Provinciale Staten besluiten conform het voorstel van Gedeputeerde Staten, dan moeten zij zich realiseren dat zij zich tot in lengte van dagen committeren aan de aanleg van deze weg door het landschap. Willen Provinciale Staten dat voor hun rekening nemen?

Volgens **Houd Broekpolder Leefbaar** is het standpunt van de bewoners van de Beverwijkse en Heemskerkse wijk Broekpolder niet veranderd, ondanks of juist dankzij de voorliggende plannen. Voor hen is de aanleg van

de Verbindingsweg A8–A9 nog steeds bespottelijk. Ze begrijpen dan ook niks van de marketing vanuit Gedeputeerde Staten alsof de overlast juist afneemt door dat kleine stukje autoweg door de natuur. Maar er wordt nergens met een vinger gewezen op de extra, dubbele stroken asfalt naast de wijk Broekpolder om de verbinding met de A9 mogelijk te maken. De Broekpolder ligt al tussen TATA Steel, het NS-spoor en de aanvliegeroutes van Schiphol opgesloten. Die dossiers zijn ook al zulke ‘succesnummers’ van Gedeputeerde Staten.

Voor een miljard euro een paar kilometer asfalt neerleggen om oud-gedeputeerde Post met haar Transport en Logistiek Nederland een succes te gunnen, gaat voorbij aan het duurzaam maken van deze regio. Meer asfalt verlicht de druk niet. Het verandert het gedrag van de burger, die daardoor weer verder van huis gaat werken en vaker de auto pakt. De dubbele stroken asfalt, die langs de mooie woonwijken komen te liggen, leveren circa 80.000 extra verkeersbewegingen op. Alsof de bewoners niet al genoeg gezondheidsschade oplopen door in deze regio te willen wonen.

De gedeputeerde heeft destijds toegezegd dat er geen toename van geluid- en fijnstof overlast komt door de verbreding van de weg en het toepassen van een tunnelbak. De bewoners willen het risico niet nemen om gezond verstand even een stap opzij te laten maken voor wat Excel-sheets. Kijk naar Krommenie–Assendelft, daar zouden mitigerende maatregelen de overlast moeten beperken. Ondertussen dringen de inwoners van die dorpen er op aan om dat vervuilende verkeer langs de deuren van de bewoners van Broekpolder te leggen.

Nee, is en blijft het standpunt. Nee, tegen de aanleg van de Verbindingsweg A8–A9. Nee, tegen de extra overlast van de aansluiting. Nee, tegen het verder aantasten van de Stelling van Amsterdam. Maar vooral nee tegen een miljard euro die niet gebruikt wordt om onze gezondheid te verbeteren, maar voor het verbrassen aan een stuk asfalt waar iedereen al zestig jaar en ook in de toekomst zonder kan.

De heer De Wildt (bewoner van een van de forten en onafhankelijk adviseur Stelling van Amsterdam bij de Groene Combinatie) kon niet inloggen in de digitale vergaderomgeving. De heer De Haan spreekt in met toestemming en **namens de heer De Wildt c.q. De Groene Combinatie**.

“Mijn naam is Kees de Wildt, ik werk en woon een groot deel van mijn leven op een van de forten in de Stelling van Amsterdam. Daarnaast was ik bestuurslid van de stichting Militair erfgoed Groot–Amsterdam, correspondent bij de stichting Menno van Coehoorn en bezit kennis over bodem, water en natuur. Omdat ik door velen word gezien als expert van de Stelling van Amsterdam, maak ik deel uit van “de Groene Combinatie” (Een grote groep bewoners, ondernemers en organisaties die zich verzet tegen het onzalige idee om weer een snelweg aan te leggen door dit meest kwetsbare deel van het Werelderfgoed en het prachtige veengebied).

Eerder heb ik u al geïnformeerd over risico’s en de desastreuze aantasting die dit voornemen met zich meebrengt. Hier wil ik weinig meer over kwijt dan dat wat u in uw landschapsplan aan Unesco aanbiedt, niets meer is dan deels herstellen van wat eerder onder uw ogen, mede door het gebrekkige toezicht en kennis bij betrokken gemeenten, teloor is gegaan en tot op de dag van vandaag nog steeds gebeurt.

In het landschapsplan lees ik niets over effecten van de verdiepte aanleg, waarover ik u separaat in twee mails heb geïnformeerd, in de verwachting dat u deze, uw controlerende taak serieus nemende, heeft doorgelezen. De conclusie is een desastreuus effect op infra, funderingen, milieu, waterkwaliteit en kwantiteit maar zelfs op een onderschat aspect als verkeersgevaar en gastransport.

Realiseert u zich wel dat in een verdiepte aanleg van 5km, bij een piekbui van 50mm, er 12,5 duizend kubieke meter water in het tracé komt te staan. De 2 diepere ondertunnelingen staan dan in een split second tot de nok vol. Een fors gemaal als bijvoorbeeld die van de Starnmeerpolder met een capaciteit van 55m³ per minuut doet daar 4 uur over om dat water te verplaatsen.

Ik heb u gewezen op de beheersing van de zoute kwel vanuit de ondergrond met alle verdrogingseffecten die een ongekeerde CO₂-emissie tot gevolg zal hebben. Ook de betonproductie voor de weg voegt, exclusief transport, 50 duizend ton CO₂ toe aan ons klimaat. De aantrekkende verkeersstroom zal zorgen voor een nog grotere depositie op het N-2000 gebied in Westzaan. Nu al is er voor bepaalde habitat een overschrijding van 100%. Dit alles is totaal in strijd met beloften in uw collegeprogramma.

Tot slot geloof ik niet dat u met uw voornemen de problematiek Krommenie-Assendelft oplost. Door anderen en ook door mij zijn jaren terug, ondersteund door gerenommeerde verkeersdeskundigen, oplossingen aangedragen die problemen daar zowel voor bevolking als voor het verkeer oplossen en tegen veel lagere kosten kunnen worden gerealiseerd.

Hier wil ik het bij laten. Ik dank u voor uw aandacht.”

Landschap Noord-Holland noemt De Groene Long een weergaloos mooi gebied. Het biedt een landschap waar onthaast en op adem gekomen kan worden. Een landschap waar de tijd even stil lijkt te staan, waar de koe herkaut, de grutto foerageert en het stekelbaarsje paait.

Het landschapsplan lijkt te ontkennen dat die Groene Long ruw en ruig in tweeën wordt gescheurd door de aanleg van een nieuwe snelweg. De impact wordt vernauwd tot een kruispunt van weg en Stelling. Vergeten wordt dat de hele Groene Long ‘doorsneden’ wordt, voor de ondernemende boer, voor de recreërende stedeling, voor de inwoner van het gebied en voor diersoorten.

Kijkend naar achtereenvolgende kaartbeelden van 1960 tot nu, dan ziet men dat de oprukkende bebouwing deze Longfunctie van het gebied steeds meer aantast. En dat terwijl die bebouwing inwoners met zich meebracht die juist “longinhoud” vragen. Deze Groene Long kan met de nodige investeringen een gebied worden waar inwoners, ondernemers, recreanten en de natuur zich thuis voelen. Dat gebied in tweeën hakken is ongewenst en onnodig.

Het realiseren van bereikbaarheidsverbetering vraagt juist niet om meer asfalt. Landschap Noord-Holland verwijst voor een veel intelligentere en toekomstgerichte invulling van de mobiliteitscomponent naar de inspraakreactie van de woordvoerder van ROVER.

De Groene Combinatie gelooft niet dat deze weg er gaat komen. De weg gaat bijna een miljard euro kosten en daarvan is nu nog geen 20% gereserveerd. De Groene Combinatie zou kunnen zeggen: “Die weg komt er niet dus we kunnen ons weer met andere zaken gaan bezig houden”. Dat is echter niet de inzet. Hopelijk komen de Staten tot inkeer en laten ze de ambitie een lap asfalt aan te leggen voor altijd varen. Ook als de Staten dat niet zouden besluiten op dit moment, laten ze dan, los van de weg, met de Groene Combinatie, een gezamenlijk plan maken voor het landschap.

Landschap Noord-Holland wil dat er per direct in dit gebied geïnvesteerd gaat worden, in het aanbod van recreatievoorzieningen als fiets- en wandelpaden, in de beleefbaarheid van landschappelijke structuren als De Kil en in de Stelling van Amsterdam.

Al in 2017, toen ICOMOS deze weg afwees, attendeerde zij de provincie op de verplichting de kwaliteit van de Stelling op deze plek te gaan aanpakken. Laat de provincie daar nu niet meer mee wachten. Het plan van de Groene Combinatie biedt daarvoor de nodige concrete componenten. De Provincie heeft geen snelweg nodig om haar rol serieus in te vullen in dat Bijzonder Provinciaal Landschap waarvan een groot deel de Werelderfgoedstatus heeft.

Landschap Noord-Holland verzoekt om Gedeputeerde Staten op te dragen om samen met de Groene Combinatie een integraal plan te maken voor het gebied, waarmee direct aan de slag kan worden gegaan. Daarmee voorkomt de provincie dat de Groene Long weer decennia in de wachtkamer van de asfaltdroom blijft zitten en er straks geen sprankje longcapaciteit meer over is.

Woordvoerder Briët van Landschap Noord-Holland overhandigt het gebiedsplan (Gebiedsvisie Groene Long 2022) van de Groene Combinatie virtueel aan de gedeputeerden Pels en Olthof.

Namens het college bedankt gedeputeerde **Olthof** De Groene Combinatie voor het gebiedsplan. Volgens de gedeputeerde zitten er veel aanknopingspunten in, net als in het Landschapsplan. Het zou fijn zijn om hierover met elkaar in gesprek te gaan.

De **voorzitter** deelt mee dat aan de commissie- en Statenleden ook een digitaal exemplaar van de gebiedsvisie beschikbaar is gesteld.

De heer **Terwal** (VVD) vraagt of Landschap Noord-Holland, of breder de Groene Combinatie, bereid is mee te denken, nu er veel koppelkansen zijn, over hoe zaken verder uitgewerkt kunnen worden. Eerder heeft de Groene Combinatie geen bijdrage willen leveren bij het dossier A8-A9.

Landschap Noord-Holland licht toe dat de Groene Combinatie op een eerder moment was uitgenodigd om mee te praten over het Landschapsplan. Landschap Noord-Holland en de Groene Combinatie kunnen niet meepraten over een plan waarin een lap asfalt, in de vorm van een verbinding tussen de A8 en A9, een centrale positie heeft.

Ook toen al wist de Groene Combinatie dat ze met betrekking tot vele andere componenten, zoals landschap, beleving, natuurinclusieve landbouw, best op een lijn met de Provincie zou kunnen komen, ook het beleid van de provincie kennende. De afgelopen decennia had Landschap Noord-Holland de slechte ervaring dat haar verhalen vaak terzijde werden geschoven en dat de Provincie intekende wat ze wenste in te tekenen. Dat blijkt nu de A8-A9 te zijn. Nu dit Landschapsplan er ligt, is de Groene Combinatie zeer bereid om aan de slag te gaan en dit gebiedsplan niet in de 'asfalt wachtkamer' te zetten. Op geen enkele wijze wil de Groene Combinatie zich verbinden aan de door het college gewenste A8-A9, maar ze roept ook op om de handen in een te slaan om alle kansen in het gebied te gaan verzilveren. Dit is een lange versie van het antwoord: Ja, daar is de Groene Combinatie, onder voorwaarden, toe bereid.

De heer **Hoogervorst** (SP) heeft een vraag voor Stichting Oer-IJ.

De adviezen van de PARK hebben over het algemeen veel gewicht in de Provincie. Valt het beeld, dat de PARK schetst, te rijmen met het beoogde resultaat van het totale project Landschapsplan A8-A9?

Zo nee, waar wringt het dan vooral?

Stichting Oer-IJ heeft de kwaliteiten, die de PARK toedicht aan een sterk landschap, op een rij gezet. Die kwaliteiten ondersteunt de stichting volledig. De betekenis van de Groene long, in al zijn functies, kan pas gestalte krijgen bij een bepaalde omvang. De verstedelijking heeft enorm veel opgesnoept. De grens is bereikt van wat betekenisvol is om de functies feitelijk gestalte te geven en om de vele bewoners van de verstedelijkte gebieden nog naar buiten te kunnen laten gaan. Stichting Oer-IJ pleit niet voor 'niets doen'. Met Landschap Noord-Holland roept Stichting Oer-IJ de Provincie op om samen over die elementen in gesprek te gaan voor de verdere ontwikkeling van het gebied in het streven naar kwaliteitsverbetering en een betere benutting voor bewoners. De stikstof- en CO₂-reductie kunnen dan meteen worden meegenomen. Het Landschapsplan omvat waardevolle elementen, die kunnen worden ingepast, los van de weg.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) heeft een vraag voor Landschap Noord-Holland dat parallellen ziet tussen het gebiedsplan en het Landschapsplan. Is Landschap Noord-Holland van plan om aan de slag te willen gaan met het Landschapsplan?

Landschap Noord-Holland geeft aan dat de Groene Combinatie vanuit het gebiedsplan voor de Groene Long bereid is om met de Provincie te praten over bepaalde elementen uit het Landschapsplan. Het is belangrijk om daarmee snel aan de slag te gaan. De Groene Combinatie partijen staan te trappelen om samen op te trekken.

De heer **Klein** (CU) vraagt de inspreker namens Houd Broekpolder Leefbaar het volgende. De opstellers van het Landschapsplan verwachten dat de overlast in Broekpolder niet noemenswaardig toe zal gaan nemen ten opzichte van de referentiesituatie. Wat is het perspectief van Houd Broekpolder Leefbaar?

Houd Broekpolder Leefbaar kijkt er echt anders naar. Op dit moment is er al een overschrijding van (geluids)overlast van Tata Steel en vliegverkeer. Houd Broekpolder Leefbaar gelooft niet dat 80.000 extra verkeersbewegingen per dag er toe zullen leiden dat de overlast minder wordt. De gedeputeerde kan de bewoners van Broekpolder niet overtuigen dat, als er dubbel asfalt komt te liggen om de aansluiting met de A8 en A9 te realiseren, er nauwelijks extra noemenswaardige overlast zal zijn.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) heeft een vraag aan Landschap Noord-Holland en Stichting Oer-IJ. Er is een overlap tussen het Landschapsplan en het Gebiedsplan Groene Long. Hoe wordt door De Groene Combinatie aangekeken tegen de overlast in Krommenie en Assendelft.

Stichting Oer-IJ geeft aan dat de stichting eerder heeft deelgenomen aan de stuurgroep in de fase dat de alternatieven werden bekeken door de Provincie. In die fase heeft Stichting Oer-IJ altijd gepleit voor het doordenken over de Nulplusvariant of de zevenplusvariant. Dat heeft de Provincie naast zich neer gelegd. Dat was een reden voor de stichting om niet meer deel te nemen aan stuur- of begeleidingsgroepen. Er zijn allerlei mogelijkheden om de Nulplusvariant verder uit te werken. Het is een faseerbare manier van werken, die binnen de financiële grenzen voor een deel al direct uitvoerbaar is.

Landschap Noord-Holland herhaalt de verbinding A8-A9 volstrekt niet te zien zitten. Het huidige college heeft besloten om het oplossen van de overlast in Krommenie-Assendelft los te koppelen van het aanleggen van de verbinding A8-A9. Het reserveren van 11 of 12 miljoen euro daarvoor vindt Landschap Noord-Holland dan ook verstandig. Landschap Noord-Holland roept op om de verantwoordelijkheid voor natuur, landschap en agrarisch ondernemerschap los te koppelen van die weg.

De heer **Steeman** (D66) vraagt Landschap Noord-Holland of de Groene Combinatie bereid is verder te praten over de versterking van het landschap van de Stelling en de Groene Long, als Provinciale Staten het voorgenomen besluit nemen over het Landschapsplan als samenhangend pakket, dus inclusief de aanleg van de verbinding A8-A9.

Landschap Noord-Holland geeft aan dat de Groene Combinatie zich nooit zal verbinden aan de aanleg van een snelweg. Zes insprekers hebben namens diverse organisaties gepleit voor het direct aan de slag gaan met het landschap.

De voorzitter geeft het woord aan de tweede groep insprekers.

Ondernemersvereniging Evofenedex, het netwerk van Nederlandse handels- en productiebedrijven, stelt dat de A8-A9 verbinding een noodzakelijke oost west verbinding is voor de provincie Noord-Holland. De

verbinding is een verbetering van de bestaande situatie en zal de door verkeer zwaar belaste gemeenten ontlasten. Daarnaast zal de verbinding bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de regio en nieuwe kansen bieden voor huidige en vele nieuwe bewoners, ondernemers en hun bedrijven in de toekomst. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk. Op dit moment zijn de provinciale wegen in Krommenie en Assendelft al overbelast, laat staan de komende jaren met de plannen voor woningbouw in de regio. De provincie wil in 2040 meer dan 200.000 woningen bijbouwen, Hoe komen al deze mensen aan hun spullen? Hoe reizen ze van en naar huis? Een goede infrastructuur is hierbij essentieel. Bereikbaarheid is een en/en-vraagstuk. Het bereikbaar houden van de regio vergt een brede investering om de huidige situatie te verbeteren.

Via de dorpen Krommenie en Assendelft rijdt veel verkeer via de N203 en Noorderveenweg. Dit leidt tot gevaarlijke situaties en een verslechterde leefbaarheid voor omwonenden. De auto's en vrachtwagens staan pal voor de deur in de file. Het verkeer is constant bezig met optrekken en afremmen wat leidt tot een hoger verbruik van brandstof en uitstoot van fijnstof.

Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in de economische wegwijzers van Evofenedex en TLN als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. Een slechte bereikbaarheid heeft negatieve gevolgen voor de economie en het vestigingsklimaat. Het zorgt voor hogere kosten en inefficiënties in de logistiek. Het aanleggen van een verdiepte A8-A9-verbinding zal bijdragen aan de (regionale) economische groei, naast leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio.

Het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en het stimuleren van economische kansen zijn de drie redenen dat het bedrijfsleven uw steun vraagt voor de aanleg van de A8-A9 verbinding. Provinciale Staten worden veel wijsheid toegewenst bij het nemen van het juiste besluit.

De belangenbehartiger van **Transport en Logistiek Nederland** krijgt het woord. TLN is de grootste werkgeversorganisatie van transporterende Nederland. Transportondernemers staan de komende jaren voor behoorlijke uitdagingen. De sector is volop aan het verduurzamen. In 2025 komen de ZE-zones en samen met overheden moet worden gedigitaliseerd om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken. Er moeten logistieke hubs komen die steden en regio's kunnen voorzien en die voldoende laadfaciliteiten en netcapaciteit bevatten.

Wanneer TLN leden hierover spreekt, hoort de werkgeversorganisatie geregeld dat transportondernemers willen investeren en vooruit willen gaan. De stip op de horizon wordt ook steeds duidelijker, maar de weg, de Roadmap, die moeten worden gevolgd om daar te komen is nog onduidelijk. Transportondernemers hebben duidelijkheid nodig. Die duidelijkheid begint bij toereikende en goede infrastructuur. Voor al deze voorgaande uitdagingen is dit toch echt de basis.

Onlangs heeft inspreker een interview gegeven voor het provinciale magazine &Holland. Hierin werd hem de vraag gesteld of meer infrastructuur, en dus asfalt, nog wel noodzakelijk is in het huidige tijdperk. Voor TLN is dat een kwestie van 'en-en' is en niet 'of-of'.

Nieuw asfalt is nodig, maar het is geen doel op zich. Het is een middel om Nederland nu en in de toekomst bereikbaar te houden. Nederland groeit demografisch. En ook het aantal woningen groeit. Mensen blijven niet stil zitten. Daarnaast bestelt men steeds meer online. Al die groei gaat gepaard met reisbewegingen. De recente ontwikkelingen met thuiswerken, deelvervoer en een werkgeversaankpak, dragen uiteraard bij aan de oplossing, maar zijn op zichzelf niet toereikend. Zowel het Kennisinstituut voor Mobiliteit als de Integrale Mobiliteitsanalyse tonen aan dat de druk op het wegennet zal toenemen. Er wordt aangegeven dat de druk op het wegennet weer het niveau van het jaar 2019 zal halen. De transportsector had dat jaar € 1,5 miljard schade door file(vertraging). Om met deze drukte om te gaan, is het gehele pakket aan investeringen, waaronder nieuwe infrastructuur, keihard nodig. Een concreet voorbeeld, waar deze nieuwe infrastructuur echt nodig is, is de ontbrekende verbinding tussen de A8 en de A9. Al jaren staan de A8 en A9 genoemd in

de economische wegwijzers van TLN en Evofenedex als trajecten met grote economische schade voor de transport- en logistieksector. De aanleg van de verbinding is echter niet alleen in het belang van deze sector. De verbinding biedt de provincie een veilige, leefbare en bereikbare regio.

Nu gaat al het verkeer over provinciale wegen en zitten de inwoners van de verschillende dorpen met de slechte luchtkwaliteit. Iedere keer dat een beladen vrachtwagen optrekt, verbruikt deze onnodig diesel. Door de snelweg door te trekken verbetert niet alleen de doorstroming, maar ook de verkeersveiligheid. Met de aanleg van een snelweg worden weggebruikers, zoals fietsers, auto's en vrachtwagens beter van elkaar gescheiden. Maak de regio bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk door het doortrekken van de A8 mogelijk te maken.

VNO-NCW West geeft aan dat de werkgeversorganisatie VNO-NCW West van het nieuwe denken is. De organisatie omarmt de brede Welvaartvisie, met fundamenteel andere invalshoeken. Ook mobiliteit is hiervan een belangrijk onderdeel. De leden van VNO-NCW West, bestaande uit veel MKB-bedrijven vormen de motor van de economie. Ze zijn blij met het gepresenteerde Landschapsplan. Dat doet recht aan diverse aspecten op het gebied van duurzaamheid. Investerings in nieuwe infrastructuur, zoals betere en meer railverbindingen, nieuwe OV-verbindingen, vaarwegen, wegenknooppunten en goed onderhoud, zijn prangender dan ooit. VNO-NCW West pleit niet voor meer asfalt en verbredingen, maar dat thuiswerken invloed heeft op de hoeveelheid verkeer is evident, maar het heeft niet het verwachte resultaat. In de regio wordt veel nieuwbouw gepleegd. De bevolkingsgroei gaat met een miljoen inwoners toenemen. Ook de bedrijvigheid neemt toe. Het is belangrijk om een lange termijnvisie te hebben.

Inspreker is betrokken bij het Krommenieproject. Dit project met als doel om nu al te investeren in maatregelen, is geen oplossing voor de lange termijn. Het is goed dat dit is losgekoppeld. Vlak na WO II was er al sprake van een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Het wegennet in Noord-Holland en IJmond is al jaren zeer kwetsbaar. Bij een ongeval in de Velsertunnel loopt de mobiliteit in de regio volkomen vast. De verbinding A8-A9 is de missing link in het regionale vervoersnet.

Ondanks anders reizen zal de verwachte verkeersstroom enorm groot worden. Bij het uitblijven van de verbinding worden duizenden bewoners en scholieren in Krommenie, Assendelft en Wormerveer in een onveilige situatie gemanoeuvreerd. Inspreker is betrokken bij die verbetering. Hij hoopt dat Provinciale Staten het juiste besluit nemen voor de lange termijnvisie.

De woordvoerder van **ROVER** vertelt dat de reizigersvereniging ROVER zich zorgen maakt, omdat anders dan in alle eerdere plannen over deze weg Gedeputeerde Staten nu ineens voorstellen de Rijksoverheid het merendeel van het bedrag van een miljard aan kosten op zich te laten nemen. Dat is nieuw en het staat ook niet in het coalitieakkoord. Gedeputeerde Staten vermelden daarbij niet dat het Rijk al in het verleden heeft laten weten geen prioriteit aan deze weg te geven en dat daarom Provincie en een aantal gemeenten dat zouden moeten betalen.

ROVER heeft ook zorgen, omdat Gedeputeerde Staten niet aangeven hoe dit voorstel past in het huidige provinciaal beleid om een substantiële Modal Shift van personenautogebruik naar OV en fiets te bewerkstelligen. Hoe verhoudt de bestuurlijke, ambtelijke, financiële en externe advies aandacht voor dit A8/A9 plan zich tot de in het Klimaatakkoord afgesproken vermindering van 8 miljard autokilometers in de spits vóór 2030? Dat is provinciaal beleid.

ROVER maakt zich zorgen omdat dit plan geen enkel zicht biedt op vermindering van hinder en overlast in Assendelft en Krommenie: Een miljard is een veel te groot bedrag en de A8/A9 past niet in het al heel dure rijtje prioriteiten dat Gedeputeerde Staten samen met de MRA in Den Haag bepleiten. De kans is zeer klein dat die plannen in Den Haag positief worden onthaald. De Provincie zal worden uitgelachen en buitengesloten

als het gaat om belangrijke prioriteiten zoals de 7,5 miljard euro in het Regeerakkoord voor Mobiliteit in combinatie met woningbouw.

ROVER hoopt dat Provinciale Staten met ROVER de zorgen over de hinder in Assendelft en Krommenie willen gaan wegnemen. ROVER heeft ideeën voor een ander plan, dat gericht is op het provinciale beleid, om ervoor te zorgen dat mensen, die nu gebruik moeten maken van een auto voor woon-werkverkeer, geholpen worden om dat anders te doen. Grote werkgevers kunnen dat oppakken. Ze hebben dat ook beloofd in het Klimaatakkoord. ROVER zou Schiphol als eerste voorbeeld willen noemen. Van de 65.000 werknemers zet 80% met de auto het verkeer vast. TLN heeft er belang bij dat het woon-werkverkeer van de weg afgaat. ROVER heeft eerder al diverse voorstellen gedaan. Als een idee door het provinciaal ambtelijk apparaat verzonnen wordt, dan komt dat idee toch iets verder. ROVER wil met de Staten, grote werkgevers en NS een plan maken en ervoor zorgen dat er daadwerkelijk iets gebeurt.

Het voorstel van Gedeputeerde Staten leidt ertoe dat er de komende vijftien jaar helemaal niets gaat gebeuren. Het voorstel van Gedeputeerde Staten is totaal anders dan wat er in het verleden is neergelegd. Het wijkt erg af van het coalitieakkoord.

ROVER hoopt dat Provinciale Staten het voorstel van het college op dat punt afwijzen. Een miljard euro voor een stukje weg waar de Rijksoverheid niet achter staat, dat lijkt ROVER verkeerd. Het leidt af van de echte prioriteiten.

De heer **Steeman** (D66) vraagt TLN en VNO-NCW West om te reageren op de vraag hoe de groeiscenario's zich verhouden tot het Klimaatakkoord, waarin wordt gewerkt aan het terugbrengen van autovervoersbewegingen.

De belangenbehartiger van **TLN** antwoordt dat het allemaal bijdraagt. Het is een pakket aan maatregelen dat gaat helpen om het toenemende aantal verkeers- en vervoersbewegingen terug te dringen. We hebben de werkgeversaanpak nodig. Het is goed dat wordt ingezet op thuiswerken en deelvervoer, maar we kunnen de vraag niet aan. In deze regio is de woningbouwopgave gigantisch met 230.000 nieuwe woningen op de planning. Denk ook aan de grote hoeveelheid online bestellingen. Er moet worden geïnvesteerd in het bredere pakket, waarvan nieuwe infrastructuur, zoals de verbinding A8-A9, onderdeel uitmaakt.

VNO-NCW West refereert aan de KIM cijfers (Kennisinstituut Infrastructuur en Mobiliteit) en is ook betrokken bij de werkgeversaanpak voor Noord-Holland en de Regio Amsterdam. Daar worden absoluut stappen gezet, maar gelet op de groei aan de andere kant, moet het een geheel pakket zijn met diverse maatregelen. Het is een beetje dweilen met de kraan open.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft een vraag aan Evofenedex. Is het niet veel handiger om in te zetten op een verbinding, die vijf kilometer zuidelijker ligt, langs het Noordzeekanaal?

De woordvoerder van **Ondernemersvereniging Evofenedex** is niet ingelezen op het voorstel dat de heer Hollebeek brengt. Met de groei van Regio Alkmaar en Zaanstad is de verbinding tussen Amsterdam en de Kop van Noord-Holland een belangrijke. Die brengt kansen voor ondernemers en draagt bij aan een betere doorstroom, iets hoger in de provincie.

De **voorzitter** geeft het woord aan de laatste insprekers.

Bewonersvereniging Noorderveenweg Assendelft bestaat uit enkele honderden leden die zich ernstig zorgen maken over de verkeersproblematiek in Zaanstreek Noord en Assendelft in het bijzonder.

De leden zijn grote voorstanders van het Landschapsplan Stelling van Amsterdam / Verbinding A8–A9, waarover Gedeputeerde Staten kortgeleden positief hebben besloten. Het is een goed doordacht en evenwichtig plan geworden, waarbij de overlast voor omwonenden tot een minimum is beperkt. Deze verbinding is de enige echte oplossing om de toegenomen verkeersdruk in Zaanstad Noord op te vangen. Toegenomen door de voortschrijdende nieuwbouw en de op dit moment volstrekt ontoereikende infrastructuur. Zonder deze verbinding zal in Zaanstad Noord een verkeersinfarct ontstaan, waarbij het toenemende doorgaande (sluip) verkeer zich een weg baant door de wijken van Assendelft en Krommenie. Een slechte zaak voor de verkeerveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied. Veel bewoners van Zaanstad Noord zijn dan ook een groot voorstander van deze verbindingsweg en hopen dan ook dat er nu eindelijk na zestig jaar praten wordt doorgepakkt om de toenemende verkeersproblemen een halt toe te roepen.

De bewonersvereniging doet dan ook een dringend beroep op Provinciale Staten om hier positief over te besluiten!. Help de bewoners met het verbeteren van de verkeerveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid in Zaanstad Noord. Er is geen definitieve oplossing mogelijk, zonder deze verbinding.

De woordvoerder van **Platform Krommenie** is apotheker in Krommenie. Hij spreekt namens bewoners in Krommenie, die zich ongerust maken over hun gezondheid en die van hun kinderen. Tussen Krommenie en Assendelft ligt de drukste verkeersader van Noord–Holland. Het merendeel doorgaande verkeer zorgt voor veel uitstoot en geluidsoverlast. Uit onderzoek is gebleken dat in voornoemde plaatsen 17.000 gezonde levensjaren verloren gaan door deze milieubelasting. Op dit moment ligt het aantal longpatiënten boven het landelijk gemiddelde. De vele knelpunten, zoals bruggen en stoplichten veroorzaken files en opstoppingen en daardoor extra veel luchtvervuiling. Rond de weg wonen circa 35.000 mensen en staan er acht scholen. Kinderen zijn extra gevoelig voor ultrafijnstof. Dit dringt door in allerlei organen, waaronder de hersenen. De situatie zal in de toekomst alleen maar slechter worden, omdat er grote nieuwbouwplannen zijn. De eerder genoemde ‘Groene long’ zal in de toekomst worden volgebouwd. De ontsluiting van de nieuwe wijken zal voor nog meer opstoppingen op de provinciale weg en sluipverkeer door de wijken zorgen.

Platform Krommenie ziet maar één goede oplossing voor dit probleem en dat is het realiseren van een nieuwe aansluiting tussen de A8 en A9. Het doorgaande verkeer hoeft dan niet meer door de twee wijken te rijden en de milieubelasting voor bewoners zal aanzienlijk afnemen, omdat het verkeer kan doorstromen en verder van de woonwijken af rijdt. De verbinding moet er niet komen om tijdwinst te boeken, maar voor het verminderen van de milieubelasting en het verbeteren van de leefbaarheid voor bewoners van Zaanstad Noord. Ook gemeente Zaanstad maakt zich zorgen over de verkeersdruk en verwacht dat deze nog verder zal toenemen. De gemeente stelde een Mobiliteitsplan op voor Zaanstad Noord. Een voorwaarde voor dit plan is het realiseren van een verbinding tussen de A8 en A9.

Platform Krommenie roept op om de overlast voor de bewoners van Zaanstad Noord te verminderen door nu eindelijk maatregelen te nemen. Dat kan door het aanleggen van een nieuwe weg. Ook de Wereld Gezondheidsorganisatie roept de Provincie als bestuurder op om haar verantwoordelijkheid te nemen. Citaat: *“Er zijn voldoende aanwijzingen dat het huidige niveau van luchtvervuiling in Europese steden verantwoordelijk is voor een aanzienlijke belasting door sterfgetallen, ziekenhuisopnames en verergering van het symptoom, vooral door hart- en vaatziekten. Blootstelling aan luchtverontreinigende stoffen bevindt zich grotendeels buiten de controle van het individu en vereist daarom actie van de overheid, op nationaal en regionaal niveau.”*

De heer **De Vries** spreekt op persoonlijke titel. Als zeer bezorgde burger van Zaanstad sprak hij eerder in deze commissie zijn zorgen uit over de leefbaarheid in Zaanstad–Noord vanwege het ontbreken van een goede verbinding tussen de A8 en de A9. Met name het verloren gaan van vele gezonde levensjaren van

kinderen die op school zitten en dag in dag uit vuile lucht in moeten ademen, zie daarvoor het onderzoeken van Goudappel Coffeng vindt hij verschrikkelijk. De boodschap die de heer De Vries vanuit de commissie terugkreeg was dat hij toch vooral geduld moest betrachten vanwege het onderzoek naar de mogelijkheden van een goede landschappelijke inpassing. Het onderzoek ligt nu voor en wat blijkt: het kan. Het landschap wordt er zelfs beter van.

De heer De Vries roept Provinciale Staten op om door te pakken en de ontbrekende schakel, de verbinding tussen de A8 en de A9, –waarvan de planvorming dateert uit de midden jaren 50 van de vorige eeuw–, aan te pakken. Tevens roept hij op om daarbij het hele traject in ogenschouw te nemen, omdat er ook in het midden van Zaanstad nabij de Coenbrug een manifest leefbaarheidsprobleem gaande is wat dringend om een oplossing vraagt. In de gemeenteraad van Zaanstad zijn moties aangenomen om de snelheid op de A8 terug te brengen van 100 naar 80 kilometer per uur en voor het verhogen van de geluidschermen. Rijkswaterstaat geeft tot heden helaas nul op het rekest.

De heer De Vries vraagt de A8–A9 verbinding zo spoedig mogelijk aan te leggen. Niet zozeer vanwege de mobiliteit, of de enkele minuten tijdwinst, maar vooral vanwege de leefbaarheid die om een oplossing schreeuwt. Het afpakken van vele gezonde levensjaren van kinderen moet echt stoppen vindt de heer De Vries als vader, opa maar vooral als bezorgde burger van Zaanstad.

De heer **Nuyens** spreekt ook op persoonlijke titel. Het probleem van de Golfbaanvariant is het volgende. Het verkeer dat nu over de N203 rijdt, voegt straks bij Uitgeest in op de A9. Daarvoor moeten vier nieuwe viaducten worden gebouwd. Het tracé komt vlak langs de wijk Broekpolder en gaat dwars door de golfbaan. Tankstations en verzorgplaatsen moeten hierdoor worden verplaatst.

De heer Nuyens wijst op de Trompetvariant, waarvoor hij al vier jaar tevergeefs de aandacht vraagt. De enige logische locatie voor de aansluiting op de A8 is bij het viaduct nabij de rietmolen van Heemskerk. In de Trompetvariant gaat het verkeer bij Uitgeest onder de A9 door en sluit verdiept aan op de A8. Niemand heeft er dan last van.

Met de Golfbaanvariant wordt het probleem verplaatst naar de Broekpolder. Het is een verkeerde gang van zaken. Het verplaatsen van vier viaducten, tankstations en de golfbaan kost alleen al 500 miljoen euro. Het is onbestaanbaar dat de Golfbaanvariant kan worden uitgevoerd voor een miljard euro. De kosten van de Trompetvariant blijven daar ver onder. Hij nodigt Statenleden uit om persoonlijk met hem in gesprek te gaan, zodat hij zijn plan duidelijk kan uitleggen. De heer Nuyens betreurt het dat hij in de afgelopen vier jaar nooit serieus is genomen met zijn plan.

De heer **Wit** (CDA Zaanstad) heeft zich als raadslid de vraag gesteld waar hij als raadslid op terug kan kijken. Tot zijn spijt moet hij constateren dat de wachtlijst voor Zaanse starters eerder langer dan korter is geworden. Als politicus voelt de heer Wit zich schuldig dat hij deze starters niet heeft kunnen helpen. Ook laat de lang toegezegde infrastructurele ontlasting van Zaanstad Noord mogelijk tot 2030 op zich wachten. Met het voorliggende Landschapsplan heeft de Provincie de oplossing gevonden om iedereen ter wille te zijn. Met dit plan wordt een versterking van de Stelling en de landschappelijke kwaliteit bereikt, een verlaging van het geluidsniveau en uitstoot in dit gebied, een vermindering van asphalt in Zaanstad Noord, een verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid en een positievere MKBA-waarde. Dit gecombineerde plan resulteert in een mooier, gezonder en veiliger stukje Noord–Holland. Dat verdient complimenten. Maar waarom moet nog acht jaar worden gewacht op realisatie?

Unesco kan alleen maar tevreden zijn met deze versterking van de Stelling. Voor het ministerie van OCW geldt hetzelfde. Immers een groot deel van dit plan wordt geïnvesteerd in cultuurhistorisch erfgoed. Het ministerie van I en W heeft aangegeven miljarden euro's over te hebben voor het oplossen van infrastructurele problemen. Er ligt nu een plan dat iedereen aan zijn of haar achterban kan uitleggen. Nu is het tijd voor

politieke daadkracht. Het Groene Leefbaarheidsfonds voor Zaanstad Noord is daarbij niet meer dan een doekje voor het bloeden. Durven Provinciale Staten de uitdaging aan om te stellen dat de A8–A9–verbinding nog in de volgende bestuursperiode open gaat, of kunnen de Staten de Noord–Hollanders nog uitleggen dat het niet gaat gebeuren?

De heer **Terwal** (VVD) vraagt de woordvoerder van Platform Krommenie wat hij tegen mensen en bedrijven zou willen zeggen waarvan de huizen en panden langs de N203 zouden kunnen worden opgekocht om het leefbaarheidsprobleem in Krommenie te kunnen oplossen.

Platform Krommenie gaat het niet alleen om huizen die langs de weg staan. Er staan ook schoolgebouwen. Het gaat om complete wijken. Het verwijderen van een paar huizen is niet de oplossing. De school kon ooit gebouwd worden omdat de verwachting was dat de provinciale weg ontlast zou worden door de verbinding A8–A9. Op dit moment had deze school niet eens gebouwd mogen worden vanwege de geluids- en milieubelasting die daar nu aan de orde is.

De heer **Hollebeek** (PvdD) heeft ook een vraag voor Platform Krommenie. Inspreker gaf aan dat de Groene Long zal worden volgebouwd. Het gebied is grotendeels Bijzonder Provinciaal Landschap en het ligt binnen de MRA. Er zal qua woningbouw niet veel mogelijk zijn. Waarop baseert de woordvoerder van Platform Krommenie zich? Weet hij iets wat de Statenleden niet weten?

De woordvoerder van **Platform Krommenie** verwijst naar de bouwplannen die op dit moment worden uitgevoerd. Tot aan de Communicatieweg wordt het gebied volgebouwd. De te realiseren wijk is enorm groot en staat deels in het gebied waarin nu ook de weg wordt voorzien. Als de A8–A9 wordt doorgetrokken en de wijken blijven zoals ze zijn dan is er een duidelijke afstand tussen de woonwijken en de A8–A9. Van ultrafijnstof is bekend dat het een paddenstoelvormige uitstoot heeft. Hoe dichter men bij de weg woont, hoe sneller het stof neerdaalt.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vraagt aan de inspreker namens ROVER of hij zijn alternatieve oplossingsrichtingen eerder heeft ingebracht in dit gremium.

De alternatieve oplossingsrichtingen van **ROVER** zijn eerder gemeld aan de gedeputeerde en Statenleden. Tot nu toe is er binnen ‘het A8–A9-verhaal’ geen ruimte voor alternatieven. Wel is er het bredere verhaal rond het mobiliteitsbeleid. In het OV Toekomstbeeld 2040 is opgenomen dat er een Modal Shift moet komen; een verschuiving van autogebruik naar meer OV en fiets. Op die manier ontstaat er ruimte voor het noodzakelijke vrachtverkeer. Daarbij zou ook een schaa sprong in het OV aan de orde zijn. Het kernpunt van het plan van ROVER is om als uitgangspunt te hanteren dat het woon–werkverkeer wordt teruggedrongen en dat de gelegenheid wordt geboden in Uitgeest over te stappen op bussen die naar de grote werkgebieden rijden, zoals Schiphol. Het gaat erom dat er een doelstelling komt, die ook past in het landelijke klimaatbeleid. Er is vijftig jaar woningbouw gepleegd in Noord–Holland boven het Noordzeekanaalgebied, zonder behoorlijke openbaar vervoersvoorzieningen. Men is dus aangewezen op de auto. Het moet anders.

De **voorzitter** bedankt alle insprekers. Hun inbreng is waardevol voor de beeldvorming.

schorsing 19.48 tot 19.52

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) vertelt dat GL nooit een voorstander is geweest van een verbinding A8–A9. Ook met dit Landschapsplan wordt voor de fractie niet duidelijk wat de noodzaak is voor deze weg. GL is bekend met de leefbaarheidsproblemen langs de N203 bij Assendelft en Krommenie, maar de nieuwe weg staat niet in verhouding tot de opgave en creëert elders opnieuw leefbaarheidsproblemen. In het Landschapsplan is ingegaan op de mogelijkheden om de waarde van de Stelling van Amsterdam niet aan te tasten. De aantasting van het landschap is echter onvermijdelijk. In het plan worden mitigerende maatregelen getroffen. Men mag trots zijn op het bijzondere cultuurhistorische landschap en het is goed om te zien dat er zoveel mogelijkheden zijn om dit te versterken. In het plan komt ook de niet te ontkennen doorsnijding van het landschap terug. GL ziet een brede integrale aanpak in het Landschapsplan met veel goede maatregelen. De landschappelijke waarde zal verbeteren met de verplaatsing van hinderlijke elementen, zoals tankstations en de golfbaan. Ook het Oer-IJ komt terug in de maatregelen, al zou het nog wat nadrukkelijker mogen terugkomen.

GL ziet samenhang tussen maatregelen en parallellen met het plan van de Groene Combinatie. Insprekers namens de Groene Combinatie gaven aan niet te willen wachten tot ze aan de slag kunnen met het gebied, samen met de Provincie. Hoe verhoudt de zo benadrukte integrale samenhang tot dit plan? Betekent dit dat investeringen in het landschap zouden moeten wachten?

Zaken als het verbeteren van de hoofdweerstandslijn kunnen toch al worden opgepakt?

Sinds het eerste advies van ICOMOS in 2017 is het Werelderfgoed uitgebreid, waardoor Noord–Holland niet meer de enige provincie is, betrokken bij het Werelderfgoed van de waterlinies. Is de Liniecommissie al meegenomen in het plan?

De geraamde kosten voor de aanleg van de weg zijn in het plan flink gestegen. Een belangrijke reden waarom GS het Golfbaanalternatief aanwees in de vorige periode was onder andere de betere betaalbaarheid. Inmiddels zijn de kosten gestegen tot ruim 900 miljoen euro. Met de aangepaste discontovoet zijn de opbrengsten opeens enorm. De reistijdopbrengsten zijn opeens verdubbeld. Bij het bepalen van deze discontovoet is geen rekening gehouden met het Klimaatakkoord. Daarnaast is er de opgave voor de mobiliteitstransitie en het terugdringen van de CO₂-uitstoot en het aantal autokilometers. Is het rekenen met dergelijke grote reistijdwinsten wel in verhouding en realistisch? Is het realistisch te verwachten dat zelfs als we allen deze weg zouden willen, dat er budget gevonden zou kunnen worden? Het is belangrijk om te prioriteren binnen de bredere bereikbaarheidsopgave. Voor GL hebben projecten die investeren in een robuuste OV–infrastructuur prioriteit. Het plan van ROVER komt met concrete maatregelen, ook voor de leefbaarheidsopgave in Krommenie en Assendelft.

Hoe is de relatie tussen de verbinding ‘mini A8–A9’ en de leefbaarheidsproblematiek in Krommenie?

De heer **Terwal** (VVD) spreekt dank uit aan het consortium van diverse partijen dat een overzichtelijk landschapsplan heeft opgeleverd. Voor de VVD is een goede bereikbaarheid in de provincie, nu en in de toekomst, erg belangrijk. Men moet vlot van A naar B kunnen reizen zonder in de file te staan. Kijkende naar de Noord–Hollandse kaart ligt er een robuust netwerk van wegen, maar wel met een ontbrekende schakel: de verbinding tussen de A8 en A9. Met deze verbinding behoren de bereikbaarheidsproblemen in dit gebied tot het verleden. Ook de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Krommenie en Assendelft gaan aanzienlijk vooruit. Uit een rapport van Goudappel Coffeng uit 2016, dat in opdracht van de Provincie is opgesteld, blijkt dat door alle verkeersdrukte op de N203 ruim 17.000 gezonde levensjaren verloren gaan. Omwonenden maken zich terecht zorgen om hun gezondheid. Zowel de verbetering van de bereikbaarheid, als de leefbaarheid waren een reden voor de VVD om de realisatie van de verbinding A8–A9 als een van de speerpunten op te nemen in het laatste verkiezingsprogramma.

Een punt van zorg was het behoud van de Unesco Werelderfgoed status van de Stelling van Amsterdam. Reden dat de fractie kon instemmen met een formulering in het coalitieakkoord dat het behoud van deze status leidend is bij de definitieve keuze voor een voorkeursvariant. Het landschapsplan moest daarover uitsluitsel geven. Wat blijkt, alle seinen voor de landschappelijke inpasbaarheid van de verbinding staan op groen.

Door te kiezen voor een verdiepte ligging van de verbinding via het tracé van het Golfbaan alternatief en het nemen van een veertigtal bijbehorende maatregelen leidt dit tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam en het omliggende landschap. Delen van de Stelling van Amsterdam worden hersteld en beter 'beleefbaar' gemaakt. Ook het Bijzonder Provinciaal Landschap van de achter de Stelling gelegen Assendelfter Polder wordt fraaier door een vergroting van openheid van het landschap. Straks is er sprake van een herkenbaar gebied, waar ruimte is voor cultuur, natuur en recreatie.

De zorg van de VVD over een toename van geluid en de verslechtering van de luchtkwaliteit in de wijk Broekpolder en Assendelft zijn in het Landschapsplan weggenomen. Door te kiezen voor een verdiepte ligging, een volledig knooppunt en het gebruik van stil asfalt op de A9, A22 en de verbinding A8-A9 neemt de geluidsbelasting af, vergeleken met de situatie in 2030 zonder de verbindingsweg. De luchtkwaliteit verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

Het wekte bij de VVD-fractie dan ook geen verbazing dat het kwaliteitsteam van onafhankelijke experts en het Ministerie van Onderwijs, als hoeder van het Nederlandse Werelderfgoed, beide positief zijn over het Landschapsplan. Het ministerie is bereid het plan te verdedigen richting UNESCO. Ook het sein van de maatschappelijke kosten-/batenanalyse (MKBA) sprong van rood op groen. De kosten worden op circa 909 miljoen euro geschat. Dit is minder dan de geschatte baten van 945 miljoen euro. De baten voor erfgoed, natuur en landschap zijn niet meegenomen. De baten kunnen dus nog hoger uitvallen.

Nu alle seinen op groen staan voor de landschappelijke inpasbaarheid van de verbinding hoopt de VVD dat ook Unesco de talrijke verbeteringen, die het landschapsplan voor de Stelling van Amsterdam biedt, zal erkennen. Het Rijk is, vanuit een gedeelde wens om Provincie Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden, bereid tot een substantiële financiële bijdrage.

De heer **Steeman** (D66) stelt dat het leefbaarheidsprobleem in de Zaanstreek wordt veroorzaakt door verkeer. Ook D66 ziet in dat dit probleem moet worden opgelost. De discussie in de afgelopen tien jaar over varianten, besluiten, financiën, belangen en modellen heeft het probleem voor de Zaanstreek niet minder gemaakt. Met de verstedelijking van de Metropool Regio Amsterdam wordt het probleem ook zeker niet minder. Naar een trechtering van een breed scala aan oplossingen en varianten om het autoverkeer op een andere plaats te laten rijden, ligt er nu een landschapsplan voor om te laten zien of en hoe het door Gedeputeerde Staten als voorkeursvariant aangemerkte Golfbaanalternatief van de verbinding A8-A9 kan worden ingepast in het landschap en het Unesco Werelderfgoed. Het pakket van veertig maatregelen kan, alleen in volledige samenhang en bij volledige uitvoering, de verdiepte aanleg van de verbinding door de polder mogelijk maken. D66 spreekt complimenten uit voor het plan. Het Landschapsplan vormt een overzichtelijk en samenhangend geheel en laat de reden waarom de Stelling van Amsterdam zo een belangrijk landschap is volledig tot zijn recht komen. Een prachtplan dat wat D66 betreft morgen uitgevoerd zou mogen worden, ware het niet dat er een compleet nieuwe stroomweg, en feitelijk dus een nieuwe snelweg, in het plan is verwerkt.

Het is belangrijk om zuiver te houden waar we het vandaag over hebben en wat van Provinciale Staten wordt gevraagd. Dit Landschapsplan is geen go/no go is voor de aanleg van de verbinding A8-A9. Dat betreft een discussie voor een ander moment. Het Landschapsplan is een helder antwoord op de vraag of het Golfbaanalternatief landschappelijk inpasbaar is. Het antwoord in dit Landschapsplan is ja, mits alle veertig maatregelen alle in samenhang en volledig worden uitgevoerd, inclusief de aanleg van de weg. Waar dit plan

geen antwoord op geeft is of het alternatief en dit maatregelenpakket de UOV van Unesco overeind houden. Het landschapsplan geeft ook geen volledige onderbouwing van nut en noodzaak van het Golfbaanalternatief. Het is geen volledige belangenafweging, geen volledige financiële onderbouwing en geen projectplan. Provinciale Staten worden gevraagd het maatregelenpakket vast te stellen als een samenhangend pakket voor een eventuele aanleg van het Golfbaanalternatief. Het pakket zit vast aan mitsen en maren, een enorm bedrag en een keurslijf van samenhangendheid. Het vervolgtraject na dit besluit is lang en heeft met de financiën bovenop de veertig maatregelen, in ieder geval eenenveertig faalkansen. Wat gebeurt er als een van die faalkansen zich voordoet en het pakket niet realiseerbaar blijkt? Wat is dan de terugvaloptie? Zetten Provinciale Staten zich met dit besluit klem op de uitvoering van het Golfbaanalternatief, of anders niets? Kan de gedeputeerde inzicht geven in het vervolgtraject, na dit besluit? Welke beslisruimte blijft er over voor Provinciale Staten om het urgente en bestaande leefbaarheidsprobleem in Krommenie en Assendelft aan te pakken?

Aan Provinciale Staten wordt gevraagd een voorwaardelijkheid te geven voor een nog te nemen stap voor de planuitwerkingsfase. Er moet dan zicht zijn op financiering en duidelijkheid over het behoud van de Werelderfgoedstatus. Voor D66 is de landschappelijke inpassing altijd een harde voorwaarde geweest. De fractie gaat ervan uit dat het voorgelegde besluit inhoudt dat die inpasbaarheid nog altijd de harde voorwaarde blijft die het altijd al geweest is.

Wat is voor Gedeputeerde Staten 'zicht op financiering'? Voor de invulling van andere voorwaardelijkheden voor een besluit over de planuitwerkingsfase, wacht de heer Steeman het antwoord van de gedeputeerde op de vraag over het vervolgproces af.

De heer Steeman sluit zich aan bij de vragen van GroenLinks over de kosten-batenanalyse bij het Landschapsplan.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) waarom er zoveel vraagtekens worden gezet bij de financiële bijdrage vanuit het Rijk of Europa. Zijn de heer Steeman, maar ook mevrouw Van der Waart, ermee bekend dat ook de Lelylijn naar Groningen ook nooit van grond leek te komen, terwijl er nu 3 miljard euro vanuit het Rijk voor is gereserveerd? Ook voor het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp lijkt er nu 1,5 miljard euro uit het Nationaal Groeifonds te komen. Deelt de heer Steeman het optimisme met de heer Terwal dat er in de toekomst een financiële bijdrage te verwachten valt vanuit het Rijk?

De heer **Steeman** (D66) deelt dat optimisme niet. De verbinding A8-A9 komt nergens naar voren op een prioriteitenlijst. Vanuit het Rijk is er nog geen signaal dat er een bijdrage kan worden verwacht, maar het is niet onmogelijk. Het is een groots en veel omvattend Landschapsplan, waaraan nog veel haken en ogen zitten, voordat het überhaupt terugkomt bij Provinciale Staten om er 'een klap op te geven'. De heer Steeman maakt zich zorgen over de tussenliggende tijd en de maatregelen die daarin genomen zouden kunnen worden.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is graag een optimist. Het feit dat er nu in de Lelylijn en het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn wordt geïnvesteerd heeft te maken met de veranderde focus op mobiliteit. Om naar een duurzame samenleving toe te werken, wordt er meer geïnvesteerd in openbaar vervoer en robuuste OV-infrastructuur. Daarmee wordt geld voor dergelijke projecten beschikbaar gesteld. Mevrouw Van der Waart deelt niet het optimisme dat daaruit kan worden geconcludeerd dat er meteen miljarden euro's beschikbaar komen voor autowegen die eigenlijk niet nodig zijn.

Mevrouw **Kuiper** (CDA) bedankt alle sprekers, die hun kijk op het Landschapsplan hebben gegeven. Complimenten zijn er voor alle betrokkenen bij het Landschapsplan. Het is een belangrijke stap in een

jarenlang voortslepend proces rond de aanleg van een verbinding tussen de A8 en A9. Het Landschapsplan geeft een zeer overwogen beeld van de maatregelen die nodig zijn om de Stelling van Amsterdam te verbeteren en versterken, maar ook op welke wijze de nieuwe verbinding daarin vorm kan krijgen. Het CDA bedankt ook voor de technische briefing op 11 januari jl..

Het CDA is altijd voorstander geweest van deze nieuwe verbinding, onder de voorwaarde dat dit niet tot een verslechtering van de leefomgeving in de Broekpolder mocht leiden. De verdiepte aansluiting op de A9 en andere maatregelen, zoals het gebruik van stil asfalt, geven aanleiding om ervan uit te gaan dat aan deze voorwaarde wordt voldaan. Belangrijk is dat de Stuurgroep, waarin alle betrokken gemeenten vertegenwoordigd zijn, positief is over het Landschapsplan. Krijgt het advies van de Stuurgroep om in een volgende fase te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor aanvullende maatregelen voor de leefbaarheid in de Broekpolder opvolging?

Ook belangrijk is een positief advies van de onafhankelijke Kwaliteitsraad, die keek naar het Landschapsplan in relatie tot de toetsing van het plan door Unesco.

In de voordracht staat dat pas verder gewerkt wordt aan de planuitwerking als er zicht is op de financiering van het project en bij de realisatie de Werelderfgoedstatus behouden blijft. Er is sprake van tweemaal twee regionale stroomweg, welk kan worden geüpgraded naar een nationale stroomweg. Nu de financiering van de weg nog voor een overgroot deel gevonden moet worden, net als de invulling van beheer en onderhoud, kan dat aanleiding zijn om met het Rijk te bespreken of moet worden uitgegaan van een regionale stroomweg, of van een nationale stroomweg, zodat de financiering en het beheer op een andere wijze in beeld kunnen komen. Heeft het verschil in status (regionaal of nationaal) daar betrekking op, of zijn het slechts verkeerskundige criteria die het onderscheid maken tussen een regionale of nationale stroomweg? Wordt een koppeling gelegd tussen de aanleg van de verbinding en de afwaardering van de A22?

Vanwege zijn studie en betrokkenheid beschouwt de heer **Hollebeek** (PvdD) zichzelf als liefhebber en kenner op het gebied van de integratie van cultuurhistorische structuren in de ruimtelijke ontwikkelingen. Helaas werd zijn interesse in de technische briefing op 11 januari jl. gevoed door stijgende verbazing. Het idee ontstond dat er sprake was van een presentatie van Landschapsplan 'Kaalslag'. In dit plan worden de termen openheid en kwaliteit als synoniem gezien en dat ruimtelijke kwaliteit zich vooral beperkt tot esthetische kenmerken, die per definitie arbitrair zijn. Wat de een als rommelig beschouwt, is wellicht voor een ander een fraai stukje natuur. Op de golfbaan zijn fazanten en patrijzen te aanschouwen. Vele zangvogels en kleine huisdieren huizen hier. Zij hebben half open terrein nodig met voldoende struikgewas om te schuilen. Door te kiezen voor de golfbaanvariant zullen deze dieren hun heil elders moeten zoeken. De in het gebied aanwezige bosschages moeten het veld ruimen. De PvdD-fractieleden keken met afgrijzen naar het beeldmateriaal tijdens de technische briefing. Deze pijnlijke kaalslag werd onder het mom van kwaliteit als iets fantastisch ten tonele gevoerd. De PvdD vindt dit schrikbarend in een tijd waarin de natuur meer onder druk staat dan ooit en de biodiversiteitscrisis als het zwaard van Damocles boven ieders hoofd hangt. Het vernietigen van bosschages kan nooit teniet worden gedaan door het plaatsen van bomenrijen om dijken te accentueren, of door het inzaaien van bermen. Herplanten is een schijncompensatie, waarvan de dieren de dupe zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of de heer Hollebeek het met hem eens is dat het verwijderen van bosschages gunstig is voor weidevogels, omdat daarmee de schuilmogelijkheden voor roofvogels wegvallen.

De heer **Hollebeek** (PvdD) ziet dat er in het gebied een enorme kaalslag optreedt. Er is meer dan weidevogels in het gebied. Weidevogels zijn onderdeel van de natuur en ecologie, maar er zijn ook andere soorten, zoals

fazanten, patrijzen, zangvogels en kleine zoogdieren. Beter is een balans van open en begroeide stukken, zoals die er nu zijn. In het landschapsplan wordt nadrukkelijk gekozen voor het eenzijdig open en niet voor het behoud van bosschages.

De heer Hollebeek begrijpt dat de focus op de cultuurhistorie lag. Dit plan is een poging om een positief advies van Unesco te verkrijgen. Het is begrijpelijk dat het plan beoogt om de 'landschappelijke klok' honderdtwintig jaar terug te zetten naar de hoogtijdagen van de Stelling.

Daarin kan men doorslaan. Het landschap van het verleden kan bijdragen aan de kwaliteit van de leefomgeving van de toekomst. Daarvan is de heer Hollebeek altijd een voorstander. Dat is wat anders dan 'het Anton Pieckiseren' van het landschap. Laat het landschap met de aanwezigheid van de Stelling van Amsterdam het landschap van de toekomst zijn, waarin ruimte is voor de opgaven van de toekomst, zoals de energietransitie, klimaatcrisis, biodiversiteitscrisis en wellicht een stad die nog niet op de radar is.

De Integrale visie op het gehele gebied die Landschap Noord-Holland zojuist schetste spreekt de PvdD meer aan. Daarmee staat het een niet per definitie boven het ander. Er is wel degelijk ruimte voor bosschages en struikgewas bij waterlinies, maar dan wel bij voorkeur buiten de verboden kringen. De pijn van een plan waarbij een landschap doorsneden wordt en een stuk van het Natuurnetwerk Nederland verdwijnt, wordt nu geprobeerd te verzachten door het gehele landschap op de schop te gooien. Grijs asphalt markeren met groen grasfalt. Het middel lijkt hier erger dan de kwaal. **De PvdD overweegt om in Provinciale Staten met een aantal moties te komen, om de belangen van dieren, natuur en biodiversiteit in het gebied te beschermen.**

Het verbaast de PvdD dat gevraagd wordt het plan te onderschrijven zonder dat er een advies van Unesco ligt. Dat advies zou de PvdD graag meenemen.

De fractie blijft van mening dat de opwaardering van de zuidelijker gelegen N246 en S150 gezien de huidige ontwikkelingen langs het Noordzeekanaal meer zoden aan de dijk zet. Die discussie zal op een ander moment nog worden gevoerd.

De heer **Dekker** (FvD) merkt op dat zijn fractie vaak teleurgesteld is over de voorstellen van dit Provinciebestuur. Bij dit voorstel is de fractie van Forum voor Democratie positief verrast over dit zeer doorvlochten landschapsplan, waarin met alle aspecten rekening lijkt te worden gehouden. Het groen- en natuurherstel is dusdanig dat de voorgenomen aanleg van de weg per saldo een positief effect heeft op de leefbaarheid in de regio. Al jaren is de provinciale weg, die de dorpen Krommenie en Assendelft doorkruist, een doorn in het oog van aanwonenden en veroorzaakt deze veel overlast. De doorstroming is in het geding. Op de huidige N203 bevinden zich elf knelpunten, waaronder verkeerslichten, kruispunten, invoegstroken enzovoorts. Ook zijn er plannen voor woningbouwprojecten langs het traject, die alle ontsloten moeten worden. Daardoor zullen de opstoppingen en knelpunten toenemen. Er is geen goede verbinding tussen Oost en West. Wanneer er calamiteiten zijn op de A8 of A9 is de N203 de enige, niet optimale uitweg. FvD is een groot voorstander van de aanleg van een verbindingsweg tussen de A8 en A9, die de overlast bij omwonenden wegneemt en het comfort van de automobilist ten goede komt.

De fractie is blij met de keuze voor de optie van een verdiepte weg. Ze is voorstander van het behouden van het kenmerkende vertrouwde landschap, waarvan de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie onderdeel uitmaken. FvD staat niet negatief tegenover een zekere 'Anton Pieckisering' van het landschap.

Het herstellen van cultuurerfgoed in combinatie met het verbeteren van bereikbaarheid, het comfort van automobilisten en een betere leefbaarheid voor bewoners klinkt de FvD als muziek in de oren.

De fractie kan zich vinden in het feit dat wordt geopteerd voor een volledig knooppunt bij de afslag A9, ter hoogte van Akermaat in Beverwijk. Het alternatief, een halve knoop zou de bereikbaarheid van Velsen en Beverwijk aantasten.

De Provincie is afhankelijk van het Ministerie en Unesco aangaande de aanleg van de weg. De fractie van FvD ziet graag dat de communicatie met deze partijen geen onnodige vertraging oploopt. De jaarlijkse vergadering van Unesco vindt plaats in juli. Op dat moment kan goedkeuring vanuit die kant verkregen worden, aangaande het behoud van de erfgoedstatus op basis van voorliggend plan. Het plan staat op de agenda voor juli 2023. Wat FvD zou het onderwerp al in juli 2022 op de agenda moeten komen. Valt dit proces te versnellen? Met een goedkeuring van Unesco op zak kunnen sneller grote stappen worden gezet in het verwezenlijken van deze broodnodige verbindingsweg. De twee aan de A9 gelegen tankstations (Akermaat en Twaalfmaat) moeten bij uitwerking van het plan tijdelijk worden afgebroken met zich op herplaatsing langs de A9 op termijn. FvD vindt het van essentieel belang dat deze tankstations zo snel mogelijk een nieuwe bestemming vinden aan de A9. De nieuw te realiseren tankstations moeten minimaal hetzelfde aantal benzine- en dieselpompen omvatten. Zonodig moet een uitbreiding van de capaciteit worden gewaarborgd, gezien het te verwachten hogere aantal verkeersbewegingen op dit traject. FvD is zeer positief over de voordracht en zal hieromtrent voor stemmen.

De heer **Hoogervorst** (SP) vertelt dat een aantal jaren geleden een voorkeursvariant is gekozen voor een mogelijke verbindingsweg. Deze weg houdt de gemoederen al jaren bezig. Ook nu met de presentatie van het Landschapsplan is dat het geval. Het op maaiveldhoogte aanleggen van de weg zou de waarde van Unesco Werelderfgoed Stelling van Amsterdam ernstig aantasten. Middels een landschapsplan zou eerst gekeken worden wat er gedaan kon worden om de waarde van de Stelling te vergroten, om daarna een weg te kunnen intekenen. Bij de presentatie van het landschapsplan bleek dat een aantal belangrijke aspecten nog veel aandacht verdienen, zoals de stikstofproblematiek, de natuurcompensatie en de gevolgen voor bestaande infrastructuur, zoals de situatie bij de Coenbrug. Erkent de gedeputeerde dit? Het grootste probleem betreft de financiering. Er is een bedrag nodig van ruim een miljard euro, daar waar de Staten tot een maand geleden circa 140 miljoen euro in gedachte hadden. Hoe groot achten Gedeputeerde Staten de kans dat het Rijk de knip gaat trekken? Gezien het dreigende tekort aan financiële middelen voor groot onderhoud aan mobiliteitsinfrastructuur zou er nu voor gekozen kunnen worden om het project af te blazen, zoals de SP dat al eerder voorstelde. Wellicht kan de financiële lobby naar het Rijk worden ingezet om eerder afgewezen aanpassingen in Krommenie uit te kunnen voeren?

De SP vindt dat er alles aan gedaan moet worden om de waarde van de Stelling onaangetast te laten. De tand des tijds heeft van het oorspronkelijke stelsel gemaakt dat wat het nu is. Is het geen geschiedvervalsing als met moderne middelen en inzichten de boel wordt hersteld?

Het standpunt van de SP over nut en noodzaak van een verbinding tussen de A8 en A9 is alom bekend en nu niet anders. In het kader van het klimaatprobleem moet het autogebruik drastisch worden teruggedrongen. Dit onzalige project doorzetten, valt dan ook niet te verkopen. Kan de gedeputeerde hierop reageren?

De heer **Deen** (PVV) spreekt complimenten uit aan hen die werkten aan het Landschapsplan en hij bedankt alle insprekers voor hun inbreng en betrokkenheid.

De PVV las het plan met interesse en volgde de technische briefing. Een en ander stemt de fractie overwegend tevreden. De totstandkoming verliep volgens een zorgvuldig proces. Het ontwerp doet recht aan het landschap, de Stelling van Amsterdam en de bereikbaarheid van de regio.

In het plan zijn 40 maatregelen opgenomen, die een samenhangend geheel vormen voor het behoud, het herstellen en versterking van de Outstanding Universal Value van de Stelling en voor de aanleg van een verbindingsweg, via het tracé van het Golfbaanalternatief. Het alternatief waar de PVV voorstander van was en nog steeds is.

Een van de gedane aanbevelingen spreekt de PVV zeer aan. Het betreft de aanbeveling om de windturbine bij Heemskerk te verwijderen als deze aan het einde van de levensduur en geen nieuwe windturbine terug te plaatsen. Dat is een mooie bijkomstigheid van deze voordracht.

De PVV heeft er vertrouwen in dat de maatregelen zullen leiden tot een kwaliteitsimpuls van de Stelling van Amsterdam, een relatief positief effect hebben op de openheid van het landschap, bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid in het gebied en de bereikbaarheid verbeteren.

De fractie heeft ook enkele zorgpunten. Restaurant Twaalfmaat zou verwijderd moeten worden. Dit draagt bij aan het vergroten van de openheid van Kom 14 en het vrijmaken van de schootsvelden van Fort Veldhuis. De PVV hoopt dat onteigening kan worden voorkomen.

Een ander punt van zorg heeft te maken met de financiën. Eerder zag het financiële plaatje er rooskleuriger uit. De geschatte maatschappelijke baten liggen boven de geschatte investeringskosten, maar er is een onzekerheidsmarge van 25% inzake de investeringskosten. De kosten voor beheer en onderhoud van de weg zijn nog niet geraamd. Er is een financieel gat van ruim 800 miljoen euro. Sommigen menen dat dit gat ervoor gaat zorgen dat de weg er nooit komt. Toch ziet de PVV het positief in. De fractie wil dat er eerst zicht is op de financiering van het project, voordat Provinciale Staten een besluit nemen over de start van de planuitwerkingsfase. Wat kunnen de gevolgen zijn voor het plangebied als het financiële gat niet gedicht kan worden?

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) spreekt van een lang traject. De weg staat al zestig jaar ter discussie. Voor de PvdA zijn enerzijds het open landschap en de Stelling belangrijk, maar anderzijds zijn leefbaarheid en gezondheid heel belangrijk. Deze tweespalt is een van de redenen waarom de Staten om een Landschapsplan hebben gevraagd. Het totaalpakket ziet er mooi uit, wat de PvdA betreft. Het zorgt voor verbetering van de Stelling. Als de Staten ja zeggen tegen het Landschapsplan dan gaat het voor de PvdA sec en alleen over het Landschapsplan en niet over de vervolgstappen. Het plan moet worden getoetst door Unesco en de financiën moeten er wel zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het doorgaan van het Landschapsplan, wat de PvdA betreft, niet hoeft te betekenen dat de weg er komt.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) zegt dat de discussie over wel of geen weg pas gevoerd kan worden als aan alle andere voorwaarden is voldaan. Als er zicht is op financiën en een goedkeuring door Unesco komen de Staten dan opnieuw bijeen voor een gesprek over het wel of niet aanleggen van een weg? Hoe ziet het verdere proces eruit? De PvdA wil voorkomen dat nu ja wordt gezegd waarbij er op enig moment financiën komen. Echter, dan ziet de wereld er mogelijk weer heel anders uit op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. De PvdA-fractie heeft in de vorige periode om dit Landschapsplan gevraagd. Eerst moest duidelijk zijn of de variant inpasbaar is in het landschap, ook met het oog op de Stelling van Amsterdam. Als de Staten ergens om hebben gevraagd dan moeten ze er ook naar kijken. Dat wil niet zeggen dat als de Staten met het Landschapsplan instemmen dat ze dan ook meteen ja zeggen tegen het vervolg. Eerst moeten er de financiële middelen en de goedkeuring van Unesco zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) of de PvdA de inwoners van Krommenie geen zicht wil geven op een oplossing voor het leefbaarheidsprobleem.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) antwoordt dat leefbaarheid en gezondheid heel belangrijke speerpunten zijn voor de PvdA, maar daarnaast is er ook nog het Leefbaarheidsfonds. Het is goed om te kijken wat er nog meer mogelijk is. De PvdA wil ervoor strijden dat er qua leefbaarheid en gezondheid een oplossing komt voor

Krommenie en Assendelft. Dat is wellicht niet meteen de weg waarover de VVD spreekt. De PvdA wil dat loskoppelen. Er moet zeker worden gekeken hoe voornoemde gemeenten kunnen worden geholpen.

Bij interruptie vraagt de heer **Hollebeek** (PvdD) wat de PvdA beweegt om te denken dat het over enkele jaren wel het juiste moment is om de knoop door te hakken, terwijl dat moment in de afgelopen zestig jaar nooit voorbij kwam.

Mevrouw **Doevendans** (PvdA) vindt het te kort door de bocht om te stellen dat het 60 jaar niet heeft gewerkt en nu dus ook niet werkt. De wereld is in zestig jaar enorm veranderd. Als er financiën zijn, ziet de wereld er mogelijk opnieuw anders uit.

Mevrouw **Van Geffen** (Liberaal N-H) vindt het hoog tijd dat de verbinding A8-A9, na vijftig jaar studie, een substantiële vervolgstap krijgt. Het plan is een prachtige uitwerking, landschappelijk gezien, en een oplossing voor veel leefbaarheidsvragen in Assendelft en Krommenie. Complimenten zijn er voor iedereen die aan het Landschapsplan gewerkt heeft. Mevrouw Van Geffen bedankt de insprekers voor hun bijdragen.

Liberaal N-H is niet van de school die vanuit wensdenken het verkeer ziet verminderen, terwijl huizen, bedrijven en aantallen inwoners de komende jaren fors toenemen. De verbinding is ook hard nodig voor de transportsector. Zonder transport staat alles stil. Dat is maar al te vaak merkbaar op de N203. Mevrouw Van Geffen kan zich aansluiten bij de heldere bijdrage van de heer Terwal van de VVD. Ook sluit zij zich aan bij de interpretatie van de heer Hoogervorst dat dit Landschapsplan een middel is om de verbinding mogelijk te maken. Het is jammer om daarop nu al zoveel voorbehoud te horen van de coalitiepartijen, buiten de VVD. Waarom wordt nu pas gestart met de lobby voor geld? Had die lobby al niet gestart kunnen zijn?

De heer **Klein** (CU) meldt dat de CU een groot voorstander is van het plan om de Stelling van Amsterdam beter zichtbaar te maken. De fractie spreekt complimenten uit voor de gedetailleerde ideeën om de Stelling in het gebied tussen Assendelft en Heemskerk te herstellen, waardoor het gebied, waar nu golfbaan ligt, weer open landschap wordt, de tankstations verdwijnen en de dijken weer zichtbaar worden. De fractie kan zich niet vinden in de 'koppelverkoop', die Gedeputeerde Staten voorstellen. De ChristenUnie ziet geen heil in de verbinding tussen de A8 en A9 en zeker niet in de Golfbaanvariant. Het is geen verstandige oplossing om een nieuwe snelweg aan te leggen. Het gebied zal doorsneden worden door een diepe betonnen geul. Dat heeft grote gevolgen voor bijvoorbeeld de agrariërs. De klimaatproblemen moeten worden aangegrepen om de behoefte aan mobiliteit te reduceren. Het is bijna ondenkbaar dat dit plan ooit zal worden uitgevoerd. De kans is klein dat er een miljard euro zal worden gevonden voor dit kleine stukje snelweg. Het Rijk schrapt deze verbindingsweg eerder van haar wensenlijst. De inwoners van Krommenie en Assendelft wordt valse hoop gegeven en de bewoners van Broekpolder wordt angst ingeboezemd.

Denken Gedeputeerde Staten dat met dit plan is aangetoond dat een weg dwars door de Stelling praktisch gezien niet uitvoerbaar is?

Er moet worden gekeken naar alternatieven. De herziene MKBA is op zichzelf al een klucht. Door een andere rekenrente heeft een weg ineens tweemaal zoveel nut. Alle andere varianten zijn dan ook weer rendabel. Wat de CU betreft wordt nu vooral gekeken naar ideeën zoals aangedragen door ROVER met snelle busverbindingen vanuit Uitgeest en de voorstellen van de Groene Combinatie om met agrariërs aan de slag te gaan om het gebied te versterken. De heer Klein heeft daarom de volgende vraag aan zijn mede-commissieleden. De weg kan niet worden aangelegd zonder de versterking van de Stelling. Andersom? Zou dat niet moeten worden nagestreefd? Dat nu een start wordt gemaakt met het versterken van de Stelling, wat slechts beperkte kosten met zich meebrengt en dat parallel onderzoek wordt gedaan naar betere alternatieven om de situatie in Krommenie te verbeteren.

Gedeputeerde **Pels** vertelt dat de Liniecommissie onlangs via een presentatie is geïnformeerd over het doorlopen proces. Er is nog niet gesproken over de inhoud. Noord-Holland is in gezamenlijkheid met andere provincies Siteholder van de Hollandse Waterlinies. Het inhoudelijke gesprek moet zeker nog worden gevoerd met de Liniecommissie. Provinciale Staten doen uiteindelijk de besluitvorming, maar het is wel belangrijk dat bij zo een grote ontwikkeling de Liniecommissie uitgebreid wordt meegenomen. Dat zal het college op zich nemen na besluitvorming in Provinciale Staten.

Het traject met Unesco is helaas niet te versnellen. Voor het agenderen van het onderwerp deze zomer hadden de stukken in december jl. ingediend moeten zijn. Unesco is als gremium niet makkelijk te beïnvloeden en zeker niet in het besluitvormingstraject. Ook als de provincie stukken heeft ingediend dan is er nog geen zekerheid over de datum van besluitvorming door Unesco.

Gedeputeerde **Olthof** vult aan dat het contact met Unesco loopt via het Ministerie van OCW. Provincie Noord-Holland heeft zelf geen contact met Unesco. De verwachting is dat het tijdsplan dat er nu ligt mogelijk te positief is. Uiteindelijk gaat Unesco daar zelf over.

Vandaag ligt het Landschapsplan voor en geen definitieve go/no go voor een verbindingsweg tussen de A8 en A9. Het Landschapsplan is door de Staten en door Unesco als belangrijke voorwaarde gesteld om überhaupt verder te kunnen gaan met de planuitwerking. Het Landschapsplan dient een antwoord te geven op de eis die Unesco gesteld heeft. Als de weg er zou moeten komen, dan mag dat niet ten koste gaan van de Stelling van Amsterdam.

Het Landschapsplan is voorwaardelijk om, indien daartoe besloten zou worden, de verbindingsweg aan te leggen. Alle partijen, die positief tegenover het Landschapsplan staan, zijn van mening dat dit in zijn totaliteit moet worden uitgevoerd.

Het is een mooi gebied in een verstedelijkte omgeving. De vele opgaven maken het complex. Enerzijds moeten de openheid en het karakter van het landschap behouden blijven, maar anderzijds zijn er de opgaven ten aanzien van leefbaarheid en toekomstige ontwikkelingen zoals woningbouw.

Met dit plan is een antwoord gegeven op de vraag hoe recht kan worden gedaan aan alle opgaven en toekomstige ontwikkelingen en waarbij rekening wordt gehouden met het landschap. Dat laatste maakt dat het dure ingrepen zullen zijn. Een eventuele weg moet verdiept worden aangelegd en er zullen compenserende maatregelen moeten worden getroffen om recht te doen aan alle factoren in de omgeving. Onder punt 2 staat het woord 'zij' vermeld. Zij is Provinciale Staten. Provinciale Staten nemen het besluit. Als er duidelijkheid is over de financiering en vanuit Unesco dan zullen Provinciale Staten moeten besluiten of wordt doorgegaan met de planuitwerking. Dat is de eerstvolgende stap.

Met dit besluit staat dat traject nog open.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) of op dat moment (voordat een besluit genomen wordt) niet alleen Unesco en de financiën, maar ook een bredere afweging voorliggen.

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat het traject een aantal fasen kent. Nu wordt als voorwaarde gesteld, om een volgende fase in te gaan, dat het Unesco standpunt en de financiën bekend zijn. In de planuitwerking volgt een nieuwe MKBA op basis van een nieuw model. Dat is een vraag vanuit het Rijk. De parameters voor de discontovoet worden door het Ministerie van Financiën aangereikt.

Bij interruptie vraagt mevrouw **Kuiper** (CDA) of het college verwacht dat de zoektocht naar financiële middelen moeilijker wordt, als degenen bij wie financiering wordt gezocht verwachten dat Provinciale Staten zullen besluiten om het Landschapsplan niet tot uitvoering te brengen.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de financiering moet worden gevonden in cofinanciering en financiering door de Staten zelf. Het laatste woord is in dit geval aan Provinciale Staten. Voordat over financiën wordt gesproken is het wel belangrijk om te weten dat er een Landschapsplan ligt dat als basis kan dienen en waarover Provinciale Staten positief zijn.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat de keuze voor de Golfbaanvariant mede is gemaakt op basis van de toenmalige MKBA-berekeningen. Nu wordt doorgedaan op dit spoor terwijl met de nieuwe discontovoet eigenlijk alle varianten weer op tafel kunnen worden gelegd. Waarom zou dat laatste geen goed idee zijn?

Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat niet alleen de discontovoet bepalend is geweest voor de Golfbaanvariant. Als in 2017 op basis van dezelfde MKBA conclusies worden getrokken en er wordt vervolgens een parameter in de discontovoet verandert dan zullen in dezelfde mate ook veranderingen in de andere varianten aan de orde zijn. De verhouding van deze variant ten opzichte van de andere zal niet noemenswaardig afwijken. Enerzijds is de commissie kritisch op het feit dat de MKBA ineens positief is verdubbeld vanwege de gewijzigde discontovoet en anderzijds wordt deze als argument gebruikt om alle varianten opnieuw aan de orde te stellen.

Destijds is een keuze gemaakt voor de Golfbaanvariant als voorkeursvariant. De vraag ligt nu voor of de uitvoering van een landschapsplan mogelijk is, waarbij recht wordt gedaan aan de uitgangspunten van Unesco om de Stelling te behouden.

Bij interruptie merkt de heer **Klein** (CU) op dat Unesco zelf heeft aangeraden om naar Variant 7 te kijken. Dan kon niet omdat die variant niet rendabel was gegeven de MKBA. De heer Klein vindt het wel logisch om een stap terug te gaan, met bijvoorbeeld Variant 7. Die kan met herstelmaatregelen net zo goed uitpakken voor de Stelling van Amsterdam en tegelijkertijd realistischer zijn, omdat die variant niet zo onbetaalbaar is als de Golfbaanvariant.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat het niet het uitgangspunt is geweest voor het opstellen van het Landschapsplan. U wilt weer teruggaan en alles weer opnieuw doen. Vanaf 2010 is hierover uitvoerig gesproken. De voorkeursvariant is nu uitgewerkt. Het Landschapsplan met betrekking tot de Voorkeursvariant ligt nu voor. Vanuit de Staten kan daaraan goedkeuring worden verleend. Als de weg er ooit zou moeten komen dan zou dit het bijbehorende Landschapsplan moeten zijn.

Bij interruptie vraagt de heer **Terwal** (VVD) om de toezegging van de gedeputeerde dat wanneer in de toekomst een nieuwe MKBA wordt uitgevoerd dat ook baten voor erfgoed, natuur en landschap worden meegenomen.

Gedeputeerde Olthof zal bij de verdere planuitwerking de MKBA zo volledig mogelijk uit laten voeren. Het feit dat een aantal elementen niet is meegenomen, is omdat ze binnen een MKBA niet kwantificeerbaar zijn. Daar waar het kwantificeerbaar is en meegenomen kan worden in een MKBA, zal dat zo volledig mogelijk worden gedaan.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of Provinciale Staten in een later stadium, na instemming met het Landschapsplan, alsnog kunnen besluiten dat niet tot uitvoering wordt overgegaan, ook al is de financiering geregeld.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat Provinciale Staten daar zelf over gaan. Op dit moment valt niet te overzien wat er allemaal uit gaat komen. Er moeten nog veel vragen worden beantwoord, ook naar aanleiding van de technische briefing. Het is aan Provinciale Staten om op basis van het totale verhaal een keuze te maken.

Bij interruptie vraagt de heer **Steeman** (D66) welke terugvaloptie het college voorhanden heeft als het plan niet financierbaar blijkt, of wanneer Unesco het plan afkeurt. Verbindt de Provincie zich nu volledig aan de Golfbaanvariant?

Gedeputeerde **Olthof** licht toe dat Gedeputeerde Staten een uitspraak vragen over het voorliggende Landschapsplan, dat is gebaseerd op de Golfbaanvariant. Dat Landschapsplan gaat naar het ministerie van OCW voor het vragen van een reactie van Unesco. Op dit moment is er geen ander scenario of een plan B uitgewerkt. Het is een enorme klus geweest. Het is niet opportuun dat gelijktijdig allerlei alternatieven worden uitgewerkt.

Over Broekpolder zegt de gedeputeerde het volgende. Vanuit de Stuurgroep is positief gereageerd op het Landschapsplan. Ook de gemeenten Uitgeest, Velsen en met name Beverwijk en Heemskerk hebben nadrukkelijk gesteld dat het plan niet ten koste mag gaan van de leefbaarheid in Broekpolder. Dat is als randvoorwaarde meegegeven. Het is een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking. In de verdere planuitwerking wordt bekeken wat nog meer mogelijk is om de leefbaarheid in de Broekpolder misschien zelfs verder te verbeteren.

Het uitgangspunt is de vraag of een verbinding kan worden gemaakt tussen de A8 en A9. Daarvoor is dit Landschapsplan voorwaardelijk. In die zin is het een integraal Landschapsplan. Als er zicht zou zijn op realisatie dan zou dat gefaseerd kunnen plaatsvinden. Er ligt nu geen vraag voor of onderdelen uit het Landschapsplan kunnen worden opgepakt.

De gestelde randvoorwaarden voor de aanleg van een verbindingsweg zijn met dit Landschapsplan ingevuld. Over de relatie tussen de mini-A8-A9 en de leefbaarheid in Krommenie is eerder gesproken. Er worden maatregelen getroffen rondom de N203 in Krommenie. Door het ontbreken van die weg ontstaan verkeersproblemen in de Dorpsstraat van Assendelft en in de verbinding van Saendelft richting de A8. Zaanstad vroeg de Provincie een bijdrage te leveren om daarvoor een alternatief te bieden. Het is een uitwerking vanuit Zaanstad zelf. Die gemeente neemt het voor haar rekening, inclusief het gesprek met de bewoners. Het is geen definitieve oplossing voor de problemen in Assendelft en Krommenie, maar het is een onderdeel van de leefbaarheidsvraagstuk. Er zijn middelen om op korte termijn tegemoet te komen aan die problemen. Structureel zijn er andere maatregelen nodig om de leefbaarheid te bevorderen.

Met de financiering is het college nog niet aan de slag gegaan. Het Rijk heeft in het verleden uitgesproken dat het geen Rijksaangelegenheid is. Er ligt op dit moment een financieel vraagstuk bij het ministerie van I en W ten aanzien van het prioriteren van projecten, zoals het doortrekken van de Noord-/Zuidlijn, Zuidasdok et cetera. Daarnaast lag er nog geen Landschapsplan waaraan de Staten goedkeuring hebben gegeven. De komende tijd gaat het college met het Rijk en andere overheidspartners in gesprek om te vernemen of er uiteindelijk zicht is op financiering. Dat zicht op financiering zal zijn dat het Rijk erkent dat deze weg nodig is en dat er vanuit het Rijk de bereidheid wordt getoond om een financiële bijdrage te leveren. Daarmee is de

financiering nog niet rond. De ervaring leert dat naast een bijdrage vanuit andere partners er nog steeds een forse bijdrage vanuit de Provincie gevraagd zal worden.

Ook hier komt het financieringsvraagstuk terug of Provinciale Staten bereid zijn om meer te betalen dan de middelen die nu zijn gereserveerd. De verdere uitwerking zal de nodige tijd vragen. De gedeputeerde wil niet de indruk wekken dat dit binnen een paar jaar geregeld zal zijn. Er ligt een enorme druk op de financiën. Toch wil het college kijken of er op langere termijn, ook in relatie tot andere ontwikkelingen rondom Amsterdam, zoals woningbouw. Uiteindelijk zicht op is dat dit een Rijksopgave gaat worden en of het Rijk bereid is een bijdrage te leveren. Dat gesprek zal het college ook gaan voeren.

Bij interruptie vraagt de heer **Hoogervorst** (SP) of het klopt dat de gedeputeerde bij Provinciale Staten terugkomt met het bericht dat er een bepaald groot bedrag vanuit de Provincie nodig is. Hoe valt een vraag om zo een dergelijk groot bedrag te rijmen met alle waarschuwingen die de gedeputeerde gaf om vooral niet te veel uit te geven op het gebied van Mobiliteit, omdat de bodem van de schatkist in zicht komt?

Gedeputeerde **Olthof** constateert dat de SP vaak vragen stelt over waar Provinciale Staten zelf over gaan. Dit zal onderdeel gaan uitmaken van het IMPI. Provinciale Staten bepalen of ze het dit geld waard vinden om deze investering te doen. Als er zicht op financiën is vanuit andere partners dan zal er een afweging zijn binnen het dan zittende college. Dat college zal bereid moeten zijn om een voordracht te doen.

Het vervolgtraject is reeds geschetst. Het is aan OCW om te bepalen of het Landschapsplan uiteindelijk naar Unesco gaat om daarover een standpunt in te nemen. Gedeputeerde Staten gaan de komende tijd in gesprek met andere partners om te weten of er zicht op financiën kan worden verkregen. De gedeputeerde waagt zich niet aan een uitspraak over het bedrag dat vanuit de Provincie moet worden bijgedragen. Die afweging moet nog gemaakt worden.

Bij interruptie vraagt de heer **Klein** (CU) of de Provincie ruimte heeft om een bedrag in de orde van de grootte zoals voor de Westfrisiaweg neer te leggen voor die paar kilometer.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat hij dit een ingewikkelde vraag vindt. De behoefte aan de verbinding A8–A9 is aangegeven, maar met een duidelijke voorwaarde. Nu is duidelijk welk kostenplaatje er aan vast zit. Als bekend is waartoe andere partijen bereid zijn, dan is de vraag hoeveel deze Provincie bereid is bij te dragen. Daarbij moet rekening worden gehouden met andere investeringen, zoals die in openbaar vervoer en andere mobiliteitsvraagstukken.

In antwoord op de vraag van mevrouw Kuiper stopt het verder zoeken naar een reductie van geluid en stof niet bij dit Landschapsplan. In de verdere planuitwerking zullen maatregelen worden getroffen om overlast van stof en geluid verder tegen te gaan.

Een regionale of nationale stroomweg maakt niet het verschil qua kosten maar wel voor beheer en onderhoud.

Het college is op de hoogte van de wens van Beverwijk en de IJmond om de A22 af te waarderen. Alle andere infra-ontwikkelingen worden steeds meegenomen in alle afwegingen en de verdere planuitwerking. Het Perspectief Mobiliteit is nog steeds het uitgangspunt voor deze provincie. Dus dat betekent dat wordt geïnvesteerd in het verminderen van mobiliteit, maar er zal altijd ruimte moeten blijven voor auto's. Ook voor een elektrische auto of een bus zal asfalt nodig zijn.

De heer Hollebeek typeerde de spanning tussen de natuur ongemoeid laten en het terugbrengen van de staat van het Werelderfgoed Stelling van Amsterdam. Om recht te doen aan de universele waarde van de Stelling van Amsterdam, dan is daarvan de consequentie dat er geen ruimte is voor een landschap met een golfbaan

en bosschages. De gedeputeerde wil daarmee geen classificering geven aan verrommeling, want ook dat is natuur. Het doel is uiteindelijk om het open weidegebied in stand te houden. De gedeputeerde voelt en begrijpt de worsteling van de heer Hollebeek.

Bij interruptie merkt de heer **Hollebeek** (PvdD) op dat hij er juist een groot voorstander van is om het erfgoed onderdeel van het landschap uit te laten maken, maar dan wel als 'onderdeel van' en niet als 'teruggaan naar'.

Gedeputeerde **Olthof** was vier jaar lang wethouder monumenten. Op veel plekken probeert men krampachtig vast te houden aan hoe het ooit was. Het is belangrijk dat mensen het verleden kunnen beleven en herleven.

Unesco is geen partij die adviezen geeft. Wel zijn er mensen aangetrokken voor het kwaliteitsteam, die vaker met Unesco hebben gewerkt. Ze weten wat Unesco vraagt.

Bij de planuitwerking komt de betekenis van het verplaatsen van de tankstations aan de orde. Er zal met belanghebbenden worden gesproken over alternatieven. De verplaatsing is geen onderdeel van het Landschapsplan.

Bij interruptie vraagt de heer **Dekker** (FvD) de gedeputeerde om aan te geven dat het wel de bedoeling is om de tankstations terug te laten keren in de uiteindelijke oplossing.

Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de terugkeer van de tankstations geen onderdeel is van dit Landschapsplan. Ze moeten hierin plaats maken om de universele waarde van de Stelling terug te brengen. In de verdere planuitwerking komt aan de orde wat het betekent voor de te verplaatsen tankstations en andere voorzieningen. Dan is het aan Provinciale Staten om inbreng te leveren en een oordeel te geven of het voldoende is.

Stikstof komt terug bij de verdere planuitwerking. De gedeputeerde is bekend met de geluids- en stofoverlast bij de Coenbrug. Dat is een vraagstuk dat het Rijk c.q. Rijkswaterstaat moet oplossen. Ook daar moet de leefbaarheid van omwonenden van de Coenbrug en de A8 worden verbeterd. De gedeputeerde wil dat niet betrekken bij dit vraagstuk.

Geschiedvervalsing is niet aan de orde. De Provincie doet recht aan de geschiedenis door te laten zien wat de waarde van de Stelling van Amsterdam is. De Provincie heeft de plicht om de Stelling in stand te houden, in het ingewikkelde gebied en met de uitdagingen die dat met zich meebrengt.

Terugdringen van het autogebruik is nog steeds het uitgangspunt maar alleen het stimuleren van het openbaar vervoer of van actieve mobiliteit zal geen antwoord zijn op de mobiliteitsvragen die er spelen. Er zal ook verduurzaming van het huidige vervoer moeten plaatsvinden. Dan nog steeds zijn er wegen nodig om mensen van A naar B te krijgen.

Zoals eerder gezegd komt de verplaatsing van de tankstations en andere voorzieningen nog aan de orde. Onteigening is nooit het uitgangspunt. Als het aan de orde zou zijn, dan zal de Provincie proberen om de eigenaren zoveel mogelijk tegemoet te komen.

De Staten hebben als voorwaarde gesteld dat er zicht op financiering moet zijn. Als het financiële gat niet kan worden gedacht dan moet worden besproken of dit het einde van de verbinding A8-A9 is, of wat de alternatieven zijn.

De koppelverkoop is niet gepast in dezen. Het is namelijk andersom. Om de verbinding aan te leggen, is de voorwaarde gesteld dat er aandacht moet zijn voor het Landschapsplan en het behoud van het landschap en de Stelling van Amsterdam.

Als er geen landschapsplan ligt en geen zicht of de Staten daarmee akkoord zullen gaan, dan is het lastig om te lobbyen. De discussie bij het Rijk gaat vooral over andere financiële opgaven.

Tweede termijn:

De heer **Steeman** (D66) kreeg een duidelijk antwoord op zijn vraag of er een terugvaloptie is. De concrete voorstellen die gedaan worden, zoals door de inspreker namens ROVER, kunnen nu al worden opgepakt. D66 ziet dat graag gebeuren. Het Leefbaarheidsfonds kan daarop gericht en effectief worden ingezet. Wil de gedeputeerde daar ook de regisserende rol van de Provincie oppakken?

De heer **Terwal** (VVD) constateert dat sommige commissieleden de VVD verwijten dat de fractie niet openstaat voor 'de nieuwe tijd' en geen oog zou hebben voor klimaat- en stikstofproblemen. De 'nieuwe tijd' is de toekomst. De toekomst is dat de bevolking in Noord-Holland toeneemt, net als de bedrijvigheid. Auto's, bestelwagens en vrachtauto's worden elektrisch. Dus minder of geen geluid, CO₂-uitstoot en geen stikstofuitstoot. Door de toename van de bevolkingsgroei en de bedrijvigheid blijven er files ontstaan voor de deuren van inwoners van Krommenie. Om die reden blijft de VVD pleiten voor de verbinding A8-A9. De heer Terwal roept zijn mede-commissieleden op om uit hun 'loopgraven' te komen, het plan in zijn integraliteit te zien en samen met de VVD op zoek te gaan naar financiering en goedkeuring van Unesco.

Bij interruptie wil de heer **Steeman** (D66) de heer Terwal tegemoet komen door te zeggen dat er inderdaad alle belang bij is, ook voor D66, om snel duidelijkheid te krijgen over de financiering en over de goedkeuring van Unesco, zonder dat de heer Steeman daarmee zegt dat het geld er zo snel mogelijk moet zijn en er een 'ja' moet komen van Unesco.

De heer **Terwal** (VVD) nodigt de heer Steeman uit om samen naar Den Haag te gaan en daar naar financiering te zoeken.

Mevrouw **Van der Waart** (GL) is blij met de beantwoording van de gedeputeerde. Dit is niet de definitieve go/no go. Voor GL geldt, in tegenstelling tot de VVD, dat niet alle seinen op groen staan. Er is geen relatie met de ambities voor duurzame mobiliteit. De weg is voorbereid als snelweg, waardoor er een plak asfalt van 75 meter door het landschap snijdt. Er worden mitigerende maatregelen opgesteld die er mogelijk voor zorgen dat de Werelderfgoedstatus behouden blijft. Effecten van de weg zijn niet duidelijk. Het lijkt aannemelijk dat de congestie op de Coenbrug zal toenemen. Er liggen nog belangrijke opgaven voor stikstof en natuur. Voor de uitvoering is geen geld. Heeft de VVD al berekend hoeveel de opcenten omhoog zouden moeten gaan om dit project voor elkaar te krijgen. GL is een groot fan van groen, maar de fractie ziet hier nog geen groen licht.

De gedeputeerde heeft aangegeven dat de financiering nog de nodige tijd zal kosten. De aanleiding voor dit verhaal is dat de problematiek voor de leefomgeving nu speelt. Gelukkig wordt tussentijds doorgewerkt aan een gezonde leefomgeving. Nu er plannen worden aangedragen voor het landschap vraagt GL de gedeputeerde om daarmee al aan de slag te gaan.

Gedeputeerde **Olt Hof** zegt dat Gedeputeerde Staten zich volop blijven inzetten om op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren. Het is geen toekomstprobleem, maar een probleem van vandaag. Samen met de inwoners van Krommenie en Assendelft werkt het college daaraan verder. De grote oplossing wordt niet direct gevonden in de maatregelen die nu voorliggen. Daarvoor zal echt een grote investering moeten worden gedaan. Los van de maatregelen in Krommenie en Assendelft zal het college

blijven investeren in de ambities die het Perspectief Mobiliteit en het OV Toekomstbeeld aan de orde komen. Er wordt steeds geïnvesteerd in goede alternatieven voor de auto en goed openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Die Agenda's liggen er nog steeds. Daarmee gaat het college zeker verder.

De **voorzitter** constateert dat de voordracht als bespreekstuk zal worden doorgeleid naar de vergadering van Provinciale Staten op 31 januari 2022.