

## Verslag concept

### Commissie Mobiliteit & Financiën

Datum commissievergadering	:	26 november 2018
Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	06-257 62 257 / <a href="mailto:neeskens@noord-holland.nl">neeskens@noord-holland.nl</a>

#### Aanwezig:

Commissievoorzitter	:	H.W. Struben
Commissiegriffier	:	mw. S. Neeskens
Leden van de commissie		
	CDA	: H. de Graaf (tot 15.30 uur) en D.G. Heijnen
	ChristenUnie-SGP	: M.C.A. Klein en mw. M. Terlouw
	D66	: A.E. Tijssens
	GroenLinks	: A. Hietbrink en mw. Z. Pels
	ONH	: J.H. Leever
	PvdA	: mw M.E. van Duijn, N. Papineau Salm en X.J. Den Uyl
	PvdD	: F. Zoon en mw. J. Visser
	PVV	: M. Deen en J.A.M. van Hooff
	SP	: J.M. Bruggeman en W. Hoogervorst
	50PLUS	: mw. O.A.C. de Meij
	VVD	: Mw. J.F.L. Kaamer van Hoegge en J.P.M. van Straaten
Commissaris van de Koning	J. Remkes (agendapunten 5a en 12)	
Gedeputeerde(n)	mw. E. Post (VVD)	
Notulist	mw. I.L. Vos (Moneypenny BV)	
<b>Afwezig:</b>	en mw. P.E. Kirch-Voors (VVD) Z. Yurdakul (D66)	

170 **6. B-agenda mobiliteit**

**6a. Reconstructie N247 passage Broek in Waterland**

Allereerst geeft de **voorzitter** het woord aan de vijf sprekers.

175 De heer **Debets** spreekt in namens het georganiseerde bedrijfsleven in de regio Waterland en het Economisch Forum Holland boven Amsterdam. Het proces van cocreatie heeft VOWA, de koepel van ondernemersverenigingen in de regio van dichtbij meegemaakt. VOWA vertegenwoordigt circa 750 ondernemingen in de regio Waterland. Voor ondernemers staat de vlotte doorstroming van het verkeer voorop. De filedruk zal nog toenemen. Iedere verbetering van het wegennet is  
180 zeer welkom. De op initiatief van Dorpsraad Broek in Waterland ontwikkelde alternatieven mogen rekenen op de warme steun van het bedrijfsleven. Het door de provincie ontwikkelde oorspronkelijke plan is slechts een lapmiddel. Het is van dergelijke korte duur dat het feitelijk geen oplossing genoemd kan worden. Het is dus eigenlijk weggegooid geld.  
185 De heer Debets is benieuwd naar de actuele stand van zaken. Hij zag een bericht van de provincie dat er voorlopig geen besluit genomen wordt. De eerste keuze van de provincie blijkt minder robuust te zijn dan aanvankelijk werd verondersteld. Is de bovengrondse oplossing van tafel? De alternatieven van de dorpsraad leveren veel winst op. Zie ook de MKBA.  
190 Stilstand is in dit verband letterlijk en figuurlijk achteruitgang. Natuurlijk ziet het bedrijfsleven liever een onderdoorgang, waar met een lagere snelheid moet worden gereden. Zolang er maar geen stilstand is. De hoofdmoot was, is en zal zijn: de doorstroming van het autoverkeer, een einde aan de dagelijkse file-ellende en een bedrijfseconomische winst die het gevolg van de onderdoorgang zullen zijn.

195 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt naar welke ondergrondse variant de voorkeur uitgaat.

200 De heer **Debets** zegt dat de mooiste tevens de duurste variant is. Dat is de variant met 4 banen waar 80 km mag worden gereden. Het bedrijfsleven begrijpt heel goed dat het ook allemaal gefinancierd moet worden.

De heer **De Graaf** (CDA) is benieuwd of het bedrijfsleven bereid is om mee te financieren.

205 De heer **Debets** heeft er geen antwoord op. Het is niet gepeild bij de achterban. Het zal een lastig verhaal zijn. De organisatiegraad is relatief laag. De free riders zijn dan echte free riders.

210 De heer **Klein** (CU-SGP) vraagt of de heer Debets dit geluid heeft laten horen bij verschillende gemeenten.

De heer **Debets** heeft individuele wethouders hierop aangesproken. Zij zeggen dat dit onderwerp is dat in de Vervoersregio aan de orde komt. Vanwege tal van publicaties van zijn hand neemt de heer Debets aan dat het wel bekend is bij gemeenten hoe het bedrijfsleven er in staat.

215 Mevrouw **Van de Weijenberg** (wethouder Waterland) spreekt in om de dorpsraad en de bewoners van Broek in Waterland te ondersteunen in hun wens voor een onderdoorgang van de N247. De wens is groot. Men wil weer een compleet dorp, zonder een doorsnijding. Het gemeentebestuur van Waterland stond aan de zijlijn. Ze ondersteunde en faciliteerde, maar de bewoners en de dorpsraad staken hier enorm veel energie in. Terecht krijgen zij daarvoor complimenten van de gedeputeerde. Ze organiseerden veel bijeenkomsten crowd funding acties en dergelijke. De urgentie voor Broek in Waterland is groot. Broek in Waterland is aan de zuidkant uitgebreid, maar  
220 alle voorzieningen bevinden zich aan de noordkant. Veel Statenleden zijn in de afgelopen jaren in Broek in Waterland geweest. Het project loopt al lang. Was dat ook in de spijtstijd? Het vele verkeer zorgt voor lawaai, vervuiling en onveiligheid. Daar moet een einde aan komen.  
225 Mevrouw Van de Weijenberg staat hier ook als lid van de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland. Vaak wordt het beeld geschetst dat de stuurgroepleden het niet met elkaar eens zouden zijn. Ze zijn het wel met elkaar eens. De bovengrondse variant, zoals die nu voorligt, is niet toekomstbestendig. Eén van de drie alternatieven van de dorpsraad zou het moeten worden. De stuurgroep is het er ook over eens dat er nu een besluit genomen moet worden. Alle informatie ligt er. Mevrouw Van de Weijenberg roept Provinciale Staten op om een besluit te nemen. Maak Broek weer een heel dorp.

230

De heer Papineau Salm (PvdA) vraagt of in de stuurgroep is gesproken over nader onderzoek naar omliggend verkeer richting Amsterdam.

235 Mevrouw **Van de Weijenberg** heeft daarover uitgebreid gesproken met gedeputeerde Post. De stuurgroep was zeer verbaasd over het persbericht, waarin werd gesuggereerd dat het een advies van de stuurgroep zou zijn om te zeggen dat nu geen besluit wordt genomen, maar de stuurgroep heeft in haar laatste vergadering geen besluit genomen. De meningen over de voorliggende varianten zijn gepeild maar er is geen advies uitgebracht door de stuurgroep Bereikbaarheid Waterland.

240 De heer **Tijssens** (D66) vraagt of zijn conclusie juist is dat de stuurgroep zegt dat bovengronds geen begaanbare weg is; er zou naar één van de drie ondergrondse varianten moeten worden gekeken en dat de provincie zo snel mogelijk tot besluitvorming moet overgaan.

245 Mevrouw **Van de Weijenberg** zegt dat gedeeld is in de stuurgroep dat op de bovengrondse variant actie ondernomen moet worden. Amsterdam-Noord heeft gevraagd ervoor te waken dat er teveel verkeer in Amsterdam komt. Er is geen verzoek gedaan om nader onderzoek.

250 De heer **Klein** (CU-SGP) verneemt graag of de gemeente bereid is om bij te dragen aan een oplossing. De stuurgroep is het erover eens dat er een betere oplossing moet komen dan de bovengrondse variant. Zal de stuurgroep tot consensus komen over welke ondergrondse variant de beste oplossing is?

255 Mevrouw **Van de Weijenberg** kan beide vragen bevestigend beantwoorden. De middelen zijn wel beperkt, want gemeente Waterland is maar een kleine gemeente.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) hoorde twee jaar geleden vanuit de CDA-fractie van Waterland, bij monde van de heer Verbeek, dat een gemeentelijke bijdrage niet aan de orde kon zijn.

260 Mevrouw **Van de Weijenberg** las de verslagen terug. Zij meent dat de heer Verbeek toen ook heeft gezegd dat hij daar niet over ging, maar dat hij wel consensus in de raad verwachtte over het meebetalen. Zoals mevrouw Van de Weijenberg de gemeenteraad inschat is er zeker de bereidheid om voor het bovengrondse deel een bijdrage te leveren. Een concreet bedrag kan mevrouw niet noemen.

265 De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt nogmaals om de bevestiging dat de bovengrondse variant niet aan de orde is omdat deze niet toekomstbestendig is en dat het project geen uitstel duldt, gezien de problematiek. Klopt het dat de stuurgroep in elk geval snel een oplossing wil en dat die oplossing één van de vier ondertunnelingvarianten zou moeten zijn?

270 Mevrouw **Van de Weijenberg** antwoordt dat dit klopt. De oplossing zou één van vier ondertunnelingvarianten moeten zijn. De stuurgroep zou niet nog meer onderzoek willen doen. Alles wat men moet weten, ligt er op dit moment.

275 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt over welke variant snel een besluit moet worden genomen.

280 Mevrouw **Van de Weijenberg** wil daarover op dit moment geen uitspraak doen. De stuurgroep komt daar wel uit. Er zitten voor- en nadelen aan iedere variant. Die zouden nog eens met elkaar moeten worden afgewogen. De provincie zou kunnen besluiten dat het een ondergrondse variant wordt. Daarna kan worden bekeken welke variant het beste voldoet.

285 De heer **Leever** (ONH) realiseert zich dat de lasten voor één gemeente idioot hoog zijn. Werd door het gemeentebestuur van Waterland navraag over een financiële bijdrage werd gedaan bij gemeenten in de regio? Het gaat tenslotte niet alleen Waterland aan.

290 Mevrouw **Van de Weijenberg** legt uit dat Edam-Volendam in het verlengde van de N247 ligt. Met elkaar worden twee kleine gemeenten gevormd. Verhoudingsgewijs is het een bedrag dat voor Waterland niet op te brengen is. Purmerend en Amsterdam Noord zullen niet bijdragen. Aan Edam-Volendam is de vraag nog niet concreet gesteld.

De heer **De Graaf** (CDA) leest in de brief dat de stuurgroep geen eenduidig advies heeft kunnen formuleren over de lange termijnoplossing. Klopt dat niet? De stuurgroep vraagt de provincie een keuze te maken, maar tegelijkertijd is de stuurgroep er nog niet uit hoe dat moet uitpakken.

295

Mevrouw **Van de Weijnenberg** zegt dat de stuurgroep het eens is omdat alle leden een ondergrondse variant willen. De meningen zijn verdeeld over welke variant. Dat wil niet zeggen dat de stuurgroep daar niet uit zal komen. De provincie kan de keuze maken dat tot een ondergrondse variant wordt besloten.

300

Mevrouw **Kaamer van Hoegge** (VVD) vindt het een ingewikkelde discussie worden. Op het moment dat de provincie een besluit gaat nemen, moet zij weten wat de regio wil. Zij kan zich niet voorstellen dat de gemeente Waterland nog niet weet wat die keuze voor ondertunneling moet zijn. Nu vraagt inspreker aan Provinciale Staten om wat te gaan verzinnen. Wat als de provincie besluit tot tweemaal eenbaans 50 kilometer?

305

De **voorzitter** constateert dat nu een discussie ontstaat. Het is de bedoeling dat slechts informatieve vragen aan een inspreker worden gesteld.

310

Mevrouw **Van de Weijnenberg** zegt dat er voorkeuren zijn die verschillen tussen gemeenten. Daarover moet de stuurgroep nog spreken. Wellicht kiezen de Staten, alles afwegende, voor een bepaalde variant. Waterland is gelukkig als het een ondergrondse variant wordt.

315

Bij interruptie merkt mevrouw **Kaamer van Hoegge** (VVD) op dat wat inspreker nu zegt, kan betekenen, dat de provincie een variant kiest waarmee Waterland niet gelukkig is.

320

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vindt het vreemd dat de provincie wordt gevraagd om een besluit te nemen voor een ondergronds variant, waarvan niet duidelijk is welke kosten die met zich meebrengt. Ze begrijpt dat een kleine gemeente als Waterland het verschil tussen een bovengrondse- en ondergrondse oplossing niet kan bijdragen. Het is een gemiste kans dat Waterland hierover niet heeft gesproken met andere gemeenten.

De heer **Papineau Salm** (PvdA) begrijpt uit de inbreng van inspreker dat zij de provincie adviseert om de bovengrondse variant af te serveren

325

De heer **Tijssens** (D66) verzoekt de voorzitter bij volgende sprekers om binnen de orde van de vergadering te blijven. Het gaat te ver om mensen die hun deelname aan de stuurgroep hier komen toelichten, zo aan te pakken. Mensen de maat nemen, die hier een toelichting komen geven, zou niet aan de orde mogen zijn.

330

De heer **Hoogervorst** (SP) is het niet helemaal eens met de heer Tijssens. Mevrouw Van de Weijnenberg staat hier als wethouder van gemeente Waterland. Dan is het stellen van vragen van deze orde heel redelijk. Hij heeft niet gemerkt dat iemand de maat wordt genomen.

335

De **voorzitter** geeft de volgende spreker het woord.

De heer **Buijs** (Dorpsraad Broek in Waterland) spreekt namens de dorpsraad en vele bewoners van het dorp en de omgeving. In reactie op de discussie met de wethouder van Waterland wil hij graag het volgende rechtzetten. Het is opmerkelijk dat verantwoordelijkheid wordt gevraagd van een partij, die niet gaat over het investeren in de huidige plannen. Dat komt pas aan de orde bij de inrichting. Dit is een zaak van de provincie en de Vervoerregio.

340

Sinds 2014 maakt de dorpsraad zich sterk voor een duurzame oplossing van de N247, die het dorp in tweeën slijt. De leefbaarheid van het dorp moet verbeteren. Per werkdag razen 23.000 auto's door het dorp, waarvan 4.000 vrachtauto's.

345

Het plan van de dorpsraad voor een onderdoorgang blijkt een realistisch alternatief te zijn voor de bovengrondse oplossing van de provincie. In 2016 heeft de dorpsraad met eigen middelen een uitgewerkt plan kunnen presenteren. Gedeputeerde Staten adviseerden vervolgens het plan met drie alternatieven voor een onderdoorgang in een proces van cocreatie uit te werken. De variant van de dorpsraad, of welke vorm van onderdoorgang dan ook, zal duurder uitvallen dan de bovengrondse. Met elkaar wil men een historische fout uit het verleden herstellen. Daar moet de samenleving iets voor over hebben. Gedeputeerde Staten adviseren nu om geen besluit te nemen, omdat de realisering van een ondergrondse meer kost dan de geplande bovengrondse variant. Gezien de onderzoeken naar de verschillende ondergrondse varianten en de kosten-/batenanalyse is het wel degelijk mogelijk om nu een besluit te nemen.

350

355 De bovengrondse variant blijkt een onverantwoorde investering te zijn. De verkeersmodellen lopen vast bij 2030. De provincie investeert circa 26 miljoen euro in iets wat niet werkt. Voor de dorpsraad is de bovengrondse variant nu echt van de baan. Alles wat onderzocht kon worden om de vier ondergrondse varianten te vergelijken, is onderzocht. Er is genoeg om een maatschappelijk verantwoorde keuze te maken voor een onderdoorgang. De weg is vrij voor een onderdoorgang.

360 Cocreëren moet je leren. De dorpsraad ziet dat steeds meer wordt afgestapt van het wij/zij denken, en dat samen wordt opgetrokken. Met elkaar is een uniek samenwerkingsdocument opgesteld. Een dorpsraad maakt afspraken met een provincie. Vrijwilligers staken en steken er veel tijd in. Het proces is nog niet klaar. De dorpsraad cocreëert graag mee tot en met de besluitvorming en ook daarna, wanneer de inrichting aan bod komt en de gemeente aan zet

365 komt. Dit levert winst op voor iedereen. Tijdwinst voor ondernemers. Een leefbaar en veilig dorp met een dorpsplein. Een duurzame oplossing die 100 jaar meegaat.

De heer **Tijssens** (D66) begrijpt de oproep om wel een besluit te nemen, maar bestuurlijk is het ook logisch om van vier alternatieven terug te gaan naar één alternatief. De suggestie is dat

370 daarvoor nog input noodzakelijk is. Wil de dorpsraad een advies uitbrengen over hoe van vier naar één alternatief kan worden gekomen, of wil de dorpsraad slechts aangeven hoe van vier naar drie varianten kan worden gegaan?

De heer **Buijs** (Dorpsraad Broek in Waterland) zegt dat er genoeg op tafel ligt. Er hoeft geen nader onderzoek naar de varianten te worden gedaan. De dorpsraad stelt zich achter het standpunt dat er een onderdoorgang moet komen. De dorpsraad spreekt zich daarbij niet uit voor een specifieke variant, maar denkt daarin graag mee. Bij elke variant die nu tafel ligt, zijn nog allerlei optimaliseringslagen te maken, die bij een verfijning zeker aan bod moeten komen.

380 Het plan dat de dorpsraad 2,5 jaar geleden indiende, is een steengoed plan. Er zijn referentietunnels, zoals het aquaduct bij Uithoorn en in Hilversum. De heer Buijs adviseert de Staten om nog eens heel goed te kijken naar het oorspronkelijke plan dat de Dorpsraad heeft ingediend. Dat is ook het goedkoopste plan.

De heer **Zoon** (PvdD) merkt dat de Dorpsraad geen duidelijke keuze maakt tussen de verschillende onderdoorgangvarianten. Het risico bestaat dat er een snelweg komt te lopen. Hoe

385 kijkt de Dorpsraad daar tegenaan? Onderdoorgangvarianten gaan voor veel inwoners veel geluidreductie opleveren, maar voor een aantal niet. Hoe verlopen de gesprekken met de bewoners die erop achteruitgaan?

De heer **Buijs** legt uit dat de dorpsraad en de inwoners geen snelweg door het dorp willen. De dorpsraad heeft vanaf het begin getracht om alle inwoners van Broek in Waterland bij het plan te betrekken. Naarmate plannen meer concreet worden, gaan mensen zich meer ongerust voelen. Met elkaar moet worden bekeken hoe ook voor kleine groepen inwoners de overlast, die er eventueel kan ontstaan, kan worden verminderd. Dat kan heel goed als het cocreatie proces wordt voortgezet. Zodra de inrichting aan bod komt, kan naar dit soort problemen, als

395 geluidsoverlast, worden gekeken.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) is benieuwd wat de voorkeursvariant van de Dorpsraad is.

400 De heer **Buijs** verwijst naar het rapport dat circa 2,5 jaar geleden is aangeboden. Daarin heeft de dorpsraad zijn standpunt duidelijk gemaakt. Als er een onderdoorgang komt, dan is de dorpsraad zeer tevreden. Op dit moment laat de dorpsraad het graag aan Provinciale Staten over om daarin een keuze te maken. De feiten liggen op tafel. Nader onderzoek is niet nodig. De dorpsraad gaat niet over de hoeveelheid geld die beschikbaar is. Dat is aan de politiek

405 De heer **De Graaf** (CDA) vraagt of, in het kader van cocreatie, is nagedacht over cofinanciering.

De heer **Buijs** noemt crowdfunding als een goed voorbeeld. De dorpsraad deed zelf onderzoek. De dorpsraad wil graag creatief meedenken over de mogelijkheden van cofinanciering. Hij

410 verwacht dat de partijen in deze Statenfractie een keuze kunnen maken. Volgens de dorpsraad is er genoeg geld in de provincie en in Nederland om een dergelijk project mogelijk te maken.

De heer **Papineau Salm** hoort graag of de snelle fietsroute ook een rol speelde voor de dorpsraad bij het maken van plannen.

415

De heer **Buijs** antwoordt dat een snelle fietsroute zeer goed mogelijk is in de vier varianten.

420 De heer **Hietbrink** (GL) vat het pleidooi van de dorpsraad als volgt samen. Het besluit nemen over de bovengrondse variant is van tafel. Het verder uitwerken van en een optimaliseringslag maken bij de vier varianten voor een onderdoorgang. De dorpsraad vraagt om meer budget om de ondergrondse variant mogelijk te maken.

425 De heer **Buijs** herhaalt dat de bovengrondse variant van de baan is. Het optimaliseren van een voorkeursvariant van één van de vier ondergrondse. Toen de provincie 2,5 jaar geleden instemde met de cocreatie wist ze dat een plan voor een ondergrondse doorgang tweemaal zoveel zou gaan kosten dan de bovengrondse plannen. Het kan geen verrassing zijn dat de kosten hoger zijn.

430 Ten slotte geeft de **voorzitter** het woord aan de laatste inspreker.

De heer **Beers** spreekt mede namens zijn buurman, de heer Zwart, ook wonende langs de N247 in Monnikendam.

435 Volgens de brief van Gedeputeerde Staten van 14 november jl. is het besluit over de passage in Broek in Waterland uitgesteld. Eerst zal de functie van de N247 in het regionale wegennetwerk worden onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar het effect van de passage in Broek in Waterland op de rest van het wegennetwerk. In voornoemde brief staat de volgende vraag: "Zal een robuuste oplossing voor de passage in Broek in Waterland (lees: tunnel) elders niet juist tot grotere problemen leiden?"

440 De aanpassing van N247 kent veel deelprojecten. Bij Monnikendam ligt een niet robuuste oplossing voor. Volgens de provincie heeft het uitstellen van het besluit over de passage in Broek in Waterland geen gevolgen voor de voortgang van de onderdelen van het programma 'Bereikbaarheid Waterland'. Kennelijk zien de ontwerpers geen noodzaak om af te stemmen met Broek in Waterland.

445 De heer Beers doet een hartstochtelijke oproep om niet elk deelproject in volledige isolatie uit te voeren, maar juist in samenhang met elkaar. Bij een robuuste oplossing in Broek in Waterland en een niet robuuste schakel ter hoogte van Monnikendam wordt het probleem van de verkeersdoorstroming slechts een paar kilometer opgeschoven.

450 Voor het onderdeel bij Monnikendam zijn robuuste voorstellen gedaan, waarmee volledig wordt voldaan aan de vier doelstellingen van Bereikbaarheid Waterland. De voorstellen zijn doorgerekend door de provincie. Helaas worden deze voorstellen terzijde geschoven vanwege de kosten. Ondanks dat de eerder geciteerde vraag nog niet beantwoord is, gaan de niet robuuste aanpassingen ter hoogte van Monnikendam gewoon door, alsof er geen samenhang is met de andere deelprojecten.

455 De heer Beers pleit voor een geïntegreerde, robuuste oplossing voor het gehele tracé van de N247 en niet voor elk decennium hier en daar een oplossinkje voor weinig, met meerdere keren overlast. Als in Broek in Waterland wordt gekozen voor een robuuste oplossing, dan ook bij Monnikendam. Gelijke monniken, gelijke kappen. Aan een robuuste oplossing hangt een hoger prijskaart, dat op de lange termijn toch goedkoper blijkt te zijn. Dit is het moment om te kiezen voor een goede samenhang tussen de verschillende projecten.

460 De heer **De Graaf** (CDA) verzoekt om meer toelichting van de gebrekkige robuustheid, die inspreker veronderstelt bij Monnikendam.

465 De heer **Beers** legt uit dat daar een wijziging wordt voorgesteld in de afrit naar Overleek. De stoplichten worden anders ingesteld. Van Noord naar Zuid komt er een klein stukje rijbaan bij, ter hoogte van Monnikendam. Na het stoplicht wordt dit weer teruggebracht naar één rijbaan. Dat lost de doorstroming niet op.

470 De heer **Hoogervorst** (SP) vraagt of de aanpassing, die nu wordt voorgesteld bij Monnikendam, een robuuste aanpassing kan worden als het probleem in Broek in Waterland robuust wordt aangepakt.

475 De heer **Beers** ziet die samenhang niet. Als in het totale traject een aantal robuuste oplossingen wordt gecreëerd en bij Monnikendam niet, dan wordt het probleem slecht enkele kilometers opgeschoven.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt waar de inspreker nu werkelijk voor pleit.

480 De heer **Beers** stelde voor om het gedeelte N247 ter hoogte van Monnikendam verdiept aan te leggen in de Monnikenmeer. Daarbij wordt een gedeelte van de brede waterkering ingenomen door twee rijbanen. Op de waterkering die resteert, kan het fietspad worden aangelegd. Dit biedt een totaaloplossing voor alle andere problemen die tot nu toe niet getackeld konden worden. De leefbaarheid verbetert ook door de geluidsreductie. Men kan dan stoplichtvrij langs Monnikendam rijden.

485 De heer **Deen** (PVV) is benieuwd welk bedrag er op het prijskaartje komt te staan.

490 De heer **Beers** vertelt dat de Antea Groep een kostenanalyse maakte. De kosten zijn geraamd op 48 miljoen euro. Dat is ongeveer 2,5 maal het budget dat er nu voor het deel bij Monnikendam is uitgetrokken. Het fietspad wordt nu echter ook meegenomen. De grootste kostenposten in de berekening zijn de tunnelbak en het fietspad.

De heer **Klein** (CU-SGP) hoort graag wanneer de besluitvorming over de situatie van de N247 in Monnikendam gepland staat.

495 De heer **Beers** vertelt dat het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan N247 tot eind oktober ter inzage lag. De heer Beers en anderen dienden een zienswijze in. Hun plan was al eerder kenbaar gemaakt. Zoals het er nu uitziet, houdt de provincie aan haar oorspronkelijke plan vast. In 2019 zou dan de schop in de grond gaan. Het zou jammer zijn als dat zou gebeuren, waarbij in Broek in Waterland voor een robuuste oplossing wordt gekozen. In Monnikendam krijgt het verkeer dan te maken met een trechter.

De **voorzitter** bedankt alle sprekers.  
Hij geeft de behandeling van het onderwerp aan de commissie.

505 De heer **Papineau Salm** (PvdA) spreekt zijn waardering uit voor het proces van co creatie met de Dorpsraad Broek in Waterland. De PvdA heeft vanaf 2015 alle bijeenkomsten van de dorpsraad bijgewoond.

510 De gedeputeerde wordt gevraagd om een toelichting. Als nog onderzoek moet plaatsvinden, waarom is dat niet eerder gebeurd? Vier alternatieven liggen voor. De PvdA is er een voorstander van om de bovengrondse variant af te voeren. Mogelijk volgt hiertoe een motie in Provinciale Staten. Hoelang hebben Gedeputeerde Staten nog nodig om tot een keuze te komen uit de vier ondergrondse varianten?

515 De heer **Tijssens** (D66) constateert dat uit de MKBA blijkt dat de ondergrondse varianten beter scoren dan de bovengrondse variant als wordt gekeken naar de toekomstbestendigheid. D66 is voor de lijn om te kijken of tot een duurzame oplossing kan worden gekomen en een historische fout kan worden vermeden. De fractie van D66 heeft dit opgenomen in haar verkiezingsprogramma.

520 De heer Tijssens hoopt dat Gedeputeerde Staten kunnen motiveren waarom nu uitstel nodig is. Welk besluit kan op welke termijn worden gekomen om te komen tot een oplossing voor de bereikbaarheid van de regio Waterland?

525 De heer **Klein** (CU-SGP) is blij met de uitkomst van het gehele proces. In cocreatie is naar een oplossing gezocht. Er ligt nu een basis waarop besluit kan worden genomen. De tunnel komt er nog beter uit dan voorheen werd gedacht. De CU-SGP denkt dat het goed is om nu een stap verder te doen en een besluit te nemen. De fractie verbaasde zich over de brief van Gedeputeerde Staten. De inhoud was onduidelijk. Wat CU-SGP betreft wordt wel een stap verder gezet. Is de gedeputeerde bereid om binnen de stuurgroep aan te sturen op consensus of een plan van aanpak voor een verdere uitwerking? Wellicht is de positie van de stuurgroep minder negatief dan in de brief wordt gesuggereerd? Hoe gaan Gedeputeerde Staten ervoor zorgen dat nu voor een robuuste, toekomstbestendige oplossing wordt gekozen?

535 De heer **Hietbrink** (GL) spreekt namens GL waardering uit voor alle werk dat door de dorpsraad en Gedeputeerde Staten in de afgelopen twee jaar is verzet. GL nam met belangstelling kennis van de evaluatie voor de lessen in de toekomst.

GL concludeerde dat de stuurgroep heeft geconstateerd dat de bovengrondse variant niet toekomstbestendig is. Delen Gedeputeerde Staten die mening? Gedeputeerde Staten willen afstemmen met de Vervoersregio, een plan van aanpak en het formuleren van een onderzoeksvraag. Dit klinkt de heer Hietbrink in de oren als een traject dat weer jaren gaat

540 duren. GL wil duidelijkheid. Waarom zou opnieuw onderzoek moeten worden gedaan? Er zou een slag moeten worden gemaakt op de vier ondergrondse varianten. Zijn Gedeputeerde Staten de mening toegedaan dat nu verder moet worden gegaan in dat spoor, dus het verder uitwerken van de ondergrondse varianten? Ten aanzien van de financiën zegt spreker dat het hem is opgevallen dat uit the lessons learned uit het cocreatieproces precies dat aspect er prominent werd  
545 uitgehaald. Bij infra gaan de bedragen nogal eens over de kop. Dat kan toch geen aanleiding zijn om hier nu te zeggen dat nu niet verder wordt gegaan. GL vindt dat nu een stap verder moet worden gezet in de optimalisatie van de ondergrondse varianten.

De heer **Zoon** (PvdD) dankt de dorpsraad voor alle vasthoudendheid. De ondergrondse varianten  
550 bieden qua openbaar vervoer en fietsgebruik veel betere oplossingen. Door de blik te verbreden zijn betere oplossingen gevonden. De bovengrondse variant is daarmee feitelijk van tafel. Dit proces laat zien dat bewonersbelangen en mobiliteit samen kunnen komen, zeker in deze unieke situatie. Een ondergrondse variant biedt een verbetering qua groen en de reductie van verkeersgeluid.

555 De PvdD maakt zich wel zorgen over de verplaatsing van het probleem richting A10 en de aanzuigende werking die dit kan hebben op het verkeer. De fractie is blij dat dit als een nadeel wordt herkend bij de twee-maal-twee-variant. De evaluatie wordt grotendeels onderschreven door de PvdD. Wel moet de juiste volgorde worden aangehouden. Er is een probleem. Daarop volgt een plan voor een oplossing. Vervolgens worden  
560 Provinciale Staten gevraagd om het benodigde budget beschikbaar te stellen. Ten slotte sluit de PvdD zich aan bij de vragen van GL en CU-SGP.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) heeft veel respect voor het initiatief dat de dorpsraad heeft genomen en voor de samenwerking met Gedeputeerde Staten.  
565 Twee jaar geleden waren er insprekers uit de gemeente Waterland. Gedeputeerde Post heeft toen duidelijk gezegd dat er zoveel miljoen euro beschikbaar was voor een bovengrondse oplossing. Zij voorzag toen al dat het verkeer elders op het traject wel degelijk vast zou kunnen lopen. Ze vindt het vreemd om nu te horen dat dit als een verrassing komt. Het zou wel treurig zijn wanneer mensen twee jaar betrokken waren als inwoner om een betere  
570 oplossing te vinden dan welke er lag, er nu besloten zou worden om geen besluit te nemen. Wat is voor de gedeputeerde het breekpunt? Vormt het geld het breekpunt, of verwacht de gedeputeerde dat er nog geld te halen valt bij de Vervoerregio?

575 Bij interruptie vraagt de heer **Tijssens** (D66) hoe mevrouw De Meij er tegenaan kijkt dat Provinciale Staten uiteindelijk het benodigde krediet moeten verschaffen. Vindt zij het benodigde bedrag voor deze maatschappelijke investering mee- of tegenvallen?

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) zegt dat een vergelijkbare situatie aan de orde was bij het dossier Franse Kampweg in Hilversum. De coalitie heeft toen duidelijk besloten dat er geen euro extra  
580 mocht worden uitgegeven voor het veiliger maken van een voetganger- en fietsoversteek. Mevrouw De Meij zegt zelf niet dat het geld een reden moet zijn om de ondergrondse niet aan te leggen. Zij zou nog moeten nadenken over het extra bij te dragen bedrag.

585 De heer **De Graaf** (CDA) zegt over de Franse Kampweg dat een belangrijk element om niet mee te gaan in het voorstel van bewoners, de precedentwerking was en niet zozeer het geld.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vindt het een doodoener om te spreken van precedentwerking. Dan moet zich namelijk exact dezelfde situatie voordoen. Het gaat erom dat er een  
590 burgerparticipatieproces bezig is. Het kan niet zo zijn dat na twee jaar intensieve samenwerking en cocreatie de plannen door Provinciale Staten terzijde worden gezet om ze vrezend voor precedentwerking.

595 Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vraagt of mevrouw De Meij hiermee suggereert dat elk burgerparticipatietraject beloond moet worden.

Mevrouw **De Meij** (50PLUS) heeft dat niet gezegd. Ze zou het jammer vinden als dit het tweede uit een participatieproces voortgekomen plan in deze Statenperiode zou zijn, dat om  
600 voornoemde reden wordt afgeschoten.



De heer **Deen** (PVV) zegt dat ook de PVV veel bewondering heeft voor de betrokken bewoners. Het proces van cocreatie is goed verlopen, al zijn er altijd punten ter verbetering. Alle geïnterviewde stakeholders gaven aan dat ze de aanpak van dit cocreatieproces helder en duidelijk vonden en dat de provincie en het adviesbureau de processtappen duidelijk uitgewerkt en toegelicht hebben. De PVV vindt het een prima insteek als de Vervoerregio Amsterdam, samen met de provincie een plan van aanpak maakt, waarin met de projectpartners een onderzoeksvraag wordt geformuleerd, met de daarbij behorende uitwerking.

Op pagina 17 staat dat één van de vier verdiepte varianten, volgens de nood- en hulpdiensten niet zonder meer kan worden gerealiseerd. De gemeente is verantwoordelijk voor de veiligheid. Ze geeft aan geen concessies te zullen doen op dit punt. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de vergunningverlening in dit kader. De gemeente vindt het opmerkelijk dat deze variant nog wel op tafel ligt. De PVV meent te begrijpen dat het hier gaat variant 2a zonder vluchtwegen. Klopt dit? Zo ja, waarom is deze variant dan niet geschrapt?

Op pagina 10 van de MKBA staat dat de aanleg van variant 2b tussen vier en vijf en half jaar zal duren. De onderdoorgang volgens variant 3, die langer is, kent een aanlegperiode van drie en half en vier en half jaar. Kan de gedeputeerde dit verschil toelichten? Op pagina 11 staat dat de investeringskosten en de jaarlijks beheer- en onderhoudskosten van de varianten 2a, 2b, 3 en 4 zijn geraamd door Tauw en die van variant 1 door RHDHV. Waarom heeft Tauw niet alle varianten bekeken? Wat vindt de gedeputeerde van de inbreng van de inspreker uit Monnikendam? Welke voorkeurvariant zouden Gedeputeerde Staten kiezen? De voorkeur van de PVV gaat op dit moment uit naar variant 2b of variant 3.

De heer **Leever** (ONH) ondersteunt de inbreng van de fracties van CU-SGP en GL. Hij heeft daaraan verder niets meer toe te voegen.

De heer **Hoogervorst** (SP) spreekt waardering uit voor het werk dat de dorpsraad Broek in Waterland heeft verricht. De dorpsraad stak veel moeite in het vinden van een oplossing voor een verbeterde doorstroming van het verkeer en het verbeteren van de leefbaarheid in het dorp. Middels crowdfunding zijn financiële middelen beschikbaar gekomen om tot een gedegen ontwerp te komen voor een ondergrondse doorgang, voorzien van de nodige expertise. Ook is er waardering voor Gedeputeerde Staten en het provinciaal apparaat. Zij hebben de plannen van de dorpsraad goed bestudeerd en deels omarmd. Daarmee hebben zij niet alleen vormgegeven aan een verregaande vorm van burgerparticipatie, maar hierin ook proactief samengewerkt. Met de vijf voorliggende varianten zijn nu Provinciale Staten weer aan de beurt. Vier varianten gaan voor een ondertunneling in welke vorm dan ook. Met die ondertunneling is ruim baan gegeven aan de ideeën van de dorpsraad. Natuurlijk hebben alle varianten een eigen kostenplaatje. Voor de SP is belangrijk dat er gehoor wordt gegeven aan de wensen van de inwoners van Broek in Waterland. Met de ondertunneling krijgt een gespleten dorp haar hart terug. Wat de SP betreft kan de bovengrondse variant vanaf nu worden afgevoerd.

Zien Gedeputeerde Staten één van de vier ondergrondse varianten nu ook als de werkelijke keuze? De tweemaal twee-variant lijkt voor de bewoners langs het tracé ook wel nadelen op te leveren. Tweemaal twee rijbanen gaan ten kosten van het groen en de ruimte, die er nu nog is voor een parallelweg. De nieuwe weg komt dicht bij de huizen te liggen. De onderliggende stukken geven een compleet beeld van het proces om te komen tot het resultaat dat nu voorligt. Ook geven ze een goed overzicht van de plannen en varianten en de mogelijke gevolgen van de variantkeuze. Trekt aanpassing van de weg nieuw verkeer? Welke gevolgen heeft de snellere doorstroming in Broek in Waterland voor de aansluitingen verderop richting Amsterdam en Monnikendam? Wordt hiernaar nog nader onderzoek gedaan? Welke aanpassingen zijn richting Amsterdam nodig om het effect nog positiever te maken? Hoe past deze ontwikkeling in een toekomstig beeld met een doorgetrokken railverbinding, vanuit Amsterdam-Noord richting Monnikendam? Als het project een hoger krediet vraagt van de provincie, geldt dat dan ook voor het krediet afkomstig van de Vervoerregio? Welke verhouding is afgesproken? Is deze verhouding een vaste factor? In hoeverre betaalt de provincie uiteindelijk mee aan het inrichten van het nieuwe dorpshart van Broek in Waterland?

Ook van de zijde van mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zijn er complimenten aan de dorpsraad voor zijn volhardendheid en het oppakken van burgerparticipatie. In het begin stond mevrouw Kaamer van Hoegee sceptisch tegenover het verschil in financiën. In eerste instantie werd gesproken over een tunnelbak van 36 tot 37 miljoen euro. De goedkoopste variant is nu wel een ander verhaal.

In de afgelopen jaren gaf mevrouw Kaamer van Hoegee regelmatig aan dat bij infrastructurele projecten de besluitvorming, naar de mening van de VVD, weleens te lang duurt. Bij dit traject gaat zij dit voorsnog niet zeggen. Er wordt pas twee jaar gesproken over dit tracé.

665 Wat de VVD goed doet, is dat vandaag enkele partijen, die in het algemeen tegen asfalt zijn, nu heel andere uitspraken doen. Dat biedt ruimte voor de toekomst.

De VVD kan zich vinden in de voorliggende brief. In de begroting is nog geen rekening gehouden met de meerkosten van een tunnel. Zolang niet duidelijk is wat een tunnel gaat kosten, kan daarvoor geen geld worden gereserveerd. De verschillende tunneloplossingen hebben verschillende effecten op de lange termijn. Het lijkt de VVD niet meer dan logisch dat er nu eerst goed wordt onderzocht wat de gevolgen zijn op de langere termijn voor het gehele netwerk. Dan pas kan een keuze worden gemaakt over de voorkeursvariant. De VVD had wel graag gezien dat de gedeputeerde in haar brief had aangegeven op welke termijn resultaat kan worden verwacht.

670 Wat is er met deze brief gebeurd? Mevrouw Kaamer van Hoegee kreeg tijdens de inspraak van de wethouder van Waterland de indruk dat de brief niet in de stuurgroep besproken is en dat het een eenzijdig besluit is geweest van Gedeputeerde Staten. Kan de gedeputeerde daarover meer duidelijkheid geven?

680 De heer **Zoon** (PvdD) vraagt wat de VVD van de diverse varianten vindt. Ziet de VVD variant 1 op dit moment ook het liefst afgevoerd?

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) zegt dat gekeken moet worden naar de beste oplossing voor de lange termijn. Tevens adviseert zij de heer Zoon om het verkiezingsprogramma van de VVD voor de volgende periode te lezen.

685 De heer **De Graaf** (CDA) kampt met een dubbel gevoel. Met enkele andere Statenleden bezocht de heer De Graaf in september jl. een bijeenkomst, die werd georganiseerd door de Landelijke Vereniging voor kleine kernen. Ze werden gastvrij ontvangen door de Dorpsraad Broek in Waterland. De Dorpsraad kreeg daar, van het Ministerie van Binnenlandse Zaken complimenten voor de participantenrol. Het CDA vindt die rol ook echt een compliment waard.

690 In mei 2016 heeft het CDA in deze commissie zorg uitgesproken over het verwachtingspatroon en het financiële plaatje. De fractie stemde in met het proces. Nu blijkt dat de bovengrondse verbetering in dit traject niet robuust genoeg is. De voor bewoners meest ideale oplossing is drie en half maal zo duur als het oorspronkelijke plan. Dat leidt elders tot problemen. Had dit niet kunnen worden voorzien? Er komen voorstellen voor korte termijnoplossingen. Wanneer komen die voorstellen en wat is de financiële indicatie?

695 Wanneer kunnen de resultaten worden verwacht van de studie in het kader van KANS? Betekent een participantenhandleiding dat er nog meer regels komen?

700 Bij de behandeling van het PMI in de Statenvergadering van november 2018 vroeg het CDA wat Gedeputeerde Staten van Provinciale Staten nodig heeft om vertraging om te zetten in versnelling bij infrastructurele projecten. Gedeputeerde Staten hadden daarop niet zomaar een antwoord, anders dan daarover in de komende periode nader van gedachte te wisselen in commissieverband. Bedoelen zij daarmee dat dit over de verkiezingen heen wordt getild? Spoed is noodzakelijk. Het is teleurstellend dat de beoogde oplossing niet is bereikt. Het CDA begrijpt ook dat de dorpsraad nog altijd perspectief ziet. Het ideaalbeeld van de bewoners gaat

705 waarschijnlijk gepaard met een rekening die de omgeving niet wil betalen.

710 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat het, bij een schot voor de boeg nemen, voor de provincie belangrijk is om te weten wat de CDA-fractie vindt van de varianten. Vindt het CDA een onderdoorgang een maatschappelijk verantwoorde investering?

De heer **De Graaf** (CDA) denkt dat het CDA een onderdoorgang een maatschappelijk verantwoorde investering zal vinden. De bovengrondse oplossingen zijn, zeker op lange termijn, niet goed genoeg.

715 Gedeputeerde **Post** concludeert dat iedereen tevreden is over het proces van de afgelopen twee jaar en daarbij alle hulde aan de dorpsraad. Een aantal fracties vraagt of het niet verstandiger is om de bovengrondse variant te laten vallen. De reden dat Gedeputeerde Staten dat niet hebben gedaan is als volgt. Provinciale Staten stelden een budget ter beschikking voor de bereikbaarheid van Waterland. Het college kan geen besluit nemen waarvoor geen financiële dekking is. Zolang Provinciale Staten geen geld fourneren, kan het college nooit het besluit nemen om een variant neer te leggen die ver uitsteekt boven het beschikbare budget. In beginsel is er op korte termijn geen eenvoudig moment om een aanvullend krediet ter beschikking te stellen. Voorsnog heeft

de gedeputeerde dus geen andere mogelijkheid dan de bovengrondse zolang in de lucht te houden. Als voor een andere variant zou worden gekozen, dan nog is het noodzakelijk om een  
725 aantal no regret maatregelen te treffen. Daarvoor is ook een budget nodig. Met het laten vervallen van de bovengrondse variant zou de gedeputeerde dat budget tegelijkertijd kwijt zijn. Er is nog niet gekozen voor een bepaalde ondergrondse variant, ook niet in de regio. In de laatste stuurgroep, waarbij de gedeputeerde door omstandigheden niet aanwezig kon zijn, is  
730 gesondeerd waar de voorkeur ligt. Gemeenten zijn het niet met elkaar eens over de beste variant. Het leidt tot discussie over de positie van de N247. Wat als een gekozen variant tot problemen leidt op de ring A10. Gemeente Amsterdam wil weten of het daar niet vast loopt. Zij ziet liever minder verkeer op de N247 in zijn totaliteit, dan meer verkeer. De kans is reëel dat een aanzuigende werking optreedt op de N247. Wat betekent dit voor de Amsterdamse kant? Ook in  
735 Monnikendam pleit men inmiddels voor een ondergrondse 'onderdoorgang'. Het grote verschil tussen de Amsterdamse kant en de kant van Monnikendam is dat daar de gevolgen van de diverse varianten zijn onderzocht. Duidelijk is dat de maatregelen aan de Monnikendamse kant wel robuust zijn. Van de Amsterdamse kant is dat niet bekend. In de komende tijd zou een aantal zaken moeten worden onderzocht, los van de variant waarvoor gekozen wordt: de effecten op de ring A10, de no regret maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen en de positie  
740 van de N247 in het netwerk van de infrastructuur. Deze vragen lagen in de laatste stuurgroep voor. De voorzitter van de stuurgroep concludeerde dat deze zaken eerst worden onderzocht voordat een definitieve keuze wordt gemaakt. De gedeputeerde zou het onverstandig vinden om de bovengrondse variant te laten vallen, omdat er nog geen oplossing is voor de financiële problematiek. Als Provinciale Staten de bovengrondse  
745 variant laat vallen, dan is vrijwel zeker dat Provinciale Staten zelf aan de lat staan voor de ondergrondse variant. Voor niemand is er dan een reden om bij te dragen aan een ondergrondse variant. Provinciale Staten hebben die keuze dan immers al gemaakt. Dit betekent dat zij daarmee de regio in feite vrijwaren van het leveren van een financiële bijdrage. Daar waar de regio het zo belangrijk vindt dat er een ondergrondse variant komt, het standpunt van Provinciale  
750 Staten zou kunnen zijn: "Put your money, where your mouth is". Het standpunt van de Vervoerregio Amsterdam is tot de laatste stuurgroep vrij eenduidig geweest. De Vervoerregio kiest voor de bovengrondse variant. Met de onderzoeksresultaten zoals die er nu liggen, begint de Vervoerregio ook enig gevoel te krijgen voor een ondergrondse variant. Er is tijd nodig om het financieel rond te krijgen en in termen van uitwerking. Er is tijd  
755 nodig om te onderzoeken wat de effecten op de ring A10 zijn, wat de positie in het netwerk is en welke tijdelijke maatregelen nodig zijn. D66 gaf aan dat de bereikbaarheid van Waterland is opgenomen in het verkiezingsprogramma. De gedeputeerde gaat er daarmee van uit dat de financiering van de maatregelen, waar men ook op uitkomt, uiteindelijk een onderdeel zal vormen van de onderhandelingen in het kader van de  
760 coalitievorming voor de periode 2019-2023. Voor die tijd is er geen helderheid over welke kant het opgaat. Het is dus onlogisch om een budget aan te vragen. Wordt gekozen voor een ondergrondse variant dan liggen de kosten tussen 65 en 115 miljoen euro. Aangezien dit bedrag niet zomaar in de algemene reserve zit, zullen Provinciale Staten een keuze moeten maken betreffende de prioriteitstelling. De voorkeur van het college hangt van een aantal zaken af. Helder is dat variant 2a (de  
765 goedkoopste) verkeersonveilig is. Dat was de variant die het dichtst ligt bij het initiatief dat destijds door de dorpsraad is ingediend. Vanuit verkeersveiligheid zou de gedeputeerde het moeilijk vinden als voor die variant geld ter beschikking zou worden gesteld. Als wordt gekozen voor een ondergrondse variant, dan adviseert de gedeputeerde een variant te kiezen die  
770 verkeersveilig is. De 2x2-variant kent een praktisch probleem. Het gebied waar de onderdoorgang zou moeten komen ligt ingeklemd tussen de Broekervaart. Deze variant past niet zonder dat de Broekervaart wordt verlegd. Dat is ingewikkeld en nog duurder. De gedeputeerde veronderstelt dat voor het uitzoeken van voornoemde zaken drie tot vier  
775 maanden nodig zijn. Vervolgens moet een stuk worden opgesteld voor de stuurgroep, het college en Provinciale Staten. Van de zijde van Provinciale Staten zal dan aangegeven moeten worden of ze bereid zijn om financiën beschikbaar te stellen. Vier jaar geleden gaven alle partijen aan dat er geld beschikbaar moest komen, maar in het coalitieakkoord is dat geen waarheid geworden.

780 De heer **Hietbrink** (GL) vraagt waarom nu niet gezegd zou kunnen worden dat de bovengrondse variant van tafel moet.

Gedeputeerde **Post** zegt dat Provinciale Staten daarmee hun volledige onderhandelingspositie kwijtraken. Ze zegt niet dat het niet kan, maar het kost de Staten geld. Als de bovengrondse

- 785 variant van tafel wordt geveegd, dan hebben Provinciale Staten daarmee de keuze al gemaakt voor een ondergrondse variant. De (Vervoer)regio zal dan niet bijdragen. De gedeputeerde adviseert om de bovengrondse variant in de binnenzak te houden om de vier eerder genoemde redenen. Ze heeft aangegeven waarom ze onverstandig vindt om de bovengrondse variant te laten vervallen.
- 790 De heer **Leever** (ONH) is benieuwd hoelang moet worden gewacht tot er werkelijk een concrete afspraak ligt met partijen, waarvan kan worden verwacht dat ze zullen bijdragen in het geval van een andere variant.
- 795 Gedeputeerde **Post** zegt dat dit afhankelijk is van de te verwachten onderzoeksresultaten en van de mogelijkheid om met de regio tot overeenstemming te komen. Van drie gemeenten hoorde zij drie voorkeursopties. Als ze niet tot een eenduidige keuze komen en de Vervoerregio en de provincie ook nog uit de voeten kunnen met die keuze, dan kan het heel lang duren. Het is ook aan de regio om ervoor te zorgen dat men daar tot een eenduidig advies kan komen.
- 800 Zolang dat er niet is, wordt het lastig om tot een keuze te komen. De gedeputeerde durft niet te voorspellen hoelang dat gaat duren. De gedeputeerde hoopt dat het mogelijk is om in de stuurgroep aan te kunnen sturen op consensus. Per saldo zal de eindrichting een gelijke moeten zijn. Kijkt men tot na 2030 dan is de gedeputeerde het eens met degenen die stellen dat de bovengrondse variant het niet zo goed doet. Er is nog geen definitief uitsluitsel over de vraag of een ondergrondse doorgang kan komen. Als de gehele regio opteert voor de variant van 2x2 en de kosten bedragen meer dan 150 miljoen euro en niemand heeft de bereidheid daaraan een bijdrage te leveren dan kan de gedeputeerde zich voorstellen dat het voor Provinciale Staten genuanceerder ligt om de keuze voor die variant te maken dan wanneer de Vervoerregio zegt de bereidheid te hebben om alles extra bovenop wat de provincie heeft gereserveerd, te betalen. Als de provincie voor het volledige bedrag aan de lat staat, dan is de uiteindelijke afweging van Provinciale Staten wellicht een andere dan die vanuit de stuurgroep wordt geadviseerd. De stuurgroep doet niet meer en niet minder dan het verstrekken van een advies aan Gedeputeerde Staten. De budgettaire goedkeuring ligt deels in dit huis.
- 815 De heer **Hietbrink** (GL) vroeg in zijn interruptie of de gedeputeerde het met GL eens is dat nu duidelijk is dat de bovengrondse variant niet toekomstbestendig is. Waarom zou de provincie 26 miljoen euro uitgeven aan een oplossing die een beetje soelaas biedt tot 2030, maar daarna niet meer?
- 820 Voor gedeputeerde **Post** ligt dat genuanceerd. Er zijn ook stemmen in de regio die zeggen dat het meeste verkeer zou moeten gaan over de N247 en via de N244 naar de A7. Ze willen dat het verkeer wordt weggeleid van de N247, niet rechtstreeks naar de ring A10, maar eerst een stukje naar het Noorden. Als dat de keuze is voor de positie van de N247 in een netwerk dan ligt de bovengrondse variant wel in de rede. De gedeputeerde vindt het lastig om nu te zeggen dat de bovengrondse variant nergens toe dient en er nooit zal komen. Dat vindt de gedeputeerde te absoluut voor het moment van nu. Mogelijk is de gedeputeerde het over drie maanden wel van harte eens met GL, maar nu is het haar een tikje te snel.
- 825 De heer **Papineau Salm** (PvdA) vraagt waarom de vraag over een passend netwerk niet parallel is meegenomen in de projectmatige aanpak.
- 830 Gedeputeerde **Post** vertelt dat KANS, de aansluiting op de ring A10, in een ander project zit. Dat heeft een ander tijdschema. Dat wordt al wel onderzocht, maar het zit in een ander traject. Soms moet het volgtijdelijk en kan het niet gelijktijdig. De opdracht die aan de gedeputeerde is verstrekt is om de variant van de dorpsraad uit te werken. Dat is variant 2a. Dat is niet de variant die het college graag uitgevoerd zou zien. De variant wordt wel voorgelegd, want dat is de vraag van Provinciale Staten geweest. Er zijn gelijktijdig ook een tweede en derde variant uitgewerkt. Dit is het tussenresultaat van wat tot nu toe bereikt is. Wat de commissie vraagt, is wat er logischerwijs achteraan komt. De no regret maatregelen zijn nog niet bekend. De gevolgen naar het Noorden toe, richting Monnikendam zijn wel degelijk bezien. De gedeputeerde zou de onderzoeken willen afwachten voordat de optimalisaties worden opgepakt voor een beperkt aantal varianten.
- 835 Eén bureau werkte de bovengrondse variant uit en het andere bureau de ondergrondse varianten. De bovengrondse lag er al. Voor de ondergrondse varianten is een nieuw offerte aanvraagtraject gelopen.
- 840 De bovengrondse lag er al. Voor de ondergrondse varianten is een nieuw offerte aanvraagtraject gelopen.
- 845

De aanlegperiode houdt verband met de techniek. Bij de ene variant wordt gewerkt met een coupure in de dijk en bij de andere variant wordt gewerkt in een kanteldijk. Dat laatste is ingewikkelder.

850 De gedeputeerde merkt dat ook de Vervoerregio wil meedenken in de Bereikbaarheid Waterland 2.0, waarbij met het deel bij Broek in Waterland verder wordt gegaan los, van de andere onderdelen. Over het breekpunt zegt de gedeputeerde dat cruciaal gaat worden de bereidheid van alle partijen om een financiële bijdrage te leveren. Als dat niet lukt, dan is het aan Provinciale Staten om te beslissen of de provincie de volle mep moet betalen.

855 De heer **Tijssens** (D66) zegt dat wanneer D66 haar wens duidelijk uitspreekt dit niet wil zeggen dat de fractie iedere onderhandelingspositie wil weggeven. Wat de heer Tijssens mist in het antwoord is of de gedeputeerde ervoor gaat zorgen dat er over drie maanden een voorstel komt, waarin is uitgevraagd wat de regio bereid is te doen om te komen tot een duurzame oplossing voor de passage Broek in Waterland.

860 Gedeputeerde **Post** herhaalt dat eerst de genoemde drie onderdelen moeten worden uitgezocht. Zij verwacht dat dit drie maanden in beslag neemt. Dan zal eerst met de stuurgroep worden overlegd om uit te vragen wat de stuurgroep ervan vindt. Daarna zal de uitkomst in het college worden behandeld en dan aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Dat duurt langer dan drie maanden. Het voorleggen van een voorstel over drie maanden is niet haalbaar. Onderdeel van het overleg met de stuurgroep zal zijn welke bijdragen de partners in de regio willen leveren, indachtig de variant die de stuurgroep wil adviseren.

870 De gedeputeerde vindt het lastig om vooruit te lopen op een periode waarin zij demissionair is. Ze wil voor een opvolger geen financiële gaten achterlaten. Het is lastig om in een demissionaire periode een dergelijk belangrijk besluit voor te leggen. In het kader van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zal een eventuele opvolger altijd handelen in de lijn met eerdere collegebesluiten en besluiten van Provinciale Staten.

875 De heer **Tijssens** (D66) gaat ervan uit dat het nieuwe college in staat wordt gesteld om een besluit te nemen waarbij de regio is geconsulteerd om de financiën en consequenties op een rij te hebben.

880 Gedeputeerde **Post** verwijst naar inspreker Buijs die zei: "Waar een wil is, is een weg en waar een wil is, is ook geld." Provinciale Staten zullen dan wel keuzes moeten maken.

*Tweede termijn:*

885 De heer **Klein** (CU-SGP) bedankt de gedeputeerde voor alle antwoorden. Hij deelt de verbazing van de heer Papineau Salm dat gedurende afgelopen jaren niet over andere verkeersstromen lijkt te zijn nagedacht. In de MKBA staat een nauwkeurige schatting over hoeveel auto's er rijden tussen Broek in Waterland en 't Schouw. De meeste cijfers liggen toch op tafel? De heer Klein daagt de gedeputeerde uit zo snel mogelijk onderzoek te doen, zodat de nieuwe Staten daarover kunnen besluiten. Ze wordt gevraagd wat minder passief en afhankelijk te zijn van wat de stuurgroep beslist maar er de regie in te nemen.

890 De heer **Hietbrink** (GL) heeft een vraag over de netwerkanalyse. In de stukken worden daarover al uitspraken gedaan, bijvoorbeeld als het gaat om de relatie met de A10. Daar spreekt uit dat er een besef is van wat de problemen zijn. Wat moet er dan nog uitgezocht worden, wat we nu niet weten? GL is een beetje bezorgd dat de N244 nu weer in beeld komt en de bovengrondse variant nog niet wordt afgeserveerd. Waarom zouden Provinciale Staten hier hun onderhandelingspositie verliezen en bij de A8/A9 niet?

900 De heer **Zoon** (PvdD) heeft wat moeite met het partijtje blufpoker dat wordt gespeeld over de bovengrondse variant. We zeggen niet dat we het niet gaan, terwijl de heer Zoon hoopt op een open en transparant proces met andere overheden.

905 Op aanraden van mevrouw Kaamer van Hoegee las de heer Zoon zojuist het verkiezingsprogramma van de VVD. Daaruit blijkt de dubbele ondergrondse variant. Dit betreft de variant waarvan de gedeputeerde zegt dat deze technische gezien vrijwel onhaalbaar en erg duur is. Vanwaar het draaien van de VVD?

De heer **De Graaf** (CDA) kreeg geen antwoord op zijn vraag hoe zaken kunnen worden versneld. Wordt in het komende onderzoek ook gekeken naar andere financieringsmogelijkheden gekeken, zoals tol of schaduwtoel? Dit kan mogelijk 6,5 miljoen euro per jaar opleveren.

910

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) kreeg tijdens de schorsing ingefluisterd dat zij onvoldoende waardering zou hebben voor het werk dat is verricht door Dorpsraad Broek in Waterland. Zij heeft gezegd dat zij in beginsel heel kritisch was op de variant van de Dorpsraad, omdat deze meer geld zou gaan kosten.

915

De heer Zoon las het definitieve verkiezingsprogramma van de VVD, met daarin een bouté uitspraak. Op het moment dat het verkiezingsprogramma geschreven werd, was dit de VVD nog niet bekend. Daarnaast hebben de leden inspraak op het verkiezingsprogramma.

920

De heer **Papineau Salm** (PvdA) heeft de uitspraak van de gedeputeerde goed onthouden, dat binnen drie tot vier maanden een voorstel naar Provinciale Staten komt. Wat gaan Gedeputeerde Staten richting de dorpsraad antwoorden?

925

Gedeputeerde **Post** meldt dat de dorpsraad hetzelfde antwoord krijgt als deze commissie heeft gekregen. Als tol zal worden geheven dan loopt het op de N247 richting Monnikendam en vervolgens op de N244 muurvast. Niemand zal dan nog door de tolbrug bij Broek in Waterland rijden. De financiering zal averij oplopen, want die komt niet binnen. Elders in het netwerk ontstaat een dijk van een probleem. Beide ideeën vindt de gedeputeerde niet erg aantrekkelijk. De heer Klein geeft een vertekend beeld van wat zich in de afgelopen vier jaar heeft afgespeeld. Hij doet hiermee geen recht aan het college en geen recht aan de inspanningen van de dorpsraad. Pas anderhalf jaar geleden is begonnen met het uitwerken van de variant van de dorpsraad, op de wijze waarop die vergelijkbaar werd met datgene waarmee het college bezig was geweest. Bij de verkiezingen in 2015 riepen de Staten allerlei dingen die vervolgens geen waarheid zijn geworden in het coalitieakkoord. Dat betekent niet dat er vier jaar onderzocht is en dat er na vier jaar geen helderheid is.

930

935

Bij eerdere studies werd uitgegaan van een aantakking op de A10 met een fly-over. Inmiddels is men in het project KANS tot de conclusie gekomen dat zoveel mogelijk gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur en dat er geen aparte fly-over komt. Dat betekent dus iets voor de aansluiting op A10. Er gaat dan meer verkeer overheen, dan wanneer een separate fly-over wordt aangelegd. Dat is één van de wijzigingen in het project KANS, waarmee in eerdere berekeningen geen rekening is gehouden. Zo wijzigt ook het beeld in deze Staten. Nu wordt nadrukkelijker gekeken naar een ondergrondse variant dan dat dit vier jaar geleden het geval was. Daarmee is bij KANS geen rekening gehouden. Soms komt een project voor onverwachte verrassingen te staan.

940

945

De gedeputeerde benadrukt dat er over drie maanden nog geen voorstel zal worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Over drie maanden zal er een uitwerking zijn van de zaken die nu voor onderzoek voorliggen. Daarna volgt nog een stuk procestijd.

950

De gedeputeerde zou zich niet afhankelijk mogen opstellen, maar meer de regie moeten nemen in de stuurgroep? Zo zitten de verhoudingen niet in elkaar. De stuurgroep adviseert. Het is niet aan de gedeputeerde om de besluitvorming in stuurgroep er 'even doorheen te duwen'. De gedeputeerde kan een beroep doen op de stuurgroep om tot een eenduidig advies te komen, omdat dit het voor de provincie en de regio eenvoudiger maakt. De gedeputeerde adviseert niet mee in de stuurgroep. Haar advies zit in het stuk dat naar het college gaat. De gedeputeerde wacht af met welk advies de stuurgroep komt. Haar wordt al vaak genoeg verweten dat ze een besluit 'door iemands strot duwt', ook door Provinciale Staten.

955

Als allen van oordeel zijn dat de positie van de N247 in het netwerk een totaal andere moet worden, dan kan dat betekenen dat de bovengrondse variant weer in beeld komt. De bovengrondse variant is niet a priori afgeschreven.

960

Bijdragen van derden is niet alleen in beheer en onderhoud. Als het de wens van, met name, de regio is om te kiezen voor een ondergrondse variant, dan moet diezelfde regio ook de bereidheid hebben om daar zelf in mee te investeren. Het is wat makkelijk om mee te praten op de portemonnee van een ander.

965

De heer **Tijssens** (D66) zegt dat niemand de stuurgroep iets door de strot aan het duwen is. De stuurgroep wil op zichzelf geen uitstel. Er is begrip voor dat nog zaken moeten worden uitgezocht. De stuurgroep zou willen dat de provincie met een advies naar de stuurgroep komt.

970 Gedeputeerde Post antwoordt dat het niet op die manier werkt. De stuurgroep adviseert het college. De gedeputeerde vindt dat die stuurgroep dat college ook moet adviseren. Op dit moment is een eerste inventarisatie dat er drie verschillende stromingen zijn in de stuurgroep. De gedeputeerde kan daar geen chocolade van maken. De gedeputeerde kan niet kiezen voor een variant waar Gedeputeerde Staten geen geld voor hebben. De bijdrage door derden aan de A8/A9 is ook nog niet gedicht. Hier liggen nog meerdere varianten op tafel, omdat de stuurgroep heeft aangegeven dat nog een aantal zaken nader moet worden uitgezocht. In formele zin heeft de 975 stuurgroep niet geadviseerd dat de besluitvorming moet worden uitgesteld, maar de stuurgroep heeft ook niet geadviseerd dat een keuze moet worden gemaakt.

De **voorzitter** beëindigt de beraadslagingen.

980 *Tijdens een korte schorsing verlaat het publiek de zaal.  
De heer De Graaf (CDA) verlaat de vergadering om 15.49 uur.*

## 7. A-agenda Mobiliteit

### 985 7a. SolaRoad

De heer **Heijnen** (CDA) vertelt dat het CDA positief tegenover SolaRoad staat. Het is interessant om wat nu gevraagd wordt te betrekken in de kerntaken. Wat is de link daarmee? Er wordt gestreefd naar een passend rendement. Een negatief rendement kan ook passend zijn, als de doelen van de provincie een bepaalde richting opgaan. Het CDA is daarvan op voorhand 990 geen voorstander.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) verwijst naar de grote opgave in het kader van energietransitie. Daarin speelt ruimtegebruik een belangrijke rol. Waarom zou geen onderzoek worden gedaan naar dubbel gebruik van wegen. De pilot met SolaRoad op een fietspad in 995 Krommenie was succesvol. Nu is gekozen voor een nieuwe pilot met SolaRoad voor zwaar verkeer. Met de doorontwikkeling wordt uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord. De nieuwe pilot geeft tevens aanvulling aan de ambitie als het gaat om verduurzamen van infrastructuur, het gebruik van duurzame energie en het aanjagen van innovaties op het gebied van duurzame energie. Aan de gestelde criteria voor het verwerven van een aandelenbelang door de provincie in 1000 een vennootschap wordt voldaan. Hierdoor kan het gevraagde kapitaalkrediet worden vrijgemaakt. De VVD gaat hiermee akkoord.

Onder 1.5 staat dat door de provincie bestede gelden aan SolaRoad mogelijk terugvloeien naar nieuwe innovaties. Hoe zeker en concreet is dat voor dit project?

1005 Mevrouw **De Meij** (50PLUS) vraagt waarom de provincie volgens de VVD aandeelhouder moet zijn van dit project.

Mevrouw **Kaamer van Hoegee** (VVD) vertelt dat de provincie ruimte geeft voor initiatieven en stelt in dit geval een stukje weg beschikbaar. Het ligt dan voor de hand dat de provincie daarin 1010 zelf ook deelneemt.

De heer **Bruggeman** (SP) constateert dat het hier niet meer gaat over nut en noodzaak. Hij zal niet ingaan op het toonaangevende wetenschappelijke artikel over deze materie met de titel 'For reasons solaroads are very stupid' 1015 Het model voor participatie is interessant. D66 stelde hierover technische vragen. De SP heeft die vragen ook.

Dit is gewoon een commercieel product. Marktpartijen bieden het product zonnegenen ook al aan. Waarom schakelt de provincie in dit geval ineens over op het Chinese model?

1020 De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV deze voordracht niet zal steunen. De fractie ziet de noodzaak niet om als provincie aandeelhouder te worden. Het op pagina 2 van de voordracht genoemde publieke belang, het versnellen van de energietransitie, deelt de PVV niet. De energietransitie is gebouwd op drijfzand en gaat de Noord-Hollandse burger al veel geld kosten. De PVV vindt dat de markt hier een schone taak heeft. Als de markt het niet oppakt, dan maar 1025 niet. De provincie hoeft hier geen bank te spelen.

De heer **Leever** (ONH) moet bij dit onderwerp denken aan Getijdenstroom Tocardo, waarbij het na vele jaren van inspanning niet verder is gekomen dan de opstelling van enkele turbines bij