

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht 21

Haarlem, 7 februari 2003

Onderwerp: Aanpak N242 (doorstroming auto en openbaar vervoer oostelijke ring Alkmaar)

Voordracht Reconstructie N242

INHOUD

1. Inleiding
2. Gekozen oplossing
3. Financiering
4. Aanbestedingsvorm
5. Verder uitvoering
6. Advies statencommissies
7. Voorstel

Bijlage: 1. Voorontwerp reconstructie N242
2. Besluit GS 18 juni 2002 nr.21818
3. Plan van Aanpak project N242
4. MIT 3 document

Ontwerpbesluit

1. **Inleiding.**

Om de dagelijkse fileproblemen op de N242 in de HAL regio (Heerhugowaard - Alkmaar -Langedijk) aan te pakken, is er grote behoefte aan een snelle en duurzame oplossing voor de knelpunten op de N242, inclusief het verbeteren van het openbaar vervoer. Deze behoefte wordt versterkt door de ontwikkeling van de VINEX locatie “Stad van de Zon” te Heerhugowaard en de noodzakelijke economische ontwikkelingen voor het scheppen en behouden van werkgelegenheid in de regio.

De provincie Noord-Holland heeft gezocht naar een oplossing die op draagvlak binnen de regio kan rekenen. De richting waarin deze oplossing is gezocht, is beschreven in ons besluit (nr. 2002/5843) op 26 februari 2002, waarin een streefbeeld is geformuleerd. In dit streefbeeld onderstreept het College het belang van de toekomstvaste oplossing voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de HAL regio.

Op 18 juni 2002 heeft het College met instemming van de Statencommissies Verkeer en Vervoer en Financiën, Strategie en Bestuur over de keuze van de oplossing voor de verkeersafwikkeling, de aanbestedingsvorm van de reconstructie, het kader voor financiering en is een aantal procedure afspraken (besluit GS bijlage 2)

Op 11 november heeft u bij de begrotingsbehandeling 2003 besloten om uit de motorrijtuigenopcenten een bedrag van 4 miljoen beschikbaar te stellen voor de reconstructie van de N242 (motie 70-3). Dit om te onderstrepen dat deze reconstructie een hoge urgentie heeft.

Daarnaast hebben uw staten op 9 november motie 10-1 aanvaard waarin wordt gevraagd om,
“- nog deze zittingsperiode bindende overeenkomsten met alle genoemde partijen, waarbij realisering van genoemd project wordt gegarandeerd, dienen te worden gesloten; en verder
- dat Provinciale Staten derhalve, eveneens gedurende deze zittingsperiode een voorstel van Gedeputeerde Staten wenst te ontvangen –waarbij de provincie met alle bij genoemde betrokken partijen een juridisch bindende overeenkomst aangaat, zodat zij deze kan bekrachtigen. Dit alles onder ontbindende voorwaarde dat de genoemde rijksmiddelen tijdig beschikbaar worden gesteld;

En dragen het college van GS op alle hiertoe benodigde voorbereidingen te treffen.”

Op basis het bovenstaande is verder gewerkt aan de reconstructie van de N242 en hebben de onderhandelingen en werkzaamheden tot het nu voorliggend resultaat waarover ons inziens nu besloten kan worden.

Wij hebben er niet voor gekozen te komen tot bindende overeenkomsten met alle partijen omdat wij wegbeheerder en eigenaar van de weg zijn. Een reconstructie als deze is een provinciale aangelegenheid en het is (daarom) niet nodig hierover een bindende overeenkomst te sluiten. Daarnaast is de tijd tussen het aannemen van de motie 10-1 op 10 december 2002 en de behandeling in uw staten op 10 februari 2003 veel te kort om een door de betreffende gemeenteraden goedgekeurde overeenkomst vast te stellen. Voor wat betreft de financiële bijdrage van de gemeenten is het zo dat de Algemene Wet Bestuursrecht voorschrijft dat een bijdrage zoals nu door de gemeenten is voorgesteld de vorm van een beschikking moet hebben. Met de gemeenten is overeenstemming over de gekozen oplossing en het voorlopig ontwerp. De bijdrage van de gemeenten, die op 10 februari, naar het zich nu laat aanzien, door alle betreffende gemeenteraden zal worden goedgekeurd, zal dan ook de vorm moeten hebben van een beschikking conform de AWB.

Met de besluiten van de gemeenteraden, en de daarop volgende nog af te geven beschikkingen en uw besluit over deze Voordracht, ontstaat ons inziens een voor alle partijen voldoende bindende situatie om met voortvarendheid en vertrouwen verder te werken aan de N242.

2. De gekozen oplossing

Op 18 juni 2002 heeft het college bij besluit nr. 21818 een besluit genomen over een schetsontwerp. Op basis van dit schetsontwerp en het voorlopig ontwerp gemaakt voor

de reconstructie van de N242. De begrenzing van het project is op de kaart aangegeven. Daarnaast is gedetailleerd aangegeven hoe alle verkeerscategorieën worden afgewikkeld.

- **Het Openbaar vervoer**

Er komt een vrije lijnbusbaan tussen Alkmaar vanaf het kruispunt Saturnusstraat (bij de Kraspolderbrug) en Heerhugowaard tot aan de Huigendijk (Nollencircuit) naast de N242. Tezamen met de HAL-OV corridor deel A, zoals die met steun van de provincie in Alkmaar wordt gerealiseerd zal er sprake zijn van een grote sprong voorwaarts in de snelheid, stiptheid en betrouwbaarheid van het regionale openbaar vervoer.

- **Het Autoverkeer**

Alle kruisingen met de N242 van het onderzochte tracé worden ongelijkvloers te beginnen bij de Bestevaerstraat in Alkmaar. De essentie van de voorgestelde oplossing is het combineren van 3 bestaande kruispunten (Westdijk, Omval / Noordervaart en de Nieuwe Schermerweg) tot één aansluiting.

De Nieuwe Schermerweg wordt vanaf de Kraspolderbrug (Alkmaar Centrum) recht doorgetrokken naar de N243 (Noordervaart). Deze weg kruist de N242 ongelijkvloers over één viaduct. Deze verlengde Nieuwe Schermerweg wordt aangesloten op de N242 voor autoverkeer in alle richtingen. De N244 vanuit de Zaanstreek wordt doorgetrokken langs de oostzijde van de N242 tot de verlengde Nieuwe Schermerweg. De Omval wordt ontsloten aan de westzijde van de N242 ook via de Nieuwe Schermerweg.

Hierdoor komen twee aansluitingen op de N242 te vervallen, waardoor de capaciteit en de verkeersveiligheid van de N242 toeneemt, door het vervallen van kort op elkaar in- en uitvoegend verkeer. Dit heeft als gevolg dat de N242 in eerste instantie 2x2 rijstroken uitgevoerd kan worden. Alleen het noordelijke deel tussen de Bestevaerstraat en Nieuwe Schermerweg wordt 2x3 rijstroken.

Bij de gemeente Heerhugowaard wordt het Nollencircuit ongelijkvloers aangelegd. Hierdoor ontstaat er een ongelijkvloerse kruising van de N508 met de N242. De VINEX-locatie “De stad van de zon” krijgt op deze manier een uitstekende aansluiting op de N242.

Om de duurzaamheid van deze oplossing te verzekeren, is het verkeerskundig ontwerp voor de weg en kunstwerken gebaseerd op de mogelijkheid om de N242 uit te bereiden naar 2 x 3 rijstroken tussen de Bestevaerstraat en het Nollencircuit.

- **Het Fietsverkeer:**

In dit ontwerp zijn de fietsverbindingen tussen de gemeente Alkmaar, Schermer en Heerhugowaard verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Uitgangspunt is, dat het fietsverkeer de N242 ongelijkvloers kruist. Voor de Bestevaerstraat ligt een fietstunnel. Fietsers vanuit de Zuid Schermer kunnen via een nieuwe fietstunnel onder de N244 (Westdijk) en een onderdoorgang in de vrije overspanning van de Leeghwaterbruggen richting Alkmaar en Heerhugowaard rijden. Er is gekozen om de fietsverbinding naar Heerhugowaard niet naast de weg maar op de dijk langs het Noordhollandschkanaal en het Kraspolderkanaal aan te leggen. Ter hoogte van de

Omval komt een fietstunnel om fietsers uit de Schermer veilig de N242 te laten kruisen. Ook bij de Kraspolderbrug wordt een fietstunnel aangelegd. Bij het Nollencircuit is een fietsverbinding aan de zuidzijde van de Nollenweg voorgesteld. Deze verbinding gaat met het verkeer op de N508 over de N242 heen. Hierdoor kan het fietsverkeer veilig gebruik maken van het viaduct over de N242. Door deze oplossing wordt de belangrijke fietsverbinding Heerhugowaard - Alkmaar Noord/Centrum transparanter.

Weliswaar zijn fietstunnels een uitkomst voor de verkeersveiligheid. Met de sociale veiligheid in fietstunnels is het minder gesteld. Nu is het wel zo dat er dus danige ontwerpregels zijn ontwikkeld dat de nieuwe fietstunnels een stuk veiliger zijn dan in het verleden. Om de verkeersveiligheid in de tunnels nog verder te verbeteren zal worden onderzocht of het mogelijk is om camera's te plaatsen. In het gebied is een dynamisch verkeersmanagementsysteem (DVM Alkmaar) waarbij aangesloten kan worden.

▪ **Langzaam Verkeer.**

In het nu voorliggende ontwerp is voor het langzaam verkeer (tractoren e.d.) niets geregeld op de N242. Tot dat een oplossing is gevonden voor een goede afwikkeling mag het langzaam verkeer gebruik maken van het gedeelte N242 vanaf de Smaragdweg tot aan de Nieuwe Schermerweg. Met de gemeente Alkmaar en de vertegenwoordigers van de landbouworganisaties zal verder worden gestudeerd op dit onderwerp. Een mogelijke oplossing is het creëren van een alternatieve route over de Kraspolderbrug en een nieuwe brug over het Noordhollandschkanaal ter hoogte van de Bestevaerstraat in Alkmaar.

Landschappelijke inpassing van de weg.

Door de gemeente Schermer en verschillende maatschappelijke organisaties zijn opmerkingen gemaakt over het nieuwe ongelijkvloerse kruispunt in de Schermer te hoogte van de Nieuwe Schermerweg. In de Schermer wordt een nieuw ongelijkvloers kruispunt gebouwd dat zichtbaar zal zijn vanuit de Schermer, maar ook vanuit de woonwijk Kraspolder in Alkmaar. Dit tast het tot nu toe vrije uitzicht aan. Bij de verdere planvorming willen wij opdracht geven tot het maken van een landschapsplan voor de inpassing van dit kruispunt. Een en ander zal in overleg gebeuren met de gemeenten en maatschappelijke organisaties.

3. Financiering

De kosten van het totale project worden geschat op € 120 miljoen en zijn dermate hoog dat deze niet alleen door de provincie gedragen kunnen worden. Het Rijk en de betreffende gemeenten zullen ook een bijdrage moeten leveren. Gerekend werd met een subsidie van het Ministerie van Verkeer en Vervoer. De rest van de financiering komt uit bijdragen van de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk en Schermer (HAL(S))-gemeenten).

Subsidie van het Ministerie van Verkeer en Vervoer

In juni 2002 ten tijde het besluit over de voorkeursoplossing werd nog uitgegaan van een Rijksbijdrage uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT). Volgens het MIT projectenboek 2002, waar dit project in de planstudie fase staat, zou de subsidie maximaal € 73 miljoen bedragen.

In december 2002 heeft het kabinet besloten de financiering van het MIT niet, zoals verwacht werd per 1 januari 2004, maar al per 1 februari 2003 te decentraliseren naar provincies en kaderwetgebieden. Op 17 december is in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin aan de regering gevraagd wordt de decentralisatie uit te stellen tot 2004 en een relatie te leggen met het nog vast te stellen nationaal Verkeer en Vervoerplan. Over deze motie wordt door de regering na half januari een besluit genomen.

Dit houdt in dat, wij er voorshands vanuit gaan dat het project nu gefinancierd moet worden uit de gedecentraliseerde middelen van het MIT. De regeling wordt Gebundelde Doel Uitkering plus (GDU+) genoemd en betreft rijksfinanciering van projecten aan het onderliggend wegennet of openbaar vervoer waarvan tot 2010 de jaarlijkse bedragen vastliggen. Tot dat jaar krijgt de provincie structureel gemiddeld € 8 miljoen per jaar. De bijdrage kan besteed worden aan wegenprojecten en projecten voor openbaar vervoer. Hoewel wij (net als andere provincies) het principe van de GDU+ omarmen, hebben wij (samen met de andere provincies) stelling genomen tegen de feitelijke invulling. Probleempunten daarbij zijn de omvang van de doeluitkering, de verdeling tussen provincies en kaderwetgebieden en de positie van provinciale infrastructuur binnen de grenzen van het kaderwetgebied. Desalniettemin zullen wij ons voor een besluit over de N242 moeten baseren op de recente besluiten van het Rijk.

In het MIT-projectenboek komen drie “Noordhollandse” projecten in aanmerking n.l.;

1. HAL OV-corrridor deel B /N242 in de planstudiefase;
2. De Zuidtangent West (en Oost) in de planstudiefase.
3. Verkenning Buitenring Hilversum (bereikbaarheid Mediapark)

De procedure voor de N242 is nu zover gevorderd dat, in 2003 begonnen kan worden met de voorbereiding, in 2005 met de feitelijke uitvoering en voor 2008 is het project klaar.

Het project Zuidtangent West (en Oost) gaat voor wat betreft het westelijk gedeelte over het het kerntraject in Haarlem van de Europaweg tot aan het NS-station Haarlem en vervolgens de verbinding naar IJmuiden. Voor dit project wordt in vervolg op het besluit van de Stuurgroep Zuidtangent-west binnenkort door de gemeenteraden een beslissing genomen en in aansluiting daarop door ons. Tezamen met de Zuidtangent-oost betreft het een in de nieuwe MIT systematiek zogenaamd groot project, waarvoor de regio (in dit geval de provincie, het ROA en de gemeenten) de eigen bijdrage van €225 miljoen zelf moet opbrengen en de overige kosten 100% subsidiabel zijn. In de nieuwe regeling mag de eigen uitkering (de genoemde € 8 miljoen) worden aangewend om deze bijdrage te dekken. Onze ambitie is de komende jaren ook te starten met de Zuidtangent-west.

De verkenning Buitencircuit Hilversum is weliswaar gereed, maar in overleg met de betrokken gemeenten hebben wij besloten een gezamenlijk proces in te gaan, op grond waarvan uiteindelijk een door alle partijen gedragen oplossing kan worden gekozen. Op dit moment kan derhalve nog geen keuze worden voorgelegd.

Tegen deze achtergrond en het feit dat nu een keuze en een besluit van uw staten nodig is om de voortgang van het project N242 te garanderen, stellen wij u voor de bijdrage uit de GDU+ negen jaar lang te reserveren voor de reconstructie van de N242.

Uitgaande van een jaarbedrag van € 8 miljoen komt op deze manier € 73 miljoen (inclusief rente) ter dekking van de investering beschikbaar. Mocht het zo zijn dat de decentralisatie van de Rijksmiddelen wordt uitgesteld dan kan de MIT-procedure nog gevolgd worden en kan de bijdrage van € 73 miljoen volgens een bepaald kasritme tijdens de aanleg ontvangen worden.

Hier staat tegenover dat bij de huidige stand van zaken, zonder aanvullende besluiten van het Rijk er de komende (9) er geen middelen uit de GDU+ beschikbaar zijn (of komen) voor de projecten Zuidtangent-west en Buitenring Hilversum/bereikbaarheid Mediapark.

Voor deze projecten zal te zijner tijd naar een oplossing moeten worden gezocht.

Met het oog op de MIT-procedure hebben wij een zogenaamd MIT-beslisdocument voor de reconstructie van de N242 laten maken. Hoewel deze strikt genomen in de nieuwe systematiek niet meer nodig is stellen wij u voor kennis te nemen van het document omdat het een uitstekend inzicht biedt in het project.

Bijdragen gemeenten

Met de gemeenten heeft overleg plaatsgevonden over de gevraagde bijdrage. Deze onderhandelingen hebben geresulteerd in een bijdrage van € 7 miljoen die op 1 januari 2005 aan de provincie wordt overgemaakt. De gemeenten zullen hiertoe een beschikking afgeven.

Met de gemeente Alkmaar en Heerhugowaard is afgesproken dat over drie projecten n.l.:

1. De afhandeling van het langzaam verkeer op de N242 tussen de Bestevaerstraat en de Nieuwe Schermerweg, gemeente Alkmaar;
2. De afwikkeling van het fietsverkeer aan de zuidzijde van de N508 vanaf het Nollencircuit richting Alkmaar, gemeente Alkmaar;
3. De aansluiting van de Stad van de Zon, gemeente Heerhugowaard op de N242 bij het Nollencircuit

aparte afspraken worden gemaakt over de oplossing en de financiering.

Wij willen daartoe bovengenoemde projecten bij de actualisering van het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur in het voorjaar 2003 opnemen in de studiefase.

A. Voorstel voor dekking van de investering.

Uitgangspunten zijn:

1. De totale kosten bedragen geïndexeerd € 120 miljoen.
2. De weg wordt op voor 1 januari 2008 opgeleverd.

Dekkingsvoorstel:

1. De bijdrage van de gemeenten bedraagt € 7 miljoen en wordt 1 januari 2005 ontvangen.
2. Een provinciale bijdrage van € 40 miljoen, waarvan 4 miljoen reeds dekking is aangegeven in de begroting van 2003.

3. Van het Rijk wordt € 8 miljoen structureel per jaar aan GDU+ ontvangen. Dit bedrag wordt 9 jaar lang ingezet voor de financiering van het project (in totaal € 73 miljoen).

Naar aanleiding van de aangenomen motie 70-31 is besloten het opcententarief te verlagen tot 42,7 in plaats van tot 40,7. Dit betekent een extra structurele opbrengst van € 4 miljoen per jaar. In onze voordracht van 26 november 2002 over de vaststelling van het heffingstarief van de provinciale opcenten hebben wij aangegeven dat deze middelen éénmalig worden bestemd voor de verbetering en aanpassing van het wegtracé N 242.

Van de in het dekkingsvoorstel genoemde provinciale bijdrage van € 40 miljoen is dus alleen de dekking van de bijdrage voor 2003 geregeld.

Bij de begroting van 2004 zal het nieuwe college u een voorstel voorleggen om de resterende eigen bijdrage jaren te regelen.

Deze bijdrage kan gedekt worden door prioritering van de bij de begroting beschikbare middelen of door het meerjarig aanwenden van de opcenten motorrijtuigenbelasting.

Uitgaande van deze veronderstellingen zijn er de volgende bedragen ter dekking aanwezig::

▪ De gemeenten	€ 7 miljoen
▪ GDU+ 9 jaar maal € 8 miljoen (inclusief rente)	73 “
▪ Provinciale bijdrage	<u>40</u> “
Totaal	120 “

4. Aanbestedingsvorm.

De provincie heeft de mogelijkheid een keuze te maken uit traditioneel of een nieuwere vorm van aanbesteden. In principe is op 18 juni jl. gekozen om de reconstructie van de N242 innovatief aan te besteden in de vorm van een “Design Build” contract. Wij willen nu definitief kiezen voor deze contractvorm. De voordelen van een DB contract zijn:

- De efficiency voordelen door integratie van ontwerp en bouw;
- De inbreng van creativiteit door marktpartijen leidt tot het verlagen van de investeringskosten;
- De ontwerprisico's liggen bij de aannemer, geen verhoging van de prijs indien het bestek niet klopt;
- Een verkorting van de totale realisatieperiode tot 2 jaar is mogelijk doordat activiteiten deels parallel kunnen lopen.

In potentie heeft de aanbesteding in een “Design, Build, Finance and Maintenance” vorm nog een hoger besparingsmogelijkheid. Een belangrijk nadeel is, dat deze vorm veel extra tijd zal kosten. Verwacht wordt een verlies van 1 tot 1,5 jaar ten opzichte van het ‘DB’-contract. Gelet op de noodzaak van realisatie van het project kan hier niet op worden gewacht.

Door de innovatieve manier van aanbesteden (PPS-vorm “Disign, Build-contract) kan een winst van circa 5% kan worden verwacht van de aanlegkosten. Als deze verwachte winst door het innovatief aanbesteden ook daadwerkelijk wordt behaald dan kan het bespaarde bedrag mogelijk worden ingezet voor de dekking van kapitaalslasten van andere dan aan de orde zijnde infrastructuurprojecten .

Voor de procedure om tot een aanbesteding van dit 'DB'-contract te komen is een uitgebreid stappenplan gemaakt. Deze procedure staat uitgebreid omschreven in het in onze opdracht opgestelde Plan van Aanpak N242.

De in dit plan omschreven aanpak voldoet ons inziens volledig aan de eisen die in het algemeen worden gesteld aan een dergelijk project.

Gelet op het bijzondere karakter van deze aanbesteding zal het college aan Provinciale Staten apart verantwoording afleggen op het moment van aanbesteding.

5. Verdere uitvoering.

De uitvoering zal verder op de gebruikelijke wijze worden ingepast in de provinciale organisatie. Dat betekent uitvoering van het project onder verantwoordelijkheid van de Afdeling Beheer en Uitvoering en gedelgeerd opdrachtgeverschap, namens ons College, door de afdeling RWB. Hiertoe is zoals aangegeven het Plan van Aanpak N242 de basis. Ter kennisname bieden wij u het plan van aanpak aan, hierin wordt omschreven hoe het project wordt aangepakt. Aandacht wordt gegeven aan:

1. Omschrijving van het project.
2. Projectstructuur
3. Projectscope
4. Projectorganisatie
5. Projectbeheersing (risicomanagement) en Beslismomenten
6. Externe communicatie en informatie
7. Interne communicatie, overleg en rapportage
8. Programma van Eisen
9. Kostenstructuur.
10. Procedures en Vergunningen
11. Overige aspecten zoals Milieu en Landschap
12. Aanbestedingsplan
13. Projectplanning

Gegeven de ook voor ons innovatieve aanbestedingsvorm en het ingezette traject voor een verdere professionalisering van onze organisatie op dit punt hebben wij in dit project bijzondere aandacht gegeven aan dit plan van aanpak. Met een dergelijk aanpak wordt voorkomen dat tijdens de verder uitvoering onduidelijkheden ontstaan. Extra kosten en andere risico's kunnen op deze manier zoveel mogelijk worden vermeden.

Een kopie van dit Plan van Aanpak is bijgevoegd.

6. Advies statencommissies

Op 7 februari heeft er een vergadering van de Statencommissies Verkeer en vervoer plaatsgevonden, waarbij voor dit agendapunt de leden van de Statencommissie Financiën, Strategie en Bedrijven waren uitgenodigd.

De uitkomst zal mondeling in uw statenvergadering worden medegedeeld.

7. Voorstel

Wij willen u vragen de bijgevoegde besluiten te nemen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.C.J.L. Borghouts, voorzitter.

H.W. Oppenhuis de Jong, griffier.

Besluit nr. 21

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gezien de voordracht van Gedeputeerde Staten over de reconstructie van de N242 (oostelijke ring gemeente Alkmaar),

gelet op de adviezen van de Statencommissies WVV en FSB,

overwegende,

motie 10-1 van 9 december 2002

dat de provincie Noord-Holland als beheerder en eigenaar van de N242 en dat de reconstructie van deze weg nodig is in verband met de verkeersafwikkeling, doorstroming en verkeersveiligheid voor het auto- en fietsverkeer en het openbaar vervoer;

besluiten:

1. Het voorlopig ontwerp voor de reconstructie van de N242 ten oosten van Alkmaar vanaf de Smaragdweg (gemeente Alkmaar) tot en met het Nollencircuit (gemeente Heerhugowaard) conform bijlage 1 vast te stellen;
2. De totale kosten voor het project taakstellend te bepalen op € 120 miljoen.
3. Via een "Design and Build"- methode het project aan te besteden.
4. Er naar te streven dat de uitvoeringswerkzaamheden voor de N242 te starten voor 1 januari 2005 en voor 1 januari 2008 op te leveren;
5. De bijdragen van de gemeenten Alkmaar, Heerhugowaard, Langedijk en Schermer van in totaal € 7 miljoen voor dit project te reserveren;
6. Vanuit de GDU+ regeling die mogelijk op 1 maart 2003 van kracht wordt voor de financiering van het project gedurende 9 jaar een bedrag van € 8 miljoen jaarlijks inclusief rente te reserveren voor dit project; ingeval deze regeling tot 2004 wordt uitgesteld zal het in het MIT gereserveerde bedrag van 73 miljoen worden aangewend.
7. Een eigen bijdrage van € 40 miljoen beschikbaar te stellen, waarvan voor € 4 miljoen reeds dekking bij motie 70-3 is aangegeven en overigens te dekken uit de algemene middelen, waarbij de nieuwe staten over de dekking zullen besluiten, hetzij door prioritering van de bij de begroting beschikbare middelen, hetzij door het meerjarig aanwenden van de opcenten motorrijtuigenbelasting.
8. Een totaalkrediet van (taakstellend) € 120 miljoen beschikbaar te stellen, wanneer het project van de planfase naar de realiseringsfase PMI wordt overgebracht, met inachtneming van de onder de punten 6 en 7 geformuleerde besluiten over de dekking.
9. Kennis te nemen van het feit dat de verdere uitvoering van het project conform het Plan van Aanpak ter hand wordt genomen.
10. Kennis te nemen van het MIT 3 document.

Haarlem, 10 februari 2003

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, griffier

Titel:Vd 21: Aanpak N242 (doorstroming auto en openbaar vervoer oostelijke ring Alkmaar)

Datum:07-02-2003

Nummer:21