

COMMISSIE WEGEN, VERKEER EN VERVOER

Verslag van de vergadering van 7 februari 2003.

Aanwezig :

Leden van de commissie :

H.B. Bruijn (PvdA), H.S. de Boer, gedeputeerde (VVD), J.N.J.J. Beemsterboer (CDA), mw. M. Beens-Jansen (Groen Links), H.W. Berkhout (D66), P.J. Bruystens (AOV/OU55+), D. Graatsma (SP), mw. A.C.J. Humalda-Blok (VVD), M.A. de Jong (PvdA), C. Kruijmer (Fractie Kruijmer), L.J.P. Mesman (Groen Links), Tj.P.J. Talsma (PvdA), mw. E.A. Veenis – Kaak (VVD), R.E. Vis (VVD), mw. A. Zeeman (CDA).

Ambtenaren :

S. Boedijn, L. Dijkman, A. Hartman, J. Kilian, G. van der Linden, C. Pit, M. Spoor – Hendriks, C. de Vries.

Afwezig :

G.J.M.A. Le Belle (D66), J. Bezemer (ChristenUnie/SGP), mw. C. Boelhouwer (SP), K.W.C. Breunissen (Groen Links), J. Bron (Nederland Mobiel), R.H.G. van Duijn (Noord-Holland Anders/De Groenen), J. Post (CDA).

Agenda :

1. Opening en mededelingen
2. Korte toelichting stand van zaken ICT in Verkeer en Vervoer
3. Voordracht reconstructie N242
4. Realisatie bus/fietsviaduct over de A4 (zijtak Zuidtangent)
5. Noordhollandsch Kanaal
6. Beantwoording bezwaren / verzoeken inzake lijnvoering bus – OV, Procedure en concept beantwoording brieven betreffende buslijn 53 en buslijn 135
7. Memo inzake stand van zaken Zuidtangent-west
8. Verslag van de vergadering van 10 januari 2003
9. Lange termijn agenda
10. Toezeggingen en aandachtspunten
11. Ingekomen stukken
12. IPO aangelegenheden
13. Rondvraag en sluiting.

Voor aanvang van de vergadering worden de volgende stukken uitgedeeld :

- afschrift van door provincie ingediend bezwaar op beschikking Rijksbijdrage openbaar vervoer
- memo gedeputeerde De Boer inzake vaarsnelheid op de Ringvaart
- 'De Verbeelding', Verkeers- en vervoerbeleid 2002

1. Opening en mededelingen.

De voorzitter opent de vergadering en heet allen welkom.

Bijzonder welkom voor de delegatie van EsDéGé Reigersdaal, welke aanwezig is om het rapport "ervaringen met de ov taxi van mensen met een handicap" aan de leden van de commissie te overhandigen. De voorzitter geeft de voorzitter van de cliëntenraad van EsDéGé Reigersdaal, de heer Krom, de gelegenheid om het rapport te overhandigen.

De heer Krom geeft aan dat de ov taxi belangrijk is voor de sociale contacten en de zelfstandigheid van de gehandicapten. Er zijn nog veel klachten over het functioneren : cliënten moeten te lang wachten / de ritten worden door de gemaakte combinaties veel te lang / klachten over de rijstijl van de chauffeur en het naleven van de veiligheidsvoorschriften. De cliënten zijn blij met de ov taxi maar de dienstverlening moet beter. Vervolgens overhandigt de heer Krom het rapport aan de gedeputeerde.

De gedeputeerde dankt voor de inventarisatie van de klachten en roept de leden van de cliëntenraad op de leden van de commissie op de hoogte te houden van de bevindingen. De **VOORZITTER** vervolgt met de mededelingen vanuit de commissie. De heren Le Belle, Post en Breunissen zijn verhinderd. Voorts verzoekt de voorzitter alle leden de datum van de volgende vergadering, 7 maart, zoveel mogelijk vrij te houden zodat in de middag een feestelijk tintje aan de laatste vergadering in deze samenstelling kan worden gegeven.

De **GEDEPUTEERDE** deelt mede dat langs de provinciale wegen borden "Welkom in Noord-Holland" zijn geplaatst.

De heer **GRAATSMA** informeert wat er verder met het ontvangen rapport van EsDéGé Reigersdaal gaat gebeuren. De **GEDEPUTEERDE** antwoordt de gesignaleerde problemen zeer serieus te nemen. Er is een goed ambtelijk contact met de cliëntenraad en de provincie zal met de geconstateerde knelpunten aan de gang gaan. De resultaten zullen in een later stadium aan de commissie worden voorgelegd.

De heer **BERKHOUT** geeft aan al eerder om een klanttevredenheidsonderzoek te hebben gevraagd. Destijd is gezegd dat daaraan geen behoefte is. Spreker herhaalt zijn verzoek nu nogmaals. De **GEDEPUTEERDE** antwoordt dat er voldoende contacten met consumenten organisaties bestaan en een klanttevredenheidsonderzoek niet noodzakelijk te vinden om in het bezit te komen van voldoende informatie.

De heer **BEEMSTERBOER** verzoekt dit onderwerp bij een volgende bespreking van de openbaar vervoer taxi mee te nemen. De **GEDEPUTEERDE** zegt dit in één van de eerste vergaderingen van de nieuwe commissie aan de orde te willen stellen.

De heer **TALSMA** verzoekt bij agendapunt 6 ook de buslijn naar 't Zand en de scholierenlijn Schagen te bespreken. De **VOORZITTER** neemt dit voorstel over.

2. Toelichting stand van zaken ICT in Verkeer en Vervoer.

De **VOORZITTER** meldt dat de inhoudelijke bespreking van dit onderwerp voor de volgende vergadering van de commissie zal worden geagendeerd.

De heer **PIT** geeft een toelichting. De gebruikte sheets zullen bij het verslag worden gevoegd. Aansluitend geeft de voorzitter de leden van de commissie gelegenheid tot het stellen van vragen.

De heer **VIS** informeert of DVM een regionaal netwerk zal vormen waarin ook gemeente / Rijks – en waterschapswegen worden opgenomen. De heer **PIT** bevestigt dit.

Mevrouw **VEENIS – KAAK** vraagt hoe de samenwerking tussen de verschillende overheden wordt gestimuleerd. De heer **PIT** geeft aan dat gezamenlijk een netwerk moet worden gedefinieerd.

De heer **BEEMSTERBOER** verzoekt in de volgende vergadering bij de inhoudelijke bespreking meer informatie te verstrekken over de samenhang tussen ICT en de bereikbaarheid van de kust.

Mevrouw **BEENS – JANSEN** vraagt of het openbaar vervoer ook in beeld komt bij ICT. De heer **PIT** geeft aan dat dit vanzelfsprekend in de toekomst zal gebeuren.

De heer **DE JONG** informeert of het project zich richt op individuele reizigers of op de overheden / wegbeheerders voor monitoring van het weggebruik en signaleren van files. De heer **PIT** geeft aan dat de verkeerscentrale in De Wijde Blick hierin een sleutelrol vervult.

3. Voordracht reconstructie N242.

Voor dit agendapunt heeft de heer De Boer, wethouder van de gemeente Heerhugowaard, zich gemeld. Hij geeft aan mede namens de gemeenten Langedijk en Alkmaar te spreken.

De heer De Boer komt kort terug op zijn inspraak in de vorige commissievergadering. Daarin is de commissieleden gevraagd positief te stemmen over de N242. Alle gemeenten hebben inmiddels de gevraagde bijdragen gereserveerd. Spreker geeft aan te hopen dat op 10 februari a.s. de Staten besluiten verder te gaan met de reconstructie

De **VOORZITTER** dankt de heer De Boer voor zijn reactie en gaat over tot inhoudelijke behandeling van het agendapunt.

De heer **TALSMA** meldt dat mede dank zij de kritische opstelling in het verleden er nu een plan ligt dat de volledige voorkeur van de PvdA heeft. Het totaalplaatje biedt een verbetering voor de dagelijkse gebruikers. De regio is enorm gegroeid en het huisvesten van mensen schept verplichtingen ten aanzien van de verplaatsingen. Voor wat betreft de financiering zijn er nog een aantal aandachtspunten :

- het is een goed punt dat de regio ook bijdraagt
- de discussie omtrent de opcenten moet nog worden gevoerd
- de inkomsten uit de GDU-gelden zijn nog niet zeker. Als deze inderdaad uitkomen zoals verwacht dan zullen alle gelden de komende jaren worden gebruikt voor de N242 en zijn er geen andere projecten meer mogelijk
- de provincie draagt € 40 mio uit eigen middelen bij. Welke projecten kunnen daardoor niet worden uitgevoerd

Bij de wijze van aanbesteden wordt de voorkeur uitgesproken voor design and build. Kan de gedeputeerde daarbij garanderen dat de gestelde regels zullen worden nageleefd waarbij vanuit de vrije markt gelijke kansen voor alle aannemers zullen zijn.

De heer **BRUYSTENS** meldt dat nut en noodzaak van de reconstructie duidelijk zijn, evenals de bijdrage vanuit de regio. Spreker meldt de zorg van de heer Talsma ten aanzien van de GDU-gelden te delen en hoopt op een duidelijk antwoord van de gedeputeerde.

De heer **KRUIJMER** geeft aan inhoudelijk akkoord te zijn met het voorstel. Spreker informeert of design and build in overeenstemming is met de geldende regels voor aanbestedingen. Voorts wil de heer Kruijmer graag weten welke projecten niet kunnen worden uitgevoerd als de komende negen jaar alle GDU-gelden in de N242 zullen worden gestopt.

De heer **GRAATSMA** constateert dat er in Noord-Holland een vervoersachterstand is. Steeds weer worden oplossingen gezocht die het probleem niet echt oplossen. De groei van de bevolking is niet gepaard gegaan met de groei van het openbaar vervoer. De problemen moeten worden gezien vanuit de samenhang. De SP zet zich in voor verbetering van het openbaar vervoer en pleit voor het inzet van de gelden ten behoeve van het openbaar vervoer. Op de N242 wordt een busbaan aangelegd maar dit is op zich geen verbetering van het openbaar vervoer. Spreker geeft aan niet te verwachten dat het project een toekomstgerichte oplossing biedt en zegt tegen het voorstel te zijn.

Mevrouw **BEENS – JANSEN** zegt het openbaar vervoer belangrijk te vinden. De uitbreiding van Heerhugowaard had gekoppeld moeten zijn aan een uitbreiding van het openbaar vervoer. Toch is Groen Links voor de reconstructie van de N242.

De begeleidende stukken bij de voordracht zijn duidelijk.

De provincie moet ook controleren op de uitvoering van het werk na aanbesteding.

De heer **BEEMSTERBOER** is blij dat er binnenkort eindelijk een besluit zal worden genomen. Spreker vraagt aandacht voor de openingstijden van de bruggen in de spits. De Leeghwaterbrug blijft hierbij een hindernis. Voorts is de draaimogelijkheid voor schepen ter hoogte van de AVI niet in het plan opgenomen. Ten slotte vraagt de heer Beemsterboer of de gedeputeerde van mening is dat de provincie voldoende expertise in huis heeft om de aanbesteding helder en duidelijk te laten verlopen zodat er in de toekomst geen financiële verrassingen te verwachten zijn.

Mevrouw **HUMALDA – BLOK** geeft aan dat de VVD blij is met het voorliggend stuk. Wel is het nodig dat alle partijen zich garant stellen voor de bijdragen. Design and build moet een leerproces opleveren waar de provincie in de toekomst haar voordeel mee kan doen. Evaluatie van deze aanbestedingsmethode is noodzakelijk. In een later stadium moet bij een project ook design / build / finance / maintenance aan de orde worden gesteld. Spreekster informeert of ook geld voor het openbaar vervoer in relatie tot Stad van de Zon is gereserveerd.

De heer **BERKHOUT** meldt dat D66 akkoord is met het plan. De N242 is een groot knelpunt in de regio. Voor wat betreft de vragen over de financiën sluit de heer Berkhout zich aan bij de overige partijen. Is er ook nog sprake van een bijdrage door het bedrijfsleven en wordt hierover nog iets in het plan opgenomen ? Voor wat betreft de GDU geeft de heer Berkhout aan dat het Rijk een onbetrouwbare partner lijkt te worden.

De **GEDEPUTEERDE** reageert op de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen :

- over de GDU+ is nog geen officieel besluit genomen maar het is te verwachten dat er in de oorspronkelijke plannen niet meer wordt gewijzigd. Dit houdt in dat de provincie per jaar € 8 mio extra krijgt voor grote projecten. Het is duidelijk dat dit veel te weinig is, maar de discussie over de verdeelsleutel is inmiddels gesloten. Het lijkt onontkoombaar dat belangrijke projecten ook uit de algemene middelen moeten worden gefinancierd. De discussie hierover zal door de volgende Staten moeten worden gevoerd
- er is vertrouwen dat de bijdragen die door de gemeenten zijn toegezegd ook zullen worden voldaan. Onderling vertrouwen is vereist om dergelijke grote projecten te kunnen uitvoeren
- de aanbesteding zal volgens de geldende Europese richtlijnen worden uitgevoerd. Er wordt gewerkt aan de uitwerking van innovatieve aanbestedingsvormen, als hierover meer duidelijkheid bestaat dan zal hierop in de commissie worden teruggekomen. Indien nodig zal expertise worden ingehuurd
- de Stad van de Zon is niet in dit project opgenomen. Vooralsnog staat een oplossing zoals deze in de Broekpolder is gekozen voor ogen. Dit zal in een later stadium worden uitgewerkt.

De **VOORZITTER** geeft de leden mogelijkheid tot reactie in tweede termijn.

De heer **GRAATSMA** meldt verbaasd te zijn over het gemak waarmee het openbaar vervoer terzijde wordt geschoven terwijl er wederom grote bezuinigingen voor de deur staan en is verbaasd over het gemak waarmee grote projecten worden gesteund hoewel er grote gaten in de financiering zijn.

De heer **BEEMSTERBOER** geeft aan dat een aantal van zijn vragen nog niet is beantwoord.

De heer **DE JONG** meldt dat het tekstvoorstel ten aanzien van de busbaan niet overeenkomstig is met hetgeen op de kaart is opgenomen. De heer **TALSMA** vult aan dat de vrije busbaan een verbetering voor het openbaar vervoer is. Voorwaarde voor steun van de PvdA aan dit voorstel is wel dat er ook aandacht moet zijn voor fietspaden. Als de financiering niet rond komt dan verwacht men het stuk weer ter bespreking in de Commissie. De aanbestedingen zullen kritisch worden gevolgd.

Mevrouw **BEENS – JANSEN** informeert of het voorstel nog in de inspraak zal worden gebracht.

Mevrouw **HUMALDA – BLOK** meldt dat de gedeputeerde zekerheid ten aanzien van de financiën heeft gegeven. Zij geeft aan in de toekomst geen berichten te verwachten dat de gelden bij nadere beschouwing toch niet beschikbaar zijn.

De **GEDEPUTEERDE** geeft aan :

- dat de busbaan onderdeel is van het HAL/ov project deel A en daarom niet op de kaart van dit project is opgenomen;
- dat het niet de bedoeling is de bezuinigingen zo te vertalen dat er straks minder bussen over de busbaan zullen rijden;
- dat de inspraak geregeld zal worden in het kader van de planologische procedures;
- dat bij B&U de opdracht ligt uit te zoeken of een keerlus in het Noordhollandsch Kanaal mogelijk is;
- dat in het kader van conflicterende modaliteiten een rapport zal worden uitgebracht waarin ook de openingstijden van de brug tijdens de spitsuren zal worden meegenomen;
- dat nu en in de toekomst langzaam verkeer over de Leegwaterbrug mogelijk blijft tot een andere oplossing is gevonden. Hierover is overleg gaande met de WLTO en de gemeente Alkmaar.

De **VOORZITTER** constateert instemming van alle partijen met uitzondering van de SP en sluit de behandeling van dit agendapunt onder dankzegging voor de belangstelling vanuit de regio.

4. Realisatie bus/fietsviaduct over de A4.

De heer **MESMAN** meldt dat er vroeger sprake was van twee verbindingen waarvan één over de Geniedijk en geeft aan het te betreuren dat deze laatste niet in het voorstel is opgenomen. Een bus / fietsviaduct is de op één na beste oplossing. Het doortrekken van de zuidtak van de Zuidtangent is een goede zaak en het lijkt logisch dat beheer en onderhoud na aanleg hiervan overgaan naar de gemeente Haarlemmermeer. Spreker geeft aan te kunnen instemmen met het voorstel.

Mevrouw **ZEEMAN** informeert waarom de provincie dit moet overnemen.

De heer **DE JONG** geeft de gedeputeerde een compliment over het voorliggend voorstel en het initiatief van de provincie. Als de provincie haar verantwoordelijkheid neemt ten aanzien van de aanleg van weginfrastructuur geldt dit ook voor de zware openbaar vervoer assen. Het beheer hiervan mag ook naar de provincie om duidelijk te maken dat het ROA dit laat liggen. De financiering moet nog nader worden bezien, spreker geeft aan te verwachten dat dit naar tevredenheid kan worden geregeld. Een naadloze aansluiting van de zuidtak Zuidtangent verdient de voorkeur, indien gewenst kan alvast een provisorische oplossing worden gezocht om het ergste knelpunt op te lossen.

De heer **GRAATSMA** informeert naar de reden van het tekort.

De **GEDEPUTEERDE** reageert op de gemaakte opmerkingen en gestelde vragen :

- twee bruggen zijn mooi maar te duur. De nu gekozen oplossing is minder mooi maar financieel beter in te passen
- de provincie heeft dit opgepakt omdat we het beheer en onderhoud in één hand willen houden. Het moet voor iedereen duidelijk zijn. Er zal een Statenvoordracht worden opgesteld waarin de provincie opdrachtgever zal worden voor de zijtak van de Zuidtangent. De provincie is in staat het overzicht te houden en wil het voor wat betreft de zware openbaar vervoer verbindingen niet overlaten aan de lokale overheden
- de snelheid van de aanleg van de zijtak moet nog worden bezien. Hierover is overleg gaande met Rijkswaterstaat
- de provincie stopt geld in deze brug omdat er een tekort was dat niet op een andere wijze te dichten was

- het tekort is ontstaan door de economische ontwikkelingen in de tijd liggend tussen het ontwerp van het plan en de verdere uitwerking.

De **VOORZITTER** geeft gelegenheid tot bespreking in tweede termijn.

De heer **MESMAN** informeert of de bespreking van de overeenkomst ten aanzien van beheer Zuidtangent zoals gepland in maart kan worden gehouden.

De **GEDEPUTEERDE** geeft aan dat zoals het er nu uitziet de lange termijn agenda kan worden gevolgd.

De **VOORZITTER** constateert een positief advies van alle partijen.

5. Noordhollandsch Kanaal.

De heer **BERKHOUT** geeft aan reeds in 1995 bij de overname van het Kanaal te hebben gewaarschuwd voor het achterstallig onderhoud. In 1999 zijn ernstige gebreken geconstateerd. Nu ligt een voorstel waarin de provincie de oorzaak van de extra kosten wil verhalen. Is er in 1995 dan niets gedaan en wat beoogt de gedeputeerde met de voorgestelde onderhandelingen met het Rijk.

Mevrouw **HUMALDA – BLOK** is van mening dat het verleden geen schoonheidsprijs verdient. Bij contracten is een goede juridische controle noodzakelijk. Bij de overdracht zijn ook door de VVD stevige woorden gesproken. Het is nu echter belangrijk naar het heden en de toekomst te kijken. Het belang van goed contractbeheer speelt binnen de gehele provincie.

Spreekster verwacht niet dat het overleg met het Rijk nog iets zal opleveren maar het moet wel een waarschuwing voor de toekomst zijn. De VVD is een voorstander van goede beheersstrategieën over een langere periode, zodat geld over een langere periode kan worden gereserveerd met de mogelijkheid tot verdeling en overheveling per jaar. Het is belangrijk om efficiënt en doelmatig met geld om te gaan.

De heer **BEEMSTERBOER** meldt reeds op 6 juli 2001 gevraagd te hebben om een onderzoek naar de verborgen gebreken aan het Noordhollandsch Kanaal. Het stuk geeft aan dat een dergelijk onderzoek niet meer nodig is omdat van het Rijk geen verdere financiële bijdragen te verwachten zijn. Ook de staande mastroute heeft effect op het noodzakelijke onderhoud van het Noordhollandsch Kanaal.

De heer **MESMAN** noemt het treurig dat het zo is gelopen. De juridische instrumenten lijken nu uitgeput. De gang van zaken moet een leerschool zijn voor de toekomst. Het voorstel is goed, een stalen constructie is niet plezierig voor het milieu maar onder de gegeven omstandigheden het meest effectief.

De heer **GRAATSMA** geeft aan dat het Noordhollandsch Kanaal een belangrijke vaarweg is en als zodanig de moeite waard is om er iets aan te doen. Het Rijk geeft nu iets meer geld. Is dit voldoende om het Rijk nu verder niet meer aansprakelijk te stellen ?

De heer **KRUIJMER** is verheugd dat het rapport er nu ligt maar het achterstallig onderhoud blijft een slechte zaak. Het Rijk heeft correct gehandeld en de provincie moet zich hierbij neerleggen. De tekorten kunnen oplopen. Vraag blijft hoe dit heeft kunnen gebeuren.

De heer **BRUYSTENS** is van mening dat de provincie in het verleden slechte zaken heeft gedaan. Spreker is blij met het rapport, dit geeft een goed inzicht in de problematiek. Metaal is beter dan gebruik van teerplanken. De financiële invulling moet in overleg met het Rijk gebeuren. De veiligheid van het Kanaal moet gewaarborgd worden en er moet aandacht zijn voor beperking van de vaarsnelheid en de handhaving van deze maatregel.

De heer **TALSMA** vraagt ook aandacht voor de veiligheid van de leidingen onder de waterlijn. Onderzoek naar de oorzaak van de slechte staat van het Noordhollands Kanaal is niet nodig, dit is alle betrokkenen wel duidelijk. Het Kanaal is nooit bestemd geweest voor gebruik door de huidige generatie schepen. Een beperking van de vaarsnelheid is noodzakelijk.

De provincie heeft het juridisch verweer opgegeven maar de vraag blijft open of Rijkswaterstaat niet toch aansprakelijk kan worden gesteld. Nu is geld van het Rijk beschikbaar maar moet worden gezien hoe dit wordt ingezet. Uit welk potje moet de provinciale bijdrage komen ?

De **GEDEPUTEERDE** geeft antwoord op de gestelde vragen en gemaakte opmerkingen :

- in 1995 is bij de behandeling in de Staten geen commentaar gegeven op het toen voorliggend voorstel ten aanzien van de overname van het Noordhollandsch Kanaal. Inmiddels zijn er veel feiten boven tafel gekomen en hebben we er veel van geleerd. Het probleem moet nu worden opgelost
- RWS heeft erkend dat er iets moet gebeuren. Er is een vergoeding voorgesteld en er is overleg over het te volgen kasritme. Extra geld is geen optie. De kapitaalslasten kunnen worden gedekt uit de bijdrage van het Rijk voor de eerstkomende jaren. Daarna moet de provincie er zelf geld in steken
- voor de bijdrage van de provincie moet krediet aan de Staten worden gevraagd. Hiervoor zal een voorstel worden gedaan, waarbij tevens wordt aangegeven hoe de kapitaalslasten worden gedekt. De € 54 mio is niet uitsluitend ter dekking van achterstallig onderhoud maar ook voor regulier onderhoud
- veiligheid heeft de hoogste prioriteit
- de reserveringen voor baggerwerken zijn niet voldoende voor een dergelijk groot project. Aan de hand van het baggerplan moet hiervoor meer geld worden vrijgemaakt. Het baggeren van het Noordhollandsch Kanaal vraagt om extra kredieten
- beperking van de vaarsnelheden blijft een ingewikkelde materie en de handhaving ervan is beperkt in de mogelijkheden.

De **VOORZITTER** geeft de leden gelegenheid tot reactie in tweede termijn.

Mevrouw **HUMALDA – BLOK** informeert of het nieuwe systeem leidt tot een doelmatiger inzet van de beschikbare gelden. De **GEDEPUTEERDE** bevestigt dit.

De heer **GRAATSMA** zegt het eens te zijn met het voorstel. Voor wat betreft handhaving moet worden gedacht aan bijvoorbeeld trajectcontrole. Hoe wordt de handhaving nu vormgegeven ?

De heer **KRUIJMER** geeft aan zich te kunnen vinden in het voorstel.

De heer **BRUYSTENS** sluit zich aan bij de suggestie trajectcontrole uit te laten voeren door bijvoorbeeld de brugwachters.

De heer **TALSMA** geeft aan dat nu aanpakken hard nodig is.

De **GEDEPUTEERDE** meldt dat trajectcontrole alleen kan plaatsvinden als hiervoor een juridische basis wordt geschapen. Bovendien moet het te hard varen daadwerkelijk worden geconstateerd voordat tot beboeten kan worden overgegaan.

De **VOORZITTER** constateert instemming door alle partijen.

6. Beantwoording bezwaren / verzoeken inzake lijnvoering bus openbaar vervoer.

Mevrouw **BEENS – JANSEN** zegt het plezierig te vinden de antwoorden te hebben ontvangen maar de conclusie "het kan niet anders" te betreuren. Voor wat betreft de lijnvoering in Huizen zijn er mogelijkheden aangedragen. Wat is nog de invloed van de provincie bij de vervoerder.

De heer **GRAATSMA** meldt dat de gevolgen van het terugtrekken door de overheid nu zichtbaar zijn. De burger staat machteloos tegenover de vervoerder. Het antwoord van de vervoerder aan de heer Landré is niet terecht, er wordt gebruik gemaakt van verouderde argumenten. Spreker is van mening dat GS moet ingrijpen.

De heer **KRUIJMER** meldt zich aan te sluiten bij de woorden van mevrouw Beens en de heer Graatsma. Route van lijn 135 is zonder problemen te verleggen.

De heer **BRUYSTENS** verzoekt in het vervolgtraject informatie te mogen ontvangen over de reacties van de burgers op plannen van de vervoerder zodat dit gevolgd kan worden.

De heer **DE JONG** merkt op dat de lijnvoering in Huizen is gewijzigd. Het betreft een wijziging op het door de provincie goedgekeurd lijnenplan. Is deze wijziging tevoren door de provincie goedgekeurd. Is het mogelijk om de lijnvoering te toetsen aan het Programma van Eisen en eventueel uit de potje voor experimenten een bijdrage te leveren. Het voorstel van de heer Landré lijkt een positieve wijziging. Spreker vraagt aandacht van de gedeputeerde voor de problematiek in Huizen.

De heer **TALSMA** vult hierbij aan dat de buslijn over 't Zand een experiment was. Deze is zonder nadere evaluatie of overleg met de gemeente geschrapt. De gedeputeerde heeft nader overleg toegezegd, wat is hiervan de stand van zaken. De beantwoording van de door de heer Vis gestelde vragen over de scholierenlijn in Schagen is onbevredigend.

De heer **BEEMSTERBOER** meldt vragen te hebben over de buslijn 152 en deze aan het secretariaat te zullen overhandigen. De gang van zaken in deze verdient naar mening van de heer Beemsterboer een dikke onvoldoende.

De **GEDEPUTEERDE** constateert een verschil van mening met de leden van de commissie. De problemen zullen verder worden uitgewerkt, waarbij ook een overzicht van de financiële consequenties zal worden gegeven. Dit overzicht zal in de vergadering van 7 maart a.s. informatief worden voorgelegd. Besluitvorming zal in een later stadium plaatsvinden. In de concessie zijn criteria opgenomen waaraan het lijnenplan moet voldoen. Deze criteria zijn vrij algemeen en de wijzigingen van de vervoerder voldoen hieraan. Nadere aanscherping beperkt de creativiteit van de vervoerder en zal van invloed zijn op de prijs.

7. _____ Memo inzake stand van zaken Zuidtangent West.

De heer **MESMAN** informeert of bij de volgende bespreking op 7 maart a.s. ook de besluitvorming van de gemeente Haarlem bekend zal zijn.

De heer **DE JONG** dankt de gedeputeerde voor de brief aan de wethouder van Haarlem. Kan deze gemeente een besluit nemen zonder overleg met de provincie te voeren hierover ?

De heer **BERKHOUT** zegt dat de provincie heeft aangegeven wat wenselijk is en dat deze boodschap duidelijk bij de gemeente Haarlem is neergelegd.

De heer **DE JONG** merkt op dat het project een zekere tijdsdruk kent in verband met de Rijkssubsidies.

Mevrouw **HUMALDA – BLOK** geeft aan dat de provincie een hoogwaardige verbinding door Haarlem wil. Dit moet voldoen aan de eisen van het Rijk voor wat betreft vervoerwaarde en kosten. De gemeente Haarlem moet het tracé binnen de gemeentegrenzen vaststellen. De provincie geeft aan wat de beste keuze zou zijn maar de gemeenteraad moet beslissen op basis van de daar bekende informatie.

De heer **DE JONG** zegt dat indien het besluit van de gemeente Haarlem afwijkt van het besluit dat door de Stuurgroep is genomen, dit effect heeft op de andere partijen die in de Stuurgroep zijn vertegenwoordigd.

De **GEDEPUTEERDE** antwoordt dat het Kerntraject van de Zuidtangent in de gemeente Haarlemmermeer een soortgelijke situatie kende. De gemeente is autonoom in het kiezen van het tracé maar dit heeft gevolgen voor andere partijen. De Stuurgroep heeft diverse tracés laten onderzoeken en de resultaten hiervan aangeboden aan Rijkswaterstaat voor een ambtelijke voortoets. Uit deze toets kwam maar één tracé naar voren dat mogelijk voor subsidie in aanmerking zou kunnen komen. Daarna zijn binnen de gemeente Haarlem nog andere tracés aangedragen, maar er was geen tijd om deze ook nog uitputtend te onderzoeken. Het project is immers gekoppeld aan het project Zuidtangent-Oost en de plannings van beide projecten moeten synchroon blijven lopen.

De heer **BERKHOUT** meldt het antwoord van de gedeputeerde duidelijk te vinden maar het vreemd te vinden dat de andere tracés zijn afgeschreven zonder goed te zijn onderzocht.

8. Verslag van de vergadering van 10 januari 2003

Mevrouw **VEENIS – KAAK** verzoekt op blz. 5 toe te voegen "waar 100 kilometer mag worden gereden".

De **GEDEPUTEERDE** geeft aan een toevoeging te willen geven over de besproken maximumsnelheden en verzoekt het volgende aan het verslag toe te voegen :

"op autosnelwegen 120 km/h tenzij anders aangegeven, op autowegen 100 km/h tenzij anders aangegeven, op niet autowegen buiten de bebouwde kom 80 km/h tenzij anders aangegeven.

Deze laatste groep wordt meestal opgevat als provinciale wegen".

Met deze wijzigingen wordt het verslag vastgesteld.

Naar aanleiding van het verslag dankt de heer **MESMAN** de gedeputeerde voor de beantwoording van de vragen over de vaarsnelheden op de Ringvaart.

9. Lange termijn agenda.

Hierover zijn geen vragen of opmerkingen.

10. Toezeggingen en aandachtspunten.

Hierover zijn geen vragen of opmerkingen.

11. Ingekomen stukken.

Hierover zijn geen vragen of opmerkingen.

12. IPO aangelegenheden.

Er zijn geen mededelingen.

13. Rondvraag.

De heer **BERKHOUT** heeft vernomen dat er overleg is geweest tussen de minister en de gedeputeerde ten aanzien van de N201 waaruit naar voren is gekomen dat de financiën niet zeker zijn. Spreker informeert of dit juist is.

De **GEDEPUTEERDE** meldt dat het project N201 in het MIT is opgenomen en dat de minister heeft aangegeven dat het project moet worden uitgevoerd. Tot 2010 is er geen geld uit het MIT te verwachten en besloten is nu te bezien welke mogelijkheden er zijn. De voorbereiding gaat gewoon door.

De heer **KRUIJMER** informeert hoe de verhouding is tussen de regionale bijdrage aan de N201 en de bijdrage van het Rijk.

De **GEDEPUTEERDE** meldt dat het Rijk € 315 mio bijdraagt en de regio € 435 mio. De regionale bijdrage is inclusief de bijdrage van de gemeente Haarlemmermeer. De bijdrage van de provincie (€ 97 mio) is geregeld in het BOR.

Absolute zekerheid omtrent de Rijksfinanciering is op dit moment niet te geven.

Sluiting.

De **VOORZITTER** sluit de vergadering en dankt allen voor hun aanwezigheid.

Titel: Verslag PS-cie. WVV d.d. 07-02-2003

Datum: 07-02-2003