

Aan: Provinciale Staten Noord-Holland

Van: Rover, vereniging van reizigers in het openbaar vervoer

Betreft: Verbinding A8-A9, Statenvoordracht d.d. 14 december 2021

Amersfoort, 13-1-2022,

Geachte leden van Provinciale Staten,

Aanstaande maandag spreekt u over de verbinding A8/A9. Samen met de Fietzersbond ontwikkelt Rover een alternatief plan om de mobiliteitsknelpunten en de hinder te bestrijden waarvoor nu al decennia wordt gestudeerd op een nieuwe verbindingsweg tussen de A8 en de A9.

In de bijlage vindt u de uitgangspunten van ons plan. Het is enerzijds gebaseerd op het door uw Staten in november 2019 aangenomen Regionaal OV Toekomstbeeld 2040. Hierin heeft u gekozen voor een forse modal shift en een schaa sprong voor het OV. Anderzijds is ons plan een uitwerking van de afspraak in het Klimaatakkoord om voor 2030 in Nederland om in de spits 8 miljard autokilometers minder te rijden. Ook een sterke vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof en een vermindering van het verkeerslawaa i en vergroting van de verkeersveiligheid wordt met ons plan gediend.

Wij vragen uw **medewerking** om de noodzakelijke data beschikbaar te krijgen, en overleg met Connexxion, NS en de grote werkgebieden zoals Schiphol beleidsmatig te ondersteunen. Met zo'n gezamenlijk uitgewerkt plan is het mogelijk om voor 2030 een **modal shift** van autogebruik naar fiets en OV te realiseren die de knelpunten in leefklimaat en mobiliteit wegneemt waar ooit een nieuwe weg de oplossing voor leek.

Wij vragen u om de behandeling van de statenvoordracht over de wegverbinding A8-A9 en het daarbij horende landschapsplan aan te grijpen om als Staten zelf de actuele **prioriteiten** in het mobiliteitsbeleid te benoemen en deze voordracht over de A8/A9 in dat licht te beoordelen, om aan te geven voor welke voorstellen voor mobiliteit in de regio Noord-Holland boven het Noordzeekanaal 1 miljard Euro moet worden uitgegeven en te besluiten voor welke projecten een **kansrijke lobby** naar de Rijksoverheid kan worden gevoerd.

Uw eigen herbezinning op prioriteiten is nodig nu GS u voorstelt een lobby bij het Rijk te starten voor een plan met een begroting van 1 miljard Euro voor een wegverbinding die niet past op de huidige uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid, niet op het klimaatbeleid en niet op de woningbouwopgave in de provincie. Een plan waarvoor de provincie, de VRA en een aantal gemeenten 'slechts' 141 miljoen hebben toegezegd (niet gereserveerd). Een wegbreiding waar de Rijksoverheid in het verleden al meermalen heeft gezegd geen Rijksgeld aan te willen besteden.

De provincie steunt tot nu toe al de MRA lobby voor miljarden uit het Nationaal Groeifonds voor lightrail/metro investeringen van Amsterdam, Schiphol en Flevoland. In het nieuwe Haagse coalitieakkoord is 7,5 miljard Euro gereserveerd voor goede ontsluiting van nieuwe

**Reizigersvereniging Rover**

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

tel. 033 422 04 50

Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort

secretariaat@rover.nl

woningen, toe te voegen aan het mobiliteitsfonds 'en komen in overleg van de minister van I&W, de minister voor VRO en **de regionale overheden** tot besteding.'

De concept-Regionale Investeringsagenda (RIA) voor Noord-Holland boven het Noordzeekanaal laat zien dat met beperkte investerings- en exploitatiebijdragen voor OV en fiets snel rendabele bouw van 50.000 woningen ingebed in duurzame natuur-en landschapsontwikkeling mogelijk is.

Tenslotte: Rover beseft terdege dat er in het coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' afspraken over de A8/A9 zijn gemaakt. Maar tot het onmogelijke is niemand gehouden. Er is door GS intussen heel veel ambtelijke capaciteit en extreem veel externe advieskosten gestoken in het nakomen van die coalitie-afspraken. En dat ging ten koste van de prioriteiten in het mobiliteitsbeleid, zoals afgesproken met Flevoland en de MRA in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040.

Vanuit Rover hebben we een redelijk overzicht welke mobiliteitsplannen vanuit andere provincies en steden in Den Haag bepleit gaan worden. Plannen die wel bijdragen aan de ontsluiting van nieuwe woonwijken en aan de modal shift; plannen die wel passen bij de klimaat- en natuurdoelen van het nieuwe kabinet. Willen GS en de Staten met een lobby naar de nieuwe regering voor een extreem duur en achterhaald plan echt dat Noord-Holland in Den Haag buitenspel komt te staan?

Wij vragen daarom aan u om de behandeling van de voordracht van GS over de A8-A9 aan te grijpen om de **bestuurlijke prioriteitstelling in het mobiliteitsbeleid** te actualiseren (financieel, ambtelijk en lobby).

Wij vragen u ook om als onderdeel van die actualisering GS te vragen om **samen** met Rover, de Fietsersbond, Connexion, NS, ondernemersorganisaties, de VRA en betrokken gemeenten bijgaande contouren van **een alternatief plan uit te werken**, om zo voor 2030 een modal shift van autogebruik naar fiets en OV te realiseren die de knelpunten in leefklimaat en mobiliteit wegneemt waar ooit een nieuwe wegverbinding tussen A8 en A9 de oplossing voor leek.

Met vriendelijke groet namens Rover,

Walter ETTY

## Bijlage

### Mobiliteit, Leefbaarheid, Landschap en Klimaat: contouren van een duurzaam alternatief voor de A8/A9

Het is heel goed mogelijk om op korte termijn de leefbaarheid in Krommenie en Assendelft te verbeteren, de Stelling van Amsterdam op te waarderen en de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof door het autoverkeer te verminderen.

Kernpunten van het alternatief zijn:

- uitbreiding en verbetering van het **fietspadennet** om automobilisten voor het lokale verkeer een alternatief te bieden;
- intensivering en afstemming van de OV verbinding (ook met de VRA!) in de regio kunnen veel reizigers helpen een veel kleiner deel van hun dagelijkse reizen met de auto te maken;
- P&R overstappunten op de A9 bij Alkmaar en Uitgeest met **snelbussen** vanaf die overstappunten om, gefaciliteerd door de werkgevers, werknemers 24/7 heen en weer naar Schiphol, Sloterdijk en Amsterdam Zuid-Oost te brengen. (Denk hierbij aan de Hoogovens/Tata traditie om werknemers met eigen bussen dichtbij huis op te halen of aan de recente ASML/Brainport Eindhoven bussen);
- vrije baan op de A9 tussen Alkmaar en Schiphol voor snelbussen (I&W/Rijkswaterstaat maken dat op de A67/A2 bij Eindhoven al mogelijk);
- Verlaging van de max. snelheid op de A8/N8 tot 80 resp. 50 km (en mogelijk ook 80 km op de A9 en A22 tussen Alkmaar en Beverwijk voor betere luchtkwaliteit en om woningbouw in Beverwijk mogelijk te maken.)
- onmiddellijke opwaardering van het door jaren onzekerheid verwaarloosde landelijk gebied van de Stelling van Amsterdam.

### Beleidsfundament voor het alternatief voor de aanleg van de A8-A9 verbindingsweg

Een belangrijke pijler voor dit alternatief is het ambitieuze mobiliteitsbeleid van de provincie Noord-Holland, zoals vastgelegd in het **OV Toekomstbeeld 2040** van november 2019 dat samen met de VRA en Flevoland is opgesteld en ingediend bij de minister van I&W. Centraal in dit Toekomstbeeld staat een schaa sprong van het OV om een substantiële modal shift van autogebruik naar OV en fiets te realiseren, alsmede om de ontsluiting en bereikbaarheid van grote aantallen nieuwbouwwoningen mogelijk te maken. Ook heeft de provincie in het Toekomstbeeld onderkend dat door autoluwe steden veel meer OV en fiets nodig is om die steden voor alle Noord-Hollanders toegankelijk te houden.

Die substantiële modal shift is ook afgesproken in het landelijk **Klimaatakkoord**, dat door de provincie Noord-Holland is ondertekend. In dat Klimaatakkoord is vastgelegd dat voor 2030 in de spits 8 miljard autokilometers minder gereden moeten worden, dat betekent minimaal 5% minder autogebruik, meer thuiswerken en spitsmijding, maar ook een reusachtige groei van OV en fietsgebruik in de spits.

#### Reizigersvereniging Rover

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort

tel. 033 422 04 50

secretariaat@rover.nl

Ook verbetering van de **luchtkwaliteit** is topprioriteit voor het provinciaal bestuur, niet alleen in de IJmond maar ook rond Rijks- en provinciale wegen. Vermindering van het autoverkeer en verlaging van de maximumsnelheid is daarvoor essentieel.

### **Snelheid en financiële haalbaarheid van het alternatief**

Waar nu geen enkel perspectief is op een startdatum voor de door GS voorgestelde 1 miljard kostende aanleg van de nieuwe A8/A9 verbindingsweg kunnen alle in dit alternatieve mobiliteitsplan voorgestelde maatregelen in 2025 al geïmplementeerd zijn.

De honderden miljoenen die door het provinciaal bestuur en de gemeenten eerder zijn toegezegd voor de aanleg van de wegverbinding A8/A9 kunnen wel doeltreffend (in de zin van meer leefbaarheid, duurzamer mobiliteit en gered landschap) worden ingezet voor investering in fietspaden en -bruggen, en in (deels tijdelijke) verhoging van de exploitatiesubsidies voor het openbaar vervoer en opwaardering van het gebied van de Stelling.

Essentieel voor het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto is de samenwerking met werkgevers en beheerders van grote werklocaties. Nemen we Schiphol als voorbeeld: daar werken 67000 mensen, waarvan 80% met de eigen auto komt. Werkgevers maken dat tot nu toe mogelijk door autokostenvergoedingen, leaseauto's en gratis parkeren. De bedrijven op Schiphol, de NV Schiphol, de VRA en het provinciaal bestuur hebben tot nu toe nog geen concreet plan afgesproken om voor 2030 de in het Klimaatakkoord afgesproken modal shift te realiseren. Dit ondanks het grote belang van vermindering van CO2 uitstoot op en rond de luchthaven en het grote belang van de wegbereikbaarheid van Schiphol voor het essentieel - just in time- goederenvervoer. Aanbod van snelbussen, dag en nacht en dichtbij waar Schipholwerknemers wonen in combinatie met afbouw van autogebruik stimulerende werknemersfaciliteiten is heel goed mogelijk bij deze grote aantallen. Hoogovens/Tata biedt die snelbussen al bijna 100 jaar vanwege de volcontinu productie. Het extreem snel groeiende ASML heeft recent samen met andere Brainport Eindhovenbedrijven een soortgelijke busdienst opgezet, alle autofaciliteiten voor werknemers afgeschaft en de fietsverbindingen sterk uitgebreid. De bedrijven betalen de busdienst zelf terwijl het Rijk, de provincie en de gemeenten voor OV en fietsinfra zorgen.

Sterk uitgebreid OV en betere fietsinfra met gelijktijdige autowerende en -remmende maatregelen kunnen de OV-concessies meer kostendekkend maken. Een gunstig neveneffect van hogere frequenties en een dichter OV-net kan zijn dat de vervoersarmoede in buitengebieden en van mensen die zich geen auto kunnen veroorloven kan afnemen. Het zal daarbij vooralsnog vooral gaan om grotere en nieuwe bus-concessies. Het huidige railnet is sterk overbelast en extra railinfra heeft een lange voorbereidingstijd. Provincie, VRA en MRA hebben bovendien voor railinfra een zeer omvangrijke prioriteit gelegd bij uitbreiding van het metro/lijtrailnet rond Amsterdam, Schiphol/Haarlemmermeer en Almere.

Maar een goede afstemming tussen bus- en treinconcessies (dienstregeling, tarieven) biedt wel mogelijkheden voor optimalisering voor zowel NS als Connexion.

#### **Reizigersvereniging Rover**

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort

Utrechtseweg 59, 3818 EA Amersfoort

tel. 033 422 04 50

secretariaat@rover.nl