

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 29 november 2018

Datum GS-besluit: : 15 januari 2019

Vragen nr. 144

Vragen van de heer **A. Hietbrink** (GroenLinks) over de Startbeslissing MIRT-verkenning Rottepolderplein (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)) van de minister van Infrastructuur en Waterstaat van 14 november 2018 en de wijze waarop daarin recht wordt gedaan aan de afspraken tussen het Rijk, de provincie Noord- Holland en betrokken gemeenten over doorstroming van het busverkeer naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA) (bestuurlijk overleg van 20 september 2017)

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 29 november 2018 door het lid van Provinciale Staten, de heer **A. Hietbrink** (GroenLinks), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 14 november 2018 de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Rottepolderplein aan de Tweede Kamer gezonden. In de inleiding is vermeld dat de startbeslissing is genomen na consultatie van de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het Hoogheemraadschap van Rijnland, en de gemeenten Haarlem (mede namens de regio Zuid-Kennemerland) Velsen (mede namens de regio IJmond) en Haarlemmermeer. Het projectgebied omvat het volledige knooppunt Rottepolderplein met de aansluitingen op de A200 en de A205. In de verkenning wordt gezocht naar kansrijke maatregelen voor de ontvlechting van het knooppunt in beide richtingen. Het “gedragen beeld van de opgave” betreft een betere doorstroming op de A9, waarbij wordt opgemerkt dat enkele buslijnen van de Provincie Noord- Holland en de Vervoerregio Amsterdam gebruik maken van de A9, A200 en N205 en dat deze ook kunnen profiteren van een betere doorstroming. Volgens de beschrijving van de scope en uitwerking van de oplossingsrichtingen kan de verkenning worden aangemerkt als sectoraal omdat maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en vraagbeïnvloeding, zowel binnen als buiten het projectgebied, buiten de scope van de MIRT-verkenning vallen. Binnen het Bereikbaarheidsprogramma kijken Rijk en regio wel breder naar mogelijke maatregelen om de bereikbaarheid in de MRA te verbeteren; dergelijke zaken kunnen eventueel worden meegenomen als meekoppelkansen. Met betrekking tot meekoppelkansen wordt opgemerkt dat deze alleen als kansrijk kunnen worden betiteld als de vragende partij(en) voor financiering kan (kunnen) zorgen. Meekoppelkansen zullen in een vroeg stadium van de verkenning worden geïnventariseerd. Benoemd wordt dat in de aanloop naar de verkenning in gesprekken op ambtelijk niveau als mogelijke meekoppelkansen genoemd zijn:

- HOV verbinding tussen Velsen/Beverwijk en Schiphol/Zuidas/Amsterdam Zuidoost via de A9;
- Een busstrook in het projectgebied Rottepolderplein (bij eventueel structureel blijvende problemen in de doorstroming).

Helaas ontbreekt in de opsomming van raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen de afspraken die zijn gemaakt tussen het Rijk, de provincie Noord-Holland en betrokken gemeenten over doorstroming van het busverkeer op de A9 naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (bestuurlijk overleg van 20 september 2017). Daarin is wordt niet alleen aanbevolen dat “lenM een verkenning start naar de ontvlechting van het Rottepolderplein” maar ook “Hierbij zullen ook de mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming van het OV-busvervoer op de A9 worden betrokken”. Met deze toevoeging wordt invulling gegeven aan de middellange termijn afspraak over OV-bus, waarin de provincie Noord-Holland als trekker optreedt, in overleg met de Vervoerregio Amsterdam als beoogd medetrekker. De afspraak betreft een verkenning naar de kansrijkheid van een HOV-lijn tussen Heemskerk – Beverwijk – Schiphol / Amsterdam Zuid in de vorm van een businesscase, alsmede een evaluatie van de als korte termijn-maatregel afgesproken ‘turbolijn’ tussen Haarlem Station en Amsterdam Zuid / Bijlmer ArenA in de spitsuren, inclusief eventuele maatregelen ter optimalisatie. Bij deze afspraak wordt, vanwege de doorstroming van het busverkeer, een raakvlak geconstateerd met de MIRT-verkenning voor de A9 Rottepolderplein.

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Is het Gedeputeerde Staten bekend dat in de startbeslissing de bestuurlijke afspraken naar aanleiding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam ontbreken in de opsomming van relevante ontwikkelingen?

Antwoord 1:

Nee. Wij delen uw mening dat de bestuurlijk afspraken NowA ontbreken niet. De startbeslissing vloeit rechtstreeks voort uit die bestuurlijke afspraken. De aanbeveling om te starten met de MIRT-verkenning Rottepolderplein is onderdeel van de paragraaf automobilitéit van die afspraken. Op grond van deze aanbeveling heeft de minister besloten om een startbeslissing te nemen. Andere NowA afspraken zijn uitgevoerd of zijn dan wel worden opgepakt door de vermelde trekker.

Vraag 2:

Is het Gedeputeerde Staten bekend dat de relatie die in de bestuurlijke afspraken uit voornoemd overleg wordt gelegd met OV-maatregelen, in de startbeslissing ten onrechte slechts wordt vermeld onder “verkennende gesprekken op ambtelijk niveau”?

Antwoord 2:

Nee, dat is ons onbekend. Overigens zullen buslijnen kunnen profiteren van een betere doorstroming als gevolg van de te nemen maatregelen. De effecten op de doorstroming worden in beeld gebracht en worden meegenomen in de afweging.

Verder zullen in een vroegtijdig stadium van de verkenning meekoppelkansen zoals een eventuele HOV verbinding tussen Velsen/Beverwijk en Schiphol/Zuidas/Amsterdam Zuidoost via de A9 en een busstrook in het projectgebied Rottepolderplein worden geïnventariseerd.

Vraag 3:

Is Gedeputeerde Staten van oordeel dat in de startbeslissing voor de A9 Rottepolderplein onverkort invulling wordt gegeven aan de afspraak n.a.v. het MIRT-onderzoek NowA dat dat bij de MIRT-verkenning A9 Rottepolderplein de mogelijkheden voor verbetering van de doorstroming van het OV-busvervoer op de A9 worden betrokken? Graag een toelichting.

Antwoord 3:

Ja. Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 4:

Heeft Gedeputeerde Staten overleg gevoerd met de Vervoerregio Amsterdam over de wijze waarop het openbaar vervoer onderdeel is van deze MIRT-verkenning, in aanmerking genomen dat de Vervoerregio Amsterdam als beoogt medetrekker is aangeduid in bovengenoemde middellange termijn afspraak? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de uitkomst van dit overleg?

Antwoord 4:

Nee. Wel kijken wij samen met onder andere de Vervoerregio Amsterdam naar een toekomstbeeld voor het openbaar vervoer voor Noord-Holland en Flevoland. Op basis van de te verwachten reizigersbehoefte in 2040 wordt bepaald welk netwerk noodzakelijk is. Door de Regio IJmond is de ambitie 'Busverbindingen A9 vanuit noordelijke IJmond met Zuid(oost) en Schiphol (conform MIRT NowA)' aangedragen. Bij het opstellen van het Regionale OV Toekomstbeeld 2040 bezien wij óf en hoe deze ambitie kan worden meegenomen.

Vraag 5:

Zijn Gedeputeerde Staten bereid zorg te dragen voor zodanige financiële afspraken met het Rijk dat de afspraken m.b.t. de doorstroming van het OV-busvervoer uit het MIRT-onderzoek NowA in de MIRT-verkenning Rottepolderplein als 'kansrijk' kunnen worden aangemerkt en als zodanig volwaardig kunnen worden meegenomen in MIRT-verkenning? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5:

Op deze vraag kunnen wij niet met ja of nee antwoorden. De verkenning zal het effect op de doorstroming van het verkeer en daarmee van buslijnen in beeld brengen. Afhankelijk daarvan zullen wij overwegen of dat voldoende is of dat aanvullende maatregelen nodig zijn. In dat geval zullen wij u een voorstel doen voor een aanpak, inclusief financiële gevolgen.

Vraag 6:

Onderschrijven Gedeputeerde Staten de vaststelling dat de kosten en hinder van aanpassing achteraf een veelvoud bedragen van maatregelen waar al in de planvorming rekening mee wordt gehouden en dat anticiperen daarmee in het belang is van een efficiënte besteding van openbare middelen?

Antwoord 6:

Nee. Het belang van een efficiënte besteding van overheidsmiddelen onderschrijven wij. Wij steunen de aanpak zoals beschreven in de startbeslissing. Zie ook het antwoord op vraag 4 en 5.

Vraag 7:

Is het Gedeputeerde Staten bekend dat in voornoemd MIRT-onderzoek wordt geconstateerd dat een multimodale aanpak het beste antwoord biedt op de bereikbaarheidsopgaven, dat vanwege de vele onzekerheden een adaptieve aanpak nodig is?

Antwoord 7:

Ja. Daarom zijn in het bestuurlijk overleg van 20 september 2017 afspraken gemaakt over de uitwerking van een multimodale adaptieve aanpak. De adaptieve aanpak is ook een grondslag voor het programma "Samen Bouwen aan Bereikbaarheid", waarvan de MIRT-verkenning Rottepolderplein inmiddels deel uitmaakt.

Bijlage(n) bij vragen: 2

1: Startbeslissing MIRT-verkenning Rottepolderplein, 14 november 2018

2: Bestuurlijke afspraken naar aankleding van het MIRT-onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA), definitieve versie 2 oktober 2017, na bespreking in het BO van 20 september 2017 en schriftelijke ronde.