

VRAGEN NR. 67

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 16 november 2010

Onderwerp: vragen van drs. **H.K. Bos en H. Putters (SP)**

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 23 oktober 2010, door de leden van Provinciale Staten de heren drs. **H.K. Bos en H. Putters (SP)**, de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding

Op TV Noord-Holland heeft gedeputeerde Post (VVD) uitspraken gedaan over de wenselijkheid van de aanleg van de “missing link” A8-A9. Op 20 oktober 2010 is op de website van de provincie Noord-Holland onder verantwoordelijkheid van het college van Gedeputeerde Staten het volgende nieuwsbericht geplaatst.

Noord-Holland in de startblokken voor missing link A8-A9

20 oktober 2010 - Nieuwsartikel

De provincie Noord-Holland laat, mede namens de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en Velsen, in een brief aan de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu weten dat ze in de startblokken staat om verder te gaan met de ontbrekende schakel in de A8-A9.

Een nieuwe verbindingsweg tussen de rijkswegen A8 en A9 is absoluut noodzakelijk om bereikbaarheidsproblemen, verkeersveiligheid en leefbaarheid aan te pakken. Ook voor het bedrijfsleven is deze verkeersader van groot economisch belang. Een verbinding tussen de A8 en A9 is de ‘missing link’ in het rijkswegennet van de Metropoolregio Amsterdam. In de brief vraagt de regio aan de minister om de verbinding A8-A9 te erkennen als een probleem van zowel nationaal als regionaal belang. Van alle onderzochte varianten wordt voorgesteld om er twee nader uit te werken in een planstudie; de Heemskerkvariant en de Golfbaanvariant. Voor de realisatie van de verbindingsweg heeft de regio al een forse bijdrage van € 110 miljoen gereserveerd.

Verbinding A8-A9

De bestaande A8 met een lengte van 10 km is aangelegd in de jaren zeventig. Vanwege de toenmalige bezuinigingen is niet het gehele plan verwezenlijkt. De aanleg van deze ontbrekende schakel in het hoofdwegennet zorgt er voor dat het oorspronkelijk plan voor de A8 alsnog wordt voltooid.

De nu voorgestelde varianten, de Heemskerk- en Golfbaanvariant, kennen de meeste pluspunten. Een goede inpassing van de weg in de omgeving is uitgangspunt, rekening houdend met Assendelft, de ontsluiting van Saendelft, de zorg voor de Stelling van Amsterdam en de ontwikkeling van het grootschalige natuur en recreatieproject Omzoom.

De Heemskerkvariant stelt o.a. voor om de A8 door te trekken tot de huidige aansluiting Heemskerk op de A9. De Golfbaanvariant lijkt op het oorspronkelijke tracé van het Rijk, waarvoor de gronden al in het verleden zijn verworven.

MIRT overleg

Afgelopen jaar is er een briefwisseling geweest tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie. De toenmalige minister toonde waardering voor de aanpak en de financiële bijdrage, maar had nog aanvullende vragen. De uitwerking van die vragen resulteert onder andere in het voorstel om naast de Heemskerkvariant de Golfbaanvariant uit te werken in de planstudie.

Tijdens het volgende MIRT-overleg zal met de minister van Infrastructuur en Milieu onder andere de regionale bijdrage besproken worden. De wens is om dan afspraken te maken over de financiële bijdragen van rijk en regio en over het starten van een vervolgfase in de vorm van een planstudie.

Deze tekst roept natuurlijk verschillende vragen op.

Vragen

1. In de tekst staat dat een nieuwe verbindingsweg tussen de rijkswegen A8 en A9 “absoluut noodzakelijk” is om bereikbaarheidsproblemen, verkeersveiligheid en leefbaarheid aan te pakken. Op welke concrete gegevens is de veronderstelde absolute noodzaak gebaseerd?
2. Als meer reizigers voor de fiets of het openbaar vervoer kiezen en/of zich op andere tijden dan in de spitsuren met de auto op de A8 en A9 begeven is de noodzaak van een nieuwe snelweg tussen de A8 en A9 een stuk minder of helemaal niet aan de orde. Waarom kiest het college van VVD, PvdA, CDA en GroenLinks voor een nieuwe snelweg in plaats van andere instrumenten om de

automobiliteit in Noord-Holland beter te reguleren?

3. Het college spreekt van een “missing link” tussen de A8 en de A9. Dit is een verkeerde voorstelling van zaken. Tussen de A8 en de A9 liggen in de vorm van de N9 (N246 en N203) vier stroken asfalt verdeeld over twee rijbanen. Waarom wordt dan toch deze verkeerde voorstelling van zaken gegeven?
4. In de tekst is sprake van de reservering van een “forse bijdrage van € 110 miljoen” door “de regio”.
 - a Wie maken er deel uit van “de regio”?
 - b Maakt de provincie Noord-Holland ook deel uit van “de regio”?
 - c Hoe is het bedrag van € 110 miljoen precies opgebouwd door degenen die deel uitmaken van “de regio”?
5. Op welke datum is het bedrag van € 110 miljoen tot stand gekomen?
6. a. Was het door “de regio” gereserveerde bedrag vóór 27 september 2010 groter dan ná 27 september 2010?
 - b. Zo ja, waarom is dit het geval?
7. De kop van het nieuwsbericht op de provinciewebsite “Noord-Holland in de startblokken...” wekt de indruk dat als het aan Gedeputeerde Staten ligt de nieuwe snelweg op korte termijn aangelegd wordt.
 - a. Waarop is deze uitstraling van daadkracht (“startblokken”) gebaseerd?
 - b Heeft de provincie Noord-Holland al het benodigde geld al klaarliggen om de weg op korte termijn aan te leggen?
 - c Heeft de rijksoverheid al het benodigde geld al klaarliggen om de weg op korte termijn aan te leggen?
8. Een nieuwe verbindingsweg tussen de rijkswegen A8 en A9 is voor u “absoluut noodzakelijk”. Is de aanleg van de Westfrisiaweg voor u belangrijker of minder belangrijk? Kunt u uw antwoord toelichten waarbij u ingaat op de relevante beleidsmatige en financiële aspecten.

Ons antwoord aan provinciale staten luidt als volgt:

1. De Verkenning “Verbinding A8 – A9” van oktober 2007 wijst uit dat additionele infrastructuur in de vorm van een nieuwe verbinding tussen de A8 en de A9 noodzakelijk is om de beschreven problemen aan te pakken.
2. In deze Verkenning is op basis van de probleemstelling gezocht naar oplossingsrichtingen. Hierbij zijn de stappen van de ladder van Verdaas doorlopen.

1. Ruimtelijke Ordening. In de Metropoolregio Amsterdam is juist vanwege mobiliteitsaspecten ingezet op ontwikkeling langs de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere en niet ten noorden van Amsterdam. Met de nieuwe Zaanse woonwijken als Saendelft wordt voorzien in de lokale en regionale woonbehoefte. Met deze inzet is in de verkeersanalyses al rekening gehouden.

2. Beprijzen. Beprijzen heeft weliswaar een reducerend effect op de verkeersbelasting, maar de autonome groei wordt niet opgevangen. Bijkomend effect is dat bij een congestieheffing meer verkeer gebruik gaat maken van het onderliggend wegennet.

3. Mobiliteitsmanagement. De Metropoolregio zet al maximaal in op mobiliteitsmanagement, via onder andere het Actieplan Ketenintegratie.

4. Openbaar vervoer. Het openbaar vervoer in het gebied wordt ingevuld met treinen en bussen. Op basis van de Netwerkanalyse Noordvleugel wil de regio een verhoging van het aantal intercity's van 4 naar 6 per uur tussen Alkmaar en Amsterdam. Met deze frequentieverhoging kan de reguliere groei van het openbaar vervoer worden opgevangen. Er wordt weinig substitutie verwacht met het aantal motorvoertuigen op de N203 en N246.

5. Benutten. Tegelijkertijd zijn benuttingmaatregelen in uitvoering als onderdeel van het tussen Rijk en regio overeengekomen Quick Wins 1 programma in het kader van de Netwerkanalyse.¹ Hierdoor ontstaat voor de korte termijn verbetering van de doorstroming. Op langere termijn zijn de effecten beperkt; bovendien biedt het geen oplossing voor de leefbaarheidsproblemen.

6. Uitbreiding bestaande infrastructuur. Voor uitbreiding van de bestaande wegen ontbreekt de fysieke ruimte. Een tunnel op het bestaande tracé is zo kostbaar dat deze oplossing niet haalbaar wordt geacht, nog los van technische inpassingsproblemen.

En als laatste: 7. Aanleg nieuwe infrastructuur.

¹ Eindrapport Verkeersmanagement N203/N246, Goudappel Koffen, in opdracht van provincie Noord-Holland, juli 2006

Samenvatend: Ons college kiest niet voor een wegverbinding A8-A9 in plaats van andere maatregelen, maar voor een wegverbinding A8-A9 in samenhang met genoemde andere instrumenten.

3. De bestaande A8 met een lengte van 10 km is aangelegd in de jaren zeventig. De weg zou oorspronkelijk worden doorgetrokken naar de A9, maar de bouwactiviteiten werden in 1974 gestaakt vanwege bezuinigingen. De verbinding A8 – A9 is een ontbrekende schakel in het hoofdwegennet; de aanleg zorgt er voor dat de snelweg A8 wordt voltooid. De huidige verbinding via de provinciale wegen N246 en N203 is een onderliggend wegennet verbinding met veel bovenregionaal verkeer. De capaciteit is onvoldoende om het sterk stijgende verkeersaanbod te verwerken. De wegen lopen door de kernen van Krommenie en Wormerveer. De verkeersdruk zorgt voor ernstige aantasting van woon- en leefmilieu. Bovendien gelden beide wegen als (gevaarlijke) wegen met een hoog risicocijfer. Aanleg van de verbinding verbetert de robuustheid van het wegennetwerk.
4. a. Naast de provincie Noord-Holland, zijn dit de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Heemskerk, Beverwijk, Uitgeest en Velsen.

b. Ja

c. Provincie Noord-Holland € 50 mio; Stadsregio Amsterdam € 40 mio; gemeente Zaanstad € 14 mio en de IJmond-gemeenten samen € 7 mio.
5. De financiële bijdrage van (circa) € 110 mio is niet op één bepaald moment tot stand gekomen. De betrokken regionale partners hebben hun eigen besluitvormingsmomenten.
6. a. Zowel voor als na 27 september 2010 is sprake van een regionaal bod van (circa) € 110 mio. op basis van bijdragen van de individuele partners zoals genoemd in het antwoord op vraag 4.

b. N.v.t.
7. a. De provincie heeft samen met de partners (zie antwoord 4a.) een aantal vragen van de minister van Verkeer en Waterstaat beantwoord. Hiermee is de Verkenning afgerond. Graag maken wij op korte termijn afspraken met de minister van Infrastructuur en Milieu voor het starten van de vervolgfase in de vorm van een planstudie en over een financiële bijdrage aan het project door het rijk. Uitgangspunt is nog steeds realisatie in de periode 2014-2017.

b. Nee, het geld ligt niet klaar. Provinciale staten van Noord-Holland

hebben op 29 juni 2009 besloten de Verbinding A8-A9 op te nemen in de categorie met hoogste prioriteit van de projectenlijst weginfrastructuur van de Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland. In onze voordracht TWIN-H hebben wij toen een bijdrage genoemd van € 50 mio + pm in verband met inpassingsmaatregelen. Wij hebben daarbij aangegeven dat afhankelijk van de voortgang in een project op een geëigend moment door uw staten een besluit genomen kan worden over een krediet.

c. Niet voorzover wij weten.

8. Wij vinden beide projecten belangrijk. Voor de A8-A9 verwijzen wij naar voorgaande antwoorden. Wat betreft de Westfrisiaweg hebben uw staten op 27 september jl. ingestemd met de realisatieovereenkomst, waarin ook de financiële dekking is geregeld.