

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland**Datum ingekomen vragen** : 15 november 2019**Datum GS-besluit** : 17 december 2019**Vragen nr. 92**

Vragen van de heer **K.J. Terwal** (VVD) over de bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland

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 15 november 2019 door het lid van Provinciale Staten, de heer **K.J. Terwal** (VVD), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 10 november heeft het Georganiseerd Bedrijfsleven Noord-Holland – waaronder VNO-NCW-West, Evofenedex, TLN en NS – u een brandbrief gestuurd waarin zij hun zorgen uiten over de bereikbaarheid van de provincie Noord-Holland.¹ Zo zijn deze ondernemers- en transportorganisaties ongerust over het ontbreken van een tijdpad bij een aantal geplande infrastructuurprojecten.

Deze zorgen passen in het bredere beeld dat het landelijk Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) schetst in hun op 12 november jl. gepresenteerde Mobiliteitsbeeld 2019. Het KiM verwacht dat het wegverkeer in Nederland gestaag groeit met 5% meer wegverkeer in 2024 ten opzichte van het huidig wegverkeer.² De VVD wil middels het stellen van schriftelijke vragen meer helderheid over de realisatie van een aantal geplande infrastructuurprojecten in de provincie Noord-Holland om zo onze provincie bereikbaar te houden.

INLEIDING ANTWOORDEN

Het Georganiseerd Bedrijfsleven Noord-Holland is in de afgelopen bestuursperiode niet aflatend geweest om haar belangen bij uw staten en ons college over het voetlicht te brengen. Dat wordt gewaardeerd. In het pallet van reacties op beleidsvoornemens en projecten is de stem van het bedrijfsleven welkom in de totale mix, die nodig is om tot complete en gedragen besluitvorming te komen.

¹ <https://www.vno-ncwwest.nl/lists/nieuws/artikel.aspx?ID=1663&Source=/default.aspx>

² <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2019/11/12/mobiliteitsbeeld-2019-vooral-het-gebruik-van-de-trein-neemt-toe>

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**Vraag 1:**

Herkent u zich in de zorgen zoals deze zijn geuit door het Georganiseerd Bedrijfsleven Noord-Holland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1:

Wij zien een grote opgave om de groei van de economie en de bijbehorende bereikbaarheid in balans te houden met de leefbaarheid in Noord-Holland. Dit hebben wij ook zo verwoord in de Omgevingsvisie en in ons coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken'.

Vraag 2:

Bent u het met het Georganiseerd Bedrijfsleven Noord-Holland eens dat de keuzevrijheid in het bepalen van de vervoerswijze centraal moet staan en dat de verbetering van de bereikbaarheid van Noord-Holland niet alleen opgelost kan worden met openbaar vervoer? Dat, zoals de partijen benadrukken, het een en-en-verhaal is en niet of-of? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 2:

De Omgevingsvisie laat in de paragraaf "Metropool in ontwikkeling" al zien dat er op alle netwerken geïnvesteerd moet worden. Dus én-én-én. De doorvertaling daarvan staat in het coalitieakkoord. Wij kiezen er voor om, daar waar de druk op de ruimte het grootste is, in te zetten op de modaliteit fiets en het Openbaar Vervoer. Bij de realisatie van auto-infrastructuur zoeken wij naar slimme oplossingen of alternatieven, waarbij de effecten voor de omgeving duidelijk worden meegewogen. Zo zetten wij bijvoorbeeld in op een modal shift van het goederenvervoer van weg naar water, OV Knooppunten en een goed fietsnetwerk. De veelheid aan oplossingen en investeringen wordt in samenhang bekeken, gebiedsgericht en met onze partners. De provincie Noord-Holland zet in op de samenwerking met het Rijk, zoals in het gebiedsgerichte programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) en de diverse MIRT studies. Het Regionaal OV Toekomstbeeld geeft straks houvast voor de investeringen die nodig zijn voor een goed en toekomstvast openbaar vervoer. Nieuwe diensten en technologische ontwikkelingen willen wij een plek geven, om onze infrastructuur optimaal te kunnen gebruiken.

Vraag 3:

De Gedeputeerde mobiliteit stelt teleurgesteld te zijn in de brief van het Georganiseerd Bedrijfsleven Noord-Holland en hen uit te nodigen voor een gesprek.³ Kunt u toezeggen dat dit gesprek voor het einde van dit jaar zal plaatsvinden en dat alle negen ondertekenende partijen hiervoor uitgenodigd worden?

³ <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/256480/grote-zorgen-bedrijfsleven-zonder-investering-wordt-noord-holland-onbereikbaar>

Evenals bij het Georganiseerd Bedrijfsleven Noord-Holland leven bij de VVD vragen over de realisatie van een aantal geplande infrastructuurprojecten.

Antwoord 3:

Als provincie Noord-Holland zijn wij al regulier in gesprek met het georganiseerde bedrijfsleven en informeren wij hen over de voortgang van de diverse programma's en projecten (zoals benoemd in antwoord 2). Met interesse hebben wij kennis genomen van de Mobiliteitsalliantie en haar Deltaplan. Graag nodigen wij het georganiseerde bedrijfsleven en haar partners in de Mobiliteitsalliantie uit om het gesprek verder te blijven voeren, met elkaar te zoeken naar hoe wij de verschillende opgaven met elkaar kunnen verbinden en recht kunnen doen aan ieders belang en rol. Wij zullen de uitnodiging hiertoe zo spoedig mogelijk doen.

Vraag 4:

Wat is de voortgang van het onderzoek naar de huidige voorkeursvariant van de verbinding A8-A9? Worden naast de bewoners ook het lokale en regionale bedrijfsleven voldoende aangehaakt bij het verloop en de resultaten van dit onderzoek? Op welke wijze gebeurt dit?

Antwoord 4:

Op 13 november jongstleden hebben wij u geïnformeerd over de scopewijzigingen in het project Verbinding A8-A9 naar aanleiding van het coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken. In onze brief hebben wij aangegeven dat klimaatadaptatie nu prominenter naar voren komt, dat wij onderzoek doen naar een tunnelvariant en een verdiepte ligging. Gelijktijdig start een onderzoek naar maatregelen om de leefbaarheid voor omwonenden van de N203 in Krommenie te verbeteren. Tenslotte start een onderzoek naar de aansluiting van Krommenie en Assendelft op openbaar vervoer en fiets. Wij verwachten dat Provinciale Staten in het eerste kwartaal 2021 beslissen over het landschapsplan. In de meegezonden bijlage bij onze brief van 13 november 2019, zijn wij uitgebreid ingegaan op het participatietraject rondom het landschapsplan.

Vraag 5:

Hoe verlopen de gesprekken met de Noord-Hollandse belanghebbenden en het gesprek met de provincie Zuid-Holland over de bereikbaarheid van de Bollenstreek? Worden naast de bewoners ook het lokale en regionale bedrijfsleven betrokken bij genoemde gesprekken zoals het Haarlemmermeers Ondernemersplatform (HOP)?

Antwoord 5:

Direct na het zomerreces 2019 is de draad opgepakt om zowel met bestuurders van betrokken overheden (vertegenwoordigd in de stuurgroep van het programma Bereikbaarheid Bollenstreek/Duinpolderweg) te spreken over de portee van het coalitieakkoord als met belanghebbenden buiten de bestuurlijke kring. De gedeputeerde Mobiliteit heeft in de bespreking met uw Statencommissie Mobiliteit en Bereikbaarheid van 28 oktober jongstleden de stand van zaken aangegeven in antwoord op vragen van het CDA en daarin ook de ruimte en tijd bepleit om de gesprekken te vervolgen.

Vraag 6:

Bent u het eens met de gemeente Haarlemmermeer, zoals gesteld in de raadsbrede brief van 17 oktober jl., dat zonder duidelijkheid over de besluitvorming binnen het programma Bereikbaarheid Bollenstreek en over de noodzakelijke verbetering van de infrastructuur de

gemeente geen invulling kan geven aan de grote woningbouwopgave?⁴ Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke concrete stappen worden er op korte termijn genomen om een verdubbeling van de Nieuwe Bennebroekerweg als onderdeel van het genoemde programma te realiseren?

Antwoord 6:

De raad van de gemeente Haarlemmermeer huldigt het principe eerst bewegen, dan bouwen. Het is een principe waarvoor wij – ook blijktens eerdere coalitieakkoorden in Noord-Holland – veel sympathie kunnen opbrengen. Zeker als wij dat relateren aan de enorme opgave in de productie van woningen in de metropoolregio, waaraan de gemeente Haarlemmermeer een stevige bijdrage wenst te leveren. In dat verband streven wij er naar om het pakket maatregelen dat samen het Programma Bereikbaarheid Bollenstreek vormt, integraal tot stand te brengen, maar wel in een fasering conform het coalitieakkoord. Het bestuurlijk en maatschappelijk overleg waarover het coalitieakkoord spreekt is gestart, maar nog niet afgerond. Het vraagt tijd en zorgvuldigheid.

Wij zijn van mening dat het neerleggen van een exacte planning nu ongewenst vooruit zou lopen op de uitkomst van gesprekken, die gaande zijn. De wens is uiteraard om op (een zo realistisch mogelijke) korte termijn duidelijkheid te geven over het vervolg. De antwoordbrief aan de raad van de gemeente Haarlemmermeer is u inmiddels ter kennis gebracht.

Vraag 7:

Kunt u aangeven welke fasen met bijbehorende tijdsplanning doorlopen moeten worden om te komen tot een realisatie van de onderdoorgang van de N247 in Broek in Waterland om zo het leefbaarheidsprobleem in deze plaats op te lossen?

Antwoord 7:

Op dit moment wordt gewerkt aan de opzet van het Plan van Aanpak. Dit wordt samen met de betrokken partners (gemeenten, Vervoerregio Amsterdam) en de dorpsraad van Broek in Waterland vormgegeven. De exacte opzet van eventuele faseringen en aanpak zijn op dit moment nog niet bekend. Ons streven is om voor de zomer van 2020 te komen tot een door de Stuurgroep van Bereikbaarheid Waterland gedragen voorkeursvariant. Dit advies wordt betrokken in ons besluit dat vervolgens dan na het zomerreces aan Provinciale Staten wordt voorgelegd.

Vraag 8:

Hoe verloopt het onderzoek naar het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Zaanstad en Purmerend en de bestuurlijke afspraken daarover met de regio en het Rijk? Hoe geeft u voorts handen en voeten aan het belang dat u hecht aan het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp?

Antwoord 8:

Naar Zaanstad en Purmerend

Op 20 november 2019 is in het Bestuurlijk Overleg MIRT het Regionale OV Toekomstbeeld 2040 (ROVT) aangeboden aan het Rijk. In het ROVT komen de genoemde verbindingen naar Zaanstad en Purmerend aan de orde. Afgesproken is om na het BO MIRT concrete afspraken te maken

⁴ <https://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=noordholland&agendaId=fff04d18-3047-4235-a36c-3fdebb5a9f50&FoundIDs=&year=2019> (agendapunt 8.j)

over een verdiepend onderzoek naar deze verbindingen. De exacte onderzoeksvraag moet nog worden geformuleerd, maar op basis van dit onderzoek, door de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland, wordt bekeken wat er op de middellange en lange termijn nodig is voor zowel de verbinding naar Zaandam als Purmerend. Dit kan een bus, trambus, tram, lightrail of metro zijn.

Naar Schiphol en Hoofddorp

Voor het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid is besloten een QuickScan Westkant Amsterdam te starten, waarin onder andere wordt gekeken naar de effecten van het uitbreiden van het metronetwerk in relatie tot de verstedelijking in het gebied tussen de zuidwestkant van Amsterdam, Schiphol en Hoofddorp (ZWASH). In deze QuickScan, waarbij de provincie Noord-Holland is betrokken, wordt gekeken naar de multimodale netwerkeffecten (op lokaal, regionaal en nationaal niveau) van het uitbreiden van het metronetwerk en de verstedelijking in het ZWASH-gebied (inclusief het doortrekken van de Noord/Zuid-lijn naar Schiphol en Hoofddorp). De uitkomsten worden gezamenlijk met het afronden van het MIRT-onderzoek ZWASH opgeleverd (verwachte oplevering voorjaar 2020).

Vraag 9:

Wilt u op korte termijn met de gemeenten Castricum en Uitgeest in gesprek gaan over een herprofilering van de N203 tussen deze twee gemeenten teneinde een duurzaam veilig wegprofiel te realiseren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9:

De N203 wordt onderdeel van de regionale verkeersveiligheidsanalyses die wij samen met de gemeenten uitvoeren als uitwerking van het Strategisch Plan verkeersveiligheid 2020. In 2016 zijn gelijktijdig met het groot onderhoud aan de N203 diverse maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid, waaronder de aanleg van bermverharding, voorsorteerstroken en verbetering van de fiets oversteekbaarheid. Een volledig duurzaam veilig wegprofiel bleek niet realiseerbaar vanwege de complexe ruimtelijke inpassing in de omgeving. Indien uit de analyse de N203 alsnog een groot risico blijkt, kan de (fiets)veiligheid op de N203 onderdeel worden van de regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid die medio 2020 worden opgesteld. Op basis daarvan kunnen wij dan verder spreken met betrokkenen.