

Provinciale Staten van Noord-Holland

Voordracht

Haarlem,

Onderwerp: Herprioritering Extra Investeringsimpuls Noord-Holland (EXIN-H) als gevolg van vrijkomen middelen Zuidtangent

Bijlagen: ontwerpbesluit

1. Inleiding.

Op 4 april 2005 hebben uw staten bij voordracht 22 de projectenlijsten weginfrastructuur en openbaarvervoerinfrastructuur behorend bij de Extra Investeringsimpuls Noord-Holland (EXIN-H) vastgesteld. In het openbaarvervoerprogramma van de EXIN-H is 104,3 miljoen euro gereserveerd voor de passage van het Spaarne van de Zuidtangent in Haarlem. Na aftrek van voorbereidingskosten resteert daarvan nog € 103,6 miljoen.

De afgelopen jaren hebben wij intensief overlegd met de gemeente Haarlem om tot een gezamenlijk standpunt te komen, in het bijzonder ten aanzien van de wijze waarop deze hoogwaardige openbaarvervoer-verbinding het Spaarne moet kruisen.

Twee eerdere studies uit 2002 en 2004 hadden geen resultaat opgeleverd. De afgelopen twee jaar is opnieuw een uitgebreide studie uitgevoerd, waarbij de omgeving en maatschappelijke organisaties nauw zijn betrokken. Opnieuw heeft dit niet geresulteerd in een gezamenlijk bestuurlijk standpunt van de Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem. Immers, Haarlem onderschrijft weliswaar de resultaten van de studie, maar heeft geen politieke keuze gemaakt m.b.t. de gewenste oplossing.

Gelet op het feit dat Haarlem geen keuze heeft gemaakt met betrekking tot de Spaarne-passage heeft uw Statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer (WVV) op 11 juni jl. unaniem aan de gedeputeerde wegen, verkeer en vervoer verzocht na de zomer te komen met een voorstel tot herprioritering van de gereserveerde middelen. In voorliggende keuzenotitie is dit nader uitgewerkt.

2. Stand van zaken Zuidtangent

a. Besluitvorming Provincie Noord-Holland

Op 19 mei 2009 hebben wij op basis van het eindrapport planfase tunnelstudie Zuidtangent het besluit genomen om een nieuwe voorkeursvariant te benoemen, namelijk:

1. de Zuider Buiten Spaarne variant met verplaatste brug, omdat deze variant een betere kosten/baten balans kent en een geringer investeringsbedrag (dan de variant Turfmarkt).

2. Het genoemde alternatief in samenwerking met de gemeente Haarlem verder uit te werken;
3. De stuurgroep (de provincie vertegenwoordigd door gedeputeerde Mooij) te vragen het project in te dienen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van het MIRT;
4. Bij een positieve reactie van de minister van V&W de stuurgroep te verzoeken een meer uitgewerkte kostenraming (inclusief beheer en onderhoud) van de voorkeursvariant te maken, inclusief de verdeling daarvan over de betrokken partijen.

b. Besluitvorming gemeente Haarlem

Begin juni 2009 heeft het college van Haarlem het besluit genomen om:

1. Naar aanleiding van het onderzoek vijf maatregelen te nemen die de kwaliteit van het leefmilieu en de bereikbaarheid van Haarlem en de regio moeten versterken en deze samen met de Provincie Noord-Holland uit te werken in de vorm van concrete besluiten, zo mogelijk met gebruikmaking van de door de provincie gereserveerde 104 miljoen:
 - a) De regionale autoverbinding tussen de Westelijke Randweg en Schipholweg (bijvoorbeeld via de zogenaamde Mariatunnel), één en ander overeenkomstig het Structuurplan Haarlem 2020;
 - b) Vertramming van de regionale HOV-verbinding op basis van het huidige tracé van de Zuidtangent, zo snel mogelijk, gezien de betere mogelijkheden voor inpassing en als voorwaarde voor verdere stedelijke inpassing in het stedelijk milieu en gezien de verwachte reizigersgroei met deze modaliteit;
 - c) Aansluiting met een HOV-verbinding in twee richtingen richting Schiphol en de Zuidas, ter ontlasting van automobiliteit op de A9;
 - d) Aansluiting met een HOV-verbinding in twee richtingen bij en benoorden van Haarlem station richting de IJmond om de ontbrekende schakel in het complete HOV-netwerk MRA-west in te vullen;
 - e) Verbeteren van de huidige verbinding ten behoeve van de Zuidtangent in twee richtingen van de Europaweg tot en met Haarlem station (waaronder de Spaarnepassage), daarbij uitkomsten en bevindingen van de eindrapportage te betrekken en te kiezen voor maatregelen ter bevordering van alle verkeersstromen.
2. Voordat een mogelijke oplossing voor de Spaarnepassage in de vorm van een middellange tunnel volgens tracé A alsmede de mogelijke financiële dekking ter besluitvorming worden voorgelegd, eerst de gemeentelijke, provinciale en Rijksbijdrage aan deze oplossing gezamenlijk met de Minister te toetsen op haalbaarheid, gezien de omvang ervan en in concurrentie met andere investeringen in de Metropoolregio en in Nederland.

Een meerderheid van de gemeenteraad van Haarlem heeft dit besluit op 2 juli 2009 bekrachtigd.

c. Statencommissie WVV

De Statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer (WVV) heeft op 11 juni jl. unaniem aan de gedeputeerde wegen, verkeer en vervoer, gelet op het feit dat Haarlem geen keuze heeft gemaakt m.b.t. de Spaarne-passage, verzocht na de zomer te komen met een voorstel tot herprioritering van de gereserveerde middelen.

Uw Statencommissie heeft voorts gevraagd nader te adviseren of het Haarlemse besluit om geen keuze te maken consequenties kan hebben voor andere projecten op de TWIN-H- lijst.

d. Bestuurlijk overleg

Op 12 augustus jl. heeft de gemeente Haarlem in een bestuurlijk overleg haar standpunt nader uitgelegd aan de gedeputeerde wegen, verkeer en vervoer en daarbij verzocht de gereserveerde provinciale middelen in te zetten voor haar prioriteiten, als hiervoor genoemd. Voorts stelt Haarlem voor om, vooruitlopend op een politieke keuze voor een oplossing in Haarlem, samen op te trekken richting minister om te bezien welke financiële mogelijkheden er zijn bij het rijk om te komen tot financiering. In dit gesprek is door de gedeputeerde duidelijk gemaakt dat de kans van slagen hiertoe nihil is en dat de provincie hier geen medewerking aan kan en zal verlenen zonder dat Haarlem zelf een duidelijk en concreet standpunt in neemt m.b.t. een keuze voor een variant van de Spaarnepassage van de Zuidtangent in plaats van haar keuze voor zich uit te schuiven. Dit is in lijn met de verwachting die lopende het recente studietraject steeds is uitgedragen richting Haarlem: om in aanmerking te komen voor co-financiering van het Rijk is een heldere en onderbouwde keuze noodzakelijk. Het college van B&W van Haarlem heeft haar insteek toegelicht in een brief aan ons dd. 27 augustus jl. (bijgevoegd).

3. Consequenties in regionaal perspectief

MRA-net

Een sterk HOV-netwerk in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is voorwaarde om de economische en ruimtelijke ambities van de MRA te kunnen realiseren. Een goed HOV-netwerk is dan ook “één van de 5 topprioriteiten van de Metropoolregio” (bestuurlijke conferentie MRA 5 april 2009). In het verlengde hiervan werkt de provincie Noord-Holland samen met de partners in de MRA aan een integraal netwerk van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), onder de noemer ‘MRA-net’. Streven is om in het voorjaar van 2010 met de genoemde MRA-partners gezamenlijk het te realiseren netwerk en de prioriteiten daarbinnen vast te stellen.

HOV Haarlem e.o.

Haarlem is één van de schakels in het beoogde MRA-net. Een snelle en betrouwbare afwikkeling van HOV door Haarlem is van belang voor een goede verknoping van werk- en woonfuncties aan de westflank van de Metropoolregio. Door de Haarlemse keuze, geen keuze te maken wordt het grootste knelpunt in Haarlem niet opgelost, waarmee de

bereikbaarheid van Haarlem zelf verder onder druk komt te staan. Daarnaast heeft dit mogelijk een groter effect, namelijk een verzwakking van het MRA-net als geheel.

In het licht van het voorgaande liggen op dit moment grootschalige investeringen in de Haarlemse schakels niet voor de hand. Het niet oplossen van het grootste knelpunt in Haarlem heeft immers negatieve gevolgen voor de effectiviteit van investeringen in deze schakels. Dit geldt ook voor investeringen in een eventuele vertramming van (delen van) het kerntraject van de Zuidtangent. Bovendien heeft zeven jaar studeren in nauwe samenwerking met de gemeente Haarlem en de Haarlemse politiek geen resultaat opgeleverd.

HOV Velsen - Haarlem

Ook de schakel Velsen - Haarlem Noord maakt onderdeel uit van MRA-net. Eerder dit jaar is door uw Staten en de gemeenteraad van Velsen een politieke keuze gemaakt voor de gewenste oplossing, een grotendeels vrij liggende busbaan. Indien Haarlem niet “meedoet” treedt op deze lijn reizigersverlies op en is de effectiviteit van deze lijn daarmee minder dan gehoopt. Desalniettemin blijft een investering in de schakel Velsen - Haarlem Noord gerechtvaardigd. In de gemeente Velsen is namelijk wel politieke steun en momentum voor het realiseren van een HOV-verbinding. Enerzijds vanuit het belang van een snelle en betrouwbare afwikkeling van HOV en anderzijds om uiteindelijk een goede verknoping van werk- en woonfuncties aan de westflank van de Metropoolregio te realiseren.

4. Herprioriteringsmogelijkheden

Onderstaand is een overzicht opgenomen van EXIN-H en TWIN-H om te komen tot herprioritering van de gereserveerde middelen. Uitgangspunt hierbij is de door uw Staten vastgestelde verdeling tussen OV- en weginfrastructuur.

EXIN-H

De Extra Investeringsimpuls Noord-Holland (EXIN-H) heeft tot doel een impuls te geven aan verbetering van de bereikbaarheid in de provincie Noord-Holland. “De schop moet binnen 5 jaar in de grond kunnen; nog deze collegeperiode moet het mogelijk zijn een beslissende stap in het project te zetten.” Dat was en is de doelstelling van de EXIN-H.

Voor wat betreft de Extra Investeringsimpuls Noord-Holland (EXIN-H) omvat het programma Openbaar Vervoer, naast de Zuidtangent (€ 104,3 miljoen), nog de projecten Zuidas

(€ 75 miljoen), Bereikbaarheid Kust (€ 3,2 miljoen) en RegioNet Bus (€ 15 miljoen).

De middelen die als gevolg van de niet-keuze in Haarlem vrijkomen, moeten volgens de EXIN-H afspraken binnen het compartiment openbaarvervoerinfrastructuur blijven voor het in of tot uitvoering brengen van alternatieve OV-projecten.

TWIN-H

De Tweede Investeringsimpuls Noord-Holland (TWIN-H) omvat op het gebied van Openbaar Vervoer (€ 140 miljoen) projecten die deze collegeperiode richting uitvoering

kunnen worden gebracht (categorie 1) en projecten waarvan de studiefase wordt voortgezet cq gestart (categorie 2).

Categorie 1: deze collegeperiode richting uitvoering te brengen projecten:

- HOV 't Gooi Huizen – Hilversum (ca. € 80 miljoen)
- HOV Velsen – Haarlem (ca. € 60 miljoen).

Categorie 2: deze collegeperiode minimaal studiefase voortzetten cq starten:

- HOV Haarlem Noord – CS
- HOV Haarlem Zuidas/Schiphol
- OV Grensstreek Noord-Holland/Zuid-Holland
- HOV knoop Amstelveen Centrum
- HOV Amstelveen – Uithoorn
- HOV Schiphol Oost

Overig OV

In aanvulling op de in EXIN-H en TWIN-H opgenomen projecten zijn de volgende investeringen mogelijk:

- MRA-net. Voor de Metropoolregio Amsterdam worden de zogenaamde 'ontbrekende schakels' van het te realiseren MRA-net in beeld gebracht. In aanvulling op projecten zoals benoemd in EXIN-H en TWIN-H betreft dit projecten als HOV Alphen – Schiphol (N207), HOV-westflank Haarlemmermeer, de eventuele verrailing van het kerntraject van de Zuidtangent, HOV Waterland, HOV Almere-Huizen en HOV Hilversum-Utrecht. In het voorjaar van 2010 wordt met de MRA-partners het te realiseren MRA-net en de prioriteiten daarbinnen vastgesteld.
- DRIS. Voor de Regionetlijnen is de financiering voor het plaatsten en beheren van dynamische reisinformatie geregeld. Voor de andere lijnen in de concessies van de provincie nog niet. Hiervoor is een bedrag van ca. € 25 miljoen nodig.
- Investerings in het Spoor. Het bestaande BOR pakket is nagenoeg uitgevoerd. De EXIN-H kan dienen als aanbod aan de minister om een BOR 2 pakket op te zetten en tot uitvoering te brengen.

5. Voorstel tot herprioritering

In het verlengde van het verzoek van uw Statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer (WVV) op 11 juni 2009 hebben wij onderstaand voorstel uitgewerkt voor de herprioritering van de gereserveerde middelen. Er is 0,7 miljoen euro besteed aan voorbereidingskosten. De herprioritering gaat derhalve over ruim 103,6 miljoen euro. Uitgangspunt is om de middelen in te blijven zetten voor OV conform eerder vastgestelde verdelingen.

1. Laten vervallen reservering Zuidtangent Haarlem

De afgelopen jaren hebben wij intensief overlegd met de gemeente Haarlem om tot een gezamenlijk standpunt te komen ten aanzien van een oplossing voor de Zuidtangent in Haarlem.

Twee eerdere studies uit 2002 en 2004 hadden geen resultaat opgeleverd. De afgelopen twee jaar is opnieuw een uitgebreide studie uitgevoerd, waarbij de omgeving en maatschappelijke organisaties nauw zijn betrokken. Opnieuw heeft dit niet geresulteerd in een gezamenlijk bestuurlijk standpunt van de Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem. Immers, Haarlem onderschrijft weliswaar de resultaten van de studie, maar heeft geen politieke keuze gemaakt m.b.t. de Spaarne-passage. Voorstel is om de reservering voor Haarlem te laten vervallen en over te gaan tot herprioritering van de gereserveerde middelen.

2. Benutting t.b.v. korte termijn projecten

Op korte termijn kan een deel van de middelen reeds worden benut voor HOV-projecten die op stapel staan ter ontlasting van het PMI. Het betreft:

- HOV Schiphol Oost (TWIN-H, categorie 2): dit project is snel te realiseren. Het project wordt grotendeels betaald door de Stadsregio Amsterdam. De provinciale bijdrage bedraagt € 1,5 miljoen. In het kader van TWIN-H is aangegeven dat de provinciale bijdrage uit het PMI komt. Overhevelen naar EXINH ontlast het PMI.
- HOV Amstelveen – Uithoorn (TWIN-H, categorie 2): ook dit project is snel te realiseren en wordt grotendeels betaald door de Stadsregio Amsterdam. De provinciale bijdrage bedraagt € 2 miljoen. In kader van TWIN-H is aangegeven dat de provinciale bijdrage uit het PMI komt. Overhevelen naar EXINH ontlast het PMI.

3. Benutting t.b.v. MRA-net

In het voorjaar van 2010 wordt met de MRA-partners het te realiseren MRA-net en de prioriteiten daarbinnen ontwikkeld. De investeringsopgave is fors. Voorstel is om op basis van deze analyse te bepalen in welk deel van het te realiseren MRA-net de resterende vrijkomende middelen uit Haarlem ad € 100,1 miljoen optimaal kan worden ingezet. Zicht op realisatie en harde afspraken met de betrokken gemeenten zijn hierbij belangrijke criteria.

6. Financiering en communicatie

In de projectenlijst openbaarvervoerinfrastructuur behorend bij de Extra Investeringsimpuls Noord-Holland is het project Zuidtangent opgenomen met een bedrag van € 104,3 miljoen. Hiervan is € 0,7 miljoen besteed aan voorbereidingskosten. Door het schrappen van het project Zuidtangent vallen de nog niet bestede middelen ad € 103,6 miljoen vrij. Het voorstel is de projecten HOV Schiphol Oost en HOV Amstelveen – Uithoorn toe te voegen aan EXIN-H lijst met een bijdrage van respectievelijk € 1,5 miljoen en €2 miljoen. De resterende € 100,1 miljoen komen dan vrij ten behoeve van aan het OV-programma EXIN-H toe te voegen projecten voortkomend vanuit de studie MRA-net en de TWIN-H OV-projectenlijst categorie 2 (reservelijst, deze collegeperiode minimaal studiefase). Daarbij liggen op dit moment grootschalige investeringen in de Haarlemse schakels niet voor de hand.

7. Proces en procedure

De aan het EXIN-H OV-programma toegevoegde projecten HOV Schiphol Oost en Amstelveen – Uithoorn worden uitgewerkt en zullen - voorzien van een financiële uitwerking - aan u ter besluitvorming worden voorgelegd.

In het voorjaar van 2010 wordt met de MRA-partners het te realiseren MRA-net en de prioriteiten daarbinnen ontwikkeld. Wij stellen voor op basis van deze analyse te bepalen in welk deel van het te realiseren MRA-net de resterende vrijkomende middelen uit Haarlem ad € 100,1 miljoen optimaal kunnen worden ingezet. Zicht op realisatie en harde afspraken met de betrokken gemeenten zijn hierbij belangrijke criteria.

8. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

H.C.J.L. Borghouts, voorzitter

H.W.M. Oppenhuis de Jong, provinciesecretaris

Ontwerpbesluit

Nr.

Provinciale staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van gedeputeerde staten van 29 september 2009;

besluiten:

In te stemmen met het wijzigen van de projectenlijst openbaarvervoerinfrastructuur behorend bij de EXIN-H door:

- a. intrekking van de gereserveerde middelen project Spaarne passage Zuidtangent ad €103,6 miljoen;
- b. toevoeging projecten HOV Schiphol Oost en HOV Amstelveen – Uithoorn (respectievelijk € 1,5 miljoen en € 2 miljoen);
- c. reservering van de resterende € 100,1 miljoen voor aan het OV-programma EXIN-H toe te voegen projecten voortkomend vanuit de studie MRA-net en TWIN-H OV-projectenlijst categorie 2 (reservelijst);

Haarlem,

Provinciale staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier