

Aan de minister van Infrastructuur en Milieu, mevr. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Onderwerp: Motie 34300 A nr 36 ingediend bij nota-overleg MIRT 23-11-2015
Datum: 11 december 2015

Geachte mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus,

In het nota-overleg MIRT van 23 november j.l. is door de leden Van Tongeren en Dik-Faber een motie (34300 A nr 36) ingediend m.b.t. de R-Net buslijn 346. De motie constateert dat deze succesvolle buslijn in het project Zuidasdok "letterlijk in het gedrang komt" door ontbrekende of te smalle vluchtstroken. De regering wordt dan ook verzocht de vluchtstrook van de A10 op en nabij de Schinkelbrug te verbreden zodat de R-Net-verbinding filevrij blijft.

Wij zijn verheugd over de toezegging dat over deze zaak met de regio overlegd zal worden. Rover kan zich geheel vinden in de motie. Bovendien zijn wij van mening dat de bedoeling van de motie het beleid ondersteunt van rijk en regio in de Noordvleugel (dus breder dan Zuidasdok alleen). In deze brief willen wij dit onderbouwen en dragen wij suggesties aan voor een oplossing. Onze brief aan de staatsecretaris, treft u hierbij als bijlage aan. In onze brief aan de staatssecretaris wijzen wij op de tegenstrijdigheid tussen de beoogde kwaliteitsverbetering van het (mede door het ministerie gefinancierde) HOV-project en de blokkade die op de A10 is voorzien (ook door RWS) voor de R-Net-lijnen 346 en 310. Hier werken overheidsinvesteringen elkaar tegen in plaats van elkaar te versterken ! De brief aan u is als bijlage gevoegd bij onze brief aan de staatssecretaris.

Met de motie wordt aandacht gevraagd voor het belang dat Haarlem heeft bij R-Net buslijn 346 die Haarlem met de Zuidas verbindt, maar naar de mening van Rover-Haarlem is het belang van de motie aanzienlijk breder.

Het belang van Haarlem is groot: de R-Net buslijn 346 brengt de forensen in de spits iedere vier (4!) minuten van Haarlem CS via het VU-Medisch Centrum naar station Amsterdam-Zuid. Het belang van deze verbinding met de Zuidas zal naar alle verwachting in de toekomst alleen nog maar groter worden door de economische ontwikkeling rond de Zuidas en door de heroriëntatie van de reizigersstromen als gevolg van de versterking van station Amsterdam-Zuid als tweede knooppunt binnen de Amsterdamse agglomeratie en in het netwerk van nationale en internationale spoorverbindingen. De R-Net buslijnen 346 en 310 vallen onder de vervoerconcessie 'Amstelland Meerlanden' en Haarlem valt onder de concessie 'Haarlem IJmond'. De concessieverleners zijn respectievelijk de stadsregio Amsterdam en de provincie Noord Holland; beide zijn bestuurlijke en financiële partners in het Zuidasdok-project, naast het rijk en de gemeente Amsterdam.

De doelstellingen waar de gezamenlijke bestuurlijke partijen zich in de 'Bestuursovereenkomst Zuidasdok' toe hebben verbonden betreffen een internationale toplocatie als onderdeel van de regio en de stad Amsterdam. Doelen zijn een hoogwaardig verkeer- en vervoersnetwerk, een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt met internationale allure en een duurzame inpassing van de infrastructuur teneinde barrièrewerking te verminderen en de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Naast het railvervoer zijn de R-Net busverbindingen een belangrijke schakel in het regionale netwerk als geheel. Daarom is het van belang dat ook daar waar R-Net gebruik maakt van het hoofdwegennet, in dit geval de A10 Zuid, onderscheid wordt gemaakt tussen de criteria voor het openbare en het particuliere vervoer. Rover constateert dat in de EMVI-criteria voor Zuidasdok dit onderscheid ten onrechte ontbreekt. Indirect wijst de motie hierop.

Wat de partners van het rijk in het Zuidasdok-project betreft wijzen wij tenslotte op de 'beleidsopgave' van de Metropoolregio Amsterdam waarin onder meer wordt gesproken over "doorpakken op lopende infrastructuurprojecten om bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen". Haarlem wordt in de MRA vertegenwoordigd door de provincie Noord Holland. Het 'Ontwerp Tracébesluit Zuidasdok' was voor Rover-Haarlem aanleiding om een zienswijze in te dienen, want succesvolle hoogfrequente R-Net lijn 346 zal blijkens de 'project-MER A10' op de noordelijke parallelrijbaan van de A10 in de ochtend- en avondspits in de file belanden !

Het probleem doet zich overigens uitsluitend voor op het (buiten de tunnel) gelegen deel van de A10 tussen de aansluiting Amstelveenseweg en het knooppunt Nieuwe Meer. Aan de zuidzijde doet zich geen knelpunt voor. In de nieuwe situatie met parallelbaan komt de huidige afrit voor de bus weer terug.

R-Net is het keurmerk voor hoogwaardig openbaar vervoer in de Randstad. Het staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer. Dit geldt naast R-Net lijn 346 en óók voor R-Net lijn 310, die in de spits iedere zes (6!) minuten forensen van Nieuw Vennep via Hoofddorp en Schiphol Airport naar Amsterdam station Zuid brengt. Volgens Rover doet het 'OTB A10' in zijn huidige vorm afbreuk aan dit keurmerk. In het OTB ontbreekt de motivering en de argumentatie waarom hieraan aan de zuidzijde wel, maar aan de noordzijde niet wordt voldaan.

In het antwoord op vraag 92 (schriftelijke vragen MIRT 2016) wordt voor de oplossing van genoemd probleem verwezen naar een onderzoek van de Stadsregio naar de mogelijkheid van een vrijliggende busbaan voor regionaal busvervoer aan de zuidzijde van de A10-Zuid. Naast de onzekerheid van de fysieke en financiële haalbaarheid van een dergelijke voorziening is het naar onze mening kosteneffectiever om in plaats hiervan bij de bouw van de nieuwe parallelbaan de vluchtstrook en Schinkelbrug aan te pakken ten behoeve van de doorstroming van de bus. Hierbij wordt tevens voorkomen dat het herbouwen van de zuidelijke busafrit alsnog een desinvestering blijkt.

Er heeft een constructief gesprek plaatsgevonden tussen Rover-Haarlem en Rijkswaterstaat, in aanwezigheid van een vertegenwoordiger van Zuidasdok en de Stadsregio, naar aanleiding van onze ingediende zienswijze. Van de zijde van Zuidasdok werd het probleem onderkend, maar gewezen op de beperkte fysieke ruimte waarbinnen de totale verkeersproblematiek, rekening houdend met de inpassing, moet worden opgelost. Zoals te zien op de plankaart is over de gehele lengte van de noordelijke parallelbaan een vluchtstrook voorzien, maar fysiek zou de ruimte ontbreken om de vluchtstrook met enkele decimeters (!) te verbreden opdat een

veilig gebruik door de bus mogelijk zou zijn. Rover kreeg wel de toezegging dat de projectgroep de mogelijkheden om de vluchtstrook te verbreden nader zal onderzoeken en dat hierover in december schriftelijk zal worden bericht. Wat betreft het geheel ontbreken van een vluchtstrook op de Schinkelbrug werd vanuit de projectgroep gewezen op het ontbreken van voldoende vrije ruimte tussen de Nieuwe Meersluis (Schinkelsluis) en de A10. In geval van verbreding van de nieuw Schinkelbrug in de noordelijke parallelbaan met een vluchtstrook zou Waternet Amsterdam als voorwaarde stellen dat de sluis ingrijpend wordt verbouwd omdat anders het gebruik van de sluis door de beroepsvaart zou worden beperkt. Rover-Haarlem heeft hier tegenin gebracht dat van een beperking geen sprake zal zijn, gezien het feit dat op de vaarweg Cemt-klasse IV van toepassing is en dus de normen voor deze klasse niet in het geding zijn.

Overigens zien we bij nadere bestudering van het OTB dat bij het ontwerp al rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van vervanging van de zuidelijke sluisdeur. Bovendien laten de tekeningen zien dat de noordelijke parallelrijbaan ter plaatse van het huidige bedieningsgebouw van de Schinkelbrug wordt 'uitgebogen' terwijl dit gebouw volgens het OTB wordt geamoveerd. Als de noodzaak tot uitbuiging vervalt kan de noordelijke parallelrijbaan worden rechtgetrokken en ontstaat aan de noordzijde voldoende ruimte voor een vluchtstrook aan de brug. Daarmee zou het conflict tussen sluis en vluchtstrook zelfs geheel kunnen worden vermeden.

Rover-Haarlem wil met deze brief via u, mevrouw de minister en via de staatssecretaris een dringend beroep doen op de gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle partijen die samenwerken in zowel het Zuidasdok-project als in het 'HOV A9'-project. De oplossing die Rover voorstaat is geheel conform de ingediende motie: verbreding van de vluchtstrook op de noordelijke parallelrijbaan van de A10 tussen de afslag Amstelveense weg en het knooppunt Nieuwe Meer ten behoeve van de R-net buslijnen, alsmede het toevoegen van een thans niet voorziene vluchtstrook op de Schinkelbrug

Wij verzoeken de gezamenlijke partijen om de kans niet onbenut te laten die het Zuidasdok-project biedt om alsnog tot een oplossing te komen voor de succesvolle R-Netverbindingen. Immers bij een realisering van een ongewijzigd Zuidasdok-ontwerp zou voor een zeer lange tijd R-Net buslijnen niet meer ongestoord over de noordelijke rijbaan van de A10 kunnen rijden.

Hoogachtend,
namens Rover-afdeling Haarlem en Omstreken
H.J van Spanje, voorzitter

www.rover.nl/haarlem

Rover-afdeling Haarlem en Omstreken loopt van Uitgeest tot en met Bennebroek en van de kust tot Amsterdam

CC's aan de verantwoordelijken in het dagelijks bestuur die in 2012 de Bestuursovereenkomst Zuidasdok hebben ondertekend, dus naast de staatssecretaris:

CC: de wethouder Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam
CC: de portefeuillehouder van de Stadsregio
CC: de Gedeputeerde van Noord Holland.

Bijlagen: <https://dl.dropboxusercontent.com/u/2053493/ROVER/Zuidasdok-Rover-vluchtstroken-rnet.png>

