

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 12 september 2019

Datum GS-besluit : 8 oktober 2019

Vragen nr.

Vragen van de heer dr. **M.C.A. Klein** (ChristenUnie) over Spoorverbetering Zandvoort

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 12 september 2019 door het lid van Provinciale Staten, de heer dr. **M.C.A. Klein** (ChristenUnie), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

in een eerder stadium heeft het college uitgesproken voorstander te zijn van de komst van de Formule 1 naar Zandvoort, maar hier niet financieel aan te willen bijdragen. De rol van de provincie zou beperkt worden tot een faciliterende rol, zoals bijvoorbeeld bij het verlenen van vergunningen en het inzetten van haar ervaring rondom het managen van het bezoekers bij grote evenementen.

Uit recente nieuwsberichten¹ rijst echter een ander beeld op. De provincie draagt volgens deze berichten €2,3 miljoen euro bij aan het verbeteren van de stroomvoorziening op het treintraject Haarlem-Zandvoort en aan de aanleg van tijdelijke perrons. Hoewel de ChristenUnie investeringen in het Openbaar Vervoer van harte toejuicht, moeten deze investeringen wel duurzaam nut hebben. Investeringen ten behoeve van eenmalige activiteiten passen niet bij dit uitgangspunt.

Volgens eerder uitspraken van ProRail heeft het huidige spoor voldoende capaciteit voor zes treinen per uur². Tot nu toe zet de NS in de zomer, als de drukte vanwege het strand op het

¹ <https://www.ad.nl/binnenland/deal-spoor-zandvoort-op-de-schop-voor-formule-1~a4427320/>

<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/politiek/artikel/4845031/grand-prix-zandvoort-formule-1-milieu-treinen-stikstof>

² ProRail woordvoerder Jaap Eikelboom. „Het optrekken en afremmen van meer en langere treinen vergt véél stroom. Zes treinen per uur is het maximaal haalbare. Die rijden komende week ook tijdens de Jumbo Racedagen.” in <https://www.ad.nl/binnenland/ns-spoor-zandvoort-kan-drukke-formule-1-niet-aan~aaf08af5/>

hoogtepunt is, vier treinen per uur in. Nog ruim voordat over deze investering werd gesproken had de NS aangekondigd in de zomer van 2020 zes treinen per uur op het traject te laten rijden.³ Dit bevestigt het beeld dat de investeringen in het spoor niet nodig zijn voor de zomerse strandbezoekers, maar slechts ten behoeve van de Formule 1 zijn.

Volgens de berichtgeving van ProRail zijn een deel van de investeringen ook van tijdelijk aard. Op haar website schrijft ProRail: "Ook moet de capaciteit van station Zandvoort tijdelijk worden uitgebreid. Met de aanleg van twee tijdelijke perrons aan weerszijden van het spoor en het creëren van een extra in- en uitgang van het station, kunnen reizigers sneller en veiliger in- en uitstappen."⁴

Om helderheid te krijgen over de feitelijke situatie heeft de ChristenUnie de volgende vragen aan het college:

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Bent u ervan op de hoogte dat huidige maximumcapaciteit volgens ProRail nu 6 treinen per uur is?

Antwoord 1:

De maximale capaciteit is momenteel 4 treinen per uur per richting. Tijdens speciale evenementen in Zandvoort (zoals de Max Verstappen racedagen) en met de inzet van extra medewerkers (24/7 storingsploegen en extra afspraken in de bijsturing van de treindienst in geval van een verstoring) zijn dit jaar 6 treinen per uur per richting mogelijk gemaakt. Gezien de huidige stroomvoorziening is dit voor een structurele verhoging van de frequentie niet verantwoord.

Vraag 2:

Bent u ervan op de hoogte dat de NS op een mooie zomerdag maximaal 4 treinen per uur in zet?

Antwoord 2:

Ja, dit was het geval tijdens de afgelopen zomerdienstregeling (medio juni - medio september) en een aantal dagen met mooi weer buiten het zomerseizoen zoals het Paasweekend. Het ging om 4 treinen per uur per richting.

³ Al op 5 februari 2019 schreef het Parool "NS wil vanaf het nieuwe spoorboekje van 2020 in de zomer zes treinen per uur laten rijden tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee."

<https://www.parool.nl/nieuws/ns-wil-meer-strandtreinen-naar-zandvoort-aan-zee~b2581e2b/> Het besluit over de Formule 1 zou pas 3 maanden later vallen.

⁴ <https://www.prorail.nl/nieuws/meer-treinen-tussen-haarlem-en-zandvoort>

Vraag 3:

Bent u ervan op de hoogte dat de NS al voordat besloten werd over de GP voornemens was in de zomer van 2020 zes treinen per uur te laten rijden op het traject Haarlem – Zandvoort?

Antwoord 3:

Ja, NS heeft hiervoor capaciteit aangevraagd bij ProRail en ook toegewezen gekregen onder de voorwaarde van ProRail dat eerst het spoor moet worden opgewaardeerd. Dit bestaat uit een verbetering van de tractie-energievoorziening en aanpassingen van de 3 gelijkvloerse overwegen op dit traject.

Vraag 4:

Bent u met ons eens dat de capaciteit van het spoor op dit moment niet de beperkende factor vormt voor het vervoer per trein van de zomerse bezoekers aan Zandvoort?

Antwoord 4:

Nee. Om een goede bereikbaarheid van de kust van Zandvoort en Bloemendaal tijdens de zomerperiode te garanderen is een pakket van maatregelen nodig. De kern hiervan bestaat uit een verhoging van het aantal treinen op de spoorlijn Haarlem – Zandvoort naar 6 treinen per uur per richting tussen Haarlem en Zandvoort in deze periode. De huidige energievoorziening op het traject Haarlem – Zandvoort alsmede de afhandelcapaciteit van het bestaande middenperron in Zandvoort laat dit niet toe. Door de infrastructurele aanpassingen is het mogelijk minimaal 6 treinen per uur per richting te laten rijden in de zomerperiode.

Vraag 5:

Klopt het dat de perrons en extra toegangen die worden aangelegd tijdelijk zijn?

Antwoord 5:

Nee. ProRail heeft aangegeven dat er voor een verhoging van het aantal treinen naar 6 treinen per uur per richting tussen Haarlem en Zandvoort in de zomerperiode, er in Zandvoort dringend zijperrons nodig zijn om een goede en veilige afwikkeling van de reizigers te waarborgen. Tijdens de Formule 1 zal het aantal treinen oplopen naar vooralsnog 10 treinen per uur per richting en dan zijn de zijperrons een harde voorwaarde. De zijperrons kunnen na elk evenement of zomerdrukke weer worden afgebroken, maar dit kost extra geld en bovendien kan dan niet flexibel worden ingespeeld op een plotselinge toename van het aantal reizigers. Daarom is besloten dat de zijperrons in Zandvoort een semi-permanente status krijgen en blijven zij voor een periode van minimaal 10 jaar staan. Er wordt op het station Haarlem wel elk jaar een tijdelijke trap aangelegd (van het stationsplein naar spoor 1). Deze wordt direct na de Formule 1 weer afgebroken. Deze voorzieningen worden betaald door de Dutch Grand Prix (DGP).

Vraag 6:

Deelt u op basis van bovenstaande vragen onze mening dat de investering in de treininfrastructuur vrijwel uitsluitend ten behoeve van het vervoer van Formule1 bezoekers zal zijn?

Antwoord 6:

Nee. Zoals aangegeven bij ons antwoord op vraag 5 streven alle partijen naar een structurele verhoging van het aantal treinen in de zomerperiode ten behoeve van een betere bereikbaarheid van de kust van Zandvoort en Bloemendaal. De Formule 1 fungeert alleen als vliegwiel om de infrastructurele maatregelen vóór 1 mei 2020 gereed te hebben, zodat er ook tijdens de Formule 1 van geprofiteerd kan worden.

Vraag 7:

Welke bijdrage betaalt de Grand-Prix organisatie aan deze verbetering van de infrastructuur?

Antwoord 7:

Voor de Formule 1 moet een tijdelijke transfermaatregel op station Haarlem worden getroffen bovenop het infrapakket. Het gaat om een extra trap van spoor 1 naar het stationsplein, die na afloop wordt weggehaald en crowdmanagement-maatregelen (hekken, borden en tekstborden). De totale kosten van deze incidentele maatregelen bedragen circa € 375.000,- voor 3 jaar en zijn voor rekening van de DGP.

Vraag 8:

Hoe verhoudt de provinciale investering in infrastructuur die specifiek bedoeld is voor de Formule 1 tot de uitspraak van het college dat de provincie niet zal meebetalen aan de Formule 1?

Antwoord 8:

We investeren niet in infrastructuur specifiek voor de Formule 1. In ons coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we de bereikbaarheid van de kust van Zuid-Kennemerland en daarmee ook de stranden van Zandvoort graag willen verbeteren, bij voorkeur met openbaar vervoer. Het spoor tussen Haarlem en Zandvoort wordt voorzien van een betere stroomvoorziening en er komen extra perrons. De wens om in de zomer het aantal ritten op te voeren van 4 naar minimaal 6 per uur per richting bestaat al lang en staat los van de komst van de Formule 1.

Vraag 9:

De ChristenUnie hecht eraan dat besluiten over investeringen in infrastructuur gebaseerd zijn op een zorgvuldige en integrale afweging, waarbij alle aspecten zoals veiligheid, efficiëntie, betrouwbaarheid en klimaat worden meegenomen en prioriteiten hebben gekregen. De Provinciale Staten maken deze afweging op basis van de begroting en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur. De investeringen in het spoor tussen Haarlem en Zandvoort staan naar onze beste weten niet opgenomen in deze documenten en Provinciale Staten heeft er ook geen besluit over genomen. We mogen dus concluderen dat Provinciale Staten andere afwegingen heeft gemaakt en dit specifieke traject een andere prioriteit heeft meegegeven.

Is het college van Gedeputeerde Staten met de ChristenUnie van mening dat investeringen in infrastructuur moeten zijn gebaseerd op een zorgvuldige en integrale afweging door Provinciale Staten?

Antwoord 9:

Ja. In het coalitieakkoord "Duurzaam doorpakken" hebben wij de verbetering van de bereikbaarheid van de kust van Zuid-Kennemerland opgenomen. Wij hebben ingestemd met een bijdrage van de provincie voor de opwaardering van het spoor tussen Haarlem en Zandvoort onder voorbehoud van goedkeuring door uw staten (en diverse bestuurlijke colleges bij de andere partijen). Wij zullen ons besluit, gebaseerd op een bestuursovereenkomst met de betrokken partijen, vanzelfsprekend nog aan uw staten voorleggen.

Vraag 10:

Vind u dat met deze ad-hoc investering in dit gedeelte van het spoor recht wordt gedaan aan deze zorgvuldigheid? Graag een toelichting van GS hoe we deze keuze kunnen duiden in het perspectief van het ontbreken van dit project in de begroting en met PMI.

Antwoord 10:

Ja, zie ons antwoord op de vragen 6 en 9. In ons antwoord op vraag 11 gaan wij in op uw vraag over de begroting. Het gaat hierbij om een subsidie en staat los van het PMI.

Vraag 11:

Kan GS uitleggen waar het benodigde budget vandaan komt?

Antwoord 11:

In het coalitieakkoord zijn middelen beschikbaar gesteld voor de bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland. Onder het thema Duurzame verstedelijking en bereikbaarheid is € 24,25 miljoen beschikbaar gesteld voor bereikbaarheid en mobiliteit.

In de uitwerking van het coalitieakkoord is daarvan € 3,25 miljoen toebedeeld aan de bereikbaarheid kust Zuid-Kennemerland, waarvan wij nu € 1,45 miljoen bijdragen aan de spoorse maatregelen op het traject Haarlem – Zandvoort. Dit is verwerkt in de Derde begrotingswijziging 2019 en de begroting 2020 die in de PS-vergaderingen van september en november besproken zijn/worden.

Vraag 12:

Kan GS garanderen dat deze investering op geen enkele wijze ten koste gaat van de prioriteiten, zoals vastgesteld door PS?

Antwoord 12:

Ja, met het coalitieakkoord heeft een meerderheid van Provinciale Staten de ambities onderschreven en via de begroting hebben Provinciale Staten de kaders voor het uitvoeren van de ambities gesteld.