

VRAGEN NR. 80

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 9 oktober 2007

Onderwerp: Vragen van de heer **G. Massom (PvdA)**

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 24 september 2007, door het lid van Provinciale Staten, de heer **G. Massom**, de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding.

De Zuidtangent is een succesvolle formule. De snelle verbinding heeft op steeds meer mensen een grote aantrekkingskracht. Zij zien de Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding als een prima vervoermiddel. Daarnaast blijven de cijfers ook nog ver boven de prognoses die voor ingebruikname zijn gemaakt. De Zuidtangent is een sterke lijn die wordt gevoed door andere buslijnen en vormt zo een totaal lijnennet.

In het OV-magazine, vakblad over openbaar vervoer van 30-08-07 staat de volgende tekst: "Recent onderzoek naar het omslagpunt naar vertramming is voor de Zuidtangent niet gedaan. Voordat de buslijn zeven jaar geleden van start ging, is dat wel gebeurd. Tot 10.000 reizigers op het drukste deel van het traject was vertramming niet nodig. Tussen de 10.000 en 15.000 was een tram haalbaar, tussen de 15.000 en 20.000 wenselijk, en daarboven vereist.

Volgens de website van de provincie Noord-Holland werden in 2005 bijna 10 miljoen reizigers vervoerd (9.850.000). Per dag maken zo'n 32.000 reizigers gebruik van de Zuidtangent. Deze cijfers worden door vervoersmaatschappij Connexxion bevestigd. Volgens Connexxion reizen inmiddels op een gemiddelde werkdag circa 30 duizend reizigers mee met de Zuidtangent. De verwachting is dat dit jaar meer dan 10 miljoen reizigers gebruik gaan maken van de Zuidtangent.

Sinds de start van de Zuidtangent in januari 2002 is het aantal reizigers elk jaar met gemiddeld meer dan 15% toegenomen. In de komende jaren zal het aantal reiziger van de Zuidtangent aanzienlijk groeien als gevolg van de uitbereiding van de lijn met een zijtaak naar Nieuw Venneep, Aalsmeer en Uithoorn. Met deze groei van het aantal reizigers van de Zuidtangent verwacht men in de (nabije) toekomst een probleem door beperkte capaciteit van de bus.

Het vervangen van de bus door een tram biedt mogelijk een oplossing. Een gekoppelde tram biedt veel meer capaciteit dan een bus, tot 2,5 keer zoveel. Andere voordelen van een tram zijn een betere stedelijke inpassing en de milieuvordelen ten opzichte van bussen.

Vragen

De PvdA-fractie vraagt het College bij voorkeur uiterlijk voor eind week 41 antwoord te geven op de volgende vragen:

1. Heeft u een visie op de toekomstige ontwikkeling van de Zuidtangent?
2. Onderkent u de toekomstige capaciteitsproblemen als gevolg van de groei van het aantal reizigers van de Zuidtangent?
3. Hoe denkt u om te gaan met het verhogen van de capaciteit van de lijn?
4. Waar ligt het omslagpunt naar vertraming van de Zuidtangent?
5. Bent u het met mij eens dat een tram, boven het omslagpunt, meer voordelen heeft dan een bus?
6. Heeft u in de nabije toekomst plannen om de Zuidtangent te vertragen? Indien ja, wanneer? indien nee, waarom niet?
7. Bent u in dit geval bereid om een onderzoek te starten naar vertraming van de Zuidtangent gezien de vele kansen en voordelen van een tram?

Indien u niet kunt voldoen aan beantwoording van deze vragen in week 41, dan hoor ik dat graag van het College.

Ons antwoord aan provinciale staten luidt als volgt:

1. Ja, wij gaan er van uit dat de reizigersaantallen nog zullen toenemen de komende jaren maar dat de capaciteit van de bussen voldoende is om in deze vervoersvraag te voorzien. De Zuidtangent heeft weliswaar bijna 30.000 reizigers per dag maar dit is gemeten over het hele traject van Haarlem NS naar Amsterdam Bijlmer. Op de deeltrajecten is het aantal reizigers lager. Op het drukste traject in 2006, het traject tussen Hoofddorp NS en Hoofddorp Graan voor Visch, reisden bijna 12.000 reizigers (zie het Jaarverslag 2006 Zuidtangent dat u ter informatie wordt toegestuurd).
2. Gezien het feit dat op het drukste deeltraject 12.000 reizigers reizen, zien wij vooralsnog geen capaciteitsproblemen optreden in de nabije toekomst.
3. De capaciteit wordt per december 2007 al flink verhoogd. Met de nieuwe aanbesteding van de Zuidtangent Haarlem NS - Amsterdam Zuidoost krijgt de reiziger ongeveer 60 procent meer busvervoer aangeboden dan volgens de huidige dienstregeling. Zo worden de frequenties tussen Haarlem en Amsterdam Bijlmer op werkdagen verhoogd van zes naar tien bussen per uur per richting (zesminutendienst). Daarnaast biedt vervoerder Connexxion in de spits extra bussen aan tussen Haarlem Schalkwijk en Schiphol. Op de nieuwe verbinding Schiphol - Nieuw-Vennep zal Connexxion op werkdagen acht ritten per uur verzorgen en op de nieuwe verbinding Schiphol - Station Amsterdam-Zuid elk kwartier. Ook gaat de Zuidtangent 's nachts rijden (uurdienst) tussen Haarlem en Amsterdam Bijlmer. De verwachting is dat daarmee de capaciteit voorlopig ruim voldoende zal zijn.
4. Het omslagpunt naar vertraming is afhankelijk van een aantal factoren. Niet alleen is dit afhankelijk van het aantal reizigers maar ook van de fysieke en financiële mogelijkheden die er zijn om een vertraming te realiseren. Om met dit laatste te beginnen. De investeringskosten voor een tram zijn bijzonder hoog. Naar schatting zal vertraming van het kerntraject ca. € 600 mio bedragen. Vertraming van het gehele traject is veel duurder omdat hiervoor de benodigde infrastructuur ontbreekt. Naar schatting bedraagt de aanleg van de infrastructuur voor een tram per km. minimaal het dubbele van de aanleg van een

hoogwaardige busbaan per km: € 28,5 mio versus € 14,9 mio (bron Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer, Kostenkengetallen openbaar vervoer). Daarbovenop komen de exploitatiekosten die voor de infrastructuur van de tram ca. vier maal zo duur zijn als voor een busbaan. Een tram is in exploitatie twee tot vier keer zo duur als een bus. Fysiek gezien is het op dit moment niet mogelijk om tot vertramming over te gaan van het gehele Zuidtangentraject. Hiervoor zullen er eerst een aantal maatregelen moeten worden genomen. Het gaat hier over de doorgang in Haarlem. Vertramming is alleen mogelijk als er een tunnel komt onder het Spaarne. Aan de Oostzijde zullen er maatregelen moeten worden genomen op de A9, in Amstelveen, Ouderkerk en Amsterdam Bijlmer.

5. Deze vraag is niet eenduidig te beantwoorden gezien het voorgaande.
6. Nee, zie vraag 1, 2 en 3
7. Een onderzoek naar vertramming van Zuidtangent achten wij pas nodig indien er een vrije busbaan gerealiseerd gaat worden op het gehele traject tussen Haarlem NS Station en Schiphol¹.

Titel:PS-vraag 80: Massom over Zuidtangent
Datum:09-10-2007
Nummer:80

¹ Nu is er nog geen vrije busbaan op het tracé Haarlem NS Station - Haarlem Schipholweg en op het tracé halte Schiphol Handelskade - tunnel onder de Buitenveldertbaan