

VRAGEN NR. 113

Haarlem, 23 januari 2007

Onderwerp: Vragen van dr. **A.P. van der Meché** (PvdA)

De voorzitter van provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Ode voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 4 december 2006 van het lid van Provinciale Staten, de heer dr. **A.P. van der Meché**, de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding.

De gemeente Amsterdam beraadt zich over de aanschaf van nieuw metromaterieel voor de huidige Oostlijn en de nieuwe Noord/Zuidlijn. Het te bestellen materiaal dient ten minste 33 jaar mee te gaan. Het college van B&W stelt voor breed materieel (3 meter) te bestellen. Dit betekent dat het materieel geen gebruik kan maken van NS spoor door de afwijkende maat. De raadscommissie Verkeer bespreekt het collegevoorstel op 6 december en de Gemeenteraad van Amsterdam neemt waarschijnlijk op 20 december 2006 een besluit.

In de provincie Noord-Holland zijn wij thans bezig de Zuid Tangent aan te leggen, een vrijliggende busbaan tussen IJmond en IJburg via Haarlem, Schiphol, Amstelveen en Zuidoost Amsterdam. Deze busbaan kruist en loopt gelijk op met de Amsterdamse metro en is beoogd te worden 'vertramd' als de gebruiksvraag dat nodig maakt. Daartoe wordt de busbaan zodanig stevig uitgevoerd dat dit mogelijk is. Gezien het huidige gebruik van de Zuid Tangent wordt dit op niet al te lange termijn verwacht. Gewenst is dat het te bestellen materieel dan op alle railsystemen in de regio kan rijden. Het beleid van de provincie Noord-Holland is erop gericht dat het railmaterieel van Zuid Tangent en Noord/Zuidlijn met elkaar uitwisselbaar is. Door het kiezen van materieel, dat op NS spoor, Noord/Zuidlijn en Oostlijn kan rijden, wordt daar een begin mee gemaakt en dit houdt tevens in dat belastinggelden doelmatig worden besteed.

In het Parool van 29 november 2006 wordt aandacht besteed aan het advies van de Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling (ARS), die in haar advies 'Ruimte voor Regiorail' ook pleit voor één railnet rondom Amsterdam.

Vragen:

1. Hebben GS kennis genomen van het bericht over het ARS-advies in het Parool van 29 november 2006?
2. Onderschrijven GS het ARS-advies met betrekking tot het streven naar één systeem van regiorail?
3. Vindt u ook dat het door de gemeente Amsterdam (in overleg met de Stadsregio Amsterdam) aan te schaffen metromaterieel geschikt moet zijn om op alle, thans aanwezige en in de toekomst aan te leggen, railinfrastructuur te kunnen rijden?
4. Is het waar dat bij een keuze voor 3 meter materieel deze treinstellen niet kunnen rijden op de Zuidtangent?
5. Kan bij benadering aangegeven worden wat de kosten zijn van aanpassing van de Zuidtangent om in de toekomst wel 3 meter materieel te laten rijden?

6. Is het waar dat deze kosten niet gemaakt hoeven te worden als de gemeente Amsterdam besluit tot de aanschaf van metromaterieel van maximaal 2,65 meter breed?
7. Welke afspraken hebt u met de gemeente Amsterdam gemaakt over de aanschaf van het metromaterieel? Hebt u ingestemd met de aanschaf van het brede materieel of hebt u de gemeente Amsterdam gewezen op de nadelige gevolgen voor het toekomstige gebruik van de Zuid Tangent?
8. Bent u bereid uw regierol als Gedeputeerde Staten effectief te maken, ook als dat leidt tot het buitenspel zetten van de Gemeenteraad, de Stadsregio Amsterdam en u gebruik dient te maken van uw aanwijzingsbevoegdheid?
9. Bent u bereid uw standpunt t.a.v. de aanschaf van het metromaterieel zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 15 december 2006, kenbaar te maken aan het college van B&W, de leden van de Gemeenteraad van Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam?

Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt als volgt:

1. Ja, wij hebben daarvan kennis genomen.
2. Nee. Wij hebben samen met de provincie Flevoland, het ROA (nu Stadsregio Amsterdam) en de gemeente Amsterdam het concept RegioNet ontwikkeld. In RegioNet is bewust niet gekozen voor technische integratie, maar voor functionele integratie van verschillende technieken (trein, metro, hoogwaardige bus), die goed op elkaar aansluiten en een geheel regionaal netwerk vormen.
3. Nee. Wij hebben in 2002 ingestemd met de keuze van de Gemeenteraad van Amsterdam voor het materieel van de Noord/Zuidlijn, zowel de hoogte als de breedte. Veiligheid en capaciteit waren daarbij leidend.
De bestuurlijke stuurgroep RegioNet heeft in 2002 uitgebreid gesproken over de materieelkeuze.
Er is een onderzoek verricht door Grontmij en een second opinion door de stuurgroep zelf. De stuurgroep zag op basis van het onderzoek en de second opinion geen aanleiding om invloed te willen uitoefenen om de besluitvorming in de Amsterdamse raad.
De gemeente Amsterdam heeft voor de Noord/Zuidlijn gekozen voor “hoog” en “breed” materieel.
“Hoog” wil zeggen dat de instaphoogte en de perronhoogte zich een meter boven de rails bevinden; een metrosysteem. Een belangrijk argument voor deze hoogte was veiligheid. Men vreesde dat lage perrons zouden leiden tot reizigers die in de haast van perrons zouden afstappen en snel oversteken.
“Breed” betekent drie meter brede voertuigen. Het aantal reizigers zal groot zijn in de

spitsuren. Het gaat hier om ruim 200.000 reizigers in de binnenstad van Amsterdam.

Aan de hand van deze piekbelasting, en het feit dat vanwege veiligheidsredenen de frequentie niet onbeperkt kan worden opgevoerd, is de keuze van Amsterdam gevallen op brede voertuigen. Deze kunnen

aanmerkelijk meer reizigers meenemen dan smalle voertuigen.

De Noord/Zuidlijn vereist een hoge mate van betrouwbaarheid: regelmaat in de tunnel.

Hoe smaller de voertuigen, hoe groter het oponthoud op stations en hoe vaker men moet rijden. Dit zou direct ten koste gaan van de veiligheid. De materieelkeuze van de gemeente Amsterdam is nog steeds van toepassing.

De gemeente Amsterdam heeft in onze optiek legitieme redenen gehad om te kiezen voor “hoog” en “breed”, zoals de regionale overheden legitieme redenen hadden om een voorkeur te ontwikkelen voor laag materieel voor de Zuidtangent.

Mede in het licht van antwoord 2 is er geen aanleiding ons standpunt over de materieelkeuze voor de Noord/Zuidlijn te wijzigen. De Noord/Zuidlijn hoeft niet overal te kunnen komen.

4. Ja, dat is juist voor wat betreft een aanzienlijk deel van het Zuidtangent-tracé (het traject tussen Haarlem en Hoofddorp-Zuid). Voor het resterende deel van het tracé is dit niet wenselijk.
Bij de Zuidtangent is al het bij opstellen van de subsidieaanvraag in 1993 uitgegaan van toekomstige vertramming. In het Programma van Eisen van het kerntraject (de vrijliggende baan) is toen rekening gehouden met toekomstig medegebruik door trams van maximaal 2,65 meter breed. Dit is vergelijkbaar met het materieel van de sneltram van Amsterdam naar Amstelveen-Zuid of van Utrecht naar Nieuwegein.
Het zou, met een aantal civieltechnische aanpassingen, technisch mogelijk zijn om met metromaterieel te rijden op een eventueel toekomstig gezamenlijk traject van een verlengde Noord/Zuidlijn en de Zuidtangent tussen Schiphol-Noord en Hoofddorp-Zuid.
Dit is echter niet wenselijk. In de binnenstad van Amsterdam is het vanwege de grote reizigers aantallen en de veiligheid noodzakelijk om te kiezen voor de brede metrovoertuigen. Trams zijn niet geschikt voor dit traject.
De metrovoertuigen zijn niet geschikt voor het westelijke gedeelte van het Zuidtangent-tracé. Een combinatie van de Noord/Zuidlijn met bussen op dezelfde route is onmogelijk.
Daarnaast zou het doortrekken van de lange, hoge en zeer frequent rijdende voertuigen van de Noord/Zuidlijn op het Zuidtangent-tracé als consequentie hebben dat de Zuidtangenthaltes lang (130 meter!) en hoog zouden moeten zijn. Dit is niet realistisch.
Daarom is in 2002 de bestuurlijke afspraak gemaakt dat een mogelijk verlengde Noord/Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp (als metro) niet gebruik maakt van het Zuidtangent-tracé.
5. Nee. Wij hebben onderzocht hoeveel het “vertrammen” van de Zuidtangent kost. De kosten bedragen om en nabij 600 miljoen euro, afhankelijk van de gekozen variant.
Het leeuwendeel van de kosten zit in het geschikt maken van de Zuidtangentbaan voor railvervoer. Breder materieel dan 2,65 meter is daarbij niet aan de orde, want de hele baan (inclusief de meeste tunnels en bruggen) is reeds op deze breedte gedimensioneerd.

Wij hebben daarom niet onderzocht wat de kosten zouden zijn van aanpassing van de Zuidtangentbaan aan breed (metro)materieel.

6. Niet van toepassing. De Amsterdamse Raad heeft hiertoe niet besloten. Op 20 december 2006 heeft de Gemeenteraad besloten het Strategisch Programma van Eisen nieuw metromaterieel te hanteren als uitgangspunt bij de aanschaf van materieel voor de NoordZuidlijn. Het Strategisch Programma van Eisen herbevestigt het raadsbesluit van oktober 2002, als het gaat om hoogte en breedte. Kortom, hoge en drie meter brede voertuigen.
7. In de discussie in 2002 is uitgebreid het medegebruik van de Zuidtangent aan de orde geweest. Er is voor gekozen om de gemeente Amsterdam de afweging te laten maken voor de materieelkeuze op de Noord/Zuidlijn. Zie verder de antwoorden 2 en 3, met inachtneming van de in antwoord 4 genoemde bestuurlijke afspraak dat de Noord/Zuidlijn niet op het Zuidtangent-tracé zal rijden.
8. Nee. Gelet op de tot nu toe gevolgde beleidslijn ten aanzien van RegioNet in het algemeen en de Noord/Zuidlijn in het bijzonder, zien wij geen enkele aanleiding om in te grijpen. De besluiten van Amsterdam passen immers in het provinciale beleid en de in 2002 gemaakte bestuurlijke afspraken.
9. Niet van toepassing. Wij hebben immers geen afwijkend standpunt noch een wijziging van beleid op dit punt.

Titel:PS-vraag 113: Van der Meche over railnet rondom Amsterdam
Datum:23-01-2007
Nummer:113