

VRAGEN NR. 76

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 14 december 2010

Onderwerp: vragen van drs. **H.K. Bos** en **H. Putters** (SP)

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 23 november 2010, door de leden van Provinciale Staten de heren drs. **H.K. Bos** en **H. Putters**, de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

Inleiding

Na afloop van de vergadering van de commissie Wegen, Verkeer en Vervoer op 22 november 2010 heeft de SP-fractie nog (steeds) een aantal vragen.

Vragen:

Er zijn in Noord-Holland meerdere bushaltes, waarvan de provincie de beheerder is, waarbij de verlichting in deabri's (soms al maandenlang) defect is. Ook zijn er haltes waarbij de capaciteit aan fietsparkeerplaatsen tekort schiet voor het grote aantal reizigers dat bij die haltes een fiets wil parkeren.

1. Binnen welke termijn zorgt het college er voor dat deze problemen opgelost zijn?

Het kosten van het geplande ov-knooppunt in Amstelveen bedragen volgens de ontwerpvoordracht "herprioritering EXIN-H-middelen in samenhang met MRA-net/R-net" circa 40 miljoen euro. Aan Provinciale Staten wordt voorgesteld aan dit project een provinciale bijdrage van 12,5 miljoen euro te verstrekken.

2. Kan het college inzicht geven in de bijdragen van de andere betrokken bestuursorganen en daarmee duidelijk maken hoeveel procent van die 40 miljoen euro gedekt is?

Het geplande ov-knooppunt in Amstelveen maakt deel uit van een plan voor de ombouw van de Amstelveenlijn van een sneltramverbinding tot een metroverbinding.

3. Wil het college bevestigen dat over de ombouw van de Amstelveenlijn tot een metroverbinding nog geen¹ besluit is genomen?

De kosten voor het doortrekken van de toekomstige Noord-Zuidlijn tot Amstelveen Westwijk, waarmee het ov-knooppunt verbonden is, bedragen volgens het projectbureau Amstelveenlijn 400 tot 600 miljoen euro².

4. Kan het college inzicht geven in de bijdragen van de andere betrokken bestuursorganen en daarmee duidelijk maken hoeveel procent van die 400 tot 600 miljoen euro gedekt is?

Zolang er nog geen besluit genomen is over de ombouw van de Amstelveenlijn tot een metroverbinding en de daaraan verbonden kosten nog niet gedekt zijn, zal er nog geen sprake kunnen zijn van het realiseren van het ov-knooppunt. Toch wil het college nu al aan Provinciale Staten voorstellen om 12,5 miljoen euro te verstrekken voor dit project.

5. Hoe lang zullen die 12,5 miljoen euro naar verwachting nutteloos op de plank blijven liggen voordat ze eventueel uitgegeven worden? Vergelijk de situatie met de provinciale bijdrage van 75 miljoen euro aan de “ov-terminal” op de Zuidas.

De inhoudelijke toelichting in de ontwerpvoordracht laat te wensen over. Zo is het een groot aantal fracties niet duidelijk waarom er maar liefst 10 miljoen euro uitgegeven zou moeten worden aan een “productformule MRA-net”. Desgevraagd houdt gedeputeerde Post een heel betoog over dynamische reizigersinformatie. Dit begrip komt in de toelichting in de ontwerpvoordracht helemaal niet voor. De tekst die er wel staat geeft geen enkele aanleiding te vermoeden dat het hier om dynamische reizigersinformatie zou gaan.

6. Kan het college uitleggen waarom er een verschil bestaat in de inhoudelijke onderbouwing – tussen de tekst in de ontwerpvoordracht en een mondeling verhaal van gedeputeerde Post – van een beoogde provinciale uitgave van 10 miljoen euro?

Het college wil vrije busbanen aanleggen op 't Merk in Huizen. Dit is volgens het college noodzakelijk voor een ongehinderde doorstroming van de toekomstige HOV-buslijn in Huizen. Een alternatief is de aanleg van één vrije busbaan (een “wisselbusbaan”) op 't Merk die in de ochtend- en avondspits in een andere richting bereden wordt. Voorbeelden van dergelijke busbanen zijn onder andere te vinden op

¹ <http://www.amstelveenlijn.nl>

² <http://www.amstelveenlijn.nl>

de N235 in Noord-Holland en op de Utrechtseweg in de gemeente IJsselstein. Volgens een uitspraak van gedeputeerde Post in de commissievergadering op 22 november 2010 leidt een dergelijke wisselbusbaan tot vertraging voor de bussen in Huizen.

7. Kan het college door middel van kwantitatieve (meet)gegevens onderbouwen dat dit daadwerkelijk tot vertraging voor de bussen in Huizen leidt of is de uitspraak van gedeputeerde Post nergens op gebaseerd en/of slechts een persoonlijke mening?

Ons antwoord aan provinciale staten luidt als volgt:

1. De abri's langs de provinciale wegen zijn in beheer bij de provincie. Het beheer van deze abri's is uitbesteed. Maandelijks worden de abri's gecontroleerd en indien nodig wordt de verlichting gerepareerd. Bij het kerntraject van de Zuidtangent is tijdens de montage van de nieuwe abri's een probleem ontstaan met de stroomvoorziening. Hier wordt door alle betrokken partijen hard aan gewerkt. Binnen twee weken verwachten we dit probleem te hebben opgelost.
Voor de haltes langs Zuidtangent wordt geregeld een inventarisatie gedaan van de benodigde capaciteit voor het stallen van fietsen. Naar aanleiding van deze inventarisatie worden er indien nodig fietsenrekken bijgeplaatst. In 2009 zijn bij verschillende haltes op het Kerntraject van de Zuidtangent extra voorzieningen gemaakt. Voor de Zuidtak van de Zuidtangent wordt begin 2011 een start gemaakt met het plaatsen van 700 fietsparkeerplekken.
2. Voor de dekking van het HOV-knooppunt Amstelveen worden bijdragen verwacht van het Rijk, de stadsregio Amsterdam, de gemeente Amstelveen en de Provincie Noord-Holland. De gemeente is (als trekker) op dit moment bezig deze dekking te organiseren. Er is nog niets bekend over het percentage dat al gedekt is. Wij hebben voor het HOV-knooppunt Amstelveen maximaal € 12,5 miljoen gereserveerd. Afspraken over de exacte hoogte van het bedrag en tegen welke voorwaarden moeten nog worden gemaakt.
3. Ja, dat willen wij bevestigen. Wij hebben geen besluit genomen over de ombouw van de Amstelveenlijn. Overigens gaan wij hier niet over.
4. Nee, wij hebben geen inzicht in de bijdragen van andere partijen.
5. Ook zonder de ombouw van de Amstelveenlijn is het regionale knooppunt Amstelveen interessant om in te investeren. De verschillende OV-netwerken (Zuidtangent, tram, lokale buslijnen) komen daar samen. Wij verwachten dat in 2012/13 dit knooppunt is gerealiseerd.

6. In de voordracht hebben wij niet alle voorbeelden uitputtend genoemd. Wij zullen de voordracht op dit punt aanpassen.
7. Een wisselbaan werkt uitsluitend voor bussen in een richting en zorgt voor vertraging van de bus in de andere richting. De vertraging wordt veroorzaakt door de verkeerslichten, waar de bus in de huidige situatie geen absolute voorrang kan krijgen gezien de verkeersintensiteiten op 't Merk en de Randweg. In de huidige situatie is de rijtijd op dit traject ca. 9,5 minuten. Bij een vrije baan met ongehinderde doorstroming hoeft de bus niet te wachten voor verkeerslichten. Op basis daarvan is berekend dat hij dan 6,5 minuten over dit traject doet. Dit is inclusief halteren. De rijtijdwinst is daarmee 3 minuten.

Behalve het rijtijdverlies heeft een enkele busstrook ook andere nadelen: het levert onduidelijke en onveilige situaties op omdat de bus op verschillende tijdstippen van de dag van een verschillende richting komt en dan ook een verschillende halte gebruikt moet worden (op busbaan of langs rijbaan). Daarnaast bespaart een enkele baan langs 't Merk weinig ruimte ten opzichte van een dubbele baan: er is extra ruimte aan elke kant van de baan nodig, ruimte voor haltes aan beide zijden en bij middenligging moeten toch alle bomen gekapt worden .