



Initiatiefvoorstel

Onderzoek naar de mogelijkheden van een lightrail-netwerk in de Metropoolregio Amsterdam

Inleiding

Het is druk in de Metropoolregio Amsterdam. En het wordt nog veel drukker. Zelfs in conservatieve scenario's van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving groeit de mobiliteit per auto 23% (bestuurders) en per trein 20%. In andere scenario's stijgen deze percentages zelfs naar respectievelijk 58% en 42%.¹ Op 15 januari publiceerde het NRC een oproep van randstad-wethouders en OV-directeuren om nu te investeren in lightrail om een verkeersinfarct in de toekomst te voorkomen. Via lightrail kunnen met hoge frequentie grote aantallen reizigers worden vervoerd en bovendien langere afstanden worden afgelegd dan met trams.

Experts en de grote vervoersbedrijven zijn het er over eens dat het openbaar vervoer radicaal moet worden verbeterd om te voorkomen dat het bestaande systeem vastloopt. Meer asfalt is geen duurzame lange termijn oplossing voor het mobiliteitsprobleem in de Randstad. In december 2017 pleitte ook de VNG voor nieuwe lightrailverbindingen, metrolijnen en extra trams. Ze waarschuwen dat de groeisput van steden niet kan zonder extra investeringen in de bereikbaarheid.² Kortom: het is duidelijk dat er verschuivingen nodig zijn van investeringen in wegeaanleg naar milieuvriendelijk OV. Verandert er niets, dan slijt de Metropoolregio Amsterdam dicht.

Bestuurlijke context

Nieuwe lightrailverbindingen maken een complexe bestuurlijke materie los. De lijnen doorkruisen verschillende gemeenten en concessiegebieden. Juist daarom zal de provincie als aanjager en regisseur moeten fungeren om diverse partijen bij elkaar te brengen. Echter, de provincie Noord-Holland, een grote en invloedrijke speler op het gebied van mobiliteit, houdt zich tot nu toe afzijdig in het debat en de discussie over (het vormgeven van een) lightrailnetwerk. Reden voor GroenLinks Noord-Holland om dit onderwerp ook op de provinciale agenda te zetten.

GroenLinks wil dat Gedeputeerde Staten duidelijk maakt welke stappen de provincie moet zetten om tot een zogenoemd lightrail-netwerk van metro-achtige voertuigen voor snelle verbindingen en kortere reistijden in de Metropoolregio Amsterdam te komen. Aan de hand van de notitie van Gedeputeerde Staten wil GroenLinks vervolgens met Gedeputeerde Staten (GS), de commissie en deskundigen in gesprek om duidelijk te krijgen welke stappen de provincie Noord-Holland zal moeten maken om een versnelling teweeg te brengen. In dit initiatiefvoorstel presenteren wij een aantal mogelijke maatregelen daartoe.

¹ <http://nieuws.ns.nl/download/178090/16.07.07samenvattingvisieovnl.pdf>

² <https://vng.nl/onderwerpenindex/milieu-en-mobiliteit/mobiliteitsbeleid/nieuws/geen-rails-geen-woningen-investeer-nu-in-bereikbaarheid>

Goed en milieuvriendelijk OV onmisbaar voor een vitale provincie

Openbaar Vervoer is niet alleen een belangrijk vervoermiddel maar ook een teken van beschaving: het verschaft iedereen toegang tot school, werk en vertier en ontlast de overvolle wegen. Auto's nemen te veel openbare ruimte in beslag, die vooral binnen de steden steeds schaarser wordt waardoor de leefbaarheid in het gedrang komt. De (elektrische) fiets is voor de korte en middellange afstanden en, ook in combinatie met OV, duurzaam en belangrijk.

Openbaar Vervoer in de MRA loopt niet in de pas met metropolen in het buitenland

De Metropoolregio Amsterdam is een van de dichtstbevolkte gebieden van Nederland, een gewilde plek om te wonen en te werken. Het aantal inwoners en banen groeit veel sterker dan het landelijk gemiddelde. In 2030 worden 230.000 extra woningen voorzien. Amsterdam moet beter aangesloten worden op de rest van de provincie. Ofschoon het OV een belangrijke drager is voor de metropoolvorming, loopt het OV in de MRA niet in gelijke pas met andere grote metropolen als Berlijn, Parijs, Londen en het Ruhrgebied.

Lightrail is spoorgebonden openbaar vervoer:

soms is het een verzamelnaam voor tram en metro, anderen vertalen het als sneltram. Kenmerken zijn een hoge frequentie, hoge capaciteit reizigers, veel snelle stops en een afstand tot ca. 30 kilometer. Vaak rijdt de lightrail tussen stad en omgeving. Groot voordeel is de flexibiliteit: lightrail kan samengaan met ander verkeer in de stad en met treinen op het spoor.

Bron: NRC Next 17 jan 2018

Parijs kent bijvoorbeeld de RER lijnen voor vervoer binnen de stad en naar plekken buiten het centrum van de lichtstad. Die RER-lijnen sluiten weer uitstekend aan op de metrolijnen. Vaak maken ze gebruik van dezelfde stations, of kun je de metrostations via een ondergrondse tunnel bereiken. En zo kennen Duitse steden als Berlijn en metropolen als Keulen/Düsseldorf de S-Bahn, als belangrijke aanvulling op de metro en tram. In Parijs verzorgt het openbaar vervoer 34 procent van de vervoersbewegingen, net zoveel als in Londen. Ter vergelijking: In Amsterdam is dat slechts 12 procent.³

Succesvolle voorbeelden dicht bij huis: Randstadrail

Dicht bij huis kennen we ook een succesvol voorbeeld met klinkende cijfers, namelijk Randstadrail Rotterdam, Den Haag. Sinds de ombouw van de Hofpleinlijn van trein naar metro tussen Rotterdam en Den Haag (metrolijn E) en de ombouw van de Zoetermeerlijn van trein tot sneltram, is het aantal passagiers toegenomen van 8000 naar 42000 per dag⁴. Van Rotterdamse metrostations als Slinge of Stadhuis kun je zonder over te stappen doorrijden naar Den Haag Centraal. Kortom, een goed voorbeeld van een schaalsprong in het OV in stedelijke regio's. Op dit moment wordt het tracé tussen Schiedam en Hoek van Holland omgebouwd van een spoorlijn tot moderne metro.

R-net en de Metropoolregio

In onze regio rijden het GVB, Connexion en EBS met de R-net-formule als herkenbaar kwaliteitsbeeld voor snel en betrouwbaar openbaar vervoer. Dit is een goede eerste stap, maar voor een toekomstbestendig openbaar vervoer is meer nodig.

³ <https://mobiliteitsalliantie.nl/randstad-slibt-dicht-zonder-extra-lightrail/>

⁴ <https://nos.nl/artikel/2187655-jaarlijks-miljard-euro-extra-nodig-voor-ov-in-de-randstad.html>

De NS doet een duit in het zakje met spoorboekloos rijden, maar dat biedt onvoldoende soelaas. Zo zijn vanuit Haarlem alleen de Amsterdamse treinstations Sloterdijk en Centraal direct per spoor bereikbaar. Volgens Rover is de Haarlemse OV-reiziger meer dan 45 minuten onderweg⁵ naar de 120.000 arbeidsplaatsen in de werkgebieden aan de oost- en zuidkant van Amsterdam. Met de toenemende verkeersdruk in de regio en het gegeven dat de steden daarbij dreigen dicht te slibben kan onze regio niet achterblijven bij alle goede voorbeelden uit binnen- en buitenland.

Daarom wil GroenLinks nú de discussie starten over de toekomst van hoogwaardig openbaar vervoer in de Metropoolregio. Wij zien mogelijkheden voor meerdere lightrail- of metrolijnen van de Noordzeekust tot aan het Gooi, veelal inpasbaar binnen bestaande OV/verkeerscorridors. Wij willen starten met het ophalen van kennis en input van deskundigen en onze ideeën toetsen. Dit kan de start vormen van een bredere discussie met onze mobiliteitspartners in de MRA.

Voor de verdere discussie is van belang te weten dat spoornetbeheerder ProRail aangeeft dat het spoor niet alleen door treinen, maar ook door metro's en andere vormen van lightrail gebruikt kan worden⁶. De techniek en veelal ook de capaciteit vormen geen belemmering.

Voor de discussie is het belangrijk om tot een integrale OV-visie te komen. We willen multi-modaal naar de vervoersbehoefte kijken en meenemen dat auto-gebruikers ook voor een deel van hun reis het OV kunnen gebruiken, evenals de fiets als voor- en natransport.

Ons doel

Een lightrail-netwerk voor de metropoolregio moet doordringen tot in de kern van de steden en de belangrijke woon- en werkgebieden buiten de stad met elkaar verbinden. Zo kunnen we de bereikbaarheid én de leefbaarheid van de MRA verbeteren en de verbondenheid in het gebied versterken. Het netwerk moet snel, doeltreffend en betrouwbaar worden en moet dé ruggengraat zijn van de MRA. Uiteraard dient dit netwerk goed aan te sluiten op verkeersvoorzieningen in de rest van de provincie.

Onze discussievoorzet

GroenLinks is een grote voorstander van het uitbouwen van de lossere lijnen van R-net naar een backbone-OV-netwerk om te bewerkstelligen dat lightrail samen met trein en bus de kernmobiliteit van de Metropoolregio Amsterdam kan verzorgen. Wij hebben ideeën over waar nieuwe routes zouden kunnen komen. Deze ideeën willen wij graag delen, niet als voorschot op hoe het per se moet worden maar als start van een brede discussie.

Westelijk van Amsterdam

- Zuidtangent

De route van de huidige lijn 300, van Amsterdam Zuidoost via Ouderkerk aan de Amstel naar Amstelveen, Schiphol, Hoofddorp naar Haarlem.

- Haarlem naar Amsterdam Zuid

De route van de huidige lijn 346, van Amsterdam Zuid via de A10, A4, A9, N205 en de Schipholweg naar Haarlem Station.

- Zandvoort en de Kennermerlijn

Amsterdam-Haarlem-Zandvoort en Amsterdam-Haarlem- Alkmaar, aangesloten op huidige

⁵ <https://ovmagazine.nl/2017/12/rover-wil-tram-en-metro-haarlem-amsterdam-1132/>

⁶ <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2016/08/29/eringa-metros-kunnen-via-ns-spoor-naar-schiphol-rijden/>

Oostlijn. Nieuwe stations bij Geuzeveld, in Haarlem, Bloemendaal aan Zee.

Oostelijk van Amsterdam

- IJmeerspoorlijn
Van Almere onder het IJmeer door naar IJburg en Amsterdam Zuidoost, mogelijk als verlengde van de Zuidtangent.
- Gooilijn
Lightrail Amsterdam-Hilversum, aangesloten op toekomstige Oost-Westlijn vanaf station Muiderpoort.

Noordelijk van Amsterdam

- Noord-Zuidlijn naar Waterland, Purmerend en Volendam
Via de N235 naar Purmerend en via de N247 naar Monnickendam, Edam en Volendam.
- Alkmaar en Zaanlijn
Amsterdam- Zaanstad-Hoorn en Amsterdam- Zaanstad-Alkmaar aangesloten op huidige Ringlijn.
- Dam tot Damlijn
Aftakking van Noord-Zuidlijn via Sixhaven en NDSM-werf naar Zaandam.

Zuidelijk van Amsterdam

- Doortrekken Amstelveenlijn naar Aalsmeer
Via nieuwe route Amstelveenlijn (lijn 51) naar Uithoorn, voor Uithoorn afbuigen naar Aalsmeer langs N196.
Mogelijk later doortrekken naar Hoofddorp en Schiphol.
- Nieuw-Vennep, Hoofddorp en Schiphol
Noord-Zuidlijn naar Schiphol, Hoofddorp en Nieuw-Vennep.

Verdere algemene verbeteringen

- Vaker treinen en meer stations op bestaande stoptreinroutes in de Metropoolregio
- Sluiten Kleine Ring metro in Amsterdam
- Betere nachtelijke verbindingen

Mogelijk vervolgonderzoek

GroenLinks realiseert zich dat het geen eenvoudig proces zal zijn en dat meerdere partijen betrokken moeten worden.

Initiatiefvoorstel

Dit initiatiefvoorstel is bedoeld om alle belangrijke informatie op tafel te krijgen om een beredeneerde afweging te kunnen maken over vervolgstappen. Dat is noodzakelijk omdat het gaat om een complex bestuurlijk speelveld en grote investeringen. Wij verzoeken GS daarom die informatie voor ons te verzamelen en willen daarmee een expertmeeting organiseren later dit jaar. Ons doel is alle relevante informatie voorhanden te hebben voor een volgende bestuursperiode.

Besluit

Provinciale Staten besluiten

Gedeputeerde Staten op te dragen een notitie op te stellen over de mogelijkheden van een lightrailnetwerk in de Metropoolregio Amsterdam en daarin in ieder geval antwoord te geven op de volgende vragen:

- Welke rol ziet GS voor de provincie als het gaat om het realiseren van een lightrailnetwerk in de MRA?
- . Welke stappen kan de Provincie zetten om tot een lightrailnetwerk te komen?
- . Waar ziet GS kansen voor de toekomst, waar belemmeringen? Graag een korte, eerste reactie op de ideeën van GroenLinks.
- Welke provinciale (en andere) middelen moeten daarvoor in de nabije toekomst worden gereserveerd?
- Welke onderzoeken zijn nodig om tot concrete acties te komen?
- Welke tussenstappen naar een verder gelegen doel en/of welke slimme tussenoplossingen kunnen op de korte termijn worden uitgevoerd?

Met behulp van de informatie van GS willen wij later dit jaar een expertmeeting organiseren.

Alwin Hietbrink, GroenLinks