

**Onderwerp**

Superbus - Kansen voor Flevoland?

Registratienummer

1376957

Datum

25 september 2012

Auteur

B.J. Rijnbeek

Afdeling/Bureau

DMW

Doel van deze mededeling:

Provinciale Staten informeren over het superbusteproject en de kansen voor realisatie van de superbus in Flevoland.

Toezegging/motie/amendement:

N.v.t.

Openbaarheid

Passief openbaar

Inleiding:

De superbus is een zeer luxe, elektrisch aangedreven bus die een topsnelheid van 250 kilometer per uur kan bereiken. De Superbus is op 15 mei 2012 door de RDW geschikt bevonden om op de weg te rijden. De heer Ockels is voor het superbusteproject op zoek naar een pilotproject. Concreet denkt hij daarbij aan de superbus als alternatief voor een spoorverbinding Heerenveen - Groningen, met mogelijke verlenging naar Emmeloord en Lelystad.

Portefuillehouder

Lodders, J.

Ter kennisname aan PS en
burgerleden

De noordelijke provincies Friesland en Groningen en de gemeenten langs de corridor Heerenveen-Groningen voerden een haalbaarheidsonderzoek uit naar deze spoorverbinding. De superbusvariant maakte geen deel uit van dit onderzoek. Op 25 mei heeft het breed bestuurlijk overleg spoorverbinding Heerenveen - Groningen in meerderheid besloten te adviseren te stoppen met de verkenning voor de spoorverbinding. Reden hiervoor is dat uit berekeningen blijkt dat zowel de investerings- als de exploitatiekosten de beschikbare budgetten ruimschoots zullen overschrijden. Daarnaast acht men de kans op het doortrekken van de lijn naar Lelystad zeer klein.

Het stopzetten van het project spoorverbinding Heerenveen - Groningen heeft bij diverse mensen de hoop op realisatie van het superbusteralternatief doen toeneemen.

Op basis van het rapport *Marktstudie Pilot Superbus Heerenveen - Drachten - Groningen* van de TU Delft is een zeer globale verkenning (HB#1277661) uitgevoerd van de kansen die de superbus biedt voor Flevoland. Deze laat zien dat de benodigde investering voor infrastructuur niet in redelijke verhouding staat tot de vervoersbehoefte en verkeersknelpunten tussen Flevoland en het Noorden.

De Regio Groningen-Assen heeft na gesprekken met dhr. Ockels in juli 2012 een expertmeeting georganiseerd over de superbus. De resultaten hiervan zijn nog niet vrijgegeven.

Mededeling:

Wij geven een superbusverbinding tussen Lelystad en Heerenveen alleen enige kans als deze onderdeel is van de totale verbinding tot aan Groningen. Wij volgen hiertoe de ontwikkelingen met betrekking tot de superbus op de corridor Heerenveen - Groningen. Vooralsnog zien wij geen aanleiding voor de provincie Flevoland om dit onderwerp actief op te pakken.

Het vervolg

N.v.t.



Bladnummer

2

Documentnummer

1376957

Ter inzage in de leeskamer

- *Marktstudie Pilot Superbus Heerenveen - Drachten - Groningen* (HB#1278566)

Verdere informatie

- Memo van 9 februari 2012 n.a.v. de marktstudie (HB#1277661, bijgevoegd)
- [http://nl.wikipedia.org/wiki/Superbus_\(bus\)](http://nl.wikipedia.org/wiki/Superbus_(bus))



Registratienummer:
1277661

Datum
9 februari 2012

Aan
PO Milieu en mobiliteit 2012-02-13

Afdeling
RWN

Van
B.J. Rijnbeek

Doorkiesnummer
0320 - 265598

Betreft
Marktstudie Pilot Superbus Heerenveen - Drachten - Groningen



Afschrift

Opmerkingen

Naar aanleiding van overleg tussen de heren Verbeek en Van Beek met de heer Ockels februari vorig jaar heeft de heer Ockels het rapport *Marktstudie Pilot Superbus Heerenveen - Drachten - Groningen* toegestuurd. Hierbij ter informatie een korte samenvatting van het document en een globale beschouwing van de kansen voor Flevoland.

Wat is de superbuis?

De superbuis is een zeer luxe, elektrisch aangedreven bus die een topsnelheid van 250 kilometer per uur kan bereiken. Deze hoge snelheden bereikt hij alleen computergestuurd op vrijliggende infrastructuur. Op de gewone weg rijdt de superbuis handgestuurd. Hierdoor kan hij een hoge snelheid en frequentie op het hoofdtraject combineren met vervoer tot dicht bij het herkomst- en bestemmingsadres.

De Superbuis is een vraaggestuurd systeem dat punt tot punt vervoer gaat bieden. Dat betekent dat de reiziger aan zal geven wanneer hij of zij op reis wil en van waar naar waar (bv. via mobiele telefoon, internet). De superbuis is geschikt voor 20-30 passagiers.

De superbuis wordt een duurzaam voertuig. Voor een groot deel gemaakt van herbruikbare materialen zoals aluminium en koolstof. Daarnaast wordt het energiegebruik van de Superbuis geminimaliseerd zonder dat de prestaties hierdoor worden aangetast. Omdat Superbuis een licht voertuig is, kan de speciale hogesnelheidsinfrastructuur ook licht en eenvoudig worden uitgevoerd. Dit bespaart niet alleen grondstoffen en bouwkosten maar zorgt ook voor een kleinere milieu-impact tijdens de bouw. Wegdek in de winter verwarmd met aardwarmte, 's zomer gekoeld, warmte in de grond opgeslagen.

Haalbaarheid

Superbuis is op zoek naar mogelijke pilot projecten voor de daadwerkelijke exploitatie. Daarbij wordt gedacht aan het traject Heerenveen - Drachten - Groningen. De onderzoekers verwachten dat het mogelijk moet zijn voor een bedrag dat kleiner of gelijk is met de investering voor een treinverbinding (€ 577 mln) de voor de superbuis benodigde infrastructuur aan te leggen en voldoende superbuisvoertuigen te ontwikkelen en bouwen.

Mocht na realisatie van de infrastructuur blijken dat de superbuis toch niet haalbaar is, schetsen de onderzoekers de volgende terugvalscenario's, zodat de investering geen weggegooid geld is:

- Openstelling voor andere nieuw te ontwikkelen vormen van snel OV.
- Openstelling voor regulier busvervoer.
- Of openstelling voor regulier wegverkeer, evt. als spitsstrook.

De beoogde treinverbinding ligt er dan echter niet.



In de studie van de Structuurvisie Zuiderzeelijn (ZZL) scoorde de superbuis, als alternatief voor de hogesnelheidstrein en de magneetzwefstrein, het beste op alle vier criteria: vervoerswaarde (21% meer passagiers t.o.v. 11%), milieu-impact (vanwege bundeling met autosnelwegen), kosten infrastructuur (ongeveer 3 miljard euro t.o.v. ongeveer 10 miljard euro voor andere alternatieven) en business case (winstmarge 4 maal zo hoog). Het kabinet heeft vervolgens besloten de ZZL niet door te laten gaan, maar wel een R&D traject voor de superbuis te ondersteunen.

Inmiddels heeft de TU Delft een experimenteel prototype en demonstratievoertuig gebouwd en al bijna een jaar lang getest. De volgende stap is het ontwikkelen van een industrieel prototype. De onderzoekers verwachten dat de tijd nodig voor het realiseren van de benodigde infrastructuur langer zal zijn dan die voor de ontwikkeling en productie van de benodigde voertuigen. Belangrijke vraag is hoe groot het risico is dat het uiteindelijk niet lukt een voldoende betrouwbaar voertuig te realiseren.

Kansen voor Flevoland

De TU Delft ziet als logische vervolgstap een uitbreiding naar Emmeloord en Lelystad. Voor de Noordoostpolder zou dit een mooie compensatie zijn voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. De onderstaande tabel laat zien dat Friesland en Groningen met een superbuis heel dichtbij komen. De verbinding met de Randstad verbetert daarentegen maar beperkt, doordat de reis vanaf Lelystad vervolgd moet worden met de trein.

| Reistijdtabel | Afstand Totaal/snelweg | Qliner | Trein (uitgaande van Hanzelijn) | Superbus ¹ | Auto |
|-----------------------------------|---------------------------|---|---------------------------------------|---|-----------------------------|
| Lelystad-Groningen | 129/117 km | 140 min. | Ca. 90 min. | 52 min. | 87 min. |
| Lelystad-Heerenveen | 74/63 km | 87 min. | Ca. 75 min. | 37 min. | 53 min. |
| Lelystad - Emmeloord | 37/24 km | 40 min. | Nvt | 32 min. | 36 min. |
| Emmeloord - Heerenveen | 41/35 km | 45 min. | Nvt | 20 min. | 31 min. |
| Emmeloord - Groningen | 95/87 km | 98 min. | Nvt | 37 min. | 65 min. |
| Emmeloord - Amsterdam Centraal | | 96 min. (incl. trein v.a. Lelystad) | Nvt | 88 min. (incl. trein v.a. Lelystad) | 65 min. (zonder file) |

Bovenstaande tabel gaat uit van een snelheid van 250 km/u, ook op het traject Lelystad - Heerenveen. De vraag is wel of de vervoerpotentie op dit traject een investering in de benodigde infrastructuur rechtvaardigt. Het huidige aantal busreizigers is met ca. 800 per dag aanmerkelijk lager dan de 2.200 tot 6.300 op de noordelijke trajectdelen. De tracé lengte is ongeveer vergelijkbaar, waardoor grofweg van eenzelfde investeringsbedrag kan worden uitgegaan (ca. € 300 mln).

Conclusie

De ontwikkeling van de superbuis is zeer interessant en lijkt mooie kansen te bieden voor de toekomst. Of het concept al ver genoeg is om in de plaats te komen van de voorgenomen spoorverbinding Heerenveen - Drachten - Groningen is zeer de vraag. Mocht dit er uiteindelijk van komen, biedt dit voor Flevoland vooral kansen voor verbetering van de verbinding met het noorden.

¹ Berekend o.b.v. 250 km/u op snelweg en 30 km/uur binnen de bebouwde kom.