

Correspondentieadres:
Belangengroepen HOV-projecten
Velsen en het Gooi
Leeuweriklaan 2
1971JV IJmuiden

Randstedelijke Rekenkamer
T.a.v. mw. A. Hoenderbos-Metselaar
Teleportboulevard 110
1043 EJ Amsterdam

Onderwerp: onderzoekstip; tracés HOV-projecten nodig en nuttig of verspilling?

Velsen en het Gooi, 17 oktober 2013

Geachte mevrouw Hoenderbos-Metselaar,

Wij vragen uw aandacht voor de plannen voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer, afgekort HOV, van de provincie Noord-Holland in de regio's Haarlem-IJmond en het Gooi.

1-Inleiding

Wij maken ons zorgen over de HOV-projecten die de provincie Noord-Holland in onze regio's wil realiseren. Het gaat daarbij concreet over HOV Velsen en HOV in het Gooi. Met deze projecten is een investering van ongeveer € 200.000.000,- gemoeid.

Wij dringen er bij u op aan om onderzoek te doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van deze investering.

2-Algemene zorg

Wij vermoeden dat deze investeringen niet opwegen tegen de in onze ogen zeer onzekere baten. De Randstedelijke Rekenkamer onderzoekt het rechtmatig, doelmatig en doeltreffend functioneren van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland.

Juist voor de HOV-projecten is antwoord op de volgende vragen nodig: zijn/worden de uitgaven van de provincie economisch zo gunstig mogelijk uitgevoerd (efficiëntie) en hebben de uitgaven van de provincie het beoogde effect (effectiviteit)?

Tot op heden heeft de provincie geen geruststellende of verhelderende antwoorden kunnen geven op de vragen die vanuit de groepen tegenstanders in Velsen en in het Gooi zijn gesteld.

Wel heeft iedereen kunnen constateren dat sinds de besluitvorming over beide HOV-projecten omstandigheden drastisch zijn veranderd. Op het gebied van de mobiliteitsvraag zijn momenteel eveneens grote veranderingen gaande, waarbij de vraag gerechtvaardigd is of de HOV-projecten in Noord-Holland nog wel doeltreffend zullen zijn. € 200 miljoen is veel geld, dat mogelijk elders of op andere beleidsvelden veel effectiever ingezet kan worden. Ook is het mogelijk dat doelstellingen voor HOV met veel minder geld gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast heeft de provincie de plicht om bij te dragen aan het terugdringen van het nationale overheidstekort.

3-Wat beoogt de provincie met de HOV-projecten?

Op de website van de provincie Noord-Holland wordt specifiek aandacht besteed aan 'Hoogwaardig OV in R-net'. Aan die pagina kunnen we de doelstellingen ontleen:

"Om reizigers te verleiden vaker van het openbaar vervoer te nemen, moet er een hoogwaardig, duidelijk en herkenbaar hoogwaardig openbaar vervoer netwerk op Randstad niveau komen. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) staat voor hoge frequentie, snelle verbindingen en goede doorstroming, actuele informatie en comfort. Het OV is betrouwbaar en gebruiksvriendelijk. Bus, tram, metro en trein sluiten goed op elkaar aan. Overstappen gaat makkelijk en snel. Er zijn rechtstreeks verbindingen naar de grootste attractiepunten en verder voldoende overstappunten met goede P+R voorzieningen, die zowel bereikbaar zijn per auto, als per fiets. Reizigers hebben continu de beschikking over actuele

reisinformatie. Bij incidenten en vertragingen zijn reizigers goed geïnformeerd en weten ze wat de alternatieven zijn. Het materieel en de haltes bieden comfort en gemak aan de reiziger."

Kortom: de door ons bekritiseerde HOV-projecten zijn bedoeld om meer reizigers te trekken en om reizigers te verleiden vaker van het OV gebruik te maken.

De kernvraag is of de gekozen uitwerkingen van de HOV-projecten bijdragen aan deze doelstelling. Wij betwijfelen dat. Dat doen we omdat er nauwelijks onderzoek naar de stijging van vervoerswaarde en stijging van reizigersaantallen is gedaan. Bovendien, als er al onderzoek is gedaan, is dat gedaan door aan de provincie gelieerde bedrijven die er belang bij hebben dat de HOV-projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd.

De volgende bedrijven zijn bij de besluitvormingsprocessen in een adviserende rol en daarna vaak in een uitvoerende rol in de projecten betrokken: APPM Consulting, Goudappel, Inno-V en Grontmij. **De mogelijkheid van belangenverstrengeling kan daarom niet genegeerd worden.**

Van onafhankelijk wetenschappelijk onderzoek naar nut en noodzaak en invulling van de tracés is nooit sprake geweest.

Tekenend voor de afhankelijkheid en subjectiviteit is dat voorafgaand aan beide projecten studies zijn uitgevoerd zonder een kritische blik op nut en noodzaak. Welke problemen moesten opgelost worden, waarom was het noodzakelijk en zorgen de beoogde maatregelen wel voor de beoogde effecten?

In de haalbaarheidsstudie voor HOV in het Gooi uit 2008 staat in de eerste paragraaf 1.1: *"Dat er een HOV-verbinding moet komen, daar zijn betrokken partijen het inmiddels wel over eens."*

Wie zijn die betrokkenen en waarop hebben deze betrokkenen zich gebaseerd? In een haalbaarheidsstudie moeten dergelijke overwegingen en argumenten volgens ons op zijn minst genoemd worden met bronvermeldingen. Er wordt verwezen naar de 'Verkenning HOV Gooi', waarin is onderzocht of een HOV-verbinding in het Gooi te realiseren is met waar mogelijk vrije infrastructuur. De verkenning is in 2006 afgerond.

Er is onderzocht of het mogelijk is, niet of het nuttig en noodzakelijk is.

Diezelfde tendens is zichtbaar bij het HOV project Velsen. Daarvoor is in 2006 een zogenaamde businesscase opgesteld door Inno-V in opdracht van de provincie. Ook hier staat in paragraaf 1.1: *"De corridor Haarlem – IJmuiden/Uitgeest maakt onderdeel uit van RegioNet en valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Noord-Holland. In deze businesscase wordt geschetst welke maatregelen nodig zijn voor een upgrade naar RegioNet."*

Ook bij dit project ging men ervan uit dat HOV er moest komen, alleen was de vraag hoe en tegen welke kosten.

In het volgende deel zullen we kort de HOV-projecten apart behandelen.

4-HOV Velsen

Het tracé van HOV Velsen betreft ongeveer 13 kilometer, waarvan ruim 3 kilometer een vrije busbaan inclusief spoortunnel onder de spoorlijn Haarlem-Beverwijk moet worden. De bezwaren richten zich op het vrijliggende deel inclusief de spoortunnel omdat daarmee de meeste kosten zijn gemoed.

Zoals eerder beschreven is voor HOV Velsen een businesscase in 2006 opgesteld. Op basis van die businesscase is in 2008 door de gemeenteraad van Velsen een tracé voor de HOV-lijn vastgesteld. In de businesscase werd een reistijdwinst van 5 minuten en een reizigersgroei van 30% voor ogen gesteld. Bovendien werden de kosten geraamd op 32 tot 48 miljoen Euro.

In 2010 namen provinciale staten een definitief besluit voor het HOV Velsen en werd gestart met het project. Toen was het budget ongeveer € 70.000.000,- inclusief de bijdrage van de gemeente Velsen. De verwachte reizigersgroei was echter teruggebracht naar 15%. Kortom: de kosten waren toegenomen, terwijl de vervoerswaarde en verwachte reizigersgroei afgenomen waren.

Dit jaar is duidelijk geworden dat de tijdwinst over het gehele tracé slechts 2 minuten bedraagt. In een uitzending van Eenvandaag (http://www.eenvandaag.nl/binnenland/47203/_onvolledige_voorlichting_over_gooische_busbaan) heeft professor Bert van Wee, deskundige op het gebied van mobiliteit en infrastructuur, betoogd dat bij een dergelijk kleine tijdwinst, die door de reiziger niet als tijdwinst wordt gezien. 31 of 29 minuten wordt gezien als een half uur. Tegelijkertijd neemt gemiddeld genomen de reisduur van deur tot deur toe door de toegenomen afstand naar de halte.

Over de gehele provincie neemt het busgebruik sinds 2002 gestaag af. De vraag is dan ook gerechtvaardigd of de HOV-lijnen voldoende reizigers gaan trekken om de doelstellingen die met HOV worden beoogd daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Bijgevoegd vindt u een gedetailleerde weergave van de zorgen en bezwaren van de organisaties en groepen die tegen de komst van een vrijliggende busbaan en spoortunnel in Velsen ageren.

5-HOV in het Gooi

Het Gooise traject beslaat zo'n 24 km waarbij het grootste deel aan vrije busbaan in het besluitvormingsproces is geschrapt omwille van de kosten en waarvoor een taakstellend budget is vastgesteld op 107,3 miljoen euro.

In het Gooi wordt de HOV geacht een snelle verbinding te zijn tussen Huizen en Hilversum station, met aansluiting op de intercity en als aanvulling op het fijnmazig openbaar vervoer.

Tevens is een van de randvoorwaarden, dat het traject op termijn verruild kan worden.

Voor het overgrote deel rijdt de bus zowel in Huizen en Blaricum als over de A27 met het verkeer mee. Alleen in Hilversum is het traject vrijwel volledig als busbaan geprojecteerd echter met gelijkvloerse spoorwegovergang en 30km zone.

Tracé en reizigersstromen komen niet overeen.

De aansluiting met de intercity suggereert de noodzaak van passagiers om richting Amsterdam Centraal te reizen.

Sinds juli 2011 heeft echter de beoogde HOV-bus, R-Net R320, de verbinding van de grootste succeslijn tussen Huizen en Hilversum Lijn 100 overgenomen.

Lijn 100 deed alle voedingsgebieden aan in Huizen en Blaricum Middelgronden en Bijvanck en kwam via het Arenapark aan bij het centraal station.

De lijn 320 komt echter niet in deze voedingsgebieden, waardoor het reizen van en naar de bushaltes aanzienlijk is verlengd en in geval van ouderen en passagiers met een fysieke beperking zelfs onmogelijk wordt gemaakt.

ROVER 't Gooi heeft hier bij monde van Wim de Klerk – intussen helaas overleden – melding van gemaakt.

Omdat lijn 100 nu niet meer op dit traject rijdt, komt het fijnmazige aspect op deze route volledig te vervallen en kan gesteld worden dat lijn 100 aan de HOV is opgeofferd.

Dat heeft eerst geleid tot het aanzienlijk teruglopen van de reizigers aantallen (tot 2011 jaarlijks met meer dan 30%!), en later tot een schifting van de reizigersbestemmingen.

Een lid van het ROCOV liet weten, dat er weliswaar weer een lichte toename van reizigersaantallen op de 320 te bespeuren valt, maar dat de bestemming niet langer Amsterdam is, maar Utrecht.

Reizigers uit het westen van Huizen hebben voordeel bij de lijn320 en pakken die nu inderdaad sneller. Maar reizigers naar Amsterdam nemen volgens een van de leden van het ROCOV nu de bus naar Bussum en vandaar de trein naar Amsterdam.

Passagiers uit het oostelijk deel van Huizen moeten nu langer reizen om bij de bushalte te komen, hetzij via extra overstappen met lijn 100, die nu niet verder rijden mag dan de carpoolplaats in Blaricum. De verbinding is voor verbetering vatbaar: lijn 100 komt aan als de 320 al is vertrokken.

Door de stuurgroep was eerder vastgesteld, dat 50% van de reizigers met de 320 op het Arena park moest zijn. Van de andere 50% waren de reizigers richting Amsterdam een groot deel, een ander deel moest in het centrum van Hilversum zijn.

Als nu het reizigersaandeel richting Amsterdam min of meer is vervangen door reizigers met de bestemming Utrecht zou dat betekenen dat nu veel meer dan 50% van de reizigers op het Arenapark moet zijn, namelijk alle reizigers voor het kantorenpark, leerlingen en medewerkers van het ROC en nu ook reizigers richting Utrecht.

Daarmee zou een keuze voor het eindstation van de HOV op het Arenapark de meest logische zijn.

Gezien de uitspraak van de Stuurgroep in 2010:

Reiziger centraal. *MRAnet staat voor een voor de reiziger herkenbaar en goed product met een universele uitstraling. Een simpele, adequate en eenduidige informatievoorziening en tariefstructuur. Toegankelijke en hoogwaardige voorzieningen en materieel. MRAnet staat ook voor een goede ketenintegratie; de koppeling met andere modaliteiten. Perfecte fietsvoorzieningen, hoogwaardige P&R-locaties, sociaal veilige en herkenbare looproutes en de koppeling met onderliggend Ov-net en bovenliggend intercitynet zijn vanzelfsprekend als de reiziger kiest voor MRAnet.*

... is de verwachting gerechtvaardigd dat in dat geval ook de meest logische conclusie wordt getrokken en dat het Arenapark, wat met het Station Sportpark een directe aansluiting biedt op alle treinen naar Utrecht het reisdoel is voor zowel het ROC als het kantorenpark als eindpunt van deze HOV dient.

Daarmee worden tevens een flink aantal inpassingsproblemen vermeden.

Echter, de stuurgroep gaat voorbij aan voortschrijdend inzicht en houdt vast aan een busbaan die niet langs het Arenapark komt en waarvoor ofwel moet worden overgestapt, dan wel op een andere bus gewacht moet worden omdat de ene bus wel en de andere niet direct naar het Arenapark gaat.

Dit levert concreet een busbaan op die geen nut meer heeft, waarvoor ook geen enkele noodzaak bestaat en waarvoor ook geen draagvlak is.

6-Risico's voor provincie en gemeenten onvoldoende onderkend

6-1 Projectrisico's

Bij het project HOV Velsen is in de budgetten rekening gehouden met risico-opslagen per deelproject. Onduidelijk is of deze opslagen realistisch en voldoende zijn en of alle risico's zijn erkend.

Bij het project HOV in het Gooi is in het budget geen rekening gehouden met risico-opslag. In de laatste weken is bekend geworden dat zeker bij de spooronderdoorgang grote risico's zijn en de kans zelfs aanwezig is dat de tunnel niet gerealiseerd kan worden.

In het algemeen zijn de risico's niet of onvoldoende benoemd zoals bijvoorbeeld de risico's ten aanzien van ecozones, vervuiling, de uitvoering van de tunnels, juridische aspecten, financiële aspecten en de maatschappelijke onrust. Daardoor zijn er onvoldoende tegenmaatregelen beschreven om risico's te beperken.

6-2 Risico's voor gemeenten

Gronden

In de overeenkomsten tussen gemeenten en provincie worden gronden ten behoeve van de busbaan om niet aan de provincie overgedragen. Deze gronden hoeven bij falen van dit project niet te worden teruggegeven door de provincie, noch kan een gemeente daar aanspraak op maken. Bij het eventuele afstoten van deze gronden komen alle lasten echter wel ten laste van de betreffende gemeenten.

Financieel

Zoals het er nu staat moeten we ervoor vrezen dat de individuele gemeenten voor alle bijkomende kosten voor aanvullende/aanpalende maatregelen/projecten en de risico's daarin zullen moeten opdraaien.

De inzichtelijkheid hiervan wordt bovendien bemoeilijkt door niet benoemde en niet gebudgetteerde gekwantificeerde planschade.

Bestuurlijk

De absolute beslissingsmacht lijkt uitsluitend bij de provincie te liggen. De taakstellende budgetten zijn niet flexibel en omdat de onvermijdelijke overschrijdingen uit dit budget moeten worden gefinancierd leidt dat automatisch tot verschraving van de uitvoering. Dat kan per gemeente een ongewenste of zelfs onacceptabele uitvoering tot gevolg hebben, waardoor die gemeenten daardoor alsnog zelf moeten opdraaien voor de kosten van de door hen gewenste/acceptabele uitvoering.

6-3 gevaarlijk planoptimisme, gebrek aan serieuze inspraak en gebrek daadwerkelijke invloed van bevolking op de plannen

Het heeft er alle schijn van dat de projecten teveel zijn geschreven naar de gewenste uitkomst toe, waardoor risico's onderbelicht of zelfs helemaal niet genoemd zijn.

De provincie heeft bewust gekozen voor vormen van informatieprocedures die niet in het belang van bewoners zijn, maar maakt daar wel gewag van in de media.

Zij beroept zich daarmee op een keuze van inspraakpartijen die het project welgevallig zijn, maar niet noodzakelijkerwijs het draagvlak vertegenwoordigen.

De schijn van een onzuivere voorstelling van zaken kan daarmee niet worden vermeden.

Tekenend daarvoor is het besluit van de gemeenteraad van Velsen in 2008 en de voorkeur van belangenorganisaties. In die tijd bestond de keuze uit slechts 3 varianten. Een discussie over nut en noodzaak en andere mogelijke varianten was niet mogelijk. Uiteindelijk was de voorkeur van de meerderheid van belangenorganisaties en van de gemeenteraad dat de bus door de kern van Driehuis zou rijden en er een rondweg voor auto's zou komen. Uiteindelijk is richting de bevolking van Velsen gecommuniceerd dat de provincie een rondweg voor auto's niet wilde financieren.

Waarom werd het dan als serieus alternatief en keuze gepresenteerd? Tot op de dag van vandaag is dat niet helder. Dit heeft ervoor gezorgd dat er geen draagvlak onder de bevolking bestaat.

Positieve beslissingen van gemeenteraden vertroebelen dit gebrek en de onvrede. Een gebrek aan draagvlak bij een groot deel van de bevolking kan consequenties hebben voor de hoeveelheid reizigers op beide HOV-lijnen

7-Lessons Learned

Naar onze mening teert de provincie Noord-Holland te veel op het succes van de Zuidtangent zonder oog te hebben voor de verschillende demografische aspecten in Velsen en in het Gooi. Daarbij bestaat het concrete voorbeeld van een recent HOV-project in de regio Alkmaar dat mislukt is. Daar lijken geen lessen uit getrokken te zijn.

De Zuidtangent bestrijkt een groot deel van de metropoolregio Amsterdam. De Zuidtangent is aangelegd voor en tijdens de groeistruipen van Hoofddorp met nieuwe woonwijken en de ontwikkeling van het kantoorgebied rondom het station Hoofddorp. De Zuidtangent verbindt grote steden en gebieden met veel werkgelegenheid van Haarlem via Hoofddorp naar Schiphol en Amsterdam Bijlmer. Een gebied met een enorm vervoerspotentieel. Velsen en het Gooi ontberen een dergelijke vervoerspotentie en daarmee is het risico groot dat alleen al daarom de vervoerswaarde beperkt zal zijn ten opzichte van de Zuidtangent.

Afsluitend

In totaal is bijna 200 miljoen Euro aan belastinggeld met deze projecten gemoeid. Vanwege grote onzekerheden en risico's bij de uitvoering van de maatregelen in zowel Velsen als Hilversum, bestaat een groot risico dat de vastgestelde budgetten overschreden zullen worden. Daarnaast dragen de gemeenten die meewerken aan deze HOV-projecten ook tientallen miljoenen uit de gemeentebegrotingen bij.

Ook indachtig het falen van de HOV busverbinding tussen Alkmaar en Heerhugowaard, waarvoor een busbaan moest worden aangelegd die daar intussen niet meer voor wordt gebruikt, bestaat de vrees dat zowel de projecten HOV Velsen als HOV 't Gooi hetzelfde lot beschoren zijn.

Wij hopen in deze brief, die u gerust als noodkreet kunt zien, voldoende argumenten over tafel te hebben gebracht die voor u aanleiding zijn om onderzoek te doen naar de doelmatigheid en doeltreffendheid van de provinciale HOV-plannen.

Deze brief en dit verzoek worden ondersteund door een verscheidenheid aan bewonersgroepen, stichtingen, bedrijven en politieke partijen in de betrokken gemeenteraden en in provinciale staten. Indirect staan er eveneens 4.000 individuele burgers achter omdat zij de twee petitie tegen de vrijliggende infrastructuur in beide HOV-projecten hebben ondertekend.

Als laatste willen wij duidelijk maken dat wij niet tegen hoogwaardig openbaar vervoer zijn. Voor een deel beschikt de provincie al over een hoogwaardig openbaar vervoer netwerk. Wij denken dat dit netwerk met veel minder kosten en minder ingrijpende maatregelen op te waarderen valt tot een toekomstvast netwerk. Bovendien geloven wij in meer innovatieve oplossingen voor het mobiliteitsvraagstuk.

Laten we ook niet vergeten dat de bus niet de populairste vorm van openbaar vervoer is en dat dure maatregelen de bus tot op heden niet populairder hebben gemaakt. Het aantal busreizigers blijft dalen.

Wij hopen binnen afzienbare tijd van u te horen.

Met vriendelijke groet,
Diverse belangenorganisaties



Meer informatie:

www.hovgooi.nl

www.hovvelsen.nl

www.busbaannee.nl

www.stopvelsenhov.nl

<https://www.facebook.com/STOPBusbaanHovVelsen>

Bijlagen:

- Reizigers gedupeerd door HOV Busbaan (het Gooi)
- Kritische blik op HOV Velsen