

Beantwoording vragen van de raad

Datum collegevergadering	10-6-2014
Raadvraag	RV29 van 2014
Naam raadslid	Bram Diepstraten
Fractie	Velsen Lokaal
Portefeuillehouder(s)	R. Vennik A.V. Baerveldt

Onderwerp: HOV Velsen

Toelichting bij de vragen:

Discussiebijeenkomst HOV Velsen

Op donderdag 17 april vond in het Witte Theater een discussie bijeenkomst plaats met statenleden, raadsleden uit Velsen en belangengroepen tegen de HOV busbaan en tunnel.

Daar werd door een gemeenteambtenaar ter inleiding van één van de drie thema's een presentatie getoond over o.a. de kosten van het HOV-project, met een totaal van 67,5 mln. Hiervan zou 7,5 mln. afkomstig zijn van de BON Route subsidie.

Bij de ingang werd aan de bezoekers een informatie blad van de provincie uitgereikt, ook met feiten over de HOV. Dit infoblad was al eerder per mail samen met de uitnodiging rondgestuurd.

De provincie sprak over een budget van 60 miljoen Euro, vanwege het grotendeels vervallen van de BON Route subsidie. Tijdens de bijeenkomst kon de projectleider HOV in detail uitleggen dat daar 0,9 miljoen Euro van was gebruikt, zodat het feitelijke definitieve budget 60,9 miljoen Euro is.

Tijdens de discussiebijeenkomst deed D66 Statenlid Andries Tijssens een handreiking naar de gemeente Velsen. Ook andere statenleden gaven aan dat het tracébesluit een gemeentelijk besluit is geweest en dat het aan het gemeentebestuur is om een afweging te maken. In geval van een heroverweging zei Tijssens dat GS natuurlijk naar de gemeente Velsen zou luisteren. Op geen enkele manier kwam naar voren dat Velsen schadeclaims kon verwachten als er tot een andere afweging gekomen zou worden. Ook gedeputeerde Post heeft bij diverse gelegenheden, o.a. in een gesprek met verschillende inwoners van Velsen op 13 januari 2011 en bij vergaderingen van de Statencommissie Mobiliteit & Wonen, aangegeven dat vrij liggende busbanen weliswaar een HOV ideaal zijn, maar dat ze niet een voorwaarde vormen voor HOV-financiering door de provincie. Uit pagina 18 van het tracékeuzedocument¹ van maart 2008 dat door APPM en Grontmij is opgesteld, blijkt dat een opwaardering van de huidige buslijn 75 (de 0+ variant) slechts 30 seconden trager is dan de HOV-lijn over het voorkeurstracé waarmee de raad in 2008 heeft ingestemd. Destijds werd ook becijferd dat de kosten voor de 0+ variant 20% tot 25% van het voorkeurstracé zouden bedragen.

Dreiging financiële claims

Voor het eerst op 3 september 2013 stelde het college schadeclaims en missen van provinciale subsidies voor de aanpak van wegen in het vooruitzicht bij de beantwoording van raadvragen² van raadslid Dreijer.

Voortgangsrapportage HOV Velsen

In de laatste voortgangsrapportage van HOV Velsen is vermeld dat de aanleg van het vrij liggende tracé verder vertraagd is vanwege de planning dat de tunnel pas eind 2017 opgeleverd zal worden. De initiële planning van HOV Velsen ging er van uit dat de vrije busbanen en tunnel in de loop van 2015 gereed zouden zijn. Vertraging zorgt meestal ook voor hogere kosten.

1 <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuid=b82de1fe-b6e4-4ed2-aa81-5bb552854230&owner=8209139f-c77f-4edf-b48f-5ba41d95bd4f>

2 RV42-130903-antwoorden op vragen BD-HOV Velsen proces en financiën

Op basis van nieuwe financiële prognoses zijn de verwachte projectkosten juist naar beneden bijgesteld met ongeveer € 4.000.000,- naar € 56.000.000,-. Velsen Lokaal vindt dat voorbarig omdat nog maar 10% van het budget is uitgegeven. De meest risicovolle deelprojecten moeten nog aanbesteed en uitgevoerd worden.

Op voorhand willen wij het college oproepen bij beantwoording van vragen niet te verwijzen naar het provinciale bestuur. Het college maakt deel uit van de stuurgroep HOV Velsen. Dat is het verantwoordelijke orgaan voor het project HOV Velsen. Het college van B&W en het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland delen daarin een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

Algemene introductie op de antwoorden

Op voorhand geeft het college aan dat de stuurgroep HOV Velsen geen afzonderlijk bestuursorgaan met een eigen verantwoordelijkheid is. De provincie en de gemeente hebben ieder een eigen verantwoordelijkheid. In de stuurgroep HOV Velsen worden besluiten genomen over wijzigingen in ontwerp, financiën en planning van de deelprojecten.

Vraag 1

Waarom is tijdens de discussie bijeenkomst in de hierboven genoemde presentatie een verkeerd budget getoond?

Antwoord vraag 1

Tijdens de discussiebijeenkomst is geen verkeerd budget vertoond. Zowel in de presentatie als in het 'infoblad' is het getoonde budget € 67.500.000,-. Dit is het projectbudget dat in 2010, bij de start van het project, beschikbaar was na de besluitvorming in Provinciale Staten en de gemeenteraad.

Vraag 2

Is het college er werkelijk van overtuigd dat alleen omwonenden kritisch zijn over het HOV tracé en zo ja, hoe komt het college tot die overtuiging?

Antwoord vraag 2

Met name omwonenden hebben primair bezwaar tegen het tracé. Maar het college is ook bekend met andere kritische reacties, zoals kanttekeningen bij de kosten.

Vraag 3

Deze vragen hebben betrekking op de halfjaarrapportage HOV Velsen juli t/m december 2013.

3 a. Waarom is de realisatie van deeltraject 4 (de onderdoorgang spoortunnel) vertraagd? Waarom heeft de overeenstemming met ProRail langer op zich laten wachten? Bestaat daardoor het risico dat dit deel van het tracé duurder gaat uitvallen dan begroot en zo ja, hoe groot is dat risico?

3 b. Waarop is concreet de verwachting gebaseerd dat de uitvoeringskosten voor deelprojecten 1 t/m 8 lager uit zullen vallen dan waar in de deelprojectbudgetten rekening mee is gehouden? Kunt u ons de berekening van die verwachting geven? Zo nee, waarom niet?

3 c. Kunt u ons inzicht geven in de specifieke deelbudgetten van alle deelprojecten van het project HOV Velsen? Zo nee, waarom niet?

3 d. Is het gebruikelijk dat in zo'n vroeg stadium waarin nog slechts een klein deel van het budget is besteed meevallers publiekelijk worden gepresenteerd? Zo ja, kunt u daarvan voorbeelden geven? Zo niet, waarom is dit in het geval van HOV Velsen wel gedaan?

Antwoord vraag 3

3 a. De realisatie van deelproject 4 is vertraagd door de bestemmingsplanprocedure en gesprekken met ProRail over het projectmanagement. Er is een samenwerkingsmodel uitgewerkt waarbij een verbeterde sturing mogelijk is op de beheersing van risico's. De kosten van dit deelproject zullen daardoor niet hoger uitvallen.

3 b. Op basis van de gemaakte kostenramingen van de uitgewerkte ontwerpen worden de uitvoeringskosten nu lager ingeschat. Deze ramingen worden niet inzichtelijk gemaakt omdat dit de financiële belangen van de gemeente of de provincie kan schaden bij de nog te starten aanbestedingen van deze deelprojecten. De weigeringsgrond is hiervoor Wob artikel 10 lid 2 onder b.

3 c. Zie het antwoord bij vraag 3b.

3 d. Voor grote provinciale projecten wordt separaat gerapporteerd aan Provinciale Staten. Deze rapportages zijn openbaar en daarmee publiekelijk. Andere projecten waarover op vergelijkbare wijze wordt gerapporteerd zijn "N201+" en de "N23, Westfrisiaweg". In algemene zin dienen volksvertegenwoordigers tijdig geïnformeerd te worden over relevante wijzigingen in de budgettaire kaders.

Vraag 4

Bij de beantwoording van raadsvragen³ van Velsen Lokaal spreekt u van onbehoorlijk bestuur als Velsen tot een andere overweging zou komen. Onbehoorlijk bestuur houdt in dat er niet voldaan wordt aan één of meer algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Voorbeelden zijn:

- Legaliteitsbeginsel. Er is geen bevoegdheid zonder grondslag in wet of Grondwet.
- Zorgvuldigheidsbeginsel. De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedure goed volgen en deugdelijke besluitvorming (art. 3:2 Awb).
- Motiveringsbeginsel. De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn (art. 3:46 Awb).
- Rechtszekerheidsbeginsel. De overheid moet haar besluiten zó formuleren dat de burger precies weet waar hij aan toe is of wat de overheid van hem verlangt. Bovendien moet de overheid de geldende rechtsregels **juist en consequent** toepassen.
- Gelijkheidsbeginsel. De overheid moet gelijke gevallen op gelijke wijze behandelen (art. 1 Grondwet).
- Verbod van *détournement de pouvoir*. Een bestuursorgaan mag de hem geattribueerde of gedelegeerde bevoegdheid alleen gebruiken voor het doel waarvoor die bevoegdheid is gegeven (art. 3:3 Awb).
- Fair-play-beginsel. De overheid moet zich onpartijdig opstellen bij het nemen van een besluit en moet de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen (art. 2:4 Awb).
- Verbod op *détournement de procédure*. Er mag geen lichtere procedure worden gevolgd om tot een besluit te komen, wanneer daarvoor een met meer waarborgen omklede procedure openstaat
- Vertrouwensbeginsel. Wie op goede gronden -bijvoorbeeld na een duidelijke toezegging- erop mag vertrouwen dat de overheid een bepaald besluit neemt, heeft daar ook recht op.

4 a. Waarom zou het onbehoorlijk bestuur zijn als de gemeenteraad door nieuwe inzichten en ontwikkelingen (bijvoorbeeld: gebrek aan draagvlak, onzekerheid over toekomstige OV ontwikkelingen, milieuschade, etc.) tot een andere afweging komt en daarover met het provinciebestuur van gedachte wisselt?

4 b. Staat het huidige college nog steeds achter de uitspraak dat het herijken of heroverwegen van het tracébesluit en een mogelijke heroverweging van deeltracés onbehoorlijk bestuur is?

4 c. Waarom vindt het college het heroverwegen van deeltracé 1 geen onbehoorlijk bestuur?

4 d. Tegenstanders van het HOV tracé stellen de principes van behoorlijk bestuur van het college ten aanzien van HOV Velsen ter discussie en vinden juist de werkwijze en aanpak van het college getuigen van onbehoorlijk bestuur. Daarbij worden vooral de volgende beginselen van behoorlijk bestuur genoemd.

- Zorgvuldigheidsbeginsel: burgers voelen zich niet correct behandeld, burgers vinden dat besluiten onzorgvuldig genomen zijn: 'er was geen reële keus in alternatieven', 'geen onderzoek naar nut en noodzaak', 'onzorgvuldig en onvoldoende onderzoek naar feiten en belangen';
- Motiveringsbeginsel: burgers vinden de motivering van besluiten niet consistent: motivering verschoof van verbetering van OV, tijdwinst en betrouwbaarheid naar versnelde opknappen van infrastructuur. Feiten en cijfers ontbreken of zijn achterhaald en oud;

3 RV46-131001-Antwoorden op vragen-VL-Vervolgfragen HOV

- Gelijkheidsbeginsel: burgers voelen zich niet gelijk behandeld: deeltracé 1 wordt wel heroverwogen, andere niet. Scholen krijgen wel een extra halte, Santpoort-Noord niet (zie brief van wijkplatform Santpoort-Noord);
- Fair-play-beginsel: burgers vinden het college in deze partijdig, niet consequent en halsstarrig, en vinden dat het te lang te weinig openheid en eerlijkheid heeft betracht.

Wat is de reactie van het college op de klacht dat het college juist richting eigen inwoners onbehoorlijk bestuur betracht? Wilt u per bovenstaand genoemd punt uw reactie concretiseren?

Antwoord vraag 4

4 a en b. Principieel gezien hoeft er geen sprake te zijn van onbehoorlijk bestuur als een gemeenteraad tot nieuwe inzichten komt en dit met de samenwerkingspartner wil bespreken. In onze beantwoording op eerdere vragen aan uw raad hebben wij echter beredeneerd dat in onderhavig geval wel sprake zou zijn van onbehoorlijk bestuur als er een heroverweging van de samenwerkingsovereenkomst zou plaatsvinden terwijl er:

- op basis van argumenten bewust is gekozen voor een tracé met deels een vrije busbaan en hierover besluiten zijn genomen;
- op basis van deze besluiten een samenwerkingsovereenkomst is opgesteld;
- vervolgens de voorbereiding en uitvoering van het gekozen tracé is gestart;
- tijdens de voorbereiding geen wettelijke of andere belemmeringen zijn geconstateerd waardoor het vastgestelde tracé niet uitgevoerd zou kunnen worden.

Een heroverweging van de samenwerkingsovereenkomst is gezien bovenstaande stappen voor het college niet aan de orde.

4 c. Een heroverweging van deeltracé 1 (Delftplein-Broekbergenlaan) is reeds aan de orde gekomen in de schetsontwerpfase, waarin de eerste stappen werden gezet om de tracékeuze te concretiseren in opmaat naar de samenwerkingsovereenkomst. Naast de route over de Hoofdstraat (meerijden met verkeer) kwam de Vlielantweg als gunstiger variant naar voren: het HOV kan daardoor ook op dit punt beschikken over een gedeelte vrije busbaan en de rotonde Wüstelaan kan ongemoeid blijven.

In de samenwerkingsovereenkomst is het tracé over de Vlielantweg als uitgangspunt genomen. Naar aanleiding van de inspraak over het ontwerp van deeltracé 1 is de invulling veranderd, maar is het uitgangspunt hetzelfde gebleven.

4 d. Het college herkent zich niet in de klacht dat richting eigen inwoners onbehoorlijk bestuur wordt betracht. Zowel in de tracékeuze- als ontwerpfase, en recentelijk in de bestemmingsplanfase voor tracédeel 4-6, is uitgebreid mogelijkheid geboden om mee te denken of te reageren op voorstellen en uitgevoerde onderzoeken. Steeds is duidelijk met argumenten aangegeven waarom bepaalde keuzes zijn en worden gemaakt. Het college constateert wel dat een aantal bewoners zich niet kan vinden in de gemaakte keuzes.

Vraag 5

In de antwoorden op genoemde raadsragen stelt het college financiële claims van de provincie in het vooruitzicht als de raad tot een andere afweging van het HOV tracé zou komen.

In het antwoord op de vervolgraadsvragen⁴ van raadslid Dreijer gaf het college, n.a.v. bespreking van artikel 11⁵ van de samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen, aan: “*De suggestie die gewekt wordt dat het mogelijk is om deelprojecten te wijzigen of te ontbinden is niet juist*”. Deze uitspraak lijkt niet juist, omdat deelproject 1 van HOV Velsen wel is gewijzigd. Sterker nog: de gemeenteraad heeft daarover een nieuw besluit genomen, waaraan de provincie zonder kritiek heeft meegewerkt.

4 RV47-131001-Antwoorden op vragen-BD-Volgvragen HOV (proces en financiën)

5 “*Indien de realisatie van een Deelproject niet kan plaatsvinden op de wijze als voorzien in deze overeenkomst, met dien verstande dat het Deelproject, met in achtneming van het gestelde in deze overeenkomst, tevens niet realiseerbaar is door toepassing van een alternatief(ve) tracé(s), zijn Partijen*

ieder bevoegd deze overeenkomst voor de realisatie van dat betreffende Deelproject, zonder rechtelijke

tussenkomen, te ontbinden. De overige rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst blijven alsdan ongewijzigd in stand.”

Eveneens antwoordt het college: *“Bij wijziging van (delen van) het tracé zal de provinciale financiële bijdrage aan deelprojecten zoals de Lange Nieuwstraat, Plein 1945, Troelstraweg, rotonde Hagelingerweg, halte Santpoort en de reconstructie van de Broekbergenlaan/Hoofdstraat in Santpoort-Noord komen te vervallen. Dit omdat na wijziging van het tracé het beoogde doel niet meer gehaald wordt. Er is dan voor de provincie niet langer reden om nog in dit project te participeren. Uitvoering van voornoemde werkzaamheden worden dan sec een gemeentelijke aangelegenheid en zullen dan veel later, soberder of helemaal niet uitgevoerd kunnen worden. Ook zal de provincie een claim leggen op de reeds door hen gemaakte kosten, bijvoorbeeld bij de Kromhoutstraat, vanwege het feit dat deze gedane investering niet heeft geleid tot het in de samenwerkingsovereenkomst gestelde doel.*

Een soortgelijke situatie doet zich voor in Alkmaar, waarbij de gemeente de gemaakte kosten ook terug moet betalen aan de Provincie.”

Het college suggereerde dat door een wijziging van het tracé het beoogde doel niet meer gehaald kan worden. Door het veelvoud aan documenten kunnen we de concrete doelstelling(en) van HOV Velsen niet goed benoemen.

Het beoogde HOV tracé zorgt voor een tijdwinst van 2 minuten voor het Velsense deel van de HOV-verbinding met Haarlem. In het rapport Randstadnet 2028⁶ zijn de richtlijnen en vereisten voor HOV lijnen in het R-Net aangegeven. De snelheid is een richtlijn, geen harde eis. Een HOV-bus die door de kern van Driehuis zal rijden met doorstromingsmaatregelen en slimme positionering van haltes zal niet veel langzamer (30 seconden) zijn dan de bus over het beoogde HOV tracé.

In 1998 heeft de raad van de gemeente Alkmaar besloten tot de aanleg van een busbaan die grotendeels door rijk en provincie zou worden gefinancierd. Aan deze subsidiëring hebben deze overheden voorwaarden gesteld. Nu de gemeente Alkmaar de betreffende busbaan wil wijzigen, volgen mogelijk eisen om de verleende subsidies terug te betalen. Bij dit project was echter geen sprake van een bestuurlijke samenwerking en een samenwerkingsovereenkomst zoals deze in het project HOV Velsen wel het geval is.

5 a. Welke algemene doelstelling en concrete doelstellingen van HOV Velsen zijn wanneer geformuleerd en in welke documenten kunnen deze doelstellingen gelezen worden?

5 b. Hoe wordt de haalbaarheid van deze doelstellingen gemonitord?

5 c. Is het college nog steeds van mening dat als een heroverweging zou leiden tot een ander tracé, doelstellingen niet gehaald zouden worden? Zo ja, waarom en om welke doelstellingen gaat het dan in welke mate?

5 d. Was er in 2008 voor het raadsbesluit over het HOV tracé wel iets te kiezen? Waarom zijn destijds dan drie alternatieven voorgelegd, waarvan de indruk is gewekt dat dit realistische varianten voor een HOV tracé waren?

5 e. De provincie zegt bij monde van verschillende Statenleden en van gedeputeerde Post dat het tracé een gemeentelijk besluit is en **geen voorwaarde** voor financiering en subsidiëring van de aanpak van gemeentelijke wegen. Die benadering rijmt wat Velsen Lokaal betreft prima met de inhoud van de samenwerkingsovereenkomst tussen Velsen en de provincie.

Hoe rijmt het college deze uitspraken van provinciale bestuurders met de indruk die het college tot op heden heeft gewekt dat andere afwegingen t.a.v. het HOV tracé niet meer mogelijk zijn zonder financiële consequenties?

5 f. Is het huidige college er net als het vorige college van overtuigd dat als de gemeenteraad tot een andere afweging komt en het HOV tracé wil wijzigen, dat de provincie dan schadeclaims zal indienen?

5 g. Uit welke andere documenten en/of (mondelijke) afspraken dan de samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen zou blijken dat de provincie subsidie zal terugvragen en schadeclaims zal indienen als de gemeenteraad andere deeltracés zou willen wijzigen?

6 November 2010 - Randstadnet 2028, de belofte aan de reiziger: <http://ov-bureaurandstad.nl/files/Randstadnet2028.pdf.zip>

Antwoord vraag 5

5 a. In de inleiding van het Tracékeuzedocument (maart 2008) is het algemene uitgangspunt voor HOV in Velsen benoemd:

“Voor een goede doorstroming en voor verbetering van het imago van openbaar vervoer is in Velsen het uitgangspunt dat, waar het kan en past, het busverkeer de ruimte krijgt in de vorm van aparte businfrastructuur. Daar waar het busverkeer onderdeel is van het overige verkeer, dient de bus prioriteit te krijgen boven de overige verkeersdeelnemers”.

Daarnaast zijn een aantal concrete uitgangspunten beschreven: kwaliteit van reizen, stiptheid en betrouwbaarheid, frequentie, directheid route en aantal haltes, snelheid.

5 b. Een groot deel van de uitgangspunten heeft geen monitoring nodig, maar is een kwestie van daadwerkelijk realiseren: twee gedeeltes vrije busbaan, prioriteit busverkeer, haltevoorzieningen. De frequentie en snelheid kan direct gebaseerd worden op de dienstregeling. De stiptheid en betrouwbaarheid kan onderzocht worden met behulp van rijtijdmetingen.

5 c. Het moge duidelijk zijn dat het algemene uitgangspunt om, daar waar het kan en past, aparte businfrastructuur te realiseren, niet gehaald zou worden indien zou worden afgezien van de tracédelen 1, 4 en 5.

Uw raad heeft in 2008 gekozen voor een tracévariant waarop voor een groot gedeelte sprake is van een vrijliggend tracé, omdat dit ervoor zorgt dat deze variant het beste scoort op het vlak van betrouwbaarheid, toekomstvastheid en imago voor het HOV. Het college en ook uw raad onderschrijft deze keuze nog immer.

5 d. Ja, zie het raadsvoorstel over de tracékeuze in 2008.

5 e - g. In algemene zin klopt het dat de tracékeuze een gemeentelijke aangelegenheid is en er vanuit de provincie geen randvoorwaarden worden gesteld. Ook ten aanzien van de tracékeuze in Velsen is geen randvoorwaarde gesteld, maar was er wel sprake van een duidelijke stellingname van de provincie (zie bovengenoemd raadsvoorstel). De provincie had haar voorkeur uitgesproken voor variant 2 (met busbaan op huidig spoor) omdat deze variant de beste kansen biedt voor succesvol HOV. De provincie had het voornemen om gelden hiervoor op te nemen in een (tweede) investeringsimpuls. Bij een andere keuze dan variant 2 was de bijdrage van de provincie onzeker.

Op basis van de tracékeuze zijn vervolgens door de provincie gelden beschikbaar gesteld en is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Het college is er van overtuigd dat, als de gemeenteraad bij nader inzien zou terugkomen op haar eerdere besluit, de tot op heden gemaakte kosten verhaald zullen worden op de gemeente en ook de bijdrage van de provincie voor nog te realiseren herinrichtingen zullen vervallen. Zoals eerder aangegeven is dit volgens het college een logisch gevolg van de samenwerkingsovereenkomst. In de stuurgroep HOV Velsen is dit aan de orde geweest en door de provincie bevestigd.

Vraag 6

In verschillende antwoorden op raadvragen heeft het vorige college het woordje 'kan' in artikel 11 van de samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen als volgt uitgelegd: *“Het gaat in dit artikel om wettelijke of andere belemmeringen die ten tijde van het opstellen van de samenwerkings-overeenkomst nog niet duidelijk waren”*

Waarom is in de samenwerkingsovereenkomst artikel 11 of in een artikel niet letterlijk opgenomen dat alleen als wettelijke omstandigheden daartoe nopen, het tracébesluit gewijzigd kan worden, om juridische discussie over interpretatie van artikelen te voorkomen?

Antwoord vraag 6

Omdat het huidige artikel 11 voor beide partijen voldoende duidelijkheid bood en beide partijen voornemens waren en zijn het vastgestelde tracé te realiseren.

Vraag 7

Het wijkplatform Santpoort-Noord heeft bij het college aan de bel getrokken over de communicatie rond en inhoud van het halteonderzoek⁷ dat Transtec in opdracht van de provincie Noord-Holland eind 2012 heeft

7 <http://www.noord-holland.nl/web/file?uuid=e7f7a6b4-d8d4-4cb7-83ac-49f3cdb8f041&owner=f22bc2f4-2ebd-4086-8aa8-7e9c95211aca&contentid=19804>

uitgevoerd. De IJmuiden Courant⁸ berichtte daarover op 18 april jl. Volgens het wijkplatform zijn het onderzoek en het besluit om geen extra halte in Santpoort-Noord te situeren pas eind 2013 naar buiten gebracht. Velsen Lokaal constateert dat vanwege (overigens te betwisten) onderzoekscijfers in Santpoort-Noord geen extra halte komt, maar in IJmuiden bij de scholengemeenschappen wel, waardoor in IJmuiden op een afstand van nog geen kilometer 4 HOV-haltes worden gesitueerd. R-Net stelt ook richtlijnen aan de afstand tussen haltes onderling. Deze moeten in principe veel verder van elkaar vandaag liggen. Ongeacht het bezwaar van Velsen Lokaal tegen een deel van het HOV tracé, vindt Velsen Lokaal dit een ongewenst resultaat. Het wijkplatform geeft in zijn brief aan het college en de raad aan het onderzoek onbetrouwbaar te vinden. Velsen Lokaal deelt die mening, omdat er geen sprake is van een goede en representatieve meting van vervoerscijfers. Bovendien betreft de in het onderzoek gepresenteerde afname van reizigers uit IJmuiden als gevolg van een extra halte minder dan 0,25% op jaarbasis.

7 a. Is het juist dat het onderzoek van Transtec pas eind 2013 publiekelijk is gemaakt? Zo ja, waarom is zo lang door het college gewacht om dit naar buiten te brengen en te delen met het wijkplatform IJmuiden-Noord? Zo nee, hoe kan het dan zo zijn dat het wijkplatform IJmuiden-Noord dit toch zo heeft ervaren, terwijl het vanaf begin 2012 uitdrukkelijk heeft gevraagd om duidelijkheid?

7 b. Vindt het college het cijfermatig onderzoek betrouwbaar en staat het achter de conclusies van het onderzoek? Zo ja, kunt u dat motiveren?
Is het college bereid om in overleg met de provincie Noord-Holland gedetailleerder onderzoek te laten doen naar de haltelocaties in Santpoort-Noord en IJmuiden en daar niet alleen de reizigersaantallen bij te betrekken maar ook de maatschappelijke baten? Zo nee, waarom niet?

7 c. Waarom heeft het college besloten in te stemmen met het stuurgroep besluit om geen extra halte in Santpoort-Noord te situeren? Heeft het college aan de stuurgroep HOV Velsen voorgesteld om een extra halte in Santpoort-Noord te situeren? Zo nee, waarom niet?

7 d. Uit diverse antwoorden van het college van B&W op raadvragen en van het college van GS op statenvragen en uit antwoorden op WOB-verzoeken lijkt geconcludeerd te kunnen worden dat een forse reizigersgroei niet meer beoogd wordt, omdat volgens die antwoorden een deel van de reizigersgroei al gerealiseerd zou zijn.
Waarom zorgen provincie NH en gemeente Velsen er dan alsnog voor dat een groot aantal busreizigers uit Santpoort-Noord gedupeerd wordt?

7 e. Begrijpt u dat inwoners van Santpoort-Noord zich niet gelijk behandeld voelen ten opzichte van inwoners van IJmuiden? Aan de ene kant wordt in IJmuiden namelijk een groot aantal HOV-haltes binnen een korte afstand van elkaar gesitueerd, terwijl over een lengte van enkele kilometers in Santpoort-Noord slechts één halte wordt gesitueerd.

7 f. Bent u bereid in overleg met de provincie Noord-Holland en het wijkplatform Santpoort-Noord het besluit om geen extra halte in Santpoort-Noord te situeren te heroverwegen?

7 g. Als uit onderzoek zou blijken dat een HOV halte bij de scholen qua reizigersaantallen niet zinvol is, zou die halte kunnen vervallen waardoor in Santpoort-Noord een extra halte kan worden gesitueerd zonder een wezenlijk effect op reizigersaantallen. De scholen zijn nl. al heel goed per bus (haltes Pontplein en Plein 1945) bereikbaar.
Bent u bereid om onderzoek te laten doen naar de vraag of een halte bij de scholengemeenschappen wel zinvol is, bijvoorbeeld door het houden van een enquête onder leerlingen van de scholengemeenschappen over het gebruik van de bus? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 7

7 a. De keuze van de stuurgroep HOV Velsen om toch één HOV halte te realiseren in Santpoort-Noord is in de halfjaarrapportage over de 1^e helft van 2013 gemeld aan de Staten en de raad. Het delen hiervan met het wijkplatform Santpoort-Noord was beoogd plaats te vinden in combinatie met een overleg over de mogelijke locatie en een eerste ontwerp. Door enige vertraging is de uitnodiging voor dit overleg pas in november 2013 uitgegaan. Hiervoor zijn excuses aangeboden aan het wijkplatform en andere betrokkenen in Santpoort-Noord.

⁸ http://www.ijmuidencourant.nl/regionaal/ijmond/article27047175.ece/Wijkplatform-Santpoort-Noord-wil-meer-HOV-bushaltes_?visited=true

7 b en c. Bij de tracékeuze is uitgegaan van één HOV-halte voor Santpoort-Noord. Naar aanleiding van vragen en opmerkingen hierover hebben we de provincie verzocht onderzoek te doen naar de effecten hiervan voor de reizigers. De vraagstelling was of de halte Kruidbergerweg moet blijven bestaan. En zo ja, of deze dan (ongeveer) op de huidige locatie blijft liggen of opgeschoven moet worden naar de rotonde zodat een overstap met lijn 3 mogelijk is. Cruciaal bij dit onderzoek zijn de veranderingen in loopafstand voor de huidige reizigers van de halte Kruidbergerweg. Daarvan is een indruk verkregen door middel van enquêtes. De uitkomsten waren als volgt:

- Een verschuiving van de halte Kruidbergerweg naar de rotonde is ongunstig, omdat de gemiddelde loopafstand toeneemt en er nauwelijks toegevoegde waarde valt te verwachten van een mogelijke overstap.
- Bij opheffing van de halte Kruidbergerweg krijgt een deel van de reizigers te maken met een grotere loopafstand. Dit kan deels gecompenseerd worden door de HOV-halte meer centraal in het dorp te situeren, ter hoogte van de Dekamarkt. Ook zal een deel van de reizigers de fiets als vervoersmiddel gaan gebruiken.

Het onderzoek gaf onvoldoende reden om terug te komen op het eerdere besluit. Het college verwacht niet dat een nieuw of uitgebreider onderzoek tot een ander inzicht zal leiden. Op basis hiervan is besloten om één HOV-halte(paar) te maken die centraal in het dorp komt te liggen, ter hoogte van de Dekamarkt.

7 d. Het college kan zich niet vinden in de aanname dat een forse reizigersgroei niet langer beoogd wordt, noch in de aanname dat een groot aantal busreizigers uit Santpoort-Noord gedupeerd zou worden.

7 e. Het college betreurt dat dit beeld misschien zou kunnen ontstaan. Het klopt echter niet dat het college bewoners niet gelijk zou behandelen. Elke situatie is verschillend en aan elke keuze liggen diverse overwegingen ten grondslag.

7 f. Onlangs heeft de gemeente het verzoek ontvangen, van zowel het wijkplatform als de samenwerkende ouderenbonden, om het besluit tot één HOV-halte in Santpoort-Noord te heroverwegen. Wij hebben hen reeds laten weten de mogelijke opties en de voor- en tegenargumenten nogmaals goed op een rijtje te zetten. Een overleg met betrokkenen hierover is reeds gepland.

7 g. Nee, het besluit om een extra halte te maken bij het scholencluster is juist genomen na een verzoek hiertoe vanuit de scholen. Dit verzoek is gehonoreerd omdat op deze locatie een bushalte duidelijk een toegevoegde waarde heeft:

- het tracé loopt dan niet alleen langs het scholencluster, maar heeft ook een directe halte bij de scholen;
- door deze halte hoeven scholieren minder vaak over te steken bij het drukke kruispunt bij Plein 1945, wat gunstig is voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het overig verkeer.
- een halte ter hoogte van de Briniostraat zal voor extra snelheidsremming zorgen op de P.J. Troelstraweg.

Vraag 8

Op 1 december 2011 heeft de gemeenteraad aanbeveling 2.2. van het rekenkamerrapport Kwaliteit grondbeleid overgenomen: "Laat raadsleden een masterclass 'controleren van (grote) projecten' volgen". Een dergelijke masterclass kan bijdragen aan een betere invulling van de rol van de gemeenteraad bij grote projecten zoals HOV Velsen.

Wanneer komt het college met een concreet voorstel voor een masterclass 'controleren van (grote) projecten' voor raadsleden?

Antwoord vraag 8

Het college is niet direct verantwoordelijk voor het organiseren van trainingen, opleidingen e.d. voor raadsleden. Indien uw raad dit belangrijk vindt, kan de raad via de griffie daartoe zelf het initiatief nemen.

Vraag 9

Wat is er waar van de geruchten dat de oude spoorrails tussen het Pontplein en Santpoort-Noord in juni 2014 worden verwijderd? Als het correct is dat de rails op korte termijn worden verwijderd, waarom wachten de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland niet met verwijderen tot de bestemmingsplanprocedure in zijn geheel (inclusief eventueel beroep bij de Raad van State) is afgerond?

Antwoord vraag 9

Het klopt dat de oude spoorrails worden verwijderd. Na het broedseizoen, dat wil zeggen na 15 juli 2014, zal het spoor (en perronwanden) worden verwijderd. Dit wordt gedaan door de Stichting Stoomtrein Goes – Borsele (SGB), die eigenaar is van rijdende museumtreinen op een spoorlijn in Zeeland. De SGB zal materialen op eigen kosten verwijderen en hergebruiken in Zeeland. Het verwijderen van het spoor staat los van de wijziging van het bestemmingsplan. Het is aan de provincie Noord-Holland, als nieuwe eigenaar van het gebied, om een geschikt moment te bepalen voor de verwijdering van het oude spoor. Uiteraard worden omwonenden tijdig geïnformeerd hierover.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen