

## Vragen van de raad

Datum	19 mei 2014
Raadsvraagnummer	RV29-2014
Fractie	Velsen Lokaal, Bram Diepstraten

### **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 tracékeuzedocument 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 raadsragen 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.

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.**

**Vragen aan het college:**

**Vraag 1.**

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

**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?

**Vraag 3.**

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

**Vraag 3a.**

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?

**Vraag 3b.**

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?

**Vraag 3c.**

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

**Vraag 3d.**

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?

**Vraag 4.**

Bij de beantwoording van raadvragen 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.

#### **Vraag 4a.**

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?

#### **Vraag 4b.**

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?

#### **Vraag 4c.**

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

#### **Vraag 4d.**

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;

- 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?

### **Vraag 5.**

In de antwoorden op genoemde raadvragen 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 vervolg raadvragen van raadslid Dreijer gaf het college, n.a.v. bespreking van artikel 11 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.

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 2028 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 subsidiering 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.

**Vraag 5a.**

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

**Vraag 5b.**

Hoe wordt de haalbaarheid van deze doelstellingen gemonitord?

**Vraag 5c.**

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?

**Vraag 5d.**

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?

**Vraag 5e.**

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?

**Vraag 5f.**

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?

**Vraag 5g.**

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?

**Vraag 6.**

**Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen**

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?

**Vraag 7.**

**Halteonderzoek Transtec Santpoort-Noord**

Het wijkplatform Santpoort-Noord heeft bij het college aan de bel getrokken over de communicatie rond en inhoud van het halteonderzoek dat Transtec in opdracht van de provincie Noord-Holland eind 2012 heeft uitgevoerd. De IJmuider Courant 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.

**Vraag 7a.**

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?

**Vraag 7b.**

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?

**Vraag 7c.**

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?

**Vraag 7d.**

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?

**Vraag 7e.**

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.

**Vraag 7f.**

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?

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.

**Vraag 7g.**

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?

**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?

**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?

U heeft dit openbaar een +1 gegeven. Ongedaan maken

Graag ontvangen wij de antwoorden binnen 15 werkdagen via de mail door tussenkomst van de Griffie.