



Beantwoording vragen van de raad

Datum collegevergadering	3-9-2013
Registratienummer	Rs13.00672
Naam raadslid	Beryl Dreijer
Fractie	Beryl Dreijer
Portefeuillehouder(s)	R. Vennik A.V. Baerveldt

Onderwerp: HOV Velsen - Proces en financiën

Toelichting bij de vragen:

Op 10 augustus 2013 staat in de IJmuider Courant een artikel onder de kop: "Cijfers onderbouwing HOV uit 2002 en 2005".

Volgens dit artikel is de business case die ten grondslag ligt aan het HOV-project, sinds 2006 niet meer geactualiseerd. Tegenstanders van het HOV, althans, tegenstanders van de 70,5 miljoen belastinggeld die hieraan wordt uitgegeven, laten in de krant optekenen dat zij vrezen dat de buslijn op termijn niet rendabel blijkt te zijn.

Als reactie laat de gemeente volgens het artikel weten dat "een business case niet, zoals bij het bedrijfsleven, het doorslaggevende argument is om iets wel of niet uit te voeren."

Op 11 augustus 2013 verschijnt op de website van de IJmuider Courant een bericht dat de gemeentelijke bijdrage voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV-bus) hoger kan worden dan gemeenteraadsleden weten.

Op 11 september 2008 heeft de Raad een besluit genomen over het tracé voor HOV Velsen.

Nadere analyse van de diverse randvoorwaarden die indertijd bij het besluit zijn geformuleerd levert een glijdende schaal op.

Waar eerst gesproken werd van 30% verwachte reizigersgroei, is dat nu nog maar 15%.

Waar eerst gesproken werd van 5 minuten tijdwinst, is dat aantal nu gedaald naar 2 minuten.

De kostenramingen voor het HOV-Velsen zijn echter sinds 2006 fors gestegen: van 32 à 48 miljoen naar 70,5 miljoen nu.

Uit een bericht van de IJmuider Courant d.d. 10 augustus 2013 is mij gebleken dat de business case sinds 2006 niet meer is aangepast. Deze business case was gebaseerd op cijfers uit 2002 en 2005.

Al met al concludeer ik dat er thans gewerkt wordt op basis van cijfers uit 2002 en 2005, met een business case die sinds 2006 niet herzien is, terwijl sprake is van een dalend aantal reizigers in het OV en een tijdwinst van nog slechts 2 minuten.

Wanneer daar de huidige economische crisis bij wordt opgeteld, noopt het uitgeven van 70,5 mio belastinggeld des te meer tot een zeer zorgvuldige keuze op basis van een zeer zorgvuldige afweging.

Ik wil weten of de stand van zaken in het project HOV Velsen op dit moment kan -of zelfs zal moeten- leiden tot heroverweging van het besluit. Voor een chronologisch overzicht van besluiten en gebeurtenissen verwijs ik naar bijlage 1.

Vraag 1

Uit de IJmuider Courant van zaterdag 10 augustus blijkt dat de business case uit 2006 die ten grondslag ligt aan het HOV-project, nooit is geactualiseerd, ondanks veranderde uitgangspunten en veranderde financiële en economische omstandigheden.

De gemeente geeft volgens de krant aan “*dat bij openbaarvervoer vraagstukken de business case niet het doorslaggevende argument is om een project wel of niet uit te voeren*”.

Als deze weergave van de reactie van de gemeente klopt, dan vind ik dat verbijsterend.

Uiteraard zijn binnen publieke organisaties en overheden de omstandigheden in veel opzichten anders dan bij ondernemingen en bedrijven. Dit betekent echter niet dat de veelheid aan kennis uit de (project) managementwetenschappen niet waardevol is voor publieke organisaties. Integendeel, een afgewogen selectie uit deze kennis is zelfs noodzakelijk om grote debacles te voorkomen. Zou dat niet zo zijn, dan zou de gemeenteraad wel een heel wonderlijk besluit hebben genomen toen op 1 december 2011 aanbeveling 2.2. van de Rekenkamercommissie werd overgenomen: “*Laat raadsleden een masterclass ‘controleren van (grote) projecten’ volgen*”.



De business case wordt binnen het vakgebied projectmatig werken en projectmanagement als zeer belangrijk –meestal zelfs als hét belangrijkste- document gezien. Het verloop van het project, bereikte mijlpalen, risico's en randvoorwaarden moeten continu getoetst worden aan de business case. Het is ook gebruikelijk dat de business case gedurende de looptijd van een project continue¹ wordt geactualiseerd en dat er wordt getoetst of de belangrijke doelen nog wel gehaald zullen worden. De business case is in het bedrijfsleven DE rechtvaardiging van een project en zal bij overheidsprojecten op z'n minst een grote rol van betekenis moeten hebben. Veel grote projecten (van infrastructuur tot ICT) lopen immers fout doordat de oorspronkelijke business case niet wordt bijgehouden en omdat niet periodiek wordt heroverwogen en getoetst of de beoogde business case nog wel zal worden gehaald. Ook voor een OV-project is de business case als levend document wat mij betreft essentieel. Het feit dat een overheid geen winst hoeft te maken, ontslaat de overheid uiteraard niet van nauwgezette toetsing en controle op effectiviteit en efficiency van de besteding van belastinggeld.

1 a. Kunt u bevestigen dat de business case voor HOV Velsen uit 2006, gebaseerd op cijfers uit 2002 en 2006, niet is aangepast?

1 b. Waarom is de business case nooit aangepast? Bent u van mening dat de business case uit 2006, gebaseerd op cijfers uit 2002 en 2005, nog te handhaven is?

1 c. Bent u het met mij eens dat een business case een cruciaal document is voor projecten, en dus ook voor het project HOV Velsen waar veel belastinggeld mee gemoeid is?

1 d. Bent u van mening dat voldoende is en wordt toegezien op de fundamentele onderbouwing en risicomanagement van het project HOV-Velsen, mede gezien het feit dat reeds jarenlang² wordt gesproken over verbetering van risicomanagement en de recente aanbevelingen van de Rekenkamercommissie hieromtrent die door de gemeenteraad van Velsen zijn overgenomen?

1 e. Bent u het met mij eens dat er alsnog zo snel mogelijk een geactualiseerde business case moet komen die door de gemeenteraad van Velsen en Provinciale Staten getoetst kan worden?

1 Bron: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Businesscase> "Een businesscase is geen statisch document. Gedurende de gehele levensduur van een project moet de businesscase actueel en valide gehouden worden. Deze actualisering zal meestal plaatsvinden bij de fasen overgangen van een project. De actualisering dient er voor om zorgen dat:

- de zakelijke rechtvaardiging van het project nog steeds valide is,
- het project een oplossing zal aandragen die nuttig is voor de organisatie."

2 Een kleine greep uit de rapporten en momenten waarop hier aandacht voor werd gevraagd:

- Eindrapport Herstructurering Oude Pontweg, Berenschot, 30 mei 2008
- "In Ontwikkeling" Rapport van bevindingen (projectadministratie hoogste prioriteit) PWC, 11 mei 2011
- Conclusies sessie d.d. 29 september 2011, met als onderwerp de 'lessons learned' van Woonwagencentrum Oude pontweg
- Eindrapport Rekenkamercommissie kwaliteit Grondbeleid, aanbevelingen overgenomen bij raadsbesluit 1 december 2011.

1 f. Als de business case voor het college niet het doorslaggevende argument is om door te gaan met het project HOV-Velsen, wat is of zijn voor het college dan wél het/de doorslaggevende argument(en), terwijl lijn 75 nu al aan de Vf-factor³ en dus aan de voorwaarden voor HOV voldoet?

Antwoord vraag 1

Voorafgaand aan de beantwoording is het belangrijk om een paar algemene opmerkingen te maken over de verantwoordelijkheid en de rol van de gemeente ten aanzien van HOV Velsen:

Het Openbaar Vervoer valt onder de bevoegdheid van de provincie. Het besluit om te gaan investeren in lijn 75 is een besluit dat genomen is door de Provinciale Staten van Noord-Holland. In het geval van lijn 75 heeft de provincie besloten dat de vervoerswaarde van deze stroom passagiers een opname in Regionet rechtvaardigt. Vragen over nut en noodzaak van de investering dienen daarom primair aan de provincie gesteld te worden. Uiteraard heeft de gemeenteraad in 2008 en 2010 de mogelijkheid gehad om hier geen medewerking aan te verlenen. De Raad heeft echter besloten om deze kans wel te benutten. Het college onderschrijft ook de visie van de provincie op openbaar vervoer. Hiernaast heeft het meedoen aan het HOV project voor de gemeente Velsen grote voordelen:



1. Onderdeel uitmaken van het regionale HOV netwerk (voorheen Regionet, nu R-Net) verbetert de bereikbaarheid van Velsen per openbaar vervoer. Aangesloten zijn bij R-Net geeft voor nu en op langere termijn de beste garantie op frequent, betrouwbaar openbaar vervoer. Door aan te haken bij R-net wordt een doelstelling uit de Velsense meerjarenvise (Visie op Velsen 2025) behaald. In de strategische agenda staat :
 - We streven naar een regionale bereikbaarheidsvisie
 - Kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer is gerealiseerd, zoals de R-net verbinding IJmuiden-Haarlem en het verder ontwikkelen van het R-net. We gebruiken het openbaar vervoer om IJmuiden te verbinden met OV knooppunten (Amsterdam, Haarlem, Beverwijk).
 - We verbeteren verder de doorstroom van verkeer op de belangrijke hoofdroutes
2. De Provincie draagt op het traject van de bus in belangrijke mate bij aan herinrichting van de weg. Hierdoor kunnen binnen de bestaande gemeentelijke begroting een aantal infrastructurele projecten uitgevoerd worden die anders niet, veel later of veel soberder uitgevoerd hadden moeten worden. Belangrijke voorbeelden hiervan zijn de Kromhoutstraat en de Lange Nieuwstraat.
3. Door de aanleg van de HOV wordt op verschillende punten op het tracé de kwaliteit van de wegen verhoogd en de veiligheid voor weggebruikers (vooral fietsers) verbeterd (Kromhoutstraat, Lange Nieuwstraat, langs de busbaan in Driehuis, Santpoort-Noord, de verkeerssituatie bij Westerveld en bij de rotonde Hagelingerweg).
4. De aanleg van het HOV biedt mogelijkheden om tegemoet te komen aan de wens van de bewoners van Driehuis en Santpoort-Noord om het doorgaande verkeer door beide kernen zoveel mogelijk te ontmoedigen.
5. Op basis van de inspraakreacties worden door bewoners en diverse organisaties gewenste reconstructies mogelijk gemaakt, zoals het terug brengen van de oude situatie in het weidegebied in Santpoort-Noord en het gebied bij de entree van Westerveld.

1a-b-c.

Er bestaat geen businesscase HOV-Velsen. De businesscase waar u waarschijnlijk op doelt is de businesscase Regionet, een onderzoek van de provincie Noord-Holland naar de buslijnen 73 en 75 in de IJmond. Daarin is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om deze lijnen te upgraden naar de eisen van RegioNet en welke kosten en baten dit zou kunnen opleveren. Hieruit bleek dat buslijn (5)75 hiervoor in aanmerking komt. Op basis hiervan hebben provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen in 2007 ervoor gekozen te starten met het project HOV Velsen. Zoals aangegeven in het Startdocument (september 2007) is gestart met een studie naar verschillende mogelijke routes voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden. Hierbij zijn een aantal documenten als vertrekpunt genomen, waaronder het programma van Eisen RegioNet en de businesscase RegioNet IJmond. Dit heeft geresulteerd in een Tracékeuzedocument (maart 2008), waarin uiteindelijk drie varianten zijn getoetst en vergeleken op een groot aantal specifieke en algemene aspecten.

³ De Vf-factor is een maat die aangeeft hoe lang de reistijd is met het openbaar vervoer afgezet tegen de reistijd met de auto.

GEMEENTE VELSEN

Na vaststelling van het tracé door de gemeenteraad van Velsen en Provinciale Staten is in 2010 de Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen opgesteld. Dit is het cruciale document voor het project HOV Velsen (projectomschrijving, uitgangspunten, financiële randvoorwaarden, risico's etc.).

1d. Ja, het college is van mening dat hier voldoende op wordt toegezien. Zie hiervoor de Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen, waarin is afgesproken hoe er gerapporteerd wordt over de voortgang van het project.

1e. Zie antwoord 1a t/m 1d.

1f. Zie antwoord 1 a t/m 1d.



Vraag 2

Is de business case destijds in handen gesteld van het College van B&W van Velsen, heeft dit document ter inzage gelegen voor burgers en zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 2

Zoals aangegeven bij antwoord op vraag 1b was de businesscase RegioNet IJmond één van de onderliggende documenten voor het in 2007 gestarte onderzoek naar mogelijke routes voor HOV tussen Haarlem en IJmuiden. Voor de besluitvorming in Velsen waren twee documenten van wezenlijk belang; het Startdocument en het Tracékeuzedocument. Uiteindelijk heeft uw raad op basis van het tracékeuzedocument een beslissing genomen over het uiteindelijke tracé. De burgers van Velsen hebben vervolgens bij diverse gelegenheden kennis kunnen nemen van de voorliggende keuzemogelijkheden. Zie hiervoor ook het antwoord bij vraag 7.

Vraag 3

3 a. Kent u de recente inventarisatie⁴ van professor dr. Bert van Wee, hoogleraar Transport en Logistiek op de TU Delft, waarin hij geeft becijferd dat de Nederlandse overheid vanaf 1980 een bedrag van 100 MILJARD euro heeft verspild aan infrastructurele projecten?

3 b. Bent u van mening dat:

- ofwel gezien de nieuwe, verrassende en confronterende informatie uit de IJmuider Courant d.d. 10 augustus 2013,
- ofwel gezien de financiële en economische crisis,
- ofwel gezien de verspilling van miljarden in infrastructurele projecten door kostenoverschrijdingen en/of uitstel zoals becijferd door professor dr. Van Wee,

een heroverweging van het raadsbesluit uit 2008 opportuun is?

Antwoord vraag 3

3 a. Wij hebben kennis van deze rapportage, maar zien geen verband met de Velsense situatie.

3 b. Een heroverweging van het besluit is dus wat betreft het college niet opportuun.

Vraag 4

Deze vraag heeft betrekking op de toekomstige informatievoorziening aan de raad.

4 a. Is het college bereid om de raad 2-maandelijks gedetailleerd te informeren over de financiële uitputting en duidelijke financiële overzichten te verstrekken inzake het project HOV waardoor voor de raad in één oogopslag duidelijk is wat de gemeente financieel bijdraagt en welke financiële risico's de gemeente loopt⁵?

⁴ Bron: De Telegraaf d.d. 21 juni 2013: "Honderd miljard verspild". Een immens bedrag, waarvan bijvoorbeeld vijf jaar achtereen het begrotingstekort zou kunnen worden betaald.

http://www.telegraaf.nl/binnenland/21667474/_Honderd_miljard_verspild_.html

⁵ Conform bijvoorbeeld de door de raad overgenomen aanbeveling 2.3 van het Rekenkamerrapport Kwaliteit Grondbeleid. "Maak duidelijke afspraken met het college over de gewenste informatievoorziening rondom grondexploitatie en (grote) projecten."

4 b. Krijgt de stuurgroep HOV periodiek voortgangsrapportages waarin een risicomanagement paragraaf is opgenomen?

4 c. Zou u de Raad deze voortgangsrapportages in het vervolg ter informatie willen toesturen of ter inzage willen leggen bij de griffie?

Antwoord vraag 4

4 a. Sinds de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst op 5 oktober 2010 wordt halfjaarlijks door de provincie een voortgangsrapportage opgesteld. Dit is conform hetgeen is afgesproken in de Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen en het besluit van Provinciale Staten (PS). Na vaststelling in GS worden deze halfjaarrapportages verzonden aan PS en ook verstuurd aan de raadsleden van de gemeente Velsen. De rapportage over de tweede helft van 2011 is in mei 2012 aan u toegestuurd. De rapportage over de eerste helft van 2012 is in oktober 2012 aan u toegestuurd. De rapportage over de tweede helft van 2012 is iets vertraagd en is onlangs aan uw Raad verstrekt. De rapportage over de eerste helft van 2013 volgt in oktober van 2013.

Een halfjaarrapportage is naar de mening van het college voldoende om de voortgang en de eventuele risico's te beheersen. Ook informeert het college de raad bij elke relevante ontwikkeling in dit project.

4 b. Deze rapportage bevat ook een risicorapportage.

4 c. Zoals u uit bovenstaande antwoorden kunt afleiden gaat u er onterecht van uit dat u deze informatie niet heeft.

Vraag 5

Deze vraag heeft betrekking op het eventueel stoppen⁶ van het HOV-project.

5 a. Is het College van mening dat in het project het 'point of no return'⁷ is bereikt en zo ja, waarom?

In de Samenwerkingsovereenkomst staan concrete afspraken en ontbindingsclausules (art. 11) met betrekking tot het stoppen of niet uitvoeren van (deel)projecten.

5 b. Wat zouden de (financiële) consequenties zijn als de gemeente Velsen zich ergens in de komende drie maanden terugtrekt uit (delen van) het HOV-project en kunt u hiervan per deeltraject en voor het geheel een (financieel) overzicht geven?

Antwoord vraag 5

5 a : Op twee momenten tijdens twee verschillende raadsperiodes (11 september 2008 en 11 februari 2010) heeft uw raad op basis van argumenten besluiten genomen in relatie tot het HOV tracé en de financiering daarvan. In 2008 is er besloten over de keuze van het tracé. Vervolgens is op 11 februari 2010, in aanloop van de samenwerkingsovereenkomst met de provincie, over de inbreng van gronden en de financiële risico's. Daarna is de samenwerkingsovereenkomst definitief opgesteld en op 5 oktober 2010 ondertekend. Vervolgens is de voorbereiding en uitvoering van het door uw raad gekozen tracé gestart. De aanleg van het tracé is een combinatie van schakels die een onlosmakelijk geheel vormen en na afronding de

⁶ Op diverse plekken in het land sneuvelen OV-plannen om reden dat berekeningen uitwijzen dat nieuwe lijnen niet rendabel zullen zijn en groei nog best mogelijk is binnen bestaande lijnen. Bron:

<http://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/nieuws/afblazen-dure-ov-plannen-almere-verstandig.7490100.lynkx>

⁷ Het point of no return is gangbare term in projectmanagement. Zie hiervoor bijvoorbeeld:

<http://www.slideshare.net/fhabermann/lectures-in-project-management-4-risk-management> en

http://books.google.nl/books/about/A_Conceptual_Aspect_of_Project_Managemen.html?id=U01dQwAACAAJ&redir_esc=y.

Een zuivere en zakelijk afweging van het point of no return is heel belangrijk. http://en.wikipedia.org/wiki/Sunk_costs:

"Many people have strong misgivings about "wasting" resources (loss aversion). In the above example involving a non-refundable movie ticket, many people, for example, would feel obliged to go to the movie despite not really wanting to, because doing otherwise would be wasting the ticket price; they **feel** they've passed the point of no return. This is sometimes referred to as the sunk cost fallacy. **Economists would label this behavior "irrational"**: it is inefficient because it misallocates resources by depending on information that is irrelevant to the decision being made. Colloquially, this is known as **'throwing good money after bad'**."

Omschrijving point of no return: http://en.wikipedia.org/wiki/Point_of_no_return: "The point of no return is the point beyond which one must continue on his or her current course of action because turning back is physically impossible, prohibitively expensive or dangerous. A particular irreversible action (e.g., setting off an explosion or signing a contract) can be a point of no return, **but the point of no return can also be a calculated point during a continuous action.**"



GEMEENTE VELSEN

bereikbaarheid van Velsen in de komende 30 jaar garandeert. Daarnaast zijn er ook andere voordelen voor de gemeente Velsen om mee te doen met de aanleg van het HOV tracé (zie ook de inleiding bij vraag 1). Deze zijn dusdanig groot dat een heroverweging voor het college niet aan de orde is.

5 b : Hieronder vindt u de globale kosten die voor rekening van de gemeente Velsen komen wanneer de Raad zou besluiten te stoppen met het HOV project. Om dit inzichtelijk te maken moet onderscheid gemaakt worden tussen een aantal kosten: apparaatkosten, voorbereidingskosten en realisatiekosten.

De apparaatkosten. Dit zijn de kosten die de provinciale ambtelijke organisatie heeft gemaakt na de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst (vanaf dit moment zijn tussen de provincie en de gemeente definitieve afspraken gemaakt over de manier waarop het project gerealiseerd gaat worden). Hierbij moet gedacht worden aan programmamanager, inzet van verkeerskundigen, stedenbouwkundigen, grondverwerfers, communicatiemedewerkers en ondersteuning. Ook de huur en aankleding van het projectbureau vallen hieronder. Deze kosten bedragen naar schatting tot op heden ongeveer: € 1.345.000,-



Vorbereidingskosten. Dit zijn de kosten die gemaakt worden voor de inhuur van projectleiding, onderzoeks- en ingenieursbureaus. Onder leiding van de programmamanager maken zij een ontwerp dat in de inspraak wordt gebracht. Na de inspraak wordt op basis van de inspraakreacties een definitief ontwerp gemaakt.

Realisatiekosten. Dit zijn de kosten die de provincie tot nu toe heeft uitgegeven aan de projecten die gestart of al opgeleverd zijn, en de bijdragen van de provincie aan de projecten van de gemeente (Kromhoutstraat, haltes Planetenweg, haltes Zeewijk en haltes IJmuiden aan Zee).

In verband met een belang genoemd in artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur is hier alleen een totaal bedrag opgenomen voor de voorbereidingskosten en realisatiekosten (een gedetailleerd overzicht kan nadelige gevolgen hebben voor de provincie of gemeente bij nieuwe aanbestedingen).

	Gemaakte projectkosten	
	Vorbereiding	realisatie
Totaal deelprojecten	€ 1.216.000	€ 2.571.500
Apparaatkosten	€ 1.345.000	

Bij het stopzetten van de medewerking aan het HOV zullen de totale kosten (apparaatkosten, voorbereidingskosten en realisatiekosten) naar schatting € 5.132.500 bedragen.

Daarnaast zal de bijdrage van de Provincie aan de nog te realiseren infrastructurele projecten binnen de gemeente vervallen. In de begroting is echter wel rekening gehouden met deze bijdrage van de provincie. De provinciale bijdrage aan de door de gemeente te realiseren deelprojecten bedraagt € 11.570.000 (Lange Nieuwstraat, Plein 1945, Troelstraweg, rotonde Hagelingerweg, halte Santpoort en reconstructie Broekbergenlaan-Hoofdstraat).

Indien deze projecten toch doorgang moeten vinden dan is dit een tegenvaller op de begroting van €11.570.000,- ten laste van de investeringsbegroting openbare ruimte . In kapitaallasten betekent dit op de exploitatierekening een jaarlijks nadeel van ongeveer € 1.200.000,- op de begroting.

Zoals in de Samenwerkingsovereenkomst is afgesproken wordt de gemeentelijke bijdrage van € 3.000.000 (met aftrek van de waarde van de door de gemeente in te brengen gronden) in 15 jaarlijkse termijnen van € 167.000 voldaan. Dit betekent dat bij het stopzetten van het HOV project er een jaarlijks voordeel in te boeken is op de investeringbegroting van € 167.000,- voor de komende 12 jaar.

Naast het financiële nadeel vervallen ook nog andere voordelen zoals genoemd bij de beantwoording van vraag 1.

Ook speelt hierbij minimaal zo'n belangrijke rol dat de gemeente aanzienlijke imagoschade op zal lopen omdat de raad terugkomt op een eerder genomen besluiten. Hierbij is sprake van onbehoorlijk bestuur.

Resumé

- Uw gemeenteraad heeft keuzes gemaakt op basis waarvan het HOV-project in gang is gezet.

GEMEENTE VELSEN

- Bij stopzetten van de medewerking aan het HOV-project zal de gemeente in ieder geval de kosten moeten dragen die door de provincie tot op heden gemaakt zijn. Dit is een bedrag van ongeveer € 5.132.500,-. Hiervoor is geen dekking in de begroting aanwezig.
- Bij stopzetten vervallen de provinciale bijdragen aan nog te realiseren infrastructurele projecten. Deze bijdrage is geraamd op € 11.570.000,-
- Lijn 75 gaat bij stopzetten van het HOV project geen deel uitmaken van R-net.

Vraag 6

In de collegeperiode 2006-2010 was wethouder Baerveldt portefeuillehouder van HOV Velsen en voerde zij het woord over HOV-gerelateerde zaken.

Op dit moment spreken zowel wethouder Vennik als wethouder Baerveldt publiekelijk regelmatig over HOV Velsen. Een aantal raadsragen wordt door beide wethouders beantwoord. Op de website van de gemeente Velsen is bij de informatie over de wethouders niet te achterhalen welke wethouder het project HOV Velsen in zijn/haar portefeuille heeft⁸.

6 a. Kunt u de raad een overzicht geven van de diverse onderdelen van het project HOV waarvoor de beide wethouders ieder individueel verantwoordelijk zijn, uiteraard behoudens het uitgangspunt van de collegiale verantwoordelijkheid van B&W?

6 b. Heeft het college schriftelijke werkafspraken gemaakt over de te onderscheiden verantwoordelijkheden van de portefeuillehouders binnen de portefeuille project HOV Velsen en kunt u deze werkafspraken aan de raad doen toekomen?

Antwoord vraag 6

6 a. Zowel in 2006-2010 als in het huidige college is er geen wethouder portefeuillehouder voor het project HOV. Voor dit project waren in de collegeperiode 2006-2010 werkten de wethouders voor openbaar vervoer en de wethouder voor openbare werken, verkeer en vervoer nauw met elkaar samen. De nadruk lag tot aan het raadsbesluit in 2008 op het beleid met betrekking tot het HOV-project.

6 b. Na de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen op 5 oktober 2010 is de nadruk meer komen te liggen op voorbereiding en uitvoering in relatie tot verkeer en openbare ruimte. Omdat HOV een relatie heeft met zowel beleid als uitvoering is er intensieve samenwerking tussen de wethouder voor openbaar vervoer en de wethouder voor openbare werken, verkeer en vervoer. Dit betekent dat, afhankelijk van het onderwerp, de woordvoering door een van deze wethouders wordt gedaan.

Besluiten met betrekking tot HOV (bijvoorbeeld besluiten over de inspraakrapportages bij deelprojecten) worden binnen het mandaat van het college van B&W genomen.

Vraag 7

Over de besluitvorming door de raad in 2008 bestaat nog altijd veel onvrede. Daarnaast blijft onduidelijkheid bestaan over de momenten van inspraak.

In een uitzending van RTV-NH d.d. 26 juni 2013⁹ spreekt wethouder Vennik over 24 (contact)momenten tot die bewuste raadsvergadering.

Een citaat uit dit interview: *'wij trekken ons dat ook aan als we dat soort dingen horen, maar we zijn dat nog eens nagegaan... in een jaar tijd tussen september 2007 en het besluit, zijn er wel zo'n 24 momenten geweest, waarop er wel iets in de raad kwam of in de kranten of een inspraakavond. Dus naar onze beleving zijn er wel degelijk allerlei momenten geweest waarop mensen op zijn minst kennis konden nemen van het feit dat het thema speelt'*. (einde citaat)

Ik kom op 4 'bijeenkomsten Hoogwaardig Openbaar Vervoer' die door middel van 2 berichten¹⁰ in de Jutter/Hofgeest zijn aangekondigd, 1 commissievergadering waarin kon worden ingesproken en 1 extra 'informatieavond' in augustus 2008, waarbij ik er helaas niet achter kom hoe hierover is gecommuniceerd.

⁸ Deze constatering geldt voor meerdere projecten. Het valt aan te bevelen de gemeentelijke website op dit punt te actualiseren.

⁹ Bron: <http://www.rtvnh.nl/nieuws/110031/Velsenaren%20vrezin%20voor%20busbaan%20in%20de%20achtertuin>

¹⁰ Zie bijlage 2 bij deze vragen.



GEMEENTE VELSEN

Concluderend kom ik op 6 openbare gelegenheden waarbij alle Velsenaren de kans hadden om zelf iets in te brengen, terwijl de wethouder het heeft over 24 momenten waarop er wel iets in de raad kwam of in de kranten of een inspraakavond. Dit is uiteraard van een andere orde.

7 a. Kan het college van B&W de raad een overzicht geven van deze 24 momenten tussen september 2007 en het besluit, uitgesplitst naar raadsbijeenkomsten, krantenartikelen en inspraakavonden?

7 b. Op welke manieren heeft het college over informatieavonden/inspraakavonden gecommuniceerd en was de status hiervan op voorhand voldoende duidelijk?
Kunt u de raad kopieën van de aankondigingen en verslagen –indien aanwezig- van alle contactmomenten toesturen?

7 c. Op welke momenten is destijds ruimte geweest voor inwoners van Velsen –al dan niet met de raad- voor een (uitgebreide) discussie over nut en noodzaak van de vrijliggende busbaan?

Tegenstanders van de uitwerking en kosten HOV Velsen geven aan dat in hun ogen destijds de komst van de HOV-lijn als voldongen feit werd gepresenteerd en dat alleen discussie plaats kon vinden over een keuze tussen varianten 1 en 2.

7 d. Bent u –achteraf- ook die mening toegedaan en zo nee, kunt dan aangeven waarom u vindt dat nut en noodzaak in die tijd dan wél voldoende voor het voetlicht zijn gebracht en ter discussie hebben gestaan?

Antwoord vraag 7

7 a. Tussen 25 september 2007 (datum collegebesluit over startdocument HOV Velsen) en 11 september 2008 (datum besluit tracékeuze door de gemeenteraad) konden inwoners op verschillende en meerdere manieren kennis nemen van dat het thema speelde. Hiervoor zijn actief acties ondernomen (persberichten naar lokale media, artikelen in de gemeentelijke informatiepagina, presentaties aan de gemeenteraad, overleg met klankbordgroepen en vier openbare bijeenkomsten in Driehuis, Santpoort-Noord, IJmuiden en Velsbroek). Ook hebben diverse publicaties in de IJmuider Courant melding gemaakt van de discussie over de tracékeuze.

25-09-2007	College B&W	Collegebesluit over startdocument HOV Haarlem-IJmuiden (actief naar pers gestuurd).
26-09-2007	IJmuider Courant	Artikel: Buslijn 75 voortaan snelbus
27-09-2007	Gemeenteraad	Openbare presentatie in raadscarrousel
28-09-2007	College B&W	Persbericht: studie over hoogwaardig openbaar vervoer in Velsen
29-09-2007	IJmuider Courant	Artikel: Meepraten over snelbus 75
04-10-2007	Gemeentelijke informatiepagina	Artikel: Studie over Hoogwaardig Openbaar Vervoer in Velsen (met data van openbare bijeenkomsten)
09-10-2007	Gemeente Velsen	Openbare belangengroepavond Stadhuis IJmuiden. Verslag gemaakt en geplaatst op website Velsen
18-10-2007	Gemeentelijke informatiepagina	Artikel over bijeenkomsten Hoogwaardig Openbaar Vervoer (met data van openbare bijeenkomsten)
23-10-2007	Gemeente/Provincie	Bewonersavond Driehuis
24-10-2007	IJmuider Courant	Artikel: Snelbus: dommelend Driehuis roert zich niet.
25-10-2007	Gemeentelijke informatiepagina	Informatiebijeenkomst over Hoogwaardig Openbaar Vervoer (met data van openbare bijeenkomsten)
30-10-2007	Gemeente/Provincie	Bewonersavond Santpoort-Noord
01-11-2007	IJmuider Courant	Artikel: Snelbus door Santpoort is onzin en lariekoek
05-11-2007	Gemeente/Provincie	Bewonersavond IJmuiden
06-11-2007	IJmuider Courant	Artikel: Snelbus kan door duin
12-11-2007	Gemeente/Provincie	Bewonersavond Velsbroek
19-11-2007	Gemeente/Provincie	1 ^e bijeenkomst klankbordgroep. Verslag gemaakt en naar alle partijen gestuurd.
02-03-2008	IJmuider Courant	Artikel: Driehuis blijft probleem voor route van snelle bus.
25-03-2008	Gemeente/Provincie	2 ^e bijeenkomst klankbordgroep. Verslag gemaakt en naar alle partijen gestuurd.
04-06-2008	Gemeente	Persbericht: College B&W maakt keuze voor HOV tracé
26-06-2008	Gemeenteraad	Openbare presentatie aan gemeenteraad van Velsen (9 partijen ingesproken)



GEMEENTE VELSEN

18-08-2008	Gemeenteraad	Informatieve sessie over HOV Haarlem-IJmuiden
25 08-2008	Gemeenteraad	Aanvullende informatieve bijeenkomst op verzoek van raadsleden
28-08-2008	Gemeenteraad	Commissievergadering
29-08-2008	IJmuider Courant	Artikel: Raad neigt naar auto's op spoor
02-09-2008	IJmuider Courant	Statenlid Massom: geen geld provincie voor bus
11-09-2008	Gemeenteraad	Besluit tracékeuze
12-09-2008	Gemeente	Persbericht: Gemeenteraad Velsen akkoord met HOV tracé
12-09-2008	IJmuider Courant	Autoweg Driehuis geschrapt

7 b. Gezien de breedte van het onderwerp is er destijds voor gekozen om een combinatie te maken van informeren en consulteren van raad, bewoners en uiteenlopende belangengroepen (zie ook onderstaand overzicht). De belangengroepen zijn kort na het besluit over het startdocument uitgenodigd voor een bijeenkomst op 9 oktober 2007. Vervolgens konden zij deelnemen aan een klankbordgroep. Van een aantal bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. Van andere bijeenkomsten was de intentie betrokkenen te informeren en is geen verslag gemaakt.

Voor de belangengroepavond op 9 oktober 2007 zijn de volgende organisaties uitgenodigd:

Begraafplaats Westerveld, Bestuur Haven Ondernemersvereniging IJmond, Connexxion, Dorpsraad Driehuis, Fietsersbond, Gehandicaptenberaad Velsen, Groep Visie en Analyse, Holiday Inn, IVN Midden-Kennemerland, Kamer van Koophandel Amsterdam, MKB Velsen, Noordzee Onderwijs Groep, Nova college IJmuiden, NS, Ondernemersvereniging Driehuis, Ondernemersvereniging IJmuiden aan Zee, Ondernemersvereniging Midden-Havengebied, Ondernemersvereniging Plein' 45, Paviljoen Zuidpier, ROVER, RSBO, Seaport Marina, Stichting Buurtbelangen Driehuizerkerkweg Zuid, Stichting Haarlem IJmuidense Spoorweg Maatschappij, Stichting Ons dorpsgezicht, Stichting Santpoort, Stichting WIJS, Vellesan College, Vereniging Stationsweg, Wijkplatform Driehuis, Wijkplatform IJmuiden Noord, Wijkplatform IJmuiden Zuid, Wijkplatform IJmuiden-West, Wijkplatform Santpoort-Noord, Wijkplatform Velsen-Zuid, Wijkplatform Velsbroek, Wijkplatform Zee- en Duinwijk, Winkeliers- en ondernemersvereniging Santpoort Noord, Winkeliersvereniging Stadscentrum IJmuiden, Winkeliersvereniging Velsbroek, Winkeliersvereniging Velsbroek en de WMO raad.

Al deze partijen konden deelnemen aan klankbordgroep. De verslagen van het klankbordgroepoverleg zijn naar alle partijen gestuurd. Ook stond de klankbordgroep open voor andere groepen die zich voor dit overleg wilde aanmelden.

7 c. Zie antwoord 7a en 7b

7 d. Naar de mening van het college van B&W zijn er destijds voldoende mogelijkheden geboden om meningen en reacties van de inwoners van Velsen te horen en bij de besluitvorming van de gemeenteraad over het tracé te betrekken. Wel beseft het college dat na het besluit van de gemeenteraad en door het ondertekenen van de samenwerkingsovereenkomst, de consequenties voor direct omwonenden van het tracé duidelijker zouden worden. Mede daarom is er gekozen om het tracé op te splitsen in deelprojecten waarbij veel aandacht wordt gegeven aan overleg en inspraak. Dit heeft ook geleid tot meerdere wijzigingen van het oorspronkelijke ontwerp.

Vraag 8

In de eerder genoemde uitzending "Uit B&W" doet de portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Openbare Werken, de heer Vennik de volgende uitspraak in het kader van zijn portefeuille: "Ik geef veel geld uit".

Op de website van de PvdA Velsen –later overgenomen door de IJmuider Courant- beschuldigt de portefeuillehouder de tegenstanders van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) begin dit jaar¹¹ van "volksmennerij".

11 Bron: IJmuider Courant 6 januari 2013: **Velsens Wethouder Vennik: 'Volksmennerij in HOV-debat'** <http://www.ijmuidercourant.nl/regionaal/ijmond/article19963153.ece/Velsens-Wethouder-Vennik-Volksmennerij-in-HOV-debat>



GEMEENTE VELSEN

8 a. Is het college zich ervan bewust dat dergelijke uitspraken als arrogant zouden kunnen worden bestempeld, dan wel arrogant zou kunnen overkomen op inwoners van Velsen en daardoor mogelijk escalerend werken en bent u het met mij eens dat deze uitspraak derhalve op zijn minst ongelukkig is geweest?

8 b. Is het college ervan op de hoogte dat bewoners en bepaalde organisaties ook daadwerkelijk de houding en uitspraken van de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer, de heer Vennik, arrogant en autoritair vinden?

8 c. Als uw college zich ervan bewust is dat dit beeld is ontstaan, wat gaat u er dan aan doen om deze beeldvorming bij te stellen?

Is het college bijvoorbeeld voornemens om nogmaals op kosten van de belastingbetaler een 'promotiefilmpje' op te nemen, zoals in het geval van "Uit B&W" is gebeurd?

8 d. Beseft het college dat de uitgaven voor HOV belastinggeld betreffen, dat de gemeente als orgaan namens de gemeenteraad uitgeeft en dat dit niet door één persoon wordt uitgegeven?

Op 22 augustus vindt in de Ruïne van Brederode een opname voor een TV-programma 'Het woord van...' plaats waarin een debat over HOV Velsen is gepland.

8 e. Kunt u aangeven wie dit TV-programma financiert en –indien aan de orde- welk deel van de financiering de gemeente Velsen voor zijn rekening neemt en uit welke 'potje' dit komt?

Antwoord vraag 8

8 a. Het college van B&W is zich zeer bewust van het feit dat de discussie rond HOV veel emoties oproept. Daarom zijn zowel de wethouder voor openbaar vervoer alsook de wethouder voor openbare werken, verkeer en vervoer bij vrijwel alle openbare bijeenkomsten aanwezig geweest om te luisteren naar de mening van de inwoners van Velsen, toelichting te geven of keuzes te verantwoorden. In het publieke debat wordt scherp gediscussieerd. Het college is van mening dat het raadsbesluit op zorgvuldige en collegiale wijze uitgevoerd wordt.

8 b. Zie antwoord 8 a.

8 c. Zie antwoord 8 a. Al eerder is een uitzending van "Uit B&W" voor een deel gegaan over het HOV. Op dit moment is er nog geen aanleiding om opnieuw een uitzending aan dit onderwerp te wijden.

8 d. De Velsense uitgaven aan het HOV passen binnen de financiële kaders die de raad heeft vastgesteld. Het college voert binnen deze kaders uit.

8 e. Voor het programma; "Het woord van....." dat op 22 augustus in Hoofddorp is opgenomen, heeft de redactie van dit programma contact gezocht met de gemeente. Gezien het thema zijn zowel de tegenstanders van het HOV als het college gevraagd aan een debat mee te werken. De opnamen zijn inmiddels geweest. Het is op het moment van deze reactie nog niet duidelijk of de opnamen aan een TV-zender verkocht worden en dus ook worden uitgezonden. De gemeente Velsen financiert dit programma niet.

Vraag 9

De portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Openbare Werken, de heer Vennik, heeft in de uitzending van RTV-NH op 26 juni 2013 gezegd dat hij denkt dat de totale kosten voor HOV Velsen eerder € 60 miljoen dan € 70 miljoen zullen worden.

Op welke cijfers, publicaties en/of andere informatie heeft de portefeuillehouder deze uitspraak gebaseerd? Op welk moment heeft uw college de raad hierover geïnformeerd? Als dit niet is gebeurd, bent u het dan met mij eens dat:

- de uitspraken prematuur zijn;

of, in het geval de uitspraken niet prematuur zijn,

- het op z'n minst onwenselijk is dat de pers hierover eerder wordt geïnformeerd dan de raad?



Antwoord vraag 9

Wij zijn het niet eens met uw suggestie dat de uitspraken prematuur zijn, noch dat de pers eerder geïnformeerd is. In de halfjaarrapportage van 2^e helft 2011 is opgenomen dat door lagere vaststelling van subsidie uit programma BONRoute het taakstellend projectbudget naar beneden is bijgesteld van € 67.500.000 naar € 60.955.000. Deze rapportage is in mei 2012 aan uw raad verzonden.

Vraag 10

Deze vraag betreft de uitvoering van het raadsbesluit d.d. 11 september 2008. De Raad heeft toen een aantal voorwaarden gesteld.

Deze voorwaarden werden in de betreffende raadsvergadering door het raadslid Vennik 'harde voorwaarden' genoemd.

10 a. In hoeverre is tot op heden uitvoering gegeven aan voorwaarde a, waarin de provincie een onderliggend busnet garandeert¹² met dezelfde uitgangspunten als nu het geval is en hoe kwalificeert u het verdwijnen van de Fast Flying Ferry in dit verband?

10 b. Wanneer en in welke vorm heeft de provincie garanties gegeven? Deze garantie wil ik graag zien.

10 c. In hoeverre en in welke vorm geeft u uitvoering aan voorwaarde b¹³, waarin de provincie samen met de gemeente de capaciteitsvergroting van de primaire route zal onderzoeken en uitwerken met als resultaat een beperking van de verkeersdruk in de kernen Santpoort en Driehuis, ook al is die bij motie d.d. 7 februari 2013 niet langer als dwingend, maar als richtinggevend te beschouwen?

10 d. In hoeverre en in welke vorm geeft u tot op heden uitvoering aan voorwaarde c; het verbeteren van de toegankelijkheid van IJmuiden?

10 e. Kan het college aangeven hoe u ontsluitingsroute in geval van calamiteiten en stremmingen zult benutten, in welke gevallen dat zal zijn en welke voertuigen de ontsluitingsroute dan zullen mogen gebruiken?

Per collegebericht 43 van 2011 heeft u de Raad geïnformeerd over vertraming. U heeft echter geen aandacht geschonken aan Light-rail, waarvan de raad u ook heeft verzocht de mogelijkheden te onderzoeken. Light-rail is een tussenvorm tussen tram en trein.

10 f. Kan het college aangeven of er onderzoek is gedaan naar light-rail bijvoorbeeld via de oude spoorlijn, aantakkend op de bestaande spoorlijn Haarlem-Beverwijk, zodat er een snelle verbinding met Haarlem en Amsterdam ontstaat en een aantrekkelijk alternatief vormt voor toeristen die normaal naar het strand van Zandvoort zouden gaan?

Zo ja, dan zie ik een dergelijk onderzoek graag in. Zo nee, is het College voornemens hier alsnog onderzoek naar te laten doen eventueel in samenwerking met de Provincie Noord-Holland en/of GVB Amsterdam¹⁴.

10 g. Heeft u de provincie –naast de informatie over het door de gemeenteraad Velsen beschikbaar gestelde budget¹⁵– ook over de eerder in 2008 vastgestelde bijkomende 'harde' voorwaarden geïnformeerd, en zo ja, op welke wijze en wat was de reactie van de provincie hierop? Graag ontvang ik een kopie van dit bericht.

12 In de paragraaf "Financiële risico's " van de projectomschrijving HOV-Velsen van de provincie d.d. 5 juli 2010 staat onder het kopje "Bezuinigingen" de volgende tekst:

"Omschrijving: Door de bezuinigingen komt de OV exploitatie onder druk te staan. **Dit zal onvermijdelijk leiden tot versoering van de dienstregeling (lagere frequentie en/of zelfs opheffing van buslijnen).**

Actie: **Voor het tracé van HOV Velsen wordt er nu in principe voor gekozen om met het huidige materieel in de huidige frequentie te gaan rijden.** Indien hiervoor onvoldoende middelen beschikbaar zijn, zullen integraal keuzes gemaakt moeten. Dat wil zeggen dat op basis van het busaanbod in alle provinciale concessies bepaald moet gaan worden **welke busuren c.q. buslijnen nog wel en welke juist niet meer uitgevoerd zullen worden.**"

13 N.B. De motie d.d. 7 februari 2013 betreffende verkeersdoorgang vanuit IJmuiden, waarin het uitgangspunt van dwingend naar 'richtinggevend' wordt bijgesteld.

14 In de Regio RIJNMOND is een fijnmazig Netwerk van Trein, metro-, lightrail-, tram- en busverbindingen gerealiseerd. Randstadrail is een succesvol Light-rail project. Wellicht kan iets dergelijks in de stadsregio Amsterdam op korte termijn mogelijk gemaakt worden. Velsen zou wellicht in samenwerking met de stadsregio Amsterdam, de provincie en andere gemeenten een dergelijke moderne en toekomstvaste verbinding kunnen realiseren.

15 Mij is alleen de brief d.d. 16 februari 2010 bekend, waarin het college de provincie informeert over de financiële bijdrage van Velsen in het HOV-project, en eerder gemaakt afspraken d.d. 13 januari 2010 betreffende de kostenverdeling van revitalisering van de Lange Nieuwstraat en de Kromhoutstraat bevestigt.





Antwoord vraag 10

10 a. De provincie onderschrijft de voorwaarde voor een goed functionerend onderliggend busnet. In 2012 heeft de provincie haar openbaar vervoer beleid vastgelegd in een OV-visie. Deze richt zich op twee sporen: een stroomlijnnennet (waaronder R-net) en een aanvullend net met maatwerk (waaronder kleinschalige initiatieven als een buurtbus). Zoals bekend gaat de verbinding Haarlem-IJmuiden, in de huidige situatie ingevuld door de lijnen 75 en 277, onderdeel worden van R-net. Maar ook alle overige buslijnen in Velsen zijn onderdeel van het beoogde stroomlijnnennet. Aan de voorwaarde vanuit de gemeenteraad bij de tracékeuze ten aanzien van het onderliggend busnet is concreet uitvoering gegeven door ook lijn 3 onderdeel te laten zijn van het stroomlijnnennet. Op deze manier blijft ook centraal in Driehuis en in de omgeving Zeeweg in IJmuiden een buslijn op loopafstand aanwezig. De Fast Flying Ferry is een bootverbinding tussen Amsterdam en Velsen-Zuid en maakt geen onderdeel uit van het onderliggend busnet. De FFF is ook niet opgenomen in het reguliere OV budget van de provincie maar wordt apart door de provincie gefinancierd.

10 b. Alle buslijnen in Velsen zijn opgenomen als stroomlijn in de OV-Visie van de provincie.

10 c. De raad is hierover geïnformeerd in het collegebericht 44 van 2011. Sindsdien wordt door gemeente en provincie hard gewerkt aan de voorbereiding en uitvoering van maatregelen op de primaire en secundaire route. De resultaten tot dusver staan beschreven in de evaluatie van het LVVP die onlangs door de raad is besproken en vastgesteld.

10 d. Het verbeteren van de toegankelijkheid van IJmuiden kan niet los worden gezien van het maatregelenpakket voor de primaire en secundaire route. Het streven is en blijft een capaciteitsvergroting van de primaire route als hoofdontsluiting van IJmuiden en de directe schakel met het rijkswegennet. Daarnaast blijft de secundaire route een belangrijke toegangsweg van IJmuiden voor het lokale en regionale verkeer. Dit heeft de raad onlangs nog onderkend in de genoemde motie van 7 februari 2013.

10 e. De busbaan zal alleen gebruikt worden als calamiteitenroute ten behoeve van hulpdiensten als dit noodzakelijk is vanwege de openbare orde en veiligheid, dus in geval van nood-breekt-wet situaties.

10 f. Een mogelijke combinatie van light-rail en heavy-rail (het bestaande spoornet) is aan de orde geweest in de fase van de tracékeuze. De provincie en gemeente zijn van mening dat, in aanvulling op het spoor en de drie NS-stations in Velsen, de bereikbaarheid van Velsen per openbaar vervoer meer gediend is bij een snelle busverbinding tussen Haarlem en IJmuiden die ook centraal door IJmuiden kan rijden. Deze zou in de toekomst vertramd kunnen worden. De inwoners van IJmuiden hebben daarmee een keuzemogelijkheid tussen dichtbij de woning instappen in een hoog-frequente busverbinding (of mogelijk in de toekomst een tram), met het gewenste vervoltransport vanaf NS-station Haarlem, of op enige afstand (NS-station Driehuis) instappen in een laag-frequente treinverbinding. In het collegebericht 43 van 2011 heeft het college u geïnformeerd over het uitgevoerde onderzoek naar vertramming van het tracé in Velsen. Gezien de uitkomsten hiervan is het college niet voornemens onderzoek te laten doen naar andere vormen van spoorvervoer. De aanleg-, exploitatie en onderhoudskosten van spoorvervoersystemen zijn zeer hoog en daarom alleen zinvol bij zeer hoge reizigers aantallen. In de praktijk gaat het dan om 20.000 reizigers per dag of meer. Voor openbaar vervoer in en naar Velsen zijn dergelijke aantallen niet aan de orde.

10 g. Uiteraard is de provincie bekend met de randvoorwaarden die bij de tracékeuze gesteld zijn. Zoals duidelijk mag zijn uit de bovenstaande antwoorden en de collegeberichten over mogelijke vertramming en de primaire/secundaire route (resp. 43 en 44 van 2011) wordt op alle terreinen goed samengewerkt met de provincie.

Vraag 11

Deze vraag gaat over het raadsbesluit van 11 februari 2010 inzake de financiering van HOV Velsen.

Bij besluit van 11 september 2008 heeft de raad als voorwaarde gesteld dat de Provincie de aanleg en exploitatie van de gekozen variant bijna volledig voor haar rekening neemt. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad van Velsen op 11 februari 2010 besloten dat de gemeente 5% inbrengt en naar rato de financiële risico's deelt. Op dat moment was duidelijk dat de gemeente € 3 miljoen zou bijdragen.

De extra kosten van deeltracé 1 van € 725.000 komen bovenop de bijdrage van €3 miljoen.

11 a. Wat zijn op dit moment de verwachte totale kosten voor de gemeente Velsen die gerelateerd zijn aan HOV Velsen, d.w.z. alle kosten die gemeente bijdraagt aan de realisatie van alle deeltrajecten, de aanpassing van kruisingen en rotondes, sanering van gronden, koop van gronden, aanleg van het fietspad, etc., inclusief de bijdrage van de gemeente Velsen aan de provincie die in 15 jaarlijkse termijnen wordt voldaan?¹⁶

11 b. Verwacht het college niet dat de totale kosten van het gehele project en daarmee de bijdrage van de gemeente Velsen, te weten 3 miljoen en 5% risicodragend veel hoger zal uitvallen, bijvoorbeeld door meerkosten op het terrein van, of als gevolg van:

- hogere bouwkosten;
- landschappelijke inpassing;
- grondverwerving/bodemsanering (waarbij we inmiddels weten dat er sprake is van bodemverontreiniging)/te verwerven gronden van derden;
- planschade boven de 3.150.000 euro;
- aanpassingen van woningen van omwonenden;
- aanpassing van de plannen (zoals bij de scholen en bij Westerveld, waarbij de complete kruising wordt verlegd, door de komst van extra haltes, door de aanleg van een fietspad, etc.);
- vertraging (al dan niet als gevolg van juridische procedures) in de voorbereiding en uitvoering van het project.

Kan het college hierover –met de kennis van nu- per aandachtstreepje een uitspraak doen?

Antwoord vraag 11

11 a. In de Samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen is afgesproken dat de Provincie 95% van de geraamde 60 miljoen voor haar rekening neemt en de gemeente 5%. De gemeentelijke bijdrage bedraagt dus 5% van 60 miljoen is: 3 miljoen euro (van dit bedrag wordt nog de waarde van de gronden die Velsen inbrengt ten behoeve van het realiseren van een vrije busbaan afgetrokken).

Voor de Lange Nieuwstraat en voor de Kromhoutstraat is afgesproken dat de bijdrage 50% bedraagt van de aanpassing van de weginfrastructuur. Omdat beide wegen aan herinrichting toe waren was hier reeds een bedrag voor opgenomen in de investeringsbegroting openbare ruimte. Alle extra gemeentelijke uitgaven die gekoppeld worden aan het HOV project (zoals fietspad in Driehuis en aanpassing Hoofdstraat in Santpoort-Noord) passen binnen het gestelde investeringsbudget van de openbare ruimte.

11 b. Zoals in de samenwerkingsovereenkomst vermeld is bij de projectraming een risicoreservering opgenomen van 20% van de geraamde bouwkosten. Deze reservering lijkt tot op heden ruim voldoende. Hierbij dient nog te worden opgemerkt dat er sprake is van een taakstellend budget. In de samenwerkingsovereenkomst staat dat overschrijdingen op deelbudgetten opgevangen dienen te worden binnen het totale projectbudget hetzij door het schrappen van onderdelen hetzij door versobering. Tot op heden is dit niet aan de orde. De geconstateerde bodemverontreiniging bevindt zich op de voormalige spoorpercelen. NS en ProRail hebben een saneringsverplichting. De kosten voor eventuele sanering drukken dan ook niet op het projectbudget.

Zie verder onderstaande schema om antwoord te geven op de door u gestelde aandachtspunten:

hogere bouwkosten	Deze dienen binnen de risico reservering van de deelprojecten opgevangen te worden. Er is geen aanleiding om te verwachten dat de bouwkosten hoger zullen zijn dan het beschikbare budget.
landschappelijke inpassing	Voor de deelprojecten waarbij de landschappelijke inpassing een rol speelt zijn de ontwerpen vastgesteld door het college B&W. De uitwerking van de landschappelijke inpassing past binnen de beschikbare deelprojectbudgetten
grondverwerving/bodemsanering	De kosten voor grondverwerving en bodemsanering zullen naar verwachting binnen het beschikbare budget gerealiseerd worden
Planschade	Zie antwoord 12 b.
aanpassingen van woningen van omwonenden	De kosten passen binnen de realisatiekosten van de deelprojecten

¹⁶ Het gaat hier dus niet alleen om de kosten die de gemeente Velsen in termijnen aan de provincie betaalt, maar ook om alle kosten die de gemeente (indirect of direct gerelateerd aan het HOV-project) buiten de bijdrage aan de provincie om, draagt.



aanpassing van de plannen	Idem
vertraging	Eventuele vertraging in de voorbereiding leiden vooralsnog niet tot hogere kosten. Bij de uitvoering zullen vertragingkosten gedekt moeten worden uit het projectbudget.

Vraag 12

Op 11 augustus 2013 verschijnt op de website van de IJmuider Courant een bericht dat de gemeentelijke bijdrage voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV-bus) hoger kan worden dan gemeenteraadsleden weten. Volgens de IJmuider Courant staat in het raadsbesluit niets over wie de schadeclaims betaalt. Ik ben het daar niet helemaal mee eens.

In mijn optiek heeft de gemeenteraad van Velsen op 11 februari 2010 besloten om 5% van de totale kosten te betalen en naar rato bij te dragen in de financiële risico's. Ik ben van mening dat planschade een financieel risico is en dat de raad hier dus een besluit over heeft genomen. Dit valt echter te betwisten, omdat de provincie in het (goedgekeurde) projectvoorstel d.d. 5 juli 2010 aan provinciale staten aangeeft dat de gemeente Velsen op basis van het daadwerkelijke planschadebedrag via een apart besluit financiering zal regelen.

12 a. Is het onderdeel van het raadsbesluit d.d. 11 februari 2010: "Akkoord te gaan met het meedelen in de risico's bij realisatie naar rato van inbreng (95% Provincie, 5% gemeente Velsen)" inderdaad een verwijzing naar de risico's van planschade en zo nee, naar welke risico's verwijst deze zinsnede dan wel?

In de samenwerkingsovereenkomst d.d. 5 oktober 2010 tussen provincie en gemeente zijn nadere afspraken gemaakt over de financiering van planschade. Hierin zie ik echter wél een probleem, omdat 3.150.000 euro is begroot, terwijl in diezelfde overeenkomst wordt aangegeven dat de provincie nog een studie zal laten uitvoeren om de planschade te ramen.

12 b. Wanneer was bij het college een begroting van de omvang van de planschade bekend¹⁷ en waarom heeft u de raad hierover niet geïnformeerd?

12 c. Is deze studie om de planschade te ramen reeds uitgevoerd, zo ja, wat heeft dit opgeleverd en zo nee, wanneer verwacht u dat dit afgerond zal zijn?

12 d. Bent u van mening dat 3.150.000 euro (waarvan dus thans 150.000 euro voor rekening van de gemeente Velsen) gezien de te verwachten hoeveelheid claims, voldoende is voor de planschade, of moet hiervoor meer worden begroot?

Indertijd had de gemeenteraad de keuze om 5% risicodragend bij te dragen of een vaste bijdrage van 10% (6 miljoen).

12 e. Is het College van mening dat het besluit om te kiezen voor 5% risicodragende financiering, nog steeds het voor de gemeente Velsen meest voordelige besluit is geweest, en schat u dus in dat de uiteindelijke (indirecte) HOV-kosten, inclusief planschade, voor de gemeente Velsen niet boven de 6 miljoen uitkomen?

Antwoord vraag 12

12 a. Nee dit heeft geen betrekking op planschade maar op over- of onderschrijding van het projectbudget. De keuze was een bijdrage van 10% waarbij de Provincie alle risico's zou dragen of een bijdrage van 5% en meedelen in de mogelijke voor- en nadelen bij de uitvoering van het project. In het eerste geval zou de gemeentelijke bijdrage 6 miljoen zijn geweest. Destijds is door de Raad besloten om mede risico te dragen.

12 b. De omvang van de planschade is nog niet bekend. Planschades kunnen alleen toegewezen worden indien er bij een bestemmingsplanwijziging betrokkenen nadeel kunnen onder vinden. Bij de realisatie van HOV Velsen is een wijziging van het bestemmingsplan alleen van toepassing bij de tracédelen Vlielantweg, de onderdoorgang spoor en het spoortracé tot en met de Troelstraweg. In de uitwerking dient te worden voldaan aan wettelijke bepalingen op het gebied van omgevingsrecht, hieraan wordt voor alle deeltracés voldaan.

¹⁷ In het projectvoorstel d.d. 5 juli 2010 van Provinciale Staten wordt gesproken over 3 miljoen (= 95%) provinciale bijdrage voor planschade. Dat betekent dat op dat moment de begroting voor de planschade van de gemeente Velsen 150.000 euro werd.





12 c. Op basis van het Voorontwerpbestemmingsplan “HOV tracé” wordt momenteel de planschade-analyse opgesteld.

12 d. Omdat de planschade-analyse nog moet worden uitgevoerd kan hier nog geen uitspraak over worden gedaan

12 e. Zoals u in de voortgangsrapportages heeft kunnen lezen is er op dit moment geen reden om aan te nemen dat het projectbudget overschreden zal worden. De keuze voor een risicodragend deel voor de gemeente lijkt daarmee gunstig.

Vraag 13

Deze vraag betreft de Lange Nieuwstraat

In de samenwerkingsovereenkomst d.d. 5 oktober 2010 wordt aangegeven dat de kosten van herinrichting van de weginfrastructuur i.v.m. HOV Lange Nieuwstraat voor (minimaal) 50% door de gemeente Velsen en voor 50% door het project HOV worden gedragen. Voor alle helderheid: dit is een andere verdeling dan de 5% bijdrage aan HOV die de gemeente Velsen voortdurend in haar communicatie-uitingen naar voren brengt.

13 a. Is op dit moment duidelijk wat de geraamde kosten zijn voor herinrichting van de Lange Nieuwstraat, dus wat –bovenop de 5% (te weten: 3 miljoen en risico naar rato) die voor het HOV is gereserveerd- de extra kosten zijn die voor rekening van de gemeente Velsen komen en zo ja, kunt u deze raming(en)¹⁸ aan de gemeenteraad verstrekken?

13 b. Op basis van welk raadsbesluit heeft u met de provincie op 13 januari 2010 de afspraak gemaakt -bevestigd bij brief d.d. 16 februari 2010 en later schriftelijk overeengekomen in de samenwerkingsovereenkomst d.d. 5 oktober 2010- om 50% aan de herinrichting weginfrastructuur i.v.m. HOV Lange Nieuwstraat bij te dragen en waarom bent u van mening dat u hierbij het budgetrecht van de raad niet geschonden heeft?

De gemeente heeft zich inmiddels –bovenop de bijdrage voor het HOV-traject- geconformeerd aan 50% financiering weginfrastructuur i.v.m. HOV Lange Nieuwstraat, de extra bijdrage van € 725.000,- aan deeltracé 1 en de extra bijdrage aan het fietspad langs Driehuis van € 200.000,- . Daarnaast heeft de gemeente Velsen geld uitgegeven aan de herinrichting van de Kromhoutstraat die deels ten goede komt aan het HOV.

13 c. Uit welke reservering wordt de 50% bijdrage (minimaal, afhankelijk van de daadwerkelijke kosten) aan de weginfrastructuur van de Lange Nieuwstraat gefinancierd?

Wanneer we de “indirecte” kosten voor HOV Velsen meenemen in het totaaloverzicht kunnen de kosten voor de gemeente Velsen oplopen tot boven de 10 miljoen, afhankelijk van de daadwerkelijke kosten voor de vernieuwing van de Lange Nieuwstraat. Om dit inzichtelijk te maken heb ik in bijlage 3 twee berekeningen gemaakt voor twee ramingen van kosten van herinrichting Lange Nieuwstraat, te weten één voor 5 miljoen en één voor 10 miljoen.

Deze kosten kunnen nog hoger worden, als alle kosten (inclusief die voor de overige deeltracés) hoger gaan uitvallen waardoor het budget van 67,5 miljoen wordt overschreden. Velsen draagt namelijk ook 5% van dat financiële risico.

13 d. Deelt u deze analyse en de berekeningen in bijlage 3 en zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 13

13 a. Zoals vermeld bij antwoord 11 a is in de investeringbegroting van openbare ruimte reeds geld gereserveerd voor de herinrichting van de Lange Nieuwstraat. De herinrichting bestaat uit twee delen, namelijk de infrastructuur en het opknappen van het openbaar gebied. Voor de infrastructuur wordt 50 procent gefinancierd door de gemeente (investeringsbegroting) en 50 procent door de provincie. De kruising Zeeweg/Lang Nieuwstraat wordt voor 100% gefinancierd door de provincie. Naast deze gelden voor de weginfrastructuur, heeft de gemeente Velsen 2 mln extra bestemd voor de inrichting van het winkelgebied.

¹⁸ Bij brief van de gemeente Velsen aan Gedeputeerde Staten d.d. 16 februari 2010 wordt gesproken over een raming van Grontmij d.d. 21-12-2009.

De gemeentelijke uitgaven aan de herinrichting van de Lange Nieuwstraat zijn opgenomen in het investeringsbudget voor de openbare ruimte.

De herinrichting van deze weg laat al vele jaren op zich wachten als gevolg van de besluitvorming van de plannen rondom het centrumgebied. De kwaliteit van de weg en de openbare ruimte in het algemeen gaat steeds verder achteruit en is dringend aan een opknapbeurt toe. Ook de inrichting van de weg met een tweerichtingenfietspad aan één zijde van de weg vraagt gezien de verkeersonveiligheid om aanpassing. Hier wordt ook al lange tijd door onder andere het wijkplatform IJmuiden-Noord op aangedrongen.

13 b. Zie antwoord 13 a.

13 c. Zie antwoord 13 a.

13 d. Het college deelt deze analyse niet. Deze gaat uit van verkeerde aannames. Zie voor een toelichting antwoord 11 a en 13 a.



Vraag 14

De exploitatiekosten van de HOV-lijn worden gebaseerd op het aantal dienstregelingsuren (DRU's) en op de te verwachten reizigersaantallen.

In de businesscase wordt uitgegaan van een reizigersgroei van 30%. Hierop zijn de exploitatiekosten dus deels gebaseerd. De te verwachten reizigersgroei is inmiddels naar beneden bijgesteld tot 15%. De exploitatiekosten zullen derhalve naar verwachting hoger uitvallen dan in de business case voorzien.

14 a. Deelt u deze analyse en zo nee, waarom niet?

In de paragraaf "Financiële risico's" van de projectomschrijving HOV-Velsen van de provincie d.d. 5 juli 2010 staat onder het kopje "Bezuinigingen" de volgende tekst:

"Omschrijving: Door de bezuinigingen komt de OV exploitatie onder druk te staan. Dit zal onvermijdelijk leiden tot versobering van de dienstregeling (lagere frequentie en/of zelfs opheffing van buslijnen).

Actie: Voor het tracé van HOV Velsen wordt er nu in principe voor gekozen om met het huidige materieel in de huidige frequentie te gaan rijden. Indien hiervoor onvoldoende middelen beschikbaar zijn, zullen integraal keuzes gemaakt moeten. Dat wil zeggen dat op basis van het busaanbod in alle provinciale concessies bepaald moet gaan worden welke busuren c.q. buslijnen nog wel en welke juist niet meer uitgevoerd zullen worden."

14 b. Kunt u de garantie geven dat het aantal dienstregelingsuren (DRU's) van lijn 75 in ieder geval niet zal afnemen? Zo niet, verwacht u dat het aantal gaat dalen of stijgen?

14 c. Wat is op dit moment de verwachte kostendekking en wat is de kostendekking van buslijn 75?

14 d. Wat zijn op dit moment de verwachte exploitatiekosten in relatie tot de verwachte exploitatiekosten in de business case van 2006?

14 e. Hoe verhouden de te verwachten exploitatiekosten zich tegenover de huidige exploitatiekosten van bus 75, die nu al als HOV-lijn is gekwalificeerd?

Uit de samenwerkingsovereenkomst blijkt dat de gemeente Velsen de exploitatiekosten voor het niet-vrijliggende deel voor zijn rekening neemt en de provincie de exploitatiekosten voor het vrijliggende deel.

14 f. Wat zijn de te verwachten exploitatiekosten van de infrastructuur en van de haltes respectievelijk voor het vrijliggende deel en voor het niet-vrijliggende deel?

14 g. Kan de provincie desondanks goed, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer over de nieuwe HOV-lijn over langere termijn (zeg: 15 jaar) garanderen en heeft de provincie dit schriftelijk bevestigd? Zo ja, dan wil ik deze bevestiging graag zien.

Antwoord vraag 14

14 a t/m f. Zoals bekend is de provincie verantwoordelijk voor de exploitatie van het openbaar vervoer in onze regio. Vragen ten aanzien van de exploitatie dient u dan ook te richten aan de provincie.

14 g. Het doel van de investering van de provincie in de busverbinding tussen Haarlem en IJmuiden en opname in het R-netsysteem is om zo gunstig mogelijke voorwaarden te bieden voor een goed, frequent en betrouwbaar openbaar vervoer voor nu en in de toekomst. De handtekening onder de samenwerkingsovereenkomst HOV Velsen is daarvan de bevestiging.

Vraag 15

De Raad heeft destijds kunnen kiezen uit 3 varianten voor het tracé die volgens de provincie HOV-waardig zouden zijn.

Het lijkt erop dat ook de door de Raad gekozen variant 2 nu niet meer HOV-waardig is omdat deze niet langer aan een aantal cruciale voorwaarden voldoet, zoals reissnelheid en afstand tussen haltes.

De variant voldoet wel aan de voorwaarde voor de Vf-factor. Maar buslijn 75 voldoet daar nu ook al aan (en daarmee aan de eisen voor HOV).

Bent u van mening dat de Raad destijds accuraat en voldoende is geïnformeerd over deze voorwaarden en over wat de Vf-factor en 'HOV-waardig' inhouden?

Antwoord vraag 15

Ja, de uitgangspunten voor HOV en de toetsing van de drie varianten aan deze uitgangspunten zijn uitgebreid beschreven in het tracékeuzedocument en het raadsvoorstel dat heeft geleid tot de tracékeuze. Deze keuze biedt Velsen voor de toekomst de meeste zekerheid voor een sterke openbaar vervoerverbinding met het R-Net.

Vraag 16

De tegenstanders van de uitwerking van -en uitgaven aan- het project HOV-Velsen overwegen om in het kader van het raadsbesluit over de bestemmingsplanwijziging HOV-tracé een referendum aan te vragen.

16 a. Vindt u het verstandig om in dit kader een dergelijk verzoek voor te zijn en de raad te adviseren zelf een referendum over het HOV-tracé te organiseren?

Een referendum kan bijdragen aan helderheid omtrent het draagvlak van het HOV-project. Daarnaast vindt de gemeente Velsen burgerparticipatie heel belangrijk. En juist over burgerparticipatie in het kader van HOV Velsen bestaat in Velsen heel veel onvrede. Hieruit komt een beeld naar voren dat juist bij zo'n ingrijpend en duur project als HOV Velsen burgerparticipatie een ondergeschikte rol heeft gespeeld.

16 b. Waarom zou het college in dit kader een referendum over het gehele HOV-project alsnog niet adviseren?

Antwoord vraag 16

16 a. Zoals u weet heeft de gemeenteraad in zijn vergadering van 16 mei 2013 een nieuwe referendumverordening vastgesteld die per 31 mei 2013 in werking is getreden. Met deze nieuwe verordening is, conform de modelverordening van de VNG, de mogelijkheid dat de raad uit zichzelf besluit tot het houden van een referendum achterwege gelaten. Dit blijft voorbehouden aan de inwoners van Velsen. Een advies aan de raad om dus zelf wel of niet een referendum te organiseren is dus niet aan de orde.

Als inwoners van Velsen bij de raad een inleidend verzoek indienen over het concept raadsbesluit met betrekking tot de bestemmingsplanwijziging voor een deel van het HOV tracé, dan zal de raad dit verzoek moeten beoordelen met de kennis en wetenschap van artikel 2 van de verordening.

Wel wordt opgemerkt dat zowel voorafgaande aan het raadsbesluit over de tracékeuze (zie ook het antwoord bij vraag 7) als vanaf het moment van de samenwerkingsovereenkomst (zie ook het antwoord bij vraag 8) tot nu, zeer veel is gedaan om inwoners actief bij de voorbereiding te betrekken. De door u genoemde onvrede is minder gericht op de participatie, maar eerst en vooral op het gekozen tracé en het feit dat er vanuit zowel de Provincie Noord-Holland als de gemeente Velsen veel geld naar dit project gaat. Dit zijn beide weloverwogen bestuurlijke keuzes geweest.



GEMEENTE VELSEN

16 b. Zie antwoord 16 a.

Tot slot

De bijlagen die u heeft toegevoegd bij het stellen van deze vragen vormen geen onderdeel van de beantwoording. Vandaar dat u deze niet aantreft bij deze beantwoording van uw vragen.

Uiteraard bent u net als alle burgers van Velsen welkom bij het projectbureau aan de Zeeweg voor het stellen van verdere vragen of het verkrijgen van aanvullende informatie.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen.

